

جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



الإنقاذ البحري في القانون الجزائري

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة ماستر مهني في الحقوق

تخصص قانون بحري ومينائي

تحت إشراف الأستاذة

حصايم سميرة

المشرف الميداني (مساعد)

لونيس محمد أمين

من إعداد الطالبة

حمر العين نهلة

أعضاء لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
هاشمي حسن	أستاذ محاضر - أ -	جامعة جيجل	رئيسا
حصايم سميرة	أستاذ محاضر - أ -	جامعة جيجل	مشرفا
مسعودان إلياس	أستاذ محاضر - ب -	جامعة جيجل	ممتحنا

السنة الجامعية: 2022/2021

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر وعرfan

الحمد لله رب العالمين... الحمد لله الذي أنعم علينا بنعمته ورزقنا من واسع فضله

وعظيم كرمه... سبحانك ربنا

أتوجه بجزيل الشكر وخالص التقدير للأستاذة الفاضلة "**حصايم سميرة**" المشرفة على

هذه المذكرة ولما بذلته من جهد وتوجيه طوال فترة الإنجاز.

كما أتقدم بالشكر الجزيل للأستاذين "الهاشمي حسن" و "مسعودان إياس" على

قبولهم مناقشة مذكرتي.

كما يشرفني أن أتقدم بالشكر والعرfan للسيد "لونيس أمين" المشرف الميداني الذي

ساعدني في الجانب التطبيقي من هذا البحث.

نهلة

إهداء

إلى والديا الكريمين أطل الله في عمرهما

إلى إخوتي وأخواتي

إلى كل الأقارب والأصدقاء

إلى كل من شجعني في رحلتي إلى النجاح ووقف إلى جانبي

إلى جميع الزملاء والزميلات خلال مساري الدراسي

إليكم جميعا كل الشكر والتقدير والاحترام

نهلة

قائمة المختصرات

1- المختصرات باللغة العربية:

ج.ر: جريدة رسمية.

ق.ب: القانون البحري.

ق.إ.م.إ: قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

ص: الصفحة.

د.ج: دينار جزائري.

د. ط: دون طبعة

2- Abbreviation on language:

SCOPIC: Special Compensation P&I Club.

P&I: Club Protection and indemnity club.

LOF: Lloyd's Open Form.

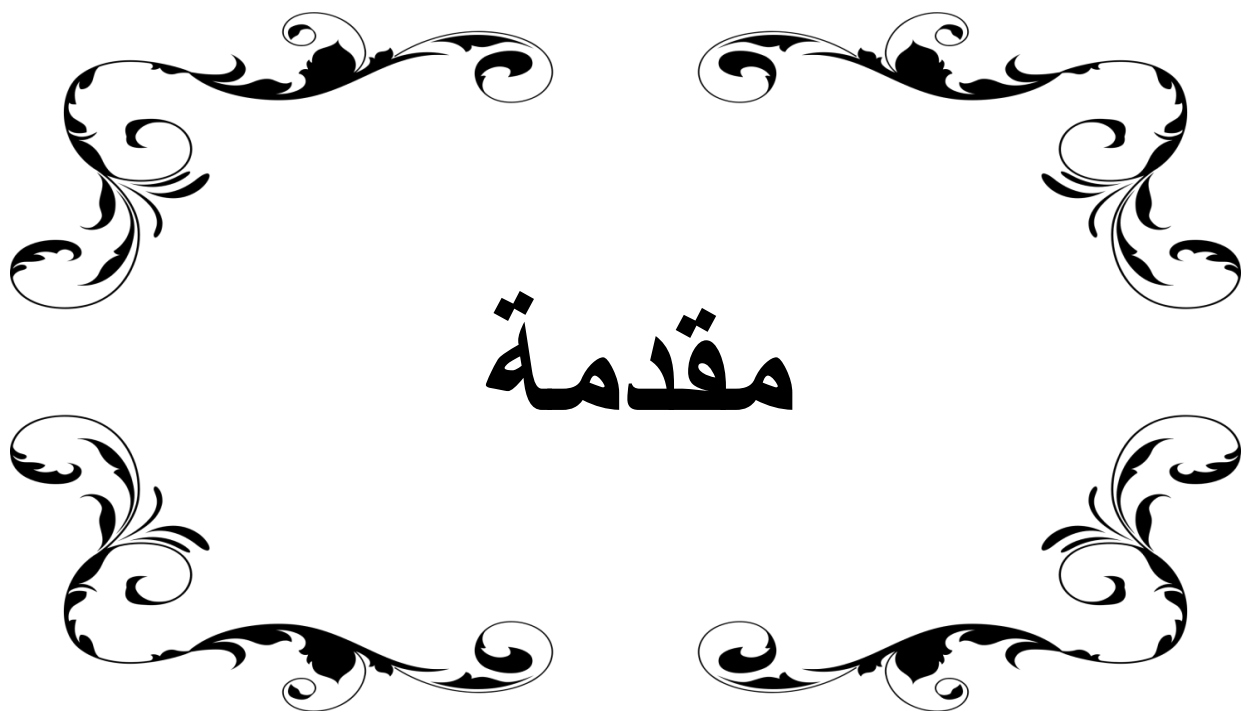
ISU: International Salvage Union.

MARPOOL: Maritime Pollution.

SAR: Search And Rescue

P: page.

Op-cit: Ouvrage precedent cite



يعتبر النقل البحري من أهم صور الاستغلال للبيئة البحرية ومن أهم الدعائم التي يركز عليها النشاط الاقتصادي في وقتنا الحالي، ويكون النقل البحري إما للبضائع أو حتى الأشخاص وكل نوع منهم له خصائصه لكن رغم ذلك نجدهما يتشابهان من حيث وسيلة التنفيذ المتمثلة في السفينة المنشأة البحرية التي تجوب البحار ومختلف بقاع الأرض أثناء ممارستها الملاحة البحرية، لكن قد تطرأ للسفن أثناء الملاحة البحرية بعض الحوادث الاستثنائية مما يعرضها ومن عليها لمخاطر بحرية.

الحوادث البحرية عبارة عن وقائع مادية تقع للسفينة أثناء الرحلة البحرية ما يترتب عنها أضرار للسفينة وحمولتها أو السفن الأخرى والبيئة البحرية أو المنشآت المينائية التي تستعملها السفينة، وتتنوع الحوادث البحرية بين التصادم البحري والإنقاذ البحري، ما ينتج عنه خسائر للسفينة وهيكلها وقد تشمل حتى السفن الأخرى فضلا عن تلوث البيئة البحرية.

على هذا الأساس أحس رجال البحر وملاك السفن بضرورة التضامن لمحاولة التقليل من الخسائر الناتجة عن الحوادث البحرية، وذلك من خلال تقديم يد المساعدة وتلبية نداء طلب النجدة، الذي أصبح مع مرور الوقت التزاما أخلاقيا (عرف أخلاقي)، يقوم على التكافل بين ربابنة السفن أمام مخاطر البحر مع حصول المنقذ على مقابل لما تم تقديمه من خدمات.

لكن في بعض الحالات قد يتقاعس الريان عن تقديم المساعدة ما يكون له تأثير سلبي على النشاط البحري، هذا ما دفع المشرعين والتشريعات البحرية الوطنية والدولية لتنظيم المساعدة المقدمة في إطار الحوادث البحرية وجعلها قواعد قانونية ملزمة تحمل اسم "الإنقاذ البحري" حيث أصبح نظاما قانونيا يتطلب شروطا لقيامه، ونهوض المسؤولية المدنية والجنائية عند الامتناع عن تنفيذه، كل هذا مقابل مكافأة نظمتها القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية حيث شهدت تغييرات كبيرة مع مرور الوقت من حيث تقديرها بالإضافة لوضع شروط متعلقة بتحصيلها وحتى تنظيم الدعوى المتعلقة بها في حال حدوث نزاع.

على ضوء ما تقدم تبدو لنا أهمية موضوع الإنقاذ البحري والمتمثلة في:

- ارتباط الإنقاذ البحري بتطور التجارة البحرية والنقل البحري من خلال التقليل من الحوادث البحرية والنتائج المترتبة عنها.
- الجهود المبذولة من قبل التشريعات الوطنية والدولية لسن قواعد قانونية تواكب التقدم الهائل الذي يعرفه الإنقاذ البحري.

ورغم الأهمية الكبيرة التي يحظى بها الموضوع محل الدراسة، فقد واجهتنا بعض الصعوبات والعقبات أولها قلة المراجع والدراسات السابقة المرتبطة بالموضوع خاصة الجزائرية منها إن لم نقل نذرتها، فهو موضوع غير مستهلك في المكتبات الوطنية مما تطلب البحث عن مصادر أجنبية أخرى، وهو ما أخذ منا وقتا وجهدا.

على ضوء ما تقدم من معطيات يتم معالجة الموضوع من خلال الإشكالية التالية:

ما هو المفهوم القانوني الذي وضعه المشرع الجزائري للإنقاذ البحري؟

يتفرع عن هذا السؤال الأسئلة الفرعية التالية:

- ما المقصود بالإنقاذ البحري؟ وهل يتشابه مع بعض النظم البحرية؟
- ما المقصود بمكافأة الإنقاذ البحري؟ وفيما تتمثل شروط تحصيلها؟
- كيف تم تنظيم دعوى الإنقاذ البحري؟
- ما هو شرط سكوبيك؟ وما هي أهم المزايا الخاصة به؟

تقتضي دراسة الموضوع الاستعانة بمناهج علمية والمتمثلة في:

المنهج الوصفي: والذي تجسد خصوصا من خلال إعطاء التعاريف المرتبطة بالموضوع وعناصر النقاط الرئيسية محل الدراسة، على سبيل المثال تعريف كل من الإنقاذ البحري ومكافأة الإنقاذ البحري... الخ.


المنهج التحليلي: والذي اعتمد بشكل أساسي في تحليل واستقصاء ما جاء في النصوص القانونية الوطنية والدولية، وتفسير مضمونها بما يساعدنا على الإجابة على الأسئلة السابقة.

للإجابة على إشكالية الموضوع محل البحث وفق منهج الدراسة المعتمد ودراسة الموضوع المعنون بـ "الإنقاذ البحري في القانون الجزائري" ذلك وفق الخطة التالية:



الفصل الأول يتم معالجة الإطار المفاهيمي للإنقاذ البحري من خلال التطرق لتعريفه وشروطه إضافة للالتزامات المترتبة والتطرق للترتيبات المتبعة لتنفيذه.

الفصل الثاني خصص لمكافأة الإنقاذ البحري الذي تم تعريفه والشروط المطلوبة لاستحقاقها، توزيع المكافأة والدعوى الخاصة بها.


الجانب التطبيقي يعالج شرط سكوبيك فقمنا بتقديم عموميات حوله مع دراسة قضية اعتمدت عليه، وفي الأخير تقييم هذا الشرط.



الفصل الأول



الإطار المفاهيمي للإنقاذ البحري



تتعرض السفن عند قيامها بالعديد من الرحلات البحرية لأخطار عدة، ما يعرض حياة الركاب للخطر والأموال للضياع والتلف في عرض البحر، مما يجعل من تقديم المساعدة أمر ضروري لضمان سلامة الأشخاص والأموال، لأجل ذلك عمد رجال البحر¹ إلى إيجاد نظام يساهم في التقليل من حدة المخاطر التي تعترضهم وهو ما يعرف بالإنقاذ البحري.

كان شكل الإنقاذ البحري في الأصل التزام أدبي وأخلاقي تم فرضه لاعتبارات إنسانية قبل أن تتجه الدول إلى تحويله لالتزام قانوني يتم فرضه من قبل التشريعات الوطنية والتشريعات الدولية.

يعكس الإنقاذ البحري مد يد العون من قبل سفينة لسفينة أخرى معرضة للخطر، لكن مهما اختلفت التعاريف فإن الإنقاذ البحري لا يتحقق إلا بتوافر شروط معينة حتى نقول عن العملية المنفذة إنقاذاً بحرياً بالمعنى القانوني، كل هذا يساعد في تمييز الإنقاذ البحري عن الأنظمة والعمليات الممارسة في البحار (المبحث الأول).

لكثرة الحوادث البحرية تم تحويل الإنقاذ البحري من التزام أدبي إلى التزام قانوني، ما نتج عنه نشوء العديد من الالتزامات سواء على منفذ عملية الإنقاذ أو من تم إنقاذه خلال العملية، وبطبيعة الحال وضع جزاءات لمن يقوم بمخالفة الالتزامات المفروضة، كما أن عملية الإنقاذ حتى تتم بنجاح تم فرض ترتيبات وتنظيمها من أجل ضمان السلامة للجميع (المبحث الثاني).

¹ يعني "رجل البحر" أو "البحار" كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر، المادة 384 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

المبحث الأول: مفهوم الإنقاذ البحري

تتعرض السفن أثناء قيامها برحلات بحرية للعديد من الأخطار، هذا ما يعرض حياة الركاب على متنها للخطر، بالإضافة للأموال التي تكون معرضة للتلف والضياع ما يستدعي ضرورة تقديم يد المساعدة أو ما يعرف بالإنقاذ البحري الذي يعد نظاماً أصيلاً خاصاً بالقانون البحري يقوم على التضامن بين ربابنة السفن، إلزامية تقديم المساعدة لمن يحتاجها، لأهمية هذا الموضوع تعددت تعريفاته سواء على المستوى الدولي أو الوطني (المطلب الأول)، لكن مهما اختلفت التعريفات فإن الإنقاذ البحري لا يتحقق إلا بتوافر شروط معينة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التعريف بالإنقاذ البحري

عند الاطلاع على موضوع الإنقاذ البحري يبدو جلي عدم وجود استعمال موحد للفظ يعبر عنه فالبعض يطلق عليه لفظ "مساعدة"، والبعض "إنقاذ" كما نجد من يسميه "إسعاف بحري" هذا ما يستوجب لفض هذا اللغظ تحديد تعريف الإنقاذ البحري (كفرع أول)، ثم تمييزه عن غيره من النظم البحرية المشابهة (كفرع ثان).

الفرع الأول: تعريف الإنقاذ البحري

تعددت تعريفات الإنقاذ البحري من الجانب الفقهي¹ وحتى القانوني، إذ نجد التعريفات القانونية إما وضعت من خلال نصوص الاتفاقيات الدولية، أو من قبل المشرع.

¹ يوجد العديد من التعريفات الفقهية "للإنقاذ البحري"، إذ يعرف بأنه المعونة المقدمة للسفينة التي في خطر وهذه المعونة تقدم سواء للسفينة نفسها أو الحمولة أو المسافرين أو الطاقم، كما تم تعريفه أيضاً بالمعونة التي تقدمها سفينة لأخرى معرضة لخطر الهلاك، كما عبر عنه بأنه إذا تم إنقاذ حمولة من الهلاك أو التلف خلال رحلة بحرية من قبل أشخاص غير أولئك الذين تعهدوا بنقلها. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص413.

أولاً: تعريف الإنقاذ البحري وفقاً للاتفاقيات الدولية

تم توقيع اتفاقيتين دوليتين فيما يخص موضوع الإنقاذ البحري، وذلك من أجل توحيد الأحكام الخاصة به وقد تم تعريفه من خلالهما.

1- تعريف الإنقاذ البحري حسب اتفاقية بروكسل 1910:

جاء في نص المادة الأولى من اتفاقية بروكسل المبرمة في 23 سبتمبر 1910 الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري أنه: "تطبق الأحكام الآتية على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة خطر وعلى الأشياء الموجودة على ظهرها، وعلى النولون وأجرة الركاب وكذا على الخدمات التي هي نفس النوع التي تؤدي بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية بدون أية تمييز بين هاذين النوعين من الخدمات، بغض النظر عن المياه التي حصلت فيها"¹.

تشير الاتفاقية من خلال هذا النص أن أعمال المساعدة والإنقاذ تكون موجهة إلى المنشأة والأشياء الموجودة على متنها، بدون تمييز بين نوع السفن التي تلقت الخدمة أو حتى المياه التي تم تنفيذها فيها.²

في حين جاء في نص المادة 11 من الاتفاقية إلزامية تقديم المساعدة على رابطة السفن إذا تعلق الأمر بأشخاص معرضين للخطر، ما يفهم من خلال نص هذه المادة أن إنقاذ الأشخاص أمر إجباري وله الأولوية خلال العملية.³

¹ المرسوم الرئاسي 64-70، المؤرخ في 2 مارس 1964 يتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد في مجال المساعدة والإنقاذ (بروكسل 23 سبتمبر 1910)، ج.ر عدد 29، الصادرة في 7 أبريل 1964.

² حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين)، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018-2019، ص 272.

³ Convention for the Unification of certain Rules of Law respecting Assistance and salvage at Sea, www.admiraltylawguide.com, 5 April 2022, 15:45.

2- تعريف الإنقاذ البحري حسب اتفاقية لندن 1989:

عرفت عملية الإنقاذ حسب المادة الأولى من اتفاقية لندن الموقعة في 28 أبريل 1989 بأنه: "كل عمل أو نشاط تتخذ لمساعدة سفينة أو أية ممتلكات أخرى في خطر في مياه الملاحة البحرية أو أي مياه أخرى أيا كانت".¹

نص هذه المادة يوضح أن الإنقاذ البحري يشمل أي عمل من شأنه المساهمة في مساعدة السفينة التي في خطر، والممتلكات المتواجدة على متنها بغض النظر عن المياه التي تعرضت فيه للخطر.

كما يقع على ربانة السفن التزام بضرورة تقديم المساعدة لكل سفينة معرضة للخطر، مع استثناء الحالات التي تعرض السفينة المقدمة لخدمة الإنقاذ للخطر.²

ثانياً: تعريف المشرع الجزائري للإنقاذ البحري

نظم المشرع الجزائري أحكام الإنقاذ البحري في القانون البحري ضمن القسم الثالث المعنون بـ "الإسعاف البحري" من الفصل الرابع المتضمن للحوادث البحرية من الباب الأول، في المواد من 332 إلى 357، تنص المادة 332 من ق.ب بأنه: "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 فيه النجدة".³

¹ المرسوم الرئاسي 385-11، المؤرخ في 23 نوفمبر 2011، المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ (لندن 23 أبريل 1989، ج.ر. عدد 64، الصادرة في 27 نوفمبر 2011).

² International Convention on Salvage, www.admiraltylawguide.com, 5 April 2022, 16:30.

³ الأمر 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر. عدد 29، الصادرة في 10 أبريل 1977، معدل ومتمم.

يلاحظ من نص المادة 332 أن المشرع الجزائري استعمل مصطلح الإسعاف للتعبير عن الإنقاذ و المساعدة وهو لفظ غير شائع لدى أغلبية التشريعات¹، لكن عن التعمق في دراسة القانون البحري الجزائري يلاحظ عدم ثبات المشرع الجزائري على مصطلح أو عبارة واحدة فتارة يستعمل عبارة الإنقاذ، وتارة المساعدة وأحيانا أخرى الإسعاف².

كما أن المشرع الجزائري أعطى لأحكام الإنقاذ البحري نطاقا واسعا، إذ لم يعطي أي أهمية للمياه التي يتم فيها تقديم خدمة الإنقاذ، سواء كانت في المياه الداخلية أو عرض البحر.³

الفرع الثاني: تمييز الإنقاذ البحري عن النظم القانونية البحرية المشابهة

يتشابه الإنقاذ البحري مع بعض الخدمات البحرية و النظم القانونية في بعض الجوانب، وهي الخسائر البحرية المشتركة (أولا) وإزالة الحطام البحري (ثانيا).

أولا- التمييز بين الإنقاذ البحري والخسائر البحرية المشتركة:

تعد الخسائر البحرية المشتركة من الأنظمة العتيقة التي استقر عليها العرف البحري منذ القدم، بحيث أنه يمكن للسفينة التعرض وما عليها من أموال للخطر وهذا ما يعرض مصالح ذوي الشأن للخطر في هذه الحالة يتخذ الريان قرارا بالتضحية ببعض الأموال أو بعض الملحقات...، وهذا حتى يخف عبء السفينة وتتجو وهذا ما يعرف بالخسائر البحرية.⁴

للخسائر البحرية المشتركة علاقة بالإنقاذ البحري، فقد تشكل صورة من صور خدمات الإنقاذ البحري وذلك من خلال إقدام الريان بالتضحية بالبضاعة المشحونة على ظهرها من

¹ حسان سعاد، مرجع سابق، ص 275.

² المادة 332 وما بعدها، المادة 2/775، المادة 803/ي من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

³ حسان سعاد، المرجع السابق، ص 276 .

⁴ عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 541.

أجل تأمين سلامة الرحلة البحرية وإنقاذها من خطر مشترك¹، وقد نظم المشرع الجزائري الخسائر البحرية المشتركة في القسم الثاني من الفصل الرابع في المواد من 299 إلى 311 من القانون البحري².

يوضح عنصر الخطر العلاقة بين نظام الخسارة البحرية والإنقاذ البحري، كون هذا الأخير يقدم من أجل تفادي وقوع الخطر وما ينعكس على المصلحة العامة للرحلة البحرية، لكن رغم تشابههما في بعض الجوانب إلا أن كل منهما له نظامه الخاص به³.

ثانياً - تمييز الإنقاذ البحري وإزالة حطام السفن:

قد تصبح السفينة وما عليها من بضاعة حطاماً بحرياً نتيجة لحادث بحري، مما يستدعي انتشاره وإزالته كونه يشكل خطراً على البيئة البحرية، ويعتبر الحطام البحري من قبيل الأشياء التي تخلى عنها ملاكها نظراً لعدم صلاحيتها للملاحة البحرية وبمجرد اكتشاف الحطام البحري لابد من الشروع في عمليات رفع وإزالة الحطام لأنه غير بيئته الطبيعية⁴.

نظم المشرع الجزائري أحكام الحطام البحري في القسم الرابع من الفصل الرابع بعنوان "إنقاذ الحطام البحري" في المواد من 358 إلى 383 من القانون البحري⁵.

يكمن وجه الاختلاف بين الإنقاذ البحري وإزالة الحطام، فالسفينة التي تعرضت للخطر يجب الإسراع لإنقاذها عكس انتشار الحطام الذي لا يتم تحت مظلة الخطر ولا يتضمن عنصر الاستعجال وضرورة التدخل السريع للذات يميزان عمليات الإنقاذ البحري للسفينة التي تواجه

¹ حسان سعاد، نظام الخسائر البحرية في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد 4، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص 247.

² الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

³ حسان سعاد، نظام الخسائر البحرية في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص 249.

⁴ حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 280.

⁵ الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

مأزقا، وعليه فان نظام لإنقاذ البحري وإزالة الحطام نظامان مختلفان ويقواعد مختلفة لكن يوجد شيء واحد مشترك بينهما ألا وهو الحصول على المكافأة¹.

المطلب الثاني: شروط الإنقاذ البحري

من خلال دراسة المواد المتعلقة بالإنقاذ البحري أو الإسعاف البحري كما جاء في ق.ب.ج يمكن تحديد أهم الشروط المطلوب توافرها لكي يعتبر إنقاذ بحري والمتمثلة في وجوب تقديم النجدة و المعونة (الفرع الأول)، تقديم النجدة أو المعونة بين السفن البحرية أو بينها وبين بواخر الملاحة الداخلية(الفرع الثاني)، تقديم المعونة لسفينة معرضة للخطر(الفرع الثالث)، مكان القيام بالإنقاذ(الفرع الرابع).

الفرع الأول: تقديم النجدة والمعونة

يتحقق الإنقاذ البحري بتقديم نجدة أو معونة للسفن التي تواجه خطرا بحريا، كما يعد الإنقاذ خدمة تقدمها سفينة لسفينة أخرى بسبب الظروف الخاصة التي تواجهها وهي بذلك تنفذ التزام قانوني إذا تعلق الأمر بإنقاذ الأشخاص والتزام عقدي إذا تعلق بإنقاذ الأموال.

يختلف مدلول العون بين المساعدة المالية التي تقوم على إقدام السفينة المنقذة على عمل مادي من أجل مساعدة السفينة المعرضة للخطر على تجاوز أزمته كصعود أشخاص على ظهر السفينة التي تواجه خطر الهلاك من أجل تسهيل عملية جرها، والمساعدة المعنوية والذي تقوم على تقديم نصائح وإرشادات دون أن ترقى لدرجة عمل مادي².

¹ حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص282.

² دريسي أمينة، شروط الإنقاذ البحري على ضوء أحكام القانون البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد4، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، د.س، ص ص62-63.

