



الجمهورية العربية السورية
جامعة دمشق
كلية الحقوق

الإنقاذ البحري من الوجهة القانونية

نحت علمي مقدم لنييل درجة الماجستير في قسم القانون التجاري

إعداد الطالبة

زيف حسن العلان

إشراف

أ. د. محمد فاروق أبو الشامات

٢٠١٩ م / ١٤٤١ هـ

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿وَأَيُّ لَهِم أَنَا حَمَلْنَا ذُرِّيَّتَهُم فِي الْفَلَكِ الْمَشْحُونِ ﴿٤١﴾ وَخَلَقْنَا لَهُم
مِنْ مِثْلِهِ مَا يَرْكَبُونَ ﴿٤٢﴾ وَإِنْ نَشَأْ نُغْرِقْهُمْ فَلَا صَرِيخَ لَهُمْ وَلَا هُمْ
يُنْقَذُونَ ﴿٤٣﴾ إِلَّا رَحْمَةً مِنَّا وَمَتَاعًا إِلَىٰ حِينٍ ﴿٤٤﴾﴾

صدق الله العظيم

{سورة يس: ٤١-٤٤}

إهداء

إلى من صحت وما زالت تضحى إلى شمسي وقري إلى نوري

وضيائي إلى من يفرحها فرحي ويحزنها حزني أمي

إلى مصدر و عمي وقوتي أبي وأخوتي

إلى توءم روحي ورفيقة وبلي أختي

إلى إخوتي الذين لم تدهم أمي

أصدقائي وزملائي

شكر وتقدير

أتوجه بخالص الشكر والعرفان لقامات كلية الحقوق الذين كان لهم الدور الأول والأخير والفضل الأكبر في بناء أجيال من الحقوقيين الذين سيكملون المسير دائماً نحو الأمام وبخطى ثابتة مهتدين بقيم الحق والعدالة والإنصاف التي تربوا عليها في هذا الصرح العظيم "كلية الحقوق".

وأخص بالشكر علم من أعلام هذه الكلية العريقة أستاذي والمشرف على هذا البحث الأستاذ الدكتور محمد فاروق أبو الشامات.

خطة البحث:

الفصل الأول: مفهوم الإنقاذ البحري

المبحث الأول: التعريف بالإنقاذ البحري

المبحث الثاني: أركان الإنقاذ البحري وأطرافه

المبحث الثالث: عقد الإنقاذ البحري

الفصل الثاني: آثار الإنقاذ البحري

المبحث الأول: التزامات الأطراف ومسؤوليتهم

المبحث الثاني: مكافأة الإنقاذ

المبحث الثالث: تسوية المنازعات الناشئة عن عملية الإنقاذ

مقدمة:

يعد موضوع الإنقاذ البحري من الموضوعات الهامة التي لاقت اهتماماً فقهيًا وقضائياً، بل وقانونياً أيضاً، ويرجع ذلك إلى طبيعة عملية الإنقاذ البحري وجمعه بين الجانب الأخلاقي من جهة، والالتزام القانوني من جهة أخرى.

ويرجع الاهتمام بموضوع الإنقاذ البحري إلى العصور القديمة ما قبل الميلاد، حيث وردت أحكام خاصة بالإنقاذ البحري في قانون "رودس" في الفترة ما بين ٨٠٠ إلى ٦٠٠ قبل الميلاد^(١).

كما أن سكان شواطئ البحار والأنهار قديماً اعتادوا على أخذ احتياجاتهم من البحر سواء بالطرق المشروعة، أو عن طريق السلب، والنهب، حيث كانوا يعتبرون كل ما يأتي به البحر سواء مغموراً، أو عائماً ملكاً لهم، وظل هذا الوضع قائماً حتى عصر الامبراطورية الرومانية العليا، حيث صدرت القوانين المتضمنة منع نهب، أو سلب الأشياء الغارقة والمفقودة^(٢).

(١) Mark A. Wider essay about the application of the law of salvage and the law of finding to sunken shipwreck discoveries، مشار إليها بمؤلف د. صلاح سليمة، التنظيم القانوني للإنقاذ البحري، طبعة ٢٠١٤، مكتبة القانون والاقتصاد، ص ١٦.

(٢) د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مكافأة الإنقاذ البحري، طبعة ١٩٩٧، دار النهضة العربية، ص ١٢.

ومن المستقر عليه أن العرف كان المصدر الأساسي للتشريع في الدولة الرومانية^(١)، ومن الأعراف السائدة قديماً أعراف "فالنسيا" في عام ١٢٥٠ والتي تضمنت "لا يجوز لأحد أن يأخذ شيئاً بمناسبة غرق سفينة، أو شيئاً، أو شخصاً مكلفاً بالعمل على ظهرها، أو تاجراً، أو أيّاً من الرجال سواء مواطنين أم أجانب، والذين يصلون إلى الشواطئ بسبب العواصف، أو الأخطار البحرية، وإذا استولى شخص على شيء من ذلك يعامل كما لو كان سارقاً له"^(٢).

وفي القرن الثاني عشر الميلادي تدخلت الكنيسة المسيحية في فرنسا وغيرها من الدول الأوروبية، وأصدرت تعليمات بعدم المساس بأموال الغرقى، بل وأمرت بتقديم الإنقاذ لهم.

ثم صدرت قواعد "أوليرون" المتضمنة تجريم كل عمل يتضمن الاعتداء على الغرقى، أو سلب أموالهم، كما تضمنت الالتزام بتقديم الإنقاذ لهم^(٣).

وصولاً إلى القرن التاسع عشر الميلادي في عام ١٨٢٦ تحديداً حيث أصدر الملك الفرنسي لويس الرابع عشر الأمر الملكي الفرنسي الذي أعلن فيه تعهده بحماية

(١) د. محمد الصافوري، تاريخ النظم القانونية والاجتماعية، محاضرات لطلبة كلية الحقوق جامعة المنوفية، عام ٢٠٠٧-٢٠٠٨، ص ٣٨٧-٤٤٩.

(٢) روديير، مشار إليه بمؤلف د. عاشور عبد الجواد، مرجع سابق، ص ١٢.

(٣) د. حسن النجفي، البيوع الدولية، طبعة ١٩٧٣، مطبعة الشعب بغداد، ص ١٤.

والمحافظة على السفن، وطاقمها وحمولتها التي تقذف بها العواصف على شواطئ المملكة^(١).

وفي إنجلترا صدر قانون التجارة البحرية في عام ١٨٩٥ متضمناً النص على أحكام الإنقاذ البحري، والالتزامات المفروضة على عاتق كلا الطرفين، والذي تم تعديله فيما بعد مرات عدة^(٢).

وفي الولايات المتحدة الأمريكية، فقد رفضت النظم الإنجليزية المتضمنة قواعد الإنقاذ البحري، وأعطت لمقدم خدمات الإنقاذ الحق في مقابل الإنقاذ استناداً إلى قواعد العدالة، وهذا ما قرره الدائرة الرابعة في المحكمة العليا الأمريكية في عام ١٨٠٤ حيث قررت المحكمة بأن الشخص الذي يقدم خدمات اختيارية إلى السفن الموجودة في خطر جدي يستحق مكافأة^(٣).

ونظراً لأهمية هذا الموضوع على الصعيد الإنساني أولاً، وما يترتب عليه من حقوق والتزامات، فقد أثار هذا الموضوع اهتماماً على الصعيد الدولي، حيث أبرمت العديد من الاتفاقيات الدولية في سبيل تنظيمه دولياً، وقد كانت أول بادرة لوضع اتفاقية دولية خاصة بالإنقاذ البحري سنة ١٩١٠ في بروكسل والتي عرفت باتفاقية

(١) د. عاشور عبد الجواد، مرجع سابق، ص ١٥.

(٢) Geoffrey Brice: maritime law of salvage, 1999, London sweet and Maxwell, (٢) p. 6.

(٣) Essay about the development of salvage law "from ST. Clair marine salvage towing and salvage", مشار إليها بمؤلف د. صلاح سليمة، مرجع سابق،

الإنقاذ البحري، والتي نظمت أحكام الإنقاذ البحري، والالتزامات، وحقوق الطرفين^(١). والاتفاقية الدولية لمنع التصادم البحري سنة ١٩١٠ والمعدلة سنة ١٩٧٢^(٢)، والتي تضمنت فرض التزام على ربان السفن المتصادمة بتقديم الإنقاذ للأشخاص، والأموال المعرضة للخطر. وتلى ذلك توقيع الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح البشرية في البحر سنة ١٩٧٤ والبروتوكول الملحق بها.

وفي عام ١٩٨٩ تم إبرام الاتفاقية الدولية للمساعدة البحرية في لندن والتي عرفت باتفاقية لندن ١٩٨٩ وتضمنت عوامل تقدير مكافأة الإنقاذ، وحق مقدم الإنقاذ في الحصول على التعويض الخاص إذا اتخذ إجراءات من شأنها حماية البيئة البحرية من التلوث.

ولم يقتصر الاهتمام الدولي بالإنقاذ البحري على النصوص التشريعية والاتفاقيات الدولية، بل شغل هذا الموضوع اهتمام المنظمات والهيئات الدولية المختلفة، حيث تم إنشاء الاتحاد الدولي للإنقاذ البحري، والذي يعد الهيئة الدولية ذات الإشراف على الإنقاذ البحري.

و الإنقاذ البحري كما عرفته الاتفاقية الدولية للمساعدة البحرية لعام ١٩٨٩ "هو كل عمل، أو نشاط يتم القيام به لإنقاذ سفينة أو مال معرض للخطر في مياه الملاحة

(١) د. أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع، طبعة سنة ١٩٨٠، منشأة معارف الاسكندرية، ص ٢١٤.

(٢) المرجع السابق، ص ٢١٤.

البحرية، أو أي مياه أخرى" ومثل هذا العمل يعطي لمقدمه الحق في الحصول على مقابل لهذه الخدمات^(١).

لكن ليس كل إنقاذ لمال أو لغيره يعد إنقاذاً بحرياً وإنما لابد من توافر عدة شروط، وأركان، ومن أهمها وجود خطر بحري في نطاق أعمال الإنقاذ.

وإذا ما توافرت شروط الإنقاذ يترتب على ذلك حصول مقدم الخدمة على مقابل الإنقاذ، بتوافر عدة شروط أيضاً من أهمها تحقق نتيجة مفيدة، وأن تكون الخدمات مقدمة اختيارياً، وليست تنفيذاً لعقد آخر، وأن تكون هذه الخدمات مقبولة من الطرف الآخر.

غير أنه في بعض الأحيان قد لا تتحقق النتيجة المفيدة من الإنقاذ وذلك بأن يتم إنقاذ السفينة، أو الأموال المعرضة للخطر، ومع ذلك يتخذ مقدم الإنقاذ إجراءات تهدف إلى منع أضرار التلوث البحري، أو الحد منها. فوفقاً لهذه القاعدة لا يحصل على مقابل إنقاذ، الأمر الذي قد يؤدي في كثير من الأحيان إلى احجام المنقذين عن تقديم مثل هذه الخدمات.

فكان لابد من تشجيع هؤلاء على تقديم هذه الخدمات، ولذلك تضمنت المادة الرابعة عشر من اتفاقية لندن ١٩٨٩ النص على منح المنقذ في مثل هذه الحالة الحق في تعويض خاص.

(١) المادة الثانية من اتفاقية بروكسل للمساعدة البحرية عام ١٩١٠، والمادة ١ من اتفاقية لندن للإنقاذ البحري عام ١٩٨٩.

كما قد يترتب على تقديم خدمات الإنقاذ حدوث أضرار تلحق بالغير مما يؤدي إلى تحقق مسؤولية مقدم الإنقاذ، وهنا يثور التساؤل حول إمكانية تحديد مسؤولية مقدم الإنقاذ، من عدمه؟

إضافة إلى كل ما سبق قد يترتب على تقديم الإنقاذ بعض المنازعات المتعلقة بالعقد، من حيث تنفيذه، أو المسؤولية العقدية الناشئة عنه التي يجب حلها سواء بالتسوية الودية، أو اللجوء إلى القضاء، أو اللجوء للتحكيم، أما المسؤولية التقصيرية الناشئة عن تنفيذ العقد فتخضع للقواعد العامة.

قد يرجع السبب في اختياري لهذا الموضوع إلى أهمية الإنقاذ البحري في مجال التجارة البحرية، لما له من أبعاد إنسانية وأخلاقية، بالإضافة إلى بعده الحقوقي من جهة، ولقلة المؤلفات العربية والأجنبية التي تناولت هذا الموضوع بالبحث من جهة أخرى، هذا بالإضافة إلى ما أظهره العمل خاصة بعد وقوع الكثير من الحوادث التي ترتب عليها وفاة عدد كبير من الأشخاص وتلف بضائع تقدر قيمتها بمبالغ طائلة.

يشير هذا البحث إشكالية رئيسة تدور حول تحديد ماهية الإنقاذ البحري والآثار المترتبة عليه، وتحت هذه الإشكالية يمكن طرح تساؤلات عدة وأهمها:

- ما المقصود بالإنقاذ البحري وفي أي مياه يحدث؟
- وهل هو عقد أم تصرف بإرادة منفردة أم نظام مستقل؟
- وإذا كان الإنقاذ عقداً فمن هم أطرافه؟ وماهي أركانه؟ وما هي شروطه؟
- وإذا ما توافرت جميع شروطه وأركانه ما هي التزامات ومسؤوليات أطرافه؟

سنحاول من خلال بحثنا هذا معالجة هذه الإشكالية والإجابة على التساؤلات التي
تثيرها هذه الإشكالية وذلك من خلال فصلين رئيسيين هما:

الفصل الأول: مفهوم الإنقاذ البحري

الفصل الثاني: آثار الإنقاذ البحري

الفصل الأول

مفهوم الإنقاذ البحري

لتحديد مفهوم الإنقاذ البحري لابد لنا أولاً أن نستعرض التعاريف التي وردت في معرض تفسير هذا المفهوم، وأن نبين الخصائص التي تميز الإنقاذ البحري عن غيره من المفاهيم والنظم، وأن نحدد نطاقه وطبيعته القانونية وهذا ما سنتناوله في المبحث الأول، ولا بد لنا أيضاً أن نحدد أركان الإنقاذ البحري و أطرافه وسيكون ذلك من خلال المبحث الثاني، وأخيراً سنتطرق لعقد الإنقاذ البحري حيث سنحدد أركان الإنقاذ البحري كعقد والتي لا تختلف عن الأركان الواجب توافرها في أي عقد آخر، ومن ثم سنخرج على ما يسمى بعقد الإنقاذ الفرعي، لنصل في النهاية إلى انقضاء هذا العقد وذلك من خلال المبحث الثالث.

المبحث الأول

التعريف بالإنقاذ البحري

للتعريف بالإنقاذ البحري لابد لنا أن نعرض التعاريف المتعددة الفقهية و القانونية التي تناولت هذا المفهوم وحاولت تفسيره وذلك من خلال المطلب الأول، ولابد لنا أيضاً أن نحدد خصائص الإنقاذ البحري والتي تميزه عن غيره من المفاهيم وهذا ما سنتحدث عنه في المطلب الثاني، ومن ثم سنحدد نطاق الإنقاذ البحري المكاني والزمني من خلال المطلب الثالث، لنصل أخيراً إلى استعراض النظريات والآراء المتعددة في تحديد الطبيعة القانونية للإنقاذ البحري وذلك من خلال المطلب الرابع.

المطلب الأول

تعريف الإنقاذ البحري

اختلفت وجهات النظر الفقهية في تعريف الإنقاذ البحري، ولم تكن التعريفات القانونية أوفر حظاً من التعريفات الفقهية، وسوف نعرض فيما يلي بعض هذه التعريفات، ولكن لابد لنا في البداية من تحديد معنى الإنقاذ البحري لغة.

أولاً- الإنقاذ البحري لغة:

الإنقاذ: من أنقذ الشيء ينقذه إنقاذاً ونقذاً، والنقذ كما جاء في تاج العروس هو "التخليص" كالإنقاذ والتنقيذ والاستنقاذ والتنقذ^(١).

وفي الصحاح أنقذه من فلان، واستنقذه منه، وتنقذه، بمعنى واحد، أي نجاه وخلصه.... والنقذ: السلامة والنجاة.... والنقذ بالتحريك: ما أنقذته، وهو فعل بمعنى مفعول، مثل نفض وقبض^(٢).

ومما يشبه لهذا المعنى في القرآن الكريم، قوله تعالى: "إن نشأ نغرقهم فلا صريخ لهم ولا هم ينقذون (سورة يس: الآية ٤٣)". وقوله عز وجل "أأخذ من دونه آلهة إن يردن الرحمن بضر لا تغن عني شفاعتهم شيئاً ولا ينقذون" (سورة يس: الآية ٢٣).

(١) الزبيدي، تاج العروس من جواهر القاموس، ج ٩، ص ٤٩١-٤٩٢.

(٢) الجوهري، الصحاح، الطبعة الرابعة، ج ٢، ص ٥٧٢.

والبحري: هو المنسوب إلى البحر، وهو في اللغة "الماء الكثير، ملحا كان أو عذبا، وهو خلاف البر، سمي بذلك لعمقه واتساعه"^(١).

مما سبق يتضح أن الإنقاذ في اللغة يقوم على المعاونة لتحقيق النجاة والسلامة من الخطر، وعندما تضاف إلى البحر فهي، الإعانة على النجاة والسلامة من الأخطار الواقعة في البحر.

ثانياً- التعريفات الفقهية:

تعددت التعريفات الفقهية للإنقاذ البحري، حيث عرفه البعض: بأنه المعاونة المقدمة لسفينة في خطر^(٢) وإنها قد تقدم للسفينة أو للحمولة أو للمسافرين أو للطاقم أو للطائرة.

وعرفه البعض بأنه العمل الذي يتم بين منشأتين عائمتين إحداها سفينة يترتب عليه أن تنقذ إحداها الأخرى، أو تنقذ ما عليها من بضائع أو ملحقات أو أرواح بشرية^(٣).

ويفرق جانب من الفقه^(١) بين المساعدة البحرية والإنقاذ البحري، ويرى أن المساعدة البحرية تقدم للمنشأة "التي لها وصف السفينة" المعرضة للخطر، وما عليها من

(١) الزبيدي، تاج العروس، ج ١٠، ص ١١٠-١١١.

(٢) د. مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، طبعة ١٩٧٤، منشأة المعارف بالإسكندرية، ص ٣٨١.

(٣) د. علي البارودي، القانون البحري، طبعة ١٩٧٥، منشأة المعارف، ص ٢٨١.

بضائع وألات وأشخاص، وذلك قبل وقوع الحادث أي أن المساعدة وسيلة وقائية، أما الإنقاذ فيقدم بعد وقوع الحادث لسفينة يمكن أن توصف في بعض الأحيان بالحطام أي أن الإنقاذ له وظيفة علاجية لاحقة على وقوع الحادث.

وذهب البعض إلى تعريف الإنقاذ بأنه المعونة التي تقدمها سفينة لأخرى معرضة لخطر الهلاك، وقد انتقد هذا التعريف لإغفاله الإنقاذ البحري المقدم من أفراد، أو مركبات لا ينطبق عليها وصف السفينة^(٢).

وعرفه البعض الآخر: الخدمات المفيدة المقدمة لإنقاذ الأموال المعرضة للخطر الذي لا يمكن توقعه أو تقاويه، والتي تكون إلى حد كبير مقدمة اختياريًا، في الحالات التي لا يكون فيها مقدم الإنقاذ ملتزمًا بالتزامًا سابقًا بالمحافظة على الأموال المنقذة بموجب عقد أو غير ذلك، إلا أنه في الحالات التي يكون فيها الإنقاذ البحري الزامًا كما في حالة التصادم البحري لا ينفي عن هذه الأفعال وصف الإنقاذ البحري^(٣).

(١) د. محمد كامل ملش، محاضرات عن مبادئ التشريع البحري، جامعة الدول العربية سنة ١٩٥٨-١٩٥٩، ص ٣٨١، مشار إليها في مؤلف د. حسين فتحي، المساعدة البحرية، رسالة دكتوراه، سنة ١٩٨٦، جامعة طنطا، ص ٢٣٧.

(٢) د. أحمد بركات مصطفى، مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري، طبعة ١٩٩٨، دار النهضة العربية، ص ١١، هامش رقم ٢.

(٣) د. سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، طبعة ١٩٧٠، ص ٥٥٠.

وعرفه البعض بأنه الخدمات التي تقدم للإنقاذ أو تساعد في إنقاذ ممتلكات معرضة للخطر إذا كانت هذه الخدمات تطوعية، ولم تكن تنفيذاً لالتزام سابق، ولا مقدمة من المنقذ لنفسه.

وهذا التعريف منتقد من جانب أنه يقتصر في تعريف الإنقاذ البحري على الخدمات التطوعية، كما لم يوضح الإنقاذ المقدم من تابعي مالك السفينة أو المرشد أو الركاب^(١).

ثالثاً- التعريفات القانونية:

لم تكن النصوص القانونية أكثر توفيقاً من التعريفات الفقهية السابقة سواء الاتفاقيات الدولية منها أو النصوص التشريعية.

١- الاتفاقيات الدولية:

تضمنت الاتفاقية الدولية للمساعدة البحرية سنة ١٩١٠ في مادتها الأولى أن الإنقاذ أو المساعدة البحرية تكون للسفينة البحرية المعرضة للخطر، وكذلك للأشياء التي على ظهرها وللركاب، وأجرة النقل، وكذلك على الخدمات ذاتها التي تؤدي بين السفينة البحرية، ومراكب الملاحة الداخلية بدون تفرقة بين هذه الخدمات، وبغض النظر عن المكان الذي قدمت فيه هذه المساعدة.

ومن الملاحظ أن هذه الاتفاقية ساوت بين المساعدة والإنقاذ ولم تفرق بين هذين المفهومين إطلاقاً.

(١) د. حسين فتحي، مرجع سابق، ص ١٠٩، هامش رقم ٣.

وبعد إبرام اتفاقية لندن سنة ١٩٨٩ تضمنت المادة الأولى الفقرة A تعريف عملية الإنقاذ البحري بأنه كل عمل أو نشاط يتم القيام به لإنقاذ سفينة أو مال آخر معرض للخطر في مياه الملاحة البحرية أو أي مياه أخرى أياً كانت.

٢- النصوص التشريعية:

ومن هذه التشريعات سنذكر كلاً من التشريع السوري والإنجليزي والفرنسي والمصري.

أ- التشريع السوري:

نص قانون التجارة البحرية السوري لعام ٢٠٠٦ في المادة ٥١٣ "تسري أحكام هذا الفصل على المساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة خطر والأشخاص الموجودين عليها والأشياء التي تنقلها وأجور النقل، كما تسري على الخدمات من النوع ذاته التي تؤدي بين السفن البحرية والمراكب التي تقوم بالملاحة في المياه الداخلية وذلك دون اعتبار للنظام القانوني للمياه التي تقدم فيها هذه الخدمات أو تحصل فيها المساعدة أو الإنقاذ".

ب- التشريع الإنجليزي:

تضمن قانون التجارة البحرية الإنجليزي سنة ١٨٩٤ والمعدل سنة ١٩٩٥ تعريف المساعدة البحرية بأنها "تشمل كل المصروفات المناسبة التي تتم بواسطة مقدم المساعدة، في تنفيذ خدمات المساعدة".

ج- التشريع الفرنسي:

تضمن القانون الفرنسي رقم ٥٤٥ لسنة ١٩٦٧ النص على تعريف الإنقاذ البحري بأنه "الخدمات التي تقدم لإنقاذ السفينة التي تكون في خطر وعلى الخدمات التي تؤدي بين السفن ومراكب الملاحة الداخلية، وذلك دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الإنقاذ أو تقدم فيها الخدمة"^(١).

د- التشريع المصري:

تضمن قانون التجارة البحرية المصري لسنة ١٩٩٠ في المادة ٣٠٢ الفقرة الأولى "تسري أحكام الإنقاذ البحري على إنقاذ السفينة التي تكون في خطر وعلى الخدمات التي تؤدي بين السفن ومراكب الملاحة الداخلية، وذلك دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الإنقاذ أو تقدم فيها الخدمة.

ومن استعراض هذه التعريفات المختلفة يمكننا تعريف الإنقاذ البحري بأنه: كل عمل أو نشاط يتم القيام به لإنقاذ السفينة أو الأموال أو البضائع أو الأرواح أو أي منشآت عائمة معرضة لخطر بحري حال، وغير متوقع، بحيث يؤدي أو يمكن أن يؤدي إلى تحقيق نتيجة مفيدة. وذلك بتقادي هذا الخطر.

(١) مشار إليه بمؤلف د. عاشور عبدالجواد، مكافأة الإنقاذ البحري دراسة مقارنة، طبعة ١٩٩٧، دار النهضة العربية، ص ٥.

المطلب الثاني

خصائص الإنقاذ البحري

يختص الإنقاذ البحري بمجموعة من الخصائص التي تميزه عن غيره من المفاهيم والنظم، حيث يعتبر الإنقاذ عملاً إيجابياً ذو صفة تعويضية كما أنه ذو صفة إلزامية أيضاً وسنعرض في هذا المطلب لكل من هذه الخصائص بشيء من التفصيل.

أولاً- الإنقاذ عمل إيجابي:

الإنقاذ البحري دائماً عمل إيجابي، فقد يكون عمل مادي بأي وسيلة مادية من تقديم الآلات، أو المعدات، أو الأشخاص، أو أي وسيلة مادية أخرى.

والوسائل المادية لا تقع تحت الحصر، وإنما يترك تحديدها لمقدم الإنقاذ، تبعاً لظروف الحال وطبيعة الخطر، وإمكانات مقدم الإنقاذ.

وقد تكون عمل معنوي مثل النصح والتوجيه، أما الدعم المعنوي والتشجيع لربان السفينة فقد ذهب رأي إلى أنه لا يعد من أعمال الإنقاذ البحري^(١). ومن جانبنا فإننا نوافق هذا الرأي حيث أن الدعم المعنوي في مثل هذه الحالات الحرجة قد لا يكون له أي تأثير ذو قيمة يمكن أن تأخذ بعين الاعتبار.

ثانياً- الإنقاذ ذو صفة تعويضية:

(١) د. عاشور عبد الجواد، المرجع السابق، ص ٩٨.

وهي تلك الصفة التي بمقتضاها يحصل كل طرف على مقابل لما يعطي، حيث أنه من استعراض القواعد المتعلقة بالإنقاذ البحري نجد أن مقدم الإنقاذ يحصل على مقابل إنقاذ في حال تقديمه لخدمات الإنقاذ، وتوافر الشروط اللازمة لاستحقاقه هذا المقابل، وحتى في حالة عدم نجاح عملية الإنقاذ يحصل مقدم الإنقاذ أيضاً على مقابل في حال اتخاذه تدابير لحماية البيئة البحرية من التلوث وذلك وفقاً للنصوص التي جاءت بها اتفاقية لندن سنة ١٩٨٩ كما سنرى لاحقاً^(١).

ثالثاً- الإنقاذ ذو صفة إلزامية:

وتتضح الصفة الإلزامية للإنقاذ البحري من خلال النقاط التالية^(٢):

- أنه التزام معاقب عليه في حال مخالفته، ومن التشريعات التي جرمت مخالفة هذا الالتزام نذكر التشريعين الفرنسي والمصري، ومن ذلك ما نصت عليه المادة ٨٣ من قانون العقاب والتأديب على السفن التجارية الفرنسي الصادر في ١٩٢٦ والمعدل سنة ١٩٧٩، والمادة ٢٢ من قانون النظام والتأديب على السفن المصري^(٣).
- وهذا الالتزام يقع على عاتق الربان شخصياً، ويتضح ذلك من خلال النصوص المختلفة المتعلقة بضرورة تقديم خدمات الإنقاذ سواء في حالة التصادم، أو إنقاذ الأرواح، وحمايتهم، أو إنقاذ الأموال.

(١) المادة ١٤ من اتفاقية لندن الخاصة بالإنقاذ البحري عام ١٩٨٩.

(٢) د. عاشور عبد الحميد، مرجع سابق، ص ٢٥-٣٠.

(٣) مشار إليه بمؤلف د. عاشور عبد الحميد، المرجع السابق، ص ٢٥.

- بل إن النصوص القانونية تضمنت النص على أن مجهز أو مستغل السفينة لا يكون مسؤولاً عن مخالفة الربان لهذا الالتزام كما في اتفاقية بروكسل ١٩١٠، واتفاقية لندن ١٩٨٩، حيث أعفت المالك من المسؤولية في هذه الحالة. وهنا يثور سؤال ما هو المقصود بالمسؤولية التي يعفى منها المالك، أو مجهز السفينة في هذه الحالة هل هي المسؤولية المدنية أم المسؤولية الجزائية. ومن جانبنا فإننا نرجح أن المقصود هو المسؤولية الجزائية ما لم تكن مخالفة الربان لهذا الالتزام قد تمت بناء على تعليمات صادرة إليه من المالك، أو المجهز. أما المسؤولية المدنية فإنها تتحقق استناداً إلى مسؤولية المتبوع عن أخطاء تابعيه.
- في حالة وجود أكثر من سفينة لتقديم خدمات الإنقاذ في مكان الحادث لا يجوز لربان أي من هذه السفن ترك مكان الحادث إلا بعد إخطاره من ربان السفينة المعرضة للخطر بعدم الحاجة إليه.
- لا يسقط هذا الالتزام إلا في الحالة التي يكون فيها تقديم خدمة الإنقاذ يعرض السفينة، وما عليها لخطر الهلاك، وتقدير التعرض للخطر من عدمه مسألة تقديرية للربان، وفقاً للظروف المحيطة به. ولكن يجب أن يكون سلوك الربان وفقاً لما يقتضيه حسن النية، أي أن القاضي يقدر سلوك الربان وفقاً لمعيار الرجل المعتاد.

- تقديم خدمات الإنقاذ البحري واجبة في حالة التصادم البحري^(١)، وحالة إنقاذ الأرواح الموجودين بالبحر، والمعرضين لخطر بحري، مع مراعاة القيد الذي تفرضه النصوص القانونية، والخاص بعدم تعريض السفينة، وما عليها للخطر.

وهذه الصفة الإلزامية للإنقاذ البحري تنضج في المادتين ٣١٢ و ٣٢٤ من قانون التجارة البحرية السوري حيث نصت المادة ٣١٢ على ما يلي:

١- على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة أن يبادر إلى مساعدة السفينة الأخرى وبجارتها والمسافرين عليها كلما كان ذلك ممكناً وبالقدر الذي لا يعرض سفينته أو بجارتها أو المسافرين عليها لخطر جدي، وعليه أن يخطر السفينة الأخرى باسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منه أو الجهة المتوجهة إليها.

٢- لا يكون مالك السفينة أو تجهزها مسؤولاً عن مخالفة الربان للأحكام السابقة إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه.

كما نصت المادة ٣٢٤ على ما يلي:

١- يجب على ربان كل سفينة وفي حدود استطاعته ودون تعريض سفينته أو بجارتها أو المسافرين عليها لخطر جسيم أن يقدم المساعدة لكل سفينة تشرف على الغرق ولكل شخص يوجد في البحر معرضاً لخطر الهلاك ولو كان من

(١) المادة ٨ من الاتفاقية الدولية لمنع التصادم عام ١٩١٠ والمعدلة عام ١٩٧٢.

الأعداء، ولا يكون مالك السفينة أو تجهزها مسؤولاً عن مخالفته هذا الالتزام إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه.

٢- ويعاقب ربان السفينة الذي لا يقدم المساعدة المذكورة في الفقرة السابقة بالحبس مدة لا تتجاوز سنتين وبغرامة لا تزيد على ٥٠٠ ألف ل.س أو بإحدى هاتين العقوبتين.

إلا أنه من جانب آخر يسعى مقدم خدمة الإنقاذ من تقديمه لهذه الخدمة إلى تحقيق مكاسب مادية، وهو ما يعكس بدوره الصفة الاختيارية والتعويضية لتقديم المساعدة.

ومن قراءة هذه النصوص يمكننا القول أن الإنقاذ البحري ذوو صفة الزامية بشكل عام، وأن هذه الالزامية فيه لا تحول دون حصول مقدم خدمات الإنقاذ على مكافأة إنقاذ كمقابل للخدمات التي أداها، ولكن هذا الالتزام يبدو أوضح أكثر حدة في حالة الإنقاذ بعد التصادم وفي حالة إنقاذ الأرواح البشرية أيضاً من جهة، كما أن المنقذ في مثل هذه الحالات قد لا يكون له الحق في المطالبة بمكافأة إنقاذ كما سنرى لاحقاً.

المطلب الثالث

نطاق الإنقاذ البحري

بعد أن تحدثنا عن الخصائص التي يتميز بها الإنقاذ البحري، ننتقل لبيان نطاق الإنقاذ البحري، وهنا سنتعرض للنطاق المكاني للإنقاذ البحري أولاً، ثم ننتقل لتحديد النطاق الزمني للإنقاذ البحري ثانياً.

أولاً- النطاق المكاني للإنقاذ البحري:

نصت المادة الأولى من اتفاقية بروكسل سنة ١٩١٠ الخاصة بالإنقاذ البحري على أن الإنقاذ أو المساعدة البحرية تكون للسفينة البحرية المعرضة للخطر، وكذلك للأشياء التي على ظهرها وللركاب، وأجرة النقل، وكذلك على الخدمات ذاتها التي تؤدي بين السفينة البحرية، ومراكب الملاحة الداخلية بدون تفرقة بين هذه الخدمات، وبغض النظر عن المكان الذي قدمت فيه هذه المساعدة.

كما نصت المادة الأولى من اتفاقية لندن سنة ١٩٨٩ على أن الإنقاذ البحري هو كل عمل أو نشاط يتم القيام به لإنقاذ سفينة أو مال آخر معرض للخطر في مياه الملاحة البحرية أو أي مياه أخرى أياً كانت.

ونص القانون الفرنسي رقم ٥٤٥ لسنة ١٩٦٧ أيضاً على أن الإنقاذ البحري هو "الخدمات التي تقدم لإنقاذ السفينة التي تكون في خطر وعلى الخدمات التي تؤدي

بين السفن ومراكب الملاحة الداخلية، وذلك دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الإنقاذ أو تقدم فيها الخدمة^(١).

ونص قانون التجارة البحرية المصري لسنة ١٩٩٠ في المادة ٣٠٢ على أنه "تسري أحكام الإنقاذ البحري على إنقاذ السفينة التي تكون في خطر وعلى الخدمات التي تؤدي بين السفن ومراكب الملاحة الداخلية، وذلك دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الإنقاذ أو تقدم فيها الخدمة.

كما نص قانون التجارة البحرية السوري لعام ٢٠٠٦ في المادة ٣١٥ منه على أن "أحكام هذا الفصل تسري على المساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة خطر والأشخاص الموجودين عليها والأشياء التي تنقلها وأجور النقل، كما تسري على الخدمات من النوع ذاته التي تؤدي بين السفن البحرية والمراكب التي تقوم بالملاحة في المياه الداخلية وذلك دون اعتبار للنظام القانوني للمياه التي تقدم فيها هذه الخدمات أو تحصل فيها المساعدة أو الإنقاذ".

