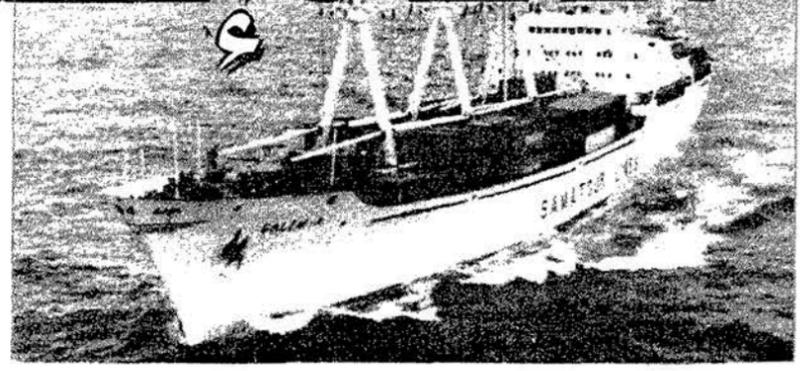
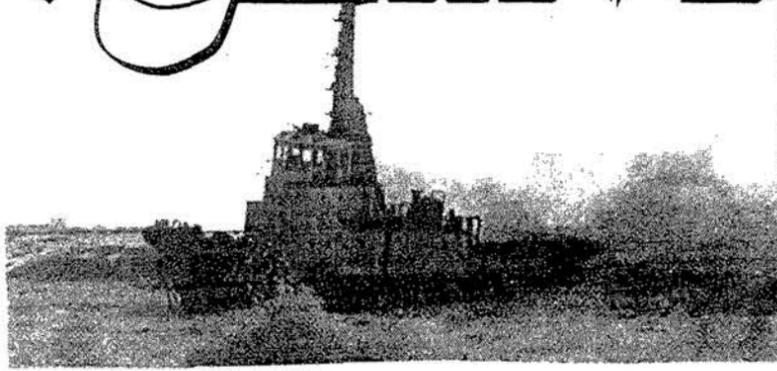


مكافأة إنقاذ السفن



قيمتها ٥٠% للتجارية

و ١٠٠% للركاب..

والأرواح بالاتفاق

دولارات، كانت ستتقاضاها أي سفينة سارعت لإنقاذ عبارته.

تحديد قيمة المكافأة

الدكتور محمد ترك، أستاذ القانون البحري، ومحكم دولي، وأحد المحققين في قضية العبارة سالم إكسبريس، التي غرقت عام ١٩٩١، يقول إن القانون البحري لا يلزم أي قبطان بالذهاب إلى عبارة أخرى لإنقاذها في حالة وجود خطر، فمثلاً إذا كان قيام إحدى سفن البضائع، بإنقاذ سفينة بضاعة أخرى، يهددها بالخطر، فمن حق القبطان رفض القيام بعملية الإنقاذ، وكذلك الأمر بالنسبة لسفن الركاب، وهذا في اعتقادي سبب رفض قبطان العبارة «سانت كاترين» الاستجابة إلي استغاثة العبارة

العبارات، بالاستجابة لإشارات الإنقاذ، أم أنها تقوم بذلك بدافع إنساني أو نفعي.. وهل قيمة المكافأة تختلف من سفن البضائع، عنها لسفن الركاب؟.. أسئلة مهمة نطرحها على المتخصصين.. فماذا قالوا؟

من الأقاويل التي تردت بقوة في الأيام الأخيرة، عقب غرق العبارة السلام ٩٨.. رفض الشركة المالكة للعبارة، السماح لقبطان العبارة السلام ٩٨، «سيد عمر» إرسال إشارات استغاثة للسفن المجاورة، نظراً لتكلفتها المادية العالية، الأمر الذي جاء علي حساب أرواح مئات من الأبرياء.