يعد الإنقاذ البحري خدمة تقدمها السفينة المنقذة بسبب الخطر الذي يعترضها فالإنقاذ ينصرف في الحقيقة لتنفيذ التزام قانوني عندما يتعلق الأمر بإنقاذ الأشخاص، ويبقى الإنقاذ البحري للأموال والممتلكات المعرضة للخطر التزاما عقديا ينظمه اتفاق الطرفين.¹

الفرع الثاني: تقديم المعونة بين السفن البحرية أو بينها و بين بواخر الملاحة الداخلية،

جاء في نص المادة 332 من ق.ب أنه يعتبر إسعاف بحري: "كل نجدة للسفن البحرية... أو الخدمات من نفس الطابع المقدمة بين سفن البحر و بواخر الملاحة الداخلية..."²، نجد هنا أن المشروع يشترط أن تتوافر في إحدى المنشأتين العائمتين صفة السفينة، سواء أكانت السفينة هي المقدمة للمعونة أو المتلقية لها، حيث لا يعد من قبل الإنقاذ البحري العون الذي تقدمه باخرة ملاحية داخلية لباخرة أخرى حتى ولو كان حاصلًا في المياه البحرية.

الجدير بالذكر أن القانون يعرف الآليات العائمة بأنها إما السفن البحرية أو بواخر الملاحة الداخلية³، وبالتالي المساعدة المقدمة لمسطحات التتقيب النفطي لا تعتبر من قبيل الإنقاذ ولا يخضع لأحكامه، لكن المشرع في نفس الوقت مد مجال تطبيق أحكام الإنقاذ البحري لسفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ والسفن المخصصة لمصلحة عمومية.⁴

الفرع الثالث: تقديم المعونة لسفينة معرضة للخطر

يشترط في المعونة أن تقدم لسفينة معرضة للخطر، ذلك لكون الخطر هو العنصر المميز للإنقاذ البحري إذ أنه لا تطبق أحكام الإنقاذ إذا قدمت النجدة لسفينة معرضة للخطر⁵، والخطر

¹ دريسي أمينة، المرجع السابق، ص 65.

² الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

³ المادة 333 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

⁴ المادة 335 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

⁵ دريسي أمينة، مرجع سابق، ص 69.

المقصود به هنا هو الهلاك كأن تكون السفينة مشرفة على الغرق أو نشب حريق فيها أو كانت جانحة، أو فقد ربانها السيطرة نتيجة سوء الأحوال الجوية.

يشترط في هذا الخطر أن يكون جدياً يؤدي إلى هلاكها إذا لم يتم التدخل لإنقاذها، إما إذا كان تدخل هذا الأخير قد ساعد على تيسير الأمور على السفينة، أو اختصر الوقت الذي يلزمها للإفلات من الظرف الذي كان من الممكن أن تتجو منه لوحدتها فان العمل المؤدى لا يعتبر إنقاذاً، ولا يشترط أن يكون الخطر حالاً وشيك الوقوع بل يمكن أن يكون محتمل الوقوع.¹

الفرع الرابع: المكان الذي يتم فيه الإنقاذ

لا يولي المشرع أهمية كبيرة للمياه التي يتم فيها الإنقاذ، إذ يمكن أن يتم في المياه الداخلية أو في أي مياه أخرى مهما كانت حسب ما جاء في المادة الأولى من اتفاقية لندن لسنة 1989.

إذ يستوي الأمر أن يكون الإنقاذ حاصلًا في عرض البحر أو في المياه الداخلية حيث أنه في كلا الوضعين تعد المعونة المقدمة إنقاذًا بحريًا، بشرط أن يكون لإحدى المنشأتين العائمتين وصف السفينة البحرية سواء أكانت هي التي قدمت العون أو هي التي تم إسعافها.²

¹ عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 418.

² دريسي أمينة، مرجع سابق، ص 72.

المبحث الثاني: الالتزامات المترتبة عن عملية الإنقاذ البحري وتنظيمها

كانت عمليات الإنقاذ البحري في القديم مجرد قواعد أخلاقية وأدبية تعارف عليها البحارة فيما بينهم في حال ما إذا وقع حادث بحري إذ لم تكن تعد أمراً إلزامي التنفيذ، ويعود ذلك لعدم وجود أي نصوص قانونية تنظمها لكن مع مرور الوقت وتطور الحياة الاقتصادية وبالنظر لحجم الخسائر التي يتم تكبدها من هذه الحوادث، فقد كان من غير القبول بقاء الإنقاذ البحري التزام أخلاقي بل تحول إلى التزام قانوني، نتج عنه التزامات عن تنفيذ عملية الإنقاذ بالإضافة لوضع جزاءات مخالفتها (المطلب الأول)، كما أصبحت عملية الإنقاذ تنفذ وفق تنظيم محدد (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التزامات القيام بعملية الإنقاذ و جزاء مخالفتها

يشكل الالتزام بالإنقاذ البحري الرابطة القانونية بين متلقي المساعدة (الإنقاذ) والطرف الذي يقدم خدمات الإنقاذ، بحيث يقوم هذا الأخير بعمل وهو الإنقاذ لمن يتعرض للخطر في البحر من أجل إبعاد الخطر الوشيك وهذا الالتزام هو واجب قانوني، تتعدد صور تطبيقه (الفرع الأول) مع وضع جزاءات لمخالفتها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: صور تطبيق التزامات الإنقاذ البحري

تقع التزامات على مقدم خدمة الإنقاذ البحري على ربان السفينة منفذة عملية الإنقاذ وكذلك متلقيها، وذلك في حالات معينة ومختلفة متمثلة في:

أولاً- في حالة التصادم البحري:

يعتبر التصادم البحري من أكثر الحوادث البحرية التي تتعرض لها السفن أثناء قيامها برحلات بحرية، ولأجل ذلك تم وضع بعض الحلول لمعالجة التصادم البحري من أهمها فرض تقديم المساعدة بعد حدوث التصادم.

وقد نصت المادة 8 من اتفاقية بروكسل 1910 على أنه: "بعد حدوث التصادم يجب على ريان كل سفينة من السفن المتصادمة وبقدر استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم المساعدة للسفينة الأخرى و طاقمها و ركابها"¹.

ما يمكن ملاحظته من خلال نص هذه الاتفاقية وضع التزام على الريان بتقديم المساعدة للسفينة محل التصادم من أجل إنقاذ الأشخاص والأموال المعرضين للخطر، كما ألزمته بذلك أيضا رغم عدم وجود أي خطر بل بمجرد حدوث التصادم وذلك لكون السفينة المتصادمة غير قادرة على مواصلة رحلتها البحرية وبقائها في البحر سيعرضها للخطر².

قام المشرع الجزائري هو الآخر بتبني هذا الالتزام و ذلك بنصه في المادة 1/285 من ق.ب على أنه: "يتعين على ريان كل من السفن المصطدمة، أن يبادر بعد وقوع التصادم إلى تقديم المساعدة للسفينة الأخرى ولطاقمها ولمسافريها بمقدار ما يستطيع القيام بهذه العملية من دون خطر جدي يقع لسفينته ولطاقمها والمسافرين عليها"³.

يلاحظ من خلال هذا النص أنه يقع على كل سفينة من السفن المتصادمة التزام بالمساعدة فيما بينها بعد التصادم ويكون هذا التزاما بإنقاذ الأشخاص المعرضين للخطر والمتواجدين على متنها.

أما الفقرة 2 من المادة 285 ق.ب فتتص على التزام بضرورة تبادل المعلومات مع السفينة المتصادمة الأخرى من أجل تسهيل الاتصال بين السفن المتصادمة.

¹ Convention for the Unification of certain Rules of Law respecting Assistance and salvage at Sea, www.admiraltylawguide.com, 09 April 2022, 13:05.

² حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 347.

³ الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

ثانيا: في حالة إنقاذ الأشخاص

عند وقوع حادث بحري للسفينة يقع على عاتق الريان واجب تقديم المساعدة لكل شخص على متن السفينة التي تعرضت للحادث.

نصت مختلف الاتفاقيات و القوانين على تنظيم هذه العملية، فنجد على الصعيد الدولي اتفاقية بروكسل 1910 في مادتها 10 تنص على إجبارية خدمات المساعدة المقدمة للأرواح البشرية إذ تنص على: "يجب على ريان كل سفينة بقدر ما يكون باستطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم مساعدته لكل شخص يوجد في البحر تحت الهلاك و لو كان من الأعضاء"¹.

على خطاها جاء في المادة 10 من اتفاقية لندن التزام الريان بتقديم المساعدة لكل شخص معرض لخطر الاختفاء في البحر، مع عدم تعريض سفينته أو الأشخاص المتواجدين على ظهرها لأي خطر عند تنفيذ عملية الإنقاذ².

كما نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 في المادة 1/98 منها على: "تطالب كل دولة ريان السفينة التي يرفع علمها بأن يقوم قدر وسعه دون تعريض السفينة أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي بمايلي:

- أ. تقديم المساعدة لأي شخص يوجد في البحار معرضا لخطر الضياع.
- ب. التوجه بكل ما يمكن من السرعة لإنقاذ أي شخص في حالة استغاثة إذا أخطر بحاجتهم إلى المساعدة وفي حدود ما يكون العمل متوقعا منه وبصورة معقولة³ وغيرها من الموانيق

¹ Convention for the Unification of certain Rules of Law respecting Assistance and salvage at Sea 1910, www.admiraltylawguide.com, 10 April 2022, 11:20.

² حزيز أسماء، لإسعاف البحري في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران الساننية، وهران، 2008-2009، ص38.

³ المرسوم الرئاسي 96-53، يتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (مونتنيغويي 10 ديسمبر 1982)، ج.ر عدد6، المؤرخة في 24 جانفي 1996.

الدولية.¹

وقد واكب المشرع الجزائري هو الآخر هذه الاتفاقيات الدولية وفرض الالتزام بتقديم المساعدة لكل شخص معرض للخطر في البحر ويظهر ذلك في العديد من المواد في التقنين البحري، فنجد المادة 1/334 ق.ب تنص على أنه: "يتعين على كل ريان سفينة تقديم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر ويوشك على الهلاك وذلك بدون أن يعرض سفينته وطاقمه ومسافريه لخطر جدي"².

ما يلاحظ من نص هذه المادة إعطاء المشرع الجزائري أهمية كبرى لعملية إنقاذ الأرواح حيث جعله التزاما واجبا على الريان لكن بشرط أن لا تكون هذه العملية تشكل خطرا على سفينته والطاقم المتواجد على متنها.

ثالثا - في حالة إنقاذ الأموال:

الأصل في عملية إنقاذ الأموال أنها اختيارية للريان، لا يجبر عليها لكن عند التعمق في الموضوع نجد أنه هناك حالتين يكون فيها ملزما وهي:

1. **حالة التصادم البحري:** كما سبق ذكره فإنه يقع على عاتق كل ريان سفينة من السفن المتصادمة التزام بالإنقاذ مهما كان سبب التصادم، وأن يسارع إلى مساعدة السفن الأخرى وبحارتهم وغيرهم من الأشخاص الموجودين على متنها والمعرضين للخطر³.

¹ نجد منها اتفاقية هامبورغ 1979، المرسوم الرئاسي 82-340، المؤرخ في 13 نوفمبر 1982، يتضمن انضمام الجزائر للاتفاقية الدولية حول البحث والإنقاذ في البحر لسنة 1979، عدد16، المؤرخة في 16 نوفمبر 1982، وذلك من خلال الفصل الثاني منها فقرة 2-1-10.

² الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

³ حمدان حسين أشجان، الحوادث البحرية، بحث مقدم كمتطلب جامعي لنيل درجة البكالوريوس في القانون، كلية القانون، جامعة الشارقة، الإمارات، د.س، ص27.

2. حالة غرق السفينة: يقع على الريان التزام بعدم ترك السفينة أثناء الرحلة السفر بسبب أي خطر كان بدون رأي ضباطها وعمد ملاحيتها، ويكون آخر من يترك السفينة في حال غرقها، إذ يلتزم في هذه الحالة بحمل أوراق السفينة وما يمكن أخذه من البضائع المشحونة التي يكون ثمنها أكثر من غيرها¹.

الفرع الثاني: جزاء مخالفة التزامات عملية الإنقاذ البحري

عند تنفيذ عملية الإنقاذ البحري يقع على الريان التزام بالإنقاذ ومساعدة الأشخاص المعرضين للخطر في البحر، ولذلك في حالة امتناعه عن أدائه لهذا الالتزام ينتج عنه نشوء مسؤولية في حقه مدنية (أولاً)، وجنائية (ثانياً).

أولاً- المسؤولية المدنية للريان:

طبقاً للقانون يكون الريان مسؤولاً إن أهمل تنفيذ الالتزام بإنقاذ الأشخاص المعرضين لخطر الهلاك في البحر، سواء إذا امتنع عن تقديم المساعدة والإنقاذ بصورة شخصية أو بعد تلقيه نداء الاستغاثة إلا أنه يمكن أن يتم إعفاء الريان من هذه المسؤولية في حالات معينة² هي: أ. تقديم المساعدة للسفينة التي في خطر قد تعرض سفينته وطاقمها والأشخاص المتواجدين عليها للخطر وبالتالي امتناعه عن المساعدة يكون لتفادي خطر أكبر، وهو ما نصت عليه المادة 285 ق.ب: "... من دون خطر جدي يقع لسفينته وطاقمها وللمسافرين عليها"، والمادة 334 ق.ب: "... بدون أن يعرض سفينته وطاقمه ومسافريه لخطر جدي".³

ب. الإنقاذ البحري لا يكون ملزماً إلا إذا كان في الاستطاعة القيام به، لكن يتم إعفاء الريان عن القيام به في حالة عجزه عن تقديم المساعدة لاستحالة مادية أو ظروف قاهرة منعه، وقد عبر المشرع الجزائري عن ذلك في المادة 285 ق.ب: "... بمقدار ما يستطيع القيام به".⁴

¹ حمدان حسين أشجان، المرجع السابق، ص 27.

² حزيز أسماء، مرجع سابق، ص 85.

³ الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

⁴ الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

ثانيا-المسؤولية الجنائية للريان

تقوم المسؤولية الجنائية للريان متى امتنع عن الإنقاذ البحري والذي كان في استطاعته القيام به، وهنا الريان يكون مسؤولا يجب أن يكون امتناعه اختياريا لا إجباريا وعلمه بوجود الخطر ومع ذلك يمتنع عن تقديم يد العون للسفينة والأشخاص عليها، وتقوم جريمة الامتناع عن الإنقاذ كأى جريمة أخرى على الركن المادي المتمثل في السلوك الإجرامي والنتيجة، إضافة للركن المعنوي والمتمثل في القصد الجنائي وهو قصد الريان الامتناع عن القيام بواجبه القانوني رغم علمه ما ينتج عن امتناعه¹.

بعد توافر أركان جريمة الامتناع عن الإنقاذ البحري يصبح الريان مسؤولا مما يعرضه للعقوبات التي يفرضها القانون وتختلف درجة العقوبة بحسب صورة الامتناع عن القيام بنوع من الالتزام إذ نجد:

1. **في حالة التصادم البحري:** فقد فرض المشرع الجزائري عقاب على الريان في هذه الحالة وامتناعه عن تقديم العون للسفينة الأخرى، فنجد المادة 1/484 تنص على: "يعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى 5 سنوات وبغرامة مالية من 20.000 د.ج إلى 100.000، على كل ريان تسبب سفينته في حادث اصطدام وكان بمقدوره إنقاذ السفينة وأفراد الطاقم والركاب دون تعريضهم للخطر، ولم يستعمل الوسائل التي بحوزته لإنقاذ الطاقم وركاب السفينة المصدومة"².
2. **في حالة مساعدة الأشخاص:** جاء المشرع الجزائري أيضا فيما يخص هذا الموضوع بنصوص قانونية خاصة بجريمة الامتناع عن إنقاذ الأشخاص المعرضين للخطر في البحر، فنجد المادة 1/485 ق.ب على: "يعاقب بالحبس من 2 سنتين إلى 5 سنوات وبغرامة مالية من 20.000 د.ج إلى 200.000 د.ج أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل ريان باستطاعته أن يقدم

¹ حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص ص 374-375.

² وتشدد العقوبة بالسجن من 10 سنوات إلى 20 سنة إذا أدى إخلاله بواجباته السابق ذكرها، إلى هلاك شخص أو عدة أشخاص وذلك حسب المادة 3/484 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

المساعدة لكل شخص عثر عليه في حالة خطر الضياع أو الموت في البحر، دون تعويض أعضاء طاقمه والمسافرين إلى الخطر ولم يفعل"¹.

المطلب الثاني: تنظيم عمليات الإنقاذ البحري

عند تنفيذ عملية الإنقاذ البحري لسفينة معرضة للخطر تقوم الالتزامات سابقة الذكر، لكن يجب أن يكون هذا الالتزام وفق تنظيم معين سواء من حيث مكان تنفيذ عملية الإنقاذ البحري (الفرع الأول)، أو حتى أهم الترتيبات المتبعة في إطار تنفيذ هذه العملية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مناطق تنفيذ عملية الإنقاذ البحري

يتم تقسيم البحار إلى مناطق بحرية حتى تسهل عملية الملاحة البحرية، ويتم تطبيق نفس الشيء بالنسبة للإنقاذ البحري إذ نجد منطقتين هما:

أولاً- عملية الإنقاذ البحري من الشواطئ

نصت اتفاقية هامبورغ للبحث والإنقاذ لسنة 1979 على تنظيم عمليات الإنقاذ من الشواطئ إذ يتم الاتفاق بين الدول الأطراف في منطقة جغرافية ما على تحديد مناطق الإنقاذ بأبعاد معينة، بصرف النظر عن حدود الدولة في البحر وتقيم كل دولة في القسم الذي يخضع لولايتها من منطقة الإنقاذ مركزاً واحداً أو عدة مراكز لتنسيق الإنقاذ (SAR)، تكون مهمتها تطوير التنظيم الفعال لخدمات الإنقاذ وتنسيق العمليات في تلك المنطقة لكل مركز².

¹ وتشدّد العقوبة بالسجن من 5 سنوات إلى 10 سنوات وبغرامة مالية من 50.000 د.ج إلى 200.000 د.ج إذا توفي هذا الشخص أو المعثر عليه في حالة خطر وذلك حسب المادة 2/485 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

² من أجل مساعدة الأشخاص المعرضين للخطر في البحر، ينشأ مركز وطني ومراكز جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، وفقاً للمرسوم الرئاسي 95-290 المؤرخ في 30 سبتمبر 1995، يتضمن إنشاء مركز وطني ومراكز جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، ج.ر عدد 57، الصادرة في 4 أكتوبر 1995.

ويربط بكل مركز تنسيق مراكز إنقاذ فرعية مع تزويد هذه المراكز بمحطات لاسلكية ساحلية ووسائل الاتصال اللازمة مع وحدات الإنقاذ التابعة لها، فمثلا قد تجنح السفينة إلى الشاطئ هنا يتم الاعتماد على الوسائل الموجودة في المراكز¹.

وقد أبرمت الجزائر مع بعض الدول اتفاقيات في هذا الخصوص، منها الاتفاق بين حكومتي دولة الجزائر وإيطاليا من أجل التعاون في مجال البحث والإنقاذ البحريين، بموجبه يتم التشاور حول عمليات البحث والإنقاذ البحريين، القيام بالتمارين المشتركة بينهما وتبادل المعلومات الخاصة بعمليات البحث والإنقاذ².

ثانيا- عمليات الإنقاذ من عرض البحر

قد تتعرض السفن في عرض البحر لحوادث خطيرة تدفع ربانها أن يطلب المساعدة من مصادر خارجية، ويتم ذلك في حالتين هما كالتالي إما عندما تكون السفينة ما تزال عائمة ولا يواجهها خطر الغرق، أو أن تكون جانحة جنوحا خفيفا كأن يحدث عطب في أجهزتها ما يجعلها عاجزة عن الإبحار كليا أو جزئيا، هنا يمكن للسفينة طلب العون من سفينة أخرى، ويتم الاعتماد على شركات الإنقاذ المجهزة بقاطرات قوية ورافعات عائمة ومضخات قوية في حالة الجنوح الصعبة³.

الفرع الثاني: الترتيبات المتبعة عند تنفيذ عملية الإنقاذ البحري

حتى تتم عملية الإنقاذ يجب إتباع مجموعة من الترتيبات لضمان نجاة الأشخاص على متن السفينة، وقد تم إقرارها عقب حادثة غرق سفينة TITANIC خلال مؤتمر هامبورغ 1979

¹ خالد جاسر غفري، القانون البحري، الطبعة 1، دار الإعصار للنشر والتوزيع، الأردن، 2018، ص 250.

² المرسوم الرئاسي 14-275، المؤرخ في 30 سبتمبر 2014، المتضمن التصديق على الاتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وجمهورية إيطاليا من أجل تنسيق عمليات البحث والإنقاذ البحريين الموقع بالجزائر في 14 أكتوبر 2012، ج.ر عدد 59، الصادرة في 8 أكتوبر 2014.

³ حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 365.

الخاص بالنقل البحري، وتشمل هذه الترتيبات تصميم السفينة وبنائها والتجهيزات اللازمة لسلامة الملاحة فيها وأهم الأجهزة التي يجب أن تحملها السفينة لسلامة الأرواح خاصة أجهزة الإرسال والاستقبال اللاسلكية¹.

أما الترتيبات المتبعة عند وقوع حادث يعرض السفينة ومن عليها للخطر فيوجد نوعان لإرسال إشارات الخطر (أولاً)، أو استعمال وسائل النجاة (ثانياً).

أولاً - إشارات الخطر:

عند وقوع حادث للسفينة وتعرضها للخطر في البحر يتم استعمال إشارات معينة للتواصل وقد تم وضعها في الملحق الرابع للأنظمة الدولية بشأن منع التصادم في البحار 1972 وتتمثل في:²

- طلقة بندقية أو مدفع أو أي إشارة أخرى متفجرة تطلق على مدد تستغرق دقيقة تقريبا،
- إصدار أصوات متصلة بواسطة أي جهاز من أجهزة التأشير في الضباب،
- صواريخ أو قذائف تقذف نجوما جوا تطلق واحدة منها كل مرة على دفعات منظمة،
- إرسال إشارة البرق اللاسلكي أو بأية طريقة أخرى لإرسال الإشارات،
- إرسال إشارة بالهاتف اللاسلكي تتكون من كلمة منطوقة مِي دي مقابل اللفظ الانجليزي

،Mayday

- رفع الإشارة المتفق عليها دوليا في حالة الخطر وهي إشارة تمثل الحرفين N في الأعلى وتحت الحرف C،

- رفع إشارة مكونة من علم مربع في أعلاه وأسفله كرة أو أي شيء مشابه للكرة،
- إشعال نار على السفينة مثل إشعال برميل نפט،
- إطلاق صاروخ معلق بمظلة يصدر ضوءا أحرا،
- إشارة دخان يصدر عنها دخان بلون برتقالي،

¹ خالد جاسر غفري، مرجع سابق، ص 246.

² المرجع نفسه، ص 248.


- رفع الذراعين ممدودين على الجانبين وإنزالهما ببطء على نحو متكرر،
 - إشارة الإنذار العائدة للبرق اللاسلكي،
 - إشارة الإنذار العائدة للهاتف اللاسلكي،
 - إشارة ترسل من الأجهزة اللاسلكية لتحديد موقع السفينة في الحالات الطارئة،
- ويحظر استخدام أي من الإشارات المذكورة آنفاً إلا لأغراض الدلالة على الخطر والحاجة إلى المساعدة والإنقاذ، كما يحظر استخدام الإشارات التي يمكن أن يحدث بسببها التباس بالإشارات السابقة.

ثانياً - وسائل النجاة:


- حتى تتم عملية الإنقاذ البحري يجب أن تتوفر مجموعة من الوسائل لمساعدة الأشخاص من الخطر الذي تعرضوا له وتتمثل في:¹
- تواجد وسيلة نجاة فردية لكل فرد من أفراد طاقم السفينة، ولكل شخص على متنها ومن هذه الوسائل في سترات النجاة والأحزمة والصدريات،
 - توافر أطواق النجاة وهي حلقات دائرية من قماش كتاني محشو بالفلين أو بخشب خفيف، توضع في جوانب السفينة العليا، وترمى للمعرضين للغرق حتى يتم إنقاذهم تجهز هذه الأطواق بعوامات إشارة تعطي أنواراً تضيء ذاتياً فور إلقائها في الماء، ويجعل الطوق جهازاً تأشير ينشر دخاناً بلون برتقالي فاتح نهاراً، وبضوء ليلاً مدة ساعتين على الأقل،
 - أطواق النجاة الصلبة التي تصنع بأشكال مختلفة وتحتوي على خزانات طفو معدنية، ويشترط أن تكون قابلة للإسقاط بالماء دون أن تصاب بعطب وألا يزيد وزنها على 181,5 كغ وأن تطفو طفواً جيداً ومتوازناً، وتكون محاطة بحزام حبل يمسك به المعرضون للغرق،
 - أطواق النجاة القابلة للنفخ وتوجد على مستوى كل السفن سواء للركاب أو للبضائع والقاطرات البحرية وتصنع هذه الأطواق من أقمشة مطاطية قابلة للنفخ تلقائياً،

¹ خالد جاسر غفري، مرجع سابق، ص 249.