نلاحظ أن هذه النصوص قد اكتتفها الغموض في تحديد النطاق المكاني للإنقاذ البحري، حيث تضمنت هذه النصوص تطبيق أحكام الإنقاذ البحري على الخدمات التي تتم في المياه البحرية أو أي مياه أخرى، وعبرة (أو أي مياه أخرى) وردت بصفة مطلقة، والقاعدة أن المطلق لا يقيد إلا بنص. ذلك أن هذه النصوص تضمنت أن الإنقاذ البحري يكون في المياه البحرية، وهذه المياه قد تشمل المياه الساحلية، أو البحر الإقليمي، أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو أعالي البحار،

(١) مشار إليه بمؤلف د. عاشور عبد الجواد، مرجع سابق، ص ٥.

وإذا كان المقصود بأي مياه أخرى المياه البحرية المذكورة أنفاً، فلماذا التكرار في النص، وبالتالي فإن المقصود بالمياه الأخرى يمكن أن يمتد إلى المياه النهرية وبالتالي تطبق أحكام الإنقاذ البحري على خدمات الإنقاذ التي تتم بين مراكب الملاحة الداخلية.

والحقيقة أنه من النادر أن يقوم زورق ملاحة داخلية بتقديم المساعدة لسفينة، إلا أن هذا مرده إلى أن زورق الملاحة الداخلية أبطأ وأقل قوة من السفينة فضلاً عن صعوبة قيامه بالمناورة، إلا أن كل ذلك اعتبارات واقعية محضة، أما من الناحية القانونية فإذا توفرت الشروط الأخرى للمساعدة، فإنه ليس هناك ما يمنع من أن يقوم زورق ملاحة بتقديمها خدمات الإنقاذ لسفينة بحرية.

وقد تضمنت بعض التشريعات الداخلية تطبيق أحكام الإنقاذ البحري على عمليات الإنقاذ في المياه النهرية والتي تتم بين مراكب الملاحة الداخلية، ومن هذه التشريعات، التشريع الإيطالي والتشريع السويسري^(١).

هذا فيما يتعلق بالإنقاذ الذي يتم في المياه النهرية، والإنقاذ الذي يقدم من مراكب الملاحة الداخلية، لكن هل تطبق أحكام الإنقاذ البحري على عمليات الإنقاذ التي تقوم بها السفن الحربية أو سفن الحكومة المعدة كلياً لخدمة عامة ؟

نصت معاهدة بروكسل ١٩١٠ في المادة ١٤ منها على أن (لا تطبق هذه المعاهدة على السفن الحربية وسفن الحكومة المعدة كلياً لخدمة عامة).

(١) مشار إليه في مؤلف د. حسين فتحي، مرجع سابق، ص ٢١٢.

والواقع أن هذا النص غامض ويثير مشكلة تفسير، فقد ذهبت بعض الأحكام إلى قبول المطالبات بأجر المساعدة والإنقاذ التي قدمت من السفن الحكومية، بينما ذهبت أحكام أخرى إلى عكس ذلك.

فقد قضت محكمة استئناف تونس سنة ١٩٥٤ بأنه (إذا كانت المادة ١٤ من معاهدة بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ تنص على أن أحكامها لا تطبق على السفن الحربية وسفن الحكومة المعدة كلياً لخدمة عامة فإن هذه الاتفاقية المتعلقة بالقانون التجاري لم تقصد وضع مبدأ مفاده منع السفن الحربية من المطالبة بأجر المساعدة التي تقدمها للسفن الأخرى)^(١).

وعلى العكس من ذلك ذهبت محكمة "أوران" التجارية التي قالت: (بأن المادة ١٤ من المعاهدة تؤدي إلى عدم قبول الدعوى المقامة من الدولة وقد اعتبرت المحكمة أن هذه المعاهدة _ شأنها شأن مثيلاتها _ لها طابع النظام العام، وأن إبرام عقد مساعدة في البحر بين قائدي السفينتين لا يحول دون إعمال المادة ١٤)^(٢).

ويرى الدكتور أحمد حسني أن المادة ١٤ من المعاهدة لم تفعل أكثر من وضع حد لاختصاص المعاهدة، فصياغة المادة ١٤ على هذا النحو تعني أنه لم يكن هنالك رغبة في تنظيم مسألة المساعدة المتعلقة بالسفن الحربية في هذه المعاهدة، إنما ترك الأمر للمشرعين الوطنيين لتقرير في أي نطاق يجب أن تُشبه مثل هذه السفن

(١) مشار إليه في مؤلف د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص ٢٢٨.

(٢) مشار إليه في المرجع السابق، ص ٢٢٩.

في شأن هذه العلاقة بالسفن الخاصة. ونحن نؤيد الدكتور أحمد حسني في رأيه هذا.

وهذا ما ذهب إليه القانون السوري أيضاً في المادة ٣٢٦ من قانون التجارة البحرية حيث نص على أنه "تسري أحكام هذا الفصل على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة للخدمة العامة ولأغراض غير تجارية".

ثانياً_ النطاق الزمني للإنقاذ البحري:

يثير تحديد النطاق الزمني لخدمات الإنقاذ البحري أهمية كبيرة لما تتضمنه قواعد الإنقاذ من أحكام، حيث يترتب على تطبيق أحكام الإنقاذ على الخدمات المقدمة منح مقدم الخدمات مقابل إنقاذ بخلاف الحالة التي لا تخضع لقواعد الإنقاذ فتطبق قواعد أخرى، وهنا يثور التساؤل التالي:

ما هو الضابط في تحديد النطاق الزمني للإنقاذ البحري؟ وهل هو وقت استجابة السفينة وتبليتها لإشارة السفينة المستغيثة؟ أم هو وقت التدخل الفعلي ببدء أعمال الإنقاذ؟

ذهب بعض المحاكم إلى الأخذ بوقت التلبية للاستغاثة كضابط لتحديد نطاق الإنقاذ، ومن هذه المحاكم المحكمة العليا الإنجليزية والتي فصلت في عام ١٩٠٤ في قضية حادث السفينة (The Elswick park)، والتي استخدمت إشارة الخطر طالبة الاستغاثة، وعندما تلقتها سفينة من على الشاطئ، انتقلت على الفور

مستجيبة للنداء، غير أنه عند وصولها كانت السفينة المستغيثة قد نجحت في إنقاذ نفسها، ووصلت لمكان آمن، فقرر القاضي منح مكافأة للسفينة الثانية^(١).

بينما ذهبت محاكم أخرى إلى أن وقت التدخل الفعلي بتقديم خدمات الإنقاذ هو الضابط في تحديد النطاق الزمني للإنقاذ البحري، وليس وقت الاستجابة للنداء، فقد تكون السفينة معرضة لخطر وقتي، وبعد أن أرسلت إشارة الاستغاثة تمكنت بنجاح من تخليص نفسها، سواء لمهارة ربانها، أو لمساعدة الظروف الجوية، أو حالة المد والجزر في البحر، وخلافه، كما في حادث السفينة "ميمي بيروت" التي تعطلت مروحتها في بحر هائج جداً وحالة جوية سيئة للغاية مما أنبأ عن وجود خطر بحري يهدد السفينة، وما عليها، فأرسل ربانها إشارة استغاثة، ولكن عندما استجابت إحدى القاطرات، وعند البدء في عملية القطر كان الجو جميل والبحر هادئ، لذلك قررت المحكمة أن الخدمات المقدمة خدمات قطر، وليست إنقاذ^(٢).

ونحن نرى أن العبرة في اعتبار الخدمات المقدمة إنقاذاً بحرياً من عدمه هي لوقت بدء أعمال الإنقاذ، ولكن هذا لا يمنع من تعويض السفينة التي استجابت لنداء استغاثة أطلقته سفينة في خطر عن الخدمات التي قدمتها وعن ما فاتها من نفع بنتيجة هذه الاستجابة.

(١) القضية رقم 76 p. عام ١٩٠٤، مشار إليها بمؤلف د. حسين فتحي، مرجع سابق، ص ٣٨٣.
 (٢) القضية رقم T.L.R.155 عام ١٩٢٥، مشار إليه في مؤلف د. عاشور عبد الجواد، مرجع سابق، ص ١٠٢-١٠٣.

المطلب الرابع

الطبيعة القانونية للإنقاذ البحري

تعددت النظريات التي تناولت الطبيعة القانونية للإنقاذ البحري، فمنهم من رد هذا الالتزام إلى فكرة العقد الصريح، ومنهم من اعتبره تطبيقاً لأحكام الإثراء بلا سبب، ومنهم من ذهب إلى أحكام الفضالة بينما ذهب آخرون إلى الأخذ بمبادئ العدالة لتفسير الطبيعة القانونية للإنقاذ البحري.

وسنحاول في هذا المطلب شرح وجهة نظر كل رأي من هذه الآراء بشيء من التفصيل وما تعرض له كل رأي من هذه الآراء من انتقادات .

أولاً- العقد الصريح:

يرى أنصار هذا الاتجاه^(١) أن تقديم الإنقاذ البحري قد يتم بعقد صريح بناء على تراخيص من الطرفين حيث يتم إيجاب من السفينة أو الأموال المعرضة للخطر يقابله قبول من مقدم المساعدة.

وهذا الرأي منتقد حيث أن فكرة العقد الصريح يمكن قبولها في حالة إبرام عقد بين الطرفين فقط، أما عدا ذلك من حالات الإنقاذ فلا يمكن قبول هذه الفكرة كما في حالة:

(١) دانجون، البرت وال مشار إليه بمؤلف د. علي يونس، أصول القانون البحري، طبعة ١٩٩٧، ص ١٩٦.

- تقديم الإنقاذ البحري بعد التصادم.
- تقديم الإنقاذ البحري لسفينة هجرها طاقمها.

ثانياً- الإثراء بلا سبب:

ذهب البعض^(١) إلى أن الأساس القانوني الذي يبرر استحقاق مكافأة الإنقاذ هو مبدأ عدم جواز الإثراء بلا سبب، معتبرين دعوى المطالبة بمكافأة الإنقاذ دعوى إثراء بلا سبب.

يرد د. أحمد حسني على هذا الرأي بأنه لا يمكن الاستناد إلى نظرية الإثراء بلا سبب لتبرير دعوى المطالبة بمكافأة الإنقاذ، وإلا أصبح هناك مبرراً لمن يساهم في إطفاء حريق أو إنقاذ شخص من أن تدممه سيارة بأن يطالب بالحصول على مكافأة. ونحن نؤيد هذا الانتقاد أيضاً.

ثالثاً- الفضالة:

تعرف الفضالة بأنها "أن يتولى شخص عن قصد القيام بشأن عاجل لحساب شخص آخر دون أن يكون ملزماً بذلك"^(٢). ويشترط في الفضالة توافر ثلاثة شروط:

- أن يقوم الفضولي بشأن عاجل لشخص آخر.

(١) سمستر وونكلمولن، مشار إليه بمؤلف د. أحمد حسني، النقل الدولي للبضائع والحوادث البحرية، طبعة ١٩٨٠، منشأة المعارف بالإسكندرية، ص ٢٥١.

(٢) راجع أحكام الفضالة، د. عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق.

- أن يقصد في قيامه بهذا الشأن العاجل مصلحة شخص آخر.
- ألا يكون الفضولي عند قيامه بهذا الشأن ملتزماً به.

ولا يشترط في الفضالة أن يحقق الفضولي النتيجة المرجوة من العمل بل يجب عليه أن يبذل في العمل عناية الشخص المعتاد، ويترتب على قيام الفضولي بالعمل التزام رب العمل برد المصروفات الضرورية، أو المفيدة للفضولي مضافاً إليها الفوائد القانونية، وإذا أصيب الفضولي بأضرار أثناء قيامه بالعمل استحق التعويض المناسب.

والفضالة بذلك تتشابه مع المساعدة البحرية أو الإنقاذ البحري. حيث يقوم مقدم الإنقاذ بالعمل دون أن يكون ملتزماً به بالتزام سابق، وهذا التشابه بين الإنقاذ البحري والفضالة هو الذي دفع بعض الفقه إلى اعتبار الإنقاذ البحري تطبيق من تطبيقات الفضالة^(١).

ويرى أصحاب هذا الرأي أن تقديم الإنقاذ البحري لسفينة هجرها طاقمها النموذج المثالي لتطبيق الفضالة على الإنقاذ البحري^(٢).

وهذا الرأي منتقد من أوجه عدة:

(١). Francis d. Rose Kennedy and rose the law of salvage edition 2002 pp. 200.

(٢) د. حسين فتحي، مرجع سابق، ص ١٧٦-١٧٨.

- الفضولي يقوم بالعمل دون وجود التزام قانوني عليه بذلك، أما في الإنقاذ البحري فإن مقدم الإنقاذ يقوم بهذا العمل نتيجة التزام فرضه القانون.
- يكون لمقدم الإنقاذ البحري امتياز على الأموال المنقذة، في حصوله على مكافأة الإنقاذ، أما الفضولي فلم ينص القانون على إعطائه امتياز في حصوله على المصروفات الضرورية التي أنفقها.
- يقصد الفضولي من القيام بهذا العمل تحقيق مصلحة لغيره وليس مصلحة شخصية له، ولا يغير من ذلك أن الفضالة تتحقق إذا كان الفضولي في أثناء توليه شأنًا لنفسه قد تولى شأن غيره، لما بين الشائين من ارتباط....، أما في الإنقاذ البحري فإن مقدم الإنقاذ يقصد مصلحته الشخصية^(١)، سواء بالحصول على مكافأة الإنقاذ في حالة تحقق النتيجة المفيدة، أو المصاريف في حالة عدم تحقق النتيجة المفيدة والحفاظ على البيئة البحرية، أو بمنع أو الحد من أضرار التلوث بالزيت في حالة التدخل في أعالي البحار، أو التخفيف من المسؤولية كما في حالة الإنقاذ بعد التصادم البحري.
- يشترط لاستحقاق مقدم الإنقاذ لمكافأة الإنقاذ تحقق النتيجة المفيدة، أما في الفضالة فلا يشترط تحقق النتيجة المرجوة.
- يقدر ما يحصل عليه الفضولي بالمصروفات الضرورية التي أنفقها، أما ما يحصل عليه مقدم الإنقاذ فإنه يخضع لمجموعة عوامل نصت عليها المادة

(١) د. مصطفى طه، مرجع سابق، ص ٨٣٥، د. علي جمال الدين عوض، الوجيز، طبعة سنة ١٩٥٦، ص ٤٨٩.

الثالثة عشر، والرابعة عشر من اتفاقية الإنقاذ البحري سنة ١٩٨٩، وما تضمنته النماذج المختلفة للإنقاذ البحري.

رابعاً - مبادئ العدالة:

يرى أنصار هذه النظرية أن مبادئ العدالة هي الإطار الأساسي للإنقاذ البحري، باعتبار أن ما يحصل عليه مقدم الإنقاذ من مقابل سواء كان مكافأة إنقاذ أو تعويض خاص أو خلافه يعد المقابل العادل لتقديمه الإنقاذ البحري، وذلك سواء كان هناك عقد إنقاذ أم لا^(١).

كما أنه هناك رأي^(٢) أيتجه إلى أن الإنقاذ البحري يجد أساسه في العقد والنظام القانوني معاً: حيث تكون الفكرتان متجاورتين جنباً إلى جنب، ولا يمكن لإحدهما أن تزيج الأخرى، فتقدم خدمات الإنقاذ بناء على العقد بحيث يكون للأطراف السلطة والأهلية في إبرام العقد، ويتولى القانون تحديد شروط الحصول على المكافأة، كما يتضمن حرمان مقدم الإنقاذ من الحصول على مكافأة الإنقاذ في حالة الرفض الصريح من جانب متلقي الإنقاذ، كما أن القانون هو الذي يعطي القاضي سلطة تعديل العقد أو إلغائه في حالة التعسف، ولا يمكن الأخذ بفكرة النظام القانوني فقط، حيث أنه في غير حالات الإنقاذ المقدم في حالة التصادم وإنقاذ الأرواح لا يمكن إجبار شخص على تقديم الإنقاذ.

(١) bar Vauchen ibid p.8 و Raphael Brunner ibid p.2 مشار إليه بمؤلف د.

حسين فتحي، مرجع سابق، ص ١٧٤-١٧٥.

(٢) اسكارا مشار إليه بمؤلف د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، طبعة ١٩٨٧، دار النهضة العربية، ص ٥٢٩.

وبعد استعراض الآراء المتعددة في تحديد مصدر الالتزام بتقديم الإنقاذ البحري وبالتالي تحديد الطبيعة القانونية لعملية المساعدة، فإننا نرى أن العلاقة التي يثيرها الإنقاذ البحري يمكننا وصفها مبدئياً بالتعاقدية حيث أن استغاثة السفينة المعرضة للخطر في ساعات الهلاك وطلبها للمساعدة والإنقاذ يبدو للوهلة الأولى وافياً بالغرض، لولا أن القانون يجعل للسفن تقديم المساعدة حتى في حالة وجود رفض من السفينة المعرضة للخطر، في حال كان هذا الرفض مبني على أسباب غير معقولة، مما يدفعنا للقول بأن الإنقاذ البحري نظام قانوني مستقل لا يخضع لوصف قانوني محدد بصفة عامة لأنه يجمع في طبيعته كل النظريات التي قبلت، ولا يمكن التسليم بنظرية منفردة، ذلك أنه في حالة وجود عقد بين مقدم الإنقاذ البحري والسفينة أو الأموال أو الأشخاص المعرضين للخطر، يخضع النظام القانوني والوصف القانوني لأحكام عقد الإنقاذ، وفي حالة عدم وجود عقد للمساعدة تخضع هذه العملية للقواعد القانونية سواء في الاتفاقيات الدولية أو النصوص الداخلية.

المبحث الثاني

أركان الإنقاذ البحري وأطرافه

بعد أن انتهينا من التعريف بالإنقاذ البحري من خلال عرض التعاريف المختلفة له، وتحديد خصائصه ونطاقه وطبيعته القانونية، ننتقل لتحديد أركان الإنقاذ البحري والتي من الضروري توافرها لكي نكون أمام إنقاذ بحري يترتب آثاره القانونية وسيكون ذلك من خلال المطلب الأول، ومن ثم ننتقل للحديث عن أطراف الإنقاذ البحري باعتباره علاقة ثنائية لابد فيها من وجود طرفين هما طالب الإنقاذ ومقدم الإنقاذ وذلك من خلال المطلب الثاني.

المطلب الأول

أركان الإنقاذ البحري

تتنازع في تحديد أركان الإنقاذ البحري اتجاهات عدة حيث ذهب البعض إلى اعتبار التطوعية ركن من أركان الإنقاذ البحري، ومن ذلك ما اتجه إليه الفقه الإنجلوسكسوني سواء في إنجلترا أو في الولايات المتحدة الأمريكية أو الفقه اللاتيني^(١)، بينما ذهب آخرون إلى أن التطوعية ليست ركناً في الإنقاذ البحري وإنما يقع على مقدم خدمات الإنقاذ التزام بالإنقاذ في حالة وجود أموال، أو أشخاص معرضين للخطر، وفي حالة مخالفة مالك السفينة أو الربان لهذا الالتزام

(١) د. حسين فتحي، المساعدة البحرية، مرجع سابق، ص ١١٤-١١٧، وكذلك marsh: lecture about salvage without date مشار إليها بمؤلف د. صلاح سليمة، مرجع سابق، ص ٨٧.

تتحقق مسؤوليته القانونية^(١)، إلا أن البعض يرى أن الإنقاذ البحري يقوم على أربعة أركان هي التطوعية، ووجود الخطر البحري، وتقديم خدمات الإنقاذ، وأخيراً تحقق النتيجة المفيدة^(٢)، وسنبدأ بالركن الأول للإنقاذ البحري وهو التطوعية.

أولاً- التطوعية في الإنقاذ البحري:

ذهب بعض الفقه إلى أن التطوعية تعد ركن من أركان الإنقاذ البحري، وقد سبقت الإشارة إلى هذا، فقد عرفه البعض بأنه الخدمات التي تقدم لإنقاذ أو تساعد في إنقاذ ممتلكات معرضة للخطر إذا كانت هذه الخدمات تطوعية، ولم تكن تنفيذاً للالتزام سابق، والتطوعية وفقاً لهذا الرأي تعني تقديم الشخص خدمات الإنقاذ دون وجود التزام سابق^(٣).

ونحن نرى أنه على الرغم من وجاهة هذا الرأي إلا أنه منتقد لجهة أنه يخلط بين أركان الإنقاذ البحري، وبين شروط استحقاق مقابل الإنقاذ، حيث تتعارض فكرة التطوعية مع توقيع جزاء قانوني على المخالف، وأن الإنقاذ البحري التزم يقع على عاتق مقدم الإنقاذ. وهذا الالتزام نصت عليه النصوص القانونية المختلفة سواء في الاتفاقيات الدولية أو النصوص التشريعية الداخلية مثل "نص المادة الثامنة من

(١) د. سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، طبعة ١٩٧٠، وكذلك بعض الفقه اللاتيني "ريني"، "رودير" مشار إليه بمؤلف د. حسين فتحي، مرجع سابق، ص ١٠٩، هامش رقم ٤.

(٢) د. حسين فتحي، المرجع السابق، ص ١١٠ و Brice on maritime law of salvage 4 th. Ed 2003, London sweet and Maxwell, p. 2.

(٣) ريان محمد طلال الشواربي وريان صلاح صالح، التصادم البحري، طبعة ١٩٩٦، مكتبة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، ص ٢٦-٢٧.

اتفاقية منع التصادم البحري سنة ١٩٧٢، وكذلك المادة ٢٩٩ من قانون التجارة البحرية المصري لسنة ١٩٩٠، والمادتين ٣١٢ و ٣٢٤ من قانون التجارة البحرية السوري لعام ٢٠٠٦"، حيث نلاحظ أن هذه المواد قد فرضت التزام بتقديم خدمات الإنقاذ، حيث استهلت نصها بالوجوب، وهو ما يتنافى مع التطوعية، والاختيار.

والنص بهذه الكيفية لم يشأ أن يترك هذا الواجب الإنساني للأخلاقيات وحدها، بل جعل منه التزاماً قانونياً يسأل الربان عن مخالفته إذا أهمل.

وقد ذهب جانب من الفقه إلى أن تقديم الإنقاذ البحري إلزامي بالنسبة للأشخاص فقط، أما الإنقاذ البحري للأموال فإنه يبقى خاضعاً للسلطة التقديرية لربان السفينة^(١). ونحن لا نؤيد هذا الرأي حيث أنه من قراءة النصوص المتعلقة بالإنقاذ البحري سواء وردت في الاتفاقيات الدولية أو في النصوص التشريعية الداخلية لم نلاحظ وجود مثل هذا التفريق فيما يتعلق بالزامية الإنقاذ، وإنما ورد مثل هذا التفريق بشأن استحقاق مكافأة الانقاذ فقط.

ثانياً - خدمات الإنقاذ البحري:

تتجسد خدمات الإنقاذ البحري بالقيام بعمل أو نشاط إيجابي من مقدم المساعدة، وقد يكون هذا العمل مادي كالقطف أو تعويم، أو إطفاء حريق، أو إصلاح عطل أو خلافه، كما قد يكون عمل معنوي كالإرشاد، أو النصيح، أو تقديم المعلومات والخرائط، ويجب أن يكون هذا العمل جدياً ومؤثراً في عملية الإنقاذ، وأن يكون

(١) د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ٤١٤-٤٢٨، وكذلك د. علي البارودي، مرجع سابق، منشأة المعارف، ص ٢٨٥-٢٩٨.

مقبولاً من متلقي المساعدة أيضاً، عندها فقط يمكننا اعتبار هذا العمل أو النشاط خدمات إنقاذ بحري، وهذه الخدمات يمكننا تقسيمها إلى أقسام عدة.

١ - خدمات الإنقاذ البحري لاعتبارات إنسانية:

من المستقر عليه أن تقديم خدمات الإنقاذ البحري بجميع صورها تعد عملية إنسانية ولكن تظهر الصفة الإنسانية والأخلاقية بصورة أوضح في حالة التصادم، وإنقاذ الأرواح البشرية.

أ - الإنقاذ البحري بعد التصادم:

التصادم هو الاحتكاك المباشر، أو غير المباشر بين سفينتين بحريتين، أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية، بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم^(١).

وقد فرضت النصوص القانونية المختلفة واجب قانوني وأخلاقي على ربان السفينة في حالة التصادم، بتقديم الإنقاذ البحري للأشخاص والأموال الموجودة على السفينة المتصادم معها. بشرط ألا يعرض سفينته وما عليها من أشخاص أو أموال لخطر جدي^(٢).

(١) المادة الأولى من الاتفاقية الدولية لمنع التصادم لعام ١٩١٠ والمعدلة عام ١٩٧٢.

(٢) ربان محمد طلال الشواربي وربان صلاح صالح، مرجع سابق، ص ٨، وكذلك المادة الثامنة من

اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بمنع التصادم البحري والمعدلة سنة ١٩٧٢.

ويتم تقديم الإنقاذ في هذه الحالة، دون أن يحصل هؤلاء الربابنة على مكافأة إنقاذ^(١).

ب - إنقاذ الأرواح البشرية:

فرضت النصوص القانونية التزاماً بتقديم خدمات الإنقاذ لإنقاذ الأشخاص، حيث نصت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار سنة ١٩٧٦ وتعديلاتها سنة ٢٠٠٤ على ما يلي:

"على كل ريان استقبل معلومات عن وجود أشخاص معرضين للخطر أن يبادر بأقصى سرعة لإنقاذ هؤلاء الأشخاص".

كما فرضت الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ المبرمة عام ١٩٧٩ على كل دولة أن تلبي احتياجات كل شخص معرض للخطر في البحر بغض النظر عن جنسيته، أو وضعه في هذه الظروف.

كما نصت الاتفاقية الدولية لقانون البحار لعام ١٩٨٢ على التزام كل دولة بأن تطالب ربابنة السفن التي تحمل جنسيته بما يلي:

- أن يقدم الإنقاذ لكل شخص وجد في البحر معرضاً لخطر الهلاك.
- التوجه بسرعة والاستجابة لإنقاذ أي أشخاص معرضين للخطر بغض النظر عن جنسياتهم.

(١) د. بهجت قايد، الوسيط في شرح القانون البحري، الجزء الأول، طبعة ٢٠٠٤-٢٠٠٥، دار النهضة العربية، ص ٣٠٢-٣١٥.

وذلك بما لا يعرض السفينة، أو طاقمها، أو ما عليها للخطر، وتعد الكوارث البحرية التي تؤدي إلى وفاة الأشخاص، أو الإصابات الجسدية الأكثر جسامة من غيرها من الحوادث، لما فيها من جسامة الأضرار، ويتميز إنقاذ الأشخاص بصفات عدة منها:

- أن إنقاذ الأرواح إلزام على ربان السفن، وإن كان هؤلاء الأشخاص المعرضين للخطر من الأعداء.
- يجب أن يكون الأشخاص معرضين للخطر البحري.
- لا يعفى ربان السفينة من التزامه بتقديم الإنقاذ البحري إلا إذا كان ذلك الإنقاذ يعرضه للخطر الجدي^(١).
- إنقاذ الأرواح بدون مقابل لمقدم الإنقاذ البحري _ حيث لا يحصل مقدم الإنقاذ على أية مكافآت لإنقاذ الأشخاص فقط _ أما إذا اشترك مقدم الإنقاذ في إنقاذ السفينة، والأموال، واتخذ إجراءات وتدابير للمحافظة على البيئة، فإنه يحصل على مكافأة بقدر تقديمه الإنقاذ للسفينة، والأموال، والبيئة، وقد يرجع ذلك إلى أن الإنسان لا يقدر بمال مثل السفينة والأموال المعرضة للخطر.

وينتقد البعض هذا الاتجاه الذي يفرق بين إنقاذ الأشخاص وإنقاذ الأموال، حيث أنه لا بد من تشجيع المنقذين على تقديم خدمات الإنقاذ من خلال المطالبة بالمكافآت، كما أنه يمكن تقدير هذه المكافآت جزافاً، وذلك طبقاً للجهد المبذول ودرجة الخطر،

(١) المادة التاسعة من اتفاقية بروكسل ١٩١٠ بشأن الإنقاذ البحري والمعدلة بالمادة السادسة عشر من اتفاقية لندن سنة ١٩٨٩.

ومدى الاستعدادات وخلافه، كما أنه من السهل جداً على ربابنة السفن التهرب من هذا الالتزام بإنقاذ الأشخاص من خلال الاحتجاج بأن تقديم هذه المساعدة يعرض سفنهم للخطر، الأمر الذي يؤدي بدوره إلى تفريغ هذا الالتزام من مضمونه. وكان الأولى أن تتضمن هذه النصوص منح مقدم الإنقاذ البحري لإنقاذ الأشخاص مكافأة، وذلك حتى لا يكون تقديم الإنقاذ للأموال مفضل على تقديمه للأشخاص، أو على حد تعبير د. مصطفى طه حتى لا يفضل ضعاف النفوس تقديم الإنقاذ البحري للأموال قبل التفكير في تقديم الإنقاذ البحري للأشخاص مما قد يؤدي إلى كوارث بحرية^(١)، كما في حادث تصادم السفينة الروسية "أدميرال" مع ناقلة البترول "بيتر فاسيف" في مياه البحر الأسود في عام ١٩٨٦، حيث ترتب على ذلك وفاة ٤٢٣ من الأشخاص الذين كانوا على متن السفينتين^(٢).

وأنا اتفق مع د. مصطفى طه أيضاً وأرى أنه من المفيد تقرير مكافأة لمقدمي خدمات الإنقاذ للأشخاص، وذلك لتشجيعهم على تقديم مثل هذه الخدمات، وعدم دفعهم للتهرب من هذا الالتزام، الأمر الذي قد يؤدي بدوره إلى تقليل الخسائر البشرية في حال وقوع أي حادث.

٢ - الخدمات المقدمة لحماية البيئة (تحقيق مصلحة عامة):

تعد البيئة هي التراث المشترك للإنسانية، سواء كانت هذه البيئة البحرية تخص دولة معينة كما في "المياه الساحلية، والبحر الإقليمي، والمنطقة الاقتصادية

(١) د. مصطفى طه، مرجع سابق، ص ٤٢٧.

(٢) مشار إليها بمؤلف ريان محمد طلال شواربي وريان صلاح صالح، مرجع سابق، ص ٤٦-٤٧.

الخالصة" أو كانت شائعة بين الدول جميعاً كما في أعالي البحار، فعلى كل دولة أن تستغلها بالطرق السليمة. ومن هذا المنطلق فإنه يجب وضع القواعد القانونية اللازمة للمحافظة على البيئة البحرية من التلوث، ولذلك فقد أبرمت العديد والعديد من الاتفاقيات الدولية التي تهدف إلى منع أو الحد من التلوث البحري، ومن هذه الاتفاقيات (١).

- الاتفاقية الدولية لمنع أضرار التلوث البحري بالمواد السائلة من السفن سنة ١٩٧٣ لذلك تعرف "بمار بول" وملحقها سنة ١٩٧٨.
- الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت المبرمة في بروكسل سنة ١٩٦٩ والمعدلة سنة ١٩٨٤ وسنة ١٩٩٢، وهذه الاتفاقية تضمنت النص على إعطاء مالك السفينة المسؤولية عن الحادث "حادث التلوث" الحق في التعويض عما اتخذته من تدابير و إجراءات تهدف إلى منع أو الحد من التلوث بالزيت.
- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار لمنع أضرار التلوث بالزيت المبرمة سنة ١٩٦٩.
- الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي لمنع أضرار التلوث بالزيت سنة ١٩١٠ والمتضمنة في ديباجتها "يجب على الدول المتعاقدة أن تتخذ الإجراءات والتدابير اللازمة لمنع أضرار التلوث بالزيت، أو الحد منها ووضع الوسائل

(١) د. محمد السيد الفقهي، التلوث البحري بالزيت، رسالة دكتوراه، سنة ١٩٩٥، جامعة الإسكندرية، ص ١٥٩.

والتدابير الدولية اللازمة لتحقيق الأمان البحري، وأن تتعاون فيما بينها على تقديم المساعدات أو تبادل المعلومات وكل ما يلزم من وضع الخطط الضرورية للمحافظة على البيئة البحرية.

- كما تضمنت الاتفاقية الدولية للإنقاذ البحري سنة ١٩٨٩ في المادة التاسعة "لا يخل أي حكم في هذه الاتفاقية بحق الدول الساحلية من اتخاذ الإجراءات الضرورية، وفقاً للمبادئ العامة في القانون الدولي لحماية شواطئها ومصالحها المرتبطة ضد التلوث أو التهديد بالتلوث الناتج عن حادثة بحرية، أو أي فعل مرتبط بتلك الحادثة والذي يمكن أن يحدث أضراراً جسيمة، ويعترف للدولة الساحلية على وجه الخصوص بإعطاء تعليمات متعلقة بعمليات المساعدة".

- كما تضمنت الاتفاقية في المادة الرابعة عشر النص على استحقاق مقدم الإنقاذ البحري مكافأة إنقاذ في الحالات التالية:

- إذا قدم الإنقاذ إلى سفينة تهدد بذاتها أو عن طريق البضائع التي تحملها، بإحداث أضرار بالبيئة البحرية.
- إذا استطاع مقدم الإنقاذ في الحالات الموضحة بالفقرة الأولى أن يمنع أو يحد من أضرار التلوث عن طريق عمليات الإنقاذ فإن التعويض الذي يحصل عليه في الفقرة الأولى يمكن أن يزيد بنسبة ٣٠% من إجمالي المصروفات والنفقات المنصوص عليها في الفقرة الأولى ويمكن للمحكمة أن تزيد هذه النفقات بنسبة ١٠٠% من المصروفات المنصوص عليها في الفقرة الأولى.

كما تضمنت المادة الخامسة من اتفاقية لندن سنة ١٩٨٩ النص على استحقاق مقدمي خدمات الإنقاذ البحري التي تتم بواسطة السلطات العامة، أو تحت رقابتها مكافأة إنقاذ مثلها في ذلك مثل الإنقاذ البحري الذي يقدم من أشخاص خاصة^(١).

ونحن أيضاً من جانبنا نؤيد الأحكام التي جاءت بها هذه الاتفاقيات، وخصوصاً ما جاءت به الاتفاقية الدولية للمساعدة البحرية سنة ١٩٨٩، والتي أقرت بحق مقدم خدمات الإنقاذ لسفينة تشكل بذاتها أو بالمواد التي على ظهرها خطورة على البيئة البحرية في الحصول على مكافأة إنقاذ، مع إمكانية زيادة هذه المكافأة بنسبة قد تصل إلى ١٠٠% في حال تمكن المنقذ من منع ، أو الحد من الضرر، وهذا الحكم إن دل على شيء فهو يدل على قيمة وأهمية البيئة البحرية للبشرية جمعاء وإدراك من أقر هذا الحكم لهذه الأهمية، الأمر الذي يشجع بدوره مقدمي خدمات الإنقاذ على تقديم خدماتهم في مثل هذه الحالة، وبالتالي تقادي الكثير من الأضرار التي من الممكن أن تلحق بالبيئة البحرية.

٣- خدمات الإنقاذ لتحقيق مصالح خاصة:

إذا كان الجانب الأخلاقي والإنساني لخدمات الإنقاذ البحري أحد السمات الرئيسية له، فإن الغالبية العظمى من مقدمي المساعدة، يقدمون الإنقاذ لتحقيق مصالح خاصة، بهدف الحصول على المقابل المادي.

(١) د. رضا السيد عبد الحميد، المساعدة البحرية، طبعة ١٩٩٤، دار النهضة، ص ٢٩-٣٠.

