

جامعة 20 اوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



إنقاذ حطام السفينة في القانون البحري الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

من تقديم الطلبة:

- أحسن جاب الله هاني
- هادف أنيس

تحت إشراف:

- أ/ بوقرقور منال

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/ قنطار كوثر	أستاذ محاضر	رئيسا
أ/ بوقرقور منال	أستاذ مساعد	مشرفا
د/ مقيمح وسيلة	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة جوان 2023

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الشكر

كل الشكر لله عز وجل

فألف حمد وشكر على توفيقه لنا لإتمام هذا العمل بعد جهد كبير

فالحمد والشكر لك يا الله

نتقدم بالشكر لكل أساتذتنا في قسم الحقوق وعلى رأسهم الأستاذة المشرفة: بوقرقور منال، التي لم تبخل علينا من علمها ومعرفتها.

وإلى كل من ساهم في إعادتنا لإنجاز هذا البحث

شكرا جزيلا لكم على كل ما قدمتموه

وفقنا الله وإياكم لما يحبه ويرضاه من الخير والصلاح

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

اللهم صل وسلم على سيدنا محمد العربي أشرف البشر وشفيع الأمة الخيرة
نحمد الله كثيرا على نعمة العقل وفريضة العلم ثنائية القطب فوق أرض يحرسها
رجال قوامون نشكرهم على نعمة السلام والأمن

أهدي عملي هذا للأم الحنون ووالدي الراعي لي مند الطور الابتدائي.

وإهدائي لكل عائلتي الكريمة.

دون أن أنسى الأستاذة: بوقرقور منال، المشرفة على هذا العمل، والتي لم تبخل
علينا بالنصائح والإرشادات والمرافقة.

وإلى كل من ساهم من قريب أو بعيد في إنجاز هذا البحث

هاني

إهداء

أهدي هذا العمل إلى والدي ورفيق حياتي ودربي في الحياة

وإلى كل إخوتي فردا فردا

كما أتقدم بأخلص الكلمات والاهداءات إلى الأستاذة الفاضلة:

بوقرقور منال، على حسن معاملتها وإشرافها علينا.

إلى كل الأساتذة والأصدقاء والزملاء أتمنى لهم المزيد من النجاح

والتألق ووفقهم الله لما فيه الخير وأحسن.

وإلى كل من دعمني وشجعني في حياتي ومسيرتي الدراسية.

أنيس

قائمة المختصرات

1. ج: جزء
2. ط: طبعة
3. ج ر: الجريدة الرسمية
4. ص: الصفحة
5. ص ص: من الصفحة إلى الصفحة
6. ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري

مقدمة

مقدمة:

يعتبر البحر ثروة طبيعية ذات أهمية كبرى منذ القدم، وبرزت أكثر في وقتنا الحالي إذ تحتل المسطحات المائية نسبة الكبيرة من كوكب الأرض وذلك نظرا لنسبة المياه التي تغطي 70% من مساحتها، حيث قام الإنسان باستغلالها، ذلك من خلال وضع طرق تمكنه من التنقل من مكان إلى آخر بواسطة السفن البحرية.

ولقد سهلت عملية التنقل، ومن جهة أخرى سهلت عملية المبادلات التجارية بين الدول، أي أنها عادت بفائدة كبيرة حيث تنقل الملايين من البضائع كل سنة، مما أدى إلى إيجاد طريقة لتطوير التجارة العالمية،¹ وتحقيق أكبر عدد ممكن من الرحلات البحرية سنويا وهي زيادة في آلات الدفع بالمياه النفاثة.

للملاحة البحرية جانب ايجابي يتمثل في تسهيل المواصلات والنقل بالبضائع وتلبية حاجيك الناس، إلا أنها لها جانب سلبي وعند القيام بنا لتطوير الآلات الدفع بالسفينة مثل الآلات الدفع بالمياه النفاثة زادت كثافة حركة المرور البحري مما يزيد في احتمالات وقوع التصادم، حيث تعتبر الحوادث من أخطر التهديدات التي تصيب السفن من خلال ما ينتج عنها من خسائر مادية وبشرية وبيئية.

فهي تشكل خطراً على حياة الإنسان وبيئته يمكن أن تحدث تلوث كبير في البحار وبالتالي القضاء على الثروة حيوانية والنباتية.

في حالة وقوع حادث بحري بين سفينة وسفينة أخرى او جنوحها أو أي شيء أدى بالسفينة إلى غرقها، فتصيح السفينة غير قادرة على القيام بالملاحة البحرية، فتصبح عبارة عن حطام بحري.

¹ السفينة والحوادث البحرية - محمد أحمد النطاح ما ستثير علوم تحريه (سلامة السفن) رقم الإبداع 2003 تاريخ الأطروحة الشهر ابريل 2003، ص 12.

حيث يمكن للحطام أن يكون عائقا بالنسبة للسفن المارة، كما يمكن أن تتسبب في خسائر كبيرة نتيجة الارتطام السفينة به، وهذا سبب كافي من أجل القيام بإزالة هذا العائق لما يمكنه أن يخلف من خسائر، أو يمكنه أن يكون محل بحث لصائدي الكنوز، أو باحثي الآثار، خاصة السفن التي غرقت منذ زمن طويل، فأحيانا تكمن أهمية الحطام في كونه ذو أهمية تاريخية أو علمية أو ثقافية.

ولأن عدد حطام السفن في تزايد مستمر، مما دفع بالمنظمة البحرية إلى وضع قواعد أو بالأحرى دوافع من أجل معالجة هذه الظاهرة التي أصبحت تعج بها البحار والمحيطات وذلك من خلال الاتفاقيات الدولية منها اتفاقية نيروبي الخاصة بإزالة الحطام مقارنة بالتشريع الوطني.

وتكمن الأهمية من هذا البحث في تحديد الطرق والكيفيات التي وضعها المشرع الجزائري لإنقاذ حطام السفينة، وما إذا كانت هذه الآليات كافية لتحقيق هذا الغرض، خاصة وأن حطام السفينة من أهم مواضيع القانون البحري الجزائري.

وتعود أسباب اختيارنا لموضوع انقاذ حطام السفينة في القانون البحري الجزائري، أنه موضوع جديد، ولم يتم التطرق إلى معالجة مثل هذه المواضيع في دراسات سابقة، ومن جهة أخرى نعيش في ولاية ساحلية في شرق الجزائر فيها العديد من الشواطئ التي نجد فيها حطام السفن ومن أبرزها شاطئ (قرباز) الموجود في بلدية فلفلة.

ومن أهداف المتوجة من هذا البحث في أنها قمنا بتسليط الضوء على موضوع أليات انتقاد حطام السفن باعتباره موضوع لم يسبق تناوله من طرف طلبة الماستر، ومن أجل اثراء المكتبة بإضافة بحثية جديدة وفك الغموض المتعلق بهذا الموضوع البحثي.

ومن بين الصعوبات التي واجهتنا أثناء إنجاز هذا الموضوع البحثي هي ندرة المراجع وعدم توفر المراجع باللغة العربية وافتقار مكتباتنا إليها خاصة الحديثة منها.

ونظرا لما يترتب عليه حطام السفن من أضرار على البيئة البحرية من تلوث وكذا إعاقة حركة الملاحة البحرية، ارتأى المشرع الجزائري ضرورة إيجاد آليات لإزالة هذا الحطام. فالإشكال الذي يمكن طرحه هو:

• كيف نظم المشرع الجزائري أحكام انقراض حطام السفن؟

وينبثق عنه عدة أسئلة فرعية هي:

• وما هي دوافع انقراض حطام السفن؟

• وفيما تتمثل الإجراءات المتبعة لانقراض حطام السفن؟

ولقد تم اعتماد المنهج الوصفي لتبان المفاهيم المتعلقة بموضوع الدراسة المتمثل في إنقراض حطام السفينة في القانون البحري الجزائري، وكذا المنهج التحليلي الذي يقوم على تحليلنا للنصوص القانونية الملمة بموضوع بحثنا، ولقد قمنا بتقسيم هذا الموضوع إلى فصلين:

الفصل الأول بعنوان: دوافع إنقراض حطام السفينة، والذي قسم إلى مبحثين وهما: المبحث الأول: ماهية حطام السفن، والمبحث الثاني: دوافع إزالة حطام السفن، والفصل الثاني بعنوان: الإجراءات القانونية لإنقراض حطام السفن، والذي بدوره قسم إلى مبحثين وهما: المبحث الأول: النظام القانوني في انقراض حطام السفن في القانون الجزائري، والمبحث الثاني: الإجراءات المتبعة في انقراض السفن.

الفصل الأول:
دوافع إنقاذ حطام السفن

تمهيد:

إن اكتشاف حطام السفن في البحر أو في الساحل يستوجب ويلزم الدولة إنقاذه ورفعته لأنه ليس في بيئته الطبيعة، وعلى غرار كل البلدان تعرف الجزائر هذا المشكل، وعليه سندرس هذا العمل في مبحثين الأول بعنوان: ماهية حطام السفن، والثاني بعنوان أسباب إزالة وإنقاذ حطام السفن.

المبحث الأول: ماهية حطام السفن

قبل البدء في تعريف أو المفهوم الشامل لحطام السفينة، سوف نعرف الحطام البحري فهو كل شيء يعثر عليه على شواطئ الدولة أو مياهها الداخلية أو الإقليمية من بقايا السفن وحمولتها، كما حضي هذا النوع من الحطام بحماية قانونية منذ القدم من أجل حقوق الملكية وكان ذلك سنة 1928 عندما قرر مجمع القانون الدولي في ستوكهولم أن السلطات المحلية الدولية يجب عليها أن تساعد السفن الأجنبية الغارقة في شواطئها، وأن تحترم الملكية الخاصة، وعليها أن تخطر القنصل الذي تتبعه السفينة "حطام" وتمد له العون، كما وضعت قواعد خاصة بالحطام من أجل حماية حقوق الملكية.¹

إن الحديث عن حطام السفن يستدعي بالضرورة التطرق إلى السفينة على اعتبارها الوسيلة المستخدمة من طرف الإنسان في البحر ونقله من خلالها للبضائع والركاب، ونظرا لمواجهتها لمخاطر البحر، أثناء ممارستها للملاحة فإنه من الممكن أن تصبح حطاما نتيجة لتعرضها لحادث بحري.²

وستحدث عن ذلك في مطلبين، الأول بعنوان مفهوم حطام السفن، والمطلب الثاني بعنوان المسؤولية في حطام السفن.

المطلب الأول: مفهوم حطام السفن

مصطلح حطام السفن يستخدم يوصف بقايا السفن التي غالبا ما تكون قد غرقت أو تعرضت لأضرار شديدة ولم يتم إصلاحها كما أن لحطام السفن شروط وأنواع هو سندرس

¹ لريبي مكي " الحطام البحري وفقا للتشريع الجزائري ومعاهدة نيروبي لسنة 2007، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير في القانون البحري والنشاطات المينائية، جامعة وهران، 2013/2012، ص 11.

² لريبي مكي، المرجع نفسه، ص 21.

هذا المطالب في ثلاثة فروع، الأول بعنوان تعريف حطام السفن والفرع الثانية بعنوان شروط حطام السفن والأخير بعنوان أنواع حطام السفن:

الفرع الأول: تعريف حطام السفن

وكما سبق القول أنه قبل التطرق لتعريف حطام السفينة، يجب التطرق إلى تعريف السفينة بحد ذاتها فقد عرفت المادة 13 من ق.ب.ج¹ السفينة على أنها: "تعتبر سفينة إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

وبهذا تكون المادة قد تطرقت إلى المعايير التي من خلالها يتم اعتبار الآلية البحرية العائمة "سفينة"، (أمر 76 - 80) متمم لقانون 98-05 وقانون 10 - 04، أي بمفهوم المخالفة إذا انتمت هذه المعايير يسقط عنها وصف السفينة ومعيار القدرة على الملاحة البحرية، يعتبر معيار جوهرى في هذه الأخيرة، وبفقدائها إياه تفقد صفتها لكونها أصبحت غير قادرة على مواجهة مخاطر البحر، فتصبح حطاما، مما يؤدي إلى تركها من طرف طاقمها بصفة نهائية، ولكن بالرجوع إلى مواد ق.ب.ج يمكن القول أن حطام السفينة هو كل عمارة بحرية أو الية كانت لها صفة السفينة سابقا والتي فقدت أهليتها في مواجهة خطر² البحر وتم تركها من طرف طاقمها دون نية الرجوع إليها.

أولا: التعريف القانوني

لم يعرف المشرع الجزائري حطام السفن بل اكتفى بتعداد أنواع الحطام وشروطه في المادة 358 من ق.ب.ج حيث جاء فيها ما يلي:

¹ أمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري المؤرخ في 29 شوال عام 1936 الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976 الجريدة الرسمية الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 29، الصادرة تاريخ 10/04/1977، المعدل والمتمم بقانون 98-05 والقانون 10-04.

² A-H. Mesnard, J. P. Beurier, Y. Tassel, P. Chaumette, Ph. J. Hesse, R. Rezenthel droit maritime, droit du littoral, droit portuaire, Juris service, Tome II, 1995, p.226.

"بعد حطاما بموجب هذا القانون:

أ. السفن والأجهزة أو المنشآت العائمة التي لم تعد حراستها أو مراقبتها جارية وكذا حمولتها ومؤونتها.

ب. الآلات وعتاد أو الات الرسو والسلاسل وعتاد الصيد البحري المهملة وشظايا السفن والطائرات.

