

الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية
(دراسة مقارنة في ضوء بعض القوانين العربية
والاتفاقيات الدولية)

**The Compelling Danger of Marine Rescue
and Aids**

**(A comparative Study in Course of Some
Arab Laws and International agreements)**

م.د. صدام عبد الحسين رميش

كلية العلوم السياسية/ جامعة ميسان

Dr. Saddam Abdul-Hussein Rmeish

College of Political Science / University of Misan

الملخص :

بينت التشريعات الدولية والداخلية الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية من خلال النص عليها في تشريعاتها، وقد تضمنت بيان الشروط الواجب توافرها في الخطر، سواء كانت شروط عامة تتمثل في وجوب أن يكون الخطر حقيقي وجدي، وأن يكون ممكناً ومتوقعاً، أن يكون هناك رابطة بين الفعل الناشئ عن البحر والضرر الذي لحق بالبضائع أو الأرواح. بالإضافة إلى توافر شروط خاصة تتمثل في وجوب أن يكون الخطر إلى درجة من الجسامة وان يقع على سفينة بالمعنى القانوني لها. كما بينت الدراسة درجة ونوع الخطر الواجب توفرها لكي نكون إمام إنقاذ أو مساعدة بحرية تستوجب المكافأة. وعليه ارتأينا دراسة موضوع الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية وفق التشريعات العربية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة بموضوع الدراسة.

الكلمات الافتتاحية: الخطر، الإنقاذ البحري، المساعدة البحرية، التشريعات العربية، الاتفاقيات الدولية.

Abstract:

The international and domestic legislation clarified the danger necessitating marine rescue and assistance by stipulating it in its legislation, and it included a statement of the conditions that must be met in the danger, whether they are general conditions represented in that the danger must be real and serious, and that it be possible and expected, and that there is a link between the emerging act For the sea and damage to goods or lives. In addition to the availability of special conditions represented in the fact that the danger must be of a degree of gravity and fall on a ship in the legal sense of it. The study also showed the degree and type of danger that must be available in order to be in front of rescue or sea assistance that requires a reward. Accordingly, we decided to study the issue of the compelling danger of marine rescue and assistance in accordance with Arab legislation and international agreements related to the subject of the study.

Keywords: danger, maritime rescue, maritime assistance, Arab legislation, and international conventions.

المقدمة :

يعد النشاط البحري من أهم وأكثر الأنشطة التجارية شيوعاً في الوقت الحاضر، والمتمثل بنقل البضائع أو الأشخاص خلال البحر، إلا أن هذا النشاط قد ينطوي على العديد من المخاطر، والتي قد يعود بعضها الى الحوادث البحرية أو إلى طبيعة ونوع السفينة، وتختلف هذه الحوادث من سفينة الى أخرى. ومن ثم فإن كل ما يحدث للرحلة البحرية من إخطار تعد إخطار بحرية، سواء كانت ناتجة من البحر كالغرق أو الإعصار أو جنوح السفن، أو لم تكن ناتجة من البحر مباشرة مثل التصادم أو الحريق.

وعليه، فإن عنصر الخطر يعتبر من أهم العناصر التي تضيف على الخدمات المقدمة من سفينة إلى آخر بصفة المساعدة أو الإنقاذ، والتي على أساس تلك الخدمات يتم تقدير المكافأة، وبالتالي فإن ليس كل عملية إنقاذ أو مساعدة تستوجب المكافأة، حيث أن عملية الإنقاذ تختلف فيما إذا كانت في البحر أو في البر، حيث لا يستحق المنقذ أي مكافأة في حال إنقاذ الممتلكات التي تعرضت للخطر في البر، إلا في حالة وجود عقد مسبق بين المنقذ ومن تعرض للخطر، وعلى العكس من ذلك، فإن المنقذ يستحق المكافأة في حال تعرض السفينة في البحر الى خطر حتى وان لم يكن هناك عقد مسبق بين المنقذ وبين السفينة، كما يحق للمنقذ حجز الأموال التي تمت إنقاذها مقابل المكافأة.

أهمية البحث :

تكمن أهمية الدراسة في أن الخطر البحري مفهوم واسع، فمنها ما يتعلق بالخطر الموجب للتأمين ومنها ما يوجب للإنقاذ والمساعدة البحرية، ومن ثم فإن هذه الدراسة بينت المعنى الذي نقصده من الخطر هو ليس الخطر في التأمين البحري والذي يعد من أهم عناصر عقد التأمين البحري، حيث يصيب الأشياء المؤمن عليها من هلاك أو تلف أو تأخير وإنما المعنى الذي نقصده هو الخطر الذي يوجب الإنقاذ والمساعدة البحرية، ومن ثم فإن أهمية هذه الدراسة أفردت الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية عن الخطر في التأمين البحري وبينت شروطه وإحكامه.

مشكلة البحث:

أن الخطر الذي يدخل في مجال الدراسة هو الخطر الموضوعي، أي الخطر الحقيقي أو الجدي الذي تتعرض له السفينة في البحر وليس الخطر الذي يكون في ذهن وتصور ربان السفينة، ومن ثم فإن السفينة لا بد إن تتعرض للخطر حتى تكون إمام إنقاذ أو مساعدة بحرية، فأى مساعدة أو إنقاذ يخرج من نطاق الخطر الذي يلحق بالسفينة ولا تتوافر فيه شروط الخطر، ومن ثم لا نكون إمام عملية إنقاذ أو مساعدة بحرية بالمفهوم القانوني وبالتالي عدم استحقاق المكافأة. والسؤال الذي يثار هنا:

١- ما هو مفهوم الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية؟

٢- هل جميع الإخطار البحرية تستوجب المكافأة البحرية؟ أم هناك شروط لا بد من توافرها لكي نكون إمام إنقاذ أو مساعدة بحرية؟

٣- ما هي درجة ونوع الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية؟

خطة البحث :

ومما تقدم، ارتأينا أن نخصص هذا البحث لدراسة الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية لنلقي الضوء على مفهوم الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية وبيان أحكامه وفق التشريعات العربية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة بموضوع الدراسة. من خلال تقسم هذا البحث الى المبحثين الآتيين:

المبحث الأول: مفهوم الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية.

المبحث الثاني: أحكام الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية .

المبحث الأول

مفهوم الخطر الموجب للمساعدة والإنقاذ البحري

يُعد الخطر أمراً لازماً لاعتبار العمل المقدم من قبل السفينة مساعدة أو إنقاذ بحري، وهو الأساس الذي يعطي لذلك العمل صفة المساعدة أو الإنقاذ البحري، وبالتالي تستوجب المكافأة البحرية، إلا أن ليس كل خطر يستوجب المكافأة البحرية، وإنما فقط الخطر الموجب لفعل المساعدة أو الإنقاذ، ولغرض بيان مفهوم الخطر الموجب للمساعدة والإنقاذ البحري، فإن الأمر يقتضي بيان تعريف الخطر وبيان شروطه وكما يأتي:

المطلب الأول: تعريف الخطر الموجب للمساعدة والإنقاذ البحري

المطلب الثاني: شروط الخطر الموجب للمساعدة والإنقاذ البحري.

المطلب الأول

تعريف الخطر الموجب للمساعدة والإنقاذ البحري

يقتضي بنا عند تناول تعريف الخطر الموجب للمساعدة والإنقاذ البحري، أن نبين المقصود بالخطر من الناحيتين اللغوية والاصطلاحية وذلك من خلال الفرعين الآتيين:

الفرع الأول

الخطر في اللغة

بعد البحث في معاجم اللغة العربية، وجدنا أن الخطر يراد به: خطراً، و خطوراً، وخطورة: أي عظم وارتفع قدرة فهو خطير. والخطر هو الإشراف على الهلاك^(١). ويراد به أيضاً خطر: يخطر: أي خطر الأمر وهو المؤدي الى الهلاك أو التلف، أو اسند به الأمر الى الهلكه^(٢).

الفرع الثاني

الخطر في الاصطلاح

عرف رأي في الفقه الخطر على انه (حادث غير محقق الوقوع ولا يتوقف على محض إرادة الطرفين)^(٣). ويؤخذ على هذا التعريف انه بين الخطر باعتباره حادث غير متوقع ولا يتوقف على إرادة الطرفين، دون بيان الشروط الأخرى من حيث كونه حقيقي أو جدي يقع على سفينة أو منشأة عائمة، بالإضافة إلى عدم بيانه درجة أو جسامه الخطر. بينما عرفه رأي آخر على انه (حالة معنوية تخلق الخشية من تحقق خسارة مالية بسبب حادث لا ارادي يمكن وقوعه)^(٤). ويؤخذ على هذا التعريف ما يؤخذ على التعريف السابق من حيث تناول الخطر بصورة عامة دون بيان شروطه. في حين عرفه رأي آخر أيضاً على انه (حادث احتمالي غير محقق الوقوع ولا يتوقف تحقيقه على محض إرادة أحد الطرفين)^(١).

(١) المعجم الوسيط، ط٢، ج١، دار الدعوى، تركيا، دون سنة نشر، ص٢٤٣.

(٢) جمال الدين محمد بن مكرم بن منظور الإفريقي المصري، لسان العرب، المجلد الخامس، دار صادر، بيروت، دون سنة نشر، ص١٠٠.

(٣) محمود سمير الشرفاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٦٦، ص٥٦.

(٤) بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١١، ص٩٤.

كما عرفه آخر على انه (حادث لا يمنع القانون ضمانه، يحتمل تحققه مستقبلاً، سواء في ذاته أو في وقت غير ملائم ويكون غير متعلق بإرادة أحد الطرفين أو صاحب مصلحة فيه)^(٢).

أما على المستوى التشريعي، فلم تعرف التشريعات الدولية أو الداخلية الخطر، لصعوبة حصر الإخطار البحرية في تعريف واحد، فلم تعرف اتفاقية بروكسل الخاصة بالقواعد القانونية الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحري لعام ١٩١٠^(٣)، ولا البروتوكول المعدل لها لعام ١٩٦٧^(٤) الخطر. ولكن بينت في المادة الأولى منها على انه (تطبق الأحكام التالية على مساعدة أو إنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة الخطر وعلى الأشياء الموجودة على ظهرها وعلى النولون وأجرة الركاب والخدمات التي هي من نفس النوع التي تؤدي بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية، بدون أي تمييز بين هذين النوعين من الخدمات وبقطع النظر عن المياه التي حصلت فيها).

كما لم يعرف قانون التجارة البحرية العثماني الصادر عام ١٨٦٣ الخطر، وإنما اكتفى بذكر مجموعة من المخاطر البحرية وذلك في المادة (١٩٥) منه والتي نصت على انه (جميع ما يقع من الضائعات والخسائر على الأشياء المضمونة يعود على الضامن سواء كان من دواعي النوء أو الغرق أو الكسر أو التثقيب أو الفسخ أو ما يقع بالضرورة من أبدال الطريق والسفر وإبدال السفينة أو تحويلها أو إلقاء البضائع في البحر والحريق والضبط والاعتصاب وتوقيف السفينة بأمر من الدولة وإعلان الحرب أو مقابلة الخصم بما فعله من الخصومة وغير ذلك من المهالك والمخاطر البحرية).

وبعد أن بينا مختلف التعاريف التي تناولت الخطر، والتي تدور جميعها حول مفهوم واحد وهو كونه حادث غير متوقع، نستطيع تعريفه على انه (الحادث الفجائي الذي يصيب السفينة والبضائع والأرواح خلال الرحلة البحرية والنتائج عن ظواهر بحرية أو غير بحرية)

وهذا يعني أن مفهوم الخطر البحري يدل على معنيين: الأول يراد به الخطر الناشئ عن البحر مباشرة، كالعواصف الشديدة التي تحيل أمواج البحر الى قوة تؤدي الى فقد السفينة توازنها، والثاني الخطر البحري الذي

(١) عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط١، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٩، ص ٥٠٠.

(٢) محمد شرعان، الخطر في عقد التأمين، ط١، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٤، ص ١٠٢.