- قوارب النجاة وهي قوارب مكشوفة ذات جوانب متينة البناء تزود من الداخل بخزانات طفو ويتمتع القارب بتوازن عال أثناء الإبحار، وبارتفاع طفو كاف عند حمله للأشخاص والمعدات، كما يكون جانباة مجهزين بحزام حبلتي للإمساك به من الماء وتكون قدرة الاستيعاب في هذه القوارب أكثر من 12 شخصا ومعداتنا تعد على أساس هذا العدد.



الفصل الثاني



مكافأة الإنقاذ البحري



تقضي القواعد العامة للقانون البحري، بأن كل شخص يقوم بإنقاذ السفن المعرضة للهلاك لا يكون له تعويض سوى استرداد ما تكبده من خسائر، لكن عند القيام بالعملية على مستوى البحر يصبح هذا التعويض غير كافي لمختلف المخاطر التي يواجهها منفذ عملية الإنقاذ، من أجل ذلك تم إيجاد نظام لتشجيع المنقذين على مواجهة الأخطار وتقديم يد العون والمساعدة للسفن المعرضة للخطر في البحر، ويكون ذلك عن طريق مكافأة تعوض كل الخسائر المتكبدة في العملية والجهود المبذولة.

حتى يتمكن المنقذ من تحصيل المكافأة المالية لابد من توافر مجموعة من الشروط حتى تعتبر عملية إنقاذ تستحق المكافأة، بالإضافة إلى وجود حالات خاصة تخول له الحصول عليها، رغم ذلك إلا أنه لا يمكن للمنقذ تحصيل المكافأة في كل الأوقات إذ توجد استثناءات تقيد من حق منفذ العملية في الحصول عليها (المبحث الأول).

يتم تحصيل مكافأة الإنقاذ وفق إجراءات محددة سواء إذا تعلق الأمر بطريقة تقدير المكافأة أو حتى الأشخاص المعنيين بها في حال نجاحها، كل هذه الأمور ينتج عنها العديد من النزاعات وبالتالي دعوى متعلقة بمكافأة الإنقاذ البحري التي يتم ممارستها على مستوى الجهات القضائية المعنية بها، إضافة لاختلاف القوانين المطبقة عليها وحتى مدة تقادم هذه الدعوى (المبحث الثاني).

المبحث الأول: مفهوم مكافأة الإنقاذ البحري

يتحصل في حالة القيام بعملية الإنقاذ البحري للأشخاص والأموال المعرضة للخطر في البحر، سواء كانت هذه العملية إجبارية أو اختيارية إذ يتحصل مقدمي خدمات الإنقاذ على مقابل مادي بعد نجاح العملية، ويتم تقديرها بعد مراعاة الظروف الصعبة التي تم فيها الإنقاذ وقيمة الأموال التي أنقذت من الهلاك، وهذه المكافأة المقدمة عند الإنقاذ البحري تساهم في تشجيع السفن الأخرى على القيام به لمعرفةهم بوجود مقابل للجهد المبذول والأخطار التي تتعرض لها، و للتعرف أكثر على مكافأة الإنقاذ البحري يجب القيام بتعريفها (المطلب الأول) ويستوجب معرفة أهم الشروط القانونية للحصول عليها (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التعريف بمكافأة الإنقاذ البحري

تعتبر مكافأة الإنقاذ من أهم عوامل الريان لتقديم خدمات الإنقاذ، وذلك لما يترتب عنها من قيام التزام على عاتق المستفيد من خدمة الإنقاذ إذ يقع على عاتقه تعويض المنقذين لقاء الخدمات التي قدموها وذلك من أجل تشجيع المنقذين لتقديم يد المعونة لكل سفينة معرضة للخطر، ولأجل ذلك يستوجب علينا أن نقوم بمايلي:

الفرع الأول: تعريف مكافأة الإنقاذ البحري

تتعدد تعريفات مكافأة الإنقاذ بين ما عرفها الفقه وما عرفها القانون.

أولاً- المقصود بمكافأة الإنقاذ البحري فقها

عرف الفقه مكافأة الإنقاذ بأنها المقابل الذي يدفع للمنقذ الملتزم لإنقاذ السفينة، بعد نجاح محاولته في الإنقاذ كلياً أو جزئياً، ودون وجود صلة عقدية أو اتفاق¹.

¹ أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلاً وفقها وقضاء، د. ط، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2010، ص 108.

كما عرفت بأنها المبالغ المستحقة لمن قام بمساعدة السفينة وإنقاذها من خطر الهلاك الذي يهددها، وعرفت أيضا بأنها المال أو البضائع التي تدفع لمن ينفذون السفن أو حمولتها التي تتعرض للخطر في البحار والمحيطات أو المياه الإقليمية.¹

ثانيا - المقصود بمكافأة الإنقاذ البحري قانونا

تم النص على مكافأة الإنقاذ في العديد من النصوص القانونية نجد منها المادة 2 من اتفاقية بروكسل 1910 التي تنص: "كل عمل مساعدة أتى بنتيجة مفيدة يعطي الحق في أجر عادل".

كذلك اتفاقية لندن 1989 في المادة 12 منها نصت على أنه: "تعطي عمليات المساعدة التي تحقق نتيجة مفيدة الحق في الحصول على مكافأة".²

نص المشرع الجزائري على مكافأة الإنقاذ البحري في المادة 336 ق.ب إذ جاء فيها: "يترتب على كل إسعاف مثمر أداء مكافأة عادلة...".³

ما يلاحظ من النصوص القانونية سابقة الذكر عدم وجود تعريف واضح لمكافأة الإنقاذ البحري، واكتفاءها بالنص عليها وضرورة نجاح العملية للحصول عليها.

الفرع الثاني: الأساس القانوني لمكافأة الإنقاذ البحري

في إطار تبرير مكافأة الإنقاذ انقسم الفقهاء إلى فريقين البعض كالفقيه علي جمال الدين عوض ذهبوا لإلحاق مكافأة الإنقاذ بالقانون المدني وذلك لاعتبارهم العقد هو الأساس

¹ حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 390.

² KOBLE(M), l'évolution de la notion d'assistance maritime, mémoire de fin d'étude de magistrats spécialité en droit maritime, Ecole nationale supérieure maritime Bou ISMAIL, 2003-2004, p 27.

³ الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

القانوني لاستحقاق المكافأة، وقد بررها البعض الآخر بمبدأ عدم جواز إثراء شخص ما دون حق على أضرار الغير واعتبروا دعوى المساعدة دعوى إثراء بلا سبب.¹

في حين ذهب فريق آخر منهم الفقيه Ripert والفقيه Rodière إلى إسناد أساس مكافأة الإنقاذ إلى نظريات مرتبطة بمبادئ القانون البحري، فوجد الفقيه Rodière الذي قال بأن القانون هو الذي يفرض واجب المساعدة ولكن في الوقت نفسه يحفز حماسهم للحصول على مكافأة مرتفعة بشرط نجاحهم، وبالتالي فهو يعتبر أن أساس المكافأة يتمثل في نص القانون والالتزام بدفعها هو التزام قانوني.²

في حين يرى آخر أن استحقاق المكافأة مقترن بنجاح عملية الإنقاذ والتي تعد نظاماً أصيلاً خاصاً بالقانون البحري.³

المطلب الثاني: شروط استحقاق مكافأة الإنقاذ البحري

حتى يتحصل المنقذون على مكافأة الإنقاذ نتيجة لتقديم خدمات الإنقاذ لابد من توافر جملة من الشروط القانونية، والمتمثلة في توفر شروط الإنقاذ البحري (الفرع الأول)، إضافة إلى نجاح المنقذين في مهمتهم (الفرع الثاني).

الفرع الأول: توافر شروط الإنقاذ البحري

لا تستحق السفينة التي قدمت خدمات الإنقاذ البحري المكافأة إلا إذا توافرت الشروط التي تطرقنا لها سابقاً، والتي جاءت في نص المادة 332 وتتمثل هذه الشروط في:⁴

¹ حزيز أسماء، مرجع سابق، ص 96

² René Rodière, Droit maritime, DALLOZ, 7 édition, France, 1977, p 406.

³ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة 3، دار الجامعية، مصر، 1989، ص 354.

⁴ منهوج عبد القادر، مكافأة الإنقاذ على ضوء القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 7، العدد 1، 2021، ص 284.

- وجوب تقديم المعونة،
- تقديم النجدة بين السفن البحرية أو بينها وبين بواخر الملاحة الداخلية،
- تقديم المعونة لسفينة معرضة للخطر،
- مكان القيام بعملية الإنقاذ.

الفرع الثاني: نجاح عملية الإنقاذ

يعتبر تحقق النتيجة شرطا جوهريا لاستحقاق مكافأة الإنقاذ البحري فلا مكافأة إذا بقيت عملية الإنقاذ بدون جدوى و يعبر عن هذا الشرط باللغة الانجليزية ¹ no cure no pay أي لا دفع دون نفع بمعنى آخر بدون إنقاذ ليس هناك اجر².

أقرت هذه القاعدة المادة 2 من اتفاقية بروكسل 1910 وأكدتها المادة 12 من اتفاقية لندن 1989 في الفقرة 1 منها، على أن كل عمل إنقاذ أتى بنتيجة مفيدة يعطي الحق في الحصول على مكافأة مالية وتتمثل هذه النتيجة في زوال الخطر الذي يهدد السفينة وملحقاتها وحمولتها أو التقليل من أثره وأهميته³.

تبنى المشرع الجزائري شرط نجاح عملية الإنقاذ في المادة 336 ق.ب سابقة الذكر "يترتب على كل إسعاف مثمر أداء مكافأة عادلة..."، بمعنى انه بدون إسعاف ليس هناك اجر و يعني ذلك التزام المنقذ بالتزام بتحقيق نتيجة وليس التزام ببذل العناية، كما أن عملية الإنقاذ قد تنجح وقد تفشل فإذا نجحت حصلت سفينة الإنقاذ على المكافأة وإذا فشلت فهي لا تحصل على شيء، ويمكن أن يتحصل المنقذ على مقابل في حالة ما إذا كان الإنقاذ جزئيا

¹ الملحق رقم 01.

² بسعيد مراد، الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد2، 2004، ص21.

³ منهوج عبد القادر، مرجع سابق، ص 280.

كإنقاذ البضائع أو الملحقات دون إنقاذ السفينة، وتعد النتيجة في هذه الحالة مفيدة جزئياً ويستحق المنقذ مكافأة جزئية¹.

المطلب الثالث: حالات استحقاق مكافأة الإنقاذ البحري والاستثناءات الواردة عليها

تمنح مكافأة الإنقاذ البحري للريان الذي يقوم بعملية الإنقاذ وبعد المقابل المستحق هو ما يسعى إليه كل مقدم إنقاذ، ولكن الحصول عليها يكون في حالات معينة (الفرع الأول)، لكن هذا لا يعني أنه في كل الأحوال أن المنقذ له الحق في الحصول على المكافأة حتى وإن توافرت شروط الاستحقاق (الفرع الثاني).

الفرع الأول: حالات استحقاق مكافأة الإنقاذ البحري

بعد توافر الشروط القانونية لاستحقاق مكافأة الإنقاذ البحري، التي جاء بها المشرع الجزائري، نلاحظ أن هذا الأخير نص على حالات أخرى لاستحقاقها في القانون البحري من خلال نص المادتين 336 و 370 ق.ب وهي ثلاث حالات تتمثل في:

أولاً. إنقاذ الحمولة:

نصت المادة 336 ق.ب على: "... ويستحق المكافأة بالنسبة لإنقاذ الحمولة..."، وتعد الحمولة من العناصر الأساسية والمتعلقة بشخصية السفن، والحمولة هي سعة السفينة في كل ما تحمله على متنها من أشياء كالبضائع، أمتعة الطاقم والمسافرين والوقود، وقطع الغيار اللازمة للسفينة.²

لأجل ذلك أعطى المشرع الجزائري للمنقذ حق الحصول على مكافأة، إذا ما تم إنقاذ الحمولة بنجاح ويتم حرمانه منها إذا كانت العملية لم تكمل بالنجاح.

¹ احمد حسني، الحوادث البحرية التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، الطبعة 1، مصر، 1997، ص 146

² المادة 14 من الأمر 80.76، المتضمن القانون البحري.

ثانيا. ثمن الرحلة:

حسب المادة 336 ق.ب التي تنص على: "... وتستحق المكافأة بالنسبة... وثمان الرحلة"، تعرف أجرة الشحن أو ثمن الرحلة بأنها ما يتحصل عليه الناقل بموجب عقد نقل البضائع من طرف الشاحن وذلك بعد إيصال بضاعة معينة للمكان المتفق عليه.¹

يستحق المنقذ مكافأة عند إنقاذه لثمن الحمولة، أما الحمولة المفقودة والتي هلكت من جراء الأخطار البحرية، وكان المرسل إليه هو الملتزم بدفع أجرتها إذا كانت تقع على عاتقه في مكان الوصول فهي أصلا لا تستحق عنها أي أجرة، وبالتالي لا يستحق عنها المنقذ أية مكافأة أما إذا تم استرجاعها وإنقاذها واستحق الناقل عنها الأجرة أو أجرة البضائع التي رميت في البحر من أجل النجاة، فمن حق المنقذ أن يحصل علة مكافأة بشأنها.²

ثالثا. إنقاذ الحطام البحري:

نصت المادة 370 من ق.ب على أنه: "كل شخص يجد أو يرفع حطاما عائما في البحر ومملوكا للغير أو يساهم في إنقاذ هذا الحطام، يستحق مكافأة..."، يفهم من خلال نص المادة أنه يحق لمنقذ الحطام الحصول على مكافأة مالية تعتمد على مكان ^{اكتشاف} هذا الحطام ومالكه، فتحسب بشكل مشابه لمكافأة الإنقاذ في نظام الإنقاذ البحري إذا كان عائما في البحر وكان المالك معروفا.³

أما في حالة الحطام إذا كان على الساحل وكان المالك غير معروف يستحق المنقذ مكافأة لا تتعدى 30% من قيمة الحطام.⁴

¹ المادة 739 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

² حسان سعاد، الحوادث الحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 395.

³ الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

⁴ المادة 371 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

الفرع الثاني: حالات عدم استحقاق مكافأة الإنقاذ البحري

إن قاعدة استحقاق مكافأة مقابل تقديم خدمات الإنقاذ ليست على إطلاقها، إذ يرد عليها استثناءات يحرم فيها المنقذ من المكافأة رغم توافر شروط استحقاقها ويتعلق الأمر بالحالات التالية:

أولاً. عدم تحقق النتيجة:

في حالة ما إذا لم تسفر عمليات الإنقاذ عن تحقيق نتيجة مفيدة أو نفع عام، فلا يكون للسفينة المنقذة حق المطالبة بأية مكافأة على تلك الخدمات التي قامت بها ولم تأت منها بنتيجة، وهو ما نصت عليه المادة 337 ق.ب: "لا تدفع المكافأة إذا بقيت عملية الإنقاذ دون جدوى".¹

ثانياً - الإنقاذ المرتبط بالالتزام تعاقدي:

إذا تحمل شخص بمقتضى عقد أبرم قبل حلول الخطر فان الالتزام الذي يقوم به في إطار مساعدته للسفينة، لا يستحق على إثره لأي مكافأة المنظمة قانوناً.

عبرت الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 في مادتها 17 التي تنص: "لا تترتب أية مدفوعات بموجب أحكام هذه الاتفاقية ما لم تتجاوز الخدمات المقدمة ما يمكن أن يعتبر بصورة معقولة أداءً واجبا لعقد مبرم قبل قيام الخطر"، أي أنه إذا تعرضت السفينة لخطر و قدمت لها سفينة أخرى خدماتها لإنقاذها بمناسبة عقد سابق بينها فلا يمكن للسفينة المسعفة أن تتحصل على مكافأة، لكون خدمة الإنقاذ كانت قدمت تنفيذاً للالتزام عقدي.²

¹ الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

² بسعيد محمد، مرجع سابق، ص 23.

بتطبيق هذا الحكم لا تستحق أي من السفينة القاطرة أي مكافأة إنقاذ عن مساعدتها للسفينة المقطورة من طرفها أو لحمولتها، كأنه يدخل في إطار التزام تعاقدية، وهو ما أقره المشرع الجزائري في نص المادة 339 ق.ب التي تنص على: "ليس للقاطرة الحق في مكافأة عن إسعاف للسفينة المقطورة من طرفها أو لحمولتها إلا إذا قامت بخدمات استثنائية لا تعتبر كإتمام لعقد القطر".¹

ومثال الخدمات الاستثنائية التي لا تعد تنفيذا لعقد القطر قيام القاطرة بإطفاء حريق نشب في السفينة المقطورة أو بتخفيف حمولتها أو بتعويم السفينة المقطورة الجانحة، إضافة لسفينة الإرشاد التي لا تستحق هي الأخرى مكافأة للمساعدة التي تقدمها للسفينة التي يرشدها لأنه ملزم بذلك بمقتضى عقد الإرشاد.

ثالثا - خطأ السفينة المنقذة:

في حالة تسبب السفينة المنقذة بخطئها في وضع السفينة المساعدة في خطر، كما في حالة التصادم الناشئ عن الخطأ فان المساعدة التي تقدم في هذه الحالة لا تستحق عنها أي مكافأة.²

هو ما أقرته المادة 18 من اتفاقية لندن 1989 إذ يجوز حرمان المنقذ من كل أو جزء من المدفوعات المستحقة بسبب خطأه أو إهماله أو إذا كان مذنبا بالاحتيال أو خيانة الأمانة، و هو ما أكدته المادة 8 في فقرتها الأخيرة من اتفاقية بروكسل 1910.³

أخذ المشرع الجزائري بهذا الموقف إذ تنص المادة 346 من ق.ب على أنه: "تستطيع المحكمة تخفيض أو إلغاء المكافأة إذا اتضح لها أن القائمين بالإسعاف قد جعلوا الإسعاف البحري ضروريا بأخطائهم أو أصبحوا مذنبين بالسرقة والإخفاء أو أي عمل من الأعمال

¹ الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

² بسعيد محمد، مرجع سابق، ص 23.

³ منهوج عبد القادر، مرجع سابق، ص 288.

التدليسية الأخرى"، يتضح من خلال هذا النص أنه النص إذا تسببت السفينة التي تقدم خدمة الإنقاذ في خطر للسفينة متلقية هذه الخدمة فانه يجوز للقاضي أن يخفض من قيمة المكافأة أو يلغيها إذا أقدمت على ارتكاب أفعال غير مشروعة.¹

رابعاً- إنقاذ الأشخاص:

لا يستحق المنقذ أية مكافأة مالية نظير إنقاذه للأشخاص المعرضين للخطر، ذلك لأن مكافأة الإنقاذ لا تستحق إلا لإنقاذ الأموال دون الأشخاص نظراً لاستحالة تقويم الحياة البشرية، وقد أشارت لذلك المادة 9 من اتفاقية بروكسل 1910 إذ نصت على: "لا يستحق أي أجر على الأشخاص الذين صار إنقاذهم..."، كما نصت المادة 16 من اتفاقية لندن على نفس الحكم، بالإضافة إلى المشرع الجزائري في نص المادة 1/342 من ق.ب: "لا تستحق أي مكافأة عن الأشخاص الذين تم إنقاذهم".²

كما اقر المشرع الجزائري من خلال نص المادة 2/342 ق.ب أن الأشخاص الذين قاموا بإنقاذ الحياة البشرية بمناسبة إنقاذ الأموال، لهم الحق في الحصول على حصة عادلة من المكافأة التي تمنح بمناسبة إنقاذ السفينة وحمولتها وتوابعها، ويكون ذلك بمثابة تعويض للجهود المبذولة من أجل إنقاذ الأشخاص كونهم تعرضوا لنفس مخاطر الأشخاص منقذي الأموال³، من ناحية أخرى لا يقوم الأشخاص الذين تم إنقاذهم بدفع أي مكافأة من أجل ذلك.⁴

خامساً- رفض عملية الإنقاذ:

تعد من حالات عدم استحقاق المكافأة رفض السفينة المراد إغايتها رفضاً صريحاً ومعقولاً المساعدة المعروضة عليها، وتقريرها مواجهة الخطر بوسائلها الذاتية دون أي مساعدة، وحتى

¹ الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

² حسان سعاد، الحوادث الحرية وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 406.

³ الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

⁴ المادة 3/342 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

إن قدمت لها رغم رفضها القانوني فإنها تعفى من تحمل المكافأة، وهو ما نصت عليه المادة 3 من اتفاقية بروكسل 1910: "الأشخاص الذين يشتركون في عملية الإغاثة على الرغم من رفض السفينة المغاثة رفضا صريحا ومعقولا لا يكون لهم أي أجر"، كذلك نصت على نفس الحكم المادة 19 من اتفاقية لندن 1989: "لا تترتب أية مدفوعات بموجب هذه الاتفاقية للخدمات المقدمة رغم المنع الصريح والمعقول من جانب مالك السفينة أو ربانها أو مالك أية ممتلكات أخرى ليست على متن السفينة ولم تكن كذلك".¹

والموقف نفسه تبناه المشرع الجزائري في المادة 338 ق.ب بحيث أقر صراحة بعدم استحقاق الطاقم والمسافرين وكذا الأشخاص المشاركين في عمليات الإنقاذ متى كان الرفض صريحا ومعقولا للسفينة التي أنجدت.²

غير أن هذا الرفض لا يعد مقبولا إذا كانت السفينة أوشكت على الغرق، وتستحق المكافأة على المساعدة التي تقدم رغم رفضها في هذه الحالة ويكون لقاضي الموضوع عند الخلاف الفصل في موضوع تقدير قيمة المكافأة المستحقة، ومدى صعوبة الوضع الذي كانت فيه السفينة الراضة للإنقاذ وله أن يستعين في ذلك برأي الخبراء.³

الجدير بالذكر أنه إذا قدمت المساعدة من قبل سفينة حربية أو سفينة معدة لخدمة عامة فان الدولة لا تستحق أي مكافأة عن هذه المساعدة، كون هذا واجب عام و يتمتع على الدولة أن تجني منه ربحا ماديا رغم ذلك يمكن للدولة المطالبة بالمصروفات التي أنفقتها وتعويض الأضرار التي لحقت بها إن وجدت، وفي حالة تقديم المساعدة من سفينة خاصة إلى سفينة حربية أو عامة استحققت المكافأة للسفينة الخاصة.⁴

¹ منهوج عبد القادر، مرجع سابق، ص 289.

² الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

³ بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 22.

⁴ بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 22.

المبحث الثاني: إجراءات تحصيل مكافأة الإنقاذ البحري

اهتم المشرع الجزائري بموضوع مكافأة الإنقاذ البحري، فنص على مجموعة من الإجراءات التي تمر بها حتى يتمكن مقدم المساعدة من الحصول على مقابل ما قام بالقيام به والمخاطر التي واجهها.

قصد المشرع الجزائري بالنص على هذه الإجراءات، وضع حد للنزاعات التي قد تنشأ في إطار عملية تحصيل مكافأة الإنقاذ البحري، إذ تم تحديد معايير تقدير هذه المكافأة والأشخاص المعنيين بها عند توزيعها (المطلب الأول)، بالإضافة إلى وضع الأسس المتعلقة بدعوى الحصول على المكافأة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تقدير مكافأة الإنقاذ وتوزيعها

يوجد طريقتين لتقدير مكافأة الإنقاذ البحري إذ قد يتفق الطرفان على مقدار المكافأة أو يتم اللجوء للقضاء لتقديرها (الفرع الأول)، ليتم بعدها توزيعها على كل الأشخاص المعنيين باستحقاقها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تقدير مكافأة الإنقاذ البحري

جرى العمل في تقدير المكافأة الناشئة عن تقديم خدمات الإنقاذ، إما عن طريق الاتفاق بين الطرفين، أو عن طريق المحكمة.