ج. الأشياء التي رميت بالبحر أو سقطت فيه لاسيما تلك ذات الطابع الثقافي أو التاريخي التي فقدها المالك أو تخلى عنها والتي كانت إما جانحة في شاطئ البحر أو عثر عليها فوق الماء، أو مستخرجة من أعماق مياه البحر التابعة للسيادة الوطنية أو القضاء الوطني، أو وجدت طافية فوق الماء، أو أخرجت من أعماق أعالي البحار وأعيدت إلى المياه الإقليمية أو إلى الشاطئ.¹

ونلاحظ من استقراء المادة المذكورة أعلاه، أن المشرع الجزائري في تحديده.

لحطام السفن، أدرج السفينة وبقاياها وأدرج أنها، توابع السفينة الى جانب بقايا الطائرات الموجودة في البحر على غرار تعريفه للسفينة الذي كان محصورا في آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، كما تناول الحطام في القسم الرابع من الباب الأول تحت عنوان "إنقاذ حطام السفن" لكن بالرجوع الى هذه المواد، نجدها تتحدث عن الحطام البحري بمختلف أنواعه بما فيه حطام السفن.

- قد عرفت اتفاقية نيروبي للحطام، في فقرتها الرابعة من المادة الأولى على أن الحطام: بعد حادث بحري ويعني ذلك:

- سفينة غارقة أو عائمة.

- أو أي جزء من السفينة الجانحة أو الغارقة، بما فيه كل شيء وجد على متنها.

¹ العربي بكوكعبان، الوافي في القانون البحري، دط، دار هومه للنشر والتوزيع، الجزائر، 2020، ص ص150-151.

- السفينة التي على وشك أو انتظار غرقها، أو جنوحها، إذا لم تتخذ المقاييس الفعالة لمساعدتها أو آلة ممتلكات، في حالة خطر.¹

ثانيا: التعريف الفقهي

إن الفقيه الفرنسي Emmanuelle du partin قد عرف حطام السفن بقوله:

" تصبح السفينة حطاما بحريا عندما تتم مغادرتها أو هجرها من طرف طاقمها في حالة عدم القابلية أو القدرة على الملاحة أو إذا تم تركها طواعية من طرف مالكيها، مع نية التخلي عنها، لأول شخص يصادفها.²

الفرع الثاني: شروط حطام السفينة

لمعرفة شروط اعتبار السفينة حطاما لابد من توفر الشروط التالية:

أولاً: أن يكون الحطام عبارة عن سفينة قبل غرقها أو جنوحها

معنى ذلك الحطام قبل أن يصبح كما هو عليه كان في بداية الأمر عبارة عن سفينة قابلة للملاحة كما عرفها المشرع الجزائري في المادة 13 من ق.ب.ج التي تطرقنا لها سابقا، والسفينة تعني كل عمارة أو آلية عائمة، مهما كانت طبيعتها، والتي تكون قادرة على ممارسة الملاحة في عرض البحر، ومعنى ذلك أن هذا الحطام كان قبل الحادث البحري،³ مهما كان نوعه غرق جنوح، عبارة عن سفينة بالمفهوم الذي سبق شرحه.

وتعرض لهذا الشرط المشرع الجزائري في المادة 358 من ق.ب.ج بنصه: "تعد

حطاما بموجب هذا القانون كل سفينة أولية عائمة أو منشأة عائمة وحمولتها وكذلك بقاياها

¹ Article 1 Alinéa 4, Convention. Nairobi 2007, P. 2.

² Emmanuelle du pontavice, Op. Cit, P. 68.

³ يعرف الحادث البحري حسب المادة الأولى الفقرة الثالثة من الاتفاقية إزالة الحطام المحررة بنيروبي في 2007/15/18 بأنه: "تصادم السفن، أو شحطها، أو حادث ملاحى آخر، حدث على متن السفينة أو خارجها ينجم عنه ضرر مادي أو تهديد بضرر مادي وشيك بالسفينة أو بضائعها".

وبصفة عامة كل مال يوجد لعدة أغراض في الوسط البحري والتي فقد مالها حيازتها حيث جنحت على الساحل البحري أو وجدت عائمة أو انتشلت من قعر البحر وتم جلبها إلى الأملاك العمومية البحرية".

ثانياً: ترك السفينة من طرف طاقمها

ويقصد به التخلي عن الشيء بإرادة المالك أو الحائز والترك ك يتعلق بمالك السفينة لأنه لا يرتبط بإرادة المالك ، في فقد حقوقه على هاته المنشأة أو العمارة الحرية وإنما هو تخلي الريان،¹ أو الطاقم المنشأة عنها دون نية الرجوع إليها، نتيجة تعرضها لحادث بحري ومن هنا، يظهر اختلاف حطام السفينة عن الحطام البري، فالترك في الحطام البحري عادة ما يكون من الريان، والطاقم وليس المالك نتيجة خطر وشيك الوقوع مع عدم تأمين الحراسة والمراقبة للعمارة البحرية المتروكة،² أي أن الترك عنصر أساسي في التأثير على طبيعة السفينة ومفاده، مغادرة الطاقم السفينة وعدم تأمين حراستها من طرف أي شخص، وهذا هو المعيار الذي يميز السفينة ، عن الحطام البحري، بالإضافة الى توافر الشرطان المتبقيان وهذا الشرط يتحقق بترك السفينة ومغادرة لما قمها دون نية الرجوع إليها، ولا يكون هناك ترك إذا توافرت إحدى هاته الحالات:

- الطاقم كله أو جزء منه بقي على متن السفينة
- الطاقم غادر السفينة ولكن في نيته العودة إليها.
- الطاقم غادر السفينة ولكن المالك لم يغادرها وبقي على متنها.

¹ وتجدر الإشارة أن هذا المبدأ أوردته المشرع في المادة 358 من قانون 05/98 والتي عدلت المادة 358 من قانون 80/76 والتي تكلمت آنذاك عن فقد الحيازة وليس عن الترك، وهذا ما نص عليه المشرع الفرنسي في الفقرة الثالثة من المادة الأولى من مرسوم 61- 1547 المؤرخ في 26 /12 /1961 والمحدد لنظام الحطام البحري.

² لريبي مكي " الحطام البحري وفقاً للتشريع الجزائري ومعاهدة نيروبي لسنة 2007، مرجع سابق، ص 18.

وبصفة عامة نقول إن هذا الشرط لا يتوفر إلا إذا بقيت السفينة محروسة، أو مراقبة من طرف شخص أو عدة أشخاص، سواء على متنها أو من على منشأة قريبة أو من على اليابسة، والترك بصفة عامة لا يتحدد بعملية مغادرة السفينة وعدم تأمين حراستها، أو مراقبتها من طرف أي شخص، فيجب أن يغادرها كامل الطاقم ولا يبقى اية فرد منه على متن السفينة ويكتشف ذلك من خلل نص المادة 358 من ق.ب.ج السابقة الذكر جاء فيها: "... التي لم تعد حراستها أو مراقبتها جارية....". وينطبق ذلك على الحطام البحري بصفة عامة.

ويجب أن يكون ترك السفينة أو التخلي عنها من طرف الريان والطاقم دافعه خطر وشيك الوقوع لاما إذا تم ذلك دون وجود أي خطر، محقق بدافع التهرب من السلطات المختصة، خاصة مصالح حراس الشواطئ، أو مصالح الجمارك، وعادة ما يتم ذلك من طرف عصابات التهريب، أو المتاجرة في الممنوعات، فتتم مغادرة السفينة. من طرف طاقمها، ومالكها بهدف الهروب من العقاب، وهنا السفينة قادرة على الملاحة ولكن بصفة إرادية طوعية، تمت مغادرة طاقمها ومالكها لها فهنا لم يعتبرها المشرع حطاما بحرية.

وهذه الصورة نادرة الوقوع أين يتم التخلي عن السفينة، ومغادرتها بإرادة المالك وبطوعه إلا في حالات التهرب من المسؤولية، من قبل الخارجين عن القانون وعصابات التهريب للهروب من المساءلة الجزائية.¹

¹ لريبي مكي، مرجع سابق، ص ص 24 - 25.

ثالثاً: عدم قابلية السفينة الملاحية أو عدم قدرتها على ذلك

هذا الشرط¹ مستمد من الأمل: من بنود اتفاقية بروكسل لسنة 1910 والخاصة بالإنقاذ والإسعاف البحريين،² التي تنص على أنه لا تطبق قواعدها الخاصة، الى على السفن في حالة خطر وليس على الأشياء العائمة، والتي فقدت قدرتها على الملاحية، أما القانون البحري الجزائري، لم يستعمل مصطلح إنقاذ إلا للحطام البحري فقط،³ ويمكن للحطام البحري خاصة حطام السفينة وبعد إجراء عملية صيانة أو ادخال اصلاحات وتعديلات، ان يعود الى الحالة التي كانت عليها سابقا، وهي القدرة على الملاحية، والعبرة هنا بيوم او وقت اكتشاف الحطام وانقاذه وليس بعد مرور مدة زمنية، فلإعطاء وصف الحطام يجب التأكد من عدم قدرة السفينة المنقذة على الملاحية وقت اكتشافها وانقاذه وليس بعد مرور مدة زمنية، والاعتماد على معيار عدم القابلية للملاحية يكون وقت اكتشاف الحطام وانقاذه، فاذا كانت السفينة في حالة لا يمكن معها استعادة، قدرتها على الملاحية في ذلك الوقت فإنها تعتبر حطاما بغض النظر عما ستؤول اليه بعد مدة من الزمن.

¹ بمفهوم المخالفة تعرف القابلية الملاحية أو القدرة على الملاحية بأنها: مجموعة المواصفات، والإمكانات الملاحية والتجارية، والتي تسمح للسفينة بتأمين القيام بمهامها.

La navigabilité est l'ensemble des qualités nautiques et commerciales qui permettent au navire d'assurer le service auquel il est promis" -voir Katell OILLEAU- le crédit tire du navire op-cit, p 48.

² أنظر الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالإسعاف والانتقاد البحريين الموقعة ببروكسل 1910/09/23 والتي انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 64-70 المؤرخ في 1964/03/02. والمعدلة بروتوكول 1967/05/27.

³ وقد أورده المشرع الجزائري في قانون 05/98 المتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم في الفصل الرابع الخاص بالحوادث البحرية وخص الإسعاف البحري، في القسم الثالث بالمواد من 332 إلى 357، وتكلم عن إنقاذ حطام السفن في المواد من 358 إلى 383 منه.

وذلك ما جاء على لسان العميد (Ripert)¹ في قوله " السفينة التي وجدت في عرض البحر متروكة من طرف طاقمها، ولكن في حالة قدرة على الملاحة، بحيث تستطيع مواصلة رحلتها سواء بوسائلها الذاتية او عن طريق قطرها لا تشكل حطاما"
وتجدي الإشارة الى ان اهمية تحديد ما إذا كان الشيء المنقذ سفينة او حطام من خلال الاثار المترتبة على ذلك، خاصة في الحقوق المقررة لمنقذي الحطام، والمالك والدولة.

وبهذا يمكن القول ان حطام السفينة، هو سفينة اصبحت غير قادرة على الملاحة والعبرة بوقت عملية الإنقاذ، في تحديد عدم القدرة او الصلاحية للملاحة، بالإضافة الى مغادرة طاقمها لها، فالسفينة التي تكون غير قادرة على الملاحة، والتي لم يغادرها طاقمها لا يمكن اعتبارها حطاما بحريا.

وان اي حطام سفينة، وجدت في عرض البحر، قد غادرها طاقمها، او عمارة غارقة في البحر، أو عمارة بحرية جانحة على شاطئ بعد ان غادرها طاقمها، فإن حالة عدم القابلية او القدرة على الملاحة، ليست العنصر الوحيد او الشرط الوحيد لكي تصبح السفينة او العمارة البحرية حطاما، فالخاصية الالهة او العنصر الضروري هو الترك بمغادرة الطاقم السفينة دون نية العودة إليها.

وهذا للشرط لم يتكلم عنه المشرع الجزائري في القانون البحري الجزائري وإنما أورده المشرع الفرنسي في مرسوم 61 - 1547 المؤرخ في 1961/12/26 والمحدد للنظام القانوني للحطام البحري، واستعمال مصطلح "innavigatbilité" ثم استعمل مصطلح "non-

¹ لريبي مكي " الحطام البحري وفقا للتشريع الجزائري ومعاهدة نيروبي لسنة 2007، مرجع سابق، ص20.

”flattabilité“ في مرسوم 78-847 المؤرخ في 3 أوت 1978 المعدل والمتمم لمرسوم 61-1547 والمنظم للحطام البحري”.¹

الفرع الثالث: أنواع حطام السفينة

الأصل أن حطام السفن، يقصد به وفق لتعريف السفينة الذي جاء في المادة 13 قانون بحري جزائري سابقة الذكر، لكن بالرجوع إلى المادة 358 الفقرة (أ) و(ب) و(ج) من ق.ب.ج فهناك، للأليات والأجهزة ومنشأة عائمة، أخذت حكم للسفينة ويطبق عليها أحكام حطام السفينة وهو نفس ما جاء في التشريع الفرنسي واتفاقية نيروبي، وبالرجوع إلى حطام السفينة ومتى تعتبر كذلك إذا فقدت معيار عدم القابلية، أو عدم القدرة على ممارستها للملاحة البحرية أي عدم قيامها بالغرض الذي وجدي من أجله، وسنتطرق لهاته الأنواع في:

أولاً: السفن أو المنشآت العائمة أو الأجهزة

سبق لنا الإشارة، متى تصبح السفينة حطاماً، وذلك بعد فقدانها لمعيار عدم القابلية أو القدرة، على ممارسة الملاحة البحرية، وتصبح غير قادرة على القيام بالغرض الذي وجدت من أجله ولا تعتبر حطاماً، إلا إذا تخلى عنها مالكها أو هذا الأخير والطاقم معاولاً يمكن اصلاحها، أي إعادتها لحالتها الأصلية.²

نفس حكم حطام السفن ينطبق على باقي الأجهزة والمنشآت العائمة، وذلك ما نستخلصه من نص المادة 358 الفقرة أ/ب/ج من ق.ب.ج سابقة الذكر: "تعد حطاماً بموجب هذا القانون السفن، والأجهزة أو المنشآت العائمة التي لم تعد حراستها أو مراقبتها جارية".

