

الانحراف والعدول في النصوص القانونية النازمة للمساعدة والإنقاذ البحري دراسة مقارنة

باسم محمد ملحم *

ملخص

يمثل هذا العمل نافذة على مشكلة المساعدة والإنقاذ البحري وسبل استحقاق المكافأة بناءً على دراسة تحليلية ونقدية قوامها التشريع الأردني من جهة، والمعاهدات الدولية النازمة لهذه المسائل من جهة أخرى. وبناءً على فعل القراءة المتسم بالموضوعية والحيادية حاولنا بيان مظاهر الانحراف والعدول التي شملت التشريع الأردني خاصة، الذي اتسمت قوانينه بين منزع التضييق فيما يتعلق خاصة بالجهة الموكولة بعملية المساعدة والإنقاذ ومدى أهليتها باستحقاق المكافأة المالية، بالإضافة إلى منحى التعميم مقارنة بالضوابط المنظمة لهذه المسألة في المعاهدات الدولية.

إن جماع كل هذه النقائص في التشريع التجاري البحري الأردني رقم (12) لسنة 1972 أفضى إلى نتائج لها من الآثار والانعكاسات السلبية الشيء الكثير، ولا غرور إن قلنا أنها أجهضت حقوقاً واستحقاقات مالية لبعض الكيانات والأطراف الأخرى التي بإمكانها الاضطلاع بدور المساعدة والإنقاذ للسفن المهتدة بخطر بحري، في ظل غياب مرجعية قانونية واضحة المعالم.

الكلمات الدالة: المساعدة والإنقاذ، القانون البحري الأردني، اتفاقية بروكسل لسنة 1910، اتفاقية لندن لسنة 1989.

المقدمة

الانحراف جليةً فيما تم إقراره وتضمينه في مضان قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972. ويمكن تجلية مراسم العدول والانحراف في مواقع ثلاثة: أولهما، الجهة الموكول لها بتقديم المساعدة للسفينة التي يحدق بها الخطر البحري، ثانيهما، ظاهرة الغموض والضبابية في المفردات والمصطلحات المستخدمة في النصوص القانونية ذات العلاقة على غرار: المساعدة، والسفينة، والمكافأة. وثالثهما، عدم المواكبة لما تم سنّه حديثاً في المعاهدات الدولية المتصلة بهذا الجانب.

ولئن كانت هذه الانحرافات مدار نظر وتقليب من قبلنا في موقع لاحق من عملنا، فلا غرور إن قلنا الآن في هذا الموضوع إن أسباب المولدة لهذه الانحرافات يمكن ردها إلى سببين جامعين:

أولهما: أن المشرع الأردني قام باقتباس قانون التجارة البحرية من القانون اللبناني بما تضمنه من قصور قانوني وأخطاء في الدلالة العربية، وهذا أثر سلبياً في بعده المضموني. **وثانيهما:** وهو مترتب عن سابقه ويتمثل في عدم مصادقة الأردن حتى تاريخ 2014 على اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحري لسنة 1910، والبروتوكول المعدل لاتفاقية بروكسل 1910 لسنة 1967. ولا غرور إن قلنا بعد هذا إن مسالة المساعدة والإنقاذ تكتسب من الأهمية والوجاهة الشيء الكثير، لذلك جعلناها موضوعاً للدراسة، وقد قسمنا عملنا هذا إلى ثلاثة مباحث.

لطالما اعتبرت الاتفاقيات الدولية في النظم الدستورية المتعارف عليها لها من سموّ والأهلية الشيء الكثير مقارنة بنظيراتها من القوانين الوطنية سواء أكانت تلك الاتفاقيات أخذت شكلها الوطني أو الاقليمي أو الدولي. ومن المفيد القول أيضاً إن مختلف الدول ملزمة قانونياً بتعديل تشريعاتها الوطنية بما يتلائم ويتماشى مع مضامين نصوص الاتفاقية الدولية كاملة على أن للدول التي وقعت على هذه الاتفاقية الحق في التحفظ على بعض النصوص بنص صريح تبيحه الاتفاقية.

في هذا السياق الناظم الذي يجعل من النظر في الاتفاقيات الدولية مُنطلقاً رئيساً له، وخاصة فيما اتّصل منه بمسألة المساعدة والإنقاذ البحري عامة، والتشريع الأردني خاصة.

نقول عن صواب إن الأردن قد قام بالتوقيع على اتفاقية لندن لسنة 1989 وهو ما يعني لزماً امتثالها الكلي والتام لبنودها بحذافيرها، وغض الطرف عن اتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ لسنة 1910. إلا أن الباحث يلحظ بعد النظر والدراسة أن التشريع الأردني المتصل بالمساعدة والإنقاذ قد حاد صراحة عن بنود الاتفاقية السابقة الذكر، ولاحت بوادر

* كلية الحقوق، الجامعة الأردنية، تاريخ استلام البحث 2015/6/2، وتاريخ قبوله 2015/10/8.

تعاقد (البيرتش فون Albrecht von) وملك السويد (جاستافوس ادولفس King Gustavus Adolphus) عام 1658 على إنقاذ سفينة حربية غرقت قبالة شواطئ استكهولم. وخلال عامي (1663-1665) نجح متعهد الإنقاذ (Von) في إنقاذ معظم المدافع النارية التي كانت على متن تلك السفينة (1996, Dottie E. Mayol).

إن بدء عمليات المساعدة والإنقاذ في العصر الحديث بدأت مع اختراع معدات الغطس كالخوذة الفولاذية ومعدات الأوكسجين التي كانت موصولة بخوذة الغطاس من على السطح، ولعل أشهر هذه العمليات هي عملية الأخوين (دينس Deans Brothers) عندما قاما بعمليات إنقاذ للمدافع التي كانت على ظهر إحدى السفن الحربية (رويال جورج Royal George) البريطانية مستعملان الخوذ الفولاذية لأول مرة، وبالفعل نجح الأخوين باسترداد حوالي اثني عشر مدفعاً حربياً. وهذا النجاح المحقق شجّع المهندس البريطاني (تشارلس باسلي Charles Pasley) وهو أحد ضباط البحرية الملكية البريطانية؛ بالقيام بعمليات إنقاذ أخرى للسفينة الحربية (رويال جورج Royal George) بين عامي 1839-1841 حيث استرد ما يقارب تسعة وعشرون مدفعاً (William, 1900).

ولئن تعلق موضوع بحثنا بالمساعدة والإنقاذ البحري، فإننا سوف سنوجه اهتمامنا خاصة بدراسة المعاهدات الدولية ذات الصلة بموضوع دراستنا. وبناءً على ما تقدم نقول باقتضاب إن الجهود الدولية توصلت إلى سن معاهدتين دوليتين مهمتين تتعلقان بالمساعدة والإنقاذ البحري:

أولهما: اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحري لسنة 1910 التي كان أساسها توفير الحوافز المالية للأشخاص الذين يقدمون يد العون للسفن المهدة بخطر بحري. فقد جاءت اتفاقية بروكسل لسنة 1910 بنصوص مهمة آنذاك تتعلق بالزامية إنقاذ الأرواح البشرية، بالإضافة إلى فرض مكافأة مالية لمن يقوم بعمليات المساعدة والإنقاذ لسفينة مهدة بخطر محقق، وعادت هذه الأعمال بالنفع على تلك السفينة، كما ضببت الشروط الواجب توفرها في أعمال المساعدة والإنقاذ وأوضحت الحالات التي لا تُستحق فيها المكافأة المالية. وقد أقدمت معظم الدول الغربية على الانضمام إلى هذه المعاهدة ليصل عدد الدول الأعضاء في نهاية عام 2014 وفقاً لتقرير الكتاب السنوي 2014 للجنة البحرية الدولية (Comité Maritime International) ثمانون عضواً (Comité Maritime International, 2014). ونذكر بأن عدد الدول العربية المنضمة إلى معاهدة (بروكسل 1910) أربع دول وهي: جمهورية مصر العربية عام 1943، وجمهورية

خصصنا أولها للنظر في الإطار النظري الناظم لعملية المساعدة والإنقاذ البحري، فبحثنا في مطلب أول نشأتها وتطورها التاريخي، ثم خصصنا المطلب الثاني لضبطها ماهيةً واصطلاحاً، ثم قلّنا النظر في هذه الإشكالية بين مطلبي الإلزامية والاختيارية في عنصر ثالث ضمن هذا المبحث. ولما مررنا إلى المبحث الثاني الذي جعلناه مدار نظر لمسألة مكافأة المساعدة والإنقاذ بين التشريع الأردني والمعاهدات الدولية، نظرنا في مطلب أول منه في مثنوية الاستحقاق وعدم الاستحقاق لهذه المكافأة، ثم نظرنا ثانياً في الحالات الخاصة للمساعدة والإنقاذ وبيننا فيها المواضع التي تستحق فيها المكافأة من عدمها. وأما المبحث الثالث والأخير فقد خصصناه للنظر في الأساس القانوني الناظم لاستحقاق مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري وكيفية تحديد مقدارها من خلال مطلبين جامعين: أولهما الأسس القانونية الذي يستند إليه من قام بالمساعدة والإنقاذ في مطالبته سواء في إطار نظريتي العقد وشبه العقد. وثانيهما طرق تحديد مقدار المكافأة.

المبحث الأول: الإطار النظري الناظم للمساعدة والإنقاذ

المطلب الأول: في النشأة والتطور

إن تتبّع عمليات المساعدة والإنقاذ والضوابط الناظمة لها، التي يعود تاريخها تقريباً إلى ما يناهز أربعة قرون؛ يدللّ جماع هذا النظر في اعتقادنا على أن المساعدة والإنقاذ تعدّ بحق من أقدم المسائل المتصلة بالقانون البحري التي تعود أصولها الأولية إلى القانون الروماني. ويقدر أحد الدارسون أنه ثمة ثلاثمائة سفينة فُقدت في البحار منذ أن بدأ الإنسان ركوب البحر وخوض غمار المياه المفتوحة (Craig, 2003: p.311). ويسجل المؤرخون أن المساعدة والإنقاذ البحري قد نظمت من قبل أقدم الشرائع البحرية ونعني بها خاصة "القانون البحري الروديسي" "Rhodian Sea Law" الذي كتب سنة 600 للميلاد الذي كان له الأثر الكبير في قانون التجارة البحرية في المدن الإيطالية وبلدان البحر المتوسط، ومن بين هذه المسائل التي اهتم فيها القانون الروديسي التصادم البحري والمساعدة والإنقاذ (Geoffrey and John, 1993: p.2).

ثم بدأت الدول الأخرى وخصوصاً القارة الأوروبية كفرنسا وبريطانيا والسويد بتنظيم عمليات المساعدة والإنقاذ البحري نقلاً عن القانون الروماني ودول البحر المتوسط؛ نظراً لأهميته من الناحية مع تكاثر عدد السفن الغارقة في قعر البحر بما فيها من أموال طائلة تقدر بالملايين آنذاك (David, 1985: p. 8 and Francis). ويسجل المؤرخون كذلك أن أول عملية مساعدة وإنقاذ بحرية أخذت بعدها القانوني كانت في السويد عندما

إن إطلاق لفظ المساعدة والإنقاذ يعني فيما يعني النجدة والمعونة التي تقدّم للسفن والمركبات البحرية التي تواجه فعلاً خطر الغرق في عرض البحر. وقد وسمت القوانين والتشريعات هذا الفعل القائم على معنى النجدة ومدّ يد المساعدة أو المعونة مرّة "بالمساعدة البحرية" ومرّة أخرى "بالإنقاذ البحري"، وهو أمرٌ في اعتقادنا يحتملُ طرحاً اشكاليّاً مردّه التساؤل التالي: هل الإنقاذ البحري والمساعدة البحرية هما شيء واحد أم مختلفان؟

اقتترنت بمصطلح المساعدة والإنقاذ تعريفات متعدّدة، ويُعرَى هذا الأمر إلى ضبابيته واتساعه بالشمولية والإطلاقية في محض نشأته الأولى - ألا وهو معاهدة بروكسل الخاصة... 1910، حيث لم تضبط هذه المعاهدة تعريفاً دقيقاً وواضح المعالم لمصطلح المساعدة والإنقاذ، وعليها نحت معظم التشريعات الوطنية وقفّت أثرها (علي، 1987: ص. 429، عاشور، 1997: ص. 8). ونقول عن صواب، إن مجمل هذه التعريفات جاءت لتحديد أشكال المساعدة والإنقاذ، كما أنها أشارت إلى التمييز والفصل بين المساعدة البحرية والإنقاذ البحري. لذلك نجد أنفسنا ملزمين في هذا الموضوع إلى توضيح الفرق بينهما قبل تناولهما بالشرح والتحليل.

المصطلح واشكالية الدلالة

أثير جدلٌ فقهي مُنقطع النظير حول مسألة الفرق بين المساعدة والإنقاذ، ذلك أن النظام القانوني الانجلوسكسوني يستعمل مصطلح "الإنقاذ" Salvage، في حين يستعمل القانون الفرنسي مصطلح المساعدة "Assistance". فالقانون الانجليزي لم يفرّق بين المصطلحين (عبد القادر، 2003: ص. 413) في حين نجد أن القانون الفرنسي قد ميز بين حالتين: أولاً، إذا كانت السفينة المهدة بخطر الغرق قد تم هجرها من قبل بحارتها، وتسمى هذه العملية "الإنقاذ". وثانياً، هي الحالة التي تكون فيها السفينة المهدة بخطر الغرق لم يتم هجرها من قبل البحارة أو جزء منهم و تسمى "المساعدة" (عاشور، 1997: ص. 10).