أولاً-التقدير الاتفاقي للمكافأة:

قد تحدد المكافأة باتفاق من الطرفين السفينة المغيثة والسفينة المغاثة في أغلب الأحوال وذلك إذا كان هناك متسع من الوقت قبل بدء عملية الإنقاذ، أو ما يعرف بالتحديد الاتفاقي

حيث يتم تحديد مقدار المكافأة بين طرفي الاتفاق وتخضع لقواعد الاتفاق ذاته، ويستند هذا الاتفاق إلى قاعدة لا نتيجة لا دفع مما يوضع الرقم المرتفع لمكافأة الإنقاذ.¹

إلا أن هذا الاتفاق قد يحصل في ظروف لا تسمح للسفينة التي تواجه الخطر مناقشة هذا الاتفاق بحيث يلاحظ أن السفينة المنقذة تفرض في الكثير من الأحيان مكافأة ضخمة مستغلة الظروف مما يضطر ربان السفينة المعرضة للخطر قبول مثل هذه الشروط التي أمليت عليها، وقد يحصل أن يخطأ مقدم خدمات الإنقاذ في التقدير فيشترط مكافأة بسيطة ثم يتبين فيما بعد أن هذا المقابل لا يتناسب مع حجم عمليات الإسعاف الضخمة التي قدمها²، وهذا هو ما نصت عليه المادة 7 من اتفاقية بروكسل 1910: "كل اتفاق خاص بالمساعدة والإنقاذ يبرم وقت الخطر وتحت تأثيره يجوز للقاضي إبطاله أو تعديله بناء على طلب أحد الطرفين، إذا رأى أن الشروط المتفق عليها غير عادلة..."³، وما يمكن استخلاصه من هذا النص هو أنه بإمكان المحاكم أن تبطل أو تعدل في الاتفاق على تقدير المكافأة إذا أبرم لحظة الخطر وتحت تأثيرها.³

تبنى المشرع الجزائري ذات الاتجاه، حيث أعطى للمحاكم بناء على طلب أحد الطرفين إبطال أو تعديل كل اتفاق على مكافأة الإنقاذ، في المادة 344 ق.ب التي تنص على: "كل اتفاقية خاصة بالإسعاف تبرم عند وقوع الحادث وتحت تأثير الخطر، يمكن إلغاؤها أو تعديلها من طرف المحكمة بناء على طلب أحد الطرفين..."⁴.

يمكن للقاضي أن يبطل أو يعدل الاتفاق على تقدير مكافأة الإنقاذ عندما تكون هذه المكافأة مبالغ فيها ولا تتناسب مع الخدمات التي أدتها السفينة المنقذة، وهذا ما ورد أيضا في

¹ RODIERE (R), op,cit, p459

² أحمد بركات مصطفى، مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري - دراسة في الاتجاهات الحديثة للمعاهدات الدولية وأحكام القضاء والمحكمين مع المقارنة بقواعد القانون البحري المصري-، دار النهضة العربية، مصر 1998، ص 69.

³ حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 413.

⁴ الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري.

نص المادة 7 من اتفاقية بروكسل: "... إذا ثبت أن... قيمة الأجر مبالغ فيها بحيث لا يتناسب مع الخدمات المقدمة، فإنه يجوز للقاضي أن يبطل أو يبطل أو يعدل هذا الاتفاق بناء على طلب صاحب المصلحة في ذلك.¹

ذات الأمر نص عليه المشرع الجزائري في المادة 344 ق.ب بقوله: "...وعندما تقدر هذه المحكمة بأن الشروط المتفق عليها ليست عادلة نظرا للخدمة التي تم أدائها وأساس المكافأة المذكورة في المادة التالية أو عندما لا تمثل الخدمة التي تم أدائها طابع الإسعاف الحقيقي مهما كان الوصف الذي اعتمده الأطراف"، ما يمكن ملاحظته من نص المادة إمكانية القاضي الإقرار إما بالتعديل أو الإبطال في اتفاق الطرفين في حال ما إذا كانت المكافأة لا تتناسب مع الخدمات التي قامت بها السفينة المنقذة، وذلك من أجل وجود مساواة فيما بين الطرفين.²

ثانيا - التقدير القضائي للمكافأة:

في حالة عدم تمكن أطراف عملية الإنقاذ من إبرام اتفاقية لتحديد مقدار المكافأة وقيمتها أو قام بتعديله يتولى القاضي مهمة تقدير قيمة المكافأة مستعينا بجملة المعايير.³

تم التطرق للمعايير التي يجب على القاضي مراعاتها في اتفاقية بروكسل 1910، وأخذ بها المشرع الجزائري في المادة 345 من ق.ب والتي يمكن تقسيمها إلى مجموعتين هما:

1 - الظروف التي تمت فيها عملية الإنقاذ:

يفيد الرجوع لنص المادة 345 ق.ب والمادة 8 من اتفاقية بروكسل 1910 والمادة 13 من اتفاقية لندن 1989، أن عملية الإنقاذ تحيطها مجموعة من المخاطر والتي يجب على المحكمة مراعاتها متمثلة فيما يلي:⁴

¹ حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص414.

² الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري.

³ حزير أسماء، مرجع سابق، ص108.

⁴ الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري.

- النجاح الحاصل، إذ سبق لنا ذكر أنه لا مكافأة بدون نتيجة و أن تنجح عملية الإنقاذ.
- جهود وجدارة الأشخاص الذين قاموا بالنجدة، كون مقدم الإنقاذ يجب أن يبذل جهدا للتغلب على المخاطر أثناء العملية لذلك يجب أن يتمتع بمهارة وكفاءة عالية.
- الخطر الذي تعرضت له السفينة المنقذة مع مسافريها وطاقمها وحمولتها من طرف الأشخاص القائمين بالإنقاذ، إذ يمكن اعتبار الوقت عاملا هاما في تقدير مكافأة الإنقاذ إذ يأخذ القاضي في عين الاعتبار عند تقدير المكافأة حجم الوقت المستغرق، بالإضافة إلى ما يتكبده المنقذين من خسائر ومصاريف (ثمن الوقود، الحبال، الكبلات وأجور الطاقم) وحتى الأضرار التي تلحق بهم نتيجة الإنقاذ.
- قيمة المعدات المستخدمة من القائمين بالإنقاذ، مع الأخذ بعين الاعتبار عند الاقتضاء الامتلاك الخاص بالسفينة التي قامت بالإنقاذ: إذ سيحصل المنقذ على قيمة المعدات المستخدمة سواء نجحت أو لم تنجح عملية الإنقاذ وأيضا السفن التابعة للشركات المتخصصة في عمليات الإنقاذ تكون النفقات الخاصة بها مرتفعة، وعلى ذلك فإن مقابل الخدمات التي تقوم بها السفن المتخصصة يكون مرتفع.

2- قيمة الأشياء التي تم إنقاذها:

تعتبر قيمة الأشياء المنقذة من أسباب ارتفاع قيمة المكافأة لذلك يجب على الأسس سابقة الذكر أن تقترن بها، لذلك حرص القضاء على بيان قيمة الأشياء التي أنقذت.

هذا ما اتبعه المشرع الجزائري إذ أخذ في عين الاعتبار قيمة الأشياء المنقذة كعامل في تقدير قيمة المكافأة إضافة لقيمة العمولة وأجرة الرحلة، وذلك من خلال نص المادة 345 ق.ب. أما عن كيفية التقدير فلم يحدد نسبة ثابتة عند التقدير، وإنما حدد الحد الأقصى في المادة

347 ق.ب وهو ألا تزيد قيمة المكافأة على قيمة الأشياء المنقذة بما فيها الحمولة وأجرة الرحلة، وهذا بعد خصم حقوق الجمارك والرسوم العامة وكذلك المصاريف الخاصة بتقديرها وبيعها.¹

الفرع الثاني: توزيع مكافأة الإنقاذ البحري.

تعتبر مكافأة الإنقاذ حق لكل شخص قدم خدمات الإنقاذ، إذ أنه طبقاً لنص المادة 1/16 من اتفاقية بروكسل 1910 يتم توزيع المكافأة بين المالك والريان والأفراد الآخرين طبقاً للقانون للسفينة، وهو ما تبنته اتفاقية لندن 1989 في المادة 15.

أولاً- مالك السفينة المنقذة وطاقمها:

نصت المادة 348 ق.ب أن مكافأة الإنقاذ يتم توزيعها فيما بين مالك السفينة وطاقمها وعليه فإنهم الأشخاص المستحقين للمكافأة.

1- مالك السفينة المنقذة:

يستحق مالك السفينة ومجهزها مكافأة الإنقاذ لنجاحه في العملية بعد أن بذل مجهودات عديدة وتعرض لمخاطر كبيرة، إضافة لتكبدته مصاريف و نفقات إضافية، ولذلك هذه المكافأة بمثابة تعويض على ما قام به وخسره خلال العملية.²

2- طاقم السفينة المنقذة:

يمتلك طاقم السفينة التي قامت بالإنقاذ الحق بجزء من المكافأة مقابل الجهد التي تم بذله من قبلهم خلال عمليات الإنقاذ، وذلك كون الطاقم يتعرض لنفس الخطر الذي يتعرض له المالك خلال العملية ومن حقهم الحصول على المكافأة، وقد تقرر هذا الحق بموجب المادة 6 من اتفاقية بروكسل 1910، والمادة 348 من ق.ب، كما يستفيد أفراد الطاقم الذين تحلوا خلال

¹ الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري.

² أحمد بركات مصطفى، مرجع سابق، ص104.

عمليات الإنقاذ بالالتزام والتفاني أو الذين تعرضوا إلى الخطر من مكافأة إضافية وهذا جاء في الفقرة الثانية من المادة 1.348¹.

ثانيا- الأشخاص الذين قاموا بإنقاذ الأشخاص بمناسبة إنقاذ الأموال:

تطرقنا لهذه الجزئية في حالات عدم استحقاق المكافأة وبالضبط في حالة إنقاذ الأشخاص إذ يحق لمنقذهم الحصول على حصة عادلة من المكافأة التي تعطى للقائمين بإنقاذ الأموال، وهو ما يتجلى في نص المادة 2/342 من ق.ب: "إن الأشخاص القائمين بإنقاذ للحياة البشرية، والذين تدخلوا بمناسبة حدوث الأخطار، لهم الحق في حصة عادلة من المكافأة التي تمنح للأشخاص القائمين بإنقاذ السفينة وحمولتها وتوابعها"².

المطلب الثاني: دعوى مكافأة الإنقاذ البحري.

في حالة وجود نزاع قائم بين طرفي عملية الإنقاذ، وعدم الوفاء بالمكافأة، يتم اللجوء إلى رفع دعوى قضائية أما من الجهة القضائية للنظر (الفرع الأول)، وبيان القانون واجب التطبيق في هذه النزاعات (الفرع الثاني)، بالإضافة إلى تقادم هذه الدعوى (الفرع الثالث).

الفرع الأول: الجهة القضائية المختصة للنظر في دعوى مكافأة الإنقاذ.

لم يرد أي تنظيم قانون للمحكمة المختصة بالنظر في دعوى المطالبة بدفع مكافأة الإنقاذ سواء في اتفاقية بروكسل 1910 أو حتى اتفاقية لندن 1989، أما بالنسبة للمشرع الجزائري فلم يحدد الآخر المحكمة المختصة للمطالبة في القانون البحري الأمر الذي يفرض للجوء للقواعد العامة³.

¹ حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 429.

² الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري.

³ منهوج عبد القادر، مرجع سابق، ص 293.

طبقا للقواعد العامة، فإن الاختصاص النوعي استنادا لنص المادة 32 من ق.إ.م.إ يكون للمحكمة فهي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام وهي التي تفصل في جميع القضايا وهذا يشمل القضايا البحرية، وقد تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها من المنازعات البحرية.¹

أما بالنسبة للاختصاص الإقليمي فبالرجوع إلى نص المادة 37 من ق.إ.م.إ يكون للجهة القضائية التي تقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، هذا الأخير يعتبر في دعوى المكافأة هو مالك السفينة التي تم إنقاذها.²

كما أسند الاختصاص للقضاء الجزائري كحالة خاصة حسب نص المادة 357 من ق.ب، وذلك إذا تعلق الأمر بالدعوى المرفوعة ضد الدولة الجزائرية والتي يكون موضوعها المطالبة بالدفع نظير خدمات الإسعاف البحرية، بشرط أن تكون هذه الأخيرة قدمت لسفن مخصصة لمصلحة عمومية.³

الفرع الثاني: القانون المطبق في منازعات مكافأة الإنقاذ البحري.

تثار مشكلة القانون واجب التطبيق في منازعات مكافأة الإنقاذ البحري التي تكون بين سفينتين مختلفتين في الجنسية لذلك تخضع هذه النزاعات للقوانين التالية:

أولا- قانون مكان تنفيذ عملية الإنقاذ:

يختلف القانون واجب التنفيذ في دعوى مكافأة الإنقاذ بحسب مكان وقوع الحادث وتنفيذ العملية:

¹ قانون رقم 08-09، المؤرخ في 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ج.ر عدد 24، الصادرة في 24 مارس 2008.

² القانون رقم 08-09، المتضمن ق.إ.م.إ.

³ الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

1- الإنقاذ البحري في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية:

حدثت عمليات الإنقاذ في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية لدولة ما هناك احتمال لتنازع القوانين بين السفن التي لها أعلام دول مختلفة، وقد تم حل المشكلة من قبل المشرع الجزائري في نص المادة 345 الفقرة أ من ق.ب: " تخضع النزاعات المتولدة عن عمليات الإسعاف للقوانين التالية:

أ- قانون البلد الساحلي إذا حصل الإسعاف في المياه الداخلية أو الإقليمية"، وعليه فإن الدعاوى المتعلقة بدفع المكافأة عن عمليات الإنقاذ التي تقع في المياه الإقليمية الجزائرية للقانون الجزائري.¹

أما فيما يخص إنقاذ الحطام البحري الواقع في المياه الإقليمية فيطبق عليها القانون الجزائري أيضا، ذلك حسب نص المادة 1/382 من ق.ب: " تخضع للقانون الجزائري النزاعات الخاصة بحقوق مالكي ومنقذي الحطام البحري الذي تم إنقاذه في المياه الداخلية أو الإقليمية الجزائرية".²

2- الإنقاذ البحري في أعالي البحار:

في حالة وقوع الإنقاذ البحري على مستوى أعالي البحار بين سفينتين مختلفتين في العلم، ولكون أعالي البحار منطقة دولية وليس هناك أي قانون يسري في عرض البحر، لذلك فإن القانون واجب التطبيق هو قانون المحكمة المختصة بالنزاع، وهو الحل الذي نصت عليه المادة 354 من ق.ب: "ب- قانون المحكمة المختصة بالنزاع الذي حصل الإسعاف في أعالي البحار".³

¹ الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

² حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 444.

³ الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

كما أخضع المشرع الجزائري إنقاذ الحطام البحري الواقع في أعالي البحار كاستثناء للقانون الجزائري، وذلك في حالة ما إذا تم إدخاله للمياه الإقليمية أو الداخلية الجزائرية.¹

ثانيا - الإنقاذ لسفينتين تحملان نفس العلم:

إذا تمت عمليات الإنقاذ فيما بين سفن تحمل نفس العلم، فإنها تخضع حسب المشرع الجزائري لقانون البلد الذي تحمل السفينتين رايته مهما كان مكان وقوع العملية، وهو ما جاء في نص المادة 354 من ق.ب: "ج- قانون البلد الذي تحمل السفينة رايته إذا كانت السفينة المسعفة والسفينة المسعفة ترفعان نفس الراية بغض النظر عن المياه التي حصل فيها الإسعاف"، ففي حالة تمت عملية الإنقاذ بين سفينتين جزائريتين في مياه إقليمية لدولة أخرى أو عرض البحر، فإنها تكون خاضعة للقانون الجزائري باعتباره قانون البلد الذي تحملان رايته.²

أما في حالة النزاعات المتعلقة بتوزيع المكافأة بين المالك والمجهز غير المالك والريان وباقي أفراد السفينة المنقذة، فإنها تخضع حسب المشرع الجزائري إلى قانون البلد الذي تحمل السفينة التي قدمت عمليات المساعدة رايته.³

ثالثا - الإنقاذ لسفينتين لا تحملان نفس العلم:

يمكن للسفينتين المنقذة والمنقذة في حالة ما إذا لم تكونا تحملان نفس الراية أن يقوموا بالاتفاق على إخضاع نزاعهما لقانون يحدده في اتفاقهما المتعلق بالإنقاذ إذا وجد، وهذا ما جاء في نص المادة 355 من ق.ب: " يمكن للسفينة المسعفة و السفينة المسعفة و اللتين لا

¹ المادة 2/382 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري.

² الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

³ المادة 354/د من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

تحملان نفس الجنسية أن تتفقا لإخضاع نزاعهما المتولد عن عمليات الإسعاف لقانون تحدده فيعقدهما المتعلق بالإسعاف".¹

الفرع الثالث: تقادم دعوى مكافأة الإنقاذ البحري.

أقرت المادة 1/10 من اتفاقية بروكسل 1910 أن دعوى المطالبة بالمكافأة تتقادم بمضي سنتين من اليوم الذي انتهت فيه أعمال الإنقاذ، أما الفقرة 3 من نفس المادة فتجيز للدول المتعاقدة أن تضع في تشريعاتها كسبب لامتداد مدة هذا التقادم كون أن السفينة التي تم إنقاذها يتعذر حجزها في المياه الإقليمية للدولة التي يقيم فيها المدعي أو يوجد فيها محله الرئيسي.

أما اتفاقية لندن 1989 فقد أقرت نفس المدة للتقادم من خلال المادة 1/23 وهي سنتين اعتبارا من اليوم الذي انتهت فيه عمليات الإنقاذ، وقد أضافت الفقرة 2 أنه يجوز مد هذه الفترة من جديد بالطريقة ذاتها.²

هذا ما أخذ المشرع الجزائري من خلال نص المادة 356 ق.ب بنصها على: "تتقادم 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 للقانون الجزائري"، وعليه فإن مدة التقادم تقدر بسنتين، غير أن هذه المدة قد يتم قطعها لوجود سبب يمنع سريان مدة التقادم والمتمثلة في عدم إمكانية حجز السفينة التي قدم لها الإسعاف في مياه الدولة الجزائرية.³

¹ الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري.

² أحمد بركات مصطفى، مرجع سابق، ص 121.

³ الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.

وفيما دعاوى إنقاذ الحطام بمدة التقادم الخاصة بها هي سنتين اعتباراً من يوم انتهاء عمليات إنقاذ الحطام أو رفعه.¹

¹ المادة 383 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري.



SCOPIIC Clause دراسة



تبعاً لما تطرقنا في الجانب النظري فيما يتعلق بالإنقاذ البحري في القانون الجزائري يتضح أن الإنقاذ البحري نشاط قديم إذ تطور مع مرور الوقت، فأصبح لقاء كل عملية إنقاذ يتم منح مكافأة كتشجيع للمنقذين في إطار العقود البحرية الخاصة بالإنقاذ ويعتمد في منحها على الخدمات التي قدموها، وعلى أساس مبدأ No cure No pay ولمختلف عمليات النقل سواء متعلقة بالأشخاص والبضائع.

لكن مع بدأ عمليات النقل الخاصة بالمحروقات على مستوى البحر وتسببها بأضرار بيئية عديدة، اتفق المجتمع الدولي على إبرام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري ماربول (MARBOL) 1973 والتي عدلت سنة 1978¹، الأمر الذي جعل من مبدأ No cure No pay لا يتناسب مع عمليات الإنقاذ البحري الذي يكون فيه ضرر بيئي، لذلك جاءت اتفاقية الإنقاذ لسنة 1989 من خلال نص المادة 14 بمفهوم خاص هو "تعويض خاص"² من مالك السفينة المنكوبة، إذ يمكن للمنقذين للحصول على مكافأة لا تقل عن 30% إلى 100% فوائد إذا كانت السفن تهدد وقد تلحق ضرراً بالبيئة البحرية.

مع ذلك ممارسة هذا التعويض الخاص كانت مرهقة ومكلفة واقتصره على المصروفات والنفقات التي تم إنفاقها في إطار عملية الإنقاذ لإنقاذ البيئة البحرية، لذلك عمل مختلف

¹ يعد حادث جنوح ناقلة البترول EXXON Valdez في مضيق وليام بألاسكا، وتسرب 38000 طن من البترول في مياه المحيط وتلوث أكثر من 1000 ميل من ساحل ألاسكا من أهم الحوادث البحرية التي سببت ضرراً للبيئة البحرية والتي لعبت دوراً في تغيير مبدأ No cure No pay.

² تنص المادة 14 من اتفاقية الإنقاذ على: "إذا كان الخطر مما يهدد البيئة، فإن من قام بعمليات الإنقاذ للسفينة أو الحمولة إذا لم يحصل على مكافأة عادلة بموجب المادة 13، يكون له الحق في أن يحصل على تعويض خاص من مالك السفينة يغطي المصروفات التي أنقذها".

المعنيين بالنقل البحري لوضع بند جديد سمي بـ "SCOPIC CLAUSE" التعويض الخاص بنوادي P&I¹ وقد صمم ليحل محل المادة 14.

ومن هنا تبرز أهمية دراسة شرط SCOPIC رغم عدم تطرق المشرع الجزائري لهذا الشرط أو حتى مصادفة حالة تم اعتماده فيها لكن أهميته على المستوى الدولي جعلتنا نتناوله في هذا الفصل.

¹ P&I clubs نوادي الحماية والتعويض هي جهة غير حكومية وغير ربحية تتكون من ملاك السفن والمجهزين ورجال البحر تقوم هذه النوادي بالتعويض عن مختلف الأضرار التي تتسبب بها السفن والتأمين عليها.

المبحث الأول: عموميات حول شرط سكوبيك

صمم شرط سكوبيك ليحل محل مبدأ التعويض في المادة 14 من اتفاقية الإنقاذ لسنة 1989 نتيجة لعدم رضى المعنيين بالأمر¹ وسنتطرق لتعريفه ولتطور هذا البند.

المطلب الأول: تعريف شرط سكوبيك

يقصد بشرط سكوبيك "The special compensation P&I club" التعويض الخاص بنوادي الحماية المبرم في إطار عقود LOF²، والمبرم بين المنقذ ونوادي الحماية والتعويض وكل متدخل في التعويض، إذ تم استعمال شرط سكوبيك في متوسط 25% من عقود LOF رغم كونه ملحق اختياري يتم تضمينه في العقد لكنه سهل من إمكانية التنبؤ بمبلغ التعويض مقدما وتجنب المنقذ تقدير المكافأة.³

شرط سكوبيك هو مسؤولية محتملة لمالك السفينة يتم تغطيتها من قبل شركات التأمين على المسؤولية (P&I clubs) وفقا للوائح وشروط التأمين، فلا تدفع مكافأة سكوبيك إلا من قبل مالكي السفن أو الممثل الخاص عن الحوادث والذي يراقب عمليات الإنقاذ بمقتضاه يستحق

¹ Archie Bishop, the mystery of Scopic unraveled, www.marine-salvage.com, 25 April 2022.

² نموذج LOF هو العقد الأكثر استخداما للمساعدة في إنقاذ السفن إذ يحظى بشعبية كبيرة بين المنقذين المحترفين، قد تم العمل به لأكثر من 100 سنة، وهو عقد بسيط مصمم خصيصا لحالات الطوارئ عندما يكون الوقت والاستجابة الفورية جوهر العملية، إذ يمكن للريان الموافقة على العقد نيابة عن مالك السفينة دون أي مفاوضات تعاقدية مسبقة بين الأطراف فيما يتعلق بالشروط والأحكام مما يسهل التدخل السريع.

يخضع عقد LOF للمراجعة المستمرة من قبل (LSG) Lloyd's Salvage Group وهي الهيئة التي تم إنشاؤها لتنفيذ العقد، ويتواجد فيها ممثلين من Llyds والاتحاد الدولي للإنقاذ، وكلاء التأمين، ممثلين عن المجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض (P&I clubs) وغرفة الشحن وغيرهم، (الملحق 1: نموذج عقد LOF).

-Ilian Djadjeu, The SCOPIC clause as a major development in salvage law, University of Groningen, 2015, p 3, www.researchgate.net, 28 APRIL 2022, 16:00.

³ CHEFAI Mohamed, L'indemnité d'assistance maritime et l'application de la clause SCOPIC, Mémoire pour l'obtention du 2en Droit et management des activités Maritimes, Faculté de Droit et de Science Politique, Aix Marseille Université, France, 2017-2018, p 58.

مقدم الإنقاذ مقابل محدد بأجر يومي عن الأشخاص والآلات التي تم استخدامها في الإنقاذ عند تطبيق هذا الشرط.¹

وبموجب هذا الشرط فإن مقدم خدمة الإنقاذ لا يجوز له المطالبة بالتعويض الخاص في المادة 14 من اتفاقية الإنقاذ 1989 كون شرط سكوبيك يشمل مجموع أجور الأشخاص والأدوات اللازمة لتنفيذ عمليات الإنقاذ، وجميع الديون الإضافية التي أنفقت لنجاحها وإذا تم إدراج شرط سكوبيك فسيتم تقدير مقابل الإنقاذ وفقا له وليس المادة 14 من الاتفاقية.²

ينهي شرط سكوبيك بشكل طبيعي بانتهاء العمل المتفق عليه أو فشل عملية الإنقاذ وحتى قبل ذلك بالإرادة المنفردة للطرفين، إذ يمكن لمتلقي خدمة الإنقاذ أو مقدمها الحق في إنهاء هذا الشرط برغبته وبواسطة إخطار كتابي يقدم لمالك السفينة أو من يمثله قانونا، وعند انتهاءه يلتزم مالك السفينة بدفع مقابل الشرط وفقا للقواعد والتقدير المنصوص عليها في هذا الشرط حتى تاريخ الانتهاء.³

يعتبر شرط سكوبيك واسعا جدا إذ يتكون من 16 بندا فرعيا، 3 ملاحق أساسية و مدونتان للسلوك، والتي تتضمن فيها كل ما يخص المبالغ الخاصة بكل عتاد يستعمل خلال عملية الإنقاذ.⁴

المطلب الثاني: تطور شرط سكوبيك

تمت الموافقة على شرط سكوبيك سنة 1999، لكن تم اختباره لمدة عامين قبل دخوله حيز النفاذ في أوت 1999 بعد ذلك بعام اجتمعت الغرفة الدولية للشحن والمجموعة الدولية

¹ Archie Bishop, *THE ENGLISH SALVAGE LAW – LLOYDS OPEN FORM*, England. P8, www.marine-salvage.com, 1 June 2022, 18:30.