وخدمات الإنقاذ قد تكون مادية، وقد تكون معنوية ومن الأمثلة على خدمات الإنقاذ البحري^(١):

- القيام ببعض الأعمال الفنية مثل أعمال الغطس تحت الماء بهدف إجراء معاناة لبيان الأعمال اللازمة للسفينة.
- الأمداد بالمعلومات الفنية اللازمة، أو النصح اللازم للقيام بعمليات المساعدة.
- تعويم السفينة الجانحة: حيث يتم تقديم الإنقاذ من خلال تعويم السفينة، أو المساهمة في تعويمها كما في حادث السفينة "موبيل علاء الدين" التي جنحت عند دخولها ميناء "داكار" واستقرت على مكان مرتفع في قاع الميناء، وطلب ربانها النجدة، وتقدم لها قاطرتان، ونجحتا في مناورة مزدوجة في قطر السفينة، وإدخالها مكان آمن في الميناء^(٢).
- رفع السفينة أو الأموال الغارقة: وهذه الحالة قد تتشابه فكرتها مع تقديم خدمات الإنقاذ للحطام البحري، إلا أن هناك اختلاف في بعض الأوجه لعل من أهمها صلاحية السفينة وقت الغرق للملاحة البحرية كما في حالة السفينة البريطانية "ويل افرارد" والتي كانت مهجورة في بحر المانش بسبب شدة الخطورة التي قد تعرض لها أفراد طاقمها، وعندما شاهدها طاقم السفينة "جاك هنري" الفرنسية تمكن ثلاثة من طاقمها من الانتقال إلى السفينة المهجورة "ويل افرارد" وقد حاولوا قطرها إلا أنه أثناء ربطها من الخلف اصطدمت بها

(١) د. مصطفى طه، مرجع سابق، ص ١٢٠.

(٢) القضية رقم 9.P.D.14 عام ١٨٣٥، مشار إليها بمؤلف د. عاشور عبد الجواد، مرجع سابق، ص ١٢٦.

السفينة "جاك هنري" وتسببت في غرقها وأرسل أفراد الطاقم من على السفينة "ويل افرارد" إشارة استغاثة تلقتها سفينة أخرى "ماريروز روبير" التي انتقلت إلى مكان الحادث، وتم تعويمها، وقطرها إلى مكان آمن^(١).

- تخفيف حمولة السفينة، أو زيادتها، أو إعادة رصها: ويكون ذلك في الحالة التي تكون فيها الحمولة هي مصدر الخطر، حيث يكون الإنقاذ في مثل هذه الحالات بزيادة حمولة السفينة في حالة العواصف، وشدة الرياح بما يحافظ على توازن السفينة، كما قد يكون رص البضاعة هو مصدر الخطر على السفينة، وما عليها فيتم إعادة رصها مرة أخرى كما في حادث السفينة "أرموند" التي كانت محملة بحمولة من الحجارة المقطعة، والمعدة للنحت والتي أبحرت بمعاونة القاطرة "أورو" وأثناء الرحلة سقطت بعض الحجارة المرصوفة، واختل توازن السفينة "أرموند" وأصبحت في وضع حرج جداً إذا لم يتم إعادة رصها مرة أخرى، وبالفعل قامت القاطرة "أورور" بمناورة ونجحت في إعادة رص الحمولة مرة أخرى، وقررت المحكمة أن الخدمة المقدمة لا تعد من الالتزامات العادية الناشئة عن تنفيذ عقد القطر البحري، ويستحق عنها مكافأة إنقاذ^(٢).

- إطفاء الحريق الذي شب في السفينة: أو البضائع التي على متنها والذي قد يشكل خطراً على السفينة، أو ما عليها، وفي هذه الحالة تقدر درجة خطورة

(١) القضية رقم 167 E.R.46 عام ١٨٦٠، مشار إليها في المرجع السابق، ص ١٢٦.

(٢) القضية رقم 7ASP.400 عام ١٨٩٣، مشار إليها في مؤلف عاشور عبد الجواد، المرجع السابق، ص ٢٢١-٢٢٢.

الحريق، فإذا كان الحريق يشكل درجة خطورة على السفينة، أو ما عليها من بضائع، أو أموال كانت الخدمات المقدمة لها خدمات إنقاذ كما في حادث السفينة الإيطالية "أكيلي لأورو" والتي اشتعلت بها النيران في المحيط الهندي على بعد ٨٠ كم من السواحل الصومالية، وتم إنقاذ ما يزيد عن ١٠٠٠ شخص كانوا على متن السفينة بواسطة السفن التجارية التي كانت تمر في المحيط الهندي^(١)، وعلى العكس من ذلك إذا كانت درجة خطورة الحريق لا تصل إلى حد كبير من الجسامة، لا تعتبر حينها الخدمات المقدمة خدمات إنقاذ بحري.

- اتخاذ اللازم لإنقاذ الأرواح: حيث يعد إنقاذ الأرواح من الفروض الأساسية التي تقع على عاتق الربابنة، والتي تعرضهم للجزاء إذا أهملوا في تنفيذها، ومن الأمثلة على إنقاذ الأرواح ما حصل بشأن سفينة الركاب المصرية "اللؤلؤة" التي احترقت في عام ١٩٩٤ وتمكنت الوحدات البحرية الموجودة في المنطقة من إنقاذ طاقمها وإطفاء الحريق^(٢).
- الإنقاذ بعد التصادم: وهو التزام تفرضه المادة الثامنة من الاتفاقية الدولية لمنع التصادم البحري ١٩١٤، والمعدلة سنة ١٩٧٢، حيث تتضمن هذه المادة أنه

(١) القضية رقم 1C.Rob.271 عام ١٩٩٥، مشار إليها بمؤلف ريان محمد طلال الشواربي وريان صلاح صالح، مرجع سابق، ص ١٢٧.

(٢) القضية رقم Q.B.838,CA عام ١٩٩٤، مشار إليها في المرجع السابق، ص ٣٤.

- يجب على ربان السفن المتصادمة أن يقدم المساعدة، وخدمات الإنقاذ اللازمة لسفينة أخرى، وما عليها حتى يتأكد من عدم وجود الحاجة إليه^(١).
- منع أضرار البيئة أو الحد منها: وهذه الحالة تضمن النص عليها العديد من الاتفاقيات الدولية، ومن بينها الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت المبرمة عام ١٩٦٩، وتعديلاتها عام ١٩٩٢.
- الإصلاح المؤقت أو الدائم : ويقصد به قيام مقدم الإنقاذ بعملية الإصلاح للمنشأة، أو الأموال المعرضة للخطر، سواء بسد الثغرات الموجودة بالسفينة، أو قطع شباك الصيد التي التفت حول رفاص السفينة أو...إلخ.
- القطر: يمثل الإنقاذ البحري عن طريق القطر البحري الصورة الغالبة، حيث يقوم مقدم الإنقاذ بقطر السفينة أو الأموال المعرضة للخطر إلى مكان آمن، والأمثلة على القطر كثيرة منها ما يطبق عليه قواعد القطر البحري نتيجة عدم وجود خطر بحري يهدد السفينة، أو الأموال كما في حادث السفينة "سيمون ماري"^(٢) التي قطعت حبال الرسو في وسط ميناء "بولونيا" وتوقفت على حاجز شبكي للتنظيف وتم قطرها بواسطة القاطرة "باتليه" وقررت المحكمة أن السفينة لم تكن تواجه خطراً وأن العملية هي عملية قطر، ومنها ما يطبق عليه أحكام الإنقاذ البحري إذا كانت السفينة تواجه خطراً جدياً، كما في حادث السفينة النرويجية "بريدا بلك" التي تعطلت ماكيناتها في بحر هائج، وكانت سرعة

(١) مشار إليه بمؤلف ريان محمد طلال الشواربي وريان صلاح صالح، المرجع السابق، ص ٩-١٠.

(٢) القضية رقم L.R.3A.&E.487 عام ١٨٧١، مشار إليها بمؤلف د. عاشور عبد الجواد، مرجع سابق، ص ١١٨-١٢٠.

الرياح ٥٠ كم/بالساعة وتم قطرها وقررت المحكمة أن الخدمة المقدمة إنقاذ، وليست قطر^(١).

ثالثاً- الخطر البحري:

يعد الخطر البحري من أهم الأركان التي تميز الإنقاذ البحري بل إن هذا الخطر يعد الركيزة الأساسية التي تميز الإنقاذ البحري عن بعض النظم القانونية المشابهة مثل القطر البحري، والإرشاد، والعمل، وقد استقر الفقه والقضاء على أنه بدون الخطر لا توجد مساعدة بحرية أو إنقاذ بحري^(٢).

وقد تضمنت المادة الأولى من اتفاقية بروكسل سنة ١٩١٠ الخاصة بالإنقاذ البحري، والمادة الأولى الفقرة A من اتفاقية لندن سنة ١٩٨٩ تحديداً لمفهوم الإنقاذ البحري بأنه "كل عمل أو نشاط..... يقدم لسفينة أو مال معرض للخطر في مياه الملاحة البحرية".

كما سار المشرع الداخلي على الدرب ذاته في اشتراط الخطر في عمليات الإنقاذ البحري كقانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لعام ١٩٩٠، و قانون التجارة البحرية الإنجليزي ١٩٩٥، وقانون الحوادث الفرنسي ١٩٧٦، وجميع نصوص التشريعات الداخلية المتعلقة بالإنقاذ البحري، حيث تشترط جميعاً وجود الخطر

(١) القضية رقم E.R.1537 DODS.433,165 2 عام ١٨٢٠، مشار إليها في المرجع سابق، ص١١٨-١٢٠.

(٢) د. حسين فتحي، مرجع سابق، ص٣٦٧-٤٤٦، وكذلك د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، طبعة ١٩٨٧، دار النهضة العربية، ص٤٨٥.

لتقديم خدمات الإنقاذ. ودراسة الخطر كركن من أركان الإنقاذ البحري يتطلب منا بداية تحديد مفهوم هذا الخطر، ثم بيان شروطه، وذكر بعض صورته.

١ - مفهوم الخطر:

إن تحديد مفهوم الخطر له أهمية كبيرة، وذلك لتحديد التكييف القانوني للخدمات المقدمة، وما إذا كان من الممكن اعتبارها خدمات إنقاذ بحري يمكن أن يترتب عليها مكافأة إنقاذ أم لا ^(١).

وقد ذهب د. حسين فتحي إلى أن الخطر البحري في الإنقاذ البحري هو الخطر غير المألوف الذي قد يلحق بالسفينة، أو الأموال، أو الأشخاص المعرضين للخطر، أو الذي يمكن أن يلحق بمقدم المساعدة.

وقد عرف البعض الخطر البحري بصفة عامة بأنه "ذلك الخطر الذي يحدث في أو بسبب البحر" ^(٢).

ويرى البعض أن الخطر الذي يهدد الأموال أو السفينة يجب أن يكون حقيقياً، وليس خطراً خيالياً أو ظنياً يتوهم بأنه يهدد الأشخاص، أو الأموال، أو السفينة ^(٣).

ويمكن تعريف الخطر في الإنقاذ البحري بأنه: "كل تهديد حقيقي حال على درجة معقولة من الجسامة بحدوث ضرر، قد يلحق بالسفينة أو ما عليها من أشخاص،

(١) د. مصطفى طه، مرجع سابق، طبعة ١٩٧٥، ص ٣٧٧.

(٢) د. سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، رسالة دكتوراه، سنة ١٩٦٦، جامعة القاهرة، ص ١٢٥ وما بعدها.

(٣) د. عاشور عبد الجواد، مرجع سابق، ص ١٠٠-١١٢.

أو أموال، أو بضائع، أو البيئة البحرية، ولا يتوقف حدوثه على محض إرادة مقدم الإنقاذ".

٢- شروط الخطر الذي يهدد السفينة وما عليها:

لابد لاعتبار الخطر كركن أساسي من أركان الإنقاذ البحري أن تتوفر فيه شروط عدة:

أ- أن يكون خطراً استثنائياً:

يجب أن يكون الخطر البحري جدياً، أو استثنائياً، والخطر الاستثنائي هو ذاك الخطر الذي يخرج عن المألوف وفقاً للمجرى العادي للأمر، وعلى ذلك فإن شدة الرياح لا تعد خطراً بحرياً، لأنها من الأمور البحرية المألوفة، ولكن إذا كانت الرياح البحرية من الشدة التي قد تصل إلى درجة العواصف خرجت بذلك عن المألوف وفقاً للمجرى العادي للأمر، وبذلك فإن الخدمات المقدمة لسفينة بحرية في جو هادئ لاتعد خدمات إنقاذ كما في حادث السفينة "فولنتير"^(١) حيث قضت محكمة النقض الفرنسية بأن الخدمات المقدمة لها قطر، وليست إنقاذ. بخلاف الحال بالنسبة لحادث السفينة "البرنيس" التابعة للشركة المصرية للصيد في أعالي البحار التي قررت فيه محكمة الاسكندرية الابتدائية أن الخدمات المقدمة من

(١) القضية رقم 29 FED.CAS.946 عام ١٨٥٥، مشار إليها في المرجع سابق، ص ١٠١.

السفينة "الشقيقة" خدمات إنقاذ لأن حالة البحر "هائج" وشدة الرياح تجعل الخطر من الجسامة مما يخرج عن المؤلف (١).

وأنا أيضاً أرى أن الخطر البحري الذي يمكن اعتباره ركناً في الإنقاذ البحري يجب أن يكون استثنائياً، حيث أن الملاحة في البحر محفوفة بالمخاطر بطبيعتها، وهذه المخاطر من المفترض أن ربانة السفن والعاملين في النقل البحري قد اعتادوا عليها وأصبح لديهم من الخبرة ما يكفي للتعامل معها، وبالتالي ليس كل خطر بحري يصلح لأن يكون ركناً في الإنقاذ البحري، إلا عندما تتجاوز درجة جسامة هذا الخطر النطاق الطبيعي للأخطار البحرية المتوقعة والمعتادة.

ب- أن يكون الخطر حقيقياً:

يشترط في الخطر الذي يهدد الأموال أو السفينة أن يكون حقيقياً، أو مؤكداً، أو كما يعبر عنه بالخطر الحال، والخطر الحال هو ذلك الخطر الذي يمكن أن يكون نتيجة حتمية، أو طبيعية لما تعانيه السفينة بسبب ما يحيط بها من ظروف، أما إذا كان هذا الخطر وهمياً لا يوجد إلا في مخيلة ربان السفينة فلا يعد من أخطار الإنقاذ البحري (٢). ويجب على المحكمة ألا تأخذ بالمعيار الشخصي فقط في تقدير مدى وجود الخطر من عدمه، وذلك حتى لا يكون ذلك ذريعة لضعاف النفوس من الربانة للتواطؤ وإبرام عقود إنقاذ غير حقيقية.

(١) القضية رقم 13 ASP.M.L.C 8 عام ١٩٦١، مشار إليها في المرجع سابق، ص ١٠١.

(٢) د. حسين فتحي، مرجع سابق، ص ٣٧٥.

كما أنه لا يشترط أن يكون الخطر قد وقع فعلاً وإنما يكفي احتمالية وقوعه^(١).

ج- ألا يكون الخطر متوقعاً:

ذلك لأن الإنقاذ البحري هو نظام استثنائي يعطي لمقدمه الحق في مكافأة إنقاذ يراعى في تقديرها قيمة الأموال المنقذة، وهو ما يتضمن حصول مقدم الإنقاذ على نسبة من قيمة الأموال المنقذة، فإذا كان الخطر متوقعاً فلا تطبق أحكام الإنقاذ، وإنما تطبق قواعد أخرى، فمثلاً القرصنة خطر بحري غير متوقع، يخضع لأحكام الإنقاذ البحري، ولكن إذا كانت هناك أنباء لدى ريان السفينة بوجود مثل هذا الخطر في هذا المكان فلا تطبق قواعد الإنقاذ

د- ألا يرجع الخطر إلى خطأ أو تدليس مقدم المساعدة:

إذا كان ارتباط الخطر بالإنقاذ البحري هو ارتباط وثيق لا يقبل التجزئة، فإنه يشترط ألا يكون هذا الخطر ناشئاً عن إهمال مقدم المساعدة، أو تدليس من جانبه، فإذا تبين سوء النية من جانب المنقذ، وذلك بأن أوهم ريان السفينة أو الأموال بالتعرض لخطر شديد، مما دفعهم إلى الاستغاثة والاستعانة به وطلب المساعدة، ففي هذه الحالة لا يستحق مقدم الإنقاذ مكافأة إنقاذ بقدر خطئه في وجود هذا الخطر، وهذا الشرط نصت عليه المادة السابعة من اتفاقية المساعدة البحرية سنة ١٩١٠ بالنص على أنه "يجوز تعديل العقد، أو إلغائه في كل اتفاق للمساعدة أو الإنقاذ إذا ثبت أن الاتفاق تم تحت تأثير الغش في تقدير الخطر من جانب

(١) د. عادل المقدادي، القانون البحري، طبعة ٢٠٠٢، ص ٢٠٩.

الطرف الآخر، أو في تقدير الخطر أو قيمة مقابل الإنقاذ، سواء بالزيادة المبالغ فيها، أو النقصان المبالغ فيه فإنه يجوز للقاضي أن يحكم ببطلان هذا الاتفاق أو تعديله بناء على طلب صاحب المصلحة^(١).

كما نصت المادة ١٨ من اتفاقية لندن سنة ١٩٨٩ على أنه "يحرم مقدم الإنقاذ كلياً أو جزئياً من المبالغ المنصوص عليها في هذه الاتفاقية إذا أصبح تقديم عمليات الإنقاذ ضرورياً، أو تنفيذها أصبح أكثر صعوبة بفعل خطئه، أو إهماله، أو أنهم بارتكاب الغش وعدم الأمانة".

ونحن نؤيد أيضاً بدورنا حرمان مقدم خدمات الإنقاذ من مكافأة الإنقاذ كلياً أو جزئياً في حال لجوئه إلى الغش أو التدليس لدفع الطرف الآخر إلى طلب مساعدته وذلك تطبيقاً للقواعد العامة، التي تقضي بأن المخطئ يجب ألا يستفيد من خطئه.

٣- صور الخطر:

تتنوع صور الخطر الذي يمكن أن تتعرض له السفينة وما عليها إلى عدة أنواع منها:

أ- الجنوح:

هو احتكاك السفينة باليابسة^(١) أو هو موقف حادثي تتمدد فيه العارضة الرئيسية للسفينة على قاع صخري، أو طيني، أو رملي فتتوقف عن الحركة^(٢)، دون إرادة

(١) د. حسن فتحي، مرجع سابق، ص ٣٨٣.

من ربانها نتيجة عوامل خارجية، مثل الرياح، أو ارتفاع مستوى اليابسة، أو عدم وجود خرائط للمكان مع الربان، وخلافه. والجنوح قد يكون خطراً في حد ذاته يستوجب تقديم خدمات الإنقاذ كما في حالة جنوح سفينة في منطقة ألغام بحرية، ففي هذه الحالة يكون مجرد الجنوح هو الخطر، وقد لا يكون الجنوح هو الخطر، وإنما قد يكون مسبباً للخطر كما في حالة جنوح ناقلة بترول عملاقة على أحد جانبي قناة ملاحية، فهذا الجنوح في حد ذاته لا يمثل خطراً حقيقياً، وإنما قد يكون سبب لخطر أكبر مثل التلوث الناشئ عن اصطدام أي عائمة أخرى بها، أو حدوث فتحات في الناقلة نتيجة محاولات التعويم، أو خلافه.

ب- الغرق:

يعد الغرق أحد أهم الأخطار البحرية التي قد تتعرض لها السفينة، أو الأموال، أو الأشخاص، حيث يهدد السفينة، وما عليها، من أشخاص وخلافه، فضلاً عن إمكانية تهديده للبيئة البحرية، والأمثلة على الغرق كأحد المخاطر البحرية كثيرة جداً، منها حادث غرق العبارة "السلام" في عام ٢٠٠٦، والسفينة "تايتنك" في عام ١٩١٢، والسفينة "جرادة الماء" التي اصطدمت بجسم عائِم بسبب العاصفة فكسرت مروحتها، وانشقت العارضة الرئيسية في قاعها، وتدفق الماء فيها بقوة، وطلب

(١) د. عاشور عبد الجواد، مرجع سابق، ص ١٢٥.

(٢) د. حسين فتحي، مرجع سابق، ص ٤٠٢-٤٠٣.

ربانها الاستغاثة، وتلقته قاطرة قدمت لها الخدمة، وقررت المحكمة أن الخدمات المقدمة تعد إنقاذاً لأن السفينة كانت مشرفة على الغرق^(١).

ج- الحريق:

يعد الحريق من الأخطار التي لا تهدد السفينة، أو الأشخاص، أو الأموال فقط، وإنما تهدد البيئة البحرية أيضاً، والحريق خطر شديد ينبئ عن كارثة بحرية كما في حادث السفينة "دوناباز" التي اصطدمت بها ناقلة البترول "فيكتور" في عام ١٩٨٧ وترتب عليه وفاة أكثر من ١٥٠٠ شخص، والحريق قد لا يمثل خطراً من أخطار الإنقاذ كما إذا نشب الحريق في البضائع التي على السفينة، وهي داخل الميناء، وكان من الممكن السيطرة عليه بسهولة.

د- القرصنة:

وتعد القرصنة البحرية من أعمال الحرب، والتي تمثل خطراً كبيراً، ولذلك فإن هذا الخطر يمثل عبء بالنسبة لمستغلي السفن سواء فيما يتعلق بأقساط التأمين التي قد تزيد بنسبة تصل إلى ٣٠٠%. وحتى فيما يتعلق بخدمات الإنقاذ^(٢).

(١) القضية رقم P.312 عام ١٩٨٧، مشار إليها بمؤلف ريان محمد طلال الشواربي وربان صلاح صالح، مرجع سابق، ص ٢٣٣.

(٢) Richard Hope: the need for national maritime salvage policy in the view of the terrorist threat & amp; hurricane lesson learned مشار إليها بمؤلف الدكتور صلاح سليمة، مرجع سابق، ص ١٤٨.

هذا فيما يتعلق بالخطر الذي يهدد السفينة وما عليها من أشخاص وخلافه، أما الخطر الذي قد يهدد مقدم خدمة الإنقاذ، هل يعتبر ركن من أركان الإنقاذ البحري أم لا؟

برأبي أن الخطر الذي يهدد مقدم الإنقاذ هو عدم تحقق النتيجة المفيدة، وبالتالي عدم استحقاقه مكافأة الإنقاذ وذلك استناداً للمادة الثانية من اتفاقية بروكسل ١٩١٠ والتي نصت على أنه "إذا لم تتحقق النتيجة المفيدة فلا مكافأة". والواقع أنه يجب علينا ألا نخلط بين الخطر الذي قد يتعرض له مقدم الإنقاذ، وبين نجاح عملية الإنقاذ كسبب للحصول على مكافأة الإنقاذ، والذي يرتبط بعدة عوامل من أهمها الظروف الخارجية، ومهارة مقدم الإنقاذ، وقدرة الآلات، والأشخاص المساعدين له في تنفيذ عملية الإنقاذ. كما أن هذا الخطر أصبح لا وجود له بعد وجود نص المادة ١٤ من اتفاقية الإنقاذ لعام ١٩٨٩ والتي تقضي باستحقاق مقدم الإنقاذ تعويض خاص في حالة اتخاذه تدابير تهدف إلى حماية البيئة البحرية من التلوث. لذلك فإنه يمكننا القول بأن الخطر الذي يواجهه مقدم الإنقاذ لا يعد ركن من أركان الإنقاذ البحري، وإنما يعد عامل من عوامل تقدير مكافأة الإنقاذ طبقاً لنص المادة ١٣ من اتفاقية ١٩٨٩.

المطلب الثاني

أطراف الإنقاذ البحري

يعتبر الإنقاذ البحري واقعة قانونية ترتب التزامات على عاتق أطرافها، وهي واقعة ثنائية الأطراف، أي لابد فيها من وجود طرفين هما المنقذ، وطالب الإنقاذ، وسنحدث أولاً عن مقدم خدمات الإنقاذ بحالاته المختلفة، ثم ننتقل بعد ذلك للحديث عن متلقي خدمات الإنقاذ.

أولاً- مقدم خدمات الإنقاذ(المنقذ):

لم يرد تعريف للمنقذ في اتفاقية بروكسل ١٩١٠ الخاصة بالإنقاذ البحري، وكذلك لم يرد مثل هذا التعريف في اتفاقية لندن سنة ١٩٨٩، وكذلك في النصوص التشريعية الداخلية، ويمكننا تعريف المنقذ "بأنه كل من له القدرة على تقديم خدمات الإنقاذ البحري، دون أن يعرض نفسه أو الآخرين لخطر بحري جدي" وقد يكون المنقذ هو "السفينة، أو طاقمها، أو وكيلها، أو القاطرة، أو المرشد، أو الأفراد العاديين، أو مالك البضائع أو الأموال المعرضة للخطر".

١ - السفينة:

عرفت اتفاقية لندن سنة ١٩٨٩ السفينة بأنها "كل منشأة بحرية، أو مركب ملاحية داخلية، أو جهاز قادر على الملاحة". أما اتفاقية بروكسل سنة ١٩١٠ فقد نصت على أن "السفينة تشمل السفينة، ومراكب الملاحة الداخلية".

وبذلك فإن الإنقاذ البحري قد يقدم من سفينة أو مركب ملاحية بحرية، كما أن هذه الخدمات قد تقدم من سفينة شقيقة، فهل تستحق السفينة الشقيقة مكافأة إنقاذ في هذه الحالة أم لا؟

تعد السفينة شقيقة إذا كانت كلتا السفينتين تابعتين لمالك واحد، أو خاضعتين لإدارة واحدة، وذلك كأن يكون مالك السفينتين واحد، أو أن تكون أحدهما مملوكة للمالك والأخرى مستأجرة له بدون طاقم، أو كلتاها مستأجرتين له بدون طاقم.

وبهذا الخصوص ذهب جانب من الفقه إلى أن شرط السفينة الشقيقة يعد تطبيق لمبدأ أن السفينة تعد ثروة لها ذاتيتها^(١). وفي هذه الحالة فإن السفينة الشقيقة تحصل على مكافأة إنقاذ في حال تقديمها لخدمات المساعدة، وتوافر شروطها، وكذلك لاختلاف الطاقم في السفينتين، وقد تضمن النص على ذلك المادة ٣٠٧ من قانون التجارة البحرية المصري لعام ١٩٩٠ "تستحق مكافأة إنقاذ، ولو تم الإنقاذ بين سفينتين مملوكتين لشخص واحد". والمادة ٣/٣١٦ من قانون التجارة البحرية السوري لعام ٢٠٠٦ حيث نصت على أنه "وتستحق المكافأة ولو تمت المساعدة أو الإنقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد".

ونؤيد من جانبنا استحقاق السفينة الشقيقة لمكافأة الإنقاذ في حال تقديمها خدمات الإنقاذ لشقيقتها وتوفر الشروط الأخرى، وذلك لكون كل سفينة تعتبر منشأة مستقلة بذاتها عن غيرها من السفن حتى الشقيقة منها، وكون المكافأة لا تقتصر على مالك السفينة أو مستغلها فقط، والذي قد يكون هو نفسه بالنسبة للسفينتين _

(١) د. مصطفى طه، مرجع سابق، ص ٢٤، وكذلك د. حسين فتحي، مرجع سابق، ص ٣٤٣.

طالبة المساعدة ومقدمة الإنقاذ _ وإنما تمتد لتشمل الربانة والبحارة أيضاً والذين هم في السفينة المستغيثة يستقلون ويختلفون عمن في السفينة المغيثة.

٢ - الطاقم:

الأصل أن العامل يلتزم بالعمل بنفسه لدى صاحب العمل، وأن يبذل في أداء عمله عناية الشخص المعتاد، حيث يقع على عاتقه الإخلاص في العمل، والعامل حينما يقوم بأداء العمل يستحق في مقابل ذلك الأجر المتفق عليه أو أجر المثل. ويثور التساؤل هنا هل يمكن لأفراد الطاقم الحصول على مكافأة إنقاذ؟

نرى أن اتفاقية ١٩١٠، واتفاقية ١٩٨٩ تضمنتا النص على أنه "لا تستحق أية مبالغ منصوص عليها في هذه الاتفاقية، إذا كانت الخدمات المؤداة ما هي إلا تنفيذاً عادياً لعقد أبرم قبل وقوع الخطر" وعليه إذا كان ما قام به أعضاء الطاقم يعتبر تنفيذاً عادياً لعقد العمل فإنهم لا يستحقون مكافأة إنقاذ، أما إذا كان ما يقوم به هؤلاء يخرج عن نطاق التنفيذ العادي لعقد العمل، فإنهم يستحقون مكافأة إنقاذ بالقدر الذي يمثل خروجهم عن التنفيذ العادي لواجباتهم، كما في حادث السفينة الإيطالية "ادا" التي كانت تواجه خطر الغرق، وأوشكت عليه، فطلب ربانها من جميع أفراد الطاقم مغادرة السفينة، وإلقاء أنفسهم في البحر، فألقوا بأنفسهم جميعاً مستخدمين زورق نجاة، عدا أحد الأفراد الذي لم يتمكن لبعد الزورق عنه، ونتيجة لخوفه الشديد بذل كل المحاولات لإنقاذ السفينة، وبالفعل نجح في إنقاذ السفينة، وعندما طالب بمكافأة رفض مجهزة السفينة على أساس أنه مرتبط بعقد عمل، إلا أن المحكمة رفضت دعوى المجهز وقررت أن ما قام به البحار لا يدخل في

التنفيذ العادي لعقد العمل، وإنما من قبيل الخدمات الاستثنائية ويستحق عن ذلك مكافأة^(١).

وأنا أؤيد أيضاً استحقاق العامل مكافأة إنقاذ رغم وجود عقد سابق يربطه بمستغل السفينة، وذلك عندما تكون الخدمات التي قدمها هذا العامل استثنائية لا يتضمنها العقد المبرم قبل وقوع الخطر.

٣ - المرشد:

هو الشخص الذي يقوم بتوجيه وإرشاد ربان السفينة لدى دخولها، أو خروجها من الميناء. والمرشد يبرم عقد إرشاد مع الربان بوصفه ممثلاً للمجهز البحري^(٢). ويكون المرشد في قيامه بالعمل تابعاً لمستغل السفينة ويستحق أجراً مقابل قيامه بهذا العمل، كما يجب أن يقوم بعمله في نطاق اختصاصه سواء النوعي أو المكاني^(٣). والأصل أن المرشد لا يستحق عن تقديم عمله سوى الأجر ولكن إذا قدم خدمات استثنائية، فهل تعد خدمات إنقاذ، ويستحق عنها مقابل إنقاذ أم لا؟

لم تتضمن اتفاقية المساعدة البحرية سنة ١٩١٠، وكذلك اتفاقية الإنقاذ البحري سنة ١٩٨٩ تنظيماً للخدمات التي يقدمها المرشد، لكنني أرى وعلى غرار ما تحدثنا عنه فيما يتعلق بخدمات الإنقاذ المقدمة من أفراد الطاقم، فإن المرشد وإن

(١) القضية رقم 5Asp.Mar.Cas.17,CA عام ١٨٨٢، مشار إليها بمؤلف د. عاشور عبد الجواد، مرجع سابق، ص ٧٣-٧٤.

(٢) د. علي البارودي، مرجع سابق، ص ١١٤-١١٥.

(٣) د. حسين فتحي، مرجع سابق، ص ٣٣٠-٣٤٠.

كان يربطه بمستغل السفينة عقداً يبرمه الربان بصفته ممثلاً لمستغل السفينة، فإن ذلك لا يمنع من استحقاقه لمكافأة الإنقاذ إذا ما تجاوزت الخدمات التي قدمها للسفينة النطاق الطبيعي للخدمات التي يفرضها عليه عقد الإرشاد.

٤- وكيل السفينة:

وهو شخص طبيعي أو معنوي يختاره المجهز والربان في الميناء الذي ترسو فيه السفينة ليتولى رعاية شؤون المجهز وسفينته في هذا الميناء بناء على عقد يبرم بينهما لمدة معينة، وقد استقر الرأي في الفقه على أن وكيل السفينة هو وكيل عادي بأجر^(١). ويقع على عاتقه عدة التزامات من أهمها القيام بالأعمال التي تحتاج إليها السفينة في الميناء، كما يجوز أن يُعهد إليه ببعض الأعمال الأخرى كاستلام البضاعة من الشاحنين تمهيداً ل شحنها في ميناء الشحن، أو تسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول. ومن المستقر عليه أن وكيل السفينة إنما يرتبط بالسفينة بعقد، وبالتالي فإنه لا يستحق مقابل إنقاذ في حال تقديمه للخدمات التي تدخل في نطاق وكالته للسفينة، أما إذا كانت الخدمات التي يقدمها لا تدخل ضمن نطاق وكالته للسفينة، عدت خدمات استثنائية، ويستحق عنها مقابل إنقاذ بالقدر الزائد عن حدود الوكالة. وهذا ما قرره القضاء سنة ١٩٥٥ في قضية السفينة التابعة لشركة Lago Oil And Transport Co.Ltd حيث اشتعلت النيران بمؤخرة السفينة بعد تحميلها للبضائع، ونتيجة لهذا الخطر قدم وكيل السفينة

(١) د. رفعت فخري، الوحيز في قانون التجارة البحرية، طبعة ١٩٩٢، دار النهضة العربية، ص ٣٤٧-٣٥٣، وكذلك د. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، طبعة ٢٠٠٧، دار الفكر الجامعي، ص ٢٤٥-٢٥٠.

خدمات استثنائية عن طريق تقديم معلومات ونصائح، وقد اعتبرت المحكمة أن ما قدمه وكيل السفينة لا يدخل ضمن الوكالة ويستحق مكافأة إنقاذ^(١).

٥ - الركاب:

ذهب البعض إلى أن الراكب ليس له الحق في مكافأة إنقاذ لأنه بتقديمه لهذه الخدمات إنما يهدف إلى حماية نفسه أولاً، فقد رفض القاضي "لوشينجتون" اعتبار الراكب منقذ في حادث السفينة "فيرد" التي أصيبت بأضرار بالغة عقب تصادمها مع سفينة أخرى والذي ترتب عليه تدفق الماء إلى داخل السفينة، فقام عشرون من الركاب بضخ المياه من الداخل، واستمر ذلك لمدة ساعتين تقريباً حتى وصلت القاطرة وقامت بقطرها إلى الميناء^(٢). بينما ذهب رأي آخر إلى استحقاق الراكب مكافأة إنقاذ إذا توافرت شروطها، حيث قررت المحكمة اعتبار أعمال الراكب في حادث السفينة "Towel" أعمال إنقاذ، حيث كانت السفينة في مياه المحيط الأطلنطي وقد انكسر عامود الدفة الرئيسي نتيجة هبوب عاصفة هوجاء ترتب عليها كسر الدفة، وبعض الأجهزة الأخرى، وقد أوشكت السفينة على الغرق، وفي تلك الأثناء كان على متن السفينة مهندس، حيث ابتكر طريقة جديدة للإصلاح،

(١) القضية رقم A.M.C 697,218 F.2D.631 عام ١٩٥٥، مشار إليها في: Geoffered Brice: ibid 4, p. 95.

(٢) القضية رقم S.J.253,QBD 119 عام ١٩٧٤، مشار إليها بمؤلف د. حسين فتحي، مرجع سابق، ص ٣٥٥.

وقد نجح بالفعل في إصلاح العطل، وتمكن من توصيل السفينة بأمان، وقد قررت المحكمة أن الراكب في قيامه بهذه الأعمال يعد منقذاً^(١).