(٣) وهي الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحري والتي تم إبرامها في بروكسل بتاريخ ١٩١٠/٩/٢٣ والتي بينت المكافأة المالية للأشخاص الذين يقدمون بإنقاذ ومساعدة السفن البحرية التي تتعرض للخطر بالإضافة الى بيان الشروط الواجب توافرها في عمل الإنقاذ والمساعدة البحرية

(٤) وهو البروتوكول المعدل لاتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحري والصادر بتاريخ ١٩٦٧/٥/٢٧ والذي سمح بموجبة للسفن الحربية والسفن المملوكة للدولة من المطالبة بالمكافأة في حال تقديم مساعدة أو إنقاذ بحري.

يحدث للأموال إثناء وجودها في البحر، ولم تكن ناشئة مباشرة عن البحر كالانفجار الذي يحدث في محركات السفينة إثناء الإبحار^(١).

كما أن الخطر يختلف عن الشرط الذي يعتبر وصف من أوصاف الالتزام والذي هو أمر مستقبلي غير محقق الوقوع، من حيث كون الشرط يدخله أطراف العقد على عقدهم الذي اكتملت جميع عناصره، بينما الخطر فانه حادث إذا تحقق يؤدي الى حدوث ضرر للبضائع، بالإضافة الى أن الشرط يتم أدراجه حسبما تتجه إليه أرادة أطراف العقد، بينما الخطر قد يتحقق لا ارادياً نتيجة وجود ظواهر طبيعية كالغرق أو التصادم^(٢).

المطلب الثاني

شروط الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية

بينما مما تقدم، أن الخطر يعد أهم العناصر الملازمة للإنقاذ والمساعدة البحرية، ويحدد الأثر الذي يترتب على عملية الإنقاذ والمساعدة البحرية وهي المكافأة. ولكي نكون امام خطر يستوجب للمنقذ أو المساعد مكافأة، لا بد أن تكون هناك شروط عامة وأخرى خاصة، وليبيان ذلك سوف نتناول الشروط العامة في (فرع أول) والشروط الخاصة في (فرع ثانٍ) وكما يأتي:

الفرع الأول

الشروط العامة

لكي نكون امام خطر موجب للإنقاذ والمساعدة البحرية، فلا بد أن يكون هذا الخطر حقيقياً وجدياً، وان يكون ممكناً ومتوقفاً، أن يكون هناك رابطة بين الفعل الناشئ عن البحر والضرر الذي لحق بالبضائع أو الأرواح. وعليه سوف نتناول هذه الشروط بالتفصيل وكما يأتي:

أولاً: أن يكون الخطر حقيقياً وجدياً

بمعنى أن يكون الخطر الذي وقع على السفينة المغائة حقيقياً أو جدياً، فالخطر الحقيقي أو المؤكد هو نتيجة حتمية لحالة السفينة التي تحتاج الى مساعدة أو إنقاذ بحري، وبالتالي لا يعتد بالخطر المفترض أو المتوهم،

(١) محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ٥٢٥.

(٢) علاء عمر محمد، انتقال المخاطر في البيوع البحرية، ط ١، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١٢، ص ٤٦.

فالخطر المفترض والذي يعتمد على نتائج احتمالية لحوادث مفترضة لا يكون خطر موجب للإنقاذ والمساعدة البحرية، كذلك الحال إذا كان الخطر متوهم أو متخيل والذي يكون عادةً في ذهن ربان السفينة^(١).

أضف الى ذلك، فان المراد بالخطر الحقيقي و الجدي هو أن السفينة قد تعرضت لخطر الهلاك فعلاً، سواء كان تعرضها حالاً أو بعد حين^(٢)، فإذا لم تتعرض السفينة الى خطر جدي فانه الخدمة المقدمة لها لا توجب المكافأة، سواء كانت الخدمة إنقاذ أو مساعدة بحرية، وهذا ما نصت عليه المادة (٢٤٨) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ السنة ١٩٧٢ والتي نصت على انه (كل عمل إسعافاً وإنقاذ تقوم به سفينة خدمة لسفينة أخرى تكون في خطر وللأشياء الموجودة على متن هذه السفينة ولأجرتها وأجرة نقل ركابها حتى في حال ترك ركابها لها يخضع للأحكام التالية). وهذا يعني أن الخطر الوارد في نص المادة أعلاه هو الخطر الجدي الذي يستوجب الإنقاذ والمساعدة البحرية.

ثانياً: أن يكون الخطر ممكناً ومتوقعاً

أي أن التحقق المادي للحدث أمراً ممكناً. أي لا يكون مستحيلًا، سواء كانت الاستحالة مطلقة أو نسبية، ويراد بالاستحالة المطلقة أن الحدث غير متحقق وفق القوانين الطبيعية، في حين أن الاستحالة النسبية أن الحدث يكون ممكن التحقق وفق القوانين الطبيعية لكن الظروف المحيطة بالشخص تجعله أمر غير ممكن^(٣).

أضف الى ذلك، أن الاستحالة المطلقة للخطر قد تتمثل في صورة سقوط الشمس أو القمر أو الكواكب على السفينة، إما الاستحالة النسبية تتمثل في وجود عائق مادي يحول دون تحقق الخطر، فالحدث إذن غير مستحيل بذاته، ولكن تحققه يصطدم بظروف خاصة تجعل تحقق الخطر مستحيلًا^(٤).

ويكون الخطر ممكناً ومتوقعاً عندما يتوقع المرء أسباب معقولة تدل على أن الموقف يتفاقم وانه يتجه الى هلاك السفينة إذا لم يتم إنقاذها، لان الخطر الذي نجت منه السفينة يكون خطراً حالاً بالفعل، فمثلاً جنوح السفينة في بحر هادئ قد لا يعد خطراً كافياً يوجب الإنقاذ والمساعدة البحرية، بينما يكون خطراً متوقعاً إذا نشرات الأرصاد الجوية أن هناك عاصفة قد تهب، أو أن البحر سيصبح في حالة هيجان^(٥).

(١) عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مكافأة الإنقاذ البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٧، ص ١٠٤ وما بعدها.

(٢) مصطفى طه، القانون البحري اللبناني، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٠، ص ٣٥٢.

(٣) بهاء بهيج شكري، التامين في التطبيق والقانون والقضاء، مصدر سابق، ص ٩٨.

(٤) غازي خالد أبو عرابي، أحكام التامين، ط ١، دار وائل للنشر، عمان، ٢٠١١، ص ١٥٥.

(٥) عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مكافأة الإنقاذ البحري، مصدر سابق، ص ١١٠.