² KOB(LI)(M), op. cit, p42.

³ حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 400.

⁴ المحلق رقم 02.

للحماية والتعويض لتعديل بعض النقاط بشأنه ما نتج عنه الإصدار الأول منه تحت تسميت SCOPIC 2000¹ والذي أصبح يعتمد في مختلف عقود LOF.

منذ إصداره شهد شرط سكوبيك إجمالي 6 مراجعات رئيسية بعد إصداره الأول، إذ تم إصدار النسخة الثانية باسم SCOPIC 2005 وقد أطلق في 1 أوت 2005 من خلال تعديل الملحق A أربع مرات.

تم تحديثه سنة 2017 نتيجة للاتفاق المقرر في إصدار 2011 على مراجعة التعريفات كل 3 سنوات، وإصدار آخر كان في 2018 ودخل حيز النفاذ في نهاية شهر أوت، أما آخر تعديل فكان الخاص بسنة 2020.

أغلبية هذه التعديلات كانت تشمل الملحق A من حيث الوسائل المستعملة في الإنقاذ كونها تتطور كل عام إذ خاصة في الجزء المعنون بـ **Portable Salvage Equipment** بالإضافة للمبلغ المدفوع مقابلها فمثلا في الملحق A من شرط سكوبيك سنة 2007 نجد أن وسائل الضخ بالهواء يوجد نوع واحد مقابل 86 دولار أمريكي، في حين أن الملحق الخاص بسنة 2020 يوجد 3 أنواع مع مقابل معين لكل نوع.²

¹ CHEFAI Mohamed, op.cit, p 42.

² SCOPIC Clause APPENDIX A 2007- 2020, www.lloyds.com/resources-and-services/Lloyds-agency/salvage-arbitration-branch/scopic., 29 April 2022, 15:30.

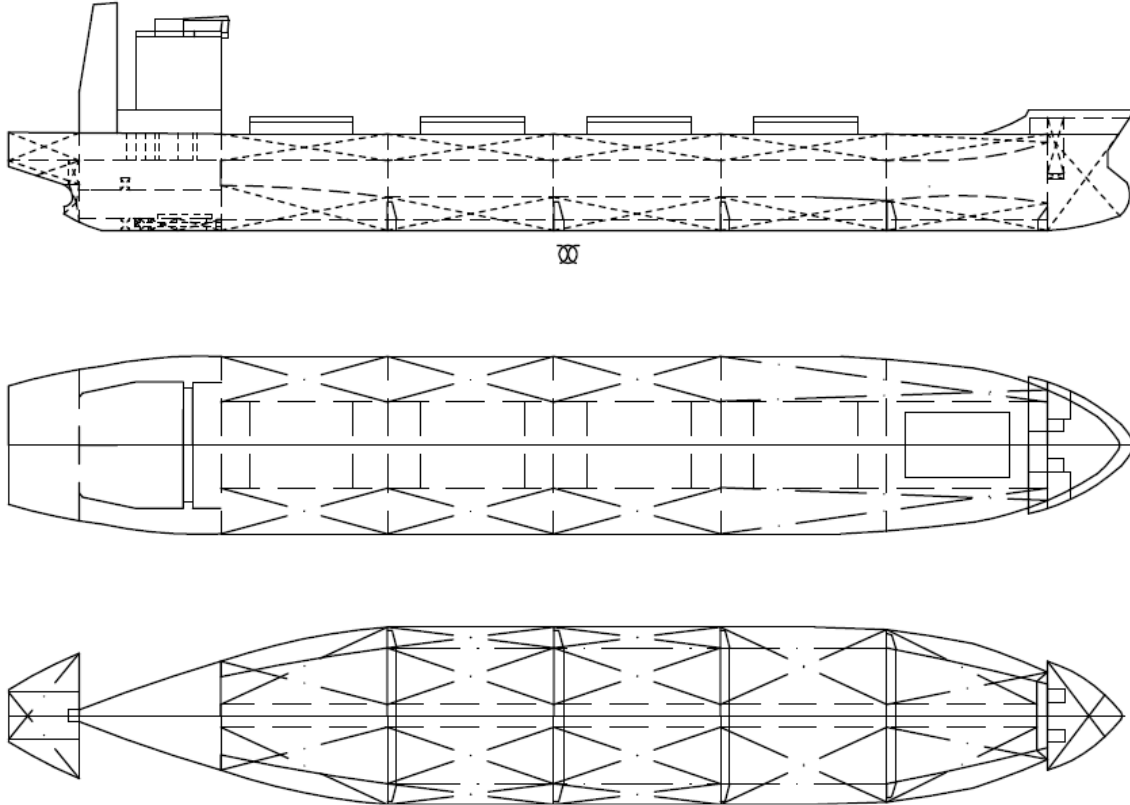
المبحث الثاني: دراسة قضية متعلقة بشرط سكوب

المطلب الأول: تفاصيل القضية

الفرع الأول: معلومات متعلقة بالسفينة

- سفينة سوانب¹ H كانت في ربح الميناء على المخطاف لكن بدأت السفينة بتغيير مكانها نتيجة للتيارات الهوائية وأحوال البحر السيئة ما تسبب في جنوح السفينة على الصخور في شمال الصين سنة 2009.
- يبلغ وزن السفينة الصافي 9539 طن.
- تحتوي السفينة على 5 عابري.
- تم انجاز السفينة سنة 1984.

الصورة رقم 01: الترتيب العام للسفينة السائبة

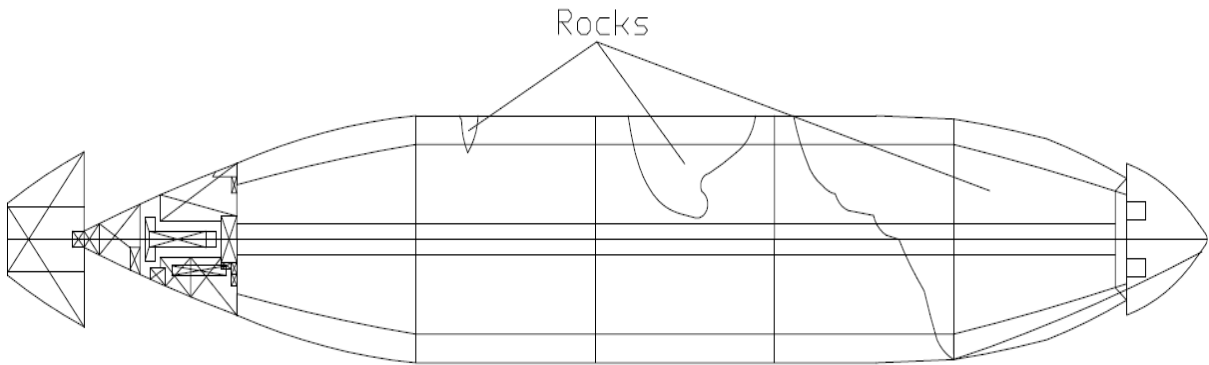


¹ السفينة السائبة هي سفينة تجارية مصممة خصيصا لنقل البضائع السائبة غير المعبأة مثل الحبوب والفحم الخام والاسمنت.

الصورة رقم 02: صور جنوح لسفينة



الصورة رقم 03: توضح وضعية جنوح السفينة



الفرع الثاني: المشاكل التي تعترض السفينة:

- تعرض السفينة للجنوح فوق الصخور على مستوى الجهة الأمامية اليمنى.
- خطر انقسام سفينة إلى نصفين نتيجة تعرضها لقوة الرياح والتيار التي تسببت في اتساع الثقب على مستوى الهيكل.
- انقلاب السفينة من الجهة اليمنى نتيجة لاعتراض الصخور وبالتالي تسببها بتسرب النفط إلى البحر وحدث ضرر بيئي، وهو ما يعتبر حالة طارئة يتطلب تدخلا سريعا وفعالاً.

الفرع الثالث: تفاصيل عملية الإنقاذ:

نفذت عملية الإنقاذ 3 سفن إنقاذ وتم توزيع العمل بينهم كمايلي:

الجدول رقم 01: جدول يوضح عمل سفن الإنقاذ

Salvor C سفينة الإنقاذ C	Salvor B سفينة الإنقاذ B	Salvor A سفينة الإنقاذ A	
استخراج زيت الوقود من تحت الماء.	إنقاذ السفينة واسترجاع زيت الوقود(من تحت الماء في العنابر وفي البحر).	الغوص الاستطلاعي.	عمل كل سفينة
46 يوم	185 يوما	4 أيام	مدة العمل
استأجرت من طرف السفينة المنقذة B.	عقد 2000 LOF متضمن شرط سكوبيك.	لا يوجد عقد	العقد
ضخ حوالي 40 طن من زيت الوقود خارج العنابر.	إخراج السفينة واسترجاع زيت الوقود.	تنفيذ الغوص الاستطلاعي.	النتائج بالنسبة لناقلة السوائب

قامت السفينة A بعملية غوص تفقدية لحالة جنوح ناقلة السوائب، لكن لكون العملية أكبر من قدراتها قام المالك باستئجار السفينة B لإنقاذ الناقلة.

انقسم عمل السفينة B إلى ثلاث مراحل هي:

1. اجتماع العوامل الطبيعية التالية الرياح القوية والأمواج العالية سينشأ نوعاً من الضغط ما سيؤدي إلى انقسام السفينة إلى نصفين وهنا تقوم سفينة الإنقاذ B بإعادة تعويم المؤخرة وسحبها إلى مكان آمن.

2. حراسة ناقلة النفط في المكان الآمن.

3. سحب الناقلة للرصيف ثم محاولة استرداد النفط المتسرب.

وقد كللت العملية بالنجاح.

المطلب الثاني: تفاصيل النزاع:

نتجت عن عملية إنقاذ ناقلة السوائب H ثلاث خلافات رئيسية وهي كالتالي:

الفرع الأول: النزاع بين السفينة الإنقاذ A ومالك السفينة حول مكافأة الإنقاذ:

قامت سفينة الإنقاذ A بإجراء فحص الغوص لمعرفة حالة الناقلة ومدى جسامه الأضرار التي تعرضت لها، لكن لكون السفينة A صغيرة وعدم اختصاصها في عمليات الإنقاذ الكبيرة وعدم قدرتها على التحكم في الناقلة أو التقليل من التلوث النفطي المحتمل اتفقت السفينة A مع مالك السفينة لإيقاف العملية.

فيما بعد نتج خلاف حول المستحقات بين الطرفين.

أولاً: حجج السفينة المنقذة A:

تنفيذ عملية الإنقاذ حسب ما جاء في اتفاقية الإنقاذ لسنة 1989 التي عرفت بها بأنها أي عمل أو نشاط يتم القيام به لمساعدة سفينة أو أية ممتلكات أخرى في خطر في مياه الملاحة

البحرية، وفي هذه الحالة لأن ناقلة السوائب الجانحة بين الصخور فهي تعتبر في خطر حسب التعريف، وتنفيذ عملية الغوص والاستطلاع يعد بمثابة عملية إنقاذ.

حسب اتفاقية 1989 يستوجب على مالك الناقلة دفع رسوم الغوص الاستطلاعي (الرسوم حددها شرط سكوبيك في الملاحق الخاصة به) ومنح التعويض الخاص الذي نصت عليه المادة 14.

وعليه تطالب السفينة A بمكافأة قدرها 41,905 دولار أمريكي حسب SCOPIC Clause APPENDIX A، وهو ما رفضه المالك.

ثانياً: حجج مالك السفينة:

لا يعتبر العمل الذي قامت به السفينة A إنقاذاً بحرياً إذ أن المالك اتفق مع السفينة A على العملية المتمثلة في فحص وضع الناقلة بالغوص والذي قوبل بالموافقة، وعلى الرغم من عدم وجود ورقة مكتوبة من الناحية القانونية إلا أن العقد يعتبر قائماً لما قبل بدأ تنفيذ العملية، كما أن المالك لم يقرر بشأن الخطة المتبعة أثناء العملية.

وعليه التعويضات التي ستمنح لن تدفع على أساس اتفاقية 1989 أو شرط سكوبيك، بل سيتم منح سفينة الإنقاذ A مبلغ 9,450 دولار أمريكي الذي يقابل مستحقات الغوص الاستطلاعي، وفي حال رفض العرض سيتم اللجوء للمحكمة.

ثالثاً: نتيجة النزاع:

تم الاتفاق على تسوية النزاع بين مالك الناقلة وسفينة الإنقاذ A، وحصول هذه الأخيرة بعد الاتفاق على مبلغ 10,000 دولار أمريكي.

■ تحليل نتيجة النزاع:

- الحصول على مبلغ 10,000 دولار أمريكي يعتبر خياراً معقولاً سفينة الإنقاذ A فاعتماده على مبدأ No cure No pay للحصول على مكافأة الإنقاذ غير كافية فهو لم ينجح في إنقاذ الممتلكات أو الحياة البحرية وعليه ستكون المكافأة محدودة لا كما قامت السفينة A بحسابها.
- توقف عملية إنقاذ السفينة A للوضع السيئ الذي يحيط العملية إذ تسربت المياه لداخل الناقل، وتسرب النفط إلى البحر وتجهيزات سفينة الإنقاذ لا يمكنها منع التسرب وبالتالي لا يمكن منحها المكافأة.
- عدم وجود عقد للإنقاذ لذلك لا يمكن استعمال شرط سكوبيك كمرجع لعقد الإنقاذ لذلك لا يمكن الاحتجاج بشرط سكوبيك كون استعماله يتطلب ملاحظة مكتوبة، وفي حال ما إذا طلبت السفينة A المزيد من الأموال للمكافأة فيجب اللجوء للمحكمة لحل النزاع.

وفي الأخير يمكن القول أن سفينة الإنقاذ A لم تستوعب اتفاقية الإنقاذ لسنة 1989 وخاصة شرط سكوبيك ونتيجة لذلك تم رفض حججها ويمكن اعتبار المبلغ الممنوح لها هو المقابل المناسب للخدمات التي قدمتها.

الفرع الثاني: النزاع بين سفينة الإنقاذ B ومالك الناقل:

تعتبر سفينة الإنقاذ B المنفذ الرئيسي لعملية الإنقاذ إضافة لقيامها باستئجار سفينة الإنقاذ C للقيام بعملية ضخ النفط من الماء وتنقسم أعمالها إلى ثلاث أجزاء كالتالي:

الجدول رقم 02: للأعمال التي قامت بها سفينة الإنقاذ B

العقد	نوع عملية الإنقاذ	
عقد 2000 LOF متضمن شرط سكوبيك.	- إعادة تعويم السفينة. - نقلها إلى مكان آمن. استعادة زيت الوقود المتسرب من العنبر 4. - ضخ زيت الوقود من صهريج حفظه المتواجد في غرفة المحركات.	الجزء 1
	- حراسة السفينة في مكان آمن.	الجزء 2
	- تسحب السفينة إلى الرصيف. - استعادة ما تبقى من زيت الوقود إلى الرصيف.	الجزء 3

نتج عن هذه العملية نزاعين رئيسيين لكن نحن سنتطرق للنزاع التي حدثت في إطار أعمال ضخ النفط الذي قامت به سفينة الإنقاذ C.

أولاً: حجج مالك السفينة

المعدلات التعريفية التي تطالب بها سفينة الإنقاذ B لمعدات ضخ النفط تحت الماء تعد مرتفعة مقارنة بالمدة التي استعملت فيه إذ كانت أنها لم تستعمل في كل الأوقات، لذلك يجب خفض المعدل وليس الزيادة فيه.

ثانياً: حجج سفينة الإنقاذ B

سفينة الإنقاذ C حاولت قدر المستطاع تنفيذ عملها المتمثل في ضخ النفط من البحر، لكنه كان صعباً إذ يوجد شركات قليلة تستطيع تنفيذه، فمن المشاكل التي واجهتها وسببت تأخر عملية ضخ النفط درجة حرارة النفط التي كانت تحت 0 درجة في البحر ما جعله يبدو

متماسك عند تلك الدرجة، والدرجة المثالية التي يتطلبها حتى يكون سائلا وسهل الضخ هي فوق 40 درجة، إضافة للعمل اليومي الشاق لسفينة الإنقاذ C.

الجدول رقم 03: معدات ضخ زيت الوقود من قبل سفينة الإنقاذ C

الرقم	المعدات	النوع	العدد	المقابل بالدولار الأمريكي
01	معدات الحفر تحت الماء.	IP152	2	\$46
02	مضخة سحب الزيت.	MSP100	3	\$510
03	أنبوب عالي الضغط.	50م/ع	6	\$690
04	حاوية قطع الغيار.		1	\$46
05	وحدات الطاقة الهيدروليكية.	2/15	1	\$86
06	أنابيب مقاومة للحرارة العالية.	62,5	80 متر	\$45
07	أنبوب بخار.	75	90 متر	\$54
08	أنبوب ماء.	100	240 متر	\$106
09	المراجل البخارية.		1	\$518
10	محطة ضخ هيدروليكي.	37 كيلو واط	2	\$172
11	محطة هيدروليكية.	25 حصان	1	\$1150
12	مضخة دوارة حلزونية.		1	\$76
13	جهاز ضبط يعمل بالطاقة.		2	\$172

لذلك تعد نسبة 25% التي تطالب بها بمثابة تشجيعا لها.

الصورة رقم 04: عملية ضخ زيت الوقود من السفينة



ثالثا: نتيجة النزاع

المشكل الأساسي بين سفينة الإنقاذ B ومالك الناقل في تلك الفترة هو استعمال عقد LOF 2000 كحجة مع شرط سكوبيك، ما يتطلب منه دفع نسبة معينة من المكافأة وفق ملحق سكوبيك APPENDIX A في إطار عملية ضخ النفط فلا يمكن تخفيضها.¹

وحسب شرط سكوبيك نسبة 25% يجب دفعها وفق ما جاء في الفقرة الفرعية 5(iv)²، لذلك يحق المتعاقد الحصول على مكافأة قياسية بنسبة 25% باستثناء النفقات الواردة في الفقرة الفرعية 5(iii)(b)، متجاوزة بذلك معدلات التعريف المطبقة ملحق سكوبيك APPENDIX A.

¹ الملحق 4 (SCOPIC Clause APPENDIX A 2007)

² الملحق 3 (SCOPIC Clause 2007)

لذلك يجب دفع نسبة 25% كونها مكافأة ثابتة.

■ تحليل نتيجة النزاع

تركز النزاع حول موضوع معدل التعريفية الخاص بمعدات الإنقاذ المحمولة ومكافأة عملية الإنقاذ وقد قام شرط سكوبيك بشرح المشكلات ذات الصلة بوضوح شديد:

يعد فريق سفينة الإنقاذ C فريقاً محترفاً من الحكومة الصينية ولكون الصين عضو في الاتحاد الدولي للإنقاذ (ISU) ما يترتب عنه وجوب دفع معدل التعريفية الخاصة بالموارد المنقذة والمستخدمه وهو ما جاء في نص الفقرة الفرعية 5(iii)(a) التي تنص على: "إذا كانت النفقات تتعلق بتوظيف رجال وقاطرات ومراكب ومعدات أخرى من عضو في الاتحاد الدولي للإنقاذ أو الشركات التابعة له. سيتم احتساب المبلغ المستحق حسب المعدلات التعريفية المنصوص عليها في SCOPIC Clause APPENDIX A بغض النظر عن التكلفة الفعلية."¹

وعليه فإن حساب مدفوعات سفينة الإنقاذ C تكون حسب معدلات التعريفية في الملحق APPENDIX A (مثال ذلك الجدول رقم 3) من شرط سكوبيك إذ إضافة للنفقات المذكورة في الجدول يضاف لها مصاريف أخرى متعلقة بالعمال وحتى السفينة التي تم إنقاذها من حيث وزنها وأبعادها....

¹ الملحق 3 (SCOPIC Clause APPENDIX A 2007)

المبحث الثالث: تقييم شرط سكوبيك

يحتوي شرط سكوبيك على عدة مزايا لكن بالمقابل نجد له بعض العيوب التي سنقوم بمعالجتها وفقا لوجهات نظر كل من مالكي السفن والمنقذين.

المطلب الأول: مزايا شرط سكوبيك

الفرع الأول: بالنسبة للمنقذين

- أصبح بإمكان المنقذين القيام بعملية الإنقاذ دون وجود ضرورة لإثبات حدوث تلوث للبيئة.
- خدمة الإنقاذ لم تعد طوعية بموجب بند سكوبيك، إذ أصبح المنقذ يتحصل على مدفوعات تشمل كل من العاملين والمعدات وحتى الأرباح.¹
- تنفيذ عملية الإنقاذ في إطار شرط سكوبيك أصبحت أكثر أمن.
- قلة اللجوء للتحكيم مقارنة بما كان عليه في السابق، وبالتالي يربح المنقذين الوقت ويخفف الضغط المالي عليهم.²

الفرع الثاني: بالنسبة لملاك السفن

- اتساع سيطرة ملاك السفن في إطار شرط سكوبيك، فأصبحوا يمتلكون معرفة أكبر بما يجري أثناء عملية الإنقاذ.³
- الحصول على 25% من الفوائد التي تعد مقبولة بشكل أكبر من قبل السفن ومصالح الشحن و P&I clubs .

¹ Peng Wang, The appliance of SCOPIC clause in salvage projects, A research paper submitted in partial fulfillment of the requirements for the award of the degree of master of science, World Maritime University, China, 2013, p 40, https://commons.wmu.se/msem_dissertations, 29 April 2022.

² Graham Daines, SCOPIC, www.marine-salvage.com, 30 April 2022 .

³ Peng Wang , Op-cit, p 38.

- اللجوء للتحكيم بصفة أقل فيما يتعلق بقرارات التعويض الخاصة التي كانت تظهر كثيرا في إطار اتفاقية الإنقاذ 1989 على غرار التهديد البيئي والعوائق الجغرافية والفوائد.¹

المطلب الثاني: عيوب شرط سكوبيك

الفرع الأول: بالنسبة للمنقذين

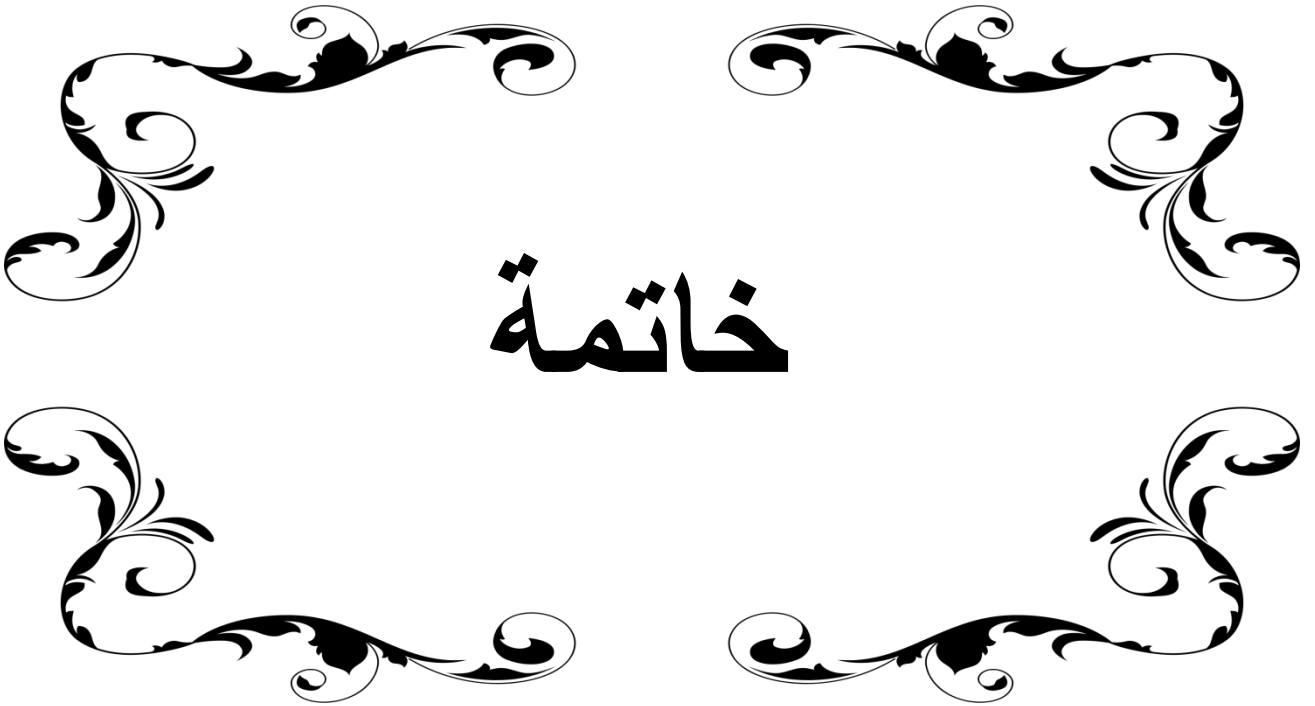
- لم يعد باستطاعة المنقذ الحصول على أكثر من 25% فوائد.
- امتلاك مالك السفينة القدرة على إلغاء العقد في أي وقت.
- إذا أساء المنقذ استعمال حقه المقرر في شرط سكوبيك قد يتسبب لنفسه بمخاطر مالية محتملة.

