

الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري

♦ بسعيد مراد

مقدمة:

نظرا لثبوت تقاعس ربابنة السفن عن القيام بإنقاذ السفن التي تتعرض للخطر مما أدى إلى كثرة الخسائر في السفن البحرية بما تحمله من أموال وأشخاص) لأن الإنقاذ البحري كان مجرد التزام أدبي لا يتعرض من يخل به إلى جزاء قانوني¹ الأمر الذي دعا الدول إلى التفكير في تحويل الالتزام بالإنقاذ من مجرد التزام أدبي إلى التزام قانوني تفرضه التشريعات² و المعاهدات الدولية، وكانت اتفاقية بروكسل للتصادم البحري لسنة 1910 من أول الاتفاقيات التي فرضت الالتزام بالإنقاذ على رجال البحر في حالة التصادم بين السفن ثم تلتها اتفاقية بروكسل للمساعدة والإنقاذ البحري المبرمة سنة 1910³. كما وضعت الاتفاقية الدولية لإنقاذ البحري لعام 1989⁴ والتي دخلت حيز التنفيذ في

♦ - أستاذ محاضر "ب" بكلية الحقوق و العلوم السياسية - جامعة تلمسان

¹ - René RODIERE, Traité général de droit maritime, Evénement de mer, 1972, n° 138 et s.

² - تناول المشرع البحري الجزائري الإسعاف البحري في القسم الثالث من الفصل الرابع من الباب الأول، المواد 332 إلى 357 من القانون البحري.

³ - انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد في مجال المساعدة و الإنقاذ بروكسل في 23 سبتمبر 1910) بمقتضى المرسوم رقم 70/64 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 29 المؤرخة في 1964/04/07.

⁴ - مرسوم رئاسي رقم 385 - 11 مؤرخ في 23 نوفمبر سنة 2011 يتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 التي حررت بلندن في 28 أبريل سنة 1989. الجريدة الرسمية رقم 64 المؤرخة في 2011/11/27.

1996/7/14 تعديلا لاتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحري
الموقعة عام 1910.

لذا يكون التساؤل حول: الأساس القانوني لمكافأة الإنقاذ؟ وما شروط استحقاقها، وكيف يتم تحديدها وتوزيعها والوفاء بها. هذا ما سنعالجه في هذه الدراسة مع إشارة إلى الاتفاقيات الدولية المنظمة للموضوع.

المبحث الأول: تعريف الإنقاذ البحري و شروطه

يقصد بالإنقاذ البحري أو المساعدة في البحر assistance en mer المعونة التي تقدمها سفينة لأخرى تتعرض لخطر الهلاك وهذا ما تضمنه المادة 332 مئة القانون البحري بنصها أنه يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية، بدون الأخذ في الاعتبار المياه التي جرت فيها النجدة. ويلزم أن تقدم المعونة للسفينة أو حمولتها والأشخاص الموجودين على ظهرها، وعلى هذا لا يعد من المساعدة انتشال حطام السفن والبضائع¹.

غير أن المساعدة قد تأخذ صور أخرى كأن تسيير السفينة المساعدة أمام السفينة التي تطلب المساعدة، أو تأخذ بعضا من بضائعها لتخفيف حمولتها.

فيتعين على كل ربان سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر ويوشك على الهلاك وذلك بدون أن يعرض سفينته وطاقمه ومسافريه لخطر جدي.

¹- Mohammed BENAMAR, Assistance et sauvetage maritime en droit algérien, revue maghrébine de droit, n° 5, Tunis, 1997, p.15-21.

وهو نفس الالتزام الذي تضمنه المادة 11 من معاهدة بروكسل للمساعدة و الإنقاذ لسنة 1910 وجوب تقديم المساعدة لكل شخص يوجد في البحر تحت خطر الهلاك حتى ولو كان من الأعداء .

بل ويسأل الربان شخصيا عند الإخلال بالالتزام بالإنقاذ بحيث لا يعد مخالفة لعقد النقل، أي تغيير للطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك¹، فعملية الإنقاذ في البحر هي التزام قانوني² ويرتّب مساءلة الربان جنائيا، حيث تنص المادة 485 من القانون البحري على أنه "يعاقب بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 200000 دج أو بإحدى العقوبتين كل ربان باستطاعته أن يقدم المساعدة لكل شخص عثر عليه في حالة خطر الضياع أو الموت في البحر، دون تعريض أعضاء طاقمه والمسافرين إلى الخطر ولم يفعل.