وإذا قدم الراكب خدمات اختيارية للسفينة المعرضة للخطر، لا يشترط في هذه الخدمات أن تكون استثنائية بل ينبغي أن يكون هناك علاقة سببية بين إنقاذ السفينة والخدمات التي قدمها الراكب بمعنى أنه إذا كانت السفينة معرضة للخطر وكان أمام الراكب فرصة للإفلات من هذا الخطر، ولكنه أثر البقاء وقدم خدمات للسفينة فإنه يعد منقذاً ويستحق مكافأة^(٢).

٦ - شركة التأمين:

قد يتم تقديم الخدمات من شركة التأمين ذاتها وفي هذه الحالة يثور التساؤل حول مدى جواز حصول شركة التأمين على مكافأة إنقاذ، وقد أثير هذا التساؤل في قضية *General Accidentalindemnity Company V The Panache* ١.٧؛ وقد صدر حكم من المحكمة الأدميرالية الإنجليزية بتاريخ ١٠/٣١/١٩٩٧، وتتخلص وقائع الدعوى في أن السفينة والتي تعرضت لخطر الغرق في المياه البحرية، طلبت الاستغاثة، فتقدمت شركة التأمين عن طريق ما لديها من مراكب بتقديم خدمات الإنقاذ، وبعد محاولتين لتقديم الخدمات نجحت الشركة في ذلك، وطلبت مكافأة إنقاذ، غير أن مجهز السفينة دفع بعدم أحقية شركة التأمين في هذا

(١) القضية رقم 2ALLE.R.262 عام ١٩٨٢، مشار إليها بمؤلف د. حسين فتحي، المرجع السابق، ص ٣٥٦-٣٥٧.

(٢) د. حسين فتحي، المرجع السابق، ص ٢٥٧-٢٦٠، وكذلك-Geoffered Brice: ibid 4 p.95. 96.

الطلب، حيث أن لها مصلحة في الإنقاذ، إلا أن المحكمة رفضت الدفع وقضت لشركة التأمين بمكافأة إنقاذ^(١).

٤ - مالك البضاعة:

إن تقديم خدمات الإنقاذ من مالك البضاعة لا يعطي له الحق في مكافأة الإنقاذ، إلا أنه إذا كانت الخدمات المؤداة ذات طبيعة استثنائية فإن هذه الخدمات تعطي لمالك البضاعة الحق في مكافأة الإنقاذ^(٢)، ومن الأمثلة على ذلك حادث السفينة "the save star" حيث كانت السفينة محملة بأسمدة كيماوية ثم اشتعلت بها النيران في بحر الشمال إلا أن مالك البضاعة قدم خدمات استثنائية حيث قام بوضع أجهزة خاصة لإطفاء الحرائق والتي تتناسب مع طبيعة البضاعة^(٣).

٨ - سلطات الميناء:

يثير هذا الفرض مدى إمكانية تقديم خدمات الإنقاذ من البر، حيث ذهب الرأي الراجح في الفقه والقضاء إلى أنه يجوز تقديم خدمات الإنقاذ البحري من البر للسفينة، أو الأشخاص المعرضين للخطر في البحر^(٤)، وهذه الخدمات قد تكون خدمات مادية مثل نقل الحمولة من على ظهر السفينة الجانحة بواسطة أوناش على البر، وقد تكون الخدمات معنوية كما في حالة تقديم المعلومات، إضافة إلى

(١) منشور على شبكة المعلومات الدولية، متاح على الرابط الآتي:

<http://www.admiraltylaw.com/summary.php?case> تاريخ الزيارة ٢٢/٥/٢٠١٩.

(٢) بريس، مرجع سابق، ص ٩١-٩٢.

(٣) القضية رقم 134,QBD عام ١٩٩٥، مشار إليها في المرجع السابق، ص ٩١-٩٢.

(٤) بريس، المرجع السابق، ص ٣١-٣٢.

ذلك فإن نص الاتفاقية الدولية للإنقاذ ١٩١٠، وكذلك نص الاتفاقية الدولية للمساعدة البحرية سنة ١٩٨٩ لم يشترط أن يتم تقديم الخدمات من البحر، وإنما اشترط هذا النص أن تكون السفينة أو الأموال المعرضة للخطر في المياه البحرية، وأن تحقق أعمال الإنقاذ نتيجة مفيدة، فإذا كانت الخدمات المقدمة من أفراد سلطات الميناء ذات طبيعة استثنائية، وكانت هذه الخدمات تخرج عن الوضع العادي للأعمال المكلفين بها كان لهم الحق في الحصول على مكافأة إنقاذ.

ومن جانبنا فإننا نرى أن الخدمات المقدمة سواء من الركاب أو من الطاقم أو من المرشد أو من وكيل السفينة أو من مالك البضائع أو من شركة التأمين يمكن اعتبارها خدمات إنقاذ في حال كانت هذه الخدمات استثنائية وأدت إلى تحقيق نتيجة مفيدة، ولا يحول دون ذلك وجود عقد أو التزام بين مقدم هذه الخدمات ومستغل السفينة طالما أن هذه الخدمات لا تدخل ضمن نطاق الالتزامات التي يفرضها العقد الأساسي الذي يربط مقدم الخدمات بمستغل السفينة.

ثانياً - متلقي خدمات الإنقاذ:

سبقت الإشارة إلى أن الإنقاذ البحري يقدم لكل من، أو ما هو معرض للخطر البحر، ويشمل ذلك الأرواح، والسفن، والأموال، والبضائع، والبيئة البحرية، وفيما يتعلق بإنقاذ الأرواح البشرية، فقد سبق القول بأن إنقاذ الأرواح البشرية واجب قانوني وأخلاقي، وأن القواعد القانونية المتعلقة بالإنقاذ البحري تستثني هذه الخدمات من الخضوع لها خاصة فيما يتعلق بالحصول على مكافأة الإنقاذ _ مع تحفظنا على هذا التوجه _ وانتهينا إلى استحقاق مقدم الإنقاذ في غير حالة إنقاذ

الأرواح لمكافأة الإنقاذ إذا ما توفرت شروطها، وعليه فإننا سنتحدث عن السفن، والبضائع والأموال، والبيئة البحرية باعتبارها الطرف الثاني للإنقاذ البحري.

١ - السفينة:

لم تتضمن اتفاقية بروكسل ١٩١٠ المتعلقة بالإنقاذ البحري تعريف السفينة بخصوص الإنقاذ البحري، مما أثار الخلاف الفقهي والقضائي، حيث ذهب البعض إلى تعريفها بأنها "كل منشأة بحرية لها القدرة على الملاحة البحرية بقوة دفع خاصة". بينما توسع البعض في مدلول السفينة ليشمل كل منشأة لها القدرة على الملاحة البحرية، ويشمل السفينة، والأرصفة، والجسور العائمة، والصنادل، والروافع، وكاسحات الرمال والأوحال، وجسور القوارب، والذهبيات^(١).

وقد عرفها جانب من الفقه بأنها: المنشأة البحرية المخصصة فعلاً من مالكةا والصالحة من الناحية الفنية لمواجهة الأخطار التي تواجهها بالضرورة أي ملاحه في البحر^(٢).

أما اتفاقية لندن سنة ١٩٨٩ فقد حاولت القضاء على الخلاف الفقهي والتشريعي السابق فنصت في مادتها الأولى على تعريف السفينة بأنها: " كل منشأة بحرية، أو مركب ملاحه داخلية، أو جهاز، أو كل منشأة قادرة على الملاحة ".

(١) قانون التجارة البحرية الانجليزي، سنة ١٩٩٥، الفصل ٢١٣.

(٢) د. حسين فتحي، مرجع سابق، ص ٢٨٣.

وبالتالي نرى أن لفظ سفينة بخصوص تطبيق قواعد الإنقاذ البحري، يشمل كل جهاز عائم له القدرة على الملاحة سواء بقوة دفع خاصة أو خارجية وغير مثبت بالشاطئ أو القاع مخصص للملاحة في البحر.

٢ - الحطام البحري:

الحطام البحري قد يكون نتيجة هجر الطاقم للسفينة بدون وجود نية الرجوع لها مرة أخرى، وقد يكون نتيجة جنوح أدى إلى فقد السفينة لصلاحيتها للملاحة البحرية، أو نتيجة غرق، أو حريق أدى إلى أن تصبح السفينة في حالة خسارة كلية، وقد يكون الحطام لأموال ليست سفن أو بضاعة. وقد ثار خلاف فقهي في تحديد المعايير الخاصة بتحديد مفهوم الحطام البحري، وترجع أهمية تحديد هذا المفهوم إلى مكافأة الإنقاذ التي سيحصل عليها مقدم خدمات الإنقاذ، ففي حالة انتشار الحطام فإنه يحصل على مقابل انتشار الحطام، ولا يرتبط ذلك بقيمة الأموال المنقذة، والعكس بالنسبة لمكافأة الإنقاذ.

وقد ذهب القضاء الفرنسي إلى الأخذ بمعيار القدرة على الملاحة كمعيار لتمييز الحطام البحري واعتبار الخدمات المقدمة له إنقاذاً بحرياً خاضعاً لقواعد الإنقاذ، وليس لقواعد انتشار الحطام. ومن ذلك ما قضت به المحكمة في حادث السفينة "Money Spinner" الإنجليزية التي شاهدها ربان سفينة الصيد الفرنسية "أونيس" وهي مائلة على جانبها الأيمن ومهجورة تماماً من طاقمها منذ ستة أيام، فقطرها وبعد صعوبات كثيرة وخلال بحر هائج وصل بها إلى ميناء "روشيل" حيث قررت المحكمة بأن المنشأة متى كان من الممكن قطرها فلا تخضع لقواعد انتشار الحطام بل تخضع لقواعد الإنقاذ وفقاً لاتفاقية بروكسيل ١٩١٠ بشأن الإنقاذ

البحري^(١). وأنا اتفق مع ما ذهب إليه القضاء الفرنسي في هذه الحادثة، وأظن أن قدرة المنشأة على الملاحة يصلح لأن يكون معياراً جيداً لتحديد انطباق قواعد الإنقاذ البحري من عدمه.

٣ - الأجرة:

تتنوع الأجرة التي يمكن أن تكون محلاً لخدمات الإنقاذ كما هو مبين أدناه:

أ - أجرة النقل:

هي المقابل الذي يحصل عليه الناقل البحري مقابل تنفيذه لالتزامه بنقل البضاعة أو الأشخاص وتنقسم أجرة النقل بدورها إلى قسمين:

- **الأجرة المدفوعة مقدماً:** وهي الأجرة التي يتم دفعها قبل البدء في الرحلة البحرية وهذه الأجرة لا تخضع لقواعد الإنقاذ، لعدم تعرضها للخطر حيث تم تحصيلها فعلاً^(٢).

- **الأجرة المستحقة:** هذه الأجرة قد تصبح محلاً لخدمات الإنقاذ، فإذا قدمت خدمات إنقاذ للسفينة، فقد يستفيد منها "مالك الأجرة" الناقل (قد يكون مالك السفينة وقد يكون المستأجر وخلافه)، وفي هذه الحالة يلتزم بدفع حصته في مكافأة الإنقاذ، وقد تم تطبيق ذلك في حادث السفينة الإنجليزية

(١) القضية رقم P.109 عام ١٩٣٢، مشار إليها بمؤلف د. عاشور عبد الجواد، مرجع سابق، ص ٤٣.

(٢) بريس، مرجع سابق، ص ٢٢٢.

"The Pantanassa" التي كانت مستأجرة وتمت مطالبة المستأجر بحصته

في مكافأة الإنقاذ (بصفته مالكا لأجرة النقل) ^(١).

ب - أجرة تأجير السفينة:

وهذه الأجرة ملك لمالك السفينة، ويلزم بحصته من مكافأة الإنقاذ عنها، وقد أشرنا من قبل إلى أن المالك يشمل " المالك، والمستأجر للسفينة بدون طاقم.

٤ - الأموال الثابتة أو العائمة المتصلة بالشاطئ:

الإنقاذ البحري يهدف إلى منع أو الحد من الخطر البحري الذي يمكن أن تتعرض له أموال أو سفن بحرية، وفيما يتعلق بالأموال فقد عرفتها الفقرة الثالثة من المادة الأولى من اتفاقية لندن سنة ١٩٨٩ بأنها "كل مال غير متصل بالشاطئ بصفة مقصودة، ومستمرة وتشمل الأجرة المعرضة للخطر".

غير أن الاتفاقية جاءت بحكم مختلف في نص المادة الثالثة حيث تضمنت بأن الأرصفة الثابتة أو العائمة، مستثناة من الخضوع لأحكامها. فإذا قدم الإنقاذ البحري من رصيف عائم أو مثبت أو له فلا يستحق مقدمه مكافأة إنقاذ، فهل معنى ذلك عدم استحقاق مقدم الإنقاذ البحري لها مكافأة إنقاذ، أم أنه يجب تشجيع تقديم الإنقاذ البحري لها؟

هناك رأي يرى تطبيق أحكام الإنقاذ البحري على العائمات حتى ولو كانت مقيدة بمرسى ثابت ^(١). كما في حادث اشتعال النار في الموانع المربوطة في رصيف

(١) القضية رقم P.187 عام ١٩٧٠، مشار إليها في المرجع سابق، ص ٢٢٣.

ميناء الإسكندرية حيث كان الماعون مربوط برصيف ميناء الإسكندرية، وعليه حمولة من نترات الصوديوم واشتعلت بها النيران، ثم انتقلت النيران إلى بالات الخيش التي كانت موجودة على الرصيف، وبالقرب من هذا المكان كان هناك ثمانية مواعين أخرى محملة بمواد قابلة للاشتعال، إلا أن تدخل القاطرة "لدرنيل" قد حال دون وصول النار إليها حيث قامت بقطر المواعين الثمانية إلى مكان آمن، وقررت المحكمة أنه على الرغم من أن المواعين غير مخصصة للخروج خارج الموانئ، إلا أنها تعد منشأة بحرية في حكم قواعد الإنقاذ، و تستحق عنها مكافأة إنقاذ^(٢). ومن هذا الحكم يتضح أن قواعد الإنقاذ تطبق على الخدمات التي تقدم لأي مال بصفة عامة، باستثناء الأموال المرتبطة بالشاطئ بصفة مستمرة ومقصودة.

ونحن نؤيد ما قضت به المحكمة في هذه الدعوى من تقرير حق القاطرة "لدرنيل" في الحصول على مكافأة إنقاذ عن الخدمات التي قدمتها على الرغم من أن المواعين كانت مربوطة برصيف الميناء، حيث أن مثل هذا التوسع في تطبيق أحكام الإنقاذ البحري من شأنه تشجيع الأشخاص على تقديم هذه الخدمات، وبالتالي تلافي الكثير من الحوادث أو على الأقل التخفيف من آثارها.

(١) د. عاشور عبد الجواد، مرجع سابق، ص ٥١.

(٢) مشار إليه في المرجع السابق، ص ١٣٣.

٥ - البضائع:

الإنقاذ البحري يقدم لكل شخص، أو سفينة، أو أموال معرضة للخطر البحري، وقد عرفت المادة الأولى الفقرة الثالثة من اتفاقية لندن سنة ١٩٨٩ الأموال بأنها "كل مال غير متصل بالشاطئ....."، وبذلك فإن المال يشمل كل ما يقوم بالمال، وكان معرضاً لخطر بحري، ويشمل البضائع الموجودة على السفينة، سواء كانت سائبة أو غير سائبة حيث يمكن لمالك البضائع، أو للربان أن يطلب تقديم الإنقاذ البحري في حالة تعرض البضائع لخطر بحري^(١).

(١) Geoffrey Brice ibid p.p.229-230 .

المبحث الثالث

عقد الإنقاذ البحري

سبقت الإشارة إلى أن الإنقاذ البحري قد يقدم بموجب عقد يبرم بين الطرفين بعد الاتفاق على الشروط والأركان الأساسية، ويسمى الإنقاذ في هذه الحالة بالإنقاذ بموجب العقد، وقد يقدم الإنقاذ بدون عقد كما في حالة الإنقاذ لسفينة مهجورة، أو لأموال مفقودة، كما قد يكون نتيجة لالتزام فرضه النص القانوني، كما في حالة الإنقاذ بعد التصادم، أو إنقاذ الأرواح.

ويشترط في عقد الإنقاذ البحري شروط وأركان عدة، لا تختلف عن الشروط والأركان في كافة العقود، من تراضٍ ومحل وسبب، وقد يلجأ المنقذ إلى إبرام عقد إنقاذ فرعي في حالة المنقذ المحترف. وسنعرض من خلال هذا المبحث أركان عقد الإنقاذ البحري، ثم ننتقل للحديث عن عقد الإنقاذ الفرعي، لنخلص أخيراً للحديث عن انقضاء عقد الإنقاذ البحري.

المطلب الأول

أركان عقد الإنقاذ

لا بد أن يتوافر في عقد الإنقاذ الأركان الأساسية للعقود من تراض ومحل وسبب وفيما يتعلق بركن السبب فإنه لا يختلف كثيراً عن السبب في النظرية العامة للعقود لذلك سنحيل على السبب في النظرية العامة للالتزامات^(١)، وسنكتفي هنا بالحديث عن الرضا والمحل.

أولاً- الرضا:

تعد عمليات الإنقاذ المقدمة بموجب عقد إنقاذ بحري، الصورة الغالبة في خدمات الإنقاذ البحري، والتي بموجبها يتم الاتفاق بين الطرفين على شروط العقد، وأركانه الأساسية، وتعد هذه العمليات أيضاً هي مناط تطبيق المادة ١٩ من الاتفاقية الدولية للإنقاذ سنة ١٩٨٩ والتي تتضمن النص على حق متلقي الإنقاذ في رفض خدمات الإنقاذ المقدمة بشرط أن يكون هذا الرفض معقولاً. حيث لا يكون الرفض إلا من طرف في العقد، كما يتم تنفيذ عمليات الإنقاذ بواسطة منقذ محترف في بعض الأحيان، وذلك لا يتم إلا بموجب عقد إنقاذ.

(١) راجع د. عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، الجزء الأول.

وقد تضمنت المادة السادسة من اتفاقية لندن سنة ١٩٨٩ بشأن الإنقاذ البحري النص على ما يلي:

- تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على كل عملية إنقاذ، إذا لم ينص في عقد الإنقاذ صراحة، أو ضمناً على ذلك.
- يستطيع الربان أن يبرم عقود إنقاذ باسم مالك السفينة، وكذلك يستطيع الربان أو مالك السفينة إبرام مثل هذه العقود باسم مالكي الأموال التي توجد على ظهر السفينة.

وهذا النص قد تضمن تحديداً لطالب الإنقاذ "مبرم عقد الإنقاذ" وهو مالك السفينة، أو الربان. و برأيي أنه كان من الأولى بالنص أن يستخدم مصطلح "مستغل السفينة" سواء كان مالكاً للسفينة أو مستأجراً لها، كما هو الحال بالنسبة لنص نموذج اللويدز للإنقاذ والتحكيم.

والأصل أن يقدم مقدم خدمات الإنقاذ خدمات الإنقاذ بنفسه، لكن قد يحتاج في إتمام عملية الإنقاذ إلى الاستعانة بأشخاص آخرين، فيبرم عقداً آخر مع هؤلاء الأشخاص، وهو ما يطلق عليه المنقذ الفرعي، أو المنقذ الباطن^(١).

ويتم إبرام العقد بموجب تطابق الإرادتين المتقابلتين، طبقاً للقواعد العامة في العقود، وذلك بتبادل التعبير عن الإرادة، سواء التعبير الصريح أو الضمني، بين مستغل

(١) بريس، مرجع سابق، ص ٣٢٣.

السفينة مقدمة الإنقاذ، من جانب، وبين مستغل السفينة طالبة الإنقاذ، أو ملاك البضائع وخلافه، من جانب آخر.

والأصل أن يتم الاتفاق بين الطرفين المذكورين، إلا أن الواقع العملي، ومكان إبرام العقد، وظروف إبرامه، يوضح أن العقد يتم إبرامه بواسطة الرباننة.

وفي هذه الحالة فإنه يجب الرجوع إلى السلطة الممنوحة للربان في إبرام عقد الإنقاذ من عدمه، فإذا تبين للطرف الآخر وجود حدود لسلطة الربان، فإن العقد يبرم وينفذ في حق الطرف الآخر في حدود هذه السلطة، وفي حالة التجاوز فإن العقد لا يسري في حق مستغل السفينة إلا إذا أقره، وفي حالة عدم وجود حدود معينة لسلطة الربان، كان للربان إبرام العقد وذلك بما يتفق والقواعد والأعراف المطبقة^(١).

وهنا يثور سؤال، هل للربان سلطة في إبرام عقود الإنقاذ باسم ملاك البضائع والأموال؟

تضمنت الفقرة الثانية من المادة السادسة من الاتفاقية الدولية للإنقاذ سنة ١٩٨٩ النص على أنه "وكذلك يستطيع الربان، أو مالك السفينة إبرام مثل هذه العقود باسم مالكي الأموال التي توجد على ظهر السفينة".

(١) بريس، المرجع السابق، ص ٣٣٢.

وقد ثار خلاف فقهي حول الطبيعة القانونية لعمل الربان في إبرامه لعقد الإنقاذ البحري لإنقاذ الأموال أو البضائع، فذهب بعضهم إلى أن الربان يكون وكيلاً عن الشاحنين، وهذه الوكالة ضمنية مستمدة من عقد التعامل^(١).

بينما ذهب آخرون إلى أن الربان في إبرامه لهذا العقد لا يعتبر نائباً أو وكيلاً عن الشاحنين، وإنما تستمد هذه الصفة من عقد النقل البحري، حيث يكون تابعاً للمجهز وليس للشاحنين^(٢).

أما الرأي الراجح في الفقه، فقد ذهب إلى أن الربان يستمد من القانون تمثيلاً مباشراً لأرباب المصالح في الرسالة البحرية، أو أنه كلما تعلق الأمر بالمحافظة على البضائع ونقلها فإن الربان يكون ممثلاً قانونياً للشاحنين، يقوم بالاتفاق أو يبرم التصرف لحسابهم، ونياية عنهم، وبذلك فإن الربان يكون ممثلاً قانونياً عن أصحاب البضائع، أو الأموال على السفينة^(٣).

كما يثور تساؤل آخر، ماهي حدود هذه السلطة، هل هي سلطة مطلقة أم سلطة مقيدة بحدود معينة؟

في حال كان هناك تعليمات من مالك السفينة، أو من أصحاب البضائع، أو الأموال للربان، كما لو تم تحديد نسبة معينة كمكافأة لإنقاذ، فيجب على الربان

(١) د. سمير الشرقاوي، القانون البحري، طبعة ١٩٩٣، دار النهضة العربية، ص ٢٥١.

(٢) د. عاطف الفقي، قانون التجارة البحرية، طبعة ١٩٩٨، دار النهضة العربية، ص ٢٠٩.

(٣) د. علي حسن يونس، مرجع سابق، ص ٢٢١.

اتباع هذه التعليمات، وعدم الخروج عليها، وفي حالة تجاوزه لهذه التعليمات فإنها لا تسري في حق الغير الذي يعلم بهذا التجاوز^(١).

أما إذا كانت سلطات الربان غير محددة بحدود معينة، فإنها تخضع للقواعد والأعراف المتبعة، وهذا ما ذهبت إليه المحكمة الإنجليزية في حادث السفينة "Unique Marine No 1" حيث قضت بأن سلطة الربان في إبرام العقود التي تتعلق بالبضائع ترتبط بمدى المعقولية، والظروف المحيطة بإبرام مثل هذه العقود^(٢).

ثانياً- إثبات عقد الإنقاذ:

بالرجوع إلى نصوص الاتفاقية الدولية للإنقاذ عام ١٩٨٩، نجد أنها لم تتضمن النص على إثبات عقد الإنقاذ، وفي هذه الحالة فإنه يجب الرجوع إلى القواعد العامة التي تقضي بالإثبات بكافة طرق الإثبات، في غير وجود نص يقيد طريقة الإثبات.

ونرى أن عقد الإنقاذ قد يكون ذو طبيعة تجارية بالنسبة لطرفيه كالإنقاذ المقدم من سفينة تجارية لأخرى، وفي هذه الحالة يتم إثباته بكافة طرق الإثبات، وقد يكون ذو طبيعة مدنية بالنسبة لطرفيه وفي هذه الحالة يخضع للإثبات المقيد، أي أن الإثبات في هذه الحالة يرتبط بقيمة التصرف، وقد يكون من طبيعة مختلطة أي

(١) راجع د. عبد الرزاق السنهوري في شرح النياية في التعاقد، مرجع سابق.

(٢) القضية رقم 1 Lloyd's Rep.438,QBD عام ١٩٧٨، مشار إليها بمؤلف بريس، مرجع سابق، ص ٣٣٤-٣٣٧.

أنه تجاري بالنسبة لأحد الطرفين، ومدنيا للطرف الآخر، كالإنقاذ المقدم من فرد _ كالمرشد مثلاً _ لسفينة تجارية.

ثالثاً- شروط صحة العقد:

يبرم العقد بتطابق إرادة الطرفين، ويشترط صحة هذه الإرادة، وإذا كانت الأهلية من أهم شروط صحة العقد، فإن بحث الأهلية في عقد الإنقاذ البحري، يعد أمراً نظرياً حيث لا يتصور أن يكون الربان ناقص الأهلية، وكذلك بالنسبة لأصحاب الأموال أو البضائع، وإنما يتصور أن يكون المتعاقد مع الربان ناقص الأهلية فقط في حالة تقديم الإنقاذ البحري من فرد عادي، وهو أمر نادر الحدوث.

أما فيما يتعلق بباقي العيوب مثل الغلط أو التدليس أو الإكراه، فسوف نلقي الضوء عليها بما يتناسب مع هذا العقد.

١ - الغلط:

هو الوهم الذي ينشأ في ذهن أحد المتعاقدين نتيجة اعتقاده أمر على غير حقيقته فيدفعه للتعاقد، بحيث لولا هذا الوهم ما أقدم الشخص على التعاقد، ويترتب على الغلط قابلية العقد للإبطال، حيث يكون لمن شاب إرادته عيب من عيوب الإرادة الحق في طلب إبطال العقد، ولا يكون للمحكمة أن تقرر ذلك من تلقاء نفسها^(١).

(١) د. عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص ٣٢٠-٣٨٢.

والغلط قد يكون في صفة من صفات العقد كما في حالة وجود وهم نشأ في ذهن أحد المتعاقدين حول طبيعة العقد، كما إذا تصور أحد المتعاقدين بأن العقد المبرم هو عقد مساعدة بحرية، بينما قصد المتعاقد الآخر عقد قطر.

وقد يكون الغلط في الواقع، مثل الغلط في تقدير حجم الخطر الذي تعرضت له السفينة، أو البضائع، أو الأموال، أو الغلط في تقدير المجهود الذي يمكن بذله في تقديم المساعدة، كما إذا قدر مقدم الإنقاذ البحري أن تقديم المساعدة يحتاج إلى يومين، في حين تبين أن تنفيذ المساعدة احتاج إلى عشرة أيام.

كما يمكن أن يكون الغلط في صفة من صفات المتعاقد، كما لو اعتقد الريان أو صاحب البضائع أو الأموال أن مقدم المساعدة محترف، ثم تبين بعد ذلك أنه غير محترف.

٢ - التدليس:

هو وهم ينشأ في ذهن أحد المتعاقدين نتيجة استعمال طرق احتيالية من الطرف الآخر، بحيث لولا هذه الطرق الاحتيالية لما أقدم الشخص على التعاقد. وبذلك فإن التدليس هو غلط وقع فيه الشخص نتيجة استعمال طرق احتيالية سواء من المتعاقد الآخر، أو من الغير بعلم المتعاقد الآخر^(١).

ويدخل في التدليس سوء السلوك والخطأ الفاحش المتعمد، وكذلك الإخفاء المتعمد للمعلومات، حيث تعد هذه الحالات من أهم الصور الممثلة للتدليس في العقد و

(١) راجع د. السنهوري، المرجع السابق، ص ٣٨٢-٤٢٠.

يترتب على مثل هذه الصور أنه يجوز للطرف الآخر طلب إبطال العقد كما يجوز له طلب التعويض إذا توافرت أركانه^(١).

وقد نصت المادة السابعة من اتفاقية بروكسل للمساعدة البحرية سنة ١٩١٠ والمادة السابعة من اتفاقية لندن للمساعدة البحرية سنة ١٩٨٩ على أنه "العقد يمكن أن يلغى أو يعدل إذا أبرم تحت ضغط، أو تأثير الخطر، وكان ذلك من الطرف الآخر....".

وفي كل حال تبين أن قبول أحد المتعاقدين كان نتيجة غش أو خطأ جسيم من المتعاقد الآخر، وكذلك إذا كانت خدمات المساعدة، أو المكافأة مغالاً فيها سواء بالزيادة، أو النقصان فإن المحكمة يمكنها أن تلغي هذا العقد أو تعدله إلى الحد المعقول^(٢). ويكون ذلك بناء على طلب من شاب إرادته عيباً من عيوب الإرادة.

٣- الإكراه:

هو الإكراه المادي أو المعنوي الذي يدفع الشخص إلى إبرام العقد، بحيث لولا هذا الإكراه لما أقدم الشخص على التعاقد، والإكراه قد يكون مادي متمثلاً في إجبار الشخص بوسائل مادية، وقد يكون معنوي مثل التهديد بالإيذاء، وتقدير وجود الإكراه من عدمه مسألة موضوعية تخضع لتقدير المحكمة وتستخلصها من ظروف الحال فإذا تبين لها وجود إكراه، قضت بالبطلان النسبي بناء على طلب من شاب إرادته عيب من عيوب الإرادة.

(١) المرجع السابق، ص ٤٣٠-٤٤٥.

(٢) د. حسين فتحي، مرجع سابق، ص ١٨٦-١٨٧.

٤ - الغبن:

وهو عدم التعادل بين التزامات أحد المتعاقدين، والتزامات المتعاقد الآخر، حيث تكون التزامات أحد المتعاقدين غير متعادلة إطلاقاً مع التزامات المتعاقد الآخر. وقد تضمنت المادة السابعة من الاتفاقية الدولية للمساعدة البحرية سنة ١٩١٠، والمادة السابعة من اتفاقية لندن ١٩٨٩ النص على الغبن باعتباره عيب من عيوب الإرادة حيث تضمنت الآتي:

- إذا أبرم العقد تحت ضغط أو تأثير الخطر وتضمن شروطاً جائرة.
- إذا كان المقابل المنصوص عليه في العقد مغالاً فيه بالزيادة أو بالنقصان بالمقارنة بالخدمات المؤداة.

وبذلك إذا تضمن العقد النص على تحديد المكافأة، وكان مغالاً فيها سواء بالزيادة الشديدة أو بالنقصان الشديد ففي هذه الحالة يجوز للقاضي أن يحكم بالبطلان، أو التعديل، كما حصل في حادث السفينة "The Crv Sadar" عام ١٩٠٧ حيث قررت المحكمة تعديل العقد لعدم التعادل بين المقابل المنصوص عليه في عقد الإنقاذ، وبين خدمات الإنقاذ^(١).

كما تضمنت هذا الحكم أيضاً المادة السابعة من اتفاقية بروكسل سنة ١٩١٠ واتفاقية لندن ١٩٨٩ حيث نصت على أنه "يحرم مقدم الإنقاذ كلياً، أو جزئياً من المبالغ المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، إذا أصبح تقديم خدمات الإنقاذ

(١) القضية رقم 557, P.B & Div عام ١٩٠٧، مشار إليها بمؤلف Geoffrey Brice ibid p.372.

ضرورياً، أو تنفيذها أصبح أكثر صعوبة بفعل خطئه، أو إهماله، أو اتهم بارتكاب الغش، أو عدم الأمانة".

وهذا ما قضت به المحكمة الأدميرالية الإنجليزية سنة ١٩٠٤ في حكمها في قضية "The El Swick Park" حيث تضمن الحكم " وفي جميع الأحوال إذا ثبت أن رضا أحد الطرفين قد أفسد بالتدليس أو التستر أو كانت قيمة المقابل مبالغاً فيها زيادة أو نقصاناً بحيث لا تتناسب مع الخدمة المؤداة فإنه يجوز للقاضي أن يبطل أو يعدل هذا الاتفاق بناء على طلب صاحب المصلحة في ذلك كما قضى بذلك في حادث السفينة "The Elfrida" سنة ١٩٨٩^(١).

رابعاً- المحل في عقد الإنقاذ:

إن ركن المحل من الأركان الأساسية في العقود، فإذا تخلف المحل كان العقد باطلاً بطلائعاً مطلقاً، ويشترط في المحل عدة شروط:

- أن يكون المحل موجوداً، أو قابلاً للوجود.
- أن يكون المحل معيناً، أو قابلاً للتعين.
- أن يكون المحل مشروعاً وغير مخالف للنظام العام^(٢).

وإذا كان السبب يتضمن الإجابة على سؤال لماذا اتفق المتعاقدان، فإن المحل هو الإجابة على تساؤل بماذا اتفق المتعاقدان.

(١) القضية رقم U.S.186 172 عام ١٩٨٩، مشار إليها بمؤلف د. حسين فتحي، مرجع سابق، ص ٣٨٣.

(٢) د. عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص ٥٠٣-٥٥٣.

ويجب عدم الخلط بين أركان الإنقاذ البحري، وأركان العقد، فأركان الإنقاذ البحري على النحو السالف ذكرها من أهمها ركن الخطر الذي تعرضت له السفينة، وما عليها من أشخاص، أو بضائع، أو أموال، أو ... ، وذكرنا أنه يجب أن يكون هذا الخطر جدياً يهدد السفينة، وما عليها. أما المحل في عقد الإنقاذ فهو تقديم خدمات الإنقاذ البحري سواء بقطر السفينة، أو نقل الشحنة الموجودة عليها، أو إنقاذ الأشخاص، أو الأموال، وقد تكون خدمات الإنقاذ متمثلة في إطفاء حريق شب بالبضاعة أو السفينة، أو إعادة تعويم السفينة نتيجة جنوح، أو غرق، أو بإصلاح عطل في السفينة، وقد تكون الخدمات مقدمة عن طريق الإرشاد وتقديم المعلومات.

وهنا يمكننا التساؤل حول مدى جواز تحديد الوسائل الفنية لتنفيذ عملية الإنقاذ؟

نحن نعلم أن عملية الإنقاذ البحري تتميز بالعديد من التعقيدات خاصة فيما يتعلق بكيفية تنفيذها، بل إن الأمر قد يحتاج إلى خبرات معينة، مما يستلزم اللجوء إلى منقذ فرعي، ولكن هل هذه الطبيعة المعقدة تجيز تدخل مجهز السفينة، أو أصحاب البضائع، أو الأموال في تنفيذ عملية الإنقاذ البحري؟

لا نختلف على أن موافقة متلقي الإنقاذ على عملية المساعدة تعد شرطاً ضرورياً فيها، وشرطاً للحصول على مكافأة الإنقاذ كما سنرى لاحقاً، إلا أنني أرى أن الوسائل الفنية هي مسألة تقديرية تخضع لسلطة مقدم الإنقاذ البحري، وفقاً لخبرته، ووسائله الفنية ويرجع له وحده حق تحديد المناسب منها لتنفيذ عملية الإنقاذ، إلا إذا كانت طبيعة البضائع خطرة أو ذات طبيعة خاصة وتحتاج إلى وسائل فنية

معينة، فحينها يكون لأصحاب البضائع التدخل في الوسائل الفنية إذا وجدوا أنها لا تتناسب مع طبيعة هذه البضاعة، أو أنها قد تسبب ضرر جسيم لهم، أو للغير.