¹ Décret n° 61- 1547 du 26 décembre 1961 décret fixant le régime des épaves. Maritimes JORF 13 aout 1978 modifié par décret. 91. 1226 de Aout 19783. 847-78 modifie part décret - 1991-12 : 05art, 20 JORF 7décembre 1991.

² فاطمية سماعيل المعالجة القانونية لنظام السفن وفق اتفاقية نيروبي والقوانين الوطنية (الجزائري الفرنسي) مجلة الدراسات القانونية المقارنة المجلد 06، العدد 02، 2020، ص 1285.

إذا يجب توافر المعيارين الأساسيين اللذان يتمثلان في الترك وعدم القابلية للملاحة وهذا ما اعتمدهما المشرع الجزائري وقبله المشرع الفرنسي في المرسوم المؤرخ في 1961/12/26 فإذا توفر المعيارين السابقين في سفينة أو منشأة عائمة،¹ فإنها تصبح حطاما بحريا وتدخل في حطام السفن، والترك لا يتوفر إلى إذا تحقق ذلك من طرف مالك العمارة البحرية، وليس وطرف الطاقم دون المالك، ولا يمكن اعتبار العمارة البحرية، حطاما إلا إذا غادرها طاقمها ومالكها.

اما حالة عدم القابلية للملاحة فلا يمكن التصريح، بها إلا إذا كانت الخسائر لحقت العمارة البحرية لا يمكن املاحها، أو كانت تكاليف إصلاحها ما تفوق قيمتها.

وينطبق في هذه الحالة على السفن كما ورد تعريفها في مختلف التشريعات، الأجهزة والمنشآت العائمة الأخرى، هو الحركة والثبات، بالإضافة إلى الشكل الهندسي الذي تطلبه المنشآت العائمة،² فكل سفينة هي منشأة عائمة، إلا أنه لا يمكن القول أن كل منشأة عائمة هي سفينة، فمعيار الحركة والقدرة على الملاحة هو المعيار المعتمد هنا.

ثانيا: القوارب:

وهي التي تكون إما تابعة السفينة، لقوارب النجدة، أو تكون مستقلة عنها، وتم التخلي عنها في عرض البحر، يمكن اعتبارها كحطام بحري حتى ولو تركت في حالة يمكن لها معها القدرة على الملاحة.³

¹ وقد أوردت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر عن الغرفة المدنية بتاريخ 1844/02/20 تعريف العبارات البحرية كما يلي:

Il faut entendre par bâtiment de mer, quelles que soient leurs dimensions et dénominations tous ceux qui, avec un armement et un équipage qui bar son propre, accomplissement, an service spécial et suffisent à une industrie particulière » René Rodiere- droit maritime sixième édition-P 29.

² لريبي مكي " الحطام البحري وفقا للتشريع الجزائري ومعاودة نيروبي لسنة 2007، مرجع سابق، ص20.

³ لريبي مكي " الحطام البحري وفقا للتشريع الجزائري ومعاودة نيروبي لسنة 2007، مرجع سابق، ص21.

ثالثا: توابع السفينة

ويمكن توضيح توابع السفينة من المادة 358 بفقراتها (أ، ب، ج) من ق.ب.ج على أنها:

- الآلات والعتاد، التي تم التخلي عنها في البحر.
- الات الرسو والسلاسل، التي تمت إزالتها من السفن.
- عتاد الصيد البحري المهملة، وشظايا السفن والطائرات.
- السلع والأشياء التي ألقيت في البحر أو رميت فيه، من أجل تخفيف وزن السفينة.
- وتجدر الإشارة إلى أن هاته الأشياء بعدما يتم التخلي عنها، تكون بعدد الحديث عن الحطام بحري، مستقل، على اعتبار أنه في أغلب الأحيان لا يمكن تحديد تقيته لأية سفينة أو الية عائمة.¹

المطلب الثاني: المسؤولية في حطام السفن

فلقد قدر العلماء الأمريكيين، أنه في خلال الألفين سنة الأخيرة، تحولت أكثر من مليون سفينة إلى حطام بحري، وهذا ما يعادل، وجود حطام سفينة في كل 14 ميل بحري من المساحة المغطاة بالماء على سطح الكرة الأرضية.²

ويلعب العامل البشري الدور الأكبر في تحقيق ملاحاة أمنة من أجل تفادي حدوث. الكوارث البحرية، وذلك عن طريق الالتزام بمعايير الامن والسلامة على ظهر السفن من جهة، واحترام القوانين المتعلقة بالسلامة الملاحية بالإضافة إلى العامل البشري، فإن التزام السفن بتحقيق معايير الأمن والسلامة،³ ومطابقتها لهذه المعايير، له جانب في تحقيق

¹ Clotilde Mattei- les épaves maritimes en droit français-contre de droit maritime et des transport, Année, 1998/1999, p 06.

² Benzamia Ziane - Hammadi Med « le régime juridique des épaves maritime. Mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention du diplôme ingénieur d'état en sciences de la navigation- institut supérieure maritime Bou-Smail, promotion juin 1997, p15.

³ Robert Rezenthel, le régime des épaves maritime, P.M.F 679 mars ,2007p19.

ملاحة آمنة ، وعدم الالتزام بهذه القواعد، يترتب عنه نتيجة وقيمة، يمكن أن تؤدي إلى هلاك السفينة بحمولتها أو حتى هلاك الأشخاص الموجودين على متنها وهذا ما يولد مسؤولية على عاتق الأشخاص المتسببين في ذلك، طبقا للتشريعات المعمول بها وسنوضح الأشخاص المسؤولين عن حطام السفن في ثلاثة فروع، الفرع الأول بعنوان أخطاء المجهز والفرع الثاني أخطاء الريان وأفراد الطاقم، والفرع الثالث: أخطاء الريان وأفراد الطاقم.

الفرع الأول: أخطاء المجهز

طبقا لنص المادة 1572¹ من ق.ب.ج، فإن كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة، على اسمه إما بصفته مالكا أو أي صفة أخرى تخوله الحق لاستعمال السفينة. فإذا قام مالك السفينة بتجهيزها يعرف بالمالك المجهز، أما إذا قام بتأجيرها إلى شخص آخر وجهازها هذا الأخير فيعرف حينئذ بالمستأجر المجهز.

والمجهز على النحو مسؤول عن إجراء الصيانة اللازمة للسفينة وجعلها صالحة الملاحة وتزويدها بطاقم كاف ومؤهل، وبكافة الأجهزة الملاحية التي تتطلبها القوانين واللوائح، وأي إهمال من القيام بهذه المسؤوليات تجعل المجهز مسؤول إذا نتج عن هذا الإهمال تعرض السفينة لحادث بحري.

وطبقا لنص المادة 577² من ق.ب.ج فإن المجهز مسؤول عن أعماله وأعمال وكلائه في البر والبحر، الذين يساعدهونه في استغلال السفينة، وفقا لأحكام الشريعة العامة ماعد احالة تحديد المسؤولية المذكورة في المواد من 93 إلى 115 من ق.ب.ج، فقد يكون

¹ تنص المادة 542 من القانون البحري الجزائري على: "يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة

على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناء على مقات أخرة تحول الحق باستعمال السفينة"

² تنص المادة 579 من القانون البحري الجزائري على: "يكون المجهز مسؤول عن أعماله وأعمال وكلائه في البر والبحر، الذين يساعدهونه في استغلال السفينة أو السفن وفقا لأحكام القانون العام ما عدا حالة تحديد المسؤولية المذكورة في المواد من 33 إلى 115 من هذا الأمر."

الضرر ناشئا عن خطأ المجهز الشخصي، كأن يستخدم في الملاحة سفينة غير صالحة لذلك لنقص في التجهيز أو المعدات أو الخرائط البحرية أو المطبوعات البحرية الأخرى أو بسبب العيوب الخفية التي يعملها المالك، والتي تؤدي إلى تعرض السفينة إلى حادث بحري، وفي منظور القضاء الفرنسي فإن المجهز في حالة هذه الحالة أي حالة العيوب الخفية، يكون غير مسؤول على أساس أن السفينة الحديثة كثيرة التعقيد ويستحيل معرفة عيوبها الفنية إذا كان الضرر ناشئا عن القوة القاهرة.¹

الفرع الثاني: أخطاء الربان وأفراد الطاقم

تنص المادة 580 من ق.ب.ج على أنه، يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانونا، وتضيف المادة 581² من نفس القانون أيضا على أنه يقع على عاتقه مهمة قيادة السفينة المدارة الرحلة البحرية المقررة، فأربان مسؤول مسؤولية عقدية تبعا للعقل الذي يربطه بالمالك أو المجهز، ومسؤول مسؤولية تقصيرية تجاه الغير الأضرار التي يمكن أن يسببها لهم في إطار إشرافه على قيادة السفينة.³

وتتطلب القواعد العملية ومبادئ وأصول الفن البحري السليم والتي أساسها العادات والأعراف البحرية القديمة من الربان للقيام بالعديد من الواجبات والالتزامات، فعليه التأكد من وجود المطبوعات البحرية المختلفة التي تخص الرحلة مع التحضير الجيد لها، مثلا يجب أن تكون جاهرة ومصححة طبقا للتصميمات الحديثة والجديدة.

¹ محمد عبد الفتاح، ترك التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، طبعة 2003، ص 161.

² وتنص المادة 581 من القانون السري الجزائري على أنه: "يتعين على ربان السفينة أن يكون على متنها طيلة رحلتها، وأن يمارس شخصيا قيادة السفينة ماعدا الحالات التي ينزل فيها من السفينة في الموانئ لأغراض المصلحة أو لأغراض أخرى مقبولة اعتياديا"

³ Bière ANGGELLI et Yves Moretti - cour de droit maritime-informer 2008, f.

كما تقع على عاتق الريان أن ينفذ المنظمة والمتر فلا يسريا بالسفينة في اتجاهات قريبة من الساحل، كما عليه أن يستخدم الرادار وعليه عموما الإلمام بكافة المعلومات العامة بالسفينة خاصة قدرتها للقيام بالمناورات، ويقع على ربانة السنن الالتزام بالقواعد التي تضعها السلطات المحلية لمناطق استقبال السفن، والالتزام بقواعد السلامة والأمن داخل الموانئ.

أما عن الأخطاء التي يرتكبها أفراد الطاقم فإن الكثير من الحوادث يرجع سببها.

إلى الإرهاق نتيجة العمل لمدة طويلة وبصفة متصلة وفقدان النوم، وظروف العمل بالبحر، وعبئ العمل وكذا الاجهاد الكبير، وطول مدة الخدمة على ظهر السفينة، وأخيرا استهلاك القصور والمواد المخدرة وقد قامت الاتفاقية الدولية السلامة الأرواح في البحار بعلاج مشكلة إرهاق الطاقم وذلك بإدخال إجرائيين هما: تقرير حد أدنى للتطبيق الأمني وكذا وضع قواعد لإدارة السلامة البحرية.

الفرع الثالث: أخطاء المرشد

فالمرشد هو شخص، ذو خبرة كبيرة بشؤون الملاحة الأمانة، عند الدخول إلى الميناء أو الخروج منه، وخلال الأنهار والقنوات الملاحية المختلفة، وهو على علم ودراية بالميناء وعوائقه ومسالكه، والإرشاد قد يكون إجباريا او اختياريا،¹ يلتزم المرشد بأن يكرس خبرته

¹ تنص المادة 172 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم على " الإرشاد اجباري لكل السفن الجزائرية والأجنبية، باستثناء السفن المذكورة في المادة 178 من هذا القانون وذلك في الحدود الإدارية لكل ميناء ".

لخدمة السفينة التي تقوم بإرشادها مع تزويد الريان بالمعلومات والإرشادات عن مسالك الميناء وخطوط السير الواجب إتباعها، عند دخول السفينة أو خروجها من منطقة الإرشاد وعليه أن يؤدي عمله بعناية وإتقان، فالسفينة تبحر تحت قيادة الريان ونصائح المرشد ووجود هذا الأخير يحجب المسؤولية عن الريان.

المبحث الثاني: دوافع إزالة حطام السفن

إن الحطام الذي يتشكل إثر تحطم سفينة في عرض البحر، يخلف مخاطر كبيرة على حياة الإنسان، وأيضاً على حسن سير حركة الملاحة البحرية، حيث يمكن أن يلحق ضرراً بالبيئة البحرية ومن خلال تأثيرها على الملاحة والبيئة، دفع هذا الوضع للتفكير في وضع تنظيم لنهاية الحطام.¹

سنقوم بتقسيم هذا المبحث الى مطلبين، الأول بعنوان اسباب انقاد حطام السفن والثاني بعنوان خطر الحطام على الملاحة البحرية والبيئة البحرية.

المطلب الأول: اسباب انقاد حطام السفن

بمجرد اكتشاف الحطام البحري لابد من البدء في الإنقاذ ورفع هذا الحطام.