وإذا توفي الشخص الذي عثر عليه بسبب عدم تنفيذ الالتزام المشار إليه، تكون العقوبة بالسجن من خمس سنوات إلى عشر سنوات وبغرامة مالية من 50000 دج إلى 200000 دج."

يتضح من التعريف السابق أنه يشترط لكي يتحقق الإنقاذ البحري توافر شرطين:

¹ - تنص المادة 2/775 من القانون البحري على أنه "ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، ولا يعد الناقل مسؤولا عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك".

² - تحول هذا الالتزام الأدبي إلى التزام قانوني في التشريعات الدولية مثل المادة 11 من اتفاقية بروكسل المتعلقة بالمساعدة وإنقاذ لعام 1910 ومثل المادة 8 من اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري. أنظر: - بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2009، ص 200

الشرط الأول: أن تتم خدمة الإنقاذ من سفينة إلى أخرى أو من سفينة إلى إحدى مراكب الملاحة الداخلية أو العكس وعلى ذلك لا يعد إنقاذا بحريا الإنقاذ الذي يتم بين سفينتين من سفن الملاحة الداخلية حتى ولو تم في البحر.

والسفينة في مفهوم الإنقاذ لها معنى أوسع من مفهومها القانوني بالمعنى الدقيق¹، فالسفينة بصدد تطبيق قواعد الإنقاذ البحري يقصد بها السفن و مراكب الملاحة الداخلية، بل اعتبر القانون البحري (المادة 333 ق.بحري) كل عائمة سفينة بحرية أو مركب ملاحة داخلية حيث تشبه الآلات العائمة إما بالسفن البحرية أو ببواخر الملاحة الداخلية بخصوص تطبيق قواعد الإسعاف البحري وتطبق هذه القواعد أيضا على سفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ والسفن المخصصة لمصلحة عمومية².

الشرط الثاني: أن يكون هناك خطرا يهدد السفينة بالهلاك، فوجود الخطر أمر ضروري ولا يشترط في الخطر أن يكون حالا بل يكفي أن يكون وشيك الوقوع أو محتملا حتى تكون السفينة في حاجة إلى إنقاذ (مثلا تعطل المحركات قد لا يكون خطرا حالا إذا كان البحر هادئ ولكنه يعتبر خطر محتمل الوقوع وذلك بسبب احتمال حدوث عواصف شديدة تؤدي إلى تحطم السفينة). فوجود الخطر هو المعيار الجوهرى الذي يميز خدمة الإنقاذ عن خدمات القطر والإرشاد³، والتميز بين القطر والإنقاذ مهم لأن القطر يتم وفقا لعقد إيجار

¹ - تنص المادة 13 من القانون البحري الجزائري على انه " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية او آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

² - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية 2006 ، الصفحة 425 البند 492.

³ - Mohammed BENAMAR, Le pilotage maritime en droit algérien, DMF, 2008, n° 694.

الخدمات ويحدد فيه المقابل بالساعة¹ وذلك على عكس الإنقاذ الذي هو اتفاق ذو طبيعة خاصة يخول السفينة التي تقوم بالمساعدة مكافأة تزيد كثيرا عن أجر القطر (لأنها مكافأة عن جهود استثنائية تحدد وفقا لأسس مختلفة سوف نشير إليها فيما بعد) المشرع الجزائري في المادة 339 من القانون البحري نص على أنه ليس للسفينة القاطرة الحق في مكافأة الإسعاف للسفينة المقطورة إلا إذا قامت بخدمات استثنائية لا تعتبر كإتمام لعقد القطر.