ثالثاً: أن يكون هناك رابطة بين الفعل الناشئ عن البحر والضرر الذي لحق بالبضائع أو الأرواح

يشترط في الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية أن يكون وقوع الضرر بسبب الفعل الناشئ عن البحر، أي أن تكون هناك رابطة سببية بين الفعل والضرر، حتى نكون امام خطر بحري يستوجب إنقاذ أو مساعدة بحرية، كما لا يشترط أن تكون الرابطة المذكورة مباشرة ما دام فعل البحر أدى الى وقوع الضرر^(١).

الفرع الثاني

الشروط الخاصة

بالإضافة الى الشروط العامة الواجب توافرها في الخطر، لا بد أن تتوافر شروط خاصة تتمثل أن يكون الخطر واقعاً على سفينة بالمعنى القانوني لها، بالإضافة الى كون الخطر جسيماً يصعب تلافيه من قبل السفينة المغيثة، وعلية سوف نتناول هذين الشرطين بالتفصيل وكما يأتي:

أولاً: أن يكون الخطر واقعاً على سفينة بالمعنى القانوني لها

يشترط لكي نكون امام خطر يوجب الإنقاذ والمساعدة البحرية لابد أن يكون واقعاً على سفينة، أي أن يكون الخطر واقعاً كل مركب صالح للملاحة البحرية، ومن ثم لا نكون امام عملية إنقاذ أو مساعدة بحرية تستوجب المكافأة إذا كان الخطر واقعاً على طوافه أو فئر أو حوض سفينة، لأنها تخرج عن المعنى القانوني لمفهوم السفينة^(٢).

ولم تشترط التشريعات الدولية أو الداخلية تواجد السفينة في مكان معين في البحر، فقد تكون السفينة تعرضت للخطر في المياه الإقليمية أو في أعالي البحار أو المياه الداخلية، المهم أن يكون الخطر قد وقع على سفينة بحرية وفق المفهوم القانوني لها، على خلاف ما ذهب إليها لبعض من الفقه في شروط توافر الخطر الذي يعد محل التأمين، حيث يرى رأي في الفقه أن حالة التعرض للخطر تتوقف على التلازم بين ظروف المخاطرة البحرية وبين شروط وثيقة التأمين، ومن ثم فان حالة الخطر لا تعتبر قائمة في حال تعيين ميناء بدء الرحلة في وثيقة التأمين، الا أن السفينة أبحرت من ميناء آخر غير المعين في وثيقة التأمين. كذلك الحال في حال تعيين ميناء جهة الوصول في وثيقة التأمين الا أن السفينة وصلت الى ميناء آخر غير الميناء المعين في وثيقة التأمين، ففي هذه الحالات لا يكون الخطر قائماً يستوجب الإنقاذ والمساعدة البحرية^(٣).

كما يجب أن لا يكون هناك رفض من قبل السفينة المغاثة، سواء كان هذا الرفض صريحاً وضمني، فإذا تعرضت سفينة الى خطر حقيقي أو جدي، وحاولت سفينة أخرى إنقاذها أو مساعدتها ورفضت السفينة المغاثة

(١) محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، مصدر سابق، ص ٥٢٧.

(٢) عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مصدر سابق، ص ٤١٥.

(٣) بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، ط ١، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٩، ص ٦٤٠.

هذه المساعدة، لا نكون امام خطر موجب لإنقاذ ومساعدة بحرية وبالتالي استحقاق المكافأة^(١). وهذا ما نصت عليه المادة (٢٥٠) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي نصت على انه (لا يحق أي جعل للأشخاص الذين يشتركون بأعمال المساعدة إذا كانت السفينة المغاثة قد منعتهم عن إغايتها منعاً صريحاً معقولاً)^(٢)

ثانياً: أن يكون الخطر جسيماً

يشترط في عمليتي الإنقاذ والمساعدة البحرية، أن يكون الخطر الذي تواجهه السفينة على درجة من الجسامة، فقد تتعرض السفينة الى بعض الصعوبات أو الإخطار البسيطة التي تعيقها من مواصلة رحلتها، ويتم التغلب على تلك الصعوبات أو الإخطار البسيطة بإمكانياتها الخاصة نتيجة الاستعانة بطاقمها أو الاستعانة بسفينة أخرى تكون قريبة منها ، ولكن المعونة المقدمة للسفينة لا ترتقي أن تكون إنقاذ أو مساعدة بحرية بالمعنى القانوني، كون الصعوبات لا ترتقي الى مرتبة الخطر، كون الصعوبات أو الإخطار البسيطة لا تبرر وصف العملية على أنها إنقاذ أو مساعدة بحرية^(٣)

وخلاصة القول، متى ما توافرت الشروط أعلاه نكون امام خطر يوجب الإنقاذ والمساعدة البحرية، الا إننا نرى أن الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية هو غير الخطر الذي يعد محل عقد التأمين، والذي يعد أهم ركن من أركانه، لان الخطر في عقد التأمين يشترط أن لا يكون معلق على إرادة أحد طرفي العقد، فقد يسعى المؤمن الى عدم تحقيق الخطر لكي لا يدفع مبلغ التأمين، وقد يسعى المؤمن له الى تحقيقه لغرض الحصول على مبلغ التأمين، فإذا كان الخطر في عقد التأمين كذلك، نكون امام عقد مكتمل جميع أركانه^(٤)

في حين أن هذا الشرط غير وارد في الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية بمعنى أن يكون الخطر ناتج عن عامل الطبيعة أو عامل المصادفة.

المبحث الثاني

إحكام الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية

لبيان أحكام الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية، فإن الأمر يقتضي بنا بيان أحكام الخطر الموجب للإنقاذ البحري وإحكام الخطر الموجب للمساعدة البحرية من خلال المطلبين الآتيين:

(١) احمد بركات مصطفى، مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨، ص٤٩.

(٢) تقابلها نص المادة (٣) من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠.

(٣) عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مكافأة الإنقاذ البحري، مصدر سابق، ص١١١.

(٤) غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين، مصدر سابق، ص١٥٩.

المطلب الأول: إحكام الخطر الموجب للإنقاذ البحري

المطلب الثاني: إحكام الخطر الموجب للمساعدة البحرية.