وليتيم عملية الإنقاذ نجد عدة اسباب ودوافع، قمنا باكتشافها من خلال نصوص القانون البحري والمتعلقة بالحطام البحري الجزائري، وسنتناولها في ثلاث نقاط اساسية في الفرع الأول بعنوان خطورة الحطام على أمن الملاحة البحرية، والفرع الثاني بعنوان الأهمية الأثرية وتاريخية للحطام والفرع الثالث بعنوان القيمة المالية للحطام.

الفرع الأول: خطورة الحطام على أمن الملاحة البحرية

إن سلامة وأمن الملاحة البحرية، يعتبر من أهم الخدمات المينائية من أجل ضمان السير الحسن للملاحة، وسلامة السفن من كافة الأخطار.

إن الحطام البحري يعتبر رمزا لخطورة البحر، بحيث تكمن خطورته في إمكانية احداث أو تصادمات بحرية بين السفن والحطام، وهذا ما يؤدي إلى أعاقه الملاحة البحرية، وإحداث أضرار كبيرة تلحق بالسفينة التي وقع لها التصادم.

¹ المواد 358 الى 383 من الامر 80/76 متضمن قانون البحري الجزائري العدد 29.

يجب تقادي حدوث مثل هذه الكوارث من أجل الحفاظ على سلامة السفن السائدة وذلك من خلال إزالة واستبعاد هذا الحطام، من احتمالية وقوع حوادث بحرية بين السفن.

والحطام الغارق قد يكون أيضا مصدر لتلوث البيئة، ويعتبر التلوث من أخطر الأضرار التي تلحق بحياة الإنسان والحيوان والنبات، خاصة عندما يتعلق الأمر بناقلات المحروقات وما تسببه من تلوث نفطي، الذي يعتبر من أخطر الملوثات.¹

ونصت المادة 368 من ق.ب.ج: في حالة ما إذا كون الحطام عائقا للملاحة البحرية وللصيد البحري في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية الجزائرية وإذا كان رفعه ينطوي على فائدة عامة تستطيع السلطة الإدارية البحرية اندار مالك الحطام كي يقوم بالأشغال الضرورية لرفعه خلال المهلة المحددة تبعا لطبيعة الأشغال".²

ويصبح الحطام ملك لدولة حيث تطبق عليه القواعد المنصوص عليها في المادة 15 الأمر 281/67 مؤرخ في 20 ديسمبر 1967 والمتعلق بالحفريات وحماية الأماكن التاريخية والطبيعية.³

وقد نصت المادة 14 على انه:⁴ "تعود الى الدولة بحكم القانون ملكية الاشياء المنقولة، واين تم العثور عليها اثناء حفريات او بطريقة عرضية في المياه الاقليمية الجزائرية".

¹ فالنفت وان كان يعد ثروة طبيعية الا انه من جهة اخرى يشكل خطر على البيئة لهذا ابرمت عدة اتفاقيات لحماية البيئة من التلوث بالنفت: 1-اتفاقية لندن 1954 المتعلقة بمنع تلوث البحر بالبترول.

² المرسوم التنفيذي رقم 368/9 المؤرخ في 15 نوفمبر 2009، الذي يحدد حماية الحطام.

³ الامر رقم 281/67 المؤرخ في 20 صفر 1419 الموافق ل 15 جوان 1955 والمتعلق بحماية التراث الثقافي، ج رسمية، عدد 7، تاريخ 23 شوال 1387هـ.

⁴ مادة 50 فقرة 1 من قانون 0498 المؤرخ في 20 صفر 1419 هـ، الموافق لجوان 1998 المتعلق بحماية التراث الثقافي.

في حالة اكتشاف الحطام من طرف شخص، ويقوم بإعلام السلطة يتم مكافأته وجاءت في المادة 15 من نفس الأمر والتي نصت على: "يمكن دفع جائزة من الوزير المكلف الى كل شخص يتوصل الى العثور على شيء بطريقة عرضية ويعلم بذلك السلطات".

بعد تلقي الإدارة البحرية على التصريح باكتشاف يتم بعدها اخطار الجهات الثقافية المعنية المختصة، والمكلفة بتحديد طبيعة الحطام المكتشف إذا ما تم تصنيفه على انه حطام ذو فائدة تاريخية اثرية او فنية او علمية، فإنه يخرج من نطاق تطبيق قواعد القانون البحري وبخضع الى تطبيق الامر رقم 281/67 المتعلق بحماية التراث الثقافي.

الفرع الثاني: الأهمية التاريخية والأثرية للحطام

في الفرع الأول تطرقنا إلى الأخطار التي يشكلها الحطام البحري على الملاحة البحرية، إلا أنه من جهة أخرى له أهمية تاريخية وعلمية.

نصت المادة 381 من ق.ب.ج:1¹ "أن الحطام البحري الذي ينطوي على فائدة تاريخية أو أثرية أو فنية أو علمية، يتم التصريح به كملك للدولة الجزائرية، مع احترام المحددة في المواد 365 و 367 أعلاه".

ومن هذه المادة نستنتج أن الحطام يمكن أن يكون له فائدة على الدولة الجزائرية بحيث تقوم كافة المراحل من أجل إنقاذ أو رفع الحطام الأثري، ويتم تسليمه للمتاحف الوطنية باعتباره من الممتلكات والمعالم الأثرية للدولة.

¹ المرسوم التنفيذي رقم 02/01 المؤرخ بتاريخ 2002/01/06 والمحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وامنها، عدد 1 الصادر 2002/01/6.

عرف القانون 98/04¹ في المادة 02 منه الحطام الأثري والتاريخي على أنه تراث موروث عن مختلف الحضارات المتعاقبة، سواء كانت مدفونة أو مغمورة في المياه كالسفن الغارقة.

من خلال نص المادة نستنتج أن السلطة الإدارية البحرية تقوم بإلزام صاحب الحطام الغارق، بالتحرك والبدء في رفعه أو إزالته في حالة إذا كان يشكل خطرا أو عائقا على الملاحة البحرية.

وذلك لتفادي وقوع الاضرار والكوارث التي تحدثنا عنها سابقا.

كما ألزمت المادة 61 من المرسوم التنفيذي رقم 02/01 والمحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وامنها،² بإعادة ترميم السفن والآلات العائمة، التي تشكل خطرا على سلامة الملاحة البحرية، والبيئة البحرية، بعد إنذاره للمالك من قبل السلطات المينائية.³ من خلال هذه المواد نرى ان أمن وسلامة الملاحة البحرية تعتبر من مهمات السلطة المينائية للحفاظ عليها، وضمان حسن سير الملاحة البحرية.

الفرع الثالث: القيمة المالية للحطام

بعض من السوق ذات الأصناف الصغيرة كقوارب النجاة ومرفقات سفن الصيد البحري يمكن مصادفتها مرمية في عرض البحر، وذلك بسبب تدني قيمتها المالية، اين يقوم مالكوها

¹ وجوب الزامية ازالة الحطام البحري الذي تشكل خطورة على امن الملاحة في المراسيم التنفيذية التالية:

- المرسوم التنفيذي رقم 367/09 الذي يحدد محيط حماية وهران ج ر عدد 66
- المرسوم التنفيذي رقم 368/09 الذي يحدد محيط حماية ميناء ارزيو ج ر عدد 66
- المرسوم التنفيذي رقم 369/09 الذي يحدد محيط حماية ميناء مستغانم ج ر عدد 66

² نص المادة 360 من القانون البحري الجزائري

³ Le présent article et sans préjudice des autre accorde internationaux et règles de droit international concernant la protection des objets de caractère archéologique ou historique. Article 303 convention des maisons unis sue le droit. De la mer Edition dar Baida, Alger 2011 p3304 Martine Remond (G) Drait maritime 2eme édition 1993, p 56.

بالتخلص منها ويبقى واجب إنقاذه ورفعها من طرف الادارة البحرية في حالة إذا كان لا يزال محافظا على قيمته ويتم ارجاعه لمائية، وهذا ما جاء به المشرع في نص المادة 369 من ق.ب.ج: "بوضع الحطام البحري تحت حماية ورعاية السلطة الادارية البحرية التي تتخذ جميع الإجراءات اللازمة من اجل، ضمان مصلحة مالكيه ومن قام بإنقاذه".

من نص هذه المادة نستنتج ان الشرع الجزائري أوضح لنا ان السفن التي فقدت خاصية الملاحة البحرية بصفة مؤقتة، اي يمكن اصلاحها لتعود لممارسة الملاحة البحرية من جديد.

من جهة نظري ان هذه السفن لا تعد حطاما بحريا فالحطام الذي يفقد قيمته لا يمكن حتى صيانتها ولا حاجة لإنقاذه وتسليمه لمالكيه، فبقايا السفينة التي تركت من قبل طاقمها لم يعد بإمكان تعويمه من جديد، فقد فقدت صلاحيتها للملاحة البحرية اي بمعنى فقدت صفة السفينة.

في الموانئ الجزائرية نجد العديد من السفن المهترئة تم التخلي عنها من طرف مالكيها بسبب عدم احتكارها لمكان في الميناء تبقى مرمية دون العثور عن يتحمل تكاليف إنقاذها ولا يمكن حتى بيعها، فتبقى مركونة في الميناء دون عنوان او ترخيص.

نلخص القول ان المشرع الجزائري رغم نصه على رفع وازالة الحطام البحري لسبب من هذه الأسباب التي توصلنا اليها من قبل السلطة أو الادارة البحرية، إذا كان يشكل خطرا على الملاحة والبيئة البحرية أو له اهمية اثرية تاريخية وفنية، أو له قيمة مالية.

المطلب الثاني: خطر الحطام على الملاحة البحرية والبيئة البحرية

مثلما تحدثنا عن الاسباب التي تلزم الادارة البحرية في التحرك، في إزالة الحطام نتحدث الان على الخطر الذي تشكله على البيئة والملاحة البحرية، سنقوم بتقسيم هذا

المطلوب الى فرعين، النوع الاول الخطر على البيئة البحرية، والفرع الثاني بعنوان الخطر على الملاحة البحرية.

الفرع الأول: الخطر على البيئة البحرية

ان التلوث الذي يحدث في البيئة البحرية هي سبب من خلال الزيوت، وايضا جراء الحوادث التي تحدث بين السفن في عرض البحر، خاصة اذا تسبب الحطام في اصطدام ناقلة للبترول او المواد الكيميائية الخطرة، حيث تعد كارثة كبيرة لما لها من مخلفات ومخاطر، حيث انها تؤدي الى تلوث البحار، ويمكن ان تنتشر الى مسافات تقاس بجمال خلال دقائق معدودة، ذلك بسبب حوادث الاصطدام والغرق.

هناك واقعة حدثت¹ في الشواطئ الانجليزية والفرنسية تمثلت في تحطم ناقلة لنفط تسمى توري كانيون، في 18 مارس 1967، حيث انها كانت متجهة من الكويت الى الويلز وكانت محملة حوالي 880000 برميل من النفط.

جاء هذا التحطم هدد حياة الثروة الحيوانية المتمثلة في الاسماك والنباتات البحرية وأدى الى تلف الشواطئ وسبب الاضرار التي خلفتها هذه الناقلة ادى الى اتخاذ قرار من طرف القوات البحرية الانجليزية الى ضرب الناقلة بالمدافع لإغراقها، لان وجودها يزيد من اضرار التلوث حيث يشكل حطام سفن الناقلات المحروقات والبترول والنفط والمواد الكيميائية، نسبة كبيرة من الحطام الموجود في ارجاء الكرة الارضية، وأثرها كبير على حياة الانسان وعلى البيئة البحرية سواء في ثروة حيوانية او نباتية.

¹ واقعة البترول توري كانيون محمد احمد النطاح كتاب السفينة والحوادث البحرية تاريخ النقل في ابريل 2003 الصفحة 310 و311.

الفرع الثاني: الخطر على الملاحة البحرية

يمكن للحطام البحري ان يكون خطرا على امن وسلامة الملاحة البحرية، ويمكن ان يكون عائقا على حركة السفن، حيث يساهم في ارتفاع عدد الحوادث ويولد الخوف لدى الملاحيين من امكانية وقوع الحوادث، فهو يعتبر تهديد على سلامة وأمن النشاطات البحرية. خاصة إذا كان الحطام لسفينة محملة مواد خطيرة او كانت لسفن حربية التي يخشى انفجارها ويمكن ان تسبب في حرائق خطيرة.

وكذلك يمكن للحطام ان يشكل خطرا على منقذي الحطام عندما يقومون بعملية الإنقاذ فيوضعون أنفسهم في مواقف خطيرة يمكن ان تعرض للوفاة في بعض الأحيان.

مثال على ذلك حادثة بكاناس (Picanas) التي غرقت سنة 1971 على شواطئ مدينة (بادوكالي) (pas de calais)¹ والتي تسببت في غرق ثلاث سفن وهلاك 37 بحار.²

¹ مدينة فرنسية تقع على الحدود الفرنسية البريطانية في شمال فرنسا حمل الترقيم 62.

² لريبي مكي " الحطام البحري وفقا للتشريع الجزائري ومعاودة نيروبي لسنة 2007، مرجع سابق، ص 36.

الفصل الثاني:

الضوابط القانونية لحطام السفينة

تمهيد:

سنناول في هذا الفصل الضوابط القانونية للحطام البحري، وذلك انطلاقاً من اكتشاف الحطام والعثور عليه، وهذا ما يخلق التزامات وحقوق لكل من المكتشف والمالك. وسنقوم بتقسيم هذا الفصل الى مبحثين، الأول بعنوان النظام القانوني انقاذ حطام السفن، والمبحث الثاني بعنوان الاجراءات المتبعة في انقاذ حطام السفن.