وقد ظلّت هذه التفرقة بين الأمرين قائمة إلى حدود ظهور اتفاقية بروكسل 1910 التي ألغت هذا الفصل بين المصطلحين واستخدامهما بشكل مقترن دون مُفارقة أو تمييز بينهما تماشياً مع النظم المتعارف عليها في الانجلوسكسوني. وفي واقع التشريعات العربية نجد أن بعضها مال إلى استخدام مصطلح "الإنقاذ" كما هو الحال في القانون البحري المصري رقم (8) لسنة 1990 (المادة 302)، وبعضها الآخر تبنى مصطلح "الإسعاف والإنقاذ" مثل قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1973 (المادة 248) والقانون البحري اللبناني

الجزائر عام 1964، وسلطنة عُمان عام 1975، والجمهورية العربية السورية عام 1974. ومن المفارقة العجيبة في هذا المقام أن نجد التشريعات البحرية لجميع الدول العربية الغير مُنظمة لهذه المعاهدة قد قفّت اثر هذه المعاهدة بالرغم من عدم توقيعها أو انضمامها إلى هذه المعاهدة الدولية. ونقول بحق أن مرد ذلك يعود اساساً إلى أن هذه الدول قامت بنسخ القانون المصري أو اللبناني اللذين تأثرا في القانون الفرنسي رقم 545 لسنة 1967 واتفاقية بروكسل 1910 (Comité Maritime International، أما بالنسبة للبروتوكول المُبرم سنة 1967 والمعدل لاتفاقية بروكسل، لم يأت بالكثير من التعديلات بقدر ما سمح للسفن الحربية والسفن المملوكة للدولة حق المطالبة بمكافأة المساعدة والإنقاذ. وقد قامت معظم الدول المنظمة لاتفاقية بروكسل بالتوقيع على هذا البروتوكول. أما بالنسبة للدول العربية فهناك دولتان فقط قامتا بالتوقيع عليه هما جمهورية مصر العربية عام 1977 والجمهورية السورية عام 1974 (Comité Maritime International،

إن واقع التلوث البيئي الذي فرضته الظروف البحرية من السفن الناقلة للزيوت والنفط، وخصوصاً بعد كارثة الناقل (Amoco - Cadiz) دفع الحكومة الفرنسية واللجنة البحرية الدولية (Comité Maritime International) لتعديل اتفاقية بروكسل 1910 من أجل الاضطلاع بالظروف الجديدة، ومنح آخرين وكيانات أخرى حق المساعدة والإنقاذ وبالتالي استحقاق المكافأة نتيجة هذا الفعل المسهم في حماية البيئة من التلوث، وعليه انتهت الجهود الدولية بإخراج اتفاقية لندن 1989 التي دخلت حيز التنفيذ عام 1996 (عاشور، 1997). وأقدمت معظم الدول على الانضمام إلى هذه الاتفاقية الدولية وعددها 65 عضواً حتى نهاية عام 2014، ومن الإفادة في القول نذكر أن عدد الأعضاء من الدول العربية قد بلغ ثمان دول وهي: جمهورية مصر العربية وسلطنة عُمان والمملكة العربية السعودية عام 1991، والامارات العربية المتحدة عام 1993، والمملكة الأردنية الهاشمية عام 1996، والجمهورية التونسية عام 1999، والجمهورية العربية السورية عام 2002، والجمهورية اليمنية عام 2003، واخيراً الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية عام 2012 (Comité Maritime International،

المطلب الثاني: في ماهية وتعريف مصطلح المساعدة والإنقاذ

يُحتمل مصطلح المساعدة والإنقاذ البحري عادة على معنى إنقاذ السفن والبضائع أو السلع في البحر. وبعبارة أخرى نقول

المكافأة المالية، ويمكن إجمال هذه الشروط في القول التالي: أن تكون المساعدة والإنقاذ مقدمة من قبل سفينة بحرية وفقاً لنص المادة (248) من قانون التجارة البحرية الأردني، وعليه لا تقوم عملية المساعدة والإنقاذ إذا تمت من اليابسة من قبل أفراد أو من خلال رمي الحبال إلى السفينة المهتدة بالخطر أو مجرد تقديم معلومات إرشادية عبر الاتصال اللاسلكي. ولما كان الشرط الأول لقيام عملية المساعدة والإنقاذ أن تقدّم من سفينة فلا بدّ من الرجوع إلى تعريف السفينة وفقاً لقانون التجارة البحرية الأردني (عادل 2007: ص. 186).

وقد تناول المشرع الأردني تعريف السفينة في المادة (3) من قانون التجارة البحرية بأنها- (كل مركب صالح للملاحة أياً كان محمولة وتسميته سواء كانت هذه الملاحه تستهدف الريح أم لم تكن تُعد جزءاً من السفينة جميع التفرعات الضرورية لاستثمارها).

إن ما يمكن ملاحظته من هذا النص أن المشرع الأردني وصف السفينة بأنها مركب، في حين أن بعض التشريعات ميزت بين السفينة والمركب إذ أن السفينة تُخصّص للملاحة البحرية بينما المركب يُخصّص للملاحة النهرية الداخلية، على غرار ما أخذ به المشرع المصري، حيث نصت المادة (302) من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 نصت على أنه:-

" تسرى أحكام هذا الفصل على إنقاذ السفن البحرية التي تكون في خطر وعلى الخدمات من النوع ذاته التي تؤدي بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية وذلك دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الإنقاذ أو تقدّم فيها الخدمة. 2- وتعد كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحه داخلية بحسب الأحوال".

مما لا شك فيه أن الفقه فيه جانب من الصواب وأن تعريف المشرع الأردني للسفينة محل نظر، فمن المعروف أن السفن تختلف اختلافاً كبيراً عن المراكب من حيث الحجم والقوة والقدرة على السير في عرض البحر ومواجهة المخاطر البحرية، في حين نجد بعض التشريعات العربية كالشريع المصري جاءت أكثر شمولاً وعمومية في تعريفها للسفينة حيث قضت المادة (1) من القانون البحري المصري 1900 بأن: (السفينة هي كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الريح) وبهذا يشتمل التعريف في التشريع المصري على المركب المخصص للملاحة الداخلية.

من الواضح أن العبارة ليست بالاصطلاح المستعمل في التشريعات سواء كانت سفينة أو مركباً أو منشأة أو عائمة، فالعبارة هي بمنطق التخصيص الذي شمل كل من السفينة أو

لسنة 1947 (المادة 245)، والبعض الآخر قفّى أثر اتفاقية بروكسل 1910 واستخدم المصطلحين (المساعدة والإنقاذ) بشكل مقترن على غرار القانون السوري الجديد رقم (46) لسنة 2006 (315)، والقانون البحري القطري رقم 15 لسنة 1980 (المادة 197) وقانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 لسنة 1980 المادة (234) والقانون البحري العماني رقم 35 لسنة 1981 (المادة 302) والقانون البحري البحريني رقم 23 لسنة 1982 (المادة 198) والقانون الاتحادي الاماراتي رقم 26 لسنة 1981 والمعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 (المادة 237).

التعريف الاصطلاحي للمساعدة والإنقاذ

سأد طابع الاختلاف النظم التشريعية في ضبط مصطلح المساعدة والإنقاذ والدلالة التي يؤخذ عليها معنى المساعدة والإنقاذ البحري عامة، وتحديد المقصود بالسفينة المعرضة لخطر الهلاك البحري خاصة. فبعض التشريعات التزمت حرفياً بما أقرته المادة الأولى من الاتفاقية السابقة الذكر الخاصة بالمساعدة. في حين شدّت أجزاها بوجه نسبي عن دلالة المصطلح المستخدم في عملية المساعدة. ولبيان وتجلية هذا الأمر نقول إن المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتصلة بالمساعدة والإنقاذ البحري والمعدلة ببروتوكول 27 / 5 سنة 1967 نصت على أن: " تطبق الأحكام التالية على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة الخطر وعلى الأشياء الموجودة على ظهرها وعلى النولون وعلى أجهزة الركاب وكذلك على الخدمات التي هي من نفس النوع التي تؤدي بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية بدون أي تمييز بين هذين النوعين من الخدمات وبعض النظر عن المياه التي حصلت فيها".

أمّا اتفاقية لندن لسنة 1989 عرّفت المساعدة والإنقاذ بكونها: - " عملية الإنقاذ هي أي عمل أو نشاط متخذ لمساعدة سفينة أو أية ممتلكات أخرى في خطر في المياه الملاحية أو في أية مياه أخرى مهما كانت" (المادة 1/1).

على خلاف هذا الأمر نجد أن المادة 248 من قانون التجارة البحرية الأردني عرّف المساعدة والإنقاذ بكونه:- " كل عمل إسعاف أو إنقاذ تقوم به سفينة، خدمة لسفينة أخرى تكون في خطر وللأشياء الموجودة على متن هذه السفينة ولأجرتها وأجرة نقل ركابها حتى في حال ترك بحارتها لها يخضع للأحكام التالية...."

يتّضح إذن من نص هذه المادة ضرورة توافر عناصر أساسية لتحقيق عملية المساعدة والإنقاذ وبالتالي تحقق استحقاق

على بعد 57 ميلاً من مدينة الغردقة المصرية على ساحل البحر الأحمر و كانت تحمل 1312 مسافراً و 96 من طاقم السفينة و نجاة القليل منهم بسبب امتناع ربان إحدى السفن القريبة تقديم المساعدة والإقناذ لركاب السفينة المنكوبة (p. : Helal,2008). والحال كذلك سنة 1991 حين غرقت عبارة مصرية أخرى (سالم اكسيرس) أمام السواحل المصرية بعد الارتطام بشعاب مرجانية. 464 مصري لقوا حتفهم في هذا الحادث. الحطام الغارق للسفينة الآن أصبح معلماً لرياضة الغوص. و في 17 أكتوبر 2005 " فخر السلام 95"، المملوكة لنفس الشركة صاحبة السلام 98، غرقت بالبحر الأحمر بعد الاصطدام بالشاحنة القبرصية التسجيل،"جبل علي". في تلك الحادثة قتل شخصان و أصيب 40، بعضهم في التدافع لمغادرة العبارة الغارقة. بعد إخلاء كل ركاب و طاقم العبارة المصرية جنحت الشاحنة جبل علي، بينما غرقت العبارة فخر السلام 95 في 35 دقيقة. (Helal,2008: p.8)

وانطلاقاً من إيماننا بأن كل شكل من أشكال المساعدة التي يُقدّم عليها الإنسان مُنطلقاً الأولي والأساسي هو ذلك الالتزام الأخلاقي والأدبي الذي يَحْتَلِجُهُ والمتأصل في ذاته. مع هذا كُله، يلحظ الباحث أن ثمة اختلاف فقهي في حَمَل فعل المساعدة والإقناذ على دلالاته الإلزامية أو الإختيارية، وهذا مدار نظرنا في الفرعين التاليين.

الفرع الأول: الصفة الإلزامية للمساعدة و الإقناذ.

حرص المشرع الأردني تأسياً بكل الإتفاقيات الدولية على حماية الأرواح البشرية من الهلاك والغرق في البحر، حين أوجبت المادة (11) من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 على جميع الدول المتعاقدة التي تخلو تشريعاتها الوطنية من فرض عقوبة على من يخالف الالتزام المنصوص عليه في المادة (11) من الاتفاقية، أن تدخل في تشريعاتها النصوص العقابية على مخالفة الالتزام بإقناذ الأرواح البشرية. وعليه حرصت المادة (257) من قانون التجارة البحرية الأردني على إلزامية إقناذ الأشخاص، حيث فرض المشرع عقوبة الحبس من شهر إلى سنتين وغرامة مالية قوامها من عشرة دنانير إلى 300 دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين على كل ربان سفينة لا يقوم بمساعدة شخص في البحر مُهدِّد بخطر الغرق. وهذا تقريباً ما نصت عليه المادة (11) من معاهدة بروكسل لسنة 1910 حين ألزمت ربان كل سفينة بتقديم مساعدته لكل شخص في البحر مُهدِّد بخطر الهلاك ولو كان من مواطني دولة معادية لعلم السفينة، ويقوم شاهداً على هذا القول ما أقرته المحكمة المصرية حين قامت بمعاينة الربان صلاح جمعة ربان باخرة

المركب ومدى صلاحيتها للملاحة البحرية، وعليه فإذا كانت هذه العائمة غير مخصصة للملاحة البحرية فلا تُعدّ سفينة مثل قوارب إنزال الحمولة والطوافات وعائمات الشواطئ، كما أن أي منشأة عائمة كالمركب وهي في الأصل تكون مخصصة للملاحة في المياه النهرية أو البحيرات، "فهي تعدّ ملاحاً داخلية وليست سفناً حتى ولو وجدت في البحر بصورة عرضية" (عبد القادر، 2009: ص. 40).

التعريف الفقهي للمساعدة والإقناذ

عرّف الفقيه الفرنسي Radium (علي، 1997: ص. 442) المساعدة بكونها: "المَعُونَةُ التي تقدّمها سفينة ما لسفينة أخرى معرضة لخطر الهلاك. إن المآخذ التي يمكن تجليتها من هذا التعريف أنه لم يبين العناصر الأساسية المرتبطة بعملية المساعدة والإقناذ للسفينة المهتدة بالخطر، بالإضافة إلى عدم الإشارة إلى أطراف أخرى بإمكانها مدّ يدّ العون والمساعدة لتحقيق فعل الإقناذ سواء أكانوا أفراداً أو معدّات لوجستية من طائرات عامودية ووسائل اتصالات لاسلكية، وإتّما قصر اهتمامه فقط بطرفين وهما "سفينة ما" إلى "سفينة أخرى".