المبحث الثاني: مكافأة الإنقاذ *La rémunération d'assistance*

ينشئ إنقاذ السفن وحمولتها حقا في المكافأة لصالح السفينة التي قامت به. ولا يكفي القيام بأعمال الإنقاذ للحصول على المكافأة، بل لابد من نجاح المنقذ في مهمته حتى يحصل على هذه المكافأة، أيضا لا يكفي الاتفاق بين المنقذ و السفينة طالبة الإنقاذ لتقدير هذه المكافأة بشكل نهائي، فقد يكون هذا الاتفاق مبالغاً فيه أو لا يتم أصلا فيتدخل القضاء لتحديد المكافأة أو تعديلها بشكل عادل.

لذلك سوف نتناول في هذا المبحث وفي ثلاثة مطالب على الترتيب شروط استحقاق مكافأة الإنقاذ في مطلب أول ثم عناصر تقدير هذه المكافأة وتوزيعها والوفاء بها في مطلب ثاني وأخيرا في المطلب الثالث تقادم دعوى الإنقاذ.

¹ - Fatima BOUKHATMI, Les auxiliaires du transport maritime en droit algérien, DMF, 03-2008 N°690

المطلب الأول: شروط استحقاق مكافأة الإنقاذ:

لا تستحق السفينة المنقذة مكافأة عن عملها إلا إذا توافرت الشروط القانونية للإنقاذ التي سبقت الإشارة إليها، وهي أن يتم بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحية داخلية وأن تكون السفينة التي أنقذت في حالة خطر¹.

فمن حيث المبدأ ينشأ عن المساعدة البحرية أو الإنقاذ حقا في المكافأة لصالح من قام بها، سواء كانت إلزامية (إذا تعلق الأمر بمساعدة في حالة التصادم أو إنقاذ أشخاص) أو اختيارية (إذا تعلق الأمر بمساعدة السفينة ذاتها وحمولتها)، ولا تستحق المكافأة إلا إذا توافرت الشروط التالية:

أولاً: تحقق النتيجة المفيدة:

يترتب على كل إسعاف مثمر أداء مكافأة عادلة سواء بالنسبة لإنقاذ الحمولة أو ثمن الرحلة، غير أنه لا تدفع المكافأة إذا بقيت عملية الإنقاذ بدون جدوى و يعبر عن هذا الشرط بالغة الانجليزية *no cure no pay* أي بدون إسعاف ليس هناك اجر ويعنى ذلك أن التزام المنقذ بالتزام بتحقيق نتيجة وليس التزام ببذل عناية كما أن عملية الإنقاذ عملية احتمالية فقد تنجح و قد تفشل فإذا نجحت حصلت سفينة الإنقاذ على المكافأة وإذا فشلت فهي لا تحصل على شيء . ولكن تحقيق النتيجة المفيدة لا يستلزم أن يكون الإنقاذ كاملا بل يمكن أن يكون جزئيا و مع ذلك يستحق المكافأة كإنقاذ البضائع أو الملحقات دون إنقاذ السفينة.

¹ - محمد بهجت عبد الله أمين ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية/ الجزء الثاني و الثالث، الطبعة الأولى 2004-2005 ، دار النهضة العربية القاهرة، ص 312، البند 400

ثانيا: قبول السفينة المعرضة للخطر لأعمال الإنقاذ:

تنص المادة الثالثة من معاهدة بروكسل على أن " الأشخاص الذين يشتركون في عملية الإغاثة على الرغم من رفض السفينة المغاثة رفضا صريحا ومعقولا لا يكون لهم أي أجر " .

فمن بين الحالات التي لا تستحق فيها المكافأة رفض السفينة المغاثة رفضا صريحا ومعقولا للمساعدة المعروضة عليها، إذ قد تسعى لدرء الخطر عنها بوسائلها الخاصة، أو لقبولها المساعدة من سفينة أخرى¹.

غير أن هذا الرفض لا يعد مقبولا إذا كانت السفينة قد أوشكت على الغرق، وتستحق المكافأة على المساعدة التي تقدم رغم معارضتها في هذه الحالة، ويكون لقاضي الموضوع عند الخلاف الفصل حول صعوبة المأزق الذي كانت تعاني منه السفينة الراضية لإنقاذ أو حول تقدير قيمة المكافأة المستحقة و له أن يستعين في ذلك برأي الخبراء²

غير أنه إذا قدمت المساعدة من سفينة حربية أو سفينة معدة لخدمة عامة فإن الدولة لا تستحق أية مكافأة عن هذه المساعدة، ذلك أن الدولة إنما تقوم بواجب عام عليها بمقتضى وظائفها، فيمتنع عليها أن تجني منه ربحا ماديا، على أن هذا لا يمنع الدولة من المطالبة بالمصروفات التي أنفقتها وتعويض الأضرار التي لحقت بها إن وجدت مع الأخذ في الاعتبار أنه إذا قدمت المساعدة من سفينة خاصة إلى سفينة حربية أو عامة استحققت المكافأة للسفينة الخاصة³.