المبحث الاول: النظام القانوني في انقاذ حطام السفن في القانون الجزائري

بالرغم من ان ليست هناك دراسات واحصائيات في الجزائر عن الحطام المكتشف الا ان العثور على مثل هاته الدراسات قد يحول كون وقوع حوادث ويجنب المسؤوليات لأصحابها.

تم وضع قواعد قانونية من طرف المشرع على الحطام البحري المكتشف حيث يحرص فيها على مصالح متعددة وهي مصلحة مالك الحطام ومصلحة منقل الحطام ومصلحة السلامة البحرية.

حيث قام بتنظيمها من خلال منح سلطات محددة للسلطة البحري، وحدد المناطق التي يمكن ان تتدخل فيها لإنقاذ الحطام البحري المكتشف.

وسنقوم بدراسة هذا المبحث في مطلبين: المطلب الأول: تحديد مجال تطبيق القانون الوطني على حطام السفن، والمطلب الثاني: الالتزامات المنطقة لاكتشاف حطام السفن.

المطلب الاول: تحديد مجال تطبيق القانون الوطني على حطام السفن.

عند البدء والقيام بعملية الانقاذ للحطام البحري المكتشف، تظهر لنا مجموعة من الوسائل القانونية، والأسس التي تسمح للدول الساحلية للتدخل فيها من خلال تقسيم جاءت به معاهدة (مونتي قوباوي) سنة 1982،¹ مفادها ان كل دولة ساحلية والجزائر من بين هذه الدول لها سلطات محددة على مناطق معينة من ساحلها، ينتهي حقاك أو حريتك عندما بدأ حق الآخرين".

¹ اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار في 10/12/1982 بمونتي قوباوي لجامايكا، والمصادق عليها من طرف الجزائر بموجب امر 05/96 المؤرخ في شعبان عام 1416 هـ الموافق ل 10/10/1996 جريدة رسمية رقم 16-23.

اي بمعنى آخر اي سيادة دولة تنتهي او تتوقف عندما تبدأ سيادة دولة اخرى، حيث ان كل دولة حرة أستطيع القيام بتطبيق كامل شريعتها الداخلية، لأنها داخل بحرها الإقليمي مثال على ذلك في الجزائر هناك بعض المواد الموجودة في القانون 89/05 المتضمن ق.ب.ج والمتعلقة بالحطام البحري.

وقد واجهت بعض الصعوبات في تحديد سلطات الدولة الساحلية حيث جاءت معاهدة نيروبي 2007 التي نصت على بعض الحلول من اجل التدخل على حطام الموجود في المنطقة الاقتصادية.

ونصت معاهدة بروكسل المؤرخة في 1969/11/29 والمتممة ببروتكول 1973 نصت فيها على امكانية التدخل في اعالي البحار من اجل مواجهة السفن التي تحمل اعلام دول اجنبي.¹

عكست معاهدة نيروبي التي لا تشمل الحطام الموجود على اعالي البحار اي يمكنها ان تمارس سلطتها الا على السفن التي تحمل علمها، سنقوم بتقسيم هذا المطلب فرعين الاول بعنوان: موقع اكتشاف للحطام، والثاني بعنوان: أثر موقع اكتشاف الحطام على تحديد القانون الواجب التطبيق.

الفرع الاول: موقع اكتشاف الحطام

عن اكتشاف مكان او موقع الحطام البحري يتم وضع القواعد التي تطبق عليه. حيث يمتاز النقل البحري بمجموعة من الامتيازات وخصائص حيث تتمثل في تأمين المواصلات والاحتياجات العسكرية، حيث يقوم بدفع الدول الأخرى الى التحرك في المناطق

¹ الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب او بإمكانه تسبب تلوث، ريتي المعتمدة ببروكسل في 29 نوفمبر 1969، وبروتكولها المبرمة في لندن 2 نوفمبر 1978، والمنظمة إليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 11-246.

البحرية، ولهذا تم وضع عدة اتفاقيات دولية لتقوم بتنظيم هذه المناطق حيث ان كل سفينة بحرية التي تقوم برحلتها من دولة الى دولة اخرى فهي مهددة بوقوع بخطر البحر يمكن أن تقوم بحادث اصطدام مع سفينة اخرى يردها حطاما بحرية بسبب الحدث او فقدان السيطرة عليها وجنوحها في اي وقت وفي اي منطقة من مناطق البحر.

وهنا تظهر مهام سلطات الدول الساحلية في قيام بعمليات الإنقاذ الحطام البحري لكن كل سلطة قانون او تشريع خاص بها ينظم عمليات الانقاذ وذلك حسب المناطق الموجودة.¹

هناك عدة مناطق بحرية تم تقسيمها في معاهدة (مونتي قوياي) في 1982 وتتمثل في المياه الداخلية، البحر الإقليمي، المنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة وأعالي البحار.

ومن خلال هذا التقسيم لهذه المناطق، يتضح لنا أن سلطة الدول الساحلية في انقاذ الحطام البحري تبعا للتشريعات الوطنية هي كالتالي:

- المياه الداخلية، والمياه الإقليمية، والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة.

أولا: المياه الداخلية:

حيث نصت عليها المادة 08 من معاهدة قانون البحار سنة 1982،² جاء فيها:
 باستثناء المياه الرافعة على الجانب الموجه للبر من خط الأساس للبحر الاقليمي جزءا

¹ Madame cécile de cet Bertin l'état et l'épave droit français et projet de convention 63 internationale Bulletin d'étude la marine n°36 janvier 2007 p71.

² المواد من 5 الى 9 من معاهدة قانون البحار سنة 1982 عن انواع خطوط الأساس، والتي صادقت عليها الجزائر بتاريخ 22 جانفي 1996

جريدة رسمية، عدد09، المؤرخة في 24 جانفي 1996.

من مياه الداخلية الدولية حيث انها تضم الخلجان الصغيرة والشواطئ التي تضم منطقة الساحل المنطى".

ونصت المادة 07 في فقرتها الثالثة من ق.ب.ج بأن المياه الداخلية الواقعة من الخط الذي تم انشاء منه قياس المياه الاقليمية حيث اكدت هذه المادة ايضا عاداتها شمل الشواطئ الصغيرة وخلجان والاماكن التي تشمل اراضي الانحسار والاتصال الجوي.

ثانيا: المياه الإقليمية:

ويمكن تعريفها على انها المنطقة التي تعرض عليها الدولة الساحلية سيادته، خارج اقليمها البحري ومياهها الداخلية ولا يتعدى عرضه 12 ميل بحري،¹ من المساحة البحرية المحصورة بين الشاطئ وعلى هذا الخط تعتبر هي البحر الاقليمي للدولة، وتمت سيادة الدولة الى الحيز الجوي فوق البحر الاقليمي وكذلك الى قاعة وباطن الأرض.²

وتمارس الدولة الساحلية سيادتها المطلقة على بحرها الاقليمي لكن بالرغم من فرضهاته الدولة الساحلية سلطاتها فهذا لا يمنع الدول الأخرى من ممارسة حق المرور البريء³ الذي يكون متواصلا وسريعة.

ثالثا: المنطقة المتاخمة:

وهي منطقة من اعالي البحار تجاوز مباشرة البحر الاقليمي للدولة الشاطئية وتباشر عليها الاختصاصات في الشؤون الاقتصادية والمالية والجمركية والصحية.

¹ الميل البحري هي وحدة قياس طول ساوي 1,825 متر حسب المكتب الدولي للأوزان والمقاييس منقول من موقع <http://ar.wikipediab arg/wiki>

² ما نصت عليه المادة 7 فقرة 3.

³ المرور البريء "هو اجتياز البحر الاقليمي دون اضرار بسلم الدولة الساحلية او حسن نظامها وبأمنها دون دخول المياه الداخلية او التوقف في مواقف مينائية خارج المياه الداخلية.

وكذلك تسلط عقوبات على مخالفة القوانين داخل بحرهما الإقليمي،¹ ولا يجوز ان تمتد الى اكثر من 24 ميل بحري من خطوط الأساس، التي يقاس بها البحر الاقليمي.²

حيث ان في هذه المنطقة فإن الدولة السياحية لا تمارس سيادتها عليها وانما اختصاصاتها بصرامة، من اجل الوقاية ومعاقبة مرتكبي المخالفات الجمركية او الضريبية داخل بحرهما الاقليمي.

رابعاً: المنطقة الاقتصادية الخالصة:

عرفتها المادة 355³ من معاهدة قانون البحار إنها منطقة واقعة وراء البحر الاقليمي وملاصقة له يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء، وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها حقوق الدول الأخرى وحريتها للأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية.

من هذه المادة نستنتج ان هذه المنطقة، لا تسمح للدولة الساحلية لممارسة سيادتها عليها وانما بمنحها حقوق سيادته في المجال الاقتصادي فقط، لعرض اكتشاف الموارد الطبيعية وحفظها.

وكذلك تقوم بحماية البيئة والحفاظ عليها،⁴ ومسافة هاته المنطقة تمتد الى 200 ميل بحري ومن خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.⁵

¹ ما نصت عليه المادة 33 من معاهدة قانون البحار 1982.

² أنظر الفقرة 02 من المادة 33 من معاهدة قانون البحار، سنة 1982.

³ المادة 55 من معاهدة قانون البحار، سنة 1982.

⁴ المادة 56 الفقرة 1 من نفس المعاهدة التي تنص على الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة من الدولة الساحلية في منطقة

حقوق سياسة بغرض اكتشاف الموارد الطبيعية الحية منها وغير الحية للمياه التي تغلو البحر، ولقاع البحر و باطن ارضه وحفظ هذه الموارد و ادارتهامن المياه والتيارات والرياح.

⁵ المادة 56 فقرة الثالثة من معاهدة قانون البحار، سنة 1982.

الفرع الثاني: أثر موقع اكتشاف الحطام على تحديد القانون الواجب التطبيق

في هذا الفرع سنتحدث عن القانون الواجب تطبيقه عند اكتشاف الحطام، نتحدث عن مجال تطبيق القانون الوطني.

أولاً: مجال تطبيق القانون الوطني:

كما سبق وتحدثنا في الفرع السابق اعلاه على ان المياه الداخلية والبحر الاقليمي للدولة الساحلية، هي جزء من اقليمها تفرض سلطتها عليها ولا يمكن للاعتداء عليها الا ان الدول الأخرى لها الحق البريء.¹

ولأنها جزء من اقليم الدولة فإن القانون الوطني هو واجب التطبيق حيث تطبق قواعده على اقليم الدولة.

نصت مادة 358 على أن : "الحطام البحري المكتشف في هذه المناطق والتي كانت جانحة في شاطئ البحر، او عثر عليها طافية فوق الماء، او مستخرجة من اعماق مياه البحر التابعة للسيادة الوطنية او الفضاء الوطني او وجدت طافية فوق الماء او اخرجت من اعماق اعالي البحار وأعيدت الى المياه الاقليمية او الى الشاطئ".²

فالدولة الساحلية لها الحق في التدخل في ازالة الحطام وذلك استنادا الى قانونها الداخلي المتعلق بإنقاذ الحطام البحري، واتخاذ التدابير والاجراءات للقضاء على الخطر الذي شكله الحطام البحري.

¹ انظر للمواد من 08 الى 13 من معاهدة قانون البحار، سنة 1982.

² المادة 358 من القانون البحري الجزائري.

ثانيا: أعالي البحار:

عرفتها المادة 86 من معاهدة قانون البحار هي¹: "تنطبق لحمام هذا الجزء على جميع أجزاء البحر، التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي، أو المياه الداخلية لدولة ما أولا تشملها المياه الأرخيبيلية"، وتمتد هذه المنطقة الى ما بعد 200 ميل بحري، تحسب ابتداء من خطوط الأساس.

المطلب الثاني: الالتزامات المتعلقة باكتشاف حطام السفن

هي اجراءات قانونية متعلقة باكتشاف الحطام البحري والواجب القيام به عن الاكتشاف، سنقوم بتقسيم هذا المطلب الى ثلاث فروع، الفرع الاول بعنوان التصريح، والفرع الثاني بعنوان تحديد مكان وخطورة الحطام، والفرع الثالث بعنوان الاشارة البحرية.

الفرع الاول: التصريح

يمكننا تعريف التصريح على أنه حطام بحري يتم اكتشافه او انفاذه من قبل اي شخص، وهو اجراء اولي سابق على عملية الازالة وهذا ما اكده المشرع الفرنسي في² المادة 02 "على كل شخص اكتشف حطاما ... ان يقوم بتصريح به خلال 48 ساعة من اكتشافه للإدارة البحرية".

ونص المشرع الجزائري في المادة 359 من ق.ب.ج: "يتعين على كل شخص يكون قد اكتشف، او انقذ حطاما بحريا ان يقدم تصريحا للسلطة الادارية البحرية يجب ان يحمل هذا التصريح المعطيات الخاصة بوقت ومكان وظروف اكتشاف او انقاذ الحطام".

¹ المادة 86 من نفس المعاهدة السابقة.

² فاطمة سماعيل "المعالجة القانونية لحطام السفن وفق اتفاقية نيروبي والقوانين الوطنية (الجزائري الفرنسي)"، مرجع سابق، ص 1286.

ومن نفس هاته المادة نرى ان المشرع الجزائري قد قام بإضافة بيانات يتضمنها التصريح، من وقت ومكان وظروف اكتشاف او انقاد.