وإذا صح هذا الكلام، فإنه أكبر دليل علي إدانة المهندس ممدوح إسماعيل، صاحب شركة السلام للنقل البحري، لأن معني ذلك، أنه هانت عليه أرواح المئات من الأطفال والشباب والرجال، مقابل حفنة

أثار غرق العبارة السلام ٩٨.. قضية هامة، وهي مكافأة الإنقاذ، التي تتقاضاها السفن التي تشترك في عمليات إنقاذ، أي سفينة من الفرق.. والتي قد تصل إلي ١٠٠% من قيمة العبارة، الأمر الذي يجعل الشركات المالكة للعبارات تفكر ألف مرة قبل السماح للقبطان، بإرسال إشارات الاستغاثة وطلب الإنقاذ، في حالة ما تعرضت سفينة للغرق. ولكن.. هل القانون البحري، حدد هذه النسبة.. أم أنها تحدد وفقاً لرغبة الطرفين؟! وهل القانون يلزم

للإنقاذ.

وعن نصوص القانون البحري في هذا الشأن، تقول الدكتورة سميحة القليوبي، إن قانون التجارة البحرية، رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ينص في المادة «رقم ٣٠٤ فقرة ١» علي كل ربان أن يبادر بإنقاذ كل شخص يوجد في البحر، معرضاً لخطر الهلاك، ولو كان من الأعداء، وذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين معه لخطر أكيد، ويكون

مسئولاً إذا أهمل في تقديم هذه الخدمة.

الأرواح.. والبضائع

الدكتور رفعت رشاد، مساعد رئيس أكاديمية الملاحة البحرية، يؤكد أن قيمة مكافأة الإنقاذ تتحدد حسب نوع السفينة.. ففي حالة السفن التجارية، هناك نسبة محددة، تقدر بحوالي ٥٠٪، من قيمة السفينة، وأقل نسبة هي قيمة الضرر الواقع علي السفينة التي تقوم بالإنقاذ.. أما سفن الركاب فلها تقديرات مختلفة، لأن إنقاذ

الأرواح شيء آخر، كما أنه واجب علي الجميع، من الناحية القانونية والإنسانية. كما أن هناك شروطاً أخرى لاستحقاق مكافأة الإنقاذ، وهو نجاح

عملية الإنقاذ، وفقاً لمبدأ «No Cure..

No pay» مع العلم أن مكافأة الإنقاذ، تكون في الغالب علي إنقاذ السفينة، وليس إنقاذ الركاب، كما حدث في حالة العبارة «السلام ٩٥» حيث تم إنقاذ الركاب، ولم يتم إنقاذ السفينة، وبالتالي لم تتقاض السفينة المنقذة مكافأة مالية.

تحقيق:

جيهان موهوب

السلام ٩٨.

ويضيف أنه في حالة الظروف العادية، يجب علي جميع القباطين، الاستجابة إلى إشارات الاستغاثة،

وهنا يتم تطبيق نموذج «Load» للإنقاذ، والذي يقضي بوجود شروط معينة للإنقاذ، ومن أهمها حصول السفينة التي تقوم بعملية الإنقاذ علي مكافأة، قد تصل قيمتها إلى ١٠٠٪ من قيمة العبارة، ويتم تحديد هذه المكافأة، بناء علي الجهود الذي تبذله وقيمة السلعة التي تم إنقاذها،

والضرر الواقع علي السفينة القائمة بعملية الإنقاذ، والمجهود الذي يبذله طاقم السفينة، والخطر الذي يتعرض له، طبقاً لأحكام محكمة مجلس اللوردات في إنجلترا، والمعمول به في جميع أنحاء العالم.

مبدأ عام

الدكتورة سميحة القليوبي، أستاذة القانون التجاري، توضح أن القانون البحري، نظم مكافآت إنقاذ السفن والأرواح والبضائع، وهناك مبدأ عام، يقضي بقيام كل ربان سفينة، بإنقاذ

من يطلب مساعدته في البحر، ولا تزيد قيمة المكافأة علي قيمة السفينة أو البضائع، وبالنسبة للأشخاص فلهم تقدير مختلف، يتم الاتفاق عليه بين العبارة المنقذة، والشركة المالكة للعبارة الطالبة للإنقاذ.. ويجوز عدم دفع هذه المكافأة، في حالة واحدة، وهو إنقاذ رجل بسيط، لا يقدر علي

دفع هذه المكافأة، أما في حالة العبارات والسفن، فالمكافأة شرط