ويذهب طرف ثان من الفقهاء إلى اعتبار المساعدة البحرية هي تلك "المعونة التي يتم تقديمها للمنشأة التي تكون في حالة خطر ومن أثارها الحد من الخطر أو زواله" (علي، 1997: ص. 442). ويذهب طرف آخر من الفقهاء إلى أن الإقناذ يجب أن يتم بين منشئتين عائمتين إحداهما سفينة، ومن نتائجه تحقق عمل الإقناذ لتلك السفينة المهتدة بالخطر أو إقناذ ما عليها من بضائع أو ملحقات أو أرواح بشرية (علي، 1988: ص. 198). وما يُعاب على هذا الضبط الأخير أنه لم يشر إلى جهات أخرى أو وسائل بإمكانها مدّ يدّ المساعدة والعون في عملية الإقناذ البحري.

المطلب الثالث: المساعدة والإقناذ بين الإلزامية والإختيارية

أولت معظم التشريعات والإتفاقيات الدولية المُبرمة في مجال المساعدة والإقناذ البحري كل الاهتمام والعناية بهذا الجانب، وأكسبته أحياناً طابعاً قانونياً إلزامياً لتحقيق نوع من الإنصاف والعدالة بين المتضررين من هذه الحوادث البحرية نظراً لعداقتها وخطورتها وما تُقرّزُهُ من أضرار جسيمة تلحق الأرواح والأموال ؛ ولأنه يصعب علينا تقبل فكرة القول بأن ربان سفينة ما يُحجم عن مدّ يدّ العون والمساعدة لسفينة أو أشخاص يتربصهم خطر محدق بهم في البحر؛ فيتوانى عن الإتيان بهذا الأمر ومساعدتهم، على غرار ما حدث لعبارة السلام المصرية حين غرقت ا في 2 / شباط من العام 2006

يحق لنا أن نتساءل بعد عرض كل ما سبق: إلى أي مدى يكون مالك السفينة ومجهزها مسؤولاً مدنياً عن إبحار ربان السفينة عن القيام بعملية إنقاذ الأرواح؟

إجابة عن هذا السؤال الإشكالي؛ وَجَّهْنَا نظرنا إلى كل من المعاهدات الدولية والتشريعات العربية؛ فَرَصَدْنَا الأمور التالية:

- إن الفقرة الثانية من المادة (11) من اتفاقية بروكسل شابها بعض الغموض واللبس، حيث يستخلص منها أن المجهز معفى من المسؤولية المدنية، إذ قضت بأن: "مالك السفينة غير مسؤول بسبب مخالفة الحكم السابق"، والنص السابق يشير إلى المسؤولية الجزائية وليس المسؤولية المدنية. وعليه فإذا أخذنا أن الإشارة في النص تفيد إعفاء المالك من المسؤولية الجزائية؛ فهو أمر بديهي ولا حاجة للنص عليه. فالمقصود من الفقرة الثانية أن مالك السفينة معفى من المسؤولية المدنية عن خطأ ربانها.

- بدا جلياً أن القانون الأردني قد قفى أثر الفقرة الثانية من معاهدة بروكسل 1910 حيث أعفى مالك السفينة أو تجهزها من أية مسؤولية مدنية عن الأضرار التي قد تلحق بالغير وفق نص المادة (114) من قانون التجارة البحرية الأردني الذي يقضي أن: "كل ربان أو رئيس يكلف بإدارة سفينة أو غيرها من المراكب مسؤول عن الأضرار اللاحقة بالغير بسبب الخداع أو الخطأ أثناء قيامه بوظيفته." من الجدير بالملاحظة أن القانون الأردني لم يأت بنص صريح ومباشر كما هو الحال في معظم التشريعات البحرية العربية التي تقضي نصوصها بإعفاء المالك من مسؤولية خطأ الربان؛ بينما نجد المادة (114) احتوت على نص غير مباشر يشير إلى الإعفاء من المسؤولية؛ بالرغم من نص أن المادة (95) من القانون ذاته يشير إلى مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء الربان والبحارة، حيث قضت بأنه: "كل مالك سفينة مسؤول شخصياً عن الإلتزامات الناجمة عن الأعمال التي يقوم بها الربان والعقود التي ينشئها أثناء ممارسته صلاحياته القانونية. وهو مسؤول أيضاً عن فعل الربان والبحارة والسائق، وسائر خدام السفينة وعن أخطائهم."

- نص القانون المصري صراحةً على المسؤولية المدنية لمالك السفينة أو تجهزها عن الأخطاء التي يرتكبها ربان السفينة والبحارة أو أي شخص يعمل على متنها؛ إذ قضت المادة (80) بأن:- "يسأل مالك السفينة أو تجهزها مدنياً عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وأي شخص آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها".

- جاءت بعض التشريعات العربية كقانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 لسنة 1980 (المادة 242) (يوسف،

سانت كاترين) التي رفضت تقديم المساعدة والإنقاذ لركاب سفينة السلام المنكوبة، حيث قضت بالحكم عليه بسجنه ستة أشهر مع إيقاف التنفيذ و دفع غرامه عشرة آلاف جنيه مصري. كما أوجبت اتفاقية بروكسل لسنة 1910 على جميع الدول المتعاقدة التي تخلو تشريعاتها الوطنية من فرض عقوبة على من يخالف الإلتزام المنصوص عليه في المادة (11) من الاتفاقية، أن تُدخِل في تشريعاتها النصوص العقابية على مخالفة الإلتزام بإنقاذ الأرواح البشرية.

من الملاحظ أن تقديم المساعدة والإنقاذ للأرواح مشروط في النصين أعلاه بعدم تعريض ربان السفينة و بحارتها و ركابها لخطر جدي نتيجة القيام بمساعدة الأرواح المهددة بخطر الهلاك البحري. كما أننا نلاحظ أن النص الأردني واتفاقية بروكسل جعلاً من مسألة إنقاذ الأرواح مسألة ملزمة دون أي إشارة أخرى إلى إلزامية إنقاذ السفينة أو ما عليها من أموال (طالب، 2004: ص. 197).

ويضاف إلى ذلك أن المشرع الأردني أوجب المساعدة والإنقاذ للأشخاص المهنيين بهلاك بحري دون تفرقة بين جنس أو لون أو دين واعتبرته عملاً إنسانياً، وفرضت على كل من يُخالف هذا الأمر عقوبة الحبس والغرامة أو إحداهما. كما يستشف الباحث من نص المادة 257 أنه لا يشترط إنقاذ الأشخاص المهنيين بالخطر أن يكونوا على متن سفينة أو كانوا قد تركوها، فالنص جاء عاماً شاملاً ليشمل كل ربان شاهد شخصاً في البحر. وما يُعاب أيضاً على النص أن تقرير الإسعاف و الإنقاذ قد قرره القانون البحري، في حين نجد أن الإنقاذ على اليابسة غير مقرر كإلتزام على الأشخاص، بل وفقاً للقواعد العامة التي يلتزم فيها الشخص بعدم الإضرار بشخص الغير أو ماله (طالب، 2004: ص. 197).

أما فيما يتعلق بالمسؤولية الجزائية نجد أن الربان هو المسؤول جزائياً وليس مجهّز أو مالك السفينة بالرغم من أن الربان تابع لرب عمله، وعليه لا يسأل مالك السفينة أو تجهزها جزائياً، كما أن الربان مسؤول مدنياً عن أي تعويض مادي أو أدبي لحق بالأشخاص الذين أحجم ربان السفينة عن مساعدتهم من خطر الهلاك ولو تم إنقاذهم من قبل سفينة أخرى. إلا أن مالك السفينة أو تجهزها قد يكون مسؤولاً جزائياً مع الربان إذا كان قد أصدر أوامر صريحة للربان بعدم إنقاذ الأشخاص. وعليه فإن قانون التجارة البحرية الأردني لم يقرر إلزامية الإنقاذ إلا على إنقاذ الأرواح البشرية المهددة بالخطر. أما فيما يتعلق بإنقاذ السفينة وما عليها من أموال في حال أنها تعرضت لخطر الهلاك في البحر فهو أمر اختياري متروك لربان السفينة.

صَرَّبَ الالتزام الاختياري، ومع هذا تظلُّ عملية إنقاذ الأموال تكتسب طابعاً إلزامياً بموجب القانون في حال حدوث حالة تصادم بين سفينتين، حينئذ يكون رِبَان السفينة الصادمة ملزماً بإنقاذ الأرواح والأموال. وفعلاً جاء تفصيل هذا الأمر في نص صريح بالتشريع البحري الأردني، حيث قضت المادة 242 بأن أي رِبَان سفينة اصطدمت سفينته بغيرها يكون ملزماً بإنقاذها وإنقاذ ما عليها من أشخاص أو أموال شريطة عدم تعريض بحارته وركابه لأي خطر يُهدد سلامتهم.

ويبقى السؤال المطروح: هل يستحق من قام بإنقاذ ومساعدة سفينة ما مكافأة مالية؟ إن الإجابة على هذا التساؤل تتحقق في المبحث المُوالي من عملنا.

المبحث الثاني: مكافأة المساعدة والإنقاذ بين التشريع الأردني والمعاهدات الدولية:

نُروم في هذا المبحث استعراض مواطن استحقاق مكافأة المساعدة والإنقاذ وشروط تحققها. ولذلك قسّمنا هذا المبحث إلى مطلبين جامعين. خصصنا أولهما لبيان الشروط والضوابط الواجب توفرها لاستحقاق هذه المكافأة، كما بسطنا فيه الحالات والوضعيّات المختلفة لعدم جوازها وفقاً للتشريع الأردني والمعاهدات الدولية. وخصّصنا المطلب الثاني لاستعراض الحالات الخاصة التي تتحقق بها طرق المساعدة والإنقاذ التي كانت وليدة ونتاج التطور العلمي والتكنولوجي في عصرنا الحديث. ونعتقد أن هذا المطلب له من الواجهة والأهمية الشيء الكثير، سيّما وأن طرق الإنقاذ في عصرنا الراهن عرفت تطوراً مُطرداً وتنوعاً في مستوى الطرائق والأساليب لم تُصاحبه أو تُواكبها تحديثات تشريعية في صلب هذه التشريعات التي ندرُسها، فيكفيها استدلالاً لصحة مزعمنا هذا؛ أن نقول بايجاز إن التشريع الأردني إلى الحين ظلَّ منقوصاً من الضبط والتحديد والتدقيق للجهة التي تُقدّم المساعدة والإنقاذ، وكذا الأمر لمعاهدة بروكسل التي طغى عليها طابع العمومية والإطلاقية في تحديد هذه الجهة كذلك.

وكذا الحال أيضاً في اتفاقية لندن 1989 التي تطرقت إلى حالة واحدة فقط. لكل هذا - وغيره - نقول عن صواب إن توجيه النظر إلى هذا الجانب يُمثل بحق إضافة نوعية تحسب لنا وليس ضدنا.

المطلب الأول: مكافأة المساعدة والإنقاذ بين الاستحقاق وعدم الاستحقاق

من أجل أهلية استحقاق مكافأة المساعدة والإنقاذ لا بدّ من توفر جُملة من الشروط في الأعمال التي قامت بها السفينة المغيثة لنظيرتها التي يترصدها خطر داهم، وكذا الحال بالنسبة

1989: ص 24)، والقانون البحري القطري رقم 15 لسنة 1980 (المادة 2/206)، والقانون البحري العماني رقم 35 لسنة 1980 (المادة 310)، والقانون البحري البحريني رقم 23 لسنة 1982 بنص صريح ومباشر على إعفاء مالك السفينة أو تجهزها عما يحكم به الغير من تعويض بسبب ارتكاب رِبَان السفينة لجريمة عدم إنقاذ الأرواح البشرية من خلال تقصيره في مدّ يدّ العون والإنقاذ إلى الأشخاص المهددين بالهلاك (المادة 207).

- جاء القانون البحري الاماراتي رقم (26) لسنة 1981 م بحكم مغاير عن جميع القوانين العربية المذكورة أعلاه، حيث ألقى القانون الاماراتي مالك السفينة أو تجهزها من المسؤولية المدنية عما يحكم به الغير من تعويض بسبب ارتكاب رِبَان السفينة لجريمة عدم إنقاذ الأرواح البشرية إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة من مالك السفينة أو تجهزها، وعليه يكون مالك السفينة أو تجهزها مسؤول عن التعويض، علاوة على المسؤولية الجزائية، وهذا ما قضى به نص المادة (366) من القانون الاتحادي الاماراتي بشأن القانون التجاري البحري: (1- يجب على كل رِبَان 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 ولو كان من الأعداء، ولا يكون مالك السفينة أو تجهزها مسئولاً عن مخالفة هذا الالتزام إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه. ويُجَلّي النص السابق للمادة (366) أن وجه الاختلاف عن سابقه يتحدد في إعفاء مالك السفينة أو تجهزها من كل مسؤولية مدنية.