المطلب الأول

إحكام الخطر الموجب للإنقاذ البحري

لبيان إحكام الخطر الموجب للإنقاذ البحري، فإن الأمر يقتضي بيان مفهوم الإنقاذ البحري في (فرع أول) وبيان تحديد درجة ونوع الخطر الموجب للإنقاذ البحري في (فرع ثانٍ) وكما يأتي:

الفرع الأول

مفهوم الإنقاذ البحري

عرف الإنقاذ البحري على انه (الخدمة المقدمة للسفينة البحرية من إيه جهة كانت أو التي تقدمها سفينة بحرية لمركب ملاحية داخلية بقصد تخليص السفينة وما عليها من أرواح وأموال بعد تحقق الخطر ووقوع الكارثة تلافياً للهلاك)^(١)

بينما يعرف على انه (الخدمة التي يقدمها المنقذ بأنها الخدمة التي تنفذ أو تساعد على إنقاذ الملكية البحرية وهي السفينة، وتوابعها والحمولة أو الحطام أو أرواح الأشخاص التابعين لأي سفينة منكوبة على البحر أو على شاطئ البحر أو في مياه المد ويكون تقديم الخدمة طوعاً)^(٢)

في حين عرفت المادة (الأولى) من اتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ لعام ١٩١٠ الإنقاذ على انه (عملية الإنقاذ هي إي عمل أو نشاط متخذ لمساعدة سفينة أو أية ممتلكات أخرى في خطر في المياه الملاحية أو في أية مياه أخرى مهما كانت).

ويلاحظ من تعريف المادة أعلاه، أن الاتفاقية لم تتناول إنقاذ الأرواح الموجودة على ظهر السفينة، إلا أنها بينت المياه التي تتواجد فيها السفينة التي تحتاج الى عمليات الإنقاذ البحري، حيث شملت عملية الإنقاذ للسفن البحرية بالإضافة الى سفن الملاحية الداخلية.

وبعد أن بينا مختلف التعاريف التي تناولت الإنقاذ البحري، نستطيع تعريفه على انه (الخدمة التي تقدمها سفينة الى سفينة أخرى إثناء تعرضها للخطر بقصد إنقاذها أو ما عليها من أرواح أو أموال).

(١) عبد الباقي عنبر النعمة، مكافأة المساعدة والإنقاذ وفقاً لمشروع القانون البحري العراقي، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، ص ٤١٣.

(٢) عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مصدر سابق، ص ٤١٣.

الفرع الثاني

تحديد درجة ونوع الخطر الموجب للإنقاذ البحري

يرى رأي الفقه^(١) بان اشتراط أن تكون الخدمة المقدمة التي يقدمها المنقذ مادية فانه أمر غير صائب، وبالتالي فان الخدمة التي يقدمها المنقذ لا يشترط أن تكون مادية، وإنما قد تكون معنوية ايضاً، ومن ثم لا يحول دون استحقاق المنقذ للمكافأة أن يقوم بتقديم معلومات او نصائح للسفينة التي تعرضت للخطر.

ولكن ما هو الحال إذا كانت السفينة المنقذة لم تحقق نتيجة في عملية الإنقاذ، أي تحقيقي النتيجة المفيدة من عملية الإنقاذ من عدمه؟ وبالتالي عدم استحقاق المكافأة، أو تحقيق النتيجة المفيدة من عملية الإنقاذ وبالتالي استحقاق المكافأة.

وللإجابة على ذلك، نجد أن التشريعات الدولية والداخلية وضعت شروط خاصة لاستحقاق المنقذ للمكافأة، وبالرجوع الى اتفاقية لندن الخاصة بالمساعدة والإنقاذ لعام ١٩٨٩ والتي دخلت حيز النفاذ عام ١٩٩٦ نجد أن المادة (١٣) منها اشترطت أن يكون المنقذ قد حقق النتيجة المفيدة من عملية الإنقاذ، حيث نصت على انه (تحدد المكافأة على نحو يكفل تشجيع عمليات الإنقاذ ويراعي الاعتبارات التالية دون الاهتمام بالترتيب المدرجة فيه أدناه : ج. درجة النجاح التي حققها المنقذ).

ونلاحظ من نص المادة أعلاه أنها اشترطت لاستحقاق المنقذ للمكافأة أن يحقق نتيجة مفيدة، وفي حالة عدم تحقق النتيجة المفيدة، فلا يستحق المنقذ أي مكافأة^(٢)، الا أن الاتفاقية قد قررت تعويض خاص للمنقذ، في حال قيامه بمنع من حدوث ضرر أو تلوث بيئي من قبل السفينة المنقذة^(٣)، كما قررت هذا المادة زيادة التعويض الخاص الى ٣٠% من المصروفات التي أنفقتها في سبيل منع حدوث التلوث في البحر ولا تصل هذه الزيادة بكل حال من الأحوال الى نسبة ١٠٠% من المصروفات التي أنفقتها المنقذ حيث نصت على انه (إذا ما تمكن المنقذ في ظل الظروف المعروضة في الفقرة ١ من منع إلحاق ضرر بالبيئة أو من التقليل منه الى الحد الأدنى، فان التعويض الخاص المستوجب على المالك للمنقذ وفقاً للفقرة ١ يمكن أن يزداد بنسبة تصل في الحد الأقصى الى ٣٠ في المائة من النفقات التي تكبدها المنقذ. على أن بمقدور المحكمة إن رأت ذلك منصفاً وعادلاً ومع مراعاة

(١) عبد الباقي عنبر النعمة، مكافأة المساعدة والإنقاذ وفقاً لمشروع القانون البحري العراقي، مصدر سابق، ص ٤٢٤

(٢) احمد بركات مصطفى، مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري، مصدر سابق، ص ٤٤.

(٣) طرحت عدة إجراءات دولية لحماية البيئة البحرية من التلوث، ومنها الاتفاقية الدولية للوقاية من تلوث البحار بزيوت البترول، ثم جاءت بعدها لندن الدولية لمنع تلوث البحار بالزيت لعام ١٩٥٤ واتفاقية بروكسل الخاصة بالتدخل في أعالي البحار عند التلوث بالنفط لعام ١٩٦٩. لمزيد من التفاصيل انظر: مؤيد جبار محمد، الضمانات الدولية والوطنية لمكافحة الجريمة البيئية، مجلة ميسان للدراسات القانونية المقارنة، المجلد ١، العدد ٣، ٢٠٢١، ص ١٢٦.