اما اتفاقية نيروبي، نصت على واجب التصريح بالحطام البحري مهما كان نوعه دون تحديد اجل لذلك، وهذا الاجراء يخص مستغلي السفن لدى الدولة طرف في الاتفاقية دون المالك، لكن المالك للحطام مؤمن يقوم بتحمل التكاليف المالية لاستفادة الحطام من خلال ايداع تقرير حول الحادث البحري الذي خلف حطام السفينة،¹ مع ذكر البيانات الاساسية لمعرفة درجة خطورة هذا الأخير، الذي يتمثل في مكان وجود حطام السفينة، حالة الحطام والاضرار اللاحقة به وطبيعة وكمية البضاعة خاصة المواد الخطرة، وكمية وصنف المحروقات الموجودة على متن الحطام.²

الفرع الثاني: تحديد مكان وخطورة الحطام

في القانون البحري الجزائري لم يحدد خطورة الحطام بل اكتفى بذكر مكان وظروف الاكتشاف، والإنقاذ لحطام السفينة، لكن اتفاقية نيروبي تطرقت الى ضرورة تحديد المكان ودرجة خطورة الحطام من خلال البيانات التي نصت عليها لمعرفة خطورته.³

ويتمثل في حجم الحطام، عمق المياه في منطقة تواجده، كثافة ونوع الحركة البحرية في المنطقة، وحجم ارتفاع الحطام على سطح البحر.

ويجب ان يتم الابلاغ على مكان وجود الحطام للدول المعنية من اجل أخذ التدابير اللازمة لتفادي الاضرار التي يمكن أن يحدثها هذا الحطام بالسفن العائمة الاخرى.

¹ Article 5/1 convention Nairobi, op cit. p 4.

² Article 5/1 convention Nairobi, Op cit. p 4.

³ Article 6 Convention Nairobi. Op cit , p 5.

الفرع الثالث: الإشارة البحرية

بعد القيام بتحديد مكان وخطورة حطام السفينة على الملاحة والبيئة البحرية، تقوم الدولة باتخاذ التدابير المادية، وذلك بوضع علامات تشير الى وجود حطام سفينة في منطقتها البحرية، وذلك وفق نظام وإشارات المعمول بها على المستوى الدولي في المجال البحري.

وتتمثل هذه الاشارات بوضع عوامة بها شريط ازرق وأصفر مع اشارة ضوئية في الاعلى على شكل صليب.¹

من خلال هذه الاشارة تتمكن السفن من تفادي الاصطدام بحطام السفن أثناء ملاحتها البحرية وذلك حفاظا على سلامة الملاحة البحرية في الخرائط البحرية.

¹ www.ychter.fr, consultée 15/06/2020 a 1.

المبحث الثاني: الإجراءات المتبعة في انقاذ السفن

بعد القيام بكل الالتزامات المتعلقة باكتشاف حطام السفن ومن خلال التصريح بوجود الحطام مع تحديد مكانه وخطورته ومنع الإشارة البحرية التي تشير لوجوده، لا به من قيام الدولة المعنية التصرف فيه وإزالته وإنقاذه من المنطقة البحرية المكتشف فيها حتى تحافظ على سلامة الملاحة والبيئة البحرية، بعد اكتشاف الحطام تقع على عاتق كل من الإدارة البحرية ومالك الحطام والمنفذ التزامات وحقوق التي تنجم عن هذا الحطام وستوضح هذا في مطلبين الأول بعنوان دور الإدارة البحرية في انقاذ حطام السفن والثاني بصوت الالتزامات الواردة على المنقذ ومالك حطام السفينة المكتشف.¹

المطلب الأول: دور الإدارة البحرية في انقاذ حطام السفن

الإدارة البحرية باعتبارها حارس الحطام المكتشف مكلفة باتخاذ جميع التدابير اللازمة والضرورية للحفاظ عليه ويجب عليها أن تسهر أيضا للحفاظ على الأشياء التي تم العثور عليها وهذا كله من أجل الحفاظ على الحطام من جهة والحفاظ على حقوق الأطراف كالمالك والمنقذ من جهة أخرى، وسنتحدث عن دور الإدارة البحرية في الفروع التالية: الفرع الأول: الحماية من الخطر الذي يشكله الحطام، الفرع الثاني: سلطات الإدارة البحرية، الفرع الثالث: الإجراءات الإدارية المتبعة من قبل الإدارة البحرية.

الفرع الأول: الحماية من الخطر الذي يشكله الحطام

ولقد تم الإشارة سابقا أن التزام المكتشف بحفظ الحطام، ووضعه في مكان آمن بعيدا عن مخاطر الأمواج وعن مسار السفن إن أمكن ذلك، ويقوم أيضا بإخطار الإدارة البحرية

¹ أنشئت الإدارة المحلية البحرية بموجب المرسوم التنفيذي رقم 96/350 المؤرخ في 6 جمادى الثانية عام 1417 الموافق لـ 19 أكتوبر 1996 المتعلق بالإدارة البحرية المحلية الرسمية رقم 62 سنة 1996.

بدون تمهل عن اكتشاف هذا الحطام من اجل اتخاذ الاجراءات الازمة من طرف هذه الاخيرة.

وقد نص التشريع البحري الجزائري على وضع الحطام المكتشف تحت رعاية وحماية السلطة البحرية والتي تلتزم باتخاذ جميع الاجراءات الضرورية لذلك وهذا اما نصت عليه المادة 360 من ق.ب.ج والتي جاء فيها: "يوضع الحطام تحت حماية ورعاية السلطة الادارية البحرية والتي تتخذ جميع الاجراءات الازمة من اجل ضمان مصلحة مالكيه ومن قام بإنقاذه " وقد وضع المشرع الجزائري قواعد قانونية تضمن حقوق مالك الحطام ومكتشفه وذلك من نص المادة 370 وما يليها من القانون السابق الذكر.

وقد اعطى المشرع الجزائري للإدارة البحرية جميع السلطات في الاستعانة باي شخص طبيعي كان او معنوي واستعمال الاماكن وأية وسيلة نقل من اجل المحافظة على الحطام المكتشف كما جاء في نص المادة 362 من ق.ب.ج والتي جاء فيها ما يلي: "يمكن للسلطة الادارية البحرية ان تستعين باي شخص طبيعي او معنوي وكذلك ان تستخدم اية وسيلة نقل بالإضافة الى الاماكن من اجل المحافظة على الحطام البحري وذلك مقابل اجر" ويلاحظ ان الادارة البحرية قد اوجب عليها المشرع اتخاذ جميع الاجراءات والاحتياطات اللازمة من اجل حماية الحطام المكتشف ومنحها السلطة في الاستعانة باي شخص واتخاذ اي اجراء يساعد في المحافظة على الحطام الا انه، حررها من اية مسؤولية عن الاضرار التي يمكن ان تلحق بالحطام وذلك ما اورده المادة 361 ق.ب.ج.¹

¹ تنص المادة 361 من ق.ب.ج على: " ان الاضرار المحتملة والحاصلة للحطام البحري الموضوع تحت رعاية السلطة الادارية البحرية، تكون على عاتق مالكيه.

الفرع الثاني: سلطات الادارة البحرية

قد يحدث احيانا ان عملية وضع الحطام تحت رعاية السلطة البحرية من اجل الحفاظ عليه وحمايته يتطلب اتخاذ اجراءات خاصة او اهتمام أكبر نظرا للقيمة المرتفعة للحطام مثلا، وفي هاته الحالة منح المشرع للإدارة البحرية حقا يتمثل في الاستعانة باي شخص طبيعي كان او معنوي، للحفاظ على الحطام المعني وهذا ما اخذ به المشرع في نص المادة 362 من ق.ب.ج سالفه الذكر.

وهذا الاجراء يجب ان يكون بناء على مطلب مكتوب من طرف الادارة البحرية لكي يتمكن مقدم الخدمة او المساعدة من الحصول على اجره ولم يشتره المشرع.

مشكلا محدددا لهذا الطلب، ولكن من استقراء المواد المنظمة للحطام البحري يتبين ان مبلغ الاجر المستحق لمقدم الخدمة او المساعدة، لا يجب ان يتجاوز قيمة 30% من قيمة الحطام البحري.

وتجدر الإشارة ان سلطات الادارة البحرية المحلية تكون محدودة اذا كان مالك الحطام معلوم، وتقدم من اجل استرجاع ممتلكاته والتمسك بحقوقه وهذا للإدارة البحرية لا تملك الا اعدار المالك من اجل التقرب من مصالحها لاستعادة ممتلكاته وقد حدد المشرع مدة زمنية لذلك وهي ثلاثة اشهر من يوم التبليغ او نشر الاعلان، اما اذا كان الحطام يعيق حركة الملاحة البحرية او الصيد البحري، او اذا كان رفعه ينطوي على فائدة عامة، فان السلطات الادارية البحرية لها ان وجه اعدارا لمالك الحطام من اجل القيام بالأشغال الضرورية لرفعه خلال المهلة التي تحددها.¹

¹ لربيبي المكي " دور دولة الميناء في ازالة الحطام البحري في القانون الجزائري محلة البحوث القانونية او السياسية، العدد 10، 2018، ص ص 833-844.

وتبعاً لذلك فإن القانون بمنح الوزير المكلف بالبحرية التجارية صلاحيات إصدار أمر بإسقاط حقوق المالك في الحطام، أما إذا كان الحطام بشكل عائقاً أو تهديد تلى الملاحة في إحدى ممرات الميناء أو حتى داخل الرحب.¹ فإن السلطات المشار إليها أعلاه والخاصة بالإدارة البحرية فإنها تنتقل إلى السلطة المينائية إذا تعلق الأمر بميناء تجاري أو ميناء صيد أما إذا تعلق الأمر بميناء عسكري فإن السلطات العسكرية هي المختصة.

الفرع الثالث: الإجراءات الإدارية المتخذة من طرف الإدارة البحرية

وهي الإجراءات المتبعة من طرف الإدارة البحرية على إثر التصريح المقدم من طرف مكتشف الحطام في البحر ولأنها تتمتع باعتبارها حارسة بسلطات واسعة بسلطات واسعة من أجل القيام واتخاذ جميع التدابير اللازمة الضرورية للحفاظ عليه والسهر كذلك على الحفاظ على كل ما وجد من انبعاث المعثور عليها من أجل المحافظة على سلامة الحطام من جهة والمحافظة على حقوق الأطراف أيما كان المالك والمنقذ وتقوم في هذا الإطار على وجه الخصوص بـ:

أولاً: تحرير محضر معاينة وإثبات للحطام

ونميز هذه الوثيقة عن الإدارة البحرية المحلية لإثبات وجود النظام، ويجب أن يحتوي المحضر على البيانات والعناصر التالية:

- رقم الحطام بحيث يمنح هذا الرقم من طرف الإدارة البحرية حسب تاريخ اكتشافه.
- تحديد وتعيين الانبعاث التي تم العثور عليها وانقاذها مع ومنح العلامات المميزة لها.
- الاثارة إلى مكان ومنح هذا الحطام.
- ذكر أسماء وألقاب المنقذين أو المنقذ.

¹ وهي منطقة رسو السفن المنتظرة، والتي تشمل مساحة ماء مغطاة طبيعياً أو اصطناعياً وذلك ما أورده نص المادة 897 فقرة 1 من القانون البحري الجزائري.

- الإشارة الى القيمة التقريبية للأنباء التي تم العثور عليها.
- الملاحظات الضرورية المصاحبة العملية الإنقاذ.

وهذه الوثيقة يجب ان تحرر وتمضي من طرف الادارة البحرية بالإضافة الى تضمناها إلى تأشيرة مصالح الجمارك.¹

ثانيا: القيد في سجل الحطام

وهذا السجل يكون على مستوى مصلحة السجل البحري ويجب أن يكون مرقم ومؤشر عليه. ويسجل فيه الحطام المكتشف فيها تاريخ تحرير محاضر إثبات وجود الحطام. ويجب أن يتضمن هذا السجل جميع العناصر المميزة والخاصة بكل حطام وتتمثل هاته العناصر في:

- رقم التسجيل (رقم الترتيب).
- طبيعة الحطام.
- مكان وتاريخ الاكتشاف.
- مكان وضع الحطام.
- المعلومات المتعلقة بالقائم بالجرد.

ثالثا: الالتزام بالإشهار

وذلك ما نصت عليه المادة 363 من ق.ب.ج: ²

¹ لريبي المكي، مرجع سابق، ص 835.

² وتتص المادة 363 من القانون البحري الجزائري على أنه يكون الاكتشاف أو الإنقاذ لحطام بحري مجهول مالكة موضوع إشهار تحت أي شكل تبليغ في لصق جميع المناطق البحرية وينشر في الصحافة وذلك من طرف السلطة الإدارية البحرية.

"ومفاد هذا الالتزام هو قيام السلطة الإدارية البحرية بوضع إشهار تحت شكل تبليغ يلصق في جميع المناطق البحرية وينشر في الصحافة، وذلك لكي تتمكن من معرفة مالك أو مالكي الحطام من أجل ممارسة حقوقهم في الآجال القانونية".

رابعاً: الالتزام بتبليغ المالك

وذلك في حالة ما إذا كان مالك الحطام معروف، فإن نص المادة 364 من ق.ب.ج يقضي بأنه على السلطات الإدارية البحرية توجيه تبليغ الى المالك وإذا كان المالك اجنبياً تقوم بإخطار قنصلية الدولة التي يكون مالك الحطام من رعاياها او يعترف انه من رعاياها وذلك من اجل تمكين المالك من ممارسة حقوقه المنصوص عليها في القانون

خامساً: ميعاد رفع الحطام

وقد منحت المادة 367¹ من ق.ب.ج هذه المهمة السلطة الادارية البحرية، وذلك بقيامها بتحديد مهلة زمنية لرفع الحطام البحري المكتشف من طرف مالكة من قعر المياه البحرية الداخلية والمياه الاقليمية الجزائرية، مع مراعاة الوقت الذي يجب القيام فيه بالأشغال الضرورية لرفع الحطام، من اجل تسهيل حركة الملاحة البحرية وتفاذي الاخطار التي يمكن ان يشكلها وجود الحطام في البحر وإذا كان هذا الحطام له فائدة عامة.