¹ - 13 - طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، 2007، ص 199.

² - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية 2006 ، الصفحة 427 البند 496.

³ - Mohammed BENAMAR, L'action de la marine nationale algérienne dans le domaine de la navigation maritime, D M F, 1998, n°583.

ثالثاً: ألا تكون خدمة الإنقاذ تم تقديمها تنفيذاً لالتزام عقدي:

استلزمت كل من معاهدة بروكسل وكذلك القانون البحري الجزائري المستمد منها لاستحقاق مكافأة الإنقاذ عدم وجود علاقة عقدية سابقة بين السفينة التي تم إنقاذها وسفينة الإنقاذ . فلا تستحق المكافأة إذا تحمل شخص بمقتضى عقد ابرم قبل حلول الخطر الالتزام بتقديم مساعدته للسفينة في حالة الخطر، وعلى هذا لا يستحق أفراد الطاقم أية مكافأة إذا ساهموا في إنقاذ السفينة التي يعملون عليها، لأن هذا واجب عليهم بمقتضى عقد العمل الذي يربطهم بمجهز السفينة. كما لا يستحق المرشد مكافأة عن المساعدة التي يقدمها للسفينة التي يرشدها لأنه ملزم بذلك بمقتضى عقد الإرشاد¹.

ولا يكون للقاطرة الحق في أي مكافأة عن مساعدة السفينة التي تقطرها إلا إذا أدت تلك القاطرة خدمات استثنائية لا يمكن أن تعتبر تنفيذاً لعقد القطر، كقيام القاطرة بإطفاء حريق شب في السفينة المقطورة².

رابعاً: ألا يكون خطأ السفينة المنقذة هو السبب في لزوم الإنقاذ:

إذا تسببت السفينة المساعدة بخطئها في وضع السفينة المساعدة في حالة خطر، كما في حالة التصادم الناشئ عن الخطأ فإن المساعدة التي تقدم في هذه الحالة لا تستحق عنها أي مكافأة لأن السفينة المساعدة لم تفعل في هذه الحالة أكثر من إصلاح الضرر الناشئ عن خطئها أو التخفيف من آثاره.

¹ - تنص المادة 171 من القانون البحري على أن " الإرشاد هو المساعدة التي تقدم إلى الربانة من قبل مستخدمى الديوان الوطني المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والفرش في المياه الداخلية و الخروج منها " .

²- Paul CHAUVEAU, Sauvetage et remorquage devant les tribunaux français, R.T.D. Co 1965, p. 773

كذلك يجوز للقضاء أن يقضي بإلغاء المكافأة أو تخفيضها إذا تبين أن القائمين بالإنقاذ قد قاموا بارتكاب بعض الأفعال المشينة أثناء الإنقاذ كالسرقة أو إخفاء أشياء مسروقة أو غير ذلك من أعمال الغش¹.

خامسا: ألا ينصب الإنقاذ على رسائل البريد أيا كان نوعها:

تطبيقا للاتفاقيات الدولية قضت المادة 340 من القانون البحري بأنه لا تترتب أية مكافأة إسعاف عن الرسائل البريدية مهما كان نوعها.

المطلب الثاني: تقدير مكافأة الإنقاذ و الوفاء بها.