المطلب الثاني

عقد الإنقاذ الفرعي

سبقت الإشارة إلى أن عقد الإنقاذ البحري هو عقد بين طرفين يلتزم بمقتضاه الأول بأن يقدم المساعدة للآخر الذي تعرض لخطر بحري، في مقابل التزام الطرف الآخر بدفع مقابل الإنقاذ، وبموجب هذا العقد تقع التزامات عدة على عاتق مقدم المساعدة البحرية، والتي من أهمها بذل العناية المناسبة لإنقاذ الأرواح، والأموال والبضائع، أو السفينة، وقد يحتاج مقدم المساعدة لتنفيذ التزاماته إلى مساعدة شخص آخر، فيبرم معه عقد فرعي، ويسمى هذا العقد "عقد الإنقاذ الفرعي". ويفرض هذا العقد بدوره على عاتق طرفيه التزامات عدة^(١) سنبينها هنا.

أولاً- التزامات المنقذ الأصلي:

- يلتزم المتعاقد الأصلي أمام المتعاقد الفرعي بتنفيذ بنود نموذج المساعدة الأصلي خاصة مبدأ "لا نتيجة مفيدة _ لا دفع"، ويشمل ذلك أيضاً مكافأة الإنقاذ عن الخدمات المؤداة والمتفق عليها.
- الالتزام بدفع مكافأة الإنقاذ المتفق عليها، والتي تمثل في غالب الأحيان جزء من مكافأة الإنقاذ الأصلية.

(١) راجع نماذج الإنقاذ البحري الفرعي سنة ١٩٩٤-٢٠٠١.

- أن يبذل أقصى جهده لتغطية المصاريف القانونية التي يمكن أن ينفقها المتعاقد الفرعي والناشئة عن الأدلة التي يقدمها، والمستندات المتاحة له، والمتعلقة بتنفيذ العقد، والتي يمكن أن تساعد في دعواه.
- يلتزم المتعاقد الأصلي بأن يعلن مجهز السفينة، أو أصحاب البضائع، أو أصحاب الأموال، بالتعاقد الفرعي لإتاحة الفرصة للقبول أو الرفض.

إضافة إلى هذه الالتزامات تفرض بعض نماذج الإنقاذ الفرعي على المتعاقد الأصلي الالتزام بإنشاء صندوق ضمان أو حساب ضمان، ويتم إنشاء هذا الصندوق لتغطية المطالبات الخاصة بمكافأة الإنقاذ أو أي جزء منها ^(١)، وهذا الحساب أو الصندوق يتم إنشاؤه لضمان حصول المنقذ الفرعي، أو المنقذين الفرعيين على حقوقهم في مكافأة الإنقاذ، أو المصاريف القضائية اللازمة للمطالبة بحقوقهم .

ثانياً- التزامات المتعاقد الفرعي:

من المستقر عليه أن عقد الإنقاذ الفرعي عقد ملزم للجانبين يترتب التزامات على عاتق كل من طرفيه، حيث يلتزم المنقذ الفرعي بمجموعة من الالتزامات هي المقابلة لالتزامات المتعاقد الأصلي، ومن هذه الالتزامات ^(٢):

- أن يبذل أقصى جهده لمساعدة المنقذ الأصلي في تنفيذ عملية الإنقاذ البحري، وذلك بتقديم الأشخاص، أو الأدوات، أو الخدمات اللازمة لتنفيذ العملية.

(١) البند الثاني الفقرة الرابعة من نموذج الإنقاذ البحري الفرعي سنة ٢٠٠١.

(٢) البند الثالث من نموذج الإنقاذ البحري الفرعي سنة ١٩٩٤-٢٠٠١.

- دعم المتعاقد الأصلي في المطالبات الناشئة عن عقد الإنقاذ سواء بتقديم الأدلة، أو المعلومات التي تثبت الحق في المطالبة، وتدعم الحق المطالب به.

- وطبقاً لهذا العقد يلتزم كلاً من المتعاقد الأصلي، والمتعاقد الفرعي، بتنفيذ بنود العقد وفقاً لما يقتضيه حسن النية، فإذا لم يراع كل منهما حسن النية، وترتب على ذلك أضرار فإن المتسبب في الضرر يتحمل المسؤولية.

المطلب الثالث

انقضاء عقد الإنقاذ البحري

إن عقد الإنقاذ البحري كغيره من العقود يتميز بمجموعة من الخصائص، من أهمها أنه عقد من عقود حسن النية، ويتضمن حسن النية ضرورة تنفيذ كل طرف من الأطراف لالتزاماته بما يتفق مع الأصول والقواعد المتبعة دون تجاوز وذلك بما يقتضيه حسن النية، والأصل أن يتم انتهاء أو انقضاء عقد الإنقاذ البحري بصفة طبيعية بأن ينفذ كل طرف التزاماته وفقاً لشروط هذا العقد أو بانتهاء مدته إذا كان محدد المدة، إلا أنه قد ينتهي أيضاً بشكل غير طبيعي أو بشكل مبتسر، سواء كان هذا الإنهاء بإرادة الأطراف، أو بحكم محكمة.

أولاً- الانتهاء الطبيعي:

ينتهي عقد الإنقاذ انتهاءً طبيعياً في حالة تحقيق الغاية التي يسعى إليها الأطراف، وهي تحقيق النتيجة المفيدة، سواء كان بنجاح عملية الإنقاذ، أو بحماية البيئة.

ويتحقق الهدف من الإنقاذ البحري بزوال الخطر الذي يهدد السفينة أو الأموال سواء كان هذا الخطر متمثلاً في الجنوح أو الغرق بتعويم السفينة الجانحة، أو الغارقة، وإذا كان الخطر متمثلاً في الحريق فيتم تحقيق الهدف بإطفاء الحريق، وغير ذلك من الأخطار التي يمكن أن تهدد الأموال المنقذة .

ثانياً- الانتهاء المبسر:

الانتهاء المبسر هو ذلك الانتهاء الذي يتم قبل انتهاء عملية الإنقاذ انتهاء طبيعياً، ويتمثل هذا الانتهاء في بطلان العقد "سواء كان البطلان النسبي، أو البطلان المطلق"، أو إنهاء العقد بالإرادة المنفردة.

أ- البطلان المطلق:

البطلان المطلق هو ذلك البطلان المترتب على تخلف ركن من أركان العقد^(١). وقد سبقت الإشارة إلى أركان الإنقاذ البحري، ومن أهمها ركن الخطر، فإذا تخلف ركن الخطر تخلف بالتبعية الإنقاذ البحري، وأصبح عقد الإنقاذ باطلاً بطلاناً مطلقاً، وقد سبق التعرض لدراسة هذا الركن لذلك سنحيل على ما سبق ذكره. وقد قضت المحكمة الإنجليزية بأن السفينة، "فولنتير" التي كانت مستمرة في بذل الجهود لتخليص شبكة الصيد المملوءة بالأسماك، والتي التفت حول مروحتها وعطلتها عن الحركة، ولم يكن من المستبعد نجاحها في حالة عدم وصول سفينة القطر، وأن الطقس كان جميلاً، والرياح كانت ضعيفة جداً، وأن عملية القطر تمت

(١) راجع د. السنهوري، مرجع سابق، ص ٤٨٠-٥٠٠.

دون حوادث، صحيح أن سفينة القطر قدمت للسفينة المأزومة خدمة هائلة جداً، ولكن في حالة عدم وجود خطر، فإن المعونة المقدمة لا تعد إنقاذاً بحرياً^(١).

ب- البطلان النسبي:

البطلان النسبي هو ذلك البطلان المترتب على تخلف شرط من شروط صحة العقد، كما في وجود عيب من عيوب الإرادة السالف ذكرها، كما في وجود عيب الغلط، أو التدليس، أو الإكراه، أو الاستغلال أو عدم التعادل وذلك على النحو السالف ذكره من قبل، لذلك سنحيل عليه. ويتميز البطلان النسبي عن البطلان المطلق بميزات عدة منها^(٢):

- البطلان المطلق يجوز لكل ذي مصلحة التمسك به، كما يجوز للمحكمة أن تقضي به من تلقاء نفسها، أما البطلان النسبي فلا يجوز التمسك به إلا ممن شاب إرادته عيب من عيوب الإرادة.
- البطلان النسبي يمكن إجازته، أو تصحيحه أما البطلان المطلق فلا يجوز ذلك.
- العقد القابل للإبطال يجوز تحويله إلى عقد آخر، إذا توافرت شروط فيه العقد الآخر، واتجهت نية الأطراف إليه.

(١) مشار إليه في مؤلف د. عاشور عبد الجواد، مرجع سابق، ص ١٠١.

(٢) راجع د. السنهوري، مرجع سابق، ص ٥١٢-٥١٥.

هـ-إنهاء العقد بالإرادة المنفردة:

تضمنت نماذج الإنقاذ النص على حق أطراف العقد في إنهائه مبسراً على النحو التالي:

- إذا تبين لأحد الطرفين وبصورة معقولة أنه لا جدوى من تقديم عمليات الإنقاذ فيجوز له إنهاء هذا العقد، وذلك بإخطار الطرف الآخر قبل الإنهاء بمدة معقولة، فإذا اتضح لأي من الطرفين بأن تقديم عمليات الإنقاذ بهذه الوسيلة عديم الجدوى أو الفائدة جاز له إنهاء العقد بإرادته المنفردة، بإخطار يتم إلى الطرف الآخر خلال مدة معقولة^(١).
- يجوز للمنقذ إنهاء العقد بإرادته المنفردة بإخطار الطرف الآخر أو ممثله إذا تبين له أن المصاريف والنفقات اللازمة لإتمام عملية الإنقاذ تزيد عن قيمة الأموال التي سيتم إنقاذها أو عن جملة المبالغ التي سيحصل عليها المنقذ، وقد يرجع هذا السبب في الإنهاء إلى عدم تجاوز مقابل الإنقاذ لهذه المبالغ.

(١) البند G من نموذج الإنقاذ الصادر عن اللويدز سنة ٢٠٠٠.

الفصل الثاني

آثار الإنقاذ البحري

ذكرنا في الفصل الأول أن من خصائص الإنقاذ البحري المعاوضة التي يحصل فيها كل طرف على مقابل لما يعطيه، ومن خصائصه أيضاً أنه ملزم للجانبين أي أنه يرتب التزامات على عاتق كل من طرفيه، ومن أهم هذه الالتزامات التزام طالب الإنقاذ بدفع مكافأة إنقاذ لمقدم خدمات الإنقاذ، إلا أن حصول مقدم الخدمة على هذه المكافأة مقيد بعدة شروط لا بد من توافرها، كما أن تقدير هذه المكافأة يخضع لمعايير عدة.

ولضمان حصول مقدم الخدمة على مقابل الإنقاذ أحيط الوفاء بمكافأة الإنقاذ بضمانات عدة والتي من شأنها أن تكفل حصول المنقذ على مقابل للخدمات التي قدمها.

وإذا ما نشأ أي نزاع يتعلق بالإنقاذ أو بمكافأة الإنقاذ فإن هذه المنازعات يتم تسويتها ودياً أو قضائياً أو عن طريق التحكيم.

وبناء عليه فإننا في هذا الفصل سوف نعرض للآثار التي يترتبها الإنقاذ البحري بما في ذلك التزامات الأطراف ومسؤولياتهم ومكافأة الإنقاذ.

المبحث الأول

التزامات الأطراف ومسؤوليتهم

يفرض الإنقاذ البحري على عاتق كل من طرفيه التزامات متقابلة، حيث تكون التزامات أحد الطرفين بمثابة حقوق للطرف الآخر، وتبدأ هذه الالتزامات بالتزام مقدم خدمة الإنقاذ بالاستجابة لإشارة الاستغاثة أو النجدة من طالب الإنقاذ حتى تمام عملية الإنقاذ وانتهائها من جانب مقدم الإنقاذ، إلا أن عملية الإنقاذ هذه قد تلحق الضرر بالغير أو بالبيئة البحرية مما يرتب مسؤولية مقدم هذه الخدمة، وعليه فإننا في هذا المبحث سنعرض أولاً التزامات الأطراف، ثم ننقل لبيان مسؤولية مقدم الإنقاذ.

المطلب الأول

التزامات الأطراف

ذكرنا سابقاً أن الإنقاذ البحري ملزم للجانبين، بحيث يرتب التزامات متقابلة على عاتق كل من طرفيه، وسنعرض هنا هذه الالتزامات بحيث نبين أولاً التزامات مقدم الإنقاذ ثم ننقل لبيان التزامات طالب الإنقاذ.

أولاً- التزامات مقدم الإنقاذ:

يعد الإنقاذ البحري من الالتزامات القانونية ذات الطابع الأخلاقي التي تفرض الاستجابة لكل نداء أو إشارة استغاثة من كل معرض للخطر في البحر حتى ولو كان من الأعداء، وليس ذلك فحسب وإنما يجب أيضاً أن تقدم خدمات الإنقاذ وفقاً

لما تقتضيه قواعد حسن النية في المحافظة على الأموال والبضائع والمحافظة على البيئة البحرية، وسنعرض هذه الالتزامات تفصيلاً فيما يلي:

١ - الالتزام بتقديم المساعدة:

فرضت النصوص القانونية المختلفة الالتزام بتقديم خدمات الإنقاذ لكل شخص أو سفينة أو أموال أو بضاعة معرضة للخطر البحري، ومن هذه النصوص:

ما جاءت به المادة ٣٢٤ من قانون التجارة البحرية السوري لعام ٢٠٠٦ حيث تضمنت ما يلي:

- يجب على كل ربان في حدود استطاعته ودون تعريض سفينته أو بحارتها أو المسافرين عليها لخطر جسيم أن يقدم المساعدة لكل سفينة تشرف على الغرق ولكل شخص يوجد في البحر معرضاً لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء، ولا يكون مالك السفينة أو مجهزها مسؤولاً عن مخالفة هذا الالتزام إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه.

- ويعاقب ربان السفينة الذي لا يقدم المساعدة المذكورة في الفقرة السابقة بالحبس مدة لا تتجاوز سنتين وبغرامة لا تزيد على ٥٠٠ ألف ل.س أو بإحدى هاتين العقوبتين.

ومثل هذا الالتزام نص عليه أيضاً قانون التجارة البحرية المصري لسنة ١٩٩٠ في المادة ٣٠٤ من والتي تضمنت ما يلي:

- على كل ريان أن يبادر إلى إنقاذ كل شخص يوجد في البحر معرضاً لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء وذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو الأشخاص الموجودة عليها لخطر جدي ويكون الريان مسؤولاً إن أهمل في تنفيذ هذا الالتزام.

- ولا يكون مجهز السفينة مسؤولاً عن مخالفة الالتزام المشار إليه في الفقرة السابقة إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه.

ولم يقتصر فرض هذا الالتزام على النصوص التشريعية فقط، بل إن الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالإنقاذ البحري تضمنت الالتزام بتقديم مثل هذه الخدمات، ومن هذه النصوص نص المادة العاشرة من الاتفاقية الدولية للمساعدة البحرية سنة ١٩٨٩^(١) حيث نصت على أنه "يلتزم الريان بتقديم المساعدة لكل شخص معرض لخطر الاختفاء في البحر، على ألا يؤدي ذلك إلى تعريض السفينة أو الأشخاص الموجودين على ظهرها لخطر جدي".

وهكذا نجد أن الالتزام بتقديم خدمات الإنقاذ البحري ليس واجب أخلاقي فحسب، بل إنه واجب قانوني أيضاً تفرضه النصوص القانونية المختلفة، ويترتب على الإخلال به المسؤولية الجزائية والمدنية. كما أنه بهذه الصفة يتعارض مع التطوعية باعتبارها ركن من أركان الإنقاذ كما يراها البعض.

(١) مشار إليها بمؤلف د. صلاح سليمة، مرجع سابق، ص ٢٨٤.

٢- تقديم خدمات الإنقاذ وفقاً لمبادئ حسن النية:

الإنقاذ البحري من الموضوعات الفنية المهمة والتي غالباً ما تحتاج في تنفيذها إلى متخصصين، أو منفذين محترفين، يكون لديهم القدرة والكفاءة في تقدير الخطر وتقدير الجهود اللازمة له وعدم المغالاة بسوء نية في تقديره، أو في تقدير المكافأة، وسنميز هنا بين تقديم خدمات الإنقاذ بحسن نية وبين تقديمها بسوء نية.

أ- تقديم الخدمات بحسن نية:

يقتضي حسن النية أن يقدم مقدم الإنقاذ خدمات الإنقاذ وفقاً لما تقتضيه ظروف الحال، وطبيعة الخطر، وأن يبذل أقصى جهده لإنقاذ الأشخاص، أو الأموال، أو البضائع المعرضة للخطر.

وقد فرضت نماذج الإنقاذ المتعددة هذا الالتزام على المنقذين وتابعيهم من ربانة، وبحارة، وخلافه، بل إن هذا الالتزام قد يعرض الربان وحده دون المجهز للمسؤولية في حال مخالفته.

ولعلي أرى في ذلك خروج على القواعد العامة التي تتعلق بعلاقة البحارة بما فيهم الربان بمجهز السفينة حيث أنهم يرتبطون معه بعقد عمل، ويخضعون لإشرافه وسلطته، لكنني أرى أن لهذا الخروج ما يبرره نظراً للطبيعة الخاصة بالمجال البحري، حيث يكون البحارة بما فيهم الربان بعيدين عن سلطة وإشراف المجهز، لذلك أصبح من المنطقي إعفاء المجهز من هذه المسؤولية، إلا أن هذا الإعفاء ليس مطلقاً بل مقيداً بعدم صدور تعليمات صريحة منه.

ومقتضى هذا الالتزام أنه يجب على مقدم الإنقاذ أن يتخذ من العناصر البشرية، والأدوات ، والآلات المناسبة لتنفيذ عملية الإنقاذ دون مغالاة ، ولا يكون المجهز أو البحارة مسؤولين عن الأضرار التي يمكن أن تحدث نتيجة التنفيذ العادي لعملية الإنقاذ، إذا لم تتوفر فيه قصد الإضرار أو الإهمال الجسيم من جانب هؤلاء .

ومن جانبنا فإننا نرى أن الربان والبحارة إذا لم يدخروا جهداً في تنفيذهم لعملية الإنقاذ وقاموا بتسخير كل الإمكانيات المتاحة لهم في سبيل نجاح هذه العملية يمكن اعتبارهم حينها حسني النية سواء أدت خدماتهم الى نجاح عملية الإنقاذ أم لا.

ب - تقديم خدمات الإنقاذ بسوء نية:

تتعدد صور سوء النية في تقديم خدمات الإنقاذ فقد يأتي سوء النية على شكل تدليس، أو سوء سلوك فاحش، أو إهمال جسيم وسنعرض لكل صورة من هذه الصور بقليل من التفصيل:

- التدليس:

ويقصد به استعمال طرق احتيالية من شأنها أن تؤدي إلى إيهام المتعاقد بأمر ما على غير حقيقته مما يدفعه للتعاقد، بحيث لولا هذه الطرق لما أقدم على التعاقد، ومن الأمثلة على ذلك إخفاء مقدم المساعدة معلومات هامة عن طالب الإنقاذ مما يؤدي إلى قبوله التعاقد بالشروط التي يفرضها.

- قصد الإضرار:

يتحقق قصد الإضرار في حالة الخطأ العمدى الذي يقصد به الإضرار بطالب المساعدة، ويتصور ذلك في حالة وجود سفينة، أو أشخاص، أو أموال تابعة لدولة تعد عدو لمقدم الإنقاذ، ومن صور قصد الإضرار أيضاً ارتكاب مقدم الإنقاذ جريمة سرقة أو إتلاف متعمد.

- الخطأ أو الإهمال الجسيم:

وهذه الحالة تختلف عن الحالة السابقة في عدم وجود قصد الإضرار من جانب مقدم الإنقاذ، وإنما يقع الضرر بسبب الإهمال الجسيم المصحوب برعونة، أو بعدم اكتراث من قبل مقدم الخدمة، أو بسبب مخالفته للنصوص القانونية التي تفرضها الدولة مثل حظر الملاحة في منطقة معينة، ويترتب على الإهمال الجسيم في مثل هذه الحالات حرمان مقدم الإنقاذ من مكافأة الإنقاذ.

٣- الالتزام بحماية البيئة البحرية:

يعد الالتزام بحماية البيئة البحرية من أهم الالتزامات التي استحدثتها الاتفاقية الدولية للإنقاذ البحري لعام ١٩٨٩ حيث نصت المادة ١٤ منها على ما يسمى "التعويض الخاص" وهو التعويض الذي يحصل عليه مقدم الخدمة في حال عدم حصوله على مكافأة الإنقاذ العادية، وذلك في حال اتخاذ إجراءات وتدابير وقائية تهدف لمنع أضرار التلوث البحري أو الحد منها.

كما تضمنت هذا الالتزام العديد من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث ونذكر منها:

- الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت لعام ١٩٦٩ والتي جددت في عام ١٩٩٢^(١).
- الاتفاقية الدولية لمنع إلقاء النفايات في البحر لعام ١٩٧٢.
- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحر من السفن لعام ١٩٧٣.

ثانياً - التزامات متلقي الإنقاذ:

ذكرنا سابقاً أن مقدم خدمات الإنقاذ يلتزم بتقديم المساعدة لطالب الإنقاذ، كما يلتزم أيضاً بأن ينفذ التزامه هذا بحسن نية، بالإضافة إلى التزامه بحماية البيئة البحرية، وبالمقابل يلتزم متلقي الإنقاذ بعدة التزامات كإخطار مقدم الإنقاذ بالمعلومات والبيانات اللازمة حول طبيعة العقد، والمعلومات المتعلقة بالبضائع والأموال المعرضة للخطر، وأن يتعاون مع مقدم الإنقاذ لتحقيق الغاية من الإنقاذ، وأن يلتزم بدفع مقابل الإنقاذ.

ولعل أهم هذه الالتزامات هو الالتزام بدفع مقابل الإنقاذ، حيث يعتبر الهدف الذي يسعى إليه مقدم الإنقاذ من هذه العملية، إلا أن استحقاق مقدم الإنقاذ لهذا المقابل يخضع لعدة شروط نصت عليها الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية، كما

(١) منشور على شبكة المعلومات الدولية على موقع ويكبيديا، متاح على الرابط الآتي:

[http:// ar.m.wikipedia.org](http://ar.m.wikipedia.org) تاريخ الزيارة ٢٠١٩/٣/٢.

يخضع تقدير هذا المقابل وكيفية توزيعه لعدة معايير مما لا يمكن معه الحديث عن هذا الالتزام هنا، لذلك سنخصص المبحث القادم للحديث تفصيلاً عن مكافأة الإنقاذ كأثر من آثار عملية الإنقاذ، وسنركز الحديث هنا على الالتزامات الأخرى لمتلقي الإنقاذ.

١ - الالتزام بالإدلاء بالمعلومات والبيانات اللازمة:

سبقت الإشارة إلى أن عقد الإنقاذ البحري من العقود التي تشترط حسن نية طرفيها، مما يلتزم معه كلاهما بأن ينفذ التزامه وفقاً لما يقتضيه حسن النية، حيث يلتزم طالب الإنقاذ بأن يدلي بكل ما لديه من معلومات أو بيانات يكون على علم بها، أو كان من المفروض أن يكون على علم بها وفقاً للمجرى العادي للأمر.

وعلى ذلك يلتزم طالب الإنقاذ بالإدلاء بالمعلومات المتعلقة بطبيعة العقد، وبيان ما إذا كان العقد عقد إنقاذ أم عقد قطر أم غير ذلك، حيث يترتب على هذه المعلومات تحديد طبيعة الالتزام وما يترتب عليه من آثار، ومدى إمكانية تطبيق قواعد الإنقاذ من عدمه.

كما يتوجب عليه الإدلاء بطبيعة الخطر الذي تعرضت له السفينة، أو الأموال، أو البضائع، أو الأشخاص سواء كان هذا الخطر هو حريق، أو غرق، أو وجود ثغرة في السفينة أو جنوح أو تلوث أو ... ، كما يجب الإدلاء بالمعلومات المتعلقة بمكان الخطر كأن تكون السفينة قد تعرضت للخطر في منطقة أعمال حربية، أو مكان وجود خطوط بترول مثلاً.

ويجب عليه أيضا الإدلاء بطبيعة البضائع سواء كانت صلبة أم سائلة أم غازية، ودرجة خطورتها على البيئة البحرية، بالإضافة إلى المعلومات الأخرى المعلومة لديه، أو التي من المفروض أن يعلم بها مثل حالة الجو، ودرجة الرؤية وخلافه.

ولا يقتصر الالتزام بالإدلاء بالمعلومات على المرحلة السابقة على إبرام العقد، بل يجب أيضاً الإخطار بالمعلومات التي يعلم بها طالب الإنقاذ أثناء تنفيذ العقد، وذلك بغض النظر عن أهمية هذه المعلومات من وجهة طالب الإنقاذ حيث أن هذه المعلومات يتم تقديرها ومدى أهميتها بمعرفة مقدم الخدمة، وقد ترجع أهمية هذه المعلومات إلى تقدير مقدم الإنقاذ للوسيلة التي يستخدمها في عملية الإنقاذ وذلك عندما يكون له سلطة تقديرية في تحديد هذه الوسيلة^(١).

٢ - الالتزام بالتعاون مع مقدم الإنقاذ:

يهدف الإنقاذ البحري إلى منع الخطر البحري الذي يهدد السفينة وما عليها من أشخاص، أو أموال، أو بضائع، أو الحد منه، ويتم ذلك بطلب إنقاذ صادر من طالب الإنقاذ.

وهذا لا يعني أن دور طالب الإنقاذ على ينتهي بمجرد تقديم الطلب، بل يجب عليه أن يتعاون بشكل كامل وتام مع مقدم الإنقاذ، وذلك بتقديم العناصر البشرية، أو المادية أو الآلات اللازمة لمقدم الإنقاذ.

(١) د. حسين فتحي، مرجع سابق، ص ١٤.

وقد سبقت الإشارة إلى أن الإنقاذ البحري يرتب التزامات متقابلة على عاتق كل من طرفيه، وهذه الالتزامات ليست مستقلة عن بعضها، بل إنها مرتبطة ببعضها من أجل تحقيق الهدف الأساسي وهو تحقيق النتيجة المفيدة.

المطلب الثاني

مسؤولية مقدم الإنقاذ

بينما في المطلب السابق التزم مقدم الإنقاذ بتقديم خدمات الإنقاذ لمن هم بحاجة لها كما ذكرنا أنه يجب عليه تنفيذها بحسن نية، غير أن مقدم الإنقاذ في تنفيذه لهذه الخدمات قد يسبب أضراراً تلحق بالغير، أو بمتلقي الإنقاذ، فضلاً عن إمكانية إلحاق الضرر بالبيئة البحرية، وهنا يثور التساؤل حول هذه المسؤولية وحدودها؟ وهذا ما سنحاول توضيحه.

أولاً- مسؤولية مقدم الإنقاذ عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية:

شهد القرن الماضي العديد من الكوارث التي أدت إلى الإضرار بالبيئة البحرية، ومن هذه الكوارث حادث السفينة الليبيرية "توري كانيون" التي جنحت على السواحل الفرنسية في عام ١٩٦٧ وترتب على ذلك تسرب ما يقارب من ١٢٠ ألف ليتر من الزيت، وقد فشلت محاولات الإنقاذ للسفينة وما عليها من بضائع، ولجأت الحكومة إلى تفجير السفينة وضربها بالقنابل^(١).

(١) القضية رقم 10 p.d.141 عام ١٩٦٧، مشار إليها بمؤلف بريس، مرجع سابق، ص ٤٤٥.

وبالتالي يمكننا القول بأنه هناك خطر جسيم يمكن أن يهدد البيئة البحرية من استخدام الإنسان للبحر كوسيلة نقل، وقد يسبب المنقذ نفسه أضراراً لهذه البيئة البحرية، وهنا تتحقق مسؤوليته.

وقد تضمنت المادة ١٤ من الاتفاقية الدولية للإنقاذ البحري سنة ١٩٨٩ النص على ذلك حيث تضمنت "إذا أهمل مقدم الإنقاذ، ولم يستطع نتيجة لذلك منع أضرار البيئة أو الحد منها، فإنه يمكن أن يحرم من التعويض الخاص المنصوص عليه في هذه المادة، أو إعادته كله، أو جزء منه".

ثانياً- مسؤولية مقدم الإنقاذ عن الأضرار التي يلحقها بطالب الإنقاذ (المسؤولية العقدية):

تتحقق مسؤولية مقدم الإنقاذ العقدية بتوافر الأركان الثلاثة في المسؤولية من خطأ عقدي وضرر مباشر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر الحاصل، وسنبين فيما يلي المقصود بكل عنصر من هذه العناصر.

١- الخطأ العقدي:

هو الانحراف عن سلوك الشخص المعتاد مع الإدراك والتمييز^(١). وقد قررت المحكمة الإنكليزية في سنة ١٨٦١ في حادث السفينة "The Magdalen" بأنه

(١) د. عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص ٦٥٣-٦٥٧.

من المبادئ الأساسية لكي يتم حرمان مقدم الإنقاذ من مقابل الإنقاذ وجود سوء سلوك، أو سوء قصد مع الإدراك لهذا التصرف^(١).

ويتمثل الخطأ في المسؤولية العقدية في عدم تنفيذ المدين لالتزاماته الناشئة عن العقد، والتي سبقت الإشارة إليها.

ومن الحالات التي أثارت الاهتمام بشأن مسؤولية مقدم خدمات الإنقاذ حادث السفينة "Tajo Maru" سنة ١٩٧٢، والتي تتلخص وقائعها في جنوح السفينة وهي محملة بالبترول، وترتب على ذلك وجود فتحات في قاع السفينة مما أدى إلى تسرب كمية من الزيت، وقد طلب ربانها الإنقاذ، وتقدمت السفينة Bureau "Wijsnuller" لإنقاذها ومحاولة سد الفتحات الموجودة بها، وعند بدء عملية الإنقاذ وجه ربان السفينة طالبة الإنقاذ تحذير شديد لمقدم الإنقاذ بعدم استخدام النيران للحام، إلا أن مقدم الإنقاذ لم يستجب لهذا التحذير، واستخدم مسدس اللحام، وترتب على ذلك انفجار الناقلة وتسرب ما عليها من زيوت، وقررت المحكمة مسؤولية مقدم خدمات الإنقاذ عن الخطأ المرتكب منه^(٢).

لكن نتساءل هنا ما هو الأساس الذي تستند إليه هذه المسؤولية، هل هو الخطأ المفترض أم الخطأ التقصيري واجب الإثبات؟

من قراءة نص المادة ١٨ من الاتفاقية الدولية للإنقاذ البحري لعام ١٩٨٩ والتي تضمنت أنه "يحرم مقدم المساعدة كلياً أو جزئياً من المبالغ المنصوص عليها في

(١) القضية رقم 31/L.J.AD 22 عام ١٨٦١، مشار إليها بمؤلف بريس، مرجع سابق، ص ٤٧٤.

(٢) القضية رقم 202.f.2d.247 عام ١٩٧٢، مشار إليها في المرجع السابق، ص ٤٧٨.

هذه الاتفاقية إذا أصبح تقديم المساعدة ضرورياً، أو تنفيذها أصبح أكثر صعوبة بفعل خطئه، أو إهماله، أو اتهم بارتكاب الغش، أو عدم الأمانة"، نرجح أن هذه المادة اعتبرت أساس المسؤولية هو (الخطأ المفترض) حيث يفترض الخطأ من جانب مقدم خدمات الإنقاذ في حالة عدم تحقيق النتيجة وحدث الضرر.

٢- الضرر:

الضرر الذي يمثل ركن في المسؤولية العقدية هو الضرر المباشر الناشئ عن عدم تنفيذ المدين لالتزاماته^(١).

٣- علاقة السببية بين الخطأ والضرر الناتج:

وذلك بأن يكون الضرر نتيجة طبيعية لخطأ المسؤول، حيث يكون الضرر الذي لحق بالسفينة متلقية الإنقاذ هو الأثر الطبيعي لسلوك مقدم الإنقاذ.

ثالثاً- مسؤولية مقدم الإنقاذ عن الأضرار التي يلحقها بالغير (المسؤولية التقصيرية):

وهي المسؤولية الناشئة عن خطأ تقصيري ترتب عليه إضرار بالغير، وقد نصت المادة ١٨ من اتفاقية الدولية للمساعدة البحرية لعام ١٩٨٩^(٢) على هذه المسؤولية حيث تضمنت "يحرم مقدم الإنقاذ كلياً أو جزئياً إذا أصبح تنفيذ الإنقاذ أكثر صعوبة بفعل خطئه، أو إهماله، أو اتهم بارتكاب الغش أو عدم الأمانة".

(١) د. عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص ٦٥١-٦٦٠.

وهذا النص تضمن أركان المسؤولية التقصيرية وهي الخطأ، والضرر، وعلاقة السببية، وقد سبق التعرض لركن الضرر، وعلاقة السببية، أما ركن الخطأ فيتمثل في الانحراف عن سلوك الشخص المعتاد مع الإدراك والتمييز، كما قد يتجسد هذا الخطأ في صورة إهمال، وهنا لا يقصد مقدم الإنقاذ حدوث الضرر إلا أن الضرر في هذه الحالة حصل نتيجة رعونة أو عدم اكتراث من جانبه، كما يمكن أن يتخذ الخطأ صورة من صور التدليس التي سبق أن أشرنا إليها.

أما فيما يتعلق بأساس هذه المسؤولية، فإنه وعلى خلاف المسؤولية العقدية التي تحدثنا عنها سابقاً، فإن هذه المسؤولية برأبي لا تقوم على أساس خطأ عقدي مفترض من جانب مقدم الإنقاذ، وإنما تقوم على أساس خطأ تقصيري واجب الإثبات من جانب المدعي، وبالتالي يجب على من يتمسك بالتعويض أن يثبت أولاً إهمالاً أو خطأ أو غش أو عدم أمانة مقدم خدمات الإنقاذ.

ونتساءل هنا هل يستطيع مقدم الإنقاذ دفع المسؤولية عن نفسه ، وما هي الوسائل التي من الممكن اتخاذها لدفع هذه المسؤولية؟

نلاحظ أن الاتفاقية الدولية للإنقاذ البحري لم تتضمن الإشارة أية وسائل لدفع المسؤولية المدنية، سواء كانت هذه المسؤولية مسؤولية عقدية أم تقصيرية، وبالتالي لا بد من الرجوع إلى القواعد العامة لتحديد وسائل دفع المسؤولية المدنية، وبالرجوع إلى هذه القواعد نجد أن هذه الوسائل تتلخص بما يلي^(١):

(١) المرجع السابق، ص ٨٧٥-٨٩٦.

- السبب الاجنبي أو القوة القاهرة: وهو السبب الذي لا يمكن توقعه، أو تفاديه بجهد معقول.

- خطأ المضرور: وفي هذه الحالة فإن مقدم خدمات الإنقاذ لا يتحمل المسؤولية كاملة، وإنما يتحملها بقدر اشتراكه في الخطأ فقط. وبرأيي أنه من دواعي العدالة أن يتحمل المضرور جزء من المسؤولية عندما يساهم بخطئه بشكل أو بآخر بحدوث الضرر الذي لحق به.

- خطأ الغير

فإذا نجح مقدم خدمات الإنقاذ في إثبات أحد هذه الأمور المذكورة أعلاه فإنه يدفع بذلك المسؤولية عن نفسه، وإلا ترتبت مسؤوليته ، وتوجب عليه حينها تعويض المضرور، ويتمثل التعويض في حرمان مقدم خدمات الإنقاذ كلياً أو جزئياً من مكافأة الإنقاذ، وفي هذه الحالة يتم إجراء مقاصة بين التعويض الذي يلتزم مقدم خدمات الإنقاذ بدفعه، وبين حقه في مكافأة الإنقاذ^(١).