الفرع الثاني: الصفة الاختيارية للمساعدة والإنقاذ

تقضي القواعد العامة بأن الشخص لا يلتزم بإنقاذ شخص ما أو مال معين من خطر ما، بل التزامه ينحصر فقط بعدم الإضرار بشخص الغير أو ماله. وعلى خلاف ذلك القوانين والمعاهدات البحرية؛ إذ أن القواعد القانونية الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحري تنص على إنقاذ الأرواح بشكل الزامي، وتبقى عملية إنقاذ الاموال مرتبهة بقرار رِبَان السفينة الاختياري أو إلى تقديرات يُراعى فيها عدم مساسه بأمن وسلامة بحّاريه أو تعريض سفينته لأي شكل من أشكال الخطر. وعلى هذا الاساس تكون قواعد المساعدة والإنقاذ في هذا الإطار محاصرة بعدم وجود التزام سابق يُوسم بالالتزام العقدي، وهو التزام يجيز تقديم المساعدة لأي سفينة أخرى تتعرض إلى أي خطر جدي في البحر. على خلاف ذلك فإن الأمر السابق يندرج في

اتفاقية بروكسل لسنة 1910، وعليه فقد توسع الفقه والقضاء في تحديد مفهوم النتيجة المفيدة، ولئن استقر رأي القضاء على أنه ليس ضرورياً أن يكون الإنقاذ كاملاً بل يكفي تحقق نتيجة مفيدة جزئية (محمود، 1993: ص. 632).

بذا فإن هذه النتيجة المفيدة من جهة الفقه والقضاء لا تتحقق بمجرد توفير السفينة المغيثة السلامة الكاملة أو المطلقة للسفينة المستغيثة من الخطر، بل يكفي السلامة النسبية كإنقاذ السفينة من الجنوح دون إخراج الماء من مستودع البضائع. ومن هنا قيل إنه لا بدّ من توافر العلاقة السببية بين أعمال الإنقاذ والنتيجة المحققة (احمد، بدون تاريخ: ص. 253).

وتبقى المسألة العالقة بعد الإنتهاء من عمليات الإنقاذ فيما أثمرت هذه الجهود المبذولة نتائج مفيدة. وعادة ما يُنشَبُ خلاف بين ربّانة السفن في تقويم وإثبات صحة تحقق النتيجة المفيدة، ويقع عبء الإثبات على عاتق المنقذ لبيان تحقق الجدوى من عدمها.

وبعد كل هذا يظل الإشكال القائم هو التالي: إذا لم تؤدي أعمال المساعدة والإنقاذ إلى تحقق نتيجة مفيدة، هل يحق للمنقذ استرجاع المصاريف التي أنفقها في جهود الإنقاذ؟ في الحقيقة، طُرحت هذه المسألة في مؤتمر بروكسل 1910 على أساس إلحاقها بالمادة الثانية التي تعطي الحق لمن قام بأعمال المساعدة والإنقاذ في استرداد مصاريفه أو تعويضه عن الخسائر التي تكبدها جراء قيامه بهذا الفعل (احمد، 1998: ص. 42). ولكن بعد المفاوضات والمناقشات تم رفض هذا المقترح على أساس أن عمليات المساعدة والإنقاذ قابلة لأوجه متعدّدة من الفرضيات كالإدعاء بوجود مصاريف عالية أو الإدعاء بوجود خسائر نتيجة هذه العمليات التي لم تُؤتي أكلها ولم تحقق نتيجة مفيدة، أو أنها عمليات لم تحدث أصلاً. لهذا كلّه أقرت المعاهدة وجهة النظر الراضية لاسترجاع النفقات والمصروفات المنفوقة في عمليات الإنقاذ.

على خلاف هذه الوجهة الراضية لاسترجاع مصاريف المساعدة والإنقاذ، عبّر القضاء الفرنسي رفضه المطلق لهذا الاعتقاد؛ لأنه يتنافى مع مقتضيات العدالة، ورأى أن حرمان المنقذ من نفقاته ومصاريفه التي أنفقت في عمليات الإنقاذ لن يُشجع ويُرعّب في الإتيان بفعل المساعدة في البحر، علاوة على ذلك دافعت عن صحة ما ذهبت إليه حين رأت أن السفينة التي قامت بأعمال المساعدة والإنقاذ تدخلت في أعمال المساعدة بناءً على طلب من السفينة المهتدة، وبذلت جهداً وسخرت وقتاً واستنفذت وقوداً في عملها هذا، فمن الصواب أن تسترد النفقات والمصاريف التي أنفقتها، لأن الإحجام عن التعويض بتعلّة عدم تحقيق النتيجة المفيدة سيُنقِرُ السفن من

لفرد أو الأفراد الذين مدّوا يد العون والمساعدة لتحقيق عملية الإنقاذ. وبالإضافة إلى هذا الأمر لا بد كذلك من تحقق فعلي لنتيجة مُجدية وذات فائدة وجدوى تُعوّد بالإيجاب على السفينة المستغيثة من الخطر البحري أو حتى كذلك السفينة التي نهضت بعملية الإنقاذ. وكنا قد عرضنا في المبحث السابق الحالات الإلزامية والاختيارية التي يتم فيها تقديم المساعدة والإنقاذ، إلا أنه مع هذا كلّه، يُلاحظ الباحث أنه ثمة شروط ملزمة بها تستحق المكافأة، وبدونها تُحرم منها.

وبناءً على ما تقدّم سننظر في موضع أول من هذا المطلب في شروط استحقاق مكافأة المساعدة والإنقاذ، وننظر في موضع ثانٍ في الحالات والوضعيات التي لا تستحق فيها المكافأة.

الفرع الأول: شروط استحقاق مكافأة المساعدة والإنقاذ

بيّنت المادة (249) من قانون التجارة البحرية الأردني الشروط الواجب توفرها لاستحقاق مكافأة المساعدة و الإنقاذ، حيث قضت المادة بأن: " كل عمل إسعاف أو إنقاذ ينتج عنه نفع يستوجب جعلاً عادلاً و لا يتوجب أي جعل إذا لم ينتج أية منفعة عن تقديم المساعدة و المبلغ الواجب دفعه لا يتجاوز في حال من الأحوال قيمة الأشياء المنقوذة" و هذا ما جاءت به المادة الثانية من اتفاقية بروكسل لسنة 1910، وعليه فإن شروط استحقاق مكافأة المساعدة والإنقاذ يمكن حصرها في شرطين أساسيين هما:

الشرط الأول:- ضرورة تحقق نتيجة مفيدة من أعمال المساعدة و الإنقاذ، وهذا الشرط يعد مبدأ أساسياً في جميع التشريعات الوطنية واتفاقية بروكسل 1910 حيث إن المبدأ العام " لا نتيجة- لا دفع" بمعنى أنه حتى تستحق مكافأة المساعدة والإنقاذ لا بد من أن تتحقق نتيجة مفيدة من عمليات المساعدة والإنقاذ. ولا يشترط لاستحقاق المكافأة أن يكون الإنقاذ كاملاً فقد يتوصل المنقذ إلى إنقاذ السفينة دون البضائع أو جزء منها دون جسم السفينة، ولهذا فإن المنقذ يستحق مكافأة ولكن جزئية لأن النتيجة كانت مفيدة جزئياً.

وفي حال عدم وجود نتيجة مفيدة فإن المكافأة لا تصرف نهائياً. وقد لاحت معالم الخلاف في الفقه والقضاء (عاشور، 1997: ص. 166 وما بعدها) حول حق من قام بعمليات المساعدة والإنقاذ ولم تسفر تلك العمليات عن أي نتيجة مفيدة، فيما إذا كان له الحق بالمطالبة باسترداد المصاريف التي أنفقها خلال قيامه بعمليات الإنقاذ. لذا يبدوا الأمر ملخاً في هذا الموضوع ببيان معنى "النتيجة المفيدة". إن ربط استحقاق المكافأة بتحقيق نتيجة، مبدأ قديم استقر عليه القضاء قبل بروز

ومصرفاته التي أنفقها، وأن هذا التعويض الخاص يمكن مضاعفته إذا أدت عمليات المساعدة والإنقاذ إلى منع أو الحد من أضرار التلوث بنسبة 30% من المصروفات التي أنفقت على أن لا تصل الزيادة الإجمالية من هذه المصروفات إذا وجدت حقاً ظروف تبرر هذه الزيادة (Aaron, 1998 :p.1).

الشرط الثاني: عدم تجاوز المكافأة قيمة الأشياء المنقذة

في جميع الحالات التي تتم فيها عمليات المساعدة والإنقاذ البحري لأي سفينة مهددة بالخطر لا يجوز أن تتجاوز فيها مقدار المكافأة عن قيمة الأموال التي تم إنقاذها، وهذا ما نصت عليه صراحة المادة 249 من قانون التجارة البحرية الأردني (....) المبلغ الواجب دفعة لا يتجاوز في أي حال من الأحوال قيمة الأشياء المنقذة).

كان موقف المشرع الأردني في هذا الخصوص صائباً لأنه اقترح أفضل حل لصاحب المال الذي تم إنقاذه بدل خسارته في البحر، وهو موقف يتسم بالمنطق والعقلانية لأنه لا يُعقل دفع مكافأة تزيد عن قيمة ما تم إنقاذه، وفي صورة عدم إنقاذ شيء له قيمة فإن المنقذ لا يستحق أي مكافأة.

وقد يتساءل البعض ماذا لو تمت المساعدة والإنقاذ بين سفينتين وكانتا مملوكتين لشخص واحد؟

تكون المكافأة على عمليات المساعدة والإنقاذ مستحقة لسفينة إذا قامت بإنقاذ سفينة أخرى حتى وإن كانت كلتا السفينتين مملوكتين لشخص واحد؛ ومعنى هذا أنه لا يشترط في استحقاق المكافأة أن تكون السفينة المنقذة والسفينة المنكوبة مملوكتين لأشخاص مختلفين وذلك لأن المكافأة في مثل هذه الحالة هي حق للريان والبحارة الذين قاموا بعمليات الإنقاذ، كما أن جزءاً من هذه العمليات تهم الشاحنين للبضاعة وشركات التأمين لأن البضاعة تشترك في دفع جزء من المكافأة وهذا ما عبرت عنه المادة 52 من قانون التجارة البحرية الأردني: " يلزم الجعل وإن يكن كل من الإسعاف والإنقاذ قد وقع بين سفن لها مالك واحد لأن السفينة في النهاية تُعد مال ويتعلق به حقوق الدائنين ومن بين هذه السفن السفينة التي تتولى عمليات الإنقاذ" (علي، بدون تاريخ: ص. 445).

الفرع الثاني: الحالات التي لا تستحق فيها مكافأة المساعدة والإنقاذ :

نعرض في هذا الموضع الثاني أهم الحالات التي لا تستحق عليها مكافأة المساعدة والإنقاذ وهي:

أولاً: رفض السفينة المنكوبة للمساعدة والإنقاذ :

قد يحدث أحياناً تعرض أحد السفن للخطر؛ إلا أنها قد

تقديم المساعدة وإنقاذ السفن المنكوبة (احمد، 1998: ص. 42).

وبالنظر في قانون التجارة البحرية الأردني يُلاحظ الباحث غياب أي شكل من أشكال النصوص التي تشير إلى استحقاق المنقذ لأي مصروفات عن الأعمال التي قام بها المنقذ خلال عمليات الإنقاذ التي لم تحقق أي نتيجة مفيدة، وهذا يستدل من نص المادة 249 من قانون التجارة البحرية الأردني. إلا أن الأمر بقي مجال نقاش في المجتمعات البحرية إذ أنه بعد كارثة Amoco-Cadiz وما ترتب عنها من ضرر التلوث في البيئة البحرية (G. Canon: p. 575). وبعد الآثار البيئية الضارة التي تسببت بها السفينة المذكورة، بدأت الدول التي تضررت من ذلك التلوث، توجه النقد لقواعد بروكسل 1910 وهو إجماع السفن عن مساعدتها للسفن الأخرى في حال تعرضها للخطر ومعرفتها بعدم تحقيق نتيجة مفيدة، لذلك جاءت اتفاقية لندن 1989 وأخذت بعين الاعتبار الأخطار البيئية بإيجاد نصوص في الاتفاقية لحث السفن على تقديم المساعدة وذلك من أجل منع الضرر البيئي على الأقل في البحار، وتشجيع السفن على التدخل لإنقاذ السفن الأخرى التي قد تتعرض لخطر محقق.

وقضت المادة (14) من اتفاقية لندن 1989 بما يلي 9 " إذا كان الخطر مما يهدد البيئة فإن من قام بعمليات المساعدة والإنقاذ للسفينة أو الحمولة إذا لم يحصل على مكافأة عادلة بموجب المادة (13) يكون له الحق في أن يحصل على تعويض خالص من مالك السفينة التي تدخل لإنقاذها يغطي المصروفات التي أنفقها". وبهذا تكون المادة (14) أساساً لمن تحطمت فرصته في عدم تحقيق النتيجة المفيدة من جراء عمليات الإنقاذ و لكن المادة ربطت دفع المصروفات في حال أن تكون الأعمال قد أدت إلى منع تلوث في البيئة البحرية.

وهذا ما أكدته فعلاً قضية السفينة Spirit (Lloyd's Maritime Law Newsletter, 1997) Nagasaki حيث بعد أتمام عمليات المساعدة والإنقاذ لها حصل نزاع حول مكافأة المساعدة والإنقاذ وذلك لأنها من المسائل التي لم يتم الاتفاق عليها بين الأطراف مسبقاً، كما ثار النزاع أيضاً حول تفسير المادة 14 من اتفاقية لندن 1989 من ناحية تحديد مفهوم المبلغ العادل مقابل المواد والأشخاص الذين استعان بهم في تنفيذ عمليات المساعدة والإنقاذ، ومن ناحية أخرى تحديد (المدة التي يستحق عنها المنقذ التعويض الخاص).