المعايير ذات الصلة المحددة في المادة ١٣ أن تزيد مثل هذا التعويض الخاص من جديد، شرط ألا تتجاوز الزيادة الكلية بأي حال من الأحوال نسبة ١٠٠ في المائة ومن النفقات التي تكبدها المنقذ^(١)

ويلاحظ من نص المادة أعلاه أن الاتفاقية أعطت تعويض خاص نظير القيام بعملية الإنقاذ، بشرط أن يكون هذا الإنقاذ قد حد من التلوث البيئي للمياه، ويأتي هذا الشرط كون البيئة في الواقع أصبحت في خطر حقيقي، مما دعي الجهود الدولية الى تكريس فعاليتها للحد من هذه الإخطار^(٢).

كما أن شرط تحقيق النتيجة المفيدة جاء في المادة (٢٤٩) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي نصت على انه (أن كل عمل إسعاف أو إنقاذ نتج عنه نفع يستوجب جعلاً عادلاً ولا يتوجب أي جعل إذا لم تنتج أية منفعة عن تقديم المساعدة والمبلغ الواجب دفعه لا يتجاوز في حال من الأحوال قيمة الأشياء المنقذة)^(٣).

بالإضافة الى ورود شروط تحقيق النتيجة المفيدة في القانون البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ حيث نصت المادة (٣٠٥/ثانياً) منه على انه (إذ لم تؤدي بإعمال الإنقاذ الى نتيجة نافعة التزمت السفينة التي قدمت هذه الأعمال بالمصاريف التي نفقتها بهذا الشأن)

وعليه، أن شرط تحقيق النتيجة المفيدة يعد مبدأ أساسياً في التشريعات الدولية والوطنية على حد سواء، حيث أن المبدأ العام هو (لا نتيجة_ لا دفع)، بمعنى حتى تستحق مكافأة الإنقاذ لا بد أن تحقق النتيجة المفيدة من عمليات الإنقاذ، ولا يشترط أن لاستحقاق المكافأة أن يكون الإنقاذ كاملاً، فقد يتوصل المنقذ الى إنقاذ السفينة دون إنقاذ البضائع، وبالتالي فان المنقذ يستحق مكافأة جزئية بسبب تحقق نتيجة جزئية^(٤)

ومما تقدم، نجد أن معيار تحديد درجة الخطر ونوع الخطر الموجب للإنقاذ البحري واستحقاق المكافأة، يتوقف فيما إذا كان الخطر قد يؤدي الى هلاك السفينة المستغيثة أو من عليها من أشخاص، ويجب أن يؤدي الى أبعاد الضرر عنها، بحث يجب أن تكون هناك علاقة سببية بين النتيجة المفيدة وبين الأعمال التي يقوم بها المنقذ، كما هو الحال في تفسير نص المادة (١٤) التي اشترطت إذا كان الخطر يؤدي الى أحداث تلوث بيئي فان المنقذ يستحق تعويض خاص يغطي نفقاته ومصروفاته.

(١) تقابلها نص المادة (٢) من اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠.

(٢) وجدان رحم خضير، دور المنظمات في حماية البيئة وفق القانون الدولي العام ، مجلة ميسان للدراسات القانونية المقارنة، المجلد ١، العدد ٥، ٢٠٢١، ص ٢٧٢.

(٣) تقابلها نص المادة (٢٤٨) من مشروع القانون البحري العراقي.

(٤) باسم محمد ملحم، الانحراف والعدول في النصوص القانونية النازمة للمساعدة والإنقاذ البحري، بحث منشور في مجلة دراسات، علوم الشريعة والقانون، تصدر عن عمادة البحث العلمي، الجامعة الأردنية، كلية الحقوق، المجلد

المطلب الثاني

إحكام الخطر الموجب للمساعدة البحرية

لبيان إحكام الخطر الموجب للمساعدة البحرية، فإن الأمر يقتضي بيان مفهوم المساعدة البحرية في (فرع أول) وبيان تحديد درجة ونوع الخطر الموجب للمساعدة البحرية في (فرع ثانٍ) وكما يأتي:

الفرع الأول

مفهوم المساعدة البحرية

تُعرف المساعدة البحرية على أنها (الخدمة المقدمة للسفينة البحرية المعرضة للخطر، من أية جهة كانت والتي تقدمها سفينة بحرية لمركب ملاحية داخلية معرض للخطر، بقصد تفادي هذا الخطر أو الحد منه)^(١) بينما عرفها رأي آخر على أنها (المعونة المقدمة من سفينة لأخرى في خطر الهلاك)^(٢).

إما على المستوى التشريعي، فقد عرفت المادة (الأولى/١) من اتفاقية لندن لعام ١٩٨٩ المساعدة على أنها (أي عمل أو نشاط متخذ لمساعدة سفينة أو أية ممتلكات أخرى في خطر في المياه الملاحية أو في إبه مياه أخرى مهما كانت).

وبين لنا من خلال التعاريف السابقة للمساعدة البحرية، نجد أنها لا تختلف كثيراً من حيث المفهوم عن الإنقاذ البحري، من حيث أن كلاهما هو تقديم معونة من سفينة لأخرى حال قيام خطر الهلاك، وهذا ما جاءت به اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠، حيث لم تضع أي فارق بين المفهومين، إلا أنه معظم التشريعات الوطنية نجدها ميزت من حيث المفهوم بين الإنقاذ البحري والمساعدة البحرية، ومنها القانون البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠^(٣) وقانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٣^(٤).

إلا أن هناك رأي^(٥) في الفقه يرى أن هناك اختلاف واضح بين عمليتي الإنقاذ والمساعدة البحرية يكمن في الوقت الذي تقدم فيه الخدمة، حيث أن خدمة الإنقاذ تقدم بعد وقوع الخطر وتحقق الحادثة الأولى، بينما المساعدة البحرية تقدم في الوقت الذي تكون فيه السفينة معرضة للخطر، بالإضافة إلى أن هدف الإنقاذ البحري يهدف إلى التقليل أو التخفيف من النتائج، في حين أن الهدف من المساعدة البحرية تهدف إلى تلافي وقوع الحادثة، ونحن نؤيد ما ذهب إليه هذا الرأي من حيث وجوب التمييز بين الإنقاذ والمساعدة البحرية.