الفرع الثاني: بالنسبة لملاك السفن

- زوال حجة التهديد البيئي والجغرافي عند وضع التعويضات الخاصة.

¹ Graham Daines , op-cit, p 14.

خاتمة



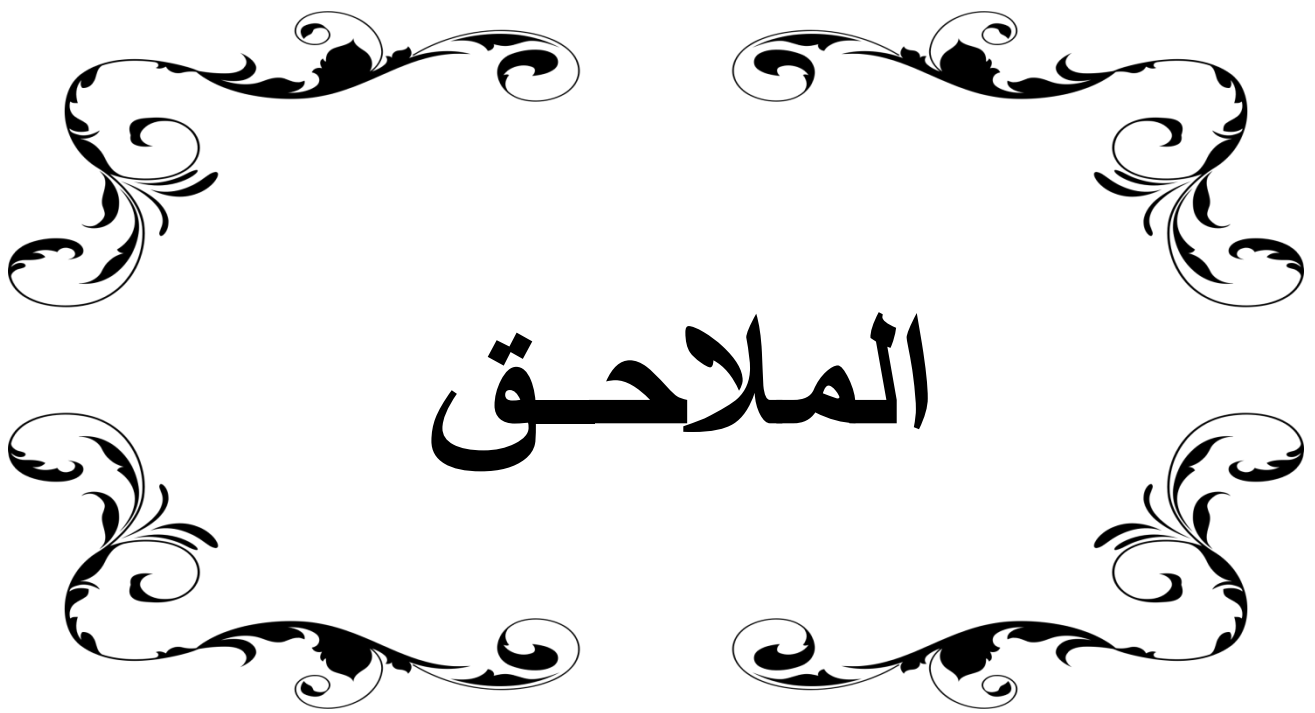
نستخلص من خلال ما تم عرضه في هذا البحث أن المشرع الجزائري نظم بشكل موسع موضوع الإنقاذ البحري من خلال القانون البحري الجزائري بالإضافة إلى مصادقته على جملة من الاتفاقيات الدولية المتعلقة به، وقد توصلنا من خلاله إلى جملة من النتائج تتمثل في:

- تقديم خدمة الإنقاذ للأشخاص عمل لا مقابل له كون حياة الإنسان لا تقدر بثمن، في حين نجد الخدمات المقدمة في إطار إنقاذ الأموال عمل مأجور يقدم مقابله بعد إتمام العملية.
- تقوم في حق ربان السفينة مسؤولية مدنية وجنائية في حال ما إذا أخل بالالتزامات المفروضة عليه.
- استحقاق مكافأة الإنقاذ مرتبط بشروط أهمها تحقق النتيجة المرجوة من وراء تنفيذ عملية الإنقاذ.
- تقدير مكافأة الإنقاذ البحري يتم حسب الجهد والوقت والمصاريف والأدوات التي استخدمت أثناء العملية.
- القانون المطبق في إطار منازعات مكافأة الإنقاذ البحري يرتبط بمكان تنفيذ عملية الإنقاذ وجنسية السفينة.
- مدة التقادم في دعوى مكافأة الإنقاذ البحري، هي مضي سنتين من تاريخ انتهاء أعمال الإنقاذ البحري.
- استعمال شرط سكوبيك في العقود البحرية الخاصة بالإنقاذ البحري يكون اختياريا.
- شرط سكوبيك يعتبر الحل الأمثل لتفادي المشاكل الناتجة عن القرارات الخاصة بمكافأة الإنقاذ التي كانت تظهر بشكل كبير قبل ظهوره وفي إطار اتفاقية الإنقاذ لسنة 1989.

ومن أهم التوصيات المقدمة من خلال هذا البحث:

- القانون البحري الجزائري يحتاج إلى تعديل في جزئية اعتماده على مصطلح واحد يعبر عن عملية المساعدة (إنقاذ أو إسعاف)، بالإضافة إلى اعتماد القواعد المعتمدة دوليا للقضاء على حالة تنازع القوانين.

- اعتماد شرط سكوبيك عند تقدير مكافأة الإنقاذ البحري، في العمليات المنفذة في الجزائر ما يقلل من فرص اللجوء للتحكيم كما أنه يمنح المنقذين نوعا من الأمان عند تنفيذ العملية إذ أصبح يتحصل على مدفوعات تشمل كل ما تم استعماله خلال العملية، ويخفف الضغط المالي عليهم. وبهذا الشأن أمل أن نكون بهذا الجهد المتواضع قد قدمنا بعض الإضافات للمهتمين في المجال البحري، ووفقنا في محاولة رفع الإمام القانوني عن مدلول الإنقاذ البحري.



LOF 20142020

LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT

(Approved and Published by the Council of Lloyd's)

NO CURE - NO PAY

<p>1. Name of the salvage Contractors:</p> <p>(referred to in this agreement as "the Contractors")</p>	<p>2. Property to be salvaged: The vessel:</p> <p>her cargo freight bunkers stores and any other property thereon but excluding the personal effects or baggage of passengers master or crew</p> <p>(referred to in this agreement as "the property")</p>
<p>3. Agreed place of safety:</p>	<p>4. Agreed currency of any arbitral award and security (if other than United States dollars)</p>
<p>5. Date of this agreement</p>	<p>6. Place of agreement</p>
<p>7. Is the Scopic Clause incorporated into this agreement? State alternative : Yes/No</p>	
<p>8. Person signing for and on behalf of the Contractors</p> <p>Signature:</p>	<p>9. Captain</p> <p>or other person signing for and on behalf of the property</p> <p>Signature:</p>

A Contractors' basic obligation: The Contractors identified in Box 1 hereby agree to use their best endeavours to salvage the property specified in Box 2 and to take the property to the place stated in Box 3 or to such other place as may hereafter be agreed. If no place is inserted in Box 3 and in the absence of any subsequent agreement as to the place where the property is to be taken the Contractors shall take the property to a place of safety.

B Environmental protection: While performing the salvage services the Contractors shall also use their best endeavours to prevent or minimise damage to the environment.

C Scopic Clause: Unless the word "No" in Box 7 has been deleted this agreement shall be deemed to have been made on the basis that the Scopic Clause is not incorporated and forms no part of this agreement. If the word "No" is deleted in Box 7 this shall not of itself be construed as a notice invoking the Scopic Clause within the meaning of sub-clause 2 thereof.

D Effect of other remedies: Subject to the provisions of the International Convention on Salvage 1989 as

incorporated into English law ("the Convention") relating to special compensation and to the Scopic Clause if incorporated the Contractors services shall be rendered and accepted as salvage services upon the principle of "no cure - no pay" and any salvage remuneration to which the Contractors become entitled shall not be diminished by reason of the exception to the principle of "no cure - no pay" in the form of special compensation or remuneration payable to the Contractors under a Scopic Clause.

- E Prior services:** Any salvage services rendered by the Contractors to the property before and up to the date of this agreement shall be deemed to be covered by this agreement.
- F Duties of property owners:** Each of the owners of the property shall cooperate fully with the Contractors. In particular:
- (i) the Contractors may make reasonable use of the vessel's machinery gear and equipment free of expense provided that the Contractors shall not unnecessarily damage abandon or sacrifice any property on board;
 - (ii) the Contractors shall be entitled to all such information as they may reasonably require relating to the vessel or the remainder of the property provided such information is relevant to the performance of the services and is capable of being provided without undue difficulty or delay;
 - (iii) the owners of the property shall co-operate fully with the Contractors in obtaining entry to the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with Clause A.
- G Rights of termination:** When there is no longer any reasonable prospect of a useful result leading to a salvage reward in accordance with Convention Articles 12 and/or 13 either the owners of the vessel or the Contractors shall be entitled to terminate the services hereunder by giving reasonable prior written notice to the other.
- H Deemed performance:** The Contractors' services shall be deemed to have been performed when the property is in a safe condition in the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with clause A. For the purpose of this provision the property shall be regarded as being in safe condition ~~notwithstanding even though that the~~ property (or part thereof) is damaged or in need of maintenance ~~if provided that~~ (i) the Contractors are not obliged to remain in attendance to satisfy the requirements of any port or ~~harbour~~ authority, governmental agency or similar authority and (ii) the continuation of skilled salvage services from the Contractors or other salvors is no longer necessary to avoid the property becoming lost or significantly further damaged or delayed.
- I Arbitration and the ~~LSSA~~ CLAUSES:** The Contractors' remuneration and/or special compensation shall be determined by arbitration in London in the manner prescribed by Lloyd's ~~Standard~~ Salvage ~~and~~ Arbitration Clauses ("the ~~LSSA Clauses~~) and Lloyd's ~~Procedural Rules~~ SAC") in force at the date of this agreement. The provisions of the said ~~LSSA Clauses and Lloyd's Procedural Rules~~ SAC are deemed to be incorporated in this agreement and form an integral part hereof. Any other difference arising out of this agreement or the operations hereunder shall be referred to arbitration in the same way.
- J Governing law:** This agreement and any arbitration hereunder shall be governed by English law.
- K Scope of authority:** The Master or other person signing this agreement on behalf of the property identified in Box 2 enters into this agreement as agent for the respective owners thereof and binds each (but not the one for the other or himself personally) to the due performance thereof.
- L Inducements prohibited:** No person signing this agreement or any party on whose behalf it is signed shall at any time or in any manner whatsoever offer provide make give or promise to provide or demand or take any form of inducement for entering into this agreement.

IMPORTANT NOTICES

- 1 **Salvage security.** As soon as possible the owners of the vessel should notify the owners of other property on board that this agreement has been made. If the Contractors are successful the owners of such property should note that it will become necessary to provide the Contractors with salvage security promptly in accordance with Clause 4 of the ~~LSSA Clauses~~ SAC referred to in Clause I. The provision of General Average security does not relieve the salvaged interests of their separate obligation to provide salvage security to the Contractors.
- 2 **Incorporated provisions.** Copies of the applicable Scopic Clause, ~~the LSSA Clauses~~ and Lloyd's ~~Procedural Rules~~ SAC in force at the date of this agreement may be obtained from (i) the Contractors or (ii) the Salvage Arbitration Branch at Lloyd's, One Lime Street, London EC3M 7HA.
- 3 **Awards.** The Council of Lloyd's is entitled to make available the Award, Appeal Award and Reasons on www.lloydsagency.com (the website) subject to the conditions set out in Clause ~~42~~13 of the ~~LSSA Clauses~~ SAC.
- 4 **Notification to Lloyd's.** The Contractors shall within 14 days of their engagement to render services under this ~~agreement~~ Agreement notify the Council of Lloyd's of their engagement and forward the signed agreement or a true copy thereof to the Council as soon as possible. A copy of any other agreement that amends or varies the provisions or terms of this Agreement must also be provided to the Council as soon as possible. The Council will not charge for such notification.

Tel.No. + 44(0)20 7327 5408/5407
 Fax No. +44(0)20 7327 6827
 E-mail: lloyds-salvage@lloyds.com
www.lloydsagency.com/www.lloyds.com/agency

الملحق رقم 02 : SCOPIC Clause 2020

SCOPIC 2020

SCOPIC CLAUSE**1. General**

This SCOPIC clause is supplementary to any Lloyd's Form Salvage Agreement "No Cure - No Pay" ("Main Agreement") which incorporates the provisions of Article 14 of the International Convention on Salvage 1989 ("Article 14"). The definitions in the Main Agreement are incorporated into this SCOPIC clause. If the SCOPIC clause is inconsistent with any provisions of the Main Agreement or inconsistent with the law applicable hereto, the SCOPIC clause, once invoked under sub-clause 2 hereof, shall override such other provisions to the extent necessary to give business efficacy to the agreement. Subject to the provisions of sub-clause 4 hereof, the method of assessing Special Compensation under Convention Article 14(1) to 14(4) inclusive shall be substituted by the method of assessment set out hereinafter. If this SCOPIC clause has been incorporated into the Main Agreement the Contractor may make no claim pursuant to Article 14 except in the circumstances described in sub-clause 4 hereof. For the purposes of liens and time limits the services hereunder will be treated in the same manner as salvage.

2. Invoking the SCOPIC Clause

The Contractor shall have the option to invoke by written notice to the owners of the vessel the SCOPIC clause set out hereafter at any time of his choosing regardless of the circumstances and, in particular, regardless of whether or not there is a "threat of damage to the environment". The assessment of SCOPIC remuneration shall commence from the time the written notice is given to the owners of the vessel and services rendered before the said written notice shall not be remunerated under this SCOPIC clause at all but in accordance with Convention Article 13 as incorporated into the Main Agreement ("Article 13").

3. Security for SCOPIC Remuneration

- (i) The owners of the vessel shall provide to the Contractor within 2 working days (excluding Saturdays and Sundays and holidays usually observed at Lloyd's) after receiving written notice from the contractor invoking the SCOPIC clause, a bank guarantee or P&I Club letter (hereinafter called "the Initial Security") in a form reasonably satisfactory to the Contractor providing security for his claim for SCOPIC remuneration in the sum of US\$3 million, inclusive of interest and costs.
- (ii) If, at any time after the provision of the Initial Security the owners of the vessel reasonably assess the SCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be less than the security in place, the owners of the vessel shall be entitled to require the Contractor to reduce the security to a reasonable sum and the Contractor shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.
- (iii) If at any time after the provision of the Initial Security the Contractor reasonably assesses the SCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be greater than the security in place, the Contractor shall be entitled to require the owners of the vessel to increase the security (hereinafter called "the Increased Security") to a reasonable sum and the owners of the vessel shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.
- (iv) In the absence of agreement, any dispute concerning the proposed Guarantor, the form of the security or the amount of any reduction or increase in the security in place shall be resolved by the Arbitrator.

4. Withdrawal and Termination by the Contractor

- (i) If the owners of the vessel do not provide the Initial Security within the said 2 working days, the Contractor, at his option, and on giving notice to the owners of the vessel, shall be entitled to withdraw from all the provisions of the SCOPIC clause and revert to his rights under the Main Agreement including Article 14 which shall apply as if the SCOPIC clause had not existed. PROVIDED THAT this right of withdrawal may only be exercised if, at the time of giving the said notice of withdrawal the owners of the vessel have still not provided the Initial Security or any alternative security which the owners of the vessel and the Contractor may agree will be sufficient.
- (ii) If the owners of the vessel do not provide the Increased Security within 2 working days of the date upon which the reasonable sum for such Increased Security has been agreed between the Contractor and the owners of the vessel or has otherwise been determined by the Arbitrator, the Contractor, at his option, and on giving notice to the owners of the vessel, shall be entitled to terminate the services under both the SCOPIC clause and the Main Agreement. The Contractor will in that event be entitled to payment of all SCOPIC remuneration due up to and including the date of such termination. The assessment of SCOPIC remuneration shall take into account all monies due under the tariff rates set out in Appendix A hereof including a reasonable time for demobilisation after the date of such termination.

5. Tariff Rates

- (i) SCOPIC remuneration shall mean the total of the tariff rates of personnel; tugs and other craft; portable salvage equipment; out of pocket expenses; and bonus due.
- (ii) SCOPIC remuneration in respect of all personnel; tugs and other craft; and portable salvage equipment shall be assessed on a time and materials basis in accordance with the Tariff set out in Appendix "A". This tariff will apply until reviewed and amended by the SCOPIC Committee in accordance with Appendix B(1)(b). The tariff rates which will be used to calculate SCOPIC remuneration are those in force at the time the salvage services take place.
- (iii) "Out of pocket" expenses shall mean all those monies reasonably paid by or for and on behalf of the Contractor to any third party and in particular includes the hire of men, tugs, other craft and equipment used and other expenses reasonably necessary for the operation. They will be agreed at cost, PROVIDED THAT:
 - (a) If the expenses relate to the hire of men, tugs, other craft and equipment from another ISU member or their affiliate(s), the amount due will be calculated on the tariff rates set out in Appendix "A" regardless of the actual cost.
 - (b) If men, tugs, other craft and equipment are hired from any party who is not an ISU member and the hire rate is greater than the tariff rates referred to in Appendix "A" the actual cost will be allowed in full, subject to the Special Casualty Representative ("SCR") being satisfied that in the particular circumstances of the case, it was reasonable for the Contractor to hire such items at that cost. If an SCR is not appointed or if there is a dispute, then the Arbitrator shall decide whether the expense was reasonable in all the circumstances.
 - (c) Any out of pocket expense incurred during the course of the service in a currency other than US dollars shall for the purpose of the SCOPIC clause be converted to US dollars at the rate prevailing at the termination of the services.
- (iv) In addition to the rates set out above and any out of pocket expenses, the Contractor shall be entitled to a standard bonus of 25% of those rates except that if the out of pocket expenses described in sub-paragraph 5(iii)(b) exceed the applicable tariff rates in Appendix "A" the Contractor shall be entitled to a bonus such that he shall receive in total
 - (a) The actual cost of such men, tugs, other craft and equipment plus 10% of the cost, or
 - (b) The tariff rate for such men, tugs, other craft and equipment plus 25% of the tariff rate whichever is the greater.

1.8.1999
1.9.2000
1.1.2005
1.7.2007
1.1.2011
1.1.2014
1.1.2017
1.8.2018
1.1.2020

Classification: Confidential

SCOPIC 2020

APPENDIX A (SCOPIC)**1. PERSONNEL**

- (a) The daily tariff rate, or pro rata for part thereof, for personnel reasonably engaged on the contract, including any necessary time in proceeding to and returning from the casualty, shall be as follows:

Office administration, including communications	US\$1,498
Salvage Master	US\$2,232
Naval Architect or Salvage Officer/Engineer	US\$1,862
Assistant Salvage Officer/Engineer	US\$1,492
Diving Supervisor	US\$1,492
HSE qualified diver or his equivalent but excluding saturation or mixed gas drivers (whose rate should be agreed with the SCR or determined by the Arbitrator)	US\$1,339
Salvage Foreman	US\$1,116
Riggers, Fitters, Equipment Operators	US\$ 893
Specialist Advisors – Fire Fighters, Chemicals, Pollution Control	US\$1,498

- (b) The crews of tugs, and other craft, normally aboard that tug or craft for the purpose of its customary work are included in the tariff rate for that tug or craft but when because of the nature and/or location of the services to be rendered, it is a legal requirement for an additional crew member or members to be aboard the tug or craft, the cost of such additional crew will be paid.
- (c) The rates for any personnel not set out above shall be agreed with the SCR or, failing agreement, be determined by the Arbitrator.
- (d) For the avoidance of doubt, personnel are "reasonably engaged on the contract" within the meaning of Appendix A sub-clause 1(a) hereof if, in addition to working, they are eating, sleeping or otherwise resting on site or travelling to or from the site; personnel who fall ill or are injured while reasonably engaged on the contract shall be charged for at the appropriate daily tariff rate until they are demobilised but only if it was reasonable to mobilise them in the first place.
- (e) SCOPIC remuneration shall cease to accrue in respect of personnel who die on site from the date of death.

2. TUGS AND OTHER CRAFT

- (a) (i) Tugs, which shall include salvage tugs, harbour tugs, anchor handling tugs, coastal/ocean towing tugs, off-shore support craft, and any other work boat in excess of 500 b.h.p., shall be charged at the following rates, exclusive of fuel or lubricating oil, for each day, or pro rata for part thereof, that they are reasonably engaged in the services, including proceeding towards the casualty from the tugs location when SCOPIC is invoked or when the tugs are mobilised (whichever is the later) and from the tugs position when their involvement in the services terminates to a reasonable location having due regard to their employment immediately prior to their involvement in the services and standing by on the basis of their certificated b.h.p.:
- | | |
|--|----------|
| For each b.h.p. up to 5,000 b.h.p. | US\$3.29 |
| For each b.h.p. between 5,001 & 12,000 b.h.p. | US\$2.35 |
| For each b.h.p. between 12,001 & 20,000 b.h.p. | US\$1.65 |
| For each b.h.p. over 20,000 b.h.p. | US\$0.82 |
- (ii) Any tug which has aboard certified fire fighting equipment shall, in addition to the above rates, be paid:
- | |
|---|
| US\$810 per day, or pro rata for part thereof, if equipped with Fi Fi 0.5 |
| US\$1,616 per day, or pro rata for part thereof, if equipped with Fi Fi 1.0 |
- for that period in which the tug is engaged in fire fighting necessitating the use of the certified fire fighting equipment.
- (iii) Any tug which is certified as "Ice Class" shall, in addition to the above, be paid US\$1,616 per day, or pro rata for part thereof, when forcing or breaking ice during the course of services including proceeding to and returning from the casualty.
- (iv) For the purposes of paragraph 2(a)(i) hereof tugs shall be remunerated for any reasonable delay or deviation for the purposes of taking on board essential salvage equipment, provisions or personnel which the Contractor reasonably anticipates he shall require in rendering the services which would not normally be found on vessels of the tugs size and type.
- (b) Any launch or work boat of less than 500 b.h.p. shall, exclusive of fuel and lubricating oil, be charged at a rate of US\$4.88 for each b.h.p.
- (c) Any other craft, not falling within the above definitions, shall be charged out at a market rate for that craft, exclusive of fuel and lubricating oil, such rate to be agreed with the SCR or, failing agreement, determined by the Arbitrator.
- (d) All fuel and lubricating oil consumed during the services shall be paid at cost of replacement and shall be treated as an out of pocket expense.
- (e) For the avoidance of doubt, the above rates shall not include any portable salvage equipment normally aboard the tug or craft and such equipment shall be treated in the same manner as portable salvage equipment and the Contractors shall be reimbursed in respect thereof in accordance with Appendix A paragraphs 3 and 4(i) and (ii) hereof.
- (f) SCOPIC remuneration shall cease to accrue in respect of tugs and other craft which become a commercial total loss from the date they stop being engaged in the services plus a reasonable period for demobilisation (if appropriate) PROVIDED that such SCOPIC remuneration in respect of demobilisation shall only be payable if the commercial total loss arises whilst engaged in the services and through no fault of the Contractors, their servants, agents or sub-contractors.