ومن جانبنا فإننا نؤيد حرمان مقدم خدمات الإنقاذ كلياً أو جزئياً من مكافأة الإنقاذ إذا الحق ضرراً بطالب الإنقاذ نتيجة لخطئه أو إهماله أو ارتكابه عملاً من أعمال الغش أو عدم الأمانة، ليكون هذا الحرمان دافعاً للمنقذين لتقديم خدماتهم على مستوى من الدقة والحرفية، ولتقليل الأضرار التي من الممكن أن يلحقها بالغير خلال عمليات الإنقاذ.

(١) المادة الخامسة من اتفاقية لندن بشأن تحديد المسؤولية المدنية عن الديون البحرية عام ١٩٧٦.

المبحث الثاني

مكافأة الإنقاذ

تعد مكافأة الإنقاذ الهدف الذي يسعى إليه كل مقدم إنقاذ، كما أنها من العوامل التشجيعية على تقديم خدمات الإنقاذ، كما أن منح مقدم الإنقاذ مكافأة لتقديمه خدمات الإنقاذ يتفق مع مبدأ العدالة وروح القانون.

وإذا ما أردنا تعريف مكافأة الإنقاذ يمكننا القول بأنها "المقابل المادي الذي يحصل عليه مقدم الإنقاذ عن تقديمه لخدمات الإنقاذ لمساعدة السفينة، أو الأشخاص، أو الأموال المعرضة للخطر".

وقد نصت على هذه المكافأة المادة الثانية من الاتفاقية الدولية للمساعدة البحرية سنة ١٩١٠ حيث تضمنت "كل عمل من أعمال المساعدة أتى بنتيجة مفيدة يعطي الحق في مكافأة مناسبة...". وكذلك المادة الثانية عشرة من الاتفاقية الدولية للإنقاذ البحري سنة ١٩٨٩ حيث تضمنت "تعطي عمليات المساعدة التي تحقق نتيجة مفيدة الحق في الحصول على المكافأة".

كما نصت على هذه المكافأة أيضاً المادة ٣١٦ من قانون التجارة البحرية السوري لعام ٢٠٠٦ حيث تضمنت "كل عمل من أعمال المساعدة أو الإنقاذ يعطي الحق في مكافأة عادلة إذا أدى إلى نتيجة نافعة".

إلا أن استحقاق هذه المكافأة مقيد بتوافر شروط معينة، كما أن تقدير قيمة هذه المكافأة يتم أما بناء على اتفاق الأطراف أو عن طريق القضاء، ويخضع حينها

لعدة عوامل، ولا يقتصر استحقاق المكافأة على شخص واحد وإنما يشمل كل من ساهم بشكل مباشر بعملية الإنقاذ، كما أحيط حق مقدم خدمات الإنقاذ في استيفاء مكافأته بعدة ضمانات، وعليه فإننا سوف نتعرض في هذا المبحث لكل ما يتعلق بمكافأة الإنقاذ كأحد أهم الآثار التي يربتها الإنقاذ البحري.

المطلب الأول

أسس تقدير مكافأة الإنقاذ وكيفية توزيعها

مكافأة الإنقاذ كما قلنا سابقاً هي المقابل الذي يحصل عليه مقدم الإنقاذ مقابل تقديمه لخدمات الإنقاذ، ويتم تقدير هذا المقابل باتفاق الأطراف وذلك في الحالات التي يقدم فيها الإنقاذ نتيجة عقد أبرم بين طالب الإنقاذ ومقدم خدمات الإنقاذ.

إلا أنه وكما ذكرنا سابقاً فإن الإنقاذ قد يتم أحياناً دون وجود عقد بين الأطراف كما في حالة السفينة التي هجرها طاقمها وحالة الإنقاذ بعد التصادم، ففي هذه الحالات يتم تقدير مكافأة الإنقاذ قضائياً واستناداً إلى معايير عدة نصت عليها الاتفاقيات الدولية الخاصة بالإنقاذ البحري وتبنتها النصوص والتشريعات الداخلية.

ولم يقتصر الأمر على معايير تحديد قيمة المكافأة فقط، بل تضمنت هذه الاتفاقيات و النصوص تحديد كيفية توزيع هذه المكافأة أيضاً على الأشخاص المستحقين لها، وهذا ما سنحاول أن نبينه تفصيلاً.

أولاً- أسس تقدير مكافأة الإنقاذ قضائياً:

حددت النصوص القانونية المختلفة الأسس التي يمكن للقاضي أن يستهدي بها عند تقديره لمكافأة الإنقاذ^(١).

ومن هذه النصوص نص المادة الثالثة عشر من الاتفاقية الدولية للإنقاذ البحري سنة ١٩٨٩، حيث تضمنت "يراعى في تحديد قيمة المكافأة تشجيع عمليات المساعدة، ويتم تقدير المكافأة وفقاً للمعايير الآتية، دون النظر إلى ترتيبها:

- قيمة السفينة أو الأموال التي تم إنقاذها.
- مهارة المنقذ، والجهود المبذولة لمنع أضرار البيئة أو الحد منها.
- نجاح مقدم الإنقاذ في عملية الإنقاذ.
- طبيعة ودرجة الخطر الذي يهدد السفينة أو الأموال المعرضة للخطر.
- الخطر الذي يتعرض له مقدم الإنقاذ ودرجاته، ومدى تعرضه للمسؤولية.
- قدرة مقدم الإنقاذ، والجهود المبذولة لإنقاذ السفينة أو الأموال أو الأشخاص المعرضين للخطر.
- الوقت الذي استغرقه مقدم الإنقاذ لإتمام عملية الإنقاذ.
- مدى سرعة وجدية الخدمات المؤداة.
- طبيعة السفينة مقدمة الإنقاذ ما إذا كانت مخصصة للإنقاذ من عدمه.

(١) راجع المادة ٣٢٣ من قانون التجارة البحرية السوري عام ٢٠٠٦.

- حالة الاستعداد التي كانت عليها السفينة مقدمة الإنقاذ. وسنحاول شرح هذه المعايير بشيء من التفصيل .

١ - قيمة السفينة، أو الأموال، أو البضائع المنقذة:

تعد قيمة السفينة، أو الأموال، أو البضائع المنقذة من الأسس الهامة في تقدير القاضي لمكافأة الإنقاذ، فكلما زادت قيمة السفينة زادت مكافأة الإنقاذ، بل أن البعض يرى أن القاضي يقدر مكافأة الإنقاذ بنسبة من قيمة السفينة^(١).

وتجدر الإشارة هنا إلى أن المقصود بالأموال المنقذة لا يقتصر على السفينة فقط، وإنما يشمل كل ما ينقذ من أشياء، سواء بضائع، أم أموال، أم أجرة نقل، ولا يدخل في هذا الأساس الأرواح البشرية، لأن الأرواح البشرية لها تقدير خاص.

ولكن يثور السؤال هنا هل العبرة بالقيمة الاسمية للأموال المنقذة أم بالقيمة السوقية لها، أم العبرة بقيمتها من وجهة نظر متلقي المساعدة؟

ومن جانبنا فإننا نرى أنه يجب على القاضي الأخذ بالقيمة السوقية للأموال المنقذة عند تقدير مكافأة الإنقاذ وليس بقيمتها الاسمية، أو بقيمتها الاسمية بعد طرح نسبة الاستهلاك السنوي نتيجة الاستعمال، حيث أن القيمة السوقية هي القيمة الفعلية والحقيقية لهذه الأموال.

(١) د. احمد بركات، مرجع سابق، ص ٨٩.

٢- الجهود المبذولة ومهارة مقدم الإنقاذ:

ويتضمن هذا الأساس مجموعة من العناصر سنبينها تفصيلاً فيما يلي:

أ- مهارة مقدم الإنقاذ:

يقتضي تحديد مهارة مقدم الإنقاذ البحث في قدرة وكفاءة أعضاء طاقم السفينة مقدمة الإنقاذ وخبرتهم وقدرتهم على القيام بعملية الإنقاذ، والتي تتضح من خلال الجهد المبذول والوقت المستغرق لإتمام عملية الإنقاذ، والوسائل الفنية المتاحة والمستخدمة، كما يجب التعرض لنشاط السفينة مقدمة الإنقاذ وبيان ما إذا كانت هذه السفينة مخصصة لتقديم خدمات الإنقاذ أم لا، وهو ما يعرف بالمنفذ المحترف، فإذا كانت السفينة متخصصة بتقديم خدمات الإنقاذ فإن القاضي أو المحكم يقدر مكافأة الإنقاذ بنسبة أو بمبلغ أعلى من مكافأة الإنقاذ التي يقرها في الحالات التي تكون فيها السفينة غير محترفة.

ومن جانبنا فإننا نؤيد الأخذ بمدى احترافية وتخصص مقدم الخدمة عند تقدير مكافأة الإنقاذ، حيث أن المنقذ المحترف يرصد من المبالغ والإمكانات اللازمة لعملية الإنقاذ ما لا يرصده المنقذ العادي.

ب- الجهود المبذولة لإنقاذ الأموال:

يعد الجهد المبذول من مقدم الإنقاذ أو أفراد الطاقم من أهم العناصر التي يبني عليها تقدير مكافأة الإنقاذ، إذ أن عملية الإنقاذ التي تتم عن طريق تعويم السفينة تختلف عن الإنقاذ عن طريق نقل البضائع إلى سفينة أخرى، وتختلف عن عملية الإنقاذ التي تتم عن طريق القطر، فكل حالة لها قواعدها وظروفها والتي على

أساسها وعلى أساس الجهد المبذول فيها يقدر القاضي مكافأة الإنقاذ^(١). ومن جانبنا فإننا نؤيد أخذ الجهد المبذول لإنقاذ الأموال بعين الاعتبار عند تقدير مكافأة الإنقاذ.

ج- الجهود المبذولة لمنع أضرار البيئة البحرية أو الحد منها:

استحدثت اتفاقية المساعدة البحرية سنة ١٩٨٩ التزاماً جديداً يقع على عاتق مقدمي الإنقاذ وهو الالتزام بحماية البيئة البحرية وذلك تناسقاً وتجاوباً مع التطورات في المجتمع الدولي، وانسجاماً مع أحكام العديد من الاتفاقيات الدولية، وفي الوقت ذاته فإنها تشجع مقدمي الإنقاذ على تقديم الخدمات اللازمة لحماية البيئة، وذلك من خلال منحهم مكافآت مقابل الجهود المبذولة لمنع أضرار البيئة أو الحد منها.

ولم يقتصر التشجيع بهذه الصورة على الاتفاقية الدولية للإنقاذ سنة ١٩٨٩، بل إن نماذج الإنقاذ الصادرة عن الهيئات المختلفة التي اهتمت بالإنقاذ البحري تضمنت هذا العنصر.

حيث تضمن النموذج الصادر عن هيئة اللويدز سنة ١٩٨٠ النص على إعطاء مقدم الإنقاذ الحق في استرداد المصروفات التي أنفقها مضافاً إليها نسبة ١٥ % ، وقد تزيد هذه النسبة في حالة اتخاذ مقدم الإنقاذ تدابير من شأنها حماية البيئة من

(١) د. أحمد بركات، المرجع السابق، ص ٨٦.

التلوث حتى في الحالة التي لا يستطيع فيها مقدم الإنقاذ الحصول على مكافأة إنقاذ^(١).

د - مدى استعداد مقدم الإنقاذ لتقديم خدمات الإنقاذ:

والذي يعتبر من العوامل الرئيسية التي تساعد القاضي في تقدير مكافأة الإنقاذ، فإذا كان مقدم الإنقاذ في حالة استعداد لتقديم خدمات الإنقاذ فإن ذلك يدل على زيادة نفقاته، ويجب على القاضي أن يراعي ذلك، حيث كلما كانت درجة الاستعداد كبيرة زادت قيمة المكافأة.

٣ - نجاح عملية الإنقاذ:

يعد نجاح عملية الإنقاذ من أهم عوامل تقدير المكافأة ومن أهم الأسس التي يأخذها القاضي في اعتباره، وكان من المستقر عليه قديماً أن استحقاق مقدم الإنقاذ مكافأة إنقاذ يتوقف على نجاح عملية الإنقاذ أي إنقاذ الأموال المعرضة للخطر كلياً أو جزئياً.

غير أنه بعد صدور نموذج الإنقاذ الصادر عن هيئة اللويدز سنة ١٩٨٠ وما تضمنه من إعطاء مقدم الإنقاذ الحق في المصروفات في حال عدم نجاح عملية الإنقاذ، وإمكانية زيادتها بنسبة ١٥%، ثم إبرام معاهدة ١٩٨٩ التي تضمنت في المادة الرابعة عشر منها إعطاء مقدم الإنقاذ الحق في تعويض خاص في حال عدم حصوله على مكافأة إنقاذ ويتمثل هذا التعويض بالمصروفات التي أنفقها مع

(١) البند الاول من نموذج اللويدز سنة ١٩٨٠، ود. حسين فتحي، مرجع سابق، ص ٤٨٦.

أمكانية زيادتها بنسبة ٣٠% وقد تصل إلى ١٠٠% في حال اتخاذ مقدم الإنقاذ إجراءات للحفاظ على البيئة البحرية، ثم بعد ذلك صدور نموذج الإنقاذ عن اللويدز سنة ٢٠٠٠ والذي تضمن إعطاء مقدم الإنقاذ مكافأة محددة سواء تم نجاح عملية الإنقاذ أم لا وذلك في حالة المحافظة على البيئة البحرية مما يعكس التغير الواضح في مفهوم نجاح عملية المساعدة إلى تحقيق نتيجة مفيدة والتي تعني الوصول بالسفينة أو الأموال المنقذة إلى مكان آمن أو مكان التجاء وكذلك المحافظة على البيئة البحرية^(١).

وأنا أؤيد هذا التطور في مفهوم نجاح عملية الإنقاذ، بحيث لم يعد هذا المفهوم مقتصرًا على إنقاذ الأموال كلياً أو جزئياً، وإنما اتسع هذا المفهوم ليشمل وصول السفينة والأموال المعرضة للخطر إلى مكان آمن، وكذلك تلافي أي ضرر يمكن أن يلحق بالبيئة البحرية، حيث أن هذه النتائج لا تقل أهمية عن الإنقاذ الكلي أو الجزئي للسفينة أو الأموال المعرضة للخطر.

٤- الخطر الذي يهدد كلاً من السفينة أو الأموال أو البضائع أو الأشخاص والخطر الذي يهدد مقدم الإنقاذ:

يعد الخطر الذي يهدد كلاً من السفينة أو الأموال أو البضائع أو الأشخاص المعرضين له من أهم أركان الإنقاذ البحري حيث لا إنقاذ بدون خطر، إلا أن درجة الخطر هي الأساس في تقدير مكافأة الإنقاذ، حيث تختلف مكافأة الإنقاذ إذا تم تقديم خدمات الإنقاذ في حالة الغرق عن الإنقاذ عن طريق سد ثغرة في جسم

(١) د. رضا السيد عبد الحميد، مرجع سابق، ص ٥٣-٥٤.

السفينة وكذلك عن الإنقاذ بواسطة نقل البضائع من سفينة إلى أخرى، كما يختلف هذا الخطر في نقل الأشخاص عنه في نقل الأموال.

كما يدخل في درجة الخطر حمولة السفينة، فقد تكون هذه الحمولة مواد صلبة أو مواد سائلة أو مواد غازية، عادة أو نووية، فكل هذا يدخل في اعتبار القاضي عند تقديره لمكافأة الإنقاذ.

٥- الوقت المستغرق لتقديم عملية الإنقاذ ومدى السرعة والجدية لمقدم الإنقاذ:

يعد عامل الوقت من العوامل الهامة في تقدير مكافأة الإنقاذ، فقد تستغرق عملية الإنقاذ عدة دقائق وربما تستغرق أيام، الأمر الذي يجب على القاضي أن يراعيه في تقدير مكافأة الإنقاذ.

وبرأينا أنه وإن كان على القاضي تقدير مكافأة الإنقاذ مع أخذ الوقت المستغرق لتنفيذ عملية الإنقاذ في اعتباره، إلا أنه يجب عليه كذلك أن يراعى مدى السرعة والجدية من مقدم الإنقاذ، حتى لا يكون معيار الوقت مدخلاً لمقدم الإنقاذ للحصول على أكبر قدر من المكافأة.

ثانياً- كيفية توزيع مكافأة الإنقاذ:

توزع مكافأة الإنقاذ على مقدمي الإنقاذ، حيث تعطي المساعدة لكل من قدمها الحق في المطالبة بمكافأة الإنقاذ، فإذا كانت المساعدة مقدمة من سفينة فإن المساعدة لا تقدم من السفينة ذاتها، وإنما تكون نتيجة مجهود أفراد الطاقم، الأمر الذي يوجب اشتراك هؤلاء في مكافأة الإنقاذ.

إضافة إلى ذلك قد يشترك في تقديم خدمات الإنقاذ أكثر من سفينة، وفي هذه الحالة تنور مشكلة في توزيع مكافأة الإنقاذ^(١).

وقد تضمنت النصوص القانونية (المادة السادسة من اتفاقية بروكسل سنة ١٩١٠، والمادة الخامسة عشر من اتفاقية لندن سنة ١٩٨٩، وكذلك المادة ٣١٩ والمادة ٣٢٠ من قانون التجارة البحرية السوري) النص على أن مكافأة الإنقاذ تخضع في توزيعها لاتفاق الأطراف، وفي حال عدم وجود اتفاق فإن القاضي يحدد كيفية توزيعها ونسبة كل مشترك من المشتركين، سواء بالنسبة للسفينة أو أفراد الطاقم، وفي حالة اشتراك أكثر من سفينة في تقديم خدمات الإنقاذ فإن مكافأة الإنقاذ تخضع أيضاً لاتفاق الأطراف، وفي حالة عدم وجود اتفاق يحدد القاضي نسبة كل سفينة في مكافأة الإنقاذ.

المطلب الثاني

شروط استحقاق مكافأة الإنقاذ

تعد مكافأة الإنقاذ المقابل الذي يحصل عليه مقدم الإنقاذ نتيجة تقديمه لخدمات الإنقاذ إلا أن حصول مقدم الإنقاذ على مكافأة الإنقاذ يتطلب توفر شروط عدة، وقد بينا في المطلب الأول من هذا المبحث أسس تقدير هذه المكافأة وكيفية توزيعها بين مستحقيها، وسنتعرض لشروط استحقاق هذه المكافأة تفصيلاً .

(١) د. احمد بركات، مرجع سابق، ص ١٠٨-١٠٩.

أولاً- تحقق النتيجة المفيدة:

أثار تحديد مفهوم النتيجة المفيدة الجدل وهل المقصود به نجاح عملية الإنقاذ، أم الوصول إلى المكان الآمن، أم مجرد تحقيق فائدة لمتلقي الإنقاذ، وهذا ما سنحاول تفصيله.

١- نجاح عملية الإنقاذ:

ويقصد بنجاح عملية الإنقاذ النجاح الكلي أو الجزئي، أي تحقيق الهدف الذي تم الاتفاق على تحقيقه بين الأطراف.

في بادئ الأمر لم يكن مفهوم نجاح عملية الإنقاذ مقتصرًا على المساهمة في تحقيق الأمان للأموال المنقذة بل هو وصولها إلى مالكيها في مكان وصوله^(١).

ولعل هذا المعيار هو الذي يؤدي إلى التشابه بين الإنقاذ البحري والخسارة البحرية المشتركة، حيث يشترط في الخسارة البحرية المشتركة نجاة الرسالة البحرية نتيجة التضحية المقدمة^(٢). فإذا لم تؤد الخدمات المقدمة إلى نجاح الفعل الذي قصدت به التضحية كانت الخسارة الحاصلة خسارة شخصية وليست خسارة مشتركة.

وبالتالي فإنه وفقاً لهذا المعيار فإن وصول السفينة والأموال إلى مالكيها في مكان وصوله يعد شرطاً أساسياً في حصول مقدم الإنقاذ على المكافأة، الأمر الذي دفع

(١) بريس، مرجع سابق، ص ١١٦.

(٢) د. علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص ٦١.

الكثير من مقدمي خدمات الإنقاذ إلى الإحجام عن تقديم هذه الخدمات في الحالة التي يتبين لهم فيها عدم الجدوى من نجاح عملية الإنقاذ.

٢- الوصول إلى المكان الآمن أو مكان الالتجاء :

وقد أثير هذا المفهوم لأول مرة في حادث السفينة "Troilus" سنة ١٩٥١، وعرفت التوصيات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية المكان الآمن بأنه "ذلك المكان الذي تلجأ إليه السفن المحتاجة للإنقاذ، وذلك بهدف اتخاذ الإجراءات اللازمة للعمل على استقرار حالتها وصلاحياتها للملاحة البحرية، ومنع مخاطر الملاحة البحرية أو لخدمتها وحماية الأشخاص والأموال والبيئة البحرية"^(١).

كما تضمنت الفقرة الثانية من المادة الثامنة من الاتفاقية الدولية للمساعدة البحرية سنة ١٩٨٩ النص على التزام الربان إلى المكان الآمن، وفرضت أيضاً المادة ١١ من هذه الاتفاقية التزاماً على الدول المتعاقدة بالتعاون مع مقدمي خدمات الإنقاذ بالالتجاء إلى المكان الآمن أو مكان الالتجاء.

إلا أنه لا بد من إيجاد توازن بين حق السفينة والأموال المعرضة للخطر في إيجاد مكان آمن، وبين حق الدولة الساحلية في ممارسة سلطتها على سواحلها وتحديد المكان الآمن^(٢).

(١) الفقرة التاسعة عشر، البند الأول من التوصية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية IMO رقم ٩٤٩ تاريخ ٢٠٠٣/١٢/٥.

(٢) تمهيد التوصية ٩٤٩ تاريخ ٢٠٠٣/١٢/٥.

ولتحقيق التوازن المذكور فإننا نرى أنه لابد من التزام مقدم خدمات الإنقاذ بعدة نقاط وهي:

- إخطار الدولة الساحلية بالالتجاء إلى مياها لمكان آمن.
 - ويجب أن يتضمن الإخطار بيان بطبيعة الحادث والسفينة والبضاعة التي تحملها والظروف المحيطة.
 - كما يجب أن يتضمن الإخطار طبيعة عقد الإنقاذ أو القطر.
- وبالمقابل لا بد من التزام الدولة الساحلية أيضاً بعدة نقاط نذكر منها:
- يجب على الدولة الساحلية الاستجابة لطلب مقدم الإنقاذ بالالتجاء إلى سواحلها، إلا إذا كان هناك سبب ما يجيز لها الرفض^(١).
 - يكون لها تحديد المكان الآمن لمقدم الإنقاذ بالصورة التي لا تعرض السفينة مقدمة الإنقاذ ومتلقيه للإنقاذ للأخطار.
- وتحدد الدولة الساحلية المكان الآمن وفقاً لعدة أسس ومعايير ومنها^(٢):
- صلاحية السفينة مقدمة الإنقاذ أو متلقيه الإنقاذ للملاحة .
 - طبيعة البضاعة وحالتها، والوقود، وخاصة إذا كانت البضاعة خطرة.
 - المسافة من الشاطئ، والوقت المحدد للالتجاء.

(١) الفقرة الثانية، البند الثالث من التوصية رقم ٩٤٩ تاريخ ٢٠٠٣/١٢/٥.

(٢) الفقرة التاسعة، البند الثالث من التوصية رقم ٩٤٩ تاريخ ٢٠٠٣/١٢/٥.

- وجود الربان على السفينة مقدمة الإنقاذ من عدمه.

- الأخطار التي يمكن أن تسببها السفينة للدولة الساحلية والبيئة البحرية.

وفي هذا المجال فإننا نلاحظ أن قواعد الإنقاذ البحري قد تطورت فيما يتعلق بشروط الحصول على المكافأة، وأعطت الحق لمقدم الإنقاذ في الحصول على مكافأة إنقاذ في حال تحقيق نتيجة مفيدة، والوصول بالسفينة أو الأموال المعرضة للخطر إلى مكان آمن.

كما أننا نلاحظ أيضاً أنه لا يشترط في تحقيق النتيجة المفيدة وبالتالي حصول السفينة مقدمة الإنقاذ على مكافأة إنقاذ أن تقوم سفينة واحدة بعملية الإنقاذ كاملة، وإنما يجوز أن يقتصر دورها على تنفيذ جزء من عملية الإنقاذ ثم تترك مكانها لتحل محلها سفينة أخرى تنفذ الجزء الآخر من عملية الإنقاذ.

كما أننا نؤيد الاتجاه الجديد في تفسير مفهوم تحقيق النتيجة المفيدة، والذي يعطي مقدم خدمات الإنقاذ الحق في الحصول على مكافأة إنقاذ إذا أدت الخدمات التي قدمها منفردة، أو بالاشتراك مع منقذين آخرين إلى تجاوز حالة الخطر المحيطة بالطرف المستغيث ووصله إلى مكان آمن، حيث أنه مجرد وصول السفينة المعرضة للخطر لمثل هذا المكان يمثل نتيجة مفيدة تستحق التقدير

ثانياً - عدم وجود التزام تعاقدى بتقديم خدمات الإنقاذ:

ويتمثل ذلك في عدم وجود التزام تعاقدى يفرض على مقدم الإنقاذ بذل عناية معينة للحفاظ على السفينة، ومن العقود التي تفرض ذلك، عقد العمل البحري، وعقد القطر البحري، وعقد الإرشاد وسنعرض في هنا لأحكام كل عقد من هذه العقود

بإيجاز شديد، وسنبين أيضاً ما إذا كان من الممكن حصول الشخص المرتبط بعقد عمل بحري أو عقد قطر أو عقد إرشاد على مكافأة إنقاذ رغم ارتباطه مع السفينة طالبة الإنقاذ بمثل هذه العقود إذا ما توافرت شروط معينة.

١ - تقديم خدمات الإنقاذ تنفيذاً لعقد العمل البحري:

ذكرنا في الفصل الأول أنه يجوز تقديم خدمات الإنقاذ من أفراد طاقم السفينة المعرضة للخطر، والسؤال هنا هل ارتباط هؤلاء بالتزام أو عقد سابق مع السفينة المعرضة للخطر يمنعهم من الحصول على مكافأة إنقاذ أم لا؟

إذا افترضنا جديلاً أن وجود علاقة العمل يفرض على أفراد الطاقم تقديم جميع الخدمات اللازمة للمحافظة على السفينة، وما عليها، وبالتالي عدم استحقاق هؤلاء مكافأة إنقاذ عن الجهد المبذول منهم في حال إنقاذ السفينة، أو الأموال أو البضائع التي على ظهرها حيث أنهم يؤدون واجبهم.

إلا أنني أجد أن طاقم السفينة الذي يرفض مغادرة السفينة رغم وجود الخطر ورغم وجود فرصة للنجاة بأنفسهم بترك السفينة، وينجحون في إنقاذ السفينة وحمولتها نتيجة لكفاءتهم وشجاعتهم يمكن اعتبارهم أنه قد قاموا بعمل يتجاوز حدود واجباتهم، وأنهم قد قدموا خدمات استثنائية للسفينة، ويكون أقرب إلى العدالة استحقاقهم لمكافأة الإنقاذ رغم ارتباطهم مع السفينة المنقذة بعقد والتزام سابق.

ولا يقتصر الأمر على البحارة فقد يتواجد على السفينة أشخاص تربطهم بمجهز السفينة علاقة عمل دون أن يكونوا من أفراد الطاقم، كما في حالة الطبيب المشرف على نقل الحيوانات الحية فإذا تجاوز عمل الطبيب عناية الرجل المعتاد، بأن

أصبح من قبيل الخدمات الاستثنائية، كانت الخدمات المقدمة من قبله خدمات إنقاذ يستحق عنها مكافأة إنقاذ كما في حادث السفينة The Coriolanus عام ١٩٨٠، حيث كانت السفينة تنقل حيوانات حية وتعرضت لخطر بحري، وقدم الطبيب المشرف على نقل هذه الحيوانات خدمات استثنائية، فقررت له المحكمة مكافأة إنقاذ^(١).

٢- تقديم خدمات الإنقاذ تنفيذاً لعقد القطر البحري:

يعرف عقد القطر البحري بأنه "عقد يلتزم بمقتضاه مالك السفينة بسحب سفينة مملوكة لآخر نظير أجر متفق عليه"^(٢).

وقد بدأ عقد القطر البحري في صورة تقديم مساعدة للسفن المعطلة نتيجة حادث ما، ثم تطور وأصبح من العقود المسماة، وهو من العقود ذات الأهمية الكبيرة في التجارة البحرية ومن أكثر العقود قريبة الصلة بالإنقاذ البحري، بل إن غالبية خدمات الإنقاذ البحري تتم عن طريق القطر البحري، لكن متى تكون الخدمات المقدمة من القاطر مجرد خدمات قطر وبالتالي يقتصر الأمر على حصول القاطر على أجر القطر المتفق عليه، ومتى تتحول هذه الخدمات إلى خدمات إنقاذ بحري وبالتالي استحقاق القاطر لمكافأة الإنقاذ.

وحتى تعتبر خدمات القطر خدمات إنقاذ بحري لا بد من توفر شرطين هما:

(١) القضية رقم 6 Asp.M.L.C.514 عام ١٩٨٠، مشار إليها بمؤلف بريس، مرجع سابق، ص ٦٢-٦٣.

(٢) د. كمال حمدي، القانون البحري، طبعة ٢٠٠٠، منشأة المعارف، ص ٧٦٤.

أ- أن تكون المقطورة في خطر لا يمكن توقعه بواسطة الأطراف^(١)، وهذا الشرط يقتضي أن تكون المقطورة في خطر أثناء عملية القطر، فلا يجوز القول بانطباق هذه القواعد إذا كان الخطر قبل إبرام عقد القطر وكذلك بعد انتهاء عقد القطر، ويشترط أن لا يكون الخطر نتيجة خطأ القاطرة.

ب- أن تكون الخدمات المقدمة من القاطرة خدمات استثنائية، وهي ما يخرج عن المألوف والمعقول من خدمات القطر البحري، فإذا كانت الخدمات المقدمة تدخل في التنفيذ العادي للقطر البحري كانت الخدمات المقدمة قطر بحري وليست إنقاذ، ومن الأمثلة على ذلك حادث السفينة "ماريوس شامبون" سنة ١٩٢٨ والتي تتلخص وقائعها بأن السفينة المذكورة أبرمت عقد لقطر السفينة "روف" وصنديلين إلى ميناء "دويك" وتم الاتفاق على القطر لهذه المنشآت خالية من أفراد طاقمها، وأثناء عملية القطر قطع حبل القطر للصنديل الأول وتم استبداله بحبل صلب، ولكن عل أثر هياج البحر قطع الحبل الصلب أيضاً ثم قطعت الحبال جميعها وقذفت الأمواج بالصنادل نحو الشاطئ وتحطمت جميعها كما فقدت السفينة "روف" فركز ربان القاطرة جهده لإنقاذ السفينة "روف"، ولم تنجح المحاولات على مدار يومين كاملين، إلا أنه في اليوم الثالث قام ربان القاطرة بمحاولة جريئة حيث وضع اثنين من أفراد طاقمه على السفينة "روف" وقام بتوصيل حبال القطر مرة أخرى وبعد جهد

(١) القضية رقم 176 E.R.303, BR & I.69 عام ١٩٢٨، مشار إليها بمؤلف بريس، مرجع سابق، ص ٩٩.

كبير نجاح بالفعل في إنقاذها، وقررت المحكمة أن ما قام به الربان هو عملية إنقاذ وليس قطر عادي^(١).

٣- تقديم خدمات الإنقاذ تنفيذاً لعقد الإرشاد البحري:

يعد الإرشاد من الأعمال البحرية المساعدة للملاحة البحرية والتي تفرض على المرشد التزامات عدة منها.

- الالتزام بإجابة طلب الإرشاد.
- الالتزام ببذل عناية.
- الالتزام بتقديم خدمات المساعدة للسفينة المعرضة للخطر.

لكن يثور سؤال هنا أيضاً متى تعتبر الخدمات التي يقدمها المرشد خدمات إرشاد ومتى تتجاوز ذلك لتصل إلى حد الإنقاذ البحري؟

نرى أن هذه الخدمات تعتبر خدمات إنقاذ إذا ما توافرت فيها الشروط ذاتها التي يطلب توافرها لاعتبار خدمات القطر خدمات إنقاذ والتي تحدثنا عنها سابقاً.

ومن الحوادث التي اعتبرت فيها خدمات الإرشاد خدمات إنقاذ نذكر حادث السفينة البريطانية "Winder Mere" التي كانت تستعد لأخذ مرشد لدخول نهر تيس وانتظاراً لوصوله قرر الربان الرسو في مصب النهر، ولأن الأنوار التي توضح مدخل النهر كانت ضعيفة مما أدى إلى ارتطام السفينة بقاع صخري مرتفع

(١) مشار إليه بمؤلف د. عاشور عبد الجواد، مرجع سابق، ص ٢٢٠.

ترتب عليه كسر بالعارضة الرئيسية لقاع السفينة، الأمر الذي أدى إلى تدفق الماء إلى السفينة، وعندما شعر الربان بالخطر أطلق السهم الناري طالباً استدعاء المرشد، وعند وصول المرشد اقترح عليه الربان أن يضع السفينة عند إحدى حافتي النهر بدلاً من مواجهة خطر الغرق، أو الجنوح، إلا أن المرشد بخبرته وبعد أن قام بمعاينة السفينة وجد أن الماء في جوف السفينة لم يصل إلى درجة الخطر، لذلك قرر دخول النهر، وبصعوبة بالغة ومهارة فائقة من المرشد وصل بها إلى الميناء، وقررت المحكمة أن تصرف المرشد هو خدمات إنقاذ وليست خدمات إرشاد عادية^(١).

ومن جانبنا فإننا نرى أن وجود التزام سابق بين السفينة المغيثة والسفينة المستغيثة، نتيجة لوجود عقد عمل أو عقل قطر، أو عقد إرشاد لا يمنع من حصول المنقذ على مكافأة إنقاذ تتناسب مع الجهد المبذول والظروف الأخرى المحيطة، طالما أنه قد قدم خدمات استثنائية تخرج عن نطاق التزامه الذي يربطه بالطرف طالب الانقاذ.

ثالثاً- عدم وجود معارضة من قبل متلقي خدمات الإنقاذ:

يغلب على الإنقاذ البحري الطابع الإنساني والأخلاقي إلى جانب الطابع الإلزامي، إلا أنه يشترط أن يكون هذا العمل مقبولاً ممن قدمت لهم خدمات الإنقاذ، حيث يقدر المعرضون للخطر مدى الحاجة للمساعدة البحرية من عدمه، وهم وحدهم لهم

(١) القضية رقم 2L.T.O.S.499 عام ١٨٧٦، مشار إليها بمؤلف د. عاشور عبد الجواد، المرجع السابق، ص ٢٣١.

الحق في قبول خدمات الإنقاذ أو رفضها، فإذا رفض ربان السفينة المعرّضة للخطر تقديم المساعدة من الغير، ورغم ذلك قدم الغير الإنقاذ البحري فإنه لا يستحق مكافأة إنقاذ^(١).