(١) عبد الباقي عنبر النعمة، مكافأة المساعدة والإنقاذ وفقاً لمشروع القانون البحري العراقي، مصدر سابق، ص ٢٤.

(٢) مصطفى الجمال، دروس في القانون البحري، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، الإسكندرية، ١٩٦٨، ص ٢٧٤.

(٣) انظر نص المادة (٣٠٢) من القانون البحري المصري.

(٤) انظر: نص المادة (٢٤٨) من قانون التجارة البحرية الأردني.

(٥) عبد الباقي عنبر النعمة، مكافأة المساعدة والإنقاذ وفقاً لمشروع القانون البحري العراقي، مصدر سابق، ص ٣٨.

كما أن المساعدة البحرية تختلف عن القطر البحري، على الرغم من وجود تشابه بينهما، من حيث أن قيام نفس السفن بكلتا العمليتين، فمساعدة سفينة لأخرى في خطر تتمثل في غالب الأحيان في القطر، ومن ثم فإن المساعدة البحرية والقطر البحري متشابهتان من الناحية العملية، إلا إنهما مختلفتان من الناحية القانونية، فمن ناحية الأجر فإن الشركة الخاصة بعملية القطر البحري تتولى تحصيل الأجر مهما كانت تحقيق النتيجة المفيدة من عملية القطر، في حين أن أجر المساعدة البحرية لا يتم تحصيله إلا في حالة تحقق النتيجة المفيدة وهي المساعدة، كذلك من ناحية وجود الخطر الحقيقي والجدي، فإذا كانت السفينة معرضة لخطر حقيقي وجدي نكون امام مساعدو بحرية، إما إذا لم يكن هناك خطر حقيقي أو جدي نكون إما قطر بحري^(١).

الفرع الثاني

تحديد درجة ونوع الخطر الموجب للمساعدة البحرية

كما هو الحال في فعل الإنقاذ البحري، فإن المساعدة البحرية لا يشترط فيها أن تكون مادية تتمثل في تقديم مساعدة مادية للسفينة التي تعرضت للخطر، وإنما هناك مساعدة ذهنية تتمثل بتقديم إرشادات أو نصائح للسفينة التي تعرضت للخطر.

كما لا يشترط لوصف المساعدة البحرية أن تكون الخدمة مقدمة من سفينة بحرية الى سفينة بحرية أخرى، وإنما يشترط لوصف المساعدة البحرية أن تكون الخدمة المقدمة من سفينة بحرية على الأقل، سواء كانت تلك السفينة قد قدمت الخدمة الى سفينة بحرية أخرى أو الى مركب ملاحية داخلية^(٢).

ففي حادثة وقعت بتاريخ ٢٠٢٢/٣/١٧ والتي تتلخص وقائع بقدم سفينة شحن امارتية (سالمي ٦ تابعة الى شركة سالم المكراني للشحن) من ميناء دبي الى ميناء أم قصر في البصرة محملة بشحنة من السيارات ، وإثناء عملية الإبحار تعرضت الى جنوح بسبب سوء الأحوال الجوية في ذلك اليوم ، ولكونها تبعد عن ميناء عسلوية في مدينة بوشهر الإيرانية حوالي (٤٨ كيلومتر) سارعت السلطات البحرية في مدينة بوشهر بإرسال قاطرتين وقطعة بحرية (ناجي ١٨) الى موقع الحادث، ولكن بسبب سوء الأحوال الجوية لم تتمكن من الوصول مما أدى الى غرق السفينة بالكامل، إلا أن السلطات البحرية في مدينة بوشهر قامت بإنقاذ (٢٩) من الطاقم من مجموع (٣٠) كانوا على متنها^(٣).

(١) نعيمة بن موفق، عقد القطر البحري، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، ٢٠١٢، ص ١٣ وما بعدها.
 (٢) عبد الباقي عنبر النعمة، مكافأة المساعدة والإنقاذ وفقاً لمشروع القانون البحري العراقي، مصدر سابق، ص ٤٢٤
 (٣) وكالة إنباء (CNN) الإخبارية على الموقع الإلكتروني الاتي:

والسؤال هنا. هل تعتبر الحادثة أعلاه من قبيل الإنقاذ البحري أم المساعدة البحرية؟ وهل تستحق السلطات البحرية الإيرانية مكافأة نظير قيامها بأعمال المساعدة؟

وللإجابة على هذا السؤال، يقتضي بنا تكييف الواقعة أولاً من حيث كونها إنقاذ أو مساعدة بحرية، وبالرجوع الى حيثيات الواقعة نجد أن السفينة الإماراتية تعرضت الى خطر جسيم وهو جنوحها بسبب سوء الأحوال الجوية، وان الخطر قد تحقق فعلاً، وبالتالي نكون امام عملية إنقاذ بحري.

ولكن اذا كانت النتيجة التي تحققت من عملية الإنقاذ ناتجة عن عملية المساعدة وهي إنقاذ الأرواح البالغ عددهم (٢٩) ، ومن ثم يمكننا القول بان المساعدة في هذه الحالة تقدمت الى السفينة الامارتية بقصد إنقاذ الأرواح من خطر الهلاك.

بالرجوع الى اتفاقية لندن الخاصة بالمساعدة والإنقاذ لعام ١٩٨٩ نجد أن المادة(١٣) كما بينا سابقاً بضرورة أن يكون المنفذ قد حقق النتيجة المفيدة من عملية الإنقاذ أو المساعدة، ولكون السلطات البحرية الإيرانية حققت النتيجة المفيدة المتمثلة بإنقاذ الأرواح لا الأموال (السيارات)،فإنها بذلك تستحق المكافأة لعملية المساعدة.

كما أن إنقاذ الأرواح جاء في اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ والتي فرضت على كل سفينة قادرة على إنقاذ الأشخاص المعرضين لخطر الهلاك، وذلك في نص المادة(١١) منها والتي نصت على انه(يجب على ربان كل سفينة بقدر ما يكون ذلك في استطاعته، بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم مساعدته لأي شخص يوجد بالبحر في خطر الهلاك ولو كان من الأعداء)^(١).