1.8.1999
1.9.2000
1.1.2005
1.1.2006
1.7.2007
1.1.2011
1.1.2014
1.1.2017
1.1.2020

Classification: Confidential

3. **PORTABLE SALVAGE EQUIPMENT**

(a) The daily tariff, or pro rata for part thereof, for all portable salvage equipment reasonably engaged during the services, including any time necessary for mobilisation and demobilisation, shall be as follows:

<u>Equipment</u>	<u>Rate – US\$</u>	<u>Equipment</u>	<u>Rate – US\$</u>
<u>Generators</u>		<u>Protective Clothing/Safety Equipment</u>	
Up to 50 kW	88	Breathing Gear	75
51 to 120 kW	186	Hazardous Environment Suit	148
121 to 300 kW	297	Cooler; Evaporative; 36", 9800 Cfm, 110v	118
Over 301 kW	520	Heater 55,000/110,000 Btu	294
<u>Compressors</u>		Gas Monitor; Four Gas Types	206
185 Cfm	223	Nitrogen Generator – 1500 SCFH @ 96%, 220v	2,879
600 Cfm	373	PPE; Ascending/Descending package: 4 Man	411
1200 Cfm	595	PPE; Bunker Gear Pkg: 1 Man	147
Air Manifold	15	PPE; Chemical Suit Pkg: Class A: 1 Man	170
Blower; 1,500m ³ /min.	1,264	PPE; Chemical Suit Pkg: Class B: 1 Man	30
<u>Distribution Boards</u>		PPE; Cold Weather 1 st Response Kit	41
Up to 50 kW	88	PPE; Confined Space Entry 2 Man package, with Communications	617
51 to 120 kW	186	PPE; Survival Suit, Immersion	12
121 to 300 kW	297	Ventilation Pkg: Vane Axial: 1,500 Cfm	118
Over 301 kW	520	Ventilation Pkg: Venturi Type: 4,000 Cfm	135
<u>Hoses: Per 6 Metres or 20 Feet</u>		<u>Pollution Control Equipment</u>	
<u>Air Hose</u>		Hot Tap Machine, including support equipment	1,486
3/4"	6	Oil Boom, 24", per 10 metres	46
2"	12	Oil Boom, 36", per 10 metres	148
<u>Layflat</u>		Oil Boom, 48", per 10 metres	289
2"	16	Ballast/Fuel storage Bins upto 10,000 litres	88
4"	22	Ballast/Fuel storage Bins 10,000 to 25,000 litres	118
6"	30	Ballast/Fuel storage Bins 25,000 to 50,000 litres	148
<u>Rigid</u>		<u>Pumping Equipment</u>	
2"	22	<u>Air</u>	
3"	25	1"	76
4"	30	2"	112
6"	37	3"	130
8"	45	<u>Diesel</u>	
<u>Miscellaneous Equipment</u>		2"	75
Air Bags, less than 5 tons lift	58	4"	134
Air Bags 5 to 15 tons lift	297	6"	178
Air Lift 4"	148	<u>Electrical Submersible</u>	
Air Lift 6"	297	2"	75
Air Lift 8"	445	4"	223
Air Tugger, up to 3 tons	112	6"	891
Chain Saw	30	<u>Hydraulic</u>	
Container handling package	235	3"	587
Communications package	235	6"	891
Damage Stability Computer and Software	370	8"	1,486
Echo Sounder, portable	37	<u>Lighting Systems</u>	
Extension Ladder	30	Halogen system	118
Hydraulic Jack, up to 50 tons	58	Lighting String, per 50 feet	37
Hydraulic Jack, up to 120 tons	112	Light Tower	75
Hydraulic Powerpack up to 40kW	70	Underwater Lighting System, 1,000 watts	112
Hydraulic Powerpack 75kW	112	<u>Winches</u>	
Pressure washer, water	372	Up to 5 tons, including 50 metres of wire	176
Pressure washer, steam	669	Up to 10 tons, including 50 metres of wire	206
Rigging Package, heavy	595	Up to 20 tons, including 50 metres of wire	294
Rigging Package, light	297	<u>Fenders</u>	
Steel band Saw	30	<u>Yokohama</u>	
Tirfors, up to 5 tonnes	16	1.00m. x 2.00m.	112
Thermal Imaging Camera	372	2.50m. x 5.50m.	223
Tool Package, per set	258	3.50m. x 6.50m.	373
Ventilation Package	30	<u>Low Pressure Inflatable</u>	
VHF Radio	16	3 metres	104
Z Boat, including outboard up to 14 feet	297	6 metres	104
Z Boat, including outboard over 14 feet	520	9 metres	223
<u>Diving Equipment</u>		12 metres	372
High Pressure Compressor 3500 psi/17 Cfm	235	16 metres	372
High Pressure Compressor 5500 psi/5 Cfm	135	<u>Shackles</u>	
Decompression Chamber with Medical Lock	381	Up to 50 tonnes	15
Decompression Chamber: Two Man, including compressor	742	51 to 120 tonnes	30
Decompression Chamber: Four Man, including compressor	1,040	121 to 200 tonnes	46
Hot Water Diving Assembly	372	Over 200 tonnes	75
Underwater Magnets	30		
Underwater Drill	30		
Shallow Water Dive Spread	335		

<u>Equipment</u>	<u>Rate – US\$</u>	<u>Equipment</u>	<u>Rate – US\$</u>
<u>Welding & Cutting Equipment</u>		<u>Storage Equipment</u>	
Bolt Gun	446	12' Container	37
Oxy-acetylene Surface Cutting Gear	37	20' Container	58
Underwater Cutting Gear	75		
Underwater Welding Kit	75		
250 Amp Welder	223		
400 Amp Welder	297		

- (b) Any portable salvage equipment engaged but not set out above shall be charged at a rate to be agreed with the SCR or, failing agreement, determined by the Arbitrator.
- (c) The total charge (before bonus) for each item of portable salvage equipment, owned by the contractor, shall not exceed the manufacturer's recommended retail price on the last day of the services multiplied by 2.0.
- (d) Compensation for any portable salvage equipment lost or destroyed during the services shall be paid at the replacement cost. (Provided that the total of such compensation and the daily tariff rate (before bonus) in respect of that item does not exceed the actual cost of replacing the item at the Contractor's base with the most similar equivalent new item multiplied by 2.5.)
- (e) All consumables such as welding rods, boiler suits, small ropes etc. shall be charged at cost and shall be treated as an out of pocket expense.
- (f) The Contractor shall be entitled to remuneration at a stand-by rate of 50% of the full tariff rate plus bonus for any portable salvage equipment reasonably mobilised but not used during the salvage operation provided
- (i) It has been mobilised with the prior agreement of the owner of the vessel or its mobilisation was reasonable in the circumstances of the casualty, or
- (ii) It comprises portable salvage equipment normally aboard the tug or craft that would have been reasonably mobilised had it not already been aboard the tug or craft.
- (g) SCOPIC remuneration shall cease to accrue in respect of portable salvage equipment which becomes a commercial total loss from the date it ceases to be useable plus a reasonable period for demobilisation (if appropriate) PROVIDED that such SCOPIC remuneration in respect of demobilisation shall only be payable if the commercial total loss arises while it is engaged in the services and through no fault of the Contractors, their servants, agents or sub-contractors.

4. DOWNTIME

If a tug or piece of portable salvage equipment breaks down or is damaged without fault on the part of the Contractor, his servants, agents or sub-contractors and as a direct result of performing the services it should be paid for during the repair while on site at the stand-by rate of 50% of the tariff rate plus uplift pursuant to sub-clause 5(iv) of the SCOPIC clause.

If a tug or piece of portable salvage equipment breaks down or otherwise becomes inoperable without fault on the part of the Contractor, his servants, agents or sub-contractors and as a direct result of performing the services and cannot be repaired on site then:

- (i) If it is not used thereafter but remains on site then no SCOPIC remuneration is payable in respect of that tug or piece of portable salvage equipment from the time of the breakdown.
- (ii) If it is removed from site, repaired and reasonably returned to the site for use SCOPIC remuneration at the standby rate of 50% of the tariff rate plus bonus pursuant to sub-clause 5(iv) of the SCOPIC clause shall be payable from the breakdown to the date it is returned to the site.
- (iii) If it is removed from the site and not returned SCOPIC remuneration ceases from the breakdown but is, in addition, payable for the period that it takes to return it directly to base at the stand-by rate of 50% of the tariff rate plus bonus pursuant to sub-clause 5(iv) of the SCOPIC clause.

SCOPIC 2020

APPENDIX B (SCOPIC)

1. (a) The SCR shall be selected from a panel (the "SCR Panel") appointed by a Committee (the "SCOPIC Committee") comprising of representatives appointed by the following:
 - 3 representatives from the International Group of P and I Clubs
 - 3 representatives from the ISU
 - 3 representatives from the IUMI
 - 3 representatives from the International Chamber of Shipping
- (b) The SCOPIC Committee shall be responsible for a triennial review of the tariff rates as set out in Appendix A.
- (c) The SCOPIC Committee shall meet once a year in London to review, confirm, reconfirm or remove SCR Panel members.
- (d) Any individual may be proposed for membership of the SCR Panel by any member of the SCOPIC Committee and shall be accepted for inclusion on the SCR Panel unless at least four votes are cast against his inclusion.
- (e) The SCOPIC Committee may also set and approve the rates of remuneration for the SCRs.
- (f) Members of the SCOPIC Committee shall serve without compensation.
- (g) The SCOPIC Committee's meetings and business shall be organised and administered by the Salvage Arbitration Branch of the Corporation of Lloyd's (hereinafter called "Lloyds") who will keep the current list of SCR Panel members and make it available to any person with a bona fide interest.
- (h) The SCOPIC Committee shall be entitled to decide its own administrative rules as to procedural matters (such as quorums, the identity and power of the Chairman etc.).
2. The primary duty of the SCR shall be the same as the Contractor, namely to use his best endeavours to assist in the salvage of the vessel and the property thereon and in so doing to prevent and minimise damage to the environment.
3. The Salvage Master shall at all times remain in overall charge of the operation, make all final decisions as to what he thinks is best and remain responsible for the operation.
4. The SCR shall be entitled to be kept informed by or on behalf of the Salvage Master or (if none) the principal contractors' representative on site (hereinafter called "the Salvage Master"). The Salvage Master shall consult with the SCR during the operation if circumstances allow and the SCR, once on site, shall be entitled to offer the Salvage Master advice.
5. (a) Once the SCOPIC clause is invoked the Salvage Master shall send daily reports (hereinafter called the "Daily Salvage Reports") setting out:-
 - the salvage plan (followed by any changes thereto as they arise)
 - the condition of the casualty and the surrounding area (followed by any changes thereto as they arise)
 - the progress of the operation
 - the personnel, equipment, tugs and other craft used in the operation that day.
- (b) Pending the arrival of the SCR on site the Daily Salvage Reports shall be sent to Lloyd's and the owners of the vessel. Once the SCR has been appointed and is on site the Daily Salvage Reports shall be delivered to him.
- (c) The SCR shall upon receipt of each Daily Salvage Report:-
 - (i) Transmit a copy of the Daily Salvage Report by the quickest method reasonably available to Lloyd's, the owners of the vessel, their liability insurers and (if any) to the Special Hull Representative and Special Cargo Representative (appointed under clause 12 of the SCOPIC clause and Appendix C) if they are on site; and if a Special Hull Representative is not on site the SCR shall likewise send copies of the Daily Salvage Reports direct to the leading Hull Underwriter or his agent (if known to the SCR) and if a Special Cargo Representative is not on site the SCR shall likewise send copies of the Daily Salvage Reports to such cargo underwriters or their agent or agents as are known to the SCR (hereinafter in this Appendix B such Hull and Cargo property underwriters shall be called "Known Property Underwriters").
 - (ii) If circumstances reasonably permit consult with the Salvage Master and endorse his Daily Salvage Report stating whether or not he is satisfied and

- (iii) If not satisfied with the Daily Salvage Report, prepare a dissenting report setting out any objection or contrary view and deliver it to the Salvage Master and transmit it to Lloyd's, the owners of the vessel, their liability insurers and to any Special Representatives (appointed under clause 12 of the SCOPIC clause and Appendix C) or, if one or both Special Representatives has not been appointed, to the appropriate Known Property Underwriter.
- (iv) If the SCR gives a dissenting report to the Salvage Master in accordance with Appendix B(5)(c)(iii) to the SCOPIC clause, any initial payment due for SCOPIC remuneration shall be at the tariff rate applicable to what is in the SCR's view the appropriate equipment or procedure until any dispute is resolved by agreement or arbitration.
- (d) Upon receipt of the Daily Salvage Reports and any dissenting reports of the SCR, Lloyd's shall distribute upon request the said reports to any parties to this contract and any of their property insurers of whom they are notified (hereinafter called "the Interested Persons") and to the vessel's liability insurers.
- (e) As soon as reasonably possible after the Salvage services terminate the SCR shall issue a report (hereinafter call the "SCR's Final Salvage Report") setting out:
- the facts and circumstances of the casualty and the salvage operation insofar as they are known to him.
 - the tugs, personnel and equipment employed by the Contractor in performing the operation.
 - A calculation of the SCOPIC remuneration to which the contractor may be entitled by virtue of this SCOPIC clause.
- The SCR's Final Salvage Report shall be sent to the owners of the vessel and their liability insurers and to Lloyd's who shall forthwith distribute it to the Interested Persons.
6. (a) The SCR may be replaced by the owner of the vessel if either:
- (i) the SCR makes a written request for a replacement to the owner of the vessel (however the SCR should expect to remain on site throughout the services and should only expect to be substituted in exceptional circumstances); or
 - (ii) the SCR is physically or mentally unable or unfit to perform his duties; or
 - (iii) all salvaged interests or their representatives agree to the SCR being replaced.
- (b) Any person who is appointed to replace the SCR may only be chosen from the SCR Panel.
- (c) The SCR shall remain on site throughout the services while he remains in that appointment and until the arrival of any substitute so far as practicable and shall hand over his file and all other correspondence, computer data and papers concerning the salvage services to any substitute SCR and fully brief him before leaving the site.
- (d) The SCR acting in that role when the services terminate shall be responsible for preparing the Final Salvage Report and shall be entitled to full co-operation from any previous SCR's or substitute SCR's in performing his functions hereunder.
7. The owners of the vessel shall be primarily responsible for paying the fees and expenses of the SCR. The Arbitrator shall have jurisdiction to apportion the fees and expenses of the SCR and include them in his award under the Main Agreement and, in doing so, shall have regard to the principles set out in any market agreement in force from time to time.
8. Any SCR appointed pursuant to this Agreement shall not be called by any of the parties hereto to give evidence relating to non-salvage issues.

SCOPIC 2020

APPENDIX C (SCOPIC)**The Special Representatives**

1. The Salvage Master, the owners of the vessel and the SCR shall co-operate with the Special Representatives and shall permit them to have full access to the vessel to observe the salvage operation and to inspect such of the ship's documents as are relevant to the salvage operation.
2. The Special Representative shall have the right to be informed of all material facts concerning the salvage operation as the circumstances reasonably allow.
3. If an SCR has been appointed the SCR shall keep the Special Representatives (if any and if circumstances permit) fully informed and shall consult with the said Special Representatives. The Special Representatives shall also be entitled to receive a copy of the Daily Salvage Reports direct from the Salvage Master or, if appointed, from the SCR.
4. The appointment of any Special Representatives shall not affect any right that the respondent ship and cargo interests may have (whether or not they have appointed a Special Representative) to send other experts or surveyors to the vessel to survey ship or cargo and inspect the ship's documentation or for any other lawful purpose.
5. If an SCR or Special Representative is appointed the Contractor shall be entitled to limit access to any surveyor or representative (other than the said SCR and Special Representative or Representatives) if he reasonably feels their presence will substantially impede or endanger the salvage operation.

01.08.1999
01.09.2000
01.01.2014

Classification: Confidential

الملحق رقم 03: SCOPIC CLAUSE 2007

SCOPIC 2007

SCOPIC CLAUSE**1. General**

This SCOPIC clause is supplementary to any Lloyd's Form Salvage Agreement "No Cure - No Pay" ("Main Agreement") which incorporates the provisions of Article 14 of the International Convention on Salvage 1989 ("Article 14"). The definitions in the Main Agreement are incorporated into this SCOPIC clause. If the SCOPIC clause is inconsistent with any provisions of the Main Agreement or inconsistent with the law applicable hereto, the SCOPIC clause, once invoked under sub-clause 2 hereof, shall override such other provisions to the extent necessary to give business efficacy to the agreement. Subject to the provisions of sub-clause 4 hereof, the method of assessing Special Compensation under Convention Article 14(1) to 14(4) inclusive shall be substituted by the method of assessment set out hereinafter. If this SCOPIC clause has been incorporated into the Main Agreement the Contractor may make no claim pursuant to Article 14 except in the circumstances described in sub-clause 4 hereof. For the purposes of liens and time limits the services hereunder will be treated in the same manner as salvage.

2. Invoking the SCOPIC Clause

The Contractor shall have the option to invoke by written notice to the owners of the vessel the SCOPIC clause set out hereafter at any time of his choosing regardless of the circumstances and, in particular, regardless of whether or not there is a "threat of damage to the environment". The assessment of SCOPIC remuneration shall commence from the time the written notice is given to the owners of the vessel and services rendered before the said written notice shall not be remunerated under this SCOPIC clause at all but in accordance with Convention Article 13 as incorporated into the Main Agreement ("Article 13").

3. Security for SCOPIC Remuneration

- (i) The owners of the vessel shall provide to the Contractor within 2 working days (excluding Saturdays and Sundays and holidays usually observed at Lloyd's) after receiving written notice from the contractor invoking the SCOPIC clause, a bank guarantee or P&I Club letter (hereinafter called "the Initial Security") in a form reasonably satisfactory to the Contractor providing security for his claim for SCOPIC remuneration in the sum of US\$3 million, inclusive of interest and costs.
- (ii) If, at any time after the provision of the Initial Security the owners of the vessel reasonably assess the SCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be less than the security in place, the owners of the vessel shall be entitled to require the Contractor to reduce the security to a reasonable sum and the Contractor shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.
- (iii) If at any time after the provision of the Initial Security the Contractor reasonably assesses the SCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be greater than the security in place, the Contractor shall be entitled to require the owners of the vessel to increase the security to a reasonable sum and the owners of the vessel shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.
- (iv) In the absence of agreement, any dispute concerning the proposed Guarantor, the form of the security or the amount of any reduction or increase in the security in place shall be resolved by the Arbitrator.

4. Withdrawal

If the owners of the vessel do not provide the Initial Security within the said 2 working days, the Contractor, at his option, and on giving notice to the owners of the vessel, shall be entitled to withdraw from all the provisions of the SCOPIC clause and revert to his rights under the Main Agreement including Article 14 which shall apply as if the SCOPIC clause had not existed. PROVIDED THAT this right of withdrawal may only be exercised if, at the time of giving the said notice of withdrawal the owners of the vessel have still not provided the Initial Security or any alternative security which the owners of the vessel and the Contractor may agree will be sufficient.

5. Tariff Rates.

- (i) SCOPIC remuneration shall mean the total of the tariff rates of personnel; tugs and other craft; portable salvage equipment; out of pocket expenses; and bonus due.
- (ii) SCOPIC remuneration in respect of all personnel; tugs and other craft; and portable salvage equipment shall be assessed on a time and materials basis in accordance with the Tariff set out in Appendix "A". This tariff will apply until reviewed and amended by the SCR Committee in accordance with Appendix B(1)(b). The tariff rates which will be used to calculate SCOPIC remuneration are those in force at the time the salvage services take place.
- (iii) "Out of pocket" expenses shall mean all those monies reasonably paid by or for and on behalf of the Contractor to any third party and in particular includes the hire of men, tugs, other craft and equipment used and other expenses reasonably necessary for the operation. They will be agreed at cost, PROVIDED THAT:
 - (a) If the expenses relate to the hire of men, tugs, other craft and equipment from another ISU member or their affiliate(s), the amount due will be calculated on the tariff rates set out in Appendix "A" regardless of the actual cost.
 - (b) If men, tugs, other craft and equipment are hired from any party who is not an ISU member and the hire rate is greater than the tariff rates referred to in Appendix "A" the actual cost will be allowed in full, subject to the Special Casualty Representative ("SCR") being satisfied that in the particular circumstances of the case, it was reasonable for the Contractor to hire such items at that cost. If an SCR is not appointed or if there is a dispute, then the Arbitrator shall decide whether the expense was reasonable in all in the circumstances.
 - (c) Any out of pocket expense incurred during the course of the service in a currency other than US dollars shall for the purpose of the SCOPIC clause be converted to US dollars at the rate prevailing at the termination of the services.
- (iv) In addition to the rates set out above and any out of pocket expenses, the Contractor shall be entitled to a standard bonus of 25% of those rates except that if the out of pocket expenses described in sub-paragraph 5(iii)(b) exceed the applicable tariff rates in Appendix "A" the Contractor shall be entitled to a bonus such that he shall receive in total
 - (a) The actual cost of such men, tugs, other craft and equipment plus 10% of the cost, or
 - (b) The tariff rate for such men, tugs, other craft and equipment plus 25% of the tariff rate whichever is the greater.

6. Article 13 Award

- (i) The salvage services under the Main Agreement shall continue to be assessed in accordance with Article 13, even if the Contractor has invoked the SCOPIC clause. SCOPIC remuneration as assessed under sub-clause 5 above will be payable only by the owners of the vessel and only to the extent that it exceeds the total Article 13 Award (or, if none, any potential Article 13 Award) payable by all salvaged interests (including cargo, bunkers, lubricating oil and stores) before currency adjustment and before interest and costs even if the Article 13 Award or any part of it is not recovered.
- (ii) In the event of the Article 13 Award or settlement being in a currency other than United States dollars it shall, for the purposes of the SCOPIC clause, be exchanged at the rate of exchange prevailing at the termination of the services under the Main Agreement.

1.8.1999
1.9.2000
1.1.2005
1.7.2007

- (iii) The salvage Award under Article 13 shall not be diminished by reason of the exception to the principle of "No Cure - No Pay" in the form of SCOPIC remuneration.
7. **Discount**
If the SCOPIC clause is invoked under sub-clause 2 hereof and the Article 13 Award or settlement (before currency adjustment and before interest and costs) under the Main Agreement is greater than the assessed SCOPIC remuneration then, notwithstanding the actual date on which the SCOPIC remuneration provisions were invoked, the said Article 13 Award or settlement shall be discounted by 25% of the difference between the said Article 13 Award or settlement and the amount of SCOPIC remuneration that would have been assessed had the SCOPIC remuneration provisions been invoked on the first day of the services.
8. **Payment of SCOPIC Remuneration**
- (i) The date for payment of any SCOPIC remuneration which may be due hereunder will vary according to the circumstances.
- (a) If there is no potential salvage award within the meaning of Article 13 as incorporated into the Main Agreement then, subject to Appendix B(5)(c)(iv), the undisputed amount of SCOPIC remuneration due hereunder will be paid by the owners of the vessel within 1 month of the presentation of the claim. Interest on sums due will accrue from the date of termination of the services until the date of payment at the US prime rate plus 1%.
- (b) If there is a claim for an Article 13 salvage award as well as a claim for SCOPIC remuneration, subject to Appendix B(5)(c)(iv), 75% of the amount by which the assessed SCOPIC remuneration exceeds the total Article 13 security demanded from ship and cargo will be paid by the owners of the vessel within 1 month and any undisputed balance paid when the Article 13 salvage award has been assessed and falls due. Interest will accrue from the date of termination of the services until the date of payment at the US prime rate plus 1%.
- (ii) The Contractor hereby agrees to give an indemnity in a form acceptable to the owners of the vessel in respect of any overpayment in the event that the SCOPIC remuneration due ultimately proves to be less than the sum paid on account.
9. **Termination**
- (i) The Contractor shall be entitled to terminate the services under the SCOPIC clause and the Main Agreement by written notice to owners of the vessel with a copy to the SCR (if any) and any Special Representative appointed if the total cost of his services to date and the services that will be needed to fulfil his obligations hereunder to the property (calculated by means of the tariff rate but before the bonus conferred by sub-clause 5(iii) hereof) will exceed the sum of:
- (a) The value of the property capable of being salvaged; and
- (b) All sums to which he will be entitled as SCOPIC remuneration
- (ii) The owners of the vessel may at any time terminate the obligation to pay SCOPIC remuneration after the SCOPIC clause has been invoked under sub-clause 2 hereof provided that the Contractor shall be entitled to at least 5 clear days' notice of such termination. In the event of such termination the assessment of SCOPIC remuneration shall take into account all monies due under the tariff rates set out in Appendix A hereof including time for demobilisation to the extent that such time did reasonably exceed the 5 days' notice of termination.
- (iii) The termination provisions contained in sub-clause 9(i) and 9(ii) above shall only apply if the Contractor is not restrained from demobilising his equipment by Government, Local or Port Authorities or any other officially recognised body having jurisdiction over the area where the services are being rendered.
10. **Duties of Contractor**
The duties and liabilities of the Contractor shall remain the same as under the Main Agreement, namely to use his best endeavours to salvage the vessel and property thereon and in so doing to prevent or minimise damage to the environment.
11. **Article 18 – 1989 Salvage Convention**
The Contractor may be deprived of the whole or part of the payment due under the SCOPIC clause to the extent that the salvage operations thereunder have become necessary or more difficult or more prolonged or the salvaged fund has been reduced or extinguished because of fault or neglect on its part or if the Contractor has been guilty of fraud or other dishonest conduct.
12. **Special Casualty Representative ("SCR")**
Once this SCOPIC clause has been invoked in accordance with sub-clause 2 hereof the owners of the vessel may at their sole option appoint an SCR to attend the salvage operation in accordance with the terms and conditions set out in Appendix B. Any SCR so appointed shall not be called upon by any of the parties hereto to give evidence relating to non-salvage issues.
13. **Special Representatives**
At any time after the SCOPIC clause has been invoked the Hull and Machinery underwriter (or, if more than one, the lead underwriter) and one owner or underwriter of all or part of any cargo on board the vessel may each appoint one special representative (hereinafter called respectively the "Special Hull Representative" and the "Special Cargo Representative" and collectively called the "Special Representatives") at the sole expense of the appointor to attend the casualty to observe and report upon the salvage operation on the terms and conditions set out in Appendix C hereof. Such Special Representatives shall be technical men and not practising lawyers.
14. **Pollution Prevention**
The assessment of SCOPIC remuneration shall include the prevention of pollution as well as the removal of pollution in the immediate vicinity of the vessel insofar as this is necessary for the proper execution of the salvage but not otherwise.
15. **General Average**
SCOPIC remuneration shall not be a General Average expense to the extent that it exceeds the Article 13 Award; any liability to pay such SCOPIC remuneration shall be that of the Shipowner alone and no claim whether direct, indirect, by way of indemnity or recourse or otherwise relating to SCOPIC remuneration in excess of the Article 13 Award shall be made in General Average or under the vessel's Hull and Machinery Policy by the owners of the vessel.
16. Any dispute arising out of this SCOPIC clause or the operations thereunder shall be referred to Arbitration as provided for under the Main Agreement.