سادساً: الامر بإسقاط حقوق مالك الحطام

وهذا الحق مخول للوزير المكلف بالبحرية التجارية، وذلك ما نثت عليه المادة 369 من القانون البحري الجزائري والتي حددت الحالات التي يمكن اسقاط حق لمالك الحطام

¹ تنص المادة 367 في القانون البحري الجزائري: "على انه حدد السلطة الادارية البحرية مهلة رفع الحطام البحري من قعر المياه البحرية الداخلية، والمياه الاقليمية الجزائرية من طرف مالكة، مع مراعاة الوقت الذي يجب القيام فيه بالأشغال الضرورية لرفع الحطام".

وذلك بعد انذاره قانونا من طرف السلطة الادارية البحرية وفقا للشروط والمهل المحددة في احكام المادتين 367 و368 من ذات القانون وتتمثل هذا الحالات في:

- حالة امتناعه عن الحضور لتسليم الحطام مقابل تسديده مصاريف رفع وحفظ

ودفع المكافأة المناسبة للقائمين بالإنقاذ.

- حالة امتناعه عن المطالبة بحطامه او باسترداده.

- حالة الامتناع عن البدء في اشغال رفع حطامه او دفعه او عن انهاء هذه

الاشغال او رفعه او اهماله تنفيذ هذه الاشغال.

وقد اضافت المادة 62 من المرسوم التنفيذي رقم 09،-01¹ المحدد للنظام العام

لاستغلال الموانئ وأمنها، انه في حالة عجز المالك عن نزع الحطام او الاجزاء المتبقية

من السفينة بعد غرقها، في الآجال التي تحددها السلطة البحرية تنفذ اجراءات تجريده من

حق ملكيته في الحطام، مع الاعتماد بالتابعات التي قد تباشر ضد المخالفين.

سابعا: محضر البيع

بيع الحطام البحري لا يتم الا بعد اسقاط حقوق المالك الحقيقي وهذا البيع لا يقظ الا

بموجب محضر بيع والذي يجب ان يتضمن البيانات التالية:

-رقم الحطام.

-تعيين الحطام تعيينا شاملا كاملا مانعا للجهالة.

-اسم المكتشف او المنفذ.

¹ وتتص المادة 62 من المرسوم التنفيذي رقم 2-1 المؤرخ في 5يناير 2002 على ما يلي: 'يلزم ملاك سفينة اصطدمت

او غرقت بنزع حطامها أو قطعها في الآجال والشروط التي تحددها السلطة البحرية.

وفي حالة العجز، تنفذ طبقا للتشريع البحري المعمول به، اجراءات تجردهم من حق ملكيتهم للحطام مع الاحتفاظ

بالمتابعات التي قد تباشر ضد المخالفين".

-الأغراض والمواد المعروضة للبيع.

وهذا المحضر يحرر بعد إصدار الوزير المكلف بالتجارة البحرية لأمر بإسقاط حقوق المالك كما سبق شرحه اعلاه، ويجب ان يتضمن هذا المحضر امضاء المتصرف لدى مصلحة التسجيل البحري للمكان المراد اتمام عملية البيع فيه.

اما اذا تعلق الامر ببضاعة او مال اخر قابل للهلاك نظرا لطبيعته، او يتطلب انقاذه مصاريف باهظة، يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية الترخيص للسلطة الادارية بالعمل على البيع، بدون مراعاة للأجال المحددة، وخاصة بالمالك وهي ثلاثة شهور من يوم التبليغ او النشر، او المواعيد الخاصة برفع الحطام والمنصوص عليها في المادة 367 من القانون البحري الجزائري.¹

المطلب الثاني: التزامات وحقوق المنقذ ومالك حطام السفينة المكتشف

بعد اكتشاف حطام اي سفينة تقع على عائق المنقذ وعلى مالكة مجموعة من الالتزامات اتجاه هذا الاخير الى جانب الحقوق التي تتجم عن هذا الحطام لظروف ما وسيتناول هذه الالتزامات والحقوق في فرعين الاول بعنوان التزامات وحقوق المنقذ على حطام السفينة والثاني بعنوان التزامات وحقوق المالك على حطام السفينة.

الفرع الاول: التزامات وحقوق المنقذ على حطام السفينة

حيث وضحت المواد المنظمة للحطام، التزامات وحقوق كل طرف من الاطراف المعنية، على إثر اكتشاف اي حطام سفينة، واول طرف يظهر في هذه المعادلة هو منقذ الحطام، الذي يلعب دورا كبيرا في هذه العملية، عملية الانقاذ او ازالته، او حفظه على

¹ انظر المادة 376 من ق.ب.ج.

الاقبل في مكان آمن، لتفادي وقوع، ضرر له لذلك قد الزمه المشرع بالقيام بواجبات لحصوله على حقوقه وسنتحدث اولا عن التزامه ثم حقوقه.

اولا: التزامات المنقذ

وهو اهم التزام رتبه المشرع على عاتق مكتشف الحطام، وهو حفظ هذا الحطام في مكان امن يفيد عن تأثير الامواج، ولا يمكن ان يشكل خطرا على الملاحة البحرية، او على السفن الاخرى، بالإضافة لالتزامه بتقديم تصريح عن هذا الحطام الى السلطات المعنية.

1- الالتزام بحفظ الحطام

يلتزم المكتشف بحفظ الحطام في وضع امن، بعيدا عن تأثير الامواج، والتصريح به في خلال ثماني واربعين ساعة من وقت الاكتشاف، او عند الوصول الى اول ميناء وذلك ما نصت عليه المادة 358 من ق.ب.ج حيث نصت على : "يتعين كل شخص يكون قد اكتشف حطاما بحريا ان يقدم تصريحا للسلطة الادارية البحرية في الثماني واربعين ساعة من اكتشاف الحطام على الساحل او عند الوصول الى الميناء الجزائري الاول عندما يكتشف الحطام او ينقد في البحر حيث يجب ان يحمل هذا التصريح المعطيات الخاصة بوقت ومكان وظروف اكتشاف او انقاذ الحطام"، بخلاف المشرع الفرنسي الذي ينص على ذلك صراحة في المادة 02 من المرسوم رقم 61-1547 المؤرخ في 1961¹ والمحدد للنظام لقانوني الحطام البحري على انه : "كل من اكتشف حطاما يتعين عليه في حدود استطاعته العمل على جعله في وضع امن، وبالخصوص وضعه في مكان بعيد عن تأثير امواج البحر الا ان هذا الالتزام الوارد، في التشريع قد تم التخفيف منه لاحقا ونصت المادة الثانية

¹ L'article 2 du décret 61-1547du26/12/1961.

Toute personne qui découvre une épave est tenue, dans la mesure où cela est possible, de la mettre en sûreté, et notamment de la placer hors des atteintes de la mer. Elle doit, dans les quarante-huit heures de la découverte ou de l'arrivée au premier port si l'épave a été trouvée en mer, en faire la déclaration à l'administrateur des affaires maritimes ou à son représentant.

- Il est toutefois dérogé à l'obligation de mise en sûreté de l'épave, quand des dangers sont susceptibles d'être encourus, à raison tant de l'épave elle-même que de son contenu.

الفقرة الثانية من مرسوم 21/06/1985 على انه"، ويعني من هذا الالتزام، في حالة ما اذا كانت هناك اخطار محتملة الوقوع بسبب انقاذ الحطام او محتوياته.¹

وتجدر الاشارة الى ان المشرع الجزائري، وعلى خلاف المشرع الفرنسي لم يتكلم عن اية عقوبة جزائية، عن عدم القيام بالالتزام المشار اليه اعلاه، ولا يعني عن عدم القيام بالالتزام الثاني وهو القيام بتقديم تصريح لدى الجهات المعنية، ولكنه في حالة عدم القيام بهاذين الالتزامين ينفي عنه صحة المنقذ، ولا يمكنه الحصول على اية مكافأة.

2- الالتزام بتقديم التصريح

إذا كان القانون قد منح للمنقذ حقوق لا تحول له تملك الحطام، الا ان قواعد القانون منحت له حقوق اخرى ربطت الاستعادة بهذه الحقوق بالزامية التصريح بهذا الحطام، لدى المصالح المختصة، في مدة حددها القانون.²

ويجب تقديم ان يقدم هذا التصريح باكتشاف الحطام امام السلطات الادارية البحرية في خلال ثماني واربعين ساعة من وقت الاكتشاف، او عند الوصول الى اول ميناء، وذلك ما نصت عليه المادة 358 من ق.ب.ج.³

ويحتوي على جميع المعطيات خاصة المتعلقة بوقت، مكان وظروف اكتشاف او انقاذ الحطام البحري، لكي يمكن نشر هاته المعطيات في الصحافة الوطنية من اجل البحث عن المالك.

¹ تم اضافة فقرة للمادة الثانية من مرسوم 26/12/1961 بموجب المرسوم رقم 85-632 المؤرخ في 2/06/1985 المعدل والمتمم بالقانون البحري الفرنسي.

² لريبي مكي " الحطام البحري وفقا للتشريع الجزائري ومعااهدة نيروبي لسنة 2007، مرجع سابق، ص 54.

³ تقابلها نص المادة 2 من مرسوم 26/12/1961 المعدل بمرسوم 3 اوت 1976 والتشريع الفرنسي المتعلق بالقانون البحري الفرنسي.

وإذا تم جلب الحطام عن طريق سفينة فإن عملية الاكتشاف والإنقاذ يشار إليها وتفيد في الدفتر اليومي للسفينة المنقذة ويجب كذلك أن يمزج بذلك أمام مصالح الجمارك بالميناء. ويمكن أن يكون التصريح كتابيا كما يمكن أن يكون شفاهة وفي الحالة الأخيرة يجب أن يثبت ذلك بموجب محضر اكتشاف ممضى من طرف المنقذ أو المزج ويؤثر عليه من طرف مصالح الجمارك.¹

ويكون التصريح من طرف المكتشف من أجل المحافظة على الحطام من النهب والسلب والسرقة وبمجرد تقديم التصريح من طرف المنقذ فإنه يضع عليه تقديم أية خدمات أخرى بخصوص الحطام إذا لم يتم بإنقاذ الحطام وقت اكتشافه فإنه ليس له الحق في القيام بعمليات الإنقاذ إذا سمح له بذلك صراحة المالك.

ويلاحظ أن نص المادة 359 من ق.ب.ج والمشار إليه سابقا لم يصرف بين حالتي الاكتشاف والإنقاذ بتعيين على كل شخص يكون قد اكتشف أو أنقذ حطاما بحريا وجعبت الالتزام بالتصريح بخلاف الشرع الفرنسي الذي نص مراعاة المادة² 31 من مرسوم 1961/12/26 المعدل بموجب المرسوم رقم 65.632 المؤرخ في 1985/06/21 على عقوبات مالية على كل طن اكتشف حطاما وامتنع بالتصريح به للسلطات المختصة.

¹ لريبي مكي " الحطام البحري وفقا للتشريع الجزائري ومعااهدة نيروبي لسنة 2007، مرجع سابق، ص 55.

² L'article 31 du décret 61-1574 du 26/12/1961 modifié par décret 85-632 du 21/06/1985. « Sera punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 4e classe, toute personne qui n'aura pas fait dans le délai prescrit la déclaration prévue à l'article 2, alinéa 1er. Le contrevenant perdra alors en outre tous droits à l'indemnité de sauvetage ».

ثانيا: حقوق المنقذ

1- حق المنقذ في المكافئة

يحق لمنقذي الحطام الحصول على تعويض مناسب تدخل في حسابه عدة معطيات واعتبارات مختلفة، وهي مشابهة لحساب مكافأة الإسعاف،¹ في حالة الإنقاذ حطام البحري عائما في البحر يكون للغير، او المساهمة في انقاذه،² وهذا الحق يعتمد اساسا على قيمة الحطام المنقذ،³ وعلى مكان اكتشافه والذي يسمح في بعض الأحيان بالأخذ بعين الاعتبار المجهودات المبذولة من طرف المنقذ في استرجاع الحطام وادخاله الى الاماكن المحددة.

ويمكن ان تحدد قيمة المكافئة بنسبة لا تتجاوز 30% من قيمة الحطام المنقذ، يستحقها كل شخص يجد او يحفظ حطاما بحريا يلقي به البحر على الساحل،⁴ ويظهر ان المشرع

¹ وتتص المادة 343 من القانون البحري الجزائري على انه "تحدد مكافأة الإسعاف، بموجب الاتفاقية المبرمة بين الأطراف، وفي حالة عدم وجودها، من طرف المحكمة".
وتضيف المادة 345 من القانون البحري الجزائري على انه "تحدد المكافأة حسب الظروف أخذه كأساس:
أ. أولا: النجاح الحاصل:

- الجهود جدارة الأشخاص الذين قاموا بالنجدة.
- الخطر الذي تعرضت له السفينة مع مسافريها وطاقمها وحمولتها، من طرف الأشخاص القائمين بالإنقاذ، ومن طرف السفينة التي قامت بالإسعاف.
- الوقت المستعمل والمصاريف، الأضرار التي أنجزت، خطر المسؤولية، الأخطار الأخرى التي تعرض لها القائمون بالإنقاذ.
- قيمة المعدات المستخدمة، من القائمين بالإنقاذ، مع الأخذ بعين الاعتبار عند الاقتضاء، الامتلاك الخاص للسفينة التي قامت بالإنقاذ.