القاعدة هي أن يتم تحديد المكافأة بالاتفاق بين السفينة المنقذة و السفينة طالبة الإنقاذ ولكن إذا لم يتم هذا الاتفاق يتم تحديد المكافأة بمعرفة القاضي أو عن طريق التحكيم ونظرا للظروف التي تحيط بإبرام اتفاق الإنقاذ يجوز للمحكمة بناء على طلب احد الطرفين إبطال أو تعديل كل اتفاق إذا تبين أن شروطه ليست عادلة (المادة 344 ق. بحري). يتضح من هذا النص أن الاتفاق على مكافأة الإنقاذ ليس نهائيا أو باتا ، إنما هو قابل للمراجعة، إذ يجوز للطرفين المطالبة من المحكمة أو عن طريق التحكيم إبطال أو تعديل هذا الاتفاق لم يكن عادلا ، كأن يكون هناك تدليس من ربان السفينة المنقذة واقع على ربان السفينة طالبة الإنقاذ أو أن رضاه الربان كان معيبا لأنه تحت ضغط فهناك نوع من الإكراه².

¹ - تنص المادة 346 من القانون البحري على انه " تستطيع المحكمة تخفيض أو إلغاء المكافأة إذا اتضح لها أن القائمين بالإنقاذ قد جعلوا الإسعاف البحري ضروريا بخطئهم أو أصبحوا مذنبين بالسرقة والإخفاء أو أي عمل من الأعمال التدليسية الأخرى"

² - Martine Remond-Gouilloud, Droit maritime, 2^o édition, Pedone paris 1993, p.225.

- وعليه يبطل الاتفاق أو يجري تعديله في الحالات الآتية:
- إذا ابرم الاتفاق وقت الخطر وتحت تأثيره.
 - إذا كان رضاء أحد الطرفين قد شابته تدليس أو كتمان.
 - إذا كانت قيمة المكافأة مبالغاً فيها زيادة أو نقصاً بحيث لا تتناسب مع الخدمة المؤداة.

الفرع الأول: أسس تحديد مكافأة الإنقاذ:

تضمنت المادة 354 من القانون البحري الأسس التي يقوم عليها تقدير مكافأة الإنقاذ في حالة عدم اتفاق الطرفين على تحديد المكافأة .

وبالتالي يراعي القاضي في تحديد المكافأة الأسس الآتية:

- الفائدة التي حصلت،
- المجهودات التي بذلت،
- الخطر الذي كان يحيق بالسفينة التي تم إنقاذها،
- المدة المستغرقة لعملية الإنقاذ،
- المصروفات وأجور الطاقم الإضافية بسبب جهودهم في الإنقاذ،
- الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة المساعدة والأضرار البدنية التي لحقت بالطاقم،
- أخطار المسؤولية التي تعرض لها المنقذون قبل الغير أو قبل الشاحنين بسبب عملية الإنقاذ
- قيمة الأدوات التي استعملها المنقذون
- نوع الخدمة المخصصة لها السفينة (إذا كانت سفينة تجارية أم سفينة مخصصة للقيام بعمليات الإنقاذ والمساعدة)
- قيمت الأشياء التي أنقذت والحمولة وأجرة الرحلة

الفرع الثاني: توزيع مكافأة الإنقاذ

يتفق الطرفان على مقدار المكافأة فإذا لم يتفقا حددت المحكمة مقدارها و بنفس الكيفية نسبة توزيعها بين السفن التي اشتركت في عملية الإنقاذ وكذلك نسبة التوزيع بين مالك السفينة و ربانها و البحارة.

فوفقا للمادة 348 من القانون البحري توزع المكافأة التي تعود إلى السفينة من جراء عملية الإسعاف أو الإنقاذ مناصفة، بين مالك السفينة وطاقمها، بعد اقتطاع نفقات عملية الإنقاذ والمبلغ الذي يمثل استعمال الوسائل والعتاد وكذا المستخدمين المعينين للقيام بهذه العمليات. ويستفيد أعضاء الطاقم الذين تحلوا خلال عمليات الإنقاذ بالتزام و تفاني أو الذين تعرضوا إلى خطر من مكافأة إضافية.

وهذا هو النهج الذي اتبعته اتفاقية الإنقاذ لعام 1989 حيث تضمنت أحكاما تتعلق بمنح مكافأة الإنقاذ المعززة بأخذ مجهودات المنقذين لمنع أو تقليل الضرر البيئي في الاعتبار¹، فهي تقدم تعويضا خاصا يدفع للمنقذين إذا لم ينجحوا في الحصول على مكافأة الإنقاذ بالطريقة العادية. و يتكون هذا التعويض من نفقات المنقذ مضافا إليها نسبة 30% من تلك التكاليف في حالة خفض الضرر البيئي الذي يلحق بالإنسان و الحياة أو الموارد البحرية في المياه الساحلية أو الداخلية أو المناطق المجاورة لها، وذلك بالوصول به إلى الحد الأدنى أو منعه نتيجة مجهودات المنقذ².