الملحق رقم 04 : 2007 (SCOPIC) APPENDIX A

SCOPIC 2007

APPENDIX A (SCOPIC)1. **PERSONNEL**

- a) The daily tariff rate, or pro rata for part thereof, for personnel reasonably engaged on the contract, including any necessary time in proceeding to and returning from the casualty, shall be as follows:

Office administration, including communications	US\$1,155
Salvage Master	US\$1,735
Naval Architect or Salvage Officer/Engineer	US\$1,440
Assistant Salvage Officer/Engineer	US\$1,155
Diving Supervisor	US\$1,155
HSE qualified diver or his equivalent but excluding saturation or mixed gas divers (whose rate should be agreed with the SCR or determined by the Arbitrator)	US\$1,040
Salvage Foreman	US\$ 865
Riggers, Fitters, Equipment Operators	US\$ 693
Specialist Advisors – Fire Fighters, Chemicals, Pollution Control	US\$1,155

- b) The crews of tugs, and other craft, normally aboard that tug or craft for the purpose of its customary work are included in the tariff rate for that tug or craft but when because of the nature and/or location of the services to be rendered, it is a legal requirement for an additional crew member or members to be aboard the tug or craft, the cost of such additional crew will be paid.
- c) The rates for any personnel not set out above shall be agreed with the SCR or, failing agreement, be determined by the Arbitrator.
- d) For the avoidance of doubt, personnel are "reasonably engaged on the contract" within the meaning of Appendix A sub-clause 1(a) hereof if, in addition to working, they are eating, sleeping or otherwise resting on site or travelling to or from the site; personnel who fall ill or are injured while reasonably engaged on the contract shall be charged for at the appropriate daily tariff rate until they are demobilised but only if it was reasonable to mobilise them in the first place.
- e) SCOPIC remuneration shall cease to accrue in respect of personnel who die on site from the date of death.

2. **TUGS AND OTHER CRAFT**

- (a) (i) Tugs, which shall include salvage tugs, harbour tugs, anchor handling tugs, coastal/ocean towing tugs, off-shore support craft, and any other work boat in excess of 500 b.h.p., shall be charged at the following rates, exclusive of fuel or lubricating oil, for each day, or pro rata for part thereof, that they are reasonably engaged in the services, including proceeding towards the casualty from the tugs location when SCOPIC is invoked or when the tugs are mobilised (whichever is the later) and from the tugs position when their involvement in the services terminates to a reasonable location having due regard to their employment immediately prior to their involvement in the services and standing by on the basis of their certificated b.h.p.:

For each b.h.p. up to 5,000 b.h.p.	US\$ 2.500
For each b.h.p. between 5,001 & 12,000 b.h.p.	US\$ 1.875
For each b.h.p. between 12,001 & 20,000 b.h.p.	US\$ 1.250
For each b.h.p. over 20,000 b.h.p.	US\$ 0.625

- (ii) Any tug which has aboard certified fire fighting equipment shall, in addition to the above rates, be paid:
- US\$625 per day, or pro rata for part thereof, if equipped with Fi Fi 0.5
US\$1,250 per day, or pro rata for part thereof, if equipped with Fi Fi 1.0
- for that period in which the tug is engaged in fire fighting necessitating the use of the certified fire fighting equipment.
- (iii) Any tug which is certified as "Ice Class" shall, in addition to the above, be paid US\$1,250 per day, or pro rata for part thereof, when forcing or breaking ice during the course of services including proceeding to and returning from the casualty.
- (iv) For the purposes of paragraph 2(a)(i) hereof tugs shall be remunerated for any reasonable delay or deviation for the purposes of taking on board essential salvage equipment, provisions or personnel which the Contractor reasonably anticipates he shall require in rendering the services which would not normally be found on vessels of the tugs size and type.
- (b) Any launch or work boat of less than 500 b.h.p. shall, exclusive of fuel and lubricating oil, be charged at a rate of US\$3.75 for each b.h.p.
- (c) Any other craft, not falling within the above definitions, shall be charged out at a market rate for that craft, exclusive of fuel and lubricating oil, such rate to be agreed with the SCR or, failing agreement, determined by the Arbitrator.
- (d) All fuel and lubricating oil consumed during the services shall be paid at cost of replacement and shall be treated as an out of pocket expense.
- (e) For the avoidance of doubt, the above rates shall not include any portable salvage equipment normally aboard the tug or craft and such equipment shall be treated in the same manner as portable salvage equipment and the Contactors shall be reimbursed in respect thereof in accordance with Appendix paragraphs 3 and 4 (i) and (ii) hereof.

1.8.1999
1.9.2000
1.1.2005
1.1.2006
1.7.2007

P.T.O.

- (f) SCOPIC remuneration shall cease to accrue in respect of tugs and other craft which become a commercial total loss from the date they stop being engaged in the services plus a reasonable period for demobilisation (if appropriate) PROVIDED that such SCOPIC remuneration in respect of demobilisation shall only be payable if the commercial total loss arises whilst engaged in the services and through no fault of the Contractors, their servants, agents or sub-contractors.

3. PORTABLE SALVAGE EQUIPMENT

- (a) The daily tariff, or pro rata for part thereof, for all portable salvage equipment reasonably engaged during the services, including any time necessary for mobilisation and demobilisation, shall be as follows:

<u>Generators</u>	<u>Rate – US\$</u>	<u>Welding & Cutting Equipment</u>	<u>Rate – US\$</u>
Up to 50 kW	69	Bolt Gun	345
51 to 120 kW	144	Gas Detector	115
121 to 300 kW	230	Hot Tap Machine,	
Over 301 kW	403	including supporting equipment	1150
		Oxy-acetylene Surface Cutting Gear	29
		Underwater Cutting Gear	58
		Underwater Welding Kit	58
		250 Amp Welder	173
		400 Amp Welder	230
<u>Portable Inert Gas Systems</u>		<u>Pollution Control Equipment</u>	
1,000m ³ /hour	1,380	Oil Boom, 24", per 12 metres	35
1,500m ³ /hour	1,610	Oil Boom, 36", per 12 metres	115
		Oil Boom, 48", per 12 metres	224
<u>Compressors</u>		<u>Lighting Systems</u>	
High Pressure	115	Lighting String, per 50 feet	29
185 Cfm	173	Light Tower	58
600 Cfm	288	Underwater Lighting System, 1,000 watts	86
1200 Cfm	460		
Air Manifold	12		
Blower; 1,500m ³ /min.	978		
		<u>Winches</u>	
<u>Pumping Equipment</u>		Up to 20 tons, including 50 metres of wire	230
<u>Air</u>			
2"	86		
<u>Diesel</u>		<u>Storage Equipment</u>	
2"	58	12' Container	29
4"	104	20' Container	46
6"	138		
<u>Electrical Submersible</u>		<u>Miscellaneous Equipment</u>	
2"	58	Air Bags, less than 5 tons lift	46
4"	173	5 to 15 tons lift	230
6"	690	Air Lift 4"	115
<u>Hydraulic</u>		6"	230
6"	690	8"	345
8"	1,150	Air Tugger, up to 3 tons	86
		Ballast/Fuel Oil Storage Bins, 50,000 litres	115
<u>Hoses</u>		Chain Saw	23
<u>Air Hose</u>		Damage Stability Computer and Software	288
¾"per 30 metres or 120 feet	23	Echo Sounder, portable	29
2"per 30 metres or 120 feet	46	Extension Ladder	23
<u>Layflat</u>		Hydraulic Jack, up to 120 tons	86
2" per 6 metres or 20 feet	12	Hydraulic Powerpack 75kW	86
4" per 6 metres or 20 feet	17	Pressure washer, water	288
6" per 6 metres or 20 feet	23	Pressure washer, steam	518
<u>Rigid</u>		Rigging Package, heavy	460
2" per 6 metres or 20 feet	17	Light	230
4" per 6 metres or 20 feet	23	Rock,	58
6" per 6 metres or 20 feet	29	Drill Splitter	460
8" per 6 metres or 20 feet	35		
		Steel Saw	23
<u>Fenders</u>		Tirfors, up to 5 tonnes	12
<u>Yokohama</u>		Thermal Imaging Camera	288
1.00m. x 2.00m.	86	Tool Package, per set	201
2.50m. x 5.50m.	173	Ventilation Package	23
3.50m. x 6.50m.	288	VHF Radio	12
<u>Low Pressure Inflatable</u>		Z Boat, including outboard up to 14 feet	230
3 metres	81	over 14 feet	403
6 metres	81		
9 metres	173		
12 metres	288		
16 metres	288		

<u>Shackles</u>	<u>Rate – US\$.</u>	<u>Protective Clothing</u>	<u>Rate – US\$.</u>
Up to 50 tonnes	12	Breathing Gear.	58
51 to 120 tonnes	23	Hazardous Environment Suit	115
121 to 200 tonnes	35		
Over 200 tonnes	58	<u>Diving Equipment</u>	
		Decompression Chamber	
		2 man, including compressor	575
		4 man, including compressor	805
<u>Distribution Boards</u>		Hot Water Diving Assembly	288
Up to 50 kW	69	Underwater Magnets	23
51 to 120 kW	144	Underwater Drill	23
121 to 300 kW	230	Shallow Water Dive Spread	259
Over 301 kW	403		

- (b) Any portable salvage equipment engaged but not set out above shall be charged at a rate to be agreed with the SCR or, failing agreement, determined by the Arbitrator.
- (c) The total charge (before bonus) for each item of portable salvage equipment, owned by the contractor, shall not exceed the manufacturer's recommended retail price on the last day of the services multiplied by 1.5.
- (d) Compensation for any portable salvage equipment lost or destroyed during the services shall be paid provided that the total of such compensation and the daily tariff rate (before bonus) in respect of that item do not exceed the actual cost of replacing the item at the Contractors base with the most similar equivalent new item multiplied by 1.5.
- (e) All consumables such as welding rods, boiler suits, small ropes etc. shall be charged at cost and shall be treated as an out of pocket expenses.
- (f) The Contractor shall be entitled to remuneration at a stand-by rate of 50% of the full tariff rate plus bonus for any portable salvage equipment reasonably mobilised but not used during the salvage operation provided
- (i) It has been mobilised with the prior agreement of the owner of the vessel or its mobilisation was reasonable in the circumstances of the casualty, or
- (ii) It comprises portable salvage equipment normally aboard the tug or craft that would have been reasonably mobilised had it not already been aboard the tug or craft.
- (g) SCOPIC remuneration shall cease to accrue in respect of portable salvage equipment which becomes a commercial total loss from the date it ceases to be useable plus a reasonable period for demobilisation (if appropriate) PROVIDED that such SCOPIC remuneration in respect of demobilisation shall only be payable if the commercial total loss arises while it is engaged in the services and through no fault of the Contractors, their servants, agents or sub-contractors.

4. DOWNTIME

If a tug or piece of portable salvage equipment breaks down or is damaged without fault on the part of the Contractor, his servants, agents or sub-contractors and as a direct result of performing the services it should be paid for during the repair while on site at the stand-by rate of 50% of the tariff rate plus uplift pursuant to sub-clause 5(iv) of the SCOPIC clause. If a tug or piece of portable salvage equipment breaks down or otherwise becomes inoperable without fault on the part of the Contractor, his servants, agents or sub-contractors and as a direct result of performing the services and cannot be repaired on site then:

- (i) If it is not used thereafter but remains on site then no SCOPIC remuneration is payable in respect of that tug or piece of portable salvage equipment from the time of the breakdown.
- (ii) If it is removed from site, repaired and reasonably returned to the site for use SCOPIC remuneration at the standby rate of 50% of the tariff rate plus bonus pursuant to sub-clause 5(iv) of the SCOPIC clause shall be payable from the breakdown to the date it is returned to the site.
- (iii) If it is removed from the site and not returned SCOPIC remuneration ceases from the breakdown but is, in addition, payable for the period that it takes to return it directly to base at the stand-by rate of 50% of the tariff rate plus bonus pursuant to sub-clause 5(iv) of the SCOPIC clause



قائمة المراجع



أولا/ المراجع باللغة العربية

أ- الكتب

- 1- أحمد بركات مصطفى، مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري - دراسة في الاتجاهات الحديثة للمعاهدات الدولية وأحكام القضاء والمحكمين مع المقارنة بقواعد القانون البحري المصري-، دار النهضة العربية، مصر 1998.
- 2- احمد حسني، الحوادث البحرية -التصادم والإنقاذ- ، منشأة المعارف، الطبعة 1، مصر، 1997.
- 3- أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلا وفقها وقضاء، د.ط، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2010.
- 4- خالد جاسر غفري، القانون البحري، الطبعة 1، دار الإعصار للنشر والتوزيع، الأردن، 2018.
- 5- عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
- 6- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة 3، دار الجامعية، مصر، 1989.

ب- الرسائل والمذكرات

- 1- حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين)، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018-2019.
- 2- حزيز أسماء، الإسعاف البحري في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران السانية، وهران، 2008-2009.
- 3- حمدان حسين أشجان، الحوادث البحرية، بحث مقدم كمتطلب جامعي لنيل درجة البكالوريوس في القانون، كلية القانون، جامعة الشارقة، الإمارات، د.س.

ج- المقالات العلمية

- 1- بسعيد مراد، "الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، العدد2، تلمسان، 2004، ص ص 16-31.
- 2- حسان سعاد، "نظام الخسائر البحرية في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، مخبر القانون البحري والنقل، العدد4، تلمسان، 2016، ص ص 240-265.
- 3- دريسي أمينة، شروط الإنقاذ البحري على ضوء أحكام القانون البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، العدد4، تلمسان، 2010، ص ص 59-77.
- 4- منهوج عبد القادر، مكافأة الإنقاذ على ضوء القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، جامعة وهران 2، المجلد 7، العدد1، 2021، ص ص 280-302.

د- النصوص القانونية

▪ النصوص التشريعية

- 1- قانون رقم 08-09، المؤرخ في 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ج.ر عدد 24، الصادرة في 24 مارس 2008.
- 2- الأمر 76-80، المؤرخ في 23 اكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر عدد29، الصادرة في 10 افريل 1977، معدل ومتمم.

▪ النصوص التنظيمية

- 1- المرسوم الرئاسي 64-70، المؤرخ في 2 مارس 1964 يتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد في مجال المساعدة والإنقاذ (بروكسل 23 سبتمبر 1910)، ج.ر عدد 29، الصادرة في 7 افريل 1964.

- 2- المرسوم الرئاسي 82-340، المؤرخ في 13 نوفمبر 1982، يتضمن انضمام الجزائر للاتفاقية الدولية حول البحث والإنقاذ في البحر لسنة 1979، عدد16، المؤرخة في 16 نوفمبر 1982.
- 3- المرسوم الرئاسي 95-290 المؤرخ في 30 سبتمبر 1995، يتضمن إنشاء مركز وطني ومراكز جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، ج.ر عدد 57، الصادرة في 4 أكتوبر 1995.
- 4- المرسوم الرئاسي 96-53، يتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (مونتيجويباي 10 ديسمبر 1982)، ج.ر عدد6، المؤرخة في 24 جانفي 1996.
- 5- المرسوم الرئاسي 385-11، المؤرخ في 23 نوفمبر 2011، المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ (لندن 23 أبريل 1989، ج.ر عدد 64، الصادرة في 27 نوفمبر 2011).
- 6- المرسوم الرئاسي 14-275، المؤرخ في 30 سبتمبر 2014، المتضمن التصديق على الاتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وجمهورية إيطاليا من أجل تنسيق عمليات البحث والإنقاذ البحريين الموقع بالجزائر في 14 أكتوبر 2012، ج.ر عدد 59، الصادرة في 8 أكتوبر 2014.

ثانيا/ المراجع باللغة الأجنبية

A- Overage

Rodière René, Droit maritime, 7 édition, DALLOZ, Paris, 1977.

B- Thèse et mémoire

1- CHEFAI Mohamed, L'indemnité d'assistance maritime et l'application de la clause SCOPIC, Mémoire pour l'obtention du Droit et management des activités Maritimes, Faculté de Droit et de Science Politique, Aix Marseille Université, France, 2017-2018.

2- KOBLI(M), l'évolution de la notion d'assistance maritime, Mémoire de fin d'étude de magistrats spécialité en droit maritime, Ecole national supérieure maritime Bou ISMAIL, 2003-2004.

3- Wang Peng, The appliance of SCOPIC clause in salvage projects, A research paper submitted in partial fulfillment of the requirements for the award of the degree of master of science, World Maritime University, China, 2013.

ثالثا/ المواقع الالكترونية

- 1- Convention for the Unification of certain Rules of Law respecting Assistance and salvage at Sea 1910 , www.admiraltylawguide.com, 5 April 2022, vu 15 :45h.
- 2- International Convention on Salvage 1989, www.admiraltylawguide.com, 5 April 2022, vu 16:30h.
- 3- Archie Bishop, the mystery of Scopic unraveled, www.marine-salvage.com, 25 April 2022.
- 4- Graham Daines, SCOPIC, www.marine-salvage.com, 30 April 2022 .
- 5- Ilian Djadjeu, The SCOPIC clause as a major development in salvage law, University of Groningen, 2015, p 3, www.researchgate.net, 28 APRIL 2022.
- 5- Archie Bishop, *THE ENGLISH SALVAGE LAW – LLOYDS OPEN FORM*, England, www.marine-salvage.com, 1 June 2022.
- 6- SCOPIC Clause APPENDIX A 2007- 2020, www.lloyds.com/resources-and-services/Lloyds-agency/salvage-arbitration-branch/scopic., 29 April 2022.



فهرس المحتويات



الصفحة	المحتوى
-	بسملة
-	شكر وعرقان
-	إهداء
3-1	مقدمة
الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للإنقاذ البحري	
04	تمهيد
05	المبحث الأول: مفهوم الإنقاذ البحري
05	المطلب الأول: التعريف بالإنقاذ البحري
05	الفرع الأول: التعريف الإنقاذ البحري
08	الفرع الثاني: تمييز الإنقاذ البحري عن النظم القانونية البحرية المشابهة
10	المطلب الثاني: شروط الإنقاذ البحري
10	الفرع الأول: يجب تقديم نجدة أو معونة
11	الفرع الثاني: تقديم المعونة بين السفن البحرية أو بينها و بين بواخر الملاحة الداخلية
11	الفرع الثالث: تقديم المعونة لسفينة معرضة للخطر
12	الفرع الرابع: المكان الذي يتم فيه الإنقاذ

13	المبحث الثاني: الالتزامات المترتبة عن عملية الإنقاذ البحري وتنظيم العملية
13	المطلب الأول: التزامات القيام بعملية الإنقاذ وجزاء مخالفتها
13	الفرع الأول: صور تطبيق التزامات عملية الإنقاذ البحري
17	الفرع الثاني: جزاء مخالفة التزامات عملية الإنقاذ البحري
19	المطلب الثاني: تنظيم عمليات الإنقاذ البحري
19	الفرع الأول: مناطق تنفيذ عملية الإنقاذ البحري
20	الفرع الثاني: الترتيبات المتبعة عند تنفيذ عملية الإنقاذ البحري
الفصل الثاني: مكافأة الإنقاذ البحري	
25	تمهيد
26	المبحث الأول : مفهوم مكافأة الإنقاذ البحري
26	المطلب الأول: التعريف بمكافأة الإنقاذ البحري
26	الفرع الأول: تعريف مكافأة الإنقاذ البحري
27	الفرع الثاني: الأساس القانوني لمكافأة الإنقاذ البحري
28	المطلب الثاني: شروط استحقاق مكافأة الإنقاذ البحري
28	
29	الفرع الثاني: نجاح عملية الإنقاذ

30	المطلب الثالث: حالات استحقاق مكافأة الإنقاذ البحري والاستثناءات الواردة عليها
30	الفرع الأول: حالات استحقاق مكافأة الإنقاذ البحري
32	الفرع الثاني: حالات عدم استحقاق مكافأة الإنقاذ البحري
36	المبحث الثاني: إجراءات تحصيل مكافأة الإنقاذ البحري
36	المطلب الأول: تقدير مكافأة الإنقاذ وتوزيعها
36	الفرع الأول: تقدير مكافأة الإنقاذ البحري
40	الفرع الثاني: توزيع مكافأة الإنقاذ البحري
41	المطلب الثاني: دعوى مكافأة الإنقاذ البحري
41	الفرع الأول: الجهة القضائية المختصة للنظر في دعوى مكافأة الإنقاذ
42	الفرع الثاني: القانون المطبق في منازعات مكافأة الإنقاذ البحري
45	الفرع الثالث: تقادم دعوى مكافأة الإنقاذ البحري
الجانب التطبيقي: دراسة SCOPIC Clause	
46	تمهيد
48	المبحث الأول: عموميات حول شرط سكوبيك
48	المطلب الأول: تعريف شرط سكوبيك

49	المطلب الثاني: تطور شرط سكوبيك
51	المبحث الثاني: دراسة قضية متعلقة بشرط سكوبيك
51	المطلب الأول: تفاصيل القضية
54	المطلب الثاني: تفاصيل النزاع
61	المبحث الثالث: تقييم شرط سكوبيك
61	المطلب الأول: مزايا شرط سكوبيك
62	المطلب الثاني: عيوب شرط سكوبيك
63	خاتمة
65	الملاحق
79	قائمة المراجع
83	فهرس المحتويات
	الملخص

ملخص الدراسة

يعتبر موضوع الإنقاذ البحري من أهم المواضيع التي تكلم عنها المشرع الجزائري في القانون البحري الجزائري فقد نظمته في القسم الثالث المعنون بالإسعاف البحري من الفصل الرابع الذي عنون بالحوادث البحرية من الأمر 76-80، إضافة لمصادقة الجزائر على اتفاقيات دولية متعلقة بالموضوع نذكر منها اتفاقية بروكسل لسنة 1910 واتفاقية لندن لسنة 1989، إلا أن هذا الموضوع لم يأخذ نصيبه من الدراسة لذلك ارتأينا معالجته انطلاقا من الإطار المفاهيمي الخاص بالإنقاذ البحري، ثم التطرق لمكافأة الإنقاذ البحري، وأخيرا دراسة SCOPIC clause الذي أصبح له أهمية كبيرة على المستوى الدولي خاصة كونه مرتبط بمكافأة الإنقاذ البحري.

ABSTRACT:

The maritime rescue is one of the main topics discussed by the Algerian legislator in the maritime law, it was organized in the third section entitled maritime ambulance of chapter four which title with maritime accidents from ordinance 80-76. In addition Algeria has ratification of international conventions related to maritime salvage, for example the Brussels agreement of 1910 and the London agreement of 1989. But this subject did not take its share of study so we decided to treat it from the conceptual frame on maritime salvage, than addressing the maritime salvage bonus, and finally study the SCOPIC Clause which has become very important in the international level, especially it's related to the reward of maritime rescue.