وقد عرض النزاع على التحكيم أمام محكمة تجارية في لندن التي قضت فيما يتعلق بتفسير المادة 14 من اتفاقية لندن 1989 أن كل من يتدخل لإنقاذ سفينة تهدد بإحداث أضرار بالبيئة يكون له الحق في أن يحصل على تعويض خاص يغطي نفقاته

ثانياً: أن لا تكون المساعدة مقدمة من قبل أفراد طاقم السفينة المنكوبة

في حال تقديم المساعدة والإنقاذ من قبل أفراد طاقم السفينة المنكوبة فإنهم لا يستحقون أي مكافأة مساعدة وإنقاذ لأنهم مرتبطون بعقود ملاحية بحرية مع مالك السفينة أو تجهزها، وهم ملزمون بموجب هذا العقد تسخير جميع جهودهم لخدمة السفينة بما في ذلك عمليات إنقاذها وذلك سنداً للمادة 134 / 2 من قانون التجارة البحرية الأردني التي تنص على أنه: "وهو ملزم بالعمل على إنقاذ السفينة والحمولة". إلا أنهم يستحقون المكافأة في حال انتهاء عقود عملهم مع مالك السفينة كما هو الحال في اتخاذ قرار من ربانها بترك السفينة وهجرها فإنهم يستحقون مكافأة عن تلك العمليات.

ثالثاً: حالة وجود عقد الإرشاد والقطر:

تقوم بعض السفن في بعض الأحيان بإبرام عقود إرشاد و قطر بحيث تلتزم بموجبه سفينة ما أن تقوم بإرشاد سفينة أخرى ومن ثم قطرها من منطقة ما في عرض البحر للوصول إلى بر الأمان. وفي حال وجود هذا النوع من العقود فإن سفينة الإرشاد أو القطر ملزمة بموجب هذا العقد القيام بالمساعدة والإنقاذ عن طريق إرشاد أو قطر السفينة المنكوبة. إلا أنه في حال أثبتت السفينة الملتزمة بالإرشاد والقطر أنها قامت بعمليات مساعدة تقع خارج الالتزامات المترتبة عليها بموجب عقد الإرشاد والقطر فإنها تستحق مكافأة مساعدة وإنقاذ. ويترك أمر استحقاق سفينة الإرشاد أو القطر مسألة تقدير المكافأة، وهذا ما أكدته المادة (251) من قانون التجارة البحرية الأردني، ويقابلها المادة (4) من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 (مصطفى، 1991 : ص. 358).

رابعاً: حالة إنقاذ الأرواح

جاء قانون التجارة البحرية الأردني بنص صريح " لا يلزم أي جعل عن الأشخاص المنقذين" (المادة 256 من قانون التجارة البحرية الأردني). إلا أن معاهدة بروكسل جاءت بنص(المادة 9) لا مثل له في التشريع الأردني ألا وهو أن الأشخاص الذين أنقذوا الأرواح يستحقون نصيباً من المكافأة التي تم استحقاقها لإنقاذ السفينة (مصطفى، 1991: ص. 358).

خامساً: حالة خطأ السفينة المنقذة

هذه الحالة تقيّد حرمان المنقذ من مكافأة المساعدة والإنقاذ إذا تبين إهمال المنقذ في أداء واجباته في تحقيق نتيجة مفيدة، وعلاوة على ذلك تستطيع السفينة المنكوبة أن تطالب

ترفض المساعدة والإنقاذ من أي سفينة أخرى، فإذا رفضت السفينة المهتدة بالخطر قبول المساعدة من قبل سفينة أخرى - سواء أكان الرفض صريحاً - وبالرغم من هذا الرفض تتدخل السفينة المغيثة وتقوم بعمليات الإنقاذ فإنها لا تستحق المكافأة. وهذا المبدأ أقرته معاهدة بروكسل 1910 وأخذت به معظم التشريعات الوطنية ومنها التشريع الأردني حيث قضت المادة 250 من قانون التجارة البحرية الأردني: "لا يحق أي جعل للأشخاص الذين يشتركون بأعمال المساعدة إذا كانت السفينة المغائنة قد منعتهم عن إغايتها منعاً صريحاً ومعقولاً".

إن عمليات المساعدة والإنقاذ لا يمكن فرضها على سفينة وإن كانت مهتدة بخطر لأن ربان تلك السفينة هو صاحب سلطة التقدير حول مدى خطورة الظروف الذي يهدد سفينته ونوع المساعدة التي يحتاجها؛ إذ قد تكون لديه القدرة على التغلب على ذلك الخطر دون حاجة إلى مساعدة الغير، وبالتالي يكون قد تفادى دفع مكافأة المساعدة والإنقاذ للسفينة المغيثة وبالتالي لا يجوز أن تفرض عمليات المساعدة والإنقاذ قسراً.

إن هذا المبدأ جاء نتيجة حادثة بحرية فحواها أن مجموعة من البحارة الانجليز كانوا ينتظرون بسفنهم بالقرب من الشاطئ فإذا ما اقتربت منهم إحدى السفن بفعل الأمواج والرياح يصعدون إلى ظهرها قسراً ويرفضون النزول عنها حتى يتم دفع مبلغ من المال كتعويض لهم بحجة أنها كانت مهتدة بالهلاك وأنهم قاموا بعملهم لإنقاذها (احمد، 1998 : ص. 50). من الملاحظ من المادة 250 من قانون التجارة البحرية الأردني والمادة 3 من معاهدة بروكسل 1910 أنه لا بد من توافر شرطين حتى تستطيع السفينة المغائنة رفض دفع المكافأة:

أولهما: يجب أن يكون رفض السفينة للمساعدة صريحاً. حتى لا يقع أي لبس بين السفينة المهتدة بالخطر والسفينة المنقذة.

وثانيهما: يجب أن يكون رفض السفينة للمساعدة معقولاً بمعنى أنه رفض مبني على أسس معقولة ومنطقية. ومسألة تقدير معقولية رفض السفينة للمساعدة أو عدمها يترك لمحكمة الموضوع. فالقاضي له سلطة تقديرية (احمد، بدون تاريخ: ص. 240) لأنه في بعض الأحيان قد يرفض ربان السفينة المساعدة من قبل سفينة أخرى وذلك لسبب غير معقول أساسه الخوف أو عدم الرغبة في دفع مكافأة المساعدة والإنقاذ أو لجهلا منه في مدى إمكانياته لمواجهة ذلك الخطر المحقق به، أو أن يفضل أحد المتقذين عن غيره في حال تعددهم. وعليه، إذا قدمت المساعدة والإنقاذ في مثل هذه الظروف رغم رفض الربان فإن من قدم المساعدة والإنقاذ له الحق في المكافأة وذلك بتقدير المحكمة التي يعرض عليها النزاع (احمد، 1998: ص. 51).

2. تقديم المساعدة والإنقاذ من قبل أفراد.
3. أعمال المساعدة المقدمة غير المادية.

1- تقديم المساعدة والإنقاذ من قبل سفن الدولة والسفن الحربية

كانت اتفاقية بروكسل 1910 - ما قبل تعديلها ببروتوكول 1967 - تستثني صراحة السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة للخدمة العامة من نطاق نصوصها إذ قضت المادة (14) من المعاهدة ما قبل التعديل: "هذه الاتفاقية لا تطبق على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة فقط لخدمة مرفق عام".

وقد ثار خلاف بين الفقه (الشرقاوي 1993: ص. 626، احمد 1998 : ص. 54 وما بعدها) والقضاء (محكمة الاسكندرية التجارية المختلطة، الاول من آذار 1926، نقلًا عن عاشور، 1997 : ص. 62 وما بعدها) حول تطبيق المادة (14) من اتفاقية بروكسل الدولية 1910 وكان هذا الخلاف سببًا مباشرًا أدى إلى تعديل قواعد اتفاقية بروكسل بموجب بروتوكول 1967 لتعطي الحق للسفن الحربية والسفن التي تخدم المصلحة العامة الحق في مطالبة مكافأة المساعدة والإنقاذ.

أما بالنسبة لموقف المشرع الأردني فنجد أنه قد أخذ بالتعديلات التي تضمنها بروتوكول 1967 فيما يتعلق بسريان الأحكام الخاصة على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة للمصلحة العامة وذلك بسبب أن قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972 قد صدر بعد صدور البروتوكول المعدل لاتفاقية بروكسل، 1910 حيث نصت المادة 244 منه على أن: "تطبق أحكام هذا الباب على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة بدائرة رسمية".

2- تقديم المساعدة والإنقاذ من قبل الأفراد

ويقصد بهذا الفعل أن تقدّم يدّ العون في عملية المساعدة والإنقاذ للسفينة المهددة بالخطر البحري من قبل فرد أو مجموعة من الأفراد فيقومون مثلاً "بسد الفتحات التي يتدفق منها الماء"، أو "إطفاء حريق شب بداخلها"، أو "إصلاح أجهزتها الميكانيكية أو أي جهود مادية تسفر عن إنقاذ السفينة من الخطر الذي حل بها (عاشور، 1997 : ص. 74). ولما كانت اتفاقية بروكسل لسنة 1910 صامتة إزاء هذه الحالة على الرغم من عمومية النص الذي قد يشمل مساعدة الأفراد لسفينة مهددة بخطر بحري، إلا أن السؤال الذي يثور هنا: هل يحق لهؤلاء الافراد المطالبة بالمكافأة المالية كما لو كانت أعمال المساعدة قد قدّمت من سفينة؟

بالتعويض على أساس المسؤولية التقصيرية في حال ثبوت خطأ أو غش أو ارتكاب سرقات أو ارتكاب عمليات احتيال بحقها. وهذا ما نصت عليه المادة (255) من قانون التجارة البحرية الأردني (طالب، 2004: ص. 200).

المطلب الثاني: الحالات الخاصة للمساعدة والإنقاذ البحري

من البداهة أن تتعرّض مختلف السفن أحياناً إلى بعض المخاطر البحرية فتكون بذلك في حاجة ماسة وأكيدة إلى المساعدة والإنقاذ تفادياً لأي شكل من أشكال الأخطار المُحدِقة بها، ومما لا شك فيه أيضاً أن الجهة المغيثة التي قدمت تلك المساعدة والإنقاذ تكون في أغلب الأحيان سفينة أخرى تجوب البحر في طريقها إلى جهة معينة أو أنها تواجدت بطلب من السفينة المستغيثة.

ومع هذا قد يحدث أن تتم عمليات المساعدة والإنقاذ البحري من قبل جهات لا ينطبق عليه التوصيف الجاري به العمل وهو "السفينة" لأن المبدأ العام الناظم لقيام عناصر المساعدة والإنقاذ البحري يشترط أن تكون إحدى المنشئتين العائمتين لها وصف السفينة. ومع ذلك نلاحظ أحياناً أن عمليات المساعدة والإنقاذ تتحقق بواسطة سفن حربية أو أشخاص عاديين كالعواصين أو أحد المسافرين الركاب لتلك السفينة المهددة بالخطر، علاوة على إمكانية تحقق فعل المساعدة بواسطة أشياء وتقنيات لا تُعد مادية وفقاً للنصوص التشريعية على غرار أجهزة الاتصالات اللاسلكية.

وهنا يطرح إشكال حقيقي: لماذا لم يواكب المشرع الأردني هذه التطورات؟ خاصة وأن معظم التشريعات الغربية قد تنبّهت إلى مثل هذه المشكلات وقامت بتعديل في تشريعاتها اقتداءً بالمعاهدات الدولية والأحكام القضائية.

لم يُعالج قانون التجارة البحرية الأردني مثل هذه الحالات في طرق المساعدة والإنقاذ حيث نجد أن المادة (248) منه قضت بأن: " كل عمل إسعاف أو إنقاذ تقوم به سفينة خدمة لسفينة أخرى تكون في خطر...."، في حين طغى منطق التعميم على اتفاقية بروكسل 1910 الضابطة للمساعدة البحرية لأنها لم تشترط أن يكون فعل المساعدة والإنقاذ مقدماً من سفينة إلى أخرى حيث قضت المادة (1) منها بالقول: "... مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في خطر...".

وعليه فإننا سوف نوجه اهتمامنا في هذا المطلب إلى عرض ومناقشة طرائق ثلاث في المساعدة والإنقاذ البحري، وهي:

1. تقديم المساعدة والإنقاذ من قبل سفن الدولة والسفن الحربية.

ونحن نعتقد أنه لا يوجد سبب مانع لعدم إعطاء فرد أو مجموعة من الأفراد الحق بمطالبة مكافأة المساعدة والإنقاذ طالما كان الهدف والنتيجة المرجوة واحدة ألا وهي إنقاذ السفن المهددة بخطر بحري. ونرى أيضاً أن المشرع الأردني وبالرغم من صدور القانون بعد المعاهدة الدولية 1910 بزمّن طويل إلا أنه خالف المادة الأولى من الاتفاقية. أما الرأي القائل بأن الأفراد لا يوجد لديهم ما يخاطرون به عند قيامهم بعمليات الإنقاذ، فيمكن القول رداً على ذلك بأن الأفراد عندما يمدون يد العون والمساعدة سواء من البر أو البحر فهم يعرضون أموالهم وأرواحهم للخطر، وبالتالي سيحققون نفس النتيجة التي من الممكن أن تحققها سفينة بحرية.