ومما تقدم، يمكننا القول بان درجة ونوع الخطر أي كان نوعه أو درجته ، سواء كان ناتج من البحر مباشرة كالجنوح نتيجة عمليات المد والجزر أو حالة هياج البحر، أو كان الخطر لا يربطه بالبحر الا صلة المكان كالحريق مثلاً، ففي هذه الحالة يستحق المكافأة لكل من تقدم بالمساعدة ، بعد توافر الشروط العامة والخاصة فيه .

الخاتمة :

في نهاية دراسة موضوع الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية والتي تضمنت دراسة مقارنة في ضوء بعض التشريعات العربية ومنها قانون التجارة البحرية الأردني والمصري بالإضافة الى مشروع القانون البحري العراقي مقارنة بالاتفاقيات الدولية، توصلنا الى عدة نتائج تتمثل بما يلي:

- يعرف الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية (الحادث الفجائي الذي يصيب السفينة والبضائع والأرواح خلال الرحلة البحرية والناتج عن ظواهر بحرية أو غير بحرية).

(١) تقابلها نص المادة(٢٥٤) من مشروع القانون البحري العراقي والتي نصت على انه (على في حدود استطاعته ودون تعريض سفينته أو بحارتها أو المسافرين عليها لخطر جدي أن يقدم المساعدة لكل شخص يوجد بالبحر معرض الخطر الهلاك ولو كان من الأعداء).

- يشترط في الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية شروط عامة تتمثل بان يكون الخطر حقيقياً وجدياً، وان يكون ممكناً ومتوقفاً، أن يكون هناك رابطة بين الفعل الناشئ عن البحر والضرر الذي لحق بالبضائع أو الأرواح. واخيراً يجب أن لا يكون الخطر معلق على إرادة أحد.
 - يشترط في الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية شروط خاصة تتمثل في أن يكون الخطر واقعاً على سفينة بالمعنى القانوني لها، بالإضافة الى كون الخطر جسيماً يصعب تلافيه من قبل السفينة المغيثة.
 - تستحق مكافأة الإنقاذ لا بد أن تحقق النتيجة المفيدة من عمليات الإنقاذ بعد وقوع الخطر، ومن ثم فان شرط تحقيق النتيجة المفيدة يعد مبدأ أساسياً في التشريعات الدولية والوطنية على حد سواء.
 - تستوجب المكافأة للإنقاذ والمساعدة البحرية على الخطر الجسيم أي كان نوعه سواء كان ناتج من البحر مباشرة او كان الخطر لا يربطه بالبحر الا عنصر المكان.
- ومن كل ما تقدم من نتائج نقترح ما يأتي:
- ضرورة التمييز بين الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية وعنصر الخطر في عقد التأمين البحري، من حيث الشروط والخصائص والتطبيق.
 - ضرورة تضمين قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ قواعد قانونية تتعلق ببيان عنصر الخطر وشروطه وأحكامه لحين تشريع القانون البحري العراقي.
 - ضرورة تضمين التشريعات بيان المسؤولية التي يتحملها المنقذون ببند منفصل عن مخاطر المسؤولية .

المصادر :

أولاً: الكتب:

- ١- د. احمد بركات مصطفى، مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨.
- ٢- المعجم الوسيط، ط٢، ج١، دار الدعوى، تركيا، دون سنة نشر، ص٢٤٣
- ٣- د. بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١١.
- ٤- د. بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، ط١، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٩.
- ٥- جمال الدين محمد بن مكرم بن منظور الإفريقي المصري، لسان العرب، المجلد الخامس، دار صادر، بيروت، دون سنة نشر، ص١٠٠.
- ٦- د. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مكافأة الانقاذ البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٧.
- ٧- د. غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين، ط١، دار وائل للنشر، عمان، ٢٠١١.
- ٨- د. علاء عمر محمد، انتقال المخاطر في البيوع البحرية، ط١، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١٢.

- ٩- د. عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط١، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٩.
- ١٠- د. محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٦٦.
- ١١- د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨.
- ١٢- د. محمد شرعان، الخطر في عقد التأمين، ط١، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٤.
- ١٣- د. مصطفى طه، القانون البحري اللبناني، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٠.
- ١٤- د. مصطفى الجمال، دروس في القانون البحري، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، الإسكندرية، ١٩٦٨.

ثانياً: الرسائل والأطاريح :

- ١- عبد الباقي عنبر النعمة، مكافأة المساعدة والإنقاذ وفقاً لمشروع القانون البحري العراقي، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، ١٩٧٦.
- ٢- نعيمة بن موفق، عقد القطر البحري، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، ٢٠١٢.

ثالثاً: المقالات والأبحاث:

- ١- د. باسم محمد ملحم، الانحراف والعدول في النصوص القانونية النازمة للمساعدة والإنقاذ البحري، بحث منشور في مجلة دراسات، علوم الشريعة والقانون، تصدر عن عمادة البحث العلمي، الجامعة الأردنية، كلية الحقوق، المجلد ٤٣، الملحق ٤، ٢٠١٦.
- ٢- د. مؤيد جبار محمد، الضمانات الدولية والوطنية لمكافحة الجريمة البيئية، مجلة ميسان للدراسات القانونية المقارنة، المجلد ١، العدد ٣، ٢٠٢١.
- ٣- م. وجدان رحم خضير، دور المنظمات في حماية البيئة وفق القانون الدولي العام، مجلة ميسان للدراسات القانونية المقارنة، المجلد ١، العدد ٥، ٢٠٢١.

رابعاً: الاتفاقيات الدولية :

- ١- اتفاقية بروكسل الخاصة بالقواعد القانونية الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحري لعام ١٩١٠
- ٢- البروتوكول المعدل لاتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحري لعام ١٩٦٧
- ٣- اتفاقية لندن الخاصة بالمساعدة والإنقاذ لعام ١٩٨٩

خامساً: القوانين :

- ١- القانون البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠

٢- وقانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٣

٣- قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣ .

٤- مشروع القانون البحري العراقي

سادساً: المواقع الالكترونية:

وكالة إنباء (CNN) الإخبارية على الموقع الالكتروني الاتي :

<https://arabic.cnn.com>