ب. ثانيا: قيمة الأشياء التي أنقذت والحمولة وأجرة الرحلة:
وتطبق نفس الأحكام على توزيع المكافأة على القائمين بالإنقاذ.

² أنظر المادة 370 من ق.ب.ج.

³ قد ذكرت المادة 347 من ق.ب.ج الحد الأقصى الذي لا يمكن أن تتجاوزه قيمة المكافأة، وقد استمد هذا المبدأ من المادة الثانية الفقرة الأخيرة من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالإسعاف والإنقاذ البحريين، المؤرخة في 1913/05/23، والمعدلة ببروتوكول 1967/05/27.

⁴ أنظر نص المادة 371، ق.ب.ج.

فرق بين الحالتين، تبعا للمكان الذي تم اكتشاف الحطام به فالمادة 370 تكلمت عن الحطام التي تم العثور عليه عائما في البحر، اما المادة 371 فقد تكلمت عن الحطام الذي القى به البحر على الساحل، ويدخل ايضا في تحديد قيمة المكافأة ومعرفة هوية المالك من عدمه.

فاذا كان المالك معروف فقد نصت المادة 370 من ق.ب.ج ان المنقذ يستحق مكافأة بشكل مشابه للشكل المنصوص عليه بالنسبة للإسعاف البحري، والتي نص عليها المشرع في المادة 343 من ق.ب.ج اما إذا كان المالك غير معروف وتم العثور على الحطام البحري ألقى به البحر على الساحل، فان المكافأة يجب ان لا تتعدى 30% من قيمة هذا الحطام، وذلك ما نصت عليه المادة 371 من القانون البحري الجزائري.

أ. دفع المكافأة وتحديد المسؤولية

ومن خلال الاطلاع على محتوى أمر 76/80 وقانون 89/05 يظهر ان المشرع منح في الاول لمالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته اتجاه دائنيه عن الالتزامات المتعلقة بعملية انقاذ الحطام البحري، ثم تبني اتجاه مغاير مفاده عدم جواز تمسك المالك بتحديد المسؤولية وذلك بعد الغاء الفقرة ر.ج، من امر 76/80 بموجب قانون سنة 1989 وسنحدد ذلك كما يلي:

قبل صدور قانون 198/05¹ يظهر من خلا الاطلاع على نص المادة 93 فقرة ج² من امر 76/80 والمتضمن القانون البحري، يظهر حاليا انه يجوز لمالك السفينة تحديد

¹ محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع، لبنان، 1990.

² تم الغاء هذه الفقرة بموجب قانون 98/05 وقد كانت تنص على " ان الاسباب التي تعطي مالك السفينة الحق بتحديد المسؤولية هي:

ج- كل مسؤولية او التزام يتعلق برفع حطام السفن او تعويمها او تدميرها في حالة الغرق أو الجنوح أو الترك (بما في ذلك ما يوجد على متنها).

مسؤولية عن كل التزام يتعلق برفع حطام السفينة او تعويضها او تدميرها ويشمل السفينة وما تحمله على متنها وقد اوردت المادة 93 المشار اليها سابقا الحالات التي يمكن لمالك السفينة ان يتمسك بتحديد المسؤولية.

بعد مرور قانون 98/05 بالرجوع لدى المادة 92 من ق.ب.ج، والمادة 34 الفقرة الاولى والتي تنص على انه: "لا يحتج بتحديد مسؤولية مالك السفينة من الديون الناشئة عن الإستعانات وإنقاذ او المساهمة بالخسائر المشتركة وكذا بالنسبة لديون الدولة وأية مسؤولية عمومية، اخرى قامت في مكان المالك بتعويم او رفع او تحطيم سفينة غريقة او أصيبت بجروح او تم التخلي عنها بما في ذلك ما يوجد او كان موجود على متنها".

ويظهر من خلال ما اورده المشرع في نص المادة المذكورة سابقا بعد الغاء الفقرة ج من نص المادة 93 من امر 76/80 ان مالك السفينة او بالأحرى مالك الحطام لا يمكنه في اي حال من الاحوال التمسك بمسؤوليته اتجاه منقذ او منقذي الحطام او المصاريف التي انفاقها في إطار عملية انقاذ الحطام البحري او رفعه او حفظه.

ب. مكافأة الانقاذ وحق الامتياز

الامتياز هو تأمين عيني وقانوني يخول للدائن حق الافضلية على الدائنين الاخرين نظرا لطبيعة دينه وذلك طبقا لنص المادة 72 من القانون البحري الجزائري.

وعلى اعتبار ان مكافأة الانقاذ تعتبر دين على عاتق مالك الحطام متى كان المالك معروف وتمسك بالمطالبة بحقوقه فإنه ملزم بدفع هذه المكافأة، بالإضافة الى المصاريف الضرورية لإنقاذ الحطام.

فالتعويضات والمكافآت المتعلقة بالإسعاف والانقاذ البحريين وتعتبر ديون ممتازة على السفينة وذلك ما نصت عليها المادة الثانية فقرة 03 مع اتفاقية بروكسل المؤرخة في 10/04/1926¹

كما نص المشرع الجزائري على ذلك في نص المادة 73 من ق.ب.ج في الفقرة هـ عنها بقولها "تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة: الديون الناتجة عن الإسعاف والانقاذ، ويجب حطام السفن او المساهمة بالخسائر المشتركة...."

وكذلك ما نصت عليها المادة 373 من ق.ب.ج بقولها " من اجل ضمان دفع المبالغ المذكورة في المواد 370 و 371 و 372 اعلاه فلمنقذي الحطام البحري امتياز بحري بحكم القانون على الاموال التي أنفذوها، وتأتي الديون المتولدة عن عملية الانقاذ في الدرجة الأولى".

ويلاحظ ان المشرع جانب الصواب في نصه في المادة 73 من ق.ب.ج على اعتبار هذه الديون مضمونة بامتياز بحري على السفينة ولم يذكر الحطام مثلها.

نص عن ذلك المشرع الفرنسي في المادة 21 من مرسوم 12/1/1961 والمتعلق بالحطام البحري على ان: "مكافأة انقاذ الحطام ترتب حق الامتياز على الحطام المنقذ".²

¹ وهي المعاهدة المتعلقة بحصانة سفن الحكومات والمبرمة ببروكسل 10/04/1926.

² وتنص المادة 21 من مرسوم 26/12/1961 والمتعلق بالحطام البحري على:

« La rémunération du sauveteur est assortie d'un privilège sur l'épave sauvée. Le propriétaire qui réclame cette épave n'en obtiendra la restitution qu'après paiement de la rémunération et des frais, droits et taxes ou, en cas de litige, la consignation d'une somme suffisante pour en assurer le paiement ».

نظرا لاختلاف النظام القانوني للسفينة عن النظام القانوني للحطام، وان المشرع الجزائري تدارك هذا في نص المادة 373 من ق.ب.ج، رخص على ان الامتياز يكون على الاموال التي تم انقاذها وليس على السفينة كما اورده في المادة 73 من نفس القانون.

ج. التقادم:

وذلك ما نصت عليه المادة 383 من ق.ب.ج المركزي بقولها:

"تتقادم الخطوة المتولدة عن عملية انقاذ او رفع حطام بحري يمضي سنتين اعتبارا من يوم انتهاء عمليات انقاذ الحطام او رفعه".

وتشير المادة المذكورة اعلاه الى ان مدة السنتين، يبدأ احتسابها من اخر يوم من عملية الإنقاذ.

الفرع الثاني: التزامات وحقوق المالك على حطام السفينة

جميع الاطراف في هذه العملية عليها وتتحتم عليها القيام بالتزاماته مقابل مالها من حقوق وسنتطرق لهاته الالتزامات والحقوق وتبينها فيما يلي:

اولا: التزامات المالك على حطام السفينة

بالرجوع الى مواد ق.ب.ج، يظهر ان المشرع، منح المالك حقوق وفي المقابل جعل على عاتقه التزامات، اهمها تقديم مكافأة الانقاذ والتزامه بدفع مصاريف الانقاذ وحفز الحطام بالإضافة الى التزامه بالتقدم الى مصالح الادارة البحرية في الآجال المحددة قانونيا من اجل المطالبة باسترداد الحطام او مباشرة استعمال الانقاذ، ورتب جزاء عن الاخلال بهذا الالتزام الاخير سيأخذ بهذه الالتزامات فيما يلي:

1- الالتزام بدفع المكافأة والمصاريف المختلفة:

كما سبق وان شرحنا ذلك في حقوق المنقذ، فان هذا الالتزام جعله المشرع على عاتق مالك الحطام، وذلك ما نصت عليه المادة 370 من ق.ب.ج ومفاده دفع مكافأة مالية للشخص او الاشخاص الذين اكتشفوا الحطام او قاموا بإنقاذه او حفظه.

بالإضافة الى التزام مالك الحطام بدفع المكافأة، فإنه ملزم أيضا بتحمل الاضرار المحتملة او الحاصلة للحطام البحري وقت وجوده تحت رعاية السلطة الادارية البحرية، وكذلك تحمله المصاريف التي انفاقها من طرف منقذي الحطام بمناسبة عمليتي الحفظ والانقاذ.¹

وقد نصت المادة 374 من ق.ب.ج على انه: "لا يمكن ان تتعدى المكافأة والمصاريف التي يجب دفعها في إطار عملية انقاذ الحطام البحري او رفعه او حفظه قيمة الاموال التي انقاذها".

اما القضاء الفرنسي فقد استقر رايه على تقرير مسؤولية مالك السفينة عن مصاريف استرجاع حاويات من قاع البحر طبقا للقواعد العامة المنصوص في القانون المدني 1342 ما يليها من القانون المدني الفرنسي.²

¹ وتنص 372 من قانون البحري الجزائري: "علاوة على المكافأة المنصوص عليها في المواد السابقة فللمنقذي الحطام البحري الحق في استرداد المصاريف التي تحملوها بمناسبة رفع الحطام وحفظه"

² Cour de cassation (Ch.com 16/12/2008 navire SHERBO n° 07/21943 D.M.F 71, février 2010.

3. Cass. Civ 28 mars 1963 DMF 1963, p466, Clotilde Mattei, les épaves en droit français mémoire D.E.S.S de droit des transports. Aix Marseille. Anne, 1998 – 1999, p 47.

2- مسؤولية مالك الحطام

والحديث هنا عن مسؤولية مالك الحطام، تقتصر فقط في دراسة المسؤولية المتولدة على عاتق مالك الحطام وذلك لكونه عادة ما يكون مصدر للخطر على الملاحة م طراء الاضرار التي يسببها الحطام البحري للغير سواء السفن او المصالح المينائية.

وتتخذ المنشأة صفة السفينة بعد ان تصبح حطاما بحريا ونظام المسؤولية الذي يخضع مالك الحطام، ليس هو النظام الذي يخضع له مالك السفينة وبالتالي فالقواعد العامة هي التي تحكم مسؤولية مالك الحطام، ويسأل الحطام تبعا لقواعد المسؤولية حارس الشيء طبقا لقواعد القانون المدني¹ " وقد نصت قواعد القانون المدني الجزائري على ان حارس الشيء لا يمكن ان يعفى من المسؤولية الا اثبت ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية او عمل الغير او الحالة الطارئة او القوة القاهرة.²

وقد ذهبت محكمة النقض الفرنسية الى القول بان مالك الحطام الذي تسبب في وقوع اضرار للغير، لا يمكن ان يتحلل من مسؤولية الا اذا اثبت ان اضرر الذي وقع كان بسبب خطأ الضحية، او القوة القاهرة، كوقوع عاصفة غير عادية او غير متوقعة.³

ثانيا: حقوق مالك حطام السفينة

فأهم أثر القانون فيما يخص حقوق والتزامات المالك، هو حمايته لحق الملكية الا انه وضع على عاتق المالك بعض الواجبات التي تطرقنا اليها سابقا، خلف على إثر عدم القيام بها، اسقاط حق المالك في ملكيته للحطام.

¹ انظر المادة 138 من امر 75- 58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1335 الموافق ل 6 سبتمبر سنة 1975 من القانون المدني معدل ومتمم.

² انظر المادة 138 الفقرة 2 من القانون المدني الجزائري.

³ لريبي مكي " الحطام البحري وفقا للتشريع الجزائري ومعاهدة نيروبي لسنة 2007، مرجع سابق، ص 66.

1- حق الملكية

لا يمكن في اي حالة من الاحوال، ولا توجد اي اسباب لتجريد المالك من حقوقه اثناء اكتشاف الحطام، وقد نظم المشرع الجزائري ذلك، وحافظ لمالك الحطام لحقوقه، ولكن في المقابل جعل له قواعد ومواعيد يجب الالتزام بها وإلا سقط حقه في المطالبة بممتلكاته وملازم المكتشف التصريح باي السلطات المختصة في خلال اربعين الساعة الموالية للاكتشاف او عند الوصول الى اول ميناء،¹ ومن ثم الزام الادارة البحرية، باتخاذ الاجراءات اللازمة لحماية الحطام و الحفاظ عليه، ثم القيام بالإجراءات من اجل تبليغ المالك.

أ- الإجراءات التحفظية

كما سبق الاشارة الى ذلك في الحديث عن منقذي الحطام والذي يلزمه القانون بالتصريح لدى المصالح المعنية باكتشاف الحطام، في ظرف الثماني واربعين ساعة الموالية او عند الوصول الى اول ميناء