أما فيما يتعلق بأحكام القضاء، نلاحظ أن أحكام القضاء (عاشور، 1997: ص. 74) قد تباينت؛ فمنها من أعطى الحق للأفراد بالمطالبة بمكافأة المساعدة والإنقاذ، ومنها من حرّم الأفراد ذلك الحق، ويتجلى ذلك في قضية سفينة الصيد الإبطالية (ADA)، حين جنحت السفينة وقرر الرّبان والبحارة إخلاء السفينة انقازاً لأرواح البحارة، وذلك لأن ربان السفينة كان على يقين بأن أي محاولة لإنقاذها لن تكون مجدية. وبالفعل تم هجر السفينة من قبل جميع البحارة باستثناء شخص واحد رفض الأوامر كنتيجة لخوفه من ظروف إخلاء السفينة وبعد مسافة زورق النجاة عنه. وكننتيجة لخوفه على حياته حاول جاهداً إصلاح السفينة ونجح بذلك واستطاع ان يصل بالسفينة الى بر الأمان. ولعلمه بقواعد المساعدة والإنقاذ طالب بالمكافأة كنتيجة لأعماله التي أدت إلى إنقاذ السفينة، إلا انه عندما طالب بمكافأة المساعدة والإنقاذ؛ تم رفض طلبه من قبل ملاك السفينة على أساس أنه كان احد ملاحين السفينة، وكما هو معروف فان الملاح ينفك عن السفينة بمجرد ما قرر ربانها بتركها. وكننتيجة لرفض ملاك السفينة؛ أقام البحار قضيته امام المحاكم، وكننتيجة لمجريات القضية صادقت محكمة النقض الإبطالية حكم محكمة الاستئناف وحكم أول درجة "وقررت ان ما قام به الملاح هو عملية إنقاذ تستحق مكافأة" (cour de cassation du royaume d'Italie, 16 avril 1932) R.D.M.C.T. 29.p.258. نقلاً عن عاشور، 1997 : ص. 74). وعلى صعيد القضاء الانجليزي نجد ان المحكمة في قضية السفينة جيرنسي كوست عام 1950 أيدت دفع مكافأة المساعدة والإنقاذ لأفراد بدون منشأة عامة قاموا بعمليات المساعدة والإنقاذ لسفينة كانت مهددة بالخطر ووجدت أعمالهم بمثابة مساعدة وإنقاذ بحري (Geoffrey and John, 1993). وأي كان ذلك التباين؛ فإن معاهدة لندن 1989 التي دخلت حيز التنفيذ عام 1996 حسمت كل من الخلاف الفقهي والقضائي بهذا الخصوص

اختلفت التشريعات الوطنية للدول المتعاقدة في اتفاقية بروكسل فيما يتعلق باستحقاق الفرد أو الأفراد الذين يقدمون مساعدة لسفينة وإنقاذها من أخطار البحر. فجاءت التشريعات البحرية الصابطة للمساعدة والإنقاذ في كل من ألمانيا، وهولندا، وإيطاليا، والسويد، والبرتغال، وانجلترا بنصوص صريحة ومباشرة لا غموض فيها أجازت استحقاق الأفراد لمكافأة المساعدة والإنقاذ (علي، بدون تاريخ: ص. 443، علي، 1997 : ص. 71)، إلا أن تشريعات دول أخرى مثل فرنسا، ومصر، والكويت، ودولة قطر، والبحرين، وسلطنة عمان، والإمارات العربية المتحدة، لم تنص تشريعاتها على منح الأفراد مكافأة المساعدة والإنقاذ كنتيجة لإنقاذهم سفن مهددة بخطر بحري وتحققت فيها نتيجة مفيدة لتلك الأعمال. وبناءً على هذا التباين في التوجيهات حسب التشريعات أعلاه أثير جدل كبير تعاطمت حدته بالاختلافات المرصودة في آراء الفقهاء وأحكام المحاكم.

فبالنسبة للفقهاء (عاشور 1997: ص. 72، محمود، 1993: ص. 630)، رجح فريق من الفقهاء عدم جواز إعطاء حق طلب مكافأة المساعدة والإنقاذ لفرد بعينه أو مجموعة من الأفراد في حال قيامهم بعمليات مساعدة وإنقاذ لسفينة مهددة بخطر بحري، ووفقاً لذلك الفقه فإن عمليات المساعدة والإنقاذ المقدمة من قبل الأفراد لا تُعد مساعدة وإنقاذ بالمعنى القانوني وان أدت أعمالهم إلى نتيجة مفيدة. ويبرر هذا الجانب من الفقه موقفه على أن الفرد وحده لا يتحمل مخاطر مالية نتيجة قيامه بعمليات المساعدة.

ورجح فريق ثان من الفقهاء (مصطفى 1991 : ص. 375، جمال الدين 1987 : ص. 438) جواز إعطاء الفرد حق طلب مكافأة المساعدة والإنقاذ وان لم تكن مقدمة من منشأة عائمة، ويرروا صحة هذا الرأي بأنه لا يوجد شيء يمنع من أن يقوم فرد أو مجموعة من الأفراد بعمليات المساعدة والإنقاذ؛ لأن الهدف بالنهاية هو إنقاذ السفينة المنكوبة، كما يستند هذا الفريق من الفقه في تبريره بحق حصول الفرد أو الأفراد للمكافأة إلى نص المادة الأولى من اتفاقية بروكسل 1910 التي تنص على ضرورة: "مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي في خطر"، وليست المساعدة المقدمة من سفينة إلى سفينة في خطر كما هو الحال عليه في قانون التجارة البحرية الأردني حيث حددت المادة (248) الجهة التي من الممكن أن تقدّم المساعدة دون غيرها، حيث قضت بأن: "كل عمل إسعاف أو إنقاذ تقوم به سفينة، خدمة لسفينة أخرى تكون في خطر وللأشياء الموجودة على متن هذه السفينة ولأجرتها وأجرة نقل ركابها حتى في حال ترك بحارتها لها....".

والإرشاد للسفينة المنكوبة والمهددة بخطر بحري، وبالتالي تؤدي هذه النصائح إلى تحقيق نتيجة مفيدة تؤدي إلى نجات السفينة. ولا بدّ من الإشارة هنا أنه لا بد من التفريق ما بين المساعدة والإنقاذ لسفينة مهددة بخطر بحري وبالتالي إنقاذها من خطر كان من الممكن أن يهدد وجودها، وبين المساعدة والإنقاذ التي تحد من عملية الخطر البحري، وهذا الأخير ما يمكن تحقيقه من خلال الأعمال غير المادية. وتقسّم أعمال المساعدة والإنقاذ غير المادية إلى أعمال ذهنية مثل النصيحة والإرشاد أو أعمال معنوية مثل إعطاء دعم معنوي لملاح السفينة المهددة بخطر بحري ومرافقتهم خلال محنتهم في البحر.

اختلف الفقه كما هو الحال بالنسبة لأحكام القضاء حول الاعتراف بأعمال المساعدة والإنقاذ غير المادية والمتمثلة بالنصح والإرشاد المقدم لسفينة منكوبة. فذهب جانب من الفقه إلى إنكار المكافأة لمن يقدم هذا النوع من المساعدة بحجة أنه لم يتم بين منشئتين عائميتين (عاشور، 1997 : ص. 91). ورجح فريق ثان من الفقهاء جوازية إعطاء المكافأة لمن يقدم هذا النوع من المساعدة إذ لا فرق بين الأعمال المادية وغير المادية طالما حققت نتيجة مفيدة تتمثل بإنقاذ السفينة المنكوبة والمهددة بخطر بحري محقق كان من الممكن أن يؤدي إلى خسارتها كلياً في عمق البحار والمحيطات (عاشور، 1997 : ص. 92، مصطفى 1991 : ص. 375).

أما بالنسبة لأحكام القضاء (عاشور، 1997 : ص. 95)، اختلفت اجتهادات المحاكم الفرنسية في هذا الشأن، ولعل أحسن مثال يُدلل على جوازية منح مكافأة المساعدة والإنقاذ لمن قام بأعمال مساعدة غير مادية الحكم الصادر في قضية السفينة (Linda) (Tribunal Maritime et Commercial de) (Copenhagen, 15 November 1929, R.D.M.C.T 21, p.288)، فقد تمثلت أعمال المساعدة والإنقاذ بأعمال غير مادية جماعها النصح والإرشاد تم تقديمهما من قبل شخصين إلى ريان تلك السفينة المتضررة للخروج من منطقة جليدية كانت السفينة قد جنحت فيها وألحقت بها أضرار مادية. وبالفعل نجح الشخصان في مساعدة السفينة من خلال إرشاد ريانها حتى تمكن من الوصول إلى أقرب ميناء ممكن. وعند مطالبتهم بالمكافأة رفض مجهز السفينة الاعتراف لهم بالمكافأة المستحقة نتيجة أعمال المساعدة التي قدموها للسفينة بحجة أنهما لم يستخدمتا سفينة أو حتى حبال أو عدة معينة لإنقاذ السفينة، إلا أن محكمة الموضوع رفضت هذه الحجة وقررت صرف مكافأة مساعدة وإنقاذ وأقرت أيضاً أن الإنقاذ لا يحتاج إلى أعمال مادية ليُدخل نطاق المكافأة (Tribunal Maritime et Commercial de) (Copenhagen, 15 November 1929, R.D.M.C.T 21, p.288).

على حد سواء حيث أعطت الاتفاقية المذكورة الحق للأفراد بمطالبة مكافأة المساعدة والإنقاذ دون اشتراط وجود منشأة عائمة حيث أنها لا تشترط أي شروط تخص الطرف الذي قدم المساعدة، بل اكتفت بالإشارة إلى أن: "عملية المساعدة والإنقاذ يقصد بها كل عمل أو نشاط يتم لمساعدة سفينة أو أي مال آخر في خطر". وبهذا تكون اتفاقية لندن اعتبرت أي نشاط يمكن أن يقدم من قبل الأفراد سواء من اليابسة أو من الجو كالإنقاذ بالطائرات العامودية أو حتى عمليات الغوص في الماء لإصلاح جوف سفينة تعد من قبيل عمليات المساعدة والإنقاذ التي تستحق المكافأة.

وبالرغم من دخول اتفاقية لندن 1989 حيز التنفيذ عام 1996، ومصادقة الأردن على هذه المعاهدة، حين صادقت على هذه المعاهدة 1989 بتاريخ 1995/10/3، ودخلها حيز التنفيذ الفعلي في تاريخ 1996/10/3؛ رُغم هذا نلاحظ أن المشرع الأردني لم يَقمُ بأية تعديلات تُذكر على قانون التجارة البحرية ليتمشى ومعهدة لندن. ومن الجدير بالذكر أيضاً أن الدول العربية المنضمة إلى هذه الاتفاقية حتى تاريخ 2014/9/14، هي: جمهورية مصر العربية عام 1991، سلطنة عُمان عام 1991، المملكة العربية السعودية عام 1991، الامارات العربية المتحدة عام 1993، الجمهورية التونسية عام 1999، الجمهورية العربية السورية عام 2002، لجمهورية اليمنية عام 2003، والجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية عام 2012. (اللجنة البحرية الدولية، وضع السنة، 2014).

3- أعمال المساعدة غير المادية

قد تتمثل أعمال المساعدة والإنقاذ البحري إلى سفينة مهددة بخطر بحري بالنصح والإرشاد المقدم من سفينة أو أفراد. فأعمال المساعدة والإنقاذ غير المادية ليست بجديدة، حيث كانت أول حادثة استعملت فيها الأعمال غير المادية في آذار 1899، "عندما استعملت سفينة منارة قرب دوفر جهاز برق لاسلكياً من طراز ماركوني لإرسال إشارة تنبئ بجنوح السفينة التجارية «إلبي» Elbe، وأرسل إليها قارب نجات فور تلقي البرقية فوصل في الوقت المناسب، وأنقذت بحارة السفينة. وفي عام 1900 جرى حادث مشابه في روسيا، فأرسلت برقية باستخدام جهاز مصنوع فيها، وأُنقذ صيادون حوصروا بالجليد في خليج فنلندا" (الموسوعة العربية، "الإنقاذ البحري، 2012).

على الرغم من عمومية وإطلاقية النص في كلتا المعاهدتين بروكسل 1919 ولندن 1989 بالنسبة للجهة التي من الممكن أن تقدّم عملية المساعدة والإنقاذ، ويقصد بأعمال المساعدة والإنقاذ غير المادية: الأعمال التي تتجسد بشكل النصح

الفرع الأول: الأساس القانوني لاستحقاق المكافأة المساعدة والإلتزام وفقاً لنظرية العقد

انطلاقاً من القواعد القانونية المنظمة لشروط صياغة العقد، وبناءً على مسعى الفقهاء في إيجاد مُلاءمة بين كفاءات ومواضع مخصصة يتحقق بها فعل المساعدة والإلتزام البحري، والضوابط والنصوص النازمة للعقود. رأى جانب من الفقه (علي، 1987: ص. 470) أن تطبيق نظرية العقد لا يمكن تحققها إلا في حالة تكون فيها سفينة ما تواجه بحق خطراً بحرياً فعلياً، وهي مُلزَمة في هذه الوضعية بطلب المساعدة من سفينة أخرى، وفي حال اقدام السفينة المستغاث بها مد يد العون والمساعدة، فإن مبدأ القبول هذا يُحمل على كونه عقداً وتستحق بموجبه المكافأة، وفي صورة إبداء ربان السفينة رفضه الصريح والمباشر لقبول مد يد المساعدة فإنه لن ينالها، وهذا الأمر أوضحته وأبانتها اتفاقية بروكسل 1910، التي أبطلت حق منح مكافأة المساعدة والإلتزام البحري لمن قام بفعل المساعدة مع توفر الرفض الصريح والواضح لربان السفينة المهتدة بالخطر البحري.