¹ Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, Traité de droit maritime, L.G.D.J, 2006, p.341

² René. RODIÈRE et Emanuel DU PONTAVICE, Droit maritime, précis DALLOZ, 12ème édition 1997, p 462

مع الإشارة انه تستحق مكافأة الإنقاذ للسفن الشقيقة أي حتى ولو كانت السفينة التي تم إنقاذها مملوكة لنفس المالك مادامت تتوفر الشروط السابق ذكرها وتبرير ذلك أن السفينة تعتبر ثروة بحرية مستقلة بذاتها أضف إلى ذلك أن لبحارة السفينة المنقذة حق في المكافأة.

المطلب الثالث: دعوى المطالبة بمكافأة الإنقاذ و تقديمها:

ترفع دعوى المطالبة بالمكافأة من مالك السفينة التي قامت بمهمة الإنقاذ أو من ربانها على مالك السفينة التي تم إنقاذها، وإذا ترتب على إنقاذ السفينة إنقاذ الشحنة كان من حق مالك السفينة المنقذة مطالبة مالكي البضائع من الشاحنين و المرسل إليهم بالمشاركة في وفاء المكافأة باعتبارها من الخسارات المشتركة إذا توافرت شروطها .

وعليه تخضع النزاعات المتولدة عن عمليات الإسعاف إلى وفقا للمادة 354 من القانون البحري للقوانين الآتية:

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

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

3- قانون البلد الذي تحمل السفينة رايته، إذا كانت السفينة المسعفة والسفينة طالبة الإسعاف ترفعان نفس الولاية بغض النظر عن المياه التي حصل فيها الإسعاف.

كما يمكن للسفينة المسعفة (le navire assistante) و السفينة المسعفة (le navire assisté) والتتين لا تحملان نفس الجنسية أن تتفقا لإخضاع

نزاعهما المتولد عن عملية الإسعاف لقانون تحدده في عقدهما المتعلق بالإسعاف.

ولا يفوتنا أن نذكر أنه إذا كانت المكافآت المستحقة لإنقاذ تتمتع بامتياز بحري على السفينة من الدرجة الخامسة وفقا للمادة من القانون البحري. كما أن للمقذنين حق الحبس على الأشياء التي تم إنقاذها والممسوكة من طرفهم، فلمهم الحق في حيازتها إلى غاية تسوية مكافأة الإسعاف أو حتى تخصيص كفالة من طرف المدين أو ضمان كاف لهذا الغرض. غير أنه وفقا لمقتضيات المادة 77 من القانون البحري فإن الامتيازات البحرية الضامنة لتعويضات الإسعاف والإنقاذ والمصاريف القضائية وتكاليف الحراسة ومصاريف الحفاظ على السفينة تكون لها الأفضلية على جميع الامتيازات البحرية الأخرى التي تثقل السفينة عند استكمال العمليات التي تولدت عنها هذه الالتزامات.

على أنه نتقادم الدعوى المتعلقة بطلب دفع مكافأة الإسعاف بمضي سنتين، اعتبارا من اليوم الذي تنتهي فيه عمليات الإسعاف.

غير أن هذه المدة لا تسري عندما لا يتم حجز السفينة التي قدم إليها الإسعاف في المياه الخاضعة للقضاء الوطني.

خاتمة:

لقد حاولنا في هذه الدراسة تحديد الجوانب القانونية للإسعاف والإنقاذ البحري، باعتبار أن المساعدة الزامية لأشخاص الذين يوجدون في البحر مهددين بخطر الهلاك. ومن ثم يشمل الالتزام ركاب السفينة و ملاحها، بحيث لا تستحق أي مكافأة على الأشخاص الذين يتم إنقاذهم باعتبار أن إنقاذ الأرواح واجب إنساني محض، فضلا عن استحالة تقدير الخدمة التي تؤدي في هذه الحالة.