ولكن هذا القبول الذي يعد شرطاً لاستحقاق مكافأة الإنقاذ يمكن تصوّره في بعض حالات الإنقاذ فقط كحالة تقديم خدمات الإنقاذ لسفينة أو الأموال غير المهجورة، أما حالات الإنقاذ الأخرى كإنقاذ السفن أو الأموال المفقودة أو المهجورة أو المتروكة، أو الإنقاذ بعد التصادم، أو حالات الإنقاذ التي يقصد منها حماية البيئة البحرية، فلا يتصور فيها اشتراط القبول لاستحقاق مكافأة الإنقاذ، وسوف نعرض فيما يلي هذه الحالات بشيء من التفصيل.

١ - خدمات الإنقاذ المقدمة للسفن غير المهجورة أو الأموال غير المتروكة:

وهي الصورة الطبيعية للإنقاذ البحري، والتي تضمنت النص عليها القواعد القانونية المتعددة، حيث اشترطت قبول المعرضين للخطر للخدمات المقدمة من مقدمي خدمات الإنقاذ.

فقد نصت المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل سنة ١٩١٠ الخاصة بالإنقاذ البحري على أنه "لا يستحق الأشخاص الذين قدموا خدمات المساعدة مكافأة إنقاذ إذا منعتهم السفينة صراحة من تقديم خدمات المساعدة".

(١) المرجع السابق، ص ١٩٥-١٩٧ .

وأيدت المادة التاسعة عشر من الاتفاقية الدولية للمساعدة البحرية سنة ١٩٨٩ ذلك حيث نصت على ما يلي:

- إذا رفض مالك السفينة أو الربان أو مالكي الأموال الأخرى المعرضة للخطر رفضاً جدياً ومعقولاً، فلا يستحق مقدمي المساعدة أية مبالغ منصوص عليها في هذه الاتفاقية.

- لا تستحق الخدمات المؤداة أية مبالغ وفقاً لهذه الاتفاقية إذا كانت قد قدمت بالرغم من المعارضة الصريحة أو المعقولة من الربان أو مالك السفينة، أو الأموال الأخرى.

وقبول متلقي الخدمات يكون في الإنقاذ التطوعي، أما في حالات الإنقاذ الإلزامي فمن غير المتصور اشتراط مثل هذا القبول لحصول مقدم الإنقاذ على المكافأة.

وباعتبار الربان ممثلاً عن السفينة والأموال الموجودة عليها، فيكون هو صاحب القرار في قبول خدمات الإنقاذ أو رفضها، كونه الأقدر دون غيره على قيادة السفينة وتقدير الخطر الذي تعرضت له.

وإذا كان للربان الحق في رفض أو قبول خدمات الإنقاذ المقدمة، فإن هذا الرفض أو القبول لابد أن تتوافر فيه شروط معينة حتى يتم اعتباره، وهذه الشروط هي:

أ- أن يكون الرفض واضحاً:

يجب أن يكون الرفض أو القبول واضح الدلالة على نية من صدر عنه هذا التعبير، سواء كان هذا الرفض أو القبول من الربان أو المجهز، فإذا قدم الإنقاذ

البحري لسفينة أو أموال غير مهجورة بناء على تعرضهم لخطر بحري معين، ومع ذلك رفض هؤلاء هذه الخدمات، فإن مقدم الإنقاذ في هذه الحالة لا يحصل على مكافأة إنقاذ^(١).

وعلى الرغم من أن النصوص القانونية التي تضمنت هذا الشرط استخدمت مصطلح "رفض صريح"، فإن المقصود في هذه الحالة هو الرفض الواضح الدلالة على معناه، ونستدل على ذلك بأنه إذا أرسلت السفينة إشارة استغاثة تطلب النجدة من الغير، وهبت لنجدها مجموعة من السفن، فإنه يكون لربان السفينة المستغيثة أن يختار من بينم السفينة التي تقدم المساعدة، واختياره إحدى هذه السفن هو في الوقت ذاته رفضاً ضمناً لعروض الإنقاذ المقدمة من السفن الأخرى.

ب- أن يكون الرفض معقولاً:

إذا كان للمثل القانوني للسفينة أو الأموال المعرضة للخطر الحق في رفض المساعدة المعروضة، فإن هذا الحق مقيد بقيد هام وهو معقولية الرفض، وقد عبرت عن هذا الشرط المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل سنة ١٩١٠، والمادة التاسعة عشر من اتفاقية لندن لعام ١٩٨٩، وبالتالي لا يمكن للربان رفض خدمات المساعدة المقدمة إذا لم يكن رفضه مبني على أسباب معقولة.

فمثلاً إذا اشتعلت النيران بإحدى السفن وتقدمت سفينة أخرى لإطفاء الحريق، فإن الرفض من جانب ربان السفينة أو الأموال المعرضة للخطر يعتبر غير معقول

(١) د. مصطفى طه، مرجع سابق، ص ٤١٧ - ٤٢٤.

مالم يكن لهذا الرفض ما يبرره، بأن يكون الربان قد أحكم سيطرته على هذا الحريق.

وتعتبر مسألة معقولية الرفض مسألة من مسائل الواقع التي تخضع في تقديرها للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع، حيث يستخلصها من ظروف الحال.

ج- أن يكون الرفض سابقاً على تقديم خدمات الإنقاذ:

ويقضي هذا الشرط أن يكون الرفض قبل تكبد مقدم خدمات الإنقاذ مصروفات لإتمام عملية الإنقاذ، وإذا كان هذا الرفض حق للربان أو المجهز، فإنه يجب على صاحب هذا الحق عدم التعسف في استعمال حقه، وبالتالي فإن الرفض الذي يأتي بعد تقديم خدمات الإنقاذ هو صورة من صور التعسف في استعمال الحق.

٢- خدمات الإنقاذ المقدمة للسفن أو الأموال المفقودة أو المتروكة أو التي هجرها طاقمها:

الأموال المفقودة هي الأموال التي تظل على ملكية مالكيها الأصلي حتى يعلن عن رغبته صراحة في التخلي عن ملكيتها، ويترتب على ذلك أنه لا يجوز لأي شخص أن يحوزها حتى لو كان هذا الشخص هو المنقذ.

وتبقى هذه الأموال معرضة للخطر، سواء كان هذا الخطر قد لحق بها، أو ما يمكن أن تلحقه هذه الأموال بالغير، ولا يتصور في هذه الحالة اشتراط القبول لتقديم خدمات الإنقاذ وبالتالي لحصول المنقذ على مكافأة الإنقاذ، وهذا ما نستشفه من الحكم الصادر عن محكمة الاسكندرية في عام ١٩٦٧، حيث تتلخص وقائع الدعوى بما يلي: "بينما كانت السفينة اليونانية - اليد - في طريقها إلى ميناء

الاسكندرية، لاحظ أحد ضباطها أربعة براطيم ضخمة عائمة متروكة في البحر دون قيادة أو اشراف، وكانت ظروف الجو سيئة والأمواج عاتية، بحيث تحقق الربان من أن هذه البراطيم في خطر جدي، خاصة أنها تتخبط ببعضها البعض، فقرر إنقاذها بربطها بالسفينة وأوصلها إلى ميناء الاسكندرية، وفيما بعد تبين أن هذه البراطيم تابعة للسفينة "فرينكوس كيني" وفقدت منها بسبب الرياح الشديدة، وقد ادعت السفينة "فرينكوس كيني" أنها لم تطلب المساعدة، بل وأنها أرسلت تحذيراً بعدم التعرض لها باعتبارها خطراً على الملاحه، وأنها كانت تتوي الرجوع للبحث عنها، فقررت المحكمة رفض هذا الادعاء بقولها أن قيام السفينة بتقديم المساعدة والإنقاذ لهذه البراطيم لا يستلزم طلب معونة^(١).

أما الأموال المتروكة فهي الأموال التي تصبح بدون مالك نتيجة لتصرف إرادة منفردة صادر عن مالكيها بالتخلي عن ملكية هذه الأموال مما يعطي الحق لكل شخص الحق في حيازة هذه الأموال، وبالتالي فإن تقديم خدمات الإنقاذ لمثل هذه الأموال لا يحتاج إلى قبول، حيث أنه لا مالك لها.

وهذه الأموال تختلف عن السفينة أو الأموال التي هجرها طاقمها، حيث أن هجر طاقم السفينة لها ليس دليلاً على التخلي عنها، فقد يكون هذا الهجر نتيجة خطر تعرضت له السفينة ويأس الطاقم من إنقاذها بعد فشل محاولات الإنقاذ، حيث يتم تنكيس علم السفينة وهجرها، فإذا ما وجدت سفينة أثناء مرورها سفينة أخرى منكسة العلم وقامت بإنقاذها فإنها تستحق مكافأة إنقاذ، ولا يتصور هنا أيضاً اشتراط قبول

(١) مشار إليه بمؤلف د. علي البارودي، مرجع سابق، ص ٢٨٨-٢٩٤.

مالك السفينة أو ممثلها القانوني لتقديم خدمات الإنقاذ، وذلك نتيجة حالة الضرورة التي تكون فيها السفينة.

٣ - الإنقاذ بعد التصادم:

تحدثنا سابقاً أن الاتفاقية الدولية لمنع التصادم البحري لعام ١٩٧٢ في المادة الثامنة منها فرضت على الربان التزاماً بتقديم المساعدة بعد التصادم، وأن يرسل إشارة استغاثة للسفن الأخرى، وأن يظل في موقعه دون مغادرة المكان حتى تظهر عدم الحاجة إليه في تقديم مساعدة، ويترتب على مخالفة الربان لهذا الالتزام المسؤولية القانونية سواء الجزائية أو المدنية على النحو السالف ذكره، وفي هذه الحالات لا يمكن القول باشتراط القبول كشرط لمكافأة الإنقاذ.

وبرأيي أنه من الصواب اشتراط قبول الطرف المعرض للخطر لخدمات الإنقاذ المعروضة عليه في الحالات التي يتصور فيها وجود مثل هذا القبول، حيث أن الطرف المعرض للخطر وحده القادر على معرفة وتقدير حجم الخطر المحيط به، وما إذا كان بإمكانه تلافي هذا الخطر والنجاة منه أم لا، وبالتالي يجب أن يعود له وحده الحق في قبول أو رفض خدمات الإنقاذ المعروضة.

المطلب الثالث

ضمانات الوفاء بمكافأة الإنقاذ

الأصل أن يتم الوفاء بمكافأة الإنقاذ بمجرد الانتهاء من تقديم خدمات الإنقاذ، غير أنه في بعض الأحيان قد تنشأ بعض المنازعات المتعلقة بتقدير قيمة هذه المكافأة، خاصة في حالة تقديم خدمات الإنقاذ دون عقد، أو حتى في حالة وجود عقد لكن اختلف الأطراف على تقدير الجهود التي بذلها مقدم خدمات الإنقاذ، وفي هذه الحالة قد يحكم القاضي أو المحكم بمكافأة إنقاذ مؤقتة لتغطية المصاريف التي أنفقها مقدم الإنقاذ، وقد تضمنت هذا الحكم الاتفاقية الدولية للإنقاذ البحري سنة ١٩٨٩ في المادة ٢٢ منها حيث نصت على أنه "تستطيع المحكمة المختصة بنظر دين مقدم المساعدة أن تأمر هذا الأخير بموجب قرار وقتي بأن يقبل الحصول على مبلغ مؤقت وعادل، وأن يقبل ضماناً كافياً وعادلاً، وذلك وفقاً لظروف كل دعوى".

ومن المؤكد أن هذه المكافأة المؤقتة لا تبرئ ذمة المدين "متلقي خدمات الإنقاذ" من التزامه الأصلي وهو الوفاء بمكافأة الإنقاذ، وقد أحاطت النصوص القانونية المختلفة استيفاء مقدم خدمات الإنقاذ حقه في مكافأة الإنقاذ بضمانات عدة تكفل حصوله على هذه المكافأة كمقابل لخدمات الإنقاذ التي قدمها، وسوف نعرض هذه الضمانات بشيء من التفصيل.

أولاً- حق مقدم الإنقاذ في حبس الأموال المنقذة:

وهو الحق الذي بمقتضاه يكون للدائن أن يمتنع عن رد الشيء الذي لمدينه والموجود تحت يده، حتى يستوفي حقوقه المرتبطة بهذا الشيء^(١).

وقد تضمنت الاتفاقية الدولية للإنقاذ البحري سنة ١٩٨٩ النص على حق مقدم الإنقاذ في حبس الأموال المنقذة، وذلك بعدم جواز تحريك هذه الأموال من أول مكان وصلت إليه بعد عمليات الإنقاذ إلا بموافقة خطية من مقدم الإنقاذ. حيث تضمنت الفقرة الثالثة من المادة ٢١ من هذه الاتفاقية النص على ما يلي: "بدون موافقة مقدم خدمات الإنقاذ، يجب ألا تغادر السفينة، والأموال الأخرى التي تم إنقاذها أول ميناء، أو أول مكان وصلت إليه بعد تمام عمليات الإنقاذ حتى تقدم ضمانات كافية للوفاء بالدين المستحق لمقدم خدمات الإنقاذ".

يتضمن هذا النص إعطاء مقدم الإنقاذ الحق في حبس الأموال المنقذة، وذلك بعدم تحريك هذه الأموال من أول ميناء، أو أول مكان وصلت إليه هذه الأموال حتى يتم تقديم ضماناً كافياً.

ولم يقتصر إعطاء هذا الحق على الاتفاقيات الدولية بل تضمنت نماذج الإنقاذ المختلفة النص على حق مقدم الإنقاذ في حبس الأموال المنقذة أيضاً، ومن بين هذه النماذج نموذج اللويدز الصادر سنة ١٩٩٥، حيث تضمن البند السادس الفقرة

(١) د. مصطفى عبد الحميد عدوى، النظرية العامة للالتزام، طبعة ٢٠٠٧-٢٠٠٨، ص ٢٠٣-٢٠٥.

الثانية حق مقدم الإنقاذ في حبس هذه الأموال وعدم جواز تحريكها إلا بموافقة كتابية من مقدم خدمات الإنقاذ.

و إذا تم تقديم الضمان من مجهزة السفينة، ففي هذه الحالة يجوز للمجهز حبس البضاعة المنقذة حتى يتم تقديم الضمان اللازم من قبل مالكي هذه البضائع، وقد تضمن النص على ذلك المادة ٢١ من اتفاقية لندن سنة ١٩٨٩ في الفقرة الثانية منها، والبند الخامس الفقرة الرابعة من نموذج الإنقاذ الصادر عن اللويدز سنة ١٩٩٥، حيث تضمنت هذه النصوص ما يلي: "يبدل مالك السفينة وتابعيه كل ما في وسعهم في سبيل الحصول من مالكي البضاعة على الضمان الكافي، وذلك قبل الإفراج عن هذه البضائع".

ثانياً- حق الامتياز لمقدم الإنقاذ على الأموال المنقذة:

حق الامتياز هو من الحقوق العينية التبعية التي يقررها القانون، وهو حق يعطي صاحبه حق التقدم على غيره من الدائنين العاديين، وأصحاب حقوق الرهن.

وقد تضمنت المادة ٢٠ من الاتفاقية الدولية للإنقاذ سنة ١٩٨٩ إعطاء مقدم الإنقاذ امتياز بحري، حيث نصت على ما يلي:

- لا يخل أي حكم في هذه الاتفاقية بامتياز بحري مقرر لمقدم الإنقاذ في اتفاقية دولية أخرى، أو في تشريع داخلي.
- ولا يستطيع مقدم الإنقاذ التمسك بالامتياز المقرر له إذا قدم له ضماناً كافياً لسداد ديونه، وفوائده، وكافة التكاليف.

كما تضمن أيضاً النص على امتياز مقدم الإنقاذ البند الرابع الفقرة السابعة من نموذج الإنقاذ والتحكيم الصادر عن اللويدز.

وقد تم تطبيق حق الامتياز في حادث السفينة "The Goulondris" التي تم إنقاذها في المياه التركية في عام ١٩٢٧، وقد تم تقديم الضمان الكافي للإفراج عنها للسماح لها بالإبحار إلى ميناء الإسكندرية المصري، غير أنه بعد السماح لها بالإبحار تم شهر إفلاس مقدم الضمان، ثم تم بيع السفينة، وقد تم تقرير الامتياز بقرار من المحكمة البحرية المصرية، حيث تضمن الحكم النص على حق مقدم الإنقاذ في الامتياز على السفينة والأموال المنقذة^(١).

ثالثاً- الحجز التحفظي على السفينة والأموال المنقذة:

الحجز التحفظي هو إجراء وقائي يكون الهدف منه حماية الدائن لحقه، وذلك عندما يكون التنفيذ الجبري مستحيلاً^(٢)، ويترتب عليه عدم جواز مغادرة السفينة للميناء الذي حجزت فيه، ومن الممكن رفع هذا الحجز إذا قدم المدين ضماناً كافياً للوفاء.

رابعاً- تقديم متلقي خدمات الإنقاذ ضمان:

(١) القضية رقم p.182 عام ١٩٢٧، مشار إليها بمؤلف بريس، المرجع السابق، ص ٥٦٧.

(٢) د. عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص ١٥٠.

تضمنت نصوص الاتفاقية الدولية للإنقاذ البحري سنة ١٩٨٩ النص على التزام المدين بدفع مكافأة الإنقاذ بتقديم الضمان اللازم والكافي لحصول مقدم الإنقاذ على حقوقه، حيث نصت المادة ٢١ من هذه الاتفاقية على ما يلي:

- "يقدم الشخص المدين بدفع الديون المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بناء على طلب مقدم الإنقاذ، ضماناً كافياً للوفاء بدين مقدم الإنقاذ، وفوائده، ونفقات المطالبة به.
- مع عدم الإخلال بأحكام الفقرة الأولى "سالفه الذكر" يبذل مالك السفينة التي تم إنقاذها كل ما في وسعه في سبيل أن يحصل من مالكي البضاعة قبل الإفراج عنها على ضمان كاف للوفاء بالديون المستحقة عليهم، وفوائدها، وتكاليف المطالبة بها.
- بدون موافقة مقدم الإنقاذ يجب ألا تغادر السفينة والأموال الأخرى التي تم إنقاذها أول ميناء، أو أول مكان وصلت إليه بعد تمام عمليات الإنقاذ حتى تقدم ضماناً كافياً للوفاء بالدين المستحق عليها".

كما تضمن نموذج اللويدز لعام ١٩٩٥ النص على ما يلي:

- يجب على مقدم الإنقاذ فور الانتهاء من تقديم خدمات الإنقاذ أن يخطر الربان _ بصفته ممثلاً لمستغل السفينة، وكذلك ممثلاً للبضائع والأموال المنقذة _ بالضمان اللازم لتغطية مكافأة الإنقاذ، وفوائدها والمصاريف التي أنفقت^(١).

(١) البند الخامس/١ من نموذج اللويدز سنة ١٩٩٥.

- ويجب أن يكون الضمان كافياً من وجهة نظر مقدم الإنقاذ وقت المطالبة مالم يوجد اتفاق بخلاف ذلك، ويكون هذا الضمان مقبولاً بواسطة مجلس اللويدز، أو طبقاً لقواعد اللويدز^(١).
- يجب على مالك السفينة أو تابعيه أن يبذل أقصى جهده لضمان تقديم ملاك البضاعة الضمان اللازم والكافي^(٢).
- ولا يجوز مغادرة الأموال المنقذة أول ميناء، أو أول مكان آمن وصلت إليه إلا بعد تقديم متلقي الإنقاذ الضمان المالي الكافي واللازم لتغطية المطالبات الناشئة عن الإنقاذ البحري^(٣).

ومن ذلك يتضح لنا أن النصوص القانونية المختلفة فرضت على متلقي خدمات الإنقاذ التزام بتقديم الضمان اللازم والكافي لتغطية المطالبات الناشئة عن الإنقاذ سواء كانت هذه المطالبات متعلقة بمكافأة الإنقاذ أو الفوائد أو المصاريف.

كما فرضت على مقدم خدمات الإنقاذ فور الانتهاء من تقديم خدمات الإنقاذ أن يخطر متلقي الإنقاذ، وكذلك مجلس اللويدز بالضمان اللازم لتغطية مطالباته المتوقعة، والتي يمكن تقديرها بصفة مبدئية من قبل مقدم خدمات الإنقاذ وقت الانتهاء من تقديم خدمات الإنقاذ، وذلك على ضوء المعلومات المتاحة له^(٤).

(١) البند الخامس/٣ من نموذج اللويدز سنة ١٩٩٥.

(٢) البند الخامس/٤ من نموذج اللويدز سنة ١٩٩٥.

(٣) البند السادس/٢ من نموذج اللويدز سنة ١٩٩٥.

(٤) بريس، مرجع سابق، ص ٥٥٨-٥٦٠.

وتتنوع صور الضمان المقدم من متلقي خدمات الإنقاذ إلى صور عديدة نبيها بشيء من التفصيل.

١ - خطاب ضمان مصرفي:

قد يكون الضمان الذي يقدمه متلقي خدمات الإنقاذ عبارة عن خطاب ضمان مصرفي والذي وهو تعهد مكتوب يصدره البنك الضامن بناء على طلب عميله _ الأمر _ بشأن عملية محددة، أو غرض محدد يلتزم بموجبه البنك بأن يدفع لطرف ثالث _ المستفيد _ مبلغاً معيناً من النقود عند أول طلب منه، سواء كان طلباً مجرداً، أو مبرراً، أو مصحوباً بتقديم مستندات محددة في الخطاب يقدمها المستفيد، خلال أجل محدد عادة، أو غير محدد في أثناء سريان أجله، رغم أي معارضة من العميل المضمون، أو البنك الضامن^(١). وأرى أن هذا النوع من الضمان يحفظ حق مقدم خدمات الإنقاذ بشكل جيد، حيث يلتزم المصرف الضامن بالوفاء عند أول مطالبة من المستفيد، حتى في حال وجود معارضة من قبل الأمر.

٢ - تقديم كفيل أو ضامن:

تتمثل الصورة الثانية من صور الضمان في تقديم كفيل أو ضامن شخصي من شخص موثق، يضمن حصول مقدم الإنقاذ على حقوقه، ولكنني لا أفضل هذا

(١) د. علي جمال الدين عوض، خطابات الضمان المصرفية، طبعة ١٩٩٠، دار النهضة العربية، ص

النوع من الضمان ولا أجد فيه ضمان حقيقي لحق مقدم خدمات الإنقاذ، حيث أن الضمان في هذه الحالة يرتبط وجوداً وعدماً مع يسار أو عدم يسار الضامن.

٣- تقديم شهادة ضمان من نوادي الحماية والتعويض:

جرت العادة أن تغطي نوادي الحماية والتعويض مسؤولية مستغل السفينة (المالك أو المستأجر) عن حصته في مكافأة الإنقاذ، وفي هذه الحالة فإن مقدم خدمات الإنقاذ للسفينة العضو في نوادي الحماية والتعويض يمكن له الحصول على ضمان حقوقه من خلال شهادة ضمان المسؤولية من نوادي الحماية والتعويض.

وبالتالي إذا ما قدم متلقي خدمات الإنقاذ هذا الضمان بأي صورة من الصور السالف ذكرها أو أي صورة أخرى وتم قبول هذا الضمان من قبل مقدم خدمات الإنقاذ فإنه يترتب على ذلك انتقال حق مقدم الإنقاذ بمكافأة الإنقاذ إلى هذا الضمان، وبالتالي الإفراج عن الأموال المنقذة.

ومن جانبنا نرى أن هذه الاتفاقيات والنماذج الصادرة عن اللويدز قد أحسنت صنعاً عندما أحاطت حق مقدم خدمات الإنقاذ في حصوله على المكافأة بعدة ضمانات، حيث أن إقرار مثل هذه الضمانات لمقدم الإنقاذ يكفل حصوله على مقابل للخدمات التي قدمها، الأمر الذي من شأنه في نهاية المطاف أن يؤدي إلى تشجيع كل من بإمكانه تقديم المساعدة لمن هم بحاجة على تقديمها دون أن يخشى ضياع حقه في الحصول على مقابل لهذه المساعدة.

المبحث الثالث

تسوية النزاعات الناشئة عن عملية الإنقاذ

الإنقاذ البحري من العمليات البحرية التي تتطلب حسن النية في تنفيذها، ويقتضي حسن النية أن ينفذ كل طرف من الأطراف الالتزامات المفروضة عليه، وبالتالي إذا قصر أحد الأطراف بتنفيذ التزاماته تحققت مسؤوليته.

وتتم تسوية النزاعات الناشئة عن الإنقاذ البحري بالطرق الودية أولاً، وإن لم تجد هذه الطريقة نفعاً يمكن تسوية هذه الخلافات باللجوء إلى التحكيم ثم إلى القضاء. وفي هذا المبحث سوف نعرض طرق تسوية النزاعات الناشئة عن الإنقاذ البحري الودية والقضائية ثم ننتقل للحديث عن التسوية باللجوء إلى التحكيم.

المطلب الأول

التسوية الودية والقضائية

غالباً ما يلجأ الأطراف إلى الطرق الودية في تسوية المنازعات الناشئة عن عملية الإنقاذ البحري، وتعد هذه الطريقة من أهم وسائل تسوية النزاعات التي يلجأ إليها الأطراف حفاظاً على علاقاتهم ببعضهم البعض من جهة، وتوفيراً للوقت والتكاليف من جهة أخرى.

إلا أنه إذا لم تتجح محاولات التسوية الودية التي يبذلها الأطراف لحل الخلافات الناشئة بينهم فإنهم يلجؤون إلى القضاء في الحالات التي لا يوجد فيها اتفاق على

التحكيم، وذلك برفع الدعوى القضائية أمام المحكمة المختصة، والتي تفصل بدورها في النزاع القائم بين الأطراف.

وسنتحدث فيما يلي عن التسوية الودية أولاً ثم ننتقل للحديث عن التسوية القضائية.

أولاً- التسوية الودية:

تكون التسوية الودية باتفاق الأطراف على تسوية النزاع الناشئ بينهم ودياً، ثم يلجؤون إلى القضاء لإسباغ الصفة الرسمية عليه.

وتعتبر التسوية الودية من أهم وسائل تسوية المنازعات عموماً، والمنازعات البحرية على وجه الخصوص، حيث أنها تحافظ على العلاقات بين الأطراف التجارية منها وغير التجارية، بالإضافة إلى أنها تختصر العديد من المشاكل وما يترتب عليها من عواقب، لذلك فإن القواعد القانونية المختلفة وكذلك العقود النموذجية كثيراً ما تشجع على تسوية المنازعات ودياً^(١) وذلك من خلال إتاحة الفرصة لذوي الشأن لحل منازعاتهم بالطرق الودية.

ولا بد من التفريق بين التسوية الودية التي تتم أمام القاضي، والتسوية الودية التي تتم بين الأطراف خارج التحكيم أو خارج المحكمة، حيث تخضع الأخيرة لمحض إرادة الأطراف، ويعتبر هذا الاتفاق توزيع أو تحديد اتفاقي لالتزامات الأطراف ولا يجوز للقاضي أن يحكم ببطالان هذا الاتفاق إلا إذا توفر فيه شرط من شروط

(١) القاعدة السادسة من القواعد الإجرائية لهيئة اللويدز.

البطلان المطلق لعدم توافر أركان الاتفاق، أو لعدم توفر شروط الصحة مثل نقص الأهلية لأحد الطرفين، أو الغلط، أو التدليس، أو الاستغلال، أو الاكراه، كما لا يجوز للقاضي أن يتعرض لهذا الاتفاق من تلقاء نفسه إلا إذا كان فيه مخالفة للنظام العام أو الآداب العامة.

ثانياً - التسوية القضائية:

تتم التسوية القضائية لمنازعات الإنقاذ البحري برفع دعوى قضائية من قبل أحد طرفي النزاع - المدعي - على الطرف الآخر - المدعى عليه - أمام المحكمة المختصة ما لم تتقدم الدعوى، وسنتحدث هنا عن طرفي الدعوى والمحكمة المختصة بنظر هذه الدعوى ثم ننقل للحديث عن تقدم الدعوى بما في ذلك وقف وانقطاع التقدم.

١ - المدعي:

نصت المادة ٢/٦ من معاهدة بروكسل سنة ١٩١٠ حيث على أنه "يتم التوزيع بين المالك والربان، والأشخاص الآخرين الذين في خدمة كل من السفن التي قامت بعملية الإنقاذ...".

وإذا أردنا تحليل هذا النص يتبين لنا أن الحق في مكافأة الإنقاذ لا يعود لمجهز السفينة التي قامت بالإنقاذ فقط، وإنما يشمل مالك السفينة وربانها وأفراد الطاقم أيضاً، كما يشمل كل شخص في خدمة السفينة، حيث لم تشترط المادة المذكورة أن يكون الشخص ضمن أفراد الطاقم حتى يستفيد من تقسيم المكافأة، وإنما يكفي

لذلك أن يكون في خدمة السفينة المنقذة كالمرشد الذي يكون موجوداً على ظهر السفينة المنقذة.

كما أنه في حال اشتراك عدة سفن في عمليات المساعدة أو الإنقاذ فإن المكافأة توزع على جميع السفن المشتركة في هذه العملية.

ولإجراء هذا التقسيم لا بد أن نأخذ في اعتبارنا ذات المعايير التي يتم اللجوء إليها عند تقدير مكافأة الإنقاذ والتي تحدثنا عنه في المبحث السابق، فإذا تبين مثلاً أن الخدمة المقدمة ترجع أساساً إلى بطولة الطاقم، في حين أن أموال المجهز لم تتعرض لخطر كبير فإن حصة الطاقم يجب أن تكون أكبر من حصة المجهز. وعلى العكس من ذلك، إذا كانت القوة القاطرة للسفينة التي قدمت المساعدة هي الغالبة فإن المجهز يحظى بالجزء الأكبر من المكافأة.

إلا أن هذه الاتفاقية وكذلك التشريعات الداخلية لم تشر إلى الشحنة التي تكون على ظهر السفينة المنقذة، وما إذا كان لها الحق في جزء من المكافأة، والواقع أنه يجب الاعتراف للشحنة بالحق في جزء من المكافأة، فعمليات المساعدة قد تسبب تأخير في الرحلة أو الابتعاد عن الطريق، فضلاً عن التعرض لمخاطر معينة قد تؤدي إلى تلف الشحنة دون أن يكون في استطاعة مالكها الرجوع على الناقل، وبالتالي فإن إعطاء الشحنة جزء من مكافأة الإنقاذ هو السبيل الوحيد في هذه الحالة لتعويض مالك الشحنة^(١).

(١) د. أحمد حسني، الحوادث البحرية، منشأة المعارف بالإسكندرية، ص ١٦٦ - ١٩٨.

٢ - المدعى عليه:

تلتزم السفينة التي قدمت لها المساعدة بدفع المكافأة، فربان السفينة المنقذة يمكنه أن يطالب السفينة التي تم إنقاذها بكل المكافأة حتى ولو كان على ظهر هذه السفينة الأخيرة شحنة أخذت قيمتها في الاعتبار عند تحديد مبلغ المكافأة^(١).

والأصل أن المدينين بمكافأة الإنقاذ لا يلتزمون بالتضامن فيما بينهم، فالتضامن لا ينشأ إلا من نص القانون أو الاتفاق، ولما كان القانون لم ينص على التضامن فإن كل مدين يكون ملتزماً فقط بالجزء الخاص به، إلا أنه لا يوجد ما يمنع من النص على التضامن في الاتفاق أو العقد المبرم بين الأطراف، وبالتالي لربان السفينة التي تم إنقاذها الذي دفع المكافأة أن يرجع على الشحنة لاسترداد الجزء من المكافأة الذي دفعه عنها، كما يكون أيضاً لمقدم المساعدة دعوى مباشرة ضد ملاك الشحنة التي أنقذت، إذ أن مكافأة الإنقاذ يجب أن يتحملها كل من استفاد من الخدمة المقدمة^(٢).

وهنا يثور تساؤل هل يعتبر الجزء المترتب في ذمة ملاك البضائع التي على متن السفينة المنقذة من مكافأة الإنقاذ من قبيل الخسائر البحرية المشتركة أم لا؟

(١) ريبير جزء ٣، بند ٢١٨٦، دانجون جزء ٤، بند ١٤١٦ مشار إليه بمؤلف د. أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع، مرجع سابق، ص ٢٦٧.

(٢) سمستر وونكلمولن، جزء ٣، بند ١٢٢٧، مشار إليه في المرجع السابق، ص ٢٦٧.

نصت المادة ٣٣٠ من قانون التجارة البحرية السوري لعام ٢٠٠٦ على ما يلي:

- تعتبر خسائر بحرية مشتركة التضحيات والنفقات الاستثنائية المبذولة قصداً وبطريقة معقولة من أجل السلامة العامة اتقاء لخطر وشيك يهدد السفينة أو حمولتها.

- ويدخل في الخسائر المشتركة بوجه خاص..... نفقات مساعدة السفينة وقطرها.

وبرأينا وبعد التمهيص في هذا النص نجد أن القانون السوري اعتبر كل نفقات استثنائية بذلت عن قصد، واستناداً إلى أسباب معقولة للمحافظة على سلامة السفينة أو حمولتها من قبيل الخسائر البحرية المشتركة، وإذا ما نظرنا إلى مكافأة الإنقاذ لوجدنا أنها من قبيل النفقات الاستثنائية الضرورية والمعقولة التي يضطر الرّبان للالتزام بها مقابل إنقاذ السفينة و الحمولة من الخطر البحري الذي تتعرض له، وبالتالي يمكننا أن نعتبر مكافأة الإنقاذ من قبيل الخسائر البحرية المشتركة، كما أن نص المادة ٣٣٠ المذكور أعلاه عندما عدد الخسائر التي تعتبر بوجه خاص خسائر مشتركة ذكر من ضمنها نفقات مساعدة السفينة وقطرها وهذا ما يؤكد قولنا.

٣- المحكمة المختصة بنظر الدعوى:

لم تتضمن اتفاقية بروكسل بشأن المساعدة البحرية سنة ١٩١٠ أو اتفاقية لندن سنة ١٩٨٩ بشأن الإنقاذ البحري أي نص بخصوص المحكمة المختصة بنظر

الدعوى، الأمر الذي يتضمن تحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى طبقاً لقواعد الاختصاص في القانون واجب التطبيق على الدعوى^(١).

وقد نصت المادة ٣٢٧ من القانون التجارة البحرية السوري لعام ٢٠٠٦ على أنه "يقع باطلاً كل اتفاق يقضي باختصاص محكمة أجنبية بنظر الدعاوى الناشئة عن المساعدة والإنقاذ أو بإجراء التحكيم في هذه الدعاوى خارج الجمهورية العربية السورية وذلك إذا وقعت المساعدة والإنقاذ في المياه السورية وكانت كل من السفينة التي قامت بالمساعدة والإنقاذ والسفينة التي أنقذت تتمتع بالجنسية السورية".

وبالتالي ومن خلال هذا النص يتبين لنا أنه إذا تمت المساعدة أو الإنقاذ في المياه السورية، وكانت جنسية الأطراف _ السفينة المنقذة والسفينة المنقذة _ سورية، فإن الاختصاص في هذه الحالة ينعقد للمحاكم السورية، ويقع باطلاً كل اتفاق يقضي بخلاف ذلك.

بينما نصت المادة ٣١٦ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لعام ١٩٩٠ على أنه "يقع باطلاً كل اتفاق يقضي باختصاص محكمة أجنبية بنظر الدعاوى الناشئة عن الإنقاذ أو بإجراء التحكيم في هذه الدعاوى خارج جمهورية مصر العربية وذلك إذا وقع الإنقاذ في المياه المصرية وكانت كل من السفينة التي قامت بالإنقاذ، أو السفينة التي أنقذت تتمتع بالجنسية المصرية".

(١) د. أحمد بركات مصطفى، مرجع سابق، ص ١١٤.

وهنا نرى أن القانون المصري اشترط لانعقاد الاختصاص للمحاكم المصرية أن تكون إحدى السفينتين فقط، سواء التي قدمت الإنقاذ، أو التي تلقت الإنقاذ متمتعة بالجنسية المصرية، أي أنه بخلاف القانون السوري لم يشترط أن تكون كل من السفينتين متمتعة بالجنسية المصرية.

ومن جانبنا فإننا نميل لما نص عليه القانون السوري من عقد الاختصاص للمحاكم السورية بنظر الدعاوى المتعلقة بالإنقاذ البحري عندما يكون طرفي النزاع متمتعين بالجنسية العربية السورية ويكون الإنقاذ قد تم في المياه السورية، حيث أنه في مثل هذه الحالة ليس هناك أي مبرر لانعقاد الاختصاص لأي محكمة أخرى حيث أن جميع عناصر الدعوى سورية.

وإن كنت أؤيد ما اتجه إليه القانون السوري من عقد الاختصاص للمحاكم السورية في الحالة المذكورة أعلاه، إلا أنني لا اتفق معه فيما يتعلق بمسألة التحكيم، وكنت أفضل لو اقتصر الأمر على القضاء فقط دون التحكيم، حيث أن التحكيم نظام خاص يلجأ إليه الأطراف هرباً من تعقيدات القضاء وبطء إجراءاته، وكان من الأولى بنظري أن نترك للأطراف حريتهم في اختيار المحكم أو الهيئة التحكيمية التي ستفصل في النزاع القائم بينهم، فقد يكون لدى هؤلاء رغبة في حل نزاعهم هذا بواسطة محكمين خارج سوريا.

٤- تقادم الدعوى المطالبة:

تضمنت اتفاقية بروكسل بشأن المساعدة البحرية سنة ١٩١٠، واتفاقية لندن بشأن الإنقاذ البحري بشأن الإنقاذ البحري سنة ١٩٨٩، النص على تحديد مدة تقادم

دعوى المطالبة الناشئة عن الإنقاذ البحري بمدة سنتين، حيث نصت المادة ٢٣ من اتفاقية لندن سنة ١٩٨٩ على ما يلي:

"تتقدم دعوى المطالبة بالمبالغ المنصوص عليها في هذه الاتفاقية إذا لم يتخذ إجراء قضائي، أو تحكيمي خلال مدة سنتين، ويبدأ حساب السنتين من تاريخ انتهاء عمليات الإنقاذ".

وكذلك الأمر بالنسبة للقانون السوري حيث نصت المادة ٣٢٥ من قانون التجارة البحرية السوري لعام ٢٠٠٦ على ما يلي:

"يسقط بالتقدم حق الادعاء بالمطالبة بالمكافأة عن المساعدة والإنقاذ بمضي سنتين من تاريخ انتهاء هذه الأعمال".

ومن خلال هذه النصوص يتبين لنا أن دعوى المطالبة فيما يتعلق بالإنقاذ البحري تسقط بمضي سنتين من تاريخ انتهاء عملية الإنقاذ البحري.

٥- انقطاع ووقف التقدم:

تضمنت الاتفاقية الدولية للإنقاذ سنة ١٩٨٩ تحديد حالات انقطاع التقدم بإنذار يوجهه الدائن.

أما فيما يتعلق بوقف التقدم فقد تضمنت الاتفاقية حالات وقف التقدم بتعذر الحجز على السفينة المدعى عليها.

كما تضمنت الاتفاقية حكماً آخر وهو مد ميعاد التقدم ويكون ذلك بإخطار يقدم من المدين للدائن بأي وسيلة كانت، كما تضمنت الاتفاقية جواز رفع الدعوى بعد

مضي سنتين إذا كان القانون الداخلي ينص على مواعيد أخرى ورفعت الدعوى خلال هذه المواعيد^(١).

المطلب الثاني

تسوية النزاع باللجوء إلى التحكيم

يعد التحكيم البحري من أقدم الطرق لتسوية المنازعات البحرية إذ يرجع تاريخه إلى عصور روما القديمة^(٢)، ومع تطور استخدام الإنسان للبحر زادت المنازعات البحرية وزادت الحاجة إلى التحكيم كوسيلة لحل هذه المنازعات.

وفي هذا المطلب سوف نلقي الضوء أولاً على مفهوم التحكيم البحري، ثم ننتقل للحديث عن اللجوء إلى التحكيم كوسيلة لحل النزاع الناشئ عن الإنفاذ البحري.

أولاً- ماهية التحكيم البحري:

يعتبر التحكيم البحري وسيلة من وسائل حل المنازعات الناشئة عن الاستغلال البحري، ويتميز التحكيم البحري عن القضاء بالسرعة، والسرية، وقلة التكاليف، والتحرر من القيود المفروضة في بعض المحاكم مثل المرافعة أمام المحكمة في درجة معينة، والتي يجب أن يكون المحامي مقبولاً أمام هذه الدرجة من درجات التقاضي، وتتعدد صور التحكيم البحري وسنبدأ بالتحكيم المؤسس ثم ننتقل إلى التحكيم الحر.

(١) المادة ٢٣ الفقرة ٣ من الاتفاقية الدولية للإنفاذ البحري سنة ١٩٨٩.

(٢) د. عاطف الفقي، التحكيم في المنازعات البحرية، رسالة دكتوراه، سنة ١٩٩٥، ص ١.

١- التحكيم البحري المؤسس:

وهو التحكيم الذي تتولى إدارته كاملة هيئة، أو مؤسسة، أو غرفة للتحكيم تكون متخصصة في التحكيم، وتتولى التحكيم من أوله إلى آخره، بدءاً من تلقي طلب اللجوء إلى التحكيم من ذوي الشأن إلى تعيين المحكمين، ومن ثم وضع القواعد واللوائح التي تنظم العملية التحكيمية من الناحية الإجرائية، وتحديد القانون الواجب التطبيق على النزاع، وبالتالي يمكننا تعريف التحكيم البحري المؤسس بأنه "ذلك النوع من التحكيم الذي يتفق فيه الأطراف على إحالة المنازعات التي نشأت بينهم فعلاً، أو المنازعات التي ممكن أن تنشأ بينهم إلى التحكيم أمام إحدى مؤسسات التحكيم، والتي تنظم التحكيم إدارياً وإجرائياً وقانونياً بدءاً من تلقي طلب التحكيم وحتى صدور حكم نهائي في النزاع المعروض"^(١).

ولأهمية التحكيم البحري المؤسس أنشأت هيئات تحكيم دائمة، وضعت لها قواعد إجرائية خاصة، وتنظيم إداري مستقل، ومن هذه الهيئات:

أ- هيئة اللويدز:

نشأت هيئة اللويدز سنة ١٧١٧ لتهيمن على الإشراف على الأنشطة البحرية عموماً، ومن بينها التأمين البحري، والفصل في المنازعات البحرية، ووضع النماذج الخاصة بالأنشطة البحرية مثل نماذج الإنقاذ، أو نماذج القطر البحري، أو تسوية الخسارات البحرية المشتركة وغير ذلك.

(١) د. إبراهيم الدسوقي، قواعد وإجراءات التحكيم وفقاً لنظام غرفة التجارة الدولية، مجلة الحقوق، العدد ١، كلية الحقوق، جامعة الكويت، ١٩٩٣، ص ٥٩-٦٢.

ب- المنظمة الدولية للتحكيم:

تتولى المنظمة الدولية للتحكيم البحري الإشراف على تطبيق لائحة التحكيم البحري التي وضعتها اللجنة البحرية الدولية، وغرفة التجارة الدولية.

ويتم تدخل المنظمة الدولية للتحكيم في العملية التحكيمية من نواح عدة، فهي تساعد الأطراف على تعيين المحكم، أو في تشكيل هيئة التحكيم، كما تفصل في عدد المحكمين عندما لا يتفق الأطراف مسبقاً على ذلك^(١).

٢- التحكيم البحري الحر:

بخلاف التحكيم البحري المؤسس الذي تهيمن فيه هيئة التحكيم على العملية التحكيمية من الناحية الإدارية، والإجرائية حتى صدور حكم نهائي في التحكيم البحري، فإن التحكيم البحري الحر يسيطر فيه الأطراف على العملية التحكيمية، من حيث اختيار المحكمين، وتحديد الإجراءات، والقانون الواجب التطبيق، وكيفية تنفيذ الحكم، وعليه يمكننا تعريف التحكيم البحري الحر بأنه "ذلك التحكيم الذي يتولى فيه الأطراف العملية التحكيمية من اختيار المحكمين، وتحديد القانون الواجب التطبيق، وإجراءات التحكيم، وكيفية تنفيذ الحكم"^(٢).

(١) د. عبد الحميد محمد الحوسني، مرجع سابق، ص ٦٢.

(٢) د. نبيل أنطاكي، التحكيم المؤسسي و اتفاقات التعاون بين مؤسسات التحكيم، ورقة عمل قدمت في ندوة الاتجاهات الحديثة في التشريعات العربية المنعقدة في الفترة ما بين ٢٨-٣٠ آب، ٢٠٠١ بدمشق سوريا، ص ٣.

وإذا كان الأطراف يهيمنون على إدارة العملية التحكيمية فإنهم قد يلجؤون إلى مركز تحكيمي معين يتولى الإشراف على تنفيذ ما اتفقوا عليه دون أن يكون تدخله مؤثراً على هذا الاتفاق، ومن هذه المراكز نذكر ما يلي:

أ - جمعية المحكمين البحرين الأمريكية:

أنشأت هذه الجمعية في عام ١٩٦٣، وهي جمعية لا تهدف إلى تحقيق الربح، وإنما تهدف إلى تمكين المشاركين في التحكيم البحري من الاستفادة من التحكيم البحري على أفضل وجه، من خلال وضع لائحة للتحكيم خاصة بها، وهذه اللائحة غير ملزمة للأطراف^(١).

ب - جمعية المحكمين البحرين في لندن:

أنشأت هذه الجمعية عام ١٩٦٠، حيث بدأت نشأتها كغرفة تحكيم، وتضم عدد من الأعضاء، والمحامين، والمستشارين القانونيين ومجهزي السفن وغيرهم. ولهذه الجمعية لائحة استرشاديه بالنسبة للأطراف طالبي التحكيم، كما تساعد الأطراف على اختيار المحكمين حيث تضم قائمة من المحكمين المدربين على أعلى مستوى، وتكون الهيمنة والإشراف للأطراف ذوي الشأن في إدارة العملية التحكيمية^(٢).

(١) د. عبد الحميد محمد الحوسني، التحكيم البحري وفقاً لقانون الإجراءات المدنية الإماراتي والقانون المصري والاتفاقيات الدولية، سنة ٢٠٠٧، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ص ٦٣-٦٤.

(٢) د. حمزة أحمد حداد، التحكيم بوجه عام واتجاهات قانون التحكيم الأردني، مرجع سابق، ص ٧.

ويتميز التحكيم البحري الحر عن التحكيم البحري المؤسس بميزات عدة نذكر منها^(١).

- سرعة التحكيم:

يتميز التحكيم البحري الحر بالسرعة، والتحرر من القيود التي يفرضها الروتين الإداري، وهذه الخاصية أهم ما يميز التحكيم البحري الحر والتي تتفق مع المعاملات التجارية بشكل عام ومع الاستغلال البحري بشكل خاص.

- سرية التحكيم:

من أهم العوامل التي تدعو الغالبية لتفضيل التحكيم البحري الحر سرية هذا التحكيم، وعدم علنيته، حيث لا يتم الإفصاح أو الإعلان عن النزاع إلا بموافقة ذوي الشأن.

- مرونة التحكيم:

يتشابه التحكيم البحري المؤسس مع القضاء من حيث التنظيم في سير العملية التحكيمية من تلقي الطلبات، وتحديد جلسة، وصدر حكم والاعلان بالحكم، والطعن فيه...الخ، والتي تشكل بدورها عقبات تقلل من سرعة الفصل في النزاع المعروض. وهو الأمر الذي لا نجده في التحكيم البحري الحر الذي يتميز بالمرونة سواء من حيث تحديد الأطراف أو الإجراءات اللازمة.

(١) د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص ١١٣-١١٥.

- تكلفة التحكيم:

يعد التحكيم البحري الحر أقل كلفة من التحكيم البحري المؤسس الذي يضم بالإضافة إلى المحكمين المحامين، والمستشارين، والسكرتارية، وكل ذلك يمثل مصاريف إدارية إضافية يتحملها أطراف التحكيم.

ثانياً - اتفاق التحكيم:

يعد التحكيم الطريق الأسهل لحل المنازعات البحرية، ويتم اللجوء إلى التحكيم عن طريق اتفاق التحكيم، ويعرف اتفاق التحكيم بأنه "ذلك الاتفاق الذي يتضمن تسوية المنازعات الحالية أو المستقبلية بين الطرفين عن طريق التحكيم".

ويأخذ هذا الاتفاق أكثر من صورة فقد يكون اتفاق التحكيم في صورة مشاركة تحكيم، وهذه المشاركة تبرم بشكل مستقل عن العقد الأصلي، أو في صورة عقد يجب أن تتوفر فيه جميع الشروط الواجب توافرها في العقود من رضى ومحل وسبب، وهنا تشمل المشاركة المنازعات الحالية أو القائمة بين الطرفين.

وقد يكون اتفاق التحكيم في صورة شرط تحكيم ضمن شروط العقد نفسه، ويكون ذلك بالنسبة للمنازعات المستقبلية أو المحتملة^(١).

(١) د. محمود محمد هاشم، النظرية العامة في التحكيم في المواد المدنية والتجارية، سنة ١٩٩٠، دار الفكر العربي، مصر، ص ٧٩.

وقد استقر الرأي في كل من فرنسا، وإنجلترا، والولايات المتحدة الأمريكية على استقلال اتفاق التحكيم عن العقد الأصلي، فلا يتأثر اتفاق التحكيم بما يشوب العقد الأصلي من عيوب تعلقت بشروط صحة العقد، أو بالبطلان المطلق^(١).

ولابد أن تتوفر في اتفاق التحكيم الأركان العامة في العقود من تراض، ومحل، وسبب، وسنتعرض فيما يلي لركني التراضي والمحل، أما السبب نحيل بشأنه إلى القواعد العامة.

١ - التراضي:

وهو تطابق إرادتين متقابلتين على إحداث الأثر القانوني المتفق عليه. ويتم التعبير عن الإرادتين بالنسبة لاتفاق التحكيم صراحة، حيث لا يجوز التعبير الضمني، كما أن أغلب التشريعات الداخلية والاتفاقيات الدولية تشترط أن يكون اتفاق التحكيم مكتوباً، وفيما يتعلق بالرضا يثور تساؤل حول الأهلية الواجب توافرها لانعقاد اتفاق التحكيم، وسلطة الربان في الاتفاق على التحكيم، وهذا ما سنتحدث عنه هنا.

أ - الأهلية الواجب توافرها:

يجوز لكل من بلغ السن القانونية وكامل العقل أن يبرم اتفاق التحكيم، كما يخضع اتفاق التحكيم للشروط والقواعد العامة في العقود، حيث يجب أن تكون الإرادة سليمة لا يشوبها خطأ أو تدليس أو إكراه وإلا أصبح هذه الاتفاق قابلاً للإبطال من قبل من شاب العيب إرادته.

(١) د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص ١٢٨.

أما فيما يتعلق بأهلية الدولية في إبرام مثل هذا الاتفاق، فإن ممارسة الدولة للنشاط التجاري يجعلها على قدم المساواة مع أشخاص القانون الخاص، خاصة في اللجوء إلى التحكيم، وبالتالي ليس للدولة في هذه الحالة الاحتجاج بحصانتها القضائية^(١). ونرى أن هذا يتفق مع طبيعة العلاقات التجارية وما تحتاجه من سرعة ومرونة، والتي تتطلب أيضاً بالضرورة الثقة المتبادلة بين الأطراف

ب - سلطة الربان في إبرام اتفاق التحكيم:

يعد الربان ممثلاً قانونياً عن مستغل السفينة، وأصحاب البضائع في إبرام عقد الإنقاذ، ولكن يثور تساؤل حول سلطته القانونية في إبرام اتفاق التحكيم؟

ذهب رأي في الفقه إلى أن الربان لا يكون له الحق في إبرام اتفاق التحكيم إلا بتفويض أو توكيل خاص^(٢).

لكننا نرى أن اتفاق التحكيم قد يكون شرط من شروط عقد الإنقاذ الأصلي، ففي مثل هذه الحالة لا يكون هناك قدرة أو وقت للاتصال بمستغل السفينة مع وجود الخطر الذي تتعرض له السفينة، فإذا لم يكن للربان سلطة في إبرام مثل هذا الاتفاق فإن ذلك قد يؤدي إلى عرقلة أو تأخير الاتفاق على عقد الإنقاذ الأصلي مما قد يكون له نتائج سلبية على السفينة والشحنة، وبالتالي نعتقد أن الوكالة القانونية الممنوحة للربان في أداء عمله هي التي تعطيه الأهلية القانونية لإبرام اتفاق التحكيم.

(١) المرجع السابق، ص ١٧١.

(٢) د. سامية راشد، التحكيم في العلاقات الدولية الخاصة، طبعة ١٩٨٤، ص ١٥٦.

ج- التحكيم بالإحالة:

نود الإشارة إلى أن التحكيم بالإحالة لا يتصور إلا في حالة شرط التحكيم، ولا يمكن تصوره في حالة مشاركة التحكيم، ويتضمن التحكيم بالإحالة عدم وجود شرط التحكيم في العقد الأصلي، وإنما يتضمن هذا العقد الإحالة إلى الاتفاق على التحكيم المنصوص عليه بصفة أصلية في عقد آخر.

٢- المحل في اتفاق التحكيم:

سبقت الإشارة إلى أن اتفاق التحكيم يخضع لما تخضع له العقود من أحكام، وفيما يتعلق بمحل اتفاق التحكيم فيجب أن تتوفر فيه الشروط الواجب توافرها في المحل بشكل عام، حيث يجب أن يكون هذا المحل موجوداً أو قابلاً للوجود، كما يجب أن يكون معيناً أو قابلاً للتعين، وألا يكون مخالفاً للنظام العام والآداب العامة.

ومحل اتفاق التحكيم هو النزاعات الناشئة عن العقد، أو التي ستنشأ عن العقد، ويشترط أن يتم تحديدها، دون أن يكون الشرط عاماً لأي منازعات تنشأ بين الطرفين^(١).

وإذا ما توفرت أركان اتفاق التحكيم على النحو المبين أعلاه فإنه يترتب آثاره، ومن أهم هذه الآثار عدم جواز نظر الدعوى أمام القضاء الموضوعي فقط، أما القضاء

(١) DAVID (R), op-cit, p 256.

المستعجل فلا يمنع وجود مثل هذا الاتفاق من اتخاذ التدابير الوقائية، ومنها إصدار أمر وقتي بالحجز التحفظي^(١).

(١) د. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص ٣٤١-٣٤٢.

الخاتمة:

بعد عرضنا لموضوع الإنقاذ البحري بأنواعه المختلفة من إنقاذ الأشخاص المعرضين للخطر في البحر، إلى إنقاذ السفن والبضائع والأموال، وكذلك الإنقاذ المقدم تفادياً للأضرار التي قد تلحق بالبيئة البحرية، يتبين لنا أن الإنقاذ البحري ليس نظاماً حديث العهد إذا صح التعبير، وإنما يرجع في تاريخه إلى العصور الوسطى، حيث وردت بعض الأحكام المتعلقة بالإنقاذ البحري في قانون "رودس" في الفترة ما بين ٨٠٠ إلى ٦٠٠ قبل الميلاد، ونظراً لأهمية الإنقاذ البحري سواء على الصعيد الإنساني أو على صعيد التجارة الدولية لاقى هذا الموضوع اهتماماً دولياً كبيراً، وأبرمت من أجله العديد من الاتفاقيات الدولية كان أولها الاتفاقية الدولية بشأن المساعدة البحرية التي أبرمت في بروكسل في عام ١٩١٠، والاتفاقية الدولية لمنع التصادم لعام ١٩١٠، كما أبرمت في عام ١٩٨٩ اتفاقية أخرى بشأن الإنقاذ البحري والتي تعرف باتفاقية لندن، ولم يقف الاهتمام بموضوع الإنقاذ البحري عند هذا الحد بل شغل هذا الموضوع أيضاً اهتمام المنظمات والهيئات الدولية المختلفة، حيث تم إنشاء الاتحاد الدولي للإنقاذ البحري والذي يعد الهيئة الدولية ذات الإشراف على الإنقاذ البحري.

وكما ذكرنا في بحثنا هذا فإن الإنقاذ البحري يخلط بطبيعته بين الطابع الإنساني والواجب القانوني، ولعل هذا الاختلاط هو الذي خلق مشكلة في تفسير الطبيعة القانونية للعلاقة التي تنشأ عن الإنقاذ البحري، فهذه العلاقة قد تبدو للوهلة الأولى علاقة عقدية تبدأ باستغاثة السفينة أو الأموال المعرضة للخطر وتنتهي بانتهاء خدمات الإنقاذ التي تقدمها السفينة التي استجابت لهذا النداء ، إلا أن الإنقاذ وكما

ذكرنا سابقاً قد يقدم لأموال مهجورة أو متروكة ففي مثل هذه الحالات لا يمكننا تفسير العلاقة بأنها عقد، لعدم وجود الممثل القانوني لهذه الأموال الذي يتولى التعبير عن إرادتها وإبرام العقد باسمها، كما أن الإنقاذ البحري في بعض حالاته أيضاً يقدم استجابة لنص القانون سواء في الاتفاقيات الدولية أو في التشريعات الداخلية، حيث تفرض هذه النصوص على ربانة السفن تقديم المساعدة للسفن في حالة التصادم كما تفرض عليهم أيضاً تقديم خدمات الإنقاذ لأي شخص وجد في البحر معرضاً لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء، ففي مثل هذه الحالات لا يمكننا القول بوجود عقد لانتهاء الإرادة مع وجود مثل هذا الالتزام الذي يفرضه القانون، أضف إلى ذلك أن المنقذ في هاتين الحالتين لا يمكنه المطالبة بمكافأة إنقاذ وإن كنا نتحفظ على ذلك بعض الشيء، ونرى أنه من المستحسن إعطاء المنقذ الحق في الحصول على مكافأة معقولة في حالة تقديم خدمات الإنقاذ للأشخاص المعرضين للخطر في البحر، وذلك لتشجيع المنقذين على تقديم مثل هذه الخدمات، حيث أن حرمان هؤلاء من حق الحصول على مكافأة الإنقاذ بحجة أن الأرواح لا تقدر بثمن من شأنه تقليل فرص تقديم خدمات الإنقاذ لمثل هؤلاء الأشخاص الذين هم بأمرس الحاجة إليها طالما أن المنقذ في هذه الحالة سيبدل جهد دون الحصول على أي مقابل، وإذا كان المانع من تقرير هذا الحق هو عدم القدرة على تحديد قيمة هذه المكافأة فمن السهل جداً تقديرها جزافاً أو وفقاً لظروف كل دعوى على حدة.

كما ذكرنا أيضاً في هذا البحث أن أحد أهم شروط استحقاق المنقذ لمكافأة الإنقاذ هو عدم وجود التزام سابق بين مقدم خدمات الإنقاذ ومن قدمت له هذه الخدمات ناتج عن وجود عقد سابق بينهما كعقد العمل أو القطر أو الإرشاد، وقلنا أن

الخدمات التي يقدمها هؤلاء لا تعتبر إنقاذاً بحرياً إلا عندما تكون الخدمات المقدمة خدمات استثنائية تخرج عن نطاق التنفيذ العادي للالتزام الذي يفرضه العقد الأصلي.

كما يعتبر عدم وجود معارضة ممن قدمت لهم خدمات الإنقاذ من الشروط الهامة والأساسية لحصول المنقذ مكافأة الإنقاذ، ولكن يشترط لذلك أن تكون هذه المعارضة مبنية على أسباب معقولة، وبالتالي إذا كان الرفض لا يستند إلى أسباب معقولة فعندها يمكن تقديم خدمات الإنقاذ رغم وجود هذه المعارضة ويستحق المنقذ مكافأة إنقاذ عن الخدمات التي قدمها في هذه الحالة، وهذا الحكم الخاص بالإنقاذ البحري، أي تقديم الخدمات رغم وجود معارضة من قبل متلقي الخدمات، يبعد الإنقاذ عن فكرة العقد ويقربه أكثر من فكرة الالتزام القانوني.

كما تحدثنا أيضاً عن تحقيق النتيجة المفيدة كشرط للحصول على مكافأة الإنقاذ، ورأينا كيف كان يفسر مفهوم النتيجة المفيدة في بادئ الأمر تفسيراً ضيقاً من شأنه أن يحرم المنقذ في كثير من الحالات من حقه في الحصول على المكافأة، حيث كان يقتصر هذا المفهوم على نجاح المنقذ في إيصال الأموال المنقذة إلى مالكيها في ميناء وصوله فقط، وقد أدى هذا التفسير الضيق لمفهوم النتيجة المفيدة إلى إحجام المنقذين عن تقديم خدماتهم في الحالات التي لا يجدون فيها جدوى من نجاح عملية الإنقاذ، وبقي الأمر على هذا الحال إلى أن جاءت الاتفاقية الدولية الخاصة بالإنقاذ البحري المبرمة في لندن عام ١٩٨٩ بأحكام جديدة من شأنها تشجيع المنقذين على تقديم خدماتهم، فلم يعد تحقيق مفهوم النتيجة المفيدة وبالتالي استحقاق مكافأة الإنقاذ مقتصرًا على الوصول بالأموال المنقذة إلى مالكيها في مكان

وصوله، وإنما أصبح مجرد وصول هذه الأموال إلى مكان آمن أو مكان التجاء يعتبر نتيجة مفيدة يستحق عنها مكافأة إنقاذ.

كما تضمنت هذه الاتفاقية أيضاً أحكاماً من شأنها المحافظة على سلامة البيئة البحرية من التلوث من جهة، وتوسيع مفهوم تحقيق النتيجة المفيدة من جهة أخرى، حيث أقرت هذه الاتفاقية بحق المنقذ بالحصول على ما يسمى بالتعويض الخاص في الحالات التي لا يحصل فيها على مكافأة إنقاذ، حيث نصت هذه الاتفاقية على حق المنقذ في استرداد النفقات والمصروفات التي أنفقها لتقديم خدمات الإنقاذ، وذلك عندما تكون السفينة تشكل بذاتها أو بالبضائع التي تحملها خطراً على البيئة البحرية، ويمكن زيادة هذا التعويض بنسبة تصل إلى ٣٠ % من قيمة المصروفات إذا تمكن هذا المنقذ من منع أضرار التلوث أو الحد منها، من كما يجوز للمحكمة أن تزيد هذا التعويض بنسبة تصل إلى ١٠٠ % من المصروفات المذكورة.

التوصيات:

- تعديل نص الاتفاقية الدولية الخاصة بالإنقاذ البحري سنة ١٩٨٩، وكذلك نص قانون التجارة البحرية السوري، بتقرير مكافأة إنقاذ في حالة إنقاذ الأرواح كما فعل المشرع المصري.

- فرض التضامن بين المدينين بمكافأة الإنقاذ الأمر الذي من شأنه أن يسهل حصول المنقذ على مكافأة الإنقاذ المقررة له، بحيث يصبح له حق الرجوع على أي من المدينين بدينه كاملاً، مع الاحتفاظ طبعاً بحق من سدد الدين بالرجوع على باقي المدين بما يتجاوز حصته من هذا الدين.

- تعديل نص القانون السوري فيما يتعلق ببطلان أي اتفاق يتضمن إجراء التحكيم خارج سوريا فيما يتعلق بالدعاوى الناتجة عن إنقاذ حصل في المياه السورية، وكانت كل من السفينة التي قامت بالإنقاذ والسفينة التي أنقذت سورية، وجعل البطلان مقتصرًا فقط على الاتفاق الذي يتضمن اختصاص محكمة أجنبية بالنظر في مثل هذه الدعاوى، وذلك ليبقى التحكيم نظام حر يمكن للأفراد اللجوء له إذا ما أرادوا الهروب من تعقيدات القضاء وبطء إجراءاته.

- تعديل القانون السوري بحيث يتبنى صراحة الأحكام الجديدة التي جاءت بها نماذج الإنقاذ الصادرة عن هيئة اللويدز، والاتفاقية الدولية بشأن الإنقاذ البحري عام ١٩٨٩، والتي تتضمن حصول المنقذ على تعويض خاص يغطي النفقات والمصروفات التي أنفقها في سبيل إنقاذ السفن التي تشكل بذاتها أو بما تحمله على ظهرها خطراً على البيئة البحرية، وذلك في الحالات التي لا يحصل فيها المنقذ على مكافأة إنقاذ، مع إمكانية زيادة هذا التعويض بنسبة معينة.

- إنشاء صندوق دولي للإنقاذ يتضمن حصول المنقذ على مكافأة أو تعويض يقدر وفقاً لظروف الحال، وذلك في الحالات التي لا يحصل فيها المنقذ على مكافأة إنقاذ أو تعويض خاص لعدم توفر الشروط المطلوبة لذلك.

- العمل على تخفيف مسؤولية المنقذ التقصيرية التي تنتج عن الأضرار التي يلحقها بالغير أثناء تنفيذه لعملية الإنقاذ.

قائمة المراجع:

أولاً- المراجع العربية:

١- الكتب:

- د. أحمد بركات مصطفى، مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري، طبعة ١٩٩٨.
- د. أحمد حسني، الحوادث البحرية التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف بالإسكندرية.
- د. أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع، طبعة ١٩٨٠، منشأة المعارف بالإسكندرية.
- الجوهري، الصحاح، الطبعة الرابعة، الجزء ٢.
- الزبيدي، تاج العروس من جواهر القاموس، الجزء ٩.
- د. السنهوري، القانون البحري، طبعة ١٩٩٣.
- د. السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني مصادر الالتزام، الجزء الأول.
- د. بهجت قايد، الوسيط في شرح القانون البحري، الجزء الأول.
- د. رضا السيد عبد الحميد، المساعدة البحرية، طبعة ١٩٩٤.
- د. رفعت فخري، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد، طبعة ١٩٩٢.
- د. سامية راشد، التحكيم في العلاقات الدولية الخاصة، طبعة ١٩٨٤.
- د. سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، طبعة ١٩٧٠.
- د. عادل المقدادي، القانون البحري، طبعة ٢٠٠٢.

- د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مكافأة الإنقاذ البحري دراسة مقارنة، طبعة ١٩٩٧.
- د. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، طبعة ١٩٩٨.
- د. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، طبعة ٢٠٠٧.
- د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، طبعة ١٩٧٥.
- د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، طبعة ١٩٨٧.
- د. علي جمال الدين عوض، الوجيز، طبعة ١٩٥٦.
- د. علي جمال الدين عوض، خطابات الضمان المصرفية، طبعة ١٩٩١.
- د. علي يونس، أصول القانون البحري، طبعة ١٩٩٧.
- د. كمال حمدي، القانون البحري، طبعة ٢٠٠٠.
- ريان محمد طلال الشواربي وريان صلاح صالح، التصادم البحري، طبعة ١٩٩٦.
- د. محمد كمال ملش، محاضرات عن مبادئ التشريع البحري جامعة الدول العربية سنة ١٩٥٨-١٩٥٩.
- د. مصطفى عبد الحميد عدوى، طبعة ٢٠٠٧-٢٠٠٨.
- د. مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، طبعة ١٩٧٤.

٢- الرسائل:

- د. حسين فتحي، المساعدة البحرية، رسالة دكتوراه، سنة ١٩٨٦.
- د. سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، رسالة دكتوراه، سنة ١٩٦٦.
- د. عاطف محمد الفقي، التحكيم في المنازعات البحرية، رسالة دكتوراه، جامعة المنوفية، سنة ١٩٩٥.
- د. محمد سيد الفقي، التلوث البحري بالنزيت، رسالة دكتوراه، سنة ١٩٩٥.

٣- الاتفاقيات الدولية والقوانين:

- الاتفاقية الدولية لمنع التصادم لعام ١٩١٠، والمعدلة عام ١٩٧٢.
- اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ بشأن المساعدة البحرية.
- اتفاقية لندن لعام ١٩٨٩ بشأن الإنقاذ البحري.
- اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ بشأن تحديد المسؤولية المدنية عن الديون البحرية.
- قانون التجارة البحرية الانجليزي لعام ١٩٩٥.
- قانون التجارة البحرية السوري لعام ٢٠٠٦.
- قانون التجارة البحرية المصري لعام ١٩٩٠.

ثانياً- المراجع الأجنبية:

- Essay about the development of salvage law "from ST. clair marine salvage towing and salvage".
- Brice on maritime law of salvage 4th.ED 2003 LONDON SWEET AND Maxwell.
- Francis d. Rose Kennedy and rose the law of salvage Ed 2002.
- Geoffred Brice: maritime law of salvage, London sweet and Maxwell, 1999.
- Mark A. Wider essay about the application of the law of salvage and the law of finding to sunken shipwreck discoveries.
- marsh: lecture about salvage without date.
- Richard Hope: the need for national maritime salvage policy in the view of the terrorist threat & hurricane lesson learned.

الفهرس:

١	مقدمة
١١	الفصل الأول
١١	مفهوم الإنقاذ البحري
١١	المبحث الأول
١١	التعريف بالإنقاذ البحري
١٢	المطلب الأول
١٢	تعريف الإنقاذ البحري
١٨	المطلب الثاني
١٨	خصائص الإنقاذ البحري
٢٣	المطلب الثالث
٢٣	نطاق الإنقاذ البحري
٢٩	المطلب الرابع
٢٩	الطبيعة القانونية للإنقاذ البحري
٣٥	المبحث الثاني
٣٥	أركان الإنقاذ البحري وأطرافه
٣٥	المطلب الأول
٣٥	أركان الإنقاذ البحري
٥٨	المطلب الثاني
٥٨	أطراف الإنقاذ البحري
٧٣	المبحث الثالث

٧٣	عقد الإنقاذ البحري
٧٤	المطلب الأول
٧٤	أركان عقد الإنقاذ
٨٥	المطلب الثاني
٨٥	عقد الإنقاذ الفرعي
٨٧	المطلب الثالث
٨٧	انقضاء عقد الإنقاذ البحري
٩١	الفصل الثاني
٩١	آثار الإنقاذ البحري
٩٣	المبحث الأول
٩٣	التزامات الأطراف ومسؤوليتهم
٩٣	المطلب الأول
٩٣	التزامات الأطراف
١٠٢	المطلب الثاني
١٠٢	مسؤولية مقدم الإنقاذ
١٠٩	المبحث الثاني
١٠٩	مكافأة الإنقاذ
١١٠	المطلب الأول
١١٠	أسس تقدير مكافأة الإنقاذ وكيفية توزيعها
١١٨	المطلب الثاني
١١٨	شروط استحقاق مكافأة الإنقاذ
١٣٤	المطلب الثالث
١٣٤	ضمانات الوفاء بمكافأة الإنقاذ

المبحث الثالث	١٤٣
تسوية النزاعات الناشئة عن عملية الإنقاذ	١٤٣
المطلب الأول	١٤٣
التسوية الودية والقضائية	١٤٣
المطلب الثاني	١٥٢
تسوية النزاع باللجوء إلى التحكيم	١٥٢

الخاتمة ١٦٣

قائمة المراجع ١٦٩

الفهرس ١٧٣