يسمح لنا كل هذا بالقول إن العقد حسب جانب من الفقه يعد هو المنطلق والأساس القانوني لاستحقاق جهة ما مكافأة المساعدة والإلتزام، وقد وجهت إلى هذا الرأي انتقادات تأتت خصوصاً من الزعم القائل بأن عمليات المساعدة والإلتزام قد تحصل في مواقع مقترنة برفض واضح وشديد من ربان السفينة المنكوبة، ونحن نرى أن هذا الرفض هو في الحقيقة مبني على سبب وإله ليس له أي وجه من الصحة والمعقولة إذ كيف يكون الإنسان مهتداً بخطر محقق به ويرفض المساعدة (صلاح الدين، 1982: ص. 261).

كما يزعم خُصومُ نظرية العقد، أن الأطراف المشاركة في تحقيقه لا يقومون أحياناً بضبط وتحديد نوع الخدمة والمقدار المستوجب تحصيله في المكافأة. وكننتيجة لجل هذه الانتقادات، قام الفقهاء بتكييف نظرية العقد وخُصصوا إلى صياغة ضرب آخر اصطلاحاً على تسميته بالعقد الضمني، وهو كل عقد خلا من تضمن بعض الأمور والمسائل المهمة التي تربط طرفي المساعدة والإلتزام.

ومع كل هذا، لم تسلم هذه الصيغة أيضاً من النقد على أساس أن عُصرا الرضا والقبول من قبل ربان السفينة المنكوبة قد لا يكون متوفراً ومتحققاً في بعض الحالات نظراً لوضعيتهم الحرجة التي يمرون بها وانعدام مقدرتهم على التعبير والاختيار بين الرفض أو القبول. علاوة على هذا، ثمة حالات أخرى لا تستوفي فيها شروط تحقق العقد الضمني ومنها فرضية إنقاذ السفينة بعد هجر ربانها وبحارتها لها، وبعد ذلك تتم مُطالبية

المبحث الثالث: الأساس القانوني لاستحقاق مكافأة المساعدة والإلتزام وكيفية تحديد مقدارها

تتصل مختلف عمليات المساعدة والإلتزام بمبدأ أساسي قوامه وعُمدته معنى تحصيل المكافأة. وهو مبدأ - في اعتقادنا - يشجع على الحرص المتواصل على حماية الأرواح والممتلكات والأموال من التلف أو الهلاك. وكغيره من التشريعات، كان التشريع الأردني في نُظمه وتحديد أسس والضوابط القانونية لاستحقاق المكافأة مُتأسياً بالمعاهدات الدولية وعلى وجه الخصوص معاهدة بروكسل 1910. وعليه سنعمل على بيان الأساس القانوني لهذه المكافأة في أطرافها وسياقها العام الناظم لها، أو حتى تلك الحالات الخاصة والاستثنائية التي تصرف فيها. وهذا ما سنعمل على بيانه وتوضيحه في هذا المبحث من خلال النظر أولاً في الأسس القانونية لاستحقاق مكافأة المساعدة والإلتزام (المطلب الأول)، ثم النظر في كفاءات وطرائق صرفها (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الأسس القانونية لاستحقاق مكافأة المساعدة والإلتزام

إن مسألة استحقاق مكافأة المساعدة والإلتزام في التشريع الأردني لا تطرح أي إشكال حقيقي في صورة تحقق فعل المساعدة بواسطة سفينة ما لسفينة أخرى مهتدة بالخطر، ولكن الإشكال الحقيقي تلوح معالمه وتتوضح لبيانه عندما يتحقق فعل المساعدة والإلتزام من قبل طرف آخر قد تختلف ماهيته وتتعدد أضرب تصنيفاته - سواء كان فرداً أو مجموعة من الأفراد أو أعمال غير مادية كالنصح والإرشاد من خلال وسائل الاتصالات الحديثة. فالناظر في التشريع الأردني يلحظ بيسر أنه قد حدّد تحديداً واضحاً الجهة المستحقة لهذه المكافأة وحصرها فقط في كيان "السفينة". لكن ماذا لو تحقق فعل المساعدة والإلتزام بواسطة فضل كيان آخر؟

بناءً على هذا التساؤل، نقول عن صواب إن هذه الجهة التي تحققت بها المساعدة لم يُحدّد لها التشريع الأردني أي ضمانات قانونية يُمكن أن يستند إليها في رفع دعواه بغية تحصيله لمكافأة المساعدة والإلتزام البحري. بذلك تترأى للباحث النقائص والثغرات القانونية التي تَحجُب حقوق بعض الأطراف والكيانات الأخرى المُسهمة في عمليات المساعدة والإلتزام - ما عدا السفينة -، وهذا الأمر دفع لزاماً فقهاء القانون إلى البحث عن سبل قانونية تتصل بهذا الإشكال وأوجدوا أسس رئيسيين بهما يُضبطان استحقاق مكافأة المساعدة والإلتزام وهما: نظرية العقد، ونظرية شبه العقد أو ما يصطلح عليها بأعمال الفضالة والإثراء بلا سبب.

على وجه السرعة لطرف أو لحساب شخص ليس له أي حضور في حين أننا نجد عمليات الإنقاذ والمساعدة تتم بالتعاون مع الجهة المغيثة من جهة، وربان وطاقم السفينة المعرضة للخطر من جهة أخرى (أحمد، 1998 : ص. 62).
زد على ذلك أن الفضولي اعتبره نائباً عن رب العمل، ولزما على رب العمل في هذه الحالات رد جميع المصاريف والتكاليف التي أنفقها هذا الفضولي فيما قام به، لكن الواقع الحقيقي يوضح للجميع أن هذا الفضولي لا يطأله شيء، على خلافه نجد المنقذ في منطلق ونظم وقوانين المساعدة والإنقاذ يستحق المكافأة شريطة اقتران أفعاله بنتيجة ايجابية ومفيدة (طالب، 2004: ص. 201).

ويعد كل هذا، وجزء هذه الانتقادات التي سقنا نزرًا منها - وغيرها مما لن نذكر كثير - نقول إنه على أنقاض هذا الرأي الفقهي والمرجح لفكرة الفضالة كأساس منطقي وضروري لاستحقاق مكافأة المساعدة والإنقاذ برز في الآفاق رأي فقهي آخر جعل من فكرة الإثراء بلا سبب أساس استحقاقها إن لم نقل منطلقها الرئيس وعمودها الفقري.

الإثراء بلا سبب :

يُعرف الإثراء بلا سبب على كونه كل فعل مادي يترتب عليه إثراء شخص على حساب غيره دون سبب قانوني مشروع وقد حاول أحد الدارسين توضيح هذا الأمر بالقول: "يرتب القانون لمن افتقرت ذمته حقاً في الرجوع على من أثرى على حسابه بمقدار على من أثرى به وفي حدود ما لحق المفترق من خسارة" (عوض، 2003: ص. 560).

وبناءً على هذا الرأي السابق، ورأي طائفة من الفقهاء (عبد الرزاق، 1971: فقرة 761، سليمان، 1971: ص. 170) نقول عن وجهة إن القول الفصل عند هذا الطرف هو اعتبار الإثراء بلا سبب مُحْتَكَمٌ إلى أساس قانوني يكفل لصاحبه المتمتع به من الحصول على مكافأة المساعدة والإنقاذ وعمدتهم في ذلك أن الإثراء بلا سبب يعد من مصادر الالتزام في القانون المدني.

إن ما نراه في هذا السياق صراحة أن هذه المقارنة بين النظامين: الإثراء بلا سبب من جهة، واستحقاق مكافأة المساعدة والإنقاذ من جهة أخرى، كان منطلقها الرئيس هو رصد تلك العلاقة السببية بين الأمرين لأن الإثراء يعود على السفينة المنكوبة جراء عمليات المساعدة والإنقاذ في حين يلحق الإفتقار المنقذ الفعلي الذي قدم المساعدة (علي، 1988 : ص. 198).

ولم تسلم هذه النظرية بدورها من النقد البناء أحياناً والنقد

مالكها أو مجهزها بمكافأة المساعدة والإنقاذ (محمود، 1993: ص. 553).

الفرع الثاني: الأساس القانوني لاستحقاق المكافأة والإنقاذ وفقاً لمصادر الالتزام اللارادية (أفضت مختلف الانتقادات التي وُجّهت إلى نظريتي العقد من جهة، والعقد الضمني من جهة أخرى إلى ظهور بعض الدراسات الفقهية المستحدثة التي أبانت صراحة بعد عمق النظر والبحث في مختلف الجوانب والقضايا ذات الصلة المباشرة بالإشكالية التي نحن بصدددها؛ أن الأساس القانوني الكفيل بتوضيح أهلية ومشروعية إسناد وصرف استحقاق مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري يجب أن يحتمك أساساً إلى القواعد والنظم المتعارف عليها والدارجة أصالة ضمن القانون المدني بغض النظر عن الحالات أو الوضعيات المختلفة لطرق المساعدة.

ونحن نعني بهذه القواعد أساساً في هذا المقام تلك المصادر اللارادية التي تشمل معنى الفضالة والإثراء بلا سبب. ونقصد بهذين المعنيين ما يلي:

أولاً: الفضالة

تعني الفضالة -فيما تعني- بالأصل هي أن يتولى شخص عن قصد شأنًا يكون نافعاً ويتحقق بكيفية وصورة مُستعجلة وترجع فوائده بالنفع إلى حساب شخص آخر (انور، 1987: ص. 312، عوض، 2003: ص. 561).

ورأى أنصار وداعمو هذا الرأي الفقهي - من جملة ما رأوا- أن عملية المساعدة والإنقاذ البحري هي عملية وثيقة الارتباط بأعمال الفضالة، ذلك أن الرابط الجامع بين الأمرين أو الحداثين هي النتيجة المُحصَّلة أو المُستفادَة من وراء العمل المُنجز، وقالوا إن الشخص الفضولي إذا حققت أعماله التي أتاها بدافع الفضول لا غير نتائج مفيدة وقيمة فإنه يتم مكافأته وتعويضه مادياً إزاء العمل الذي قام به، وقياساً على هذا المنوال يُصبح كذا الحال لكل طرف قام بعملية المساعدة والإنقاذ البحري، لأن الأمران سيان في الوضعين أو الحالتين؛ وفي صورة لم تتحقق نتائج مفيدة من العمل المُنجز فإن المكافأة لن يتم إسنادها أو صرفها للطرف أو الجهة التي أقدمت على هذا الفعل (محمود، 1993 : ص. 553).

بالإضافة إلى ذلك ثمة وجهة آخر يجمع بين الفضالة وعملية الإنقاذ البحري في بعض المواضع ألا وهو توفر منطلق العمل التطوعي في الأمرين، فالفضولي يكون عمله على شاكلة التطوع الإرادي، وكذا الحال في عملية المساعدة والإنقاذ البحري. ولم يسلم هذا الرأي - كغيره- من بعض الانتقادات؛ وكان منطلقها الرئيس أن الفضالة تطرح فرضية القيام بعمل

بناءً على ما تقدّم نقول إن تحديد مقدار المكافأة يكون بمسلكين: أولهما التحديد الاتفاقي. وثانيهما، التحديد القضائي.

التحديد الاتفاقي لمكافأة المساعدة والإنقاذ

تنص المادة 254 من قانون التجارة البحرية الأردني " للمحكمة أن تلغي أو أن تعدل بناء على طلب أحد المتعاقدين كل اتفاق على إسعاف أو إنقاذ نشأ في وقت الخطر وتحت تأثيره إذا اعتبرت ان شروط الاتفاق غير عادلة. ولها أيضا في كل الحالات وبناء على طلب الجهة صاحبة العلاقة ان تلغي أو تعدل الاتفاق إذا ثبت لها تعيب رضا أحد الفريقين بسبب خداع أو كتم معلومات أو إذا كان الجعل فادحا من إحدى الناحيتين ولا يتناسب والخدمة المقدمة ."

إن المآخذ التي يمكن توجيهها إلى هذا النص أنه حوى تأويلات لأحكامه بموجبها يمكن إبطال هذا التحديد الاتفاقي أو تعديله، وهي التالية:

الحالة الأولى: إذا تم الاتفاق بين السفينة المنكوبة والمنقذ وقت الخطر البحري وتحت تأثيره، في مثل هذه الحالة لا يمكن أن يتم تعديل العقد أو إبطاله إلا إذا رأت المحكمة أن الشروط التي تم الاتفاق عليها غير عادلة لأحد الطرفين.

الحالة الثانية: إذا شاب رضا أحد الطرفين (السفينة المنكوبة و المنقذ) تدليس أو كتمان معلومات.

الحالة الثالثة: إذا رأت المحكمة أن القيمة المالية للمكافأة سواء كانت زيادة أو نقصا بما يتناسب وأتعاب عمليات المساعدة والإنقاذ المقدمة.