غير أنه في الحالة التي تقدم فيها المساعدة لأشخاص والأموال معا، وهو الأمر الغالب، فإن منقذي الأرواح البشرية الذين يتدخلون بمناسبة الحادث الذي أدى الى المساعدة أو الإنقاذ يستحقون حصة عادلة في المكافأة التي تعطى لمنقضي السفينة وشحناتها وملحقاتها اذ أنهم تعرضوا لنفس المخاطر.

ولا يفوتنا في الأخير أن نؤكد على ضرورة تعديل الأحكام الخاصة بالإسعاف البحري في القانون البحري الجزائري بما يتوافق ومعااهدة لندن لسنة 1989 خاصة وأن الجزائر صادقت عليها مؤخرا في سنة 2011 حتى لا يتعارض النص الوطني مع الاتفاقية الدولية، هذا من جهة ولاستحداثها لمكافأة الإنقاذ على منع أو تقليل الضرر البيئي من جهة ثانية.

المراجع:

- تناول المشرع البحري الجزائري الإسعاف البحري في القسم الثالث من الفصل الرابع من الباب الأول، المواد 332 إلى 357 من القانون البحري.
- انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد في مجال المساعدة و الإنقاذ (بروكسل في 23 سبتمبر 1910) بمقتضى المرسوم رقم 70/64 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 29 المؤرخة في 1964/04/07.
- مرسوم رئاسي رقم 385 - 11 مؤرخ في 23 نوفمبر سنة 2011 يتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية البولوية للإنقاذ لسنة 1989 التي حررت بلندن في 28 أبريل سنة 1989. الجريدة الرسمية رقم 64 المؤرخة في 2011/11/27.
- تنص المادة 2/775 من القانون البحري على أنه "ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، ولا يعد الناقل مسؤولا عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك".

- تحول هذا الالتزام الأدبي إلى التزام قانوني في التشريعات الدولية مثل المادة 11 من اتفاقية بروكسل المتعلقة بالمساعدة وإنقاذ لعام 1910 ومثل المادة 8 من اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري. أنظر: - بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2009، ص

- تنص المادة 13 من القانون البحري الجزائري على انه " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية او آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية 2006 ، الصفحة 425 البند 492.

- محمد بهجت عبد الله أمين ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية/ الجزء الثاني و الثالث، الطبعة الأولى 2004-2005 ،دار النهضة العربية القاهرة، ص 312، البند 400

-طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، 2007، ص 199.

- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية 2006 ، الصفحة 427 البند 496.

- تنص المادة 171 من القانون البحري على أن " الإرشاد هو المساعدة التي تقدم إلى الربانة من قبل مستخدمى الديوان الوطني المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والفرض في المياه الداخلية و الخروج منها " .

- تنص المادة 346 من القانون البحري على انه " تستطيع المحكمة تخفيض أو إلغاء المكافأة إذا اتضح لها أن القائمين بالإنقاذ قد جعلوا الإسعاف البحري

ضروريا بخطئهم أو أصبحوا مذنبين بالسرقه والإخفاء أو أي عمل من الأعمال
التدليسية الأخرى"

- Mohammed BENAMAR, Assistance et sauvetage maritime en droit algérien, revue maghrébine de droit, n° 5, Tunis, 1997, p.15-21.
- René RODIERE, Traité général de droit maritime, Evénement de mer, 1972, n° 138 et s.
- Mohammed BENAMAR, Le pilotage maritime en droit algérien, DMF, 2008, n° 694.
- Fatima BOUKHATMI, Les auxiliaires du transport maritime en droit algérien, DMF, 03-2008 N°690
- Mohammed BENAMAR, L'action de la marine nationale algérienne dans le domaine de la navigation maritime, D M F, 1998, n°583.
- Paul CHAUVEAU, Sauvetage et remorquage devant les tribunaux français, R.T.D. Co 1965, p. 773
- Martine Remond-Gouilloud, Droit maritime, 2° édition, Pedone paris 1993, p.225.
- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, Traité de droit maritime, L.G.D.J, 2006, p.341
- René. RODIÈRE et Emanuel DU PONTAVICE, Droit maritime, précis DALLOZ, 12ème édition 1997, p 462