التحديد القضائي لمكافأة المساعدة والإنقاذ :

من المسائل الطبيعية والمعقولة أنه في صورة حدوث خلاف بين السفينة المنكوبة والمنقذ على تقدير المكافأة يترك الأمر إلى محكمة الموضوع لتحديدها، وهذا ما قضت به المادة 255 من قانون التجارة البحرية الأردني ويقابلها المادة (8) من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 والمادة (13) من اتفاقية لندن 1989 لتثبت تلك الأسس التي يجب على المحكمة أخذها بعين الاعتبار عند تقدير مكافأة المساعدة والإنقاذ وهي في الدرجة الأولى النجاح المحرز وجهود المغيثن وفضلهم وحجم الخطر الذي تهدد السفينة المعانة وركابها وبحارتها وحمولتها والمنقذين والسفينة المنقذة والوقت المبذول والنفقات والأضرار المتكبدة ومخاطر التبعة وغيرها من المخاطر التي يتعرض لها المنقذون وقيمة الأدوات التي استعملوها وعند الاقتضاء اعتبار إعداد السفينة المغيثة لهذه الغاية. ثم تأتي قيمة الأشياء المفقودة في الدرجة الثانية حيث يجب أن تطبق الأحكام نفسها

للاموضوعي أحيانا أخرى، ولكن المآخذ الحقيقية انحسرت أساساً في اعتبارات أهمها أن عناصر هذه النظرية تُوهم الناظر بأن المُنقذ له الحق في المطالبة بالتعويض شريطة أن لا يتجاوز حدَّ افتقاره، لكن التطبيق الإجرائي لهذ المبدأ على نُظُم استحقاق مكافأة المساعدة والإنقاذ يجعل المُنقذ أحيانا مُتحصلاً على مكافأة تتجاوز بدرجات متفاوتة قيمة النفقات أو المصاريف التي أنفقها جراء ما قام به (علي، 1988، ص. 198).

إن ما يمكن أن نخلص إليه في خاتمة حديثنا عن نظريتي الفضالة والإثراء بلا سبب هو القول التالي:

إن جميع هذه الانتقادات بغنها وسمينها، أو تلك التي عرضناها أو أحجنا عن ذكرها في بحثنا جعلت من أمر إقامة دعوى قضائية لاستحقاق مكافأة المساعدة والإنقاذ أمراً مستحيلًا إن لم نقل أمراً يصعب تحققه خاصة في تلك الحالات أو الوضعات التي تفتقد سنداً ومرجعية قانونية، غفل عنها المشرع أو تغافل عنها، ولنا في قانون التجارة البحرية الاردني خير مثال على ما قلناه إذ لا تصرف مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري في صورة تحققها بواسطة الأفراد أو بأشياء غير مادية، لأن القانون حصر الطرف الوحيد في الشخصية المعنوية ". لذلك يجد الدارس نفسه في هذه الحالات التي سكت عنها القانون الأردني ولم يأخذها بعين الاعتبار مجبراً في تأسيس دعواه للمطالبة بتحصيل هذه المكافأة على الالتجاء الى النصوص التشريعية التي أقرتها المعاهدات الدولية المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري. وهذا أمر يُدلل في اعتقادنا المتواضع على قصور تشريعي واضح المعالم في قانون التجارة البحرية الأردني، وينم عن عدم مواكبة وإلمام بمختلف التعديلات التي خضعت لها المعاهدات الدولية.

المطلب الثاني : تحديد مقدار مكافأة المساعدة والإنقاذ

قد يحصل في بعض الحالات والمواضع أن يتم تحديد قيمة المساعدة والإنقاذ البحري استثناساً باتفاق مبدئي مبرم بين طرفين معينين، ويتحقق هذا الأمر دائماً بصورة قبلية أي قبل البدء بعملية المساعدة والإنقاذ. وقد يحصل في بعض الحالات الأخرى عدم ضبط قيمة المكافأة نتيجة أسباب متعددة منها ما هو متعلق بغياب اتفاق مبدئي وحيني بين الطرفين، وإما لحضور عنصر المفاجأة في الخطر الداهم للسفينة المعنية بالإنقاذ، وإما لطبيعة المكان والزمان الذي تصير فيه عملية الإنقاذ، بذلك يمكننا القول إن كل هذه الحالات وغيرها تجعل المحكمة هي الجهة المسؤولة مباشرة عن تحديد قيمة المكافأة ونسبتها.

ترأى لنا أولاً في تحديده للجهة الكفيلة بتقديم المساعدة والإنقاذ لا تكون إلا على السفن، وهذا في حد ذاته يعد بحق انحرافاً حقيقياً تغافل عنه المشرع الأردني إذا ما استحضرننا في هذا المقام جميع المعاهدات الدولية التي نظمت قواعد المساعدة والإنقاذ في البحر. كما ترأى لنا ثانياً عند ملاحظتنا أن هذا الانحراف ظل حبيساً ومقتصرًا فقط على التشريعين الأردني واللبناني مقارنةً بباقي دول المنطقة العربية، ونرى عن قناعة أن هذا الأمر له انعكاسات ونتائج وخيمة وسلبية على الأطراف ذات العلاقة بالمساعدة والإنقاذ البحري يسهمون في عملية الإنقاذ البحري؛ لأن المادة 249 من قانون التجارة البحرية الأردني يقصر هذا الحق في إقامة الدعوى لاستحقاق المكافأة إلا على السفن.

ونقول ثالثاً وأخيراً إن منطلق التعميم في المعاهدات الدولية، ومنهج التضييق في التشريع الأردني، يدفعنا لزاماً إلى مزيد الدراسة وتعميق النظر والاهتمام بمسألة الإنقاذ البحري وتحصيل مكافأة المساعدة لما له من انعكاسات كثيرة ومباشرة على التجارة البحرية ومزيد تقنينها وحمايتها، وتخليص مشاغلها من اللبس والغموض الحاف في بعض النصوص القانونية المنظمة لها في المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية. ومع هذا كله، فلئن باركنا الجهود المبذولة من طرفي وزارتي النقل والتجارة والصناعة الأردنية بإحداث لجنة خاصة لتعديل قانون التجارة البحرية سنة 2006، فإن ما يحز في نفسنا أن هذه التعديلات لم ترى النور بعد.

السنهوري، ع. (1998)، مصادر الحق في الفقه الإسلامي، المجلد 1-3، ط 2 (بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، 1998).
الشرقاوي، م. (1993) القانون البحري، مصر: دار النهضة العربية.
صرخوه، ي. (1989)، شرح القانون البحري الكويتي، الحوادث البحرية، الكويت: مطبعة جامعة الكويت، كلية الحقوق.
طه، م. (1991) مبادئ القانون البحري، مصر: الدار الجامعية.
عبد الحميد، ع. (1997) مكافأة الإنقاذ البحري، دراسة مقارنة ط 1، مصر: دار النهضة العربية
العطير، ع. (2009) الوسيط في شرح القانون البحري، ط 1، عمان: دار الثقافة للتوزيع والنشر - عمان.
عوض، ع. (1971) القانون البحري ط 1، مصر: دار النهضة العربية.
مرقص، س. (1971) الإثراء على حساب الغير ط 1، مصر: دار الفكر.

على التوزيع المنصوص عليه في الفقرة الثانية من المادة (253) وللمحكمة ان تنقص الجعل وان تبطله إذا تبين ان الإنقاذ أو الإسعاف اقتضاها خطأ المنقذين أو إذا أقدم هؤلاء على ارتكاب سرقات أو على إخفاء أشياء مسروقة أو على غيرها من أعمال الاحتيال.
من الملاحظ أن جميع هذه العناصر والشروط التي سقناها فيما تقدم لتحديد المكافأة تنحصر بنفقات عمليات المساعدة والإنقاذ ومخاطرها. أما فيما يتعلق بكيفية توزيع المكافأة بين المنقذين فإن المشرع الأردني ترك أمر توزيع المكافأة بين مستحقيها للمحكمة المختصة وهذا ما نصت عليه المادة 253 من قانون التجارة البحرية الأردني.

الخاتمة

نود في خاتمة بحثنا أن نسوق ملاحظات ثلاث تكتسب من الوجاهة والأهمية الشيء الكثير، ونراها جامعة لقراءتنا التحليلية النقدية لمسألة مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري بين القانون الأردني والمعاهدات الدولية.
فنقول أولاً، إنه بالرغم من مرور قرابة نصف قرن على سن قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972، فإنه رغم ذلك لم يرق المشرع الأردني بإجراء أي تعديل أو تحوير تماشياً مع نمو نسق التجارة البحرية ومخاطرها المتزايدة، علاوة على عدم مراعاته لمختلف التحويرات والإجراءات التي تضمنتها المعاهدات الدولية في صيغها المتجددة.
ونقول ثانياً، إن ملامح تضييق النص في التشريع الأردني؛

المصادر والمراجع

أولاً: الكتب

البارودي، ع. (1988) مبادئ القانون البحري، مصر: الدار الجامعية.
حسني، أ. (بدون تاريخ) "الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ"، مصر: منشأة المعارف بالإسكندرية.
الزعبي، ع. 2003 "المدخل إلى علم القانون، ط 1، الأردن: دار وائل للنشر.
سلطان، أ. (1987) مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني، ط 1، عمان-الجامعة الأردنية.
السنهوري، ع. (1998) الوسيط في شرح القانون المدني، 1: نظرية الالتزام، المجلد الأول: العقد، ط 3، القاهرة: دار النهضة العربية.

- Brice. G and Reeder. J, 1993" Brice's Maritime Law of Salvage", First Ed. London, Sweet & Maxwell .
- Dottie E. Mayol, "The Swedish Ship Vasa's Revival", University of Miami, Miami, Florida, See <https://www.abc.se/~pa/publ/vasa.htm>
- Forrest, C, April 2003, "Has the Application of Salvage Law to Underwater Cultural Heritage Become a Thing of the Past?", Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 34, No.2.
- Canon. G, 1983, "The long-term effects of the Arnoco Cadiz oil spill", Centre Océanologique de Bretagne (C.N.E.X.O.), B.P. 337, 29273 Brest Cedex, France 1983. Article No. 558
- .H.M. Helal, "Safety and Security around the Egyptian Coasts (Security and Safety in Short Sea Shipping Operations)", College of Maritime Transport & Technology .
- Lloyd's Maritime Law Newsletter , 1997, "Semco Salvage & Marine Pte Ltd v Lancer Navigation Co Ltd (The "Nagasaki Spirit") - House of Lords (the Lord Chancellor, Lord Goff, Lord Mustill, Lord Lloyd & Lord Hope) - 6 February 1997".
- Steel. D and. Rose. F, 1985, "Kennedy, Law of Salvage", Stevens & Sons.
- The History of Portsmouth" by William Gates, published in 1900, The Loos Of The Royal George (1782) <http://history.inportsmouth.co.uk/events/royal-george.htm>
- خامساً: مواقع الانترنت:**
الموسوعة العربية، "الإنقاذ البحري".
http://www.arabency.com/index.php?module=pnEncyclopedia&func=display_term&id=409&m=1
تقرير الكتاب السنوي 2014 للجنة البحرية الدولية، (باللغة الانجليزية) International Maritime Committee
http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/CMI_Yearbook_2014.pdf

- مصطفى، أ. (1998) مكافأة المساعدة والإنقاذ ط1، مصر: دار النهضة العربية.
- مقادي، ع. (2007) القانون البحري ط1، عمان، دار الثقافة للتوزيع والنشر.
- موسى، ط. (2004) القانون البحري ط1، عمان: دار الثقافة.
- الناهي، ص. (1982)، الوجيز في مبادئ القانون البحري، ط1، عمان: دار المهدي.
- يونس، ع. (بدون تاريخ) أصول القانون البحري، ط1 القاهرة: دار الطباعة.

ثانياً: القوانين:

- قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972.
- القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976.
- قانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 لسنة 1980.
- قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990.
- قانون رقم (15) لسنة 1980 بإصدار القانون البحري القطري رقم 15 لسنة 1980.
- المرسوم السلطاني رقم 35 لسنة 1981 بإصدار القانون البحري العماني.
- قانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 لسنة 1980.
- القانون البحري البحريني رقم 23 لسنة 1982.
- القانون الاتحادي الاماراتي رقم (26) لسنة 1981 م بشأن القانون التجاري البحري.

ثالثاً: الإتفاقيات الدولية:

- اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحري لسنة 1910.
- البروتوكول المعدل لسنة في 1967/5/27.
- اتفاقية لندن الخاصة بالمساعدة والإنقاذ لسنة 1989 التي دخلت حيز التنفيذ سنة 1996.

رابعاً: المراجع باللغة الانجليزية:

- Aaron Gilligan, 1998, "INTERNATIONAL NOTES: Nagasaki Spirit: A Recent Decision Affecting Marine Salvage and Environmental Concerns", Tulane Maritime Law Journal .
- Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport, Egypt, p. 6. See www.aast.edu/pheed/staffadminview/pdf

The Deviation of the Statutory Provisions governing the Assistance and Salvage at Sea (Comparative Study)

*Basem Mohammad Melhem **

ABSTRACT

This paper represents an analytical and critical study regarding the issue of the assistance and salvage at sea and its reward which are based upon the Jordanian Law, on the one side, and the International Conventions on the other side .

Based on an objective and neutral overview, the paper focuses on the Jordanian Commercial Maritime Law's deviations from the relevant International Conventions (Brussels Convention 1910 and London Convention 1989 related to salvage).

In fact, all aspects of deviations of the Jordanian Commercial Maritime Law No. 12 for 1972, lead to negative consequences represented in aborting the rights of financial reward for other entities which may carry out the assistance and salvage at sea, other than the ones provided by the Law in question.

Keywords: Assistance and Salvage at Sea, Reward, Jordanian Commercial Law, Brussels Convention 1910 and London Convention 1989 related to Assistance and Salvage.

* Faculty of Law, The University of Jordan. Received on 2/6/2015 and Accepted for Publication on 8/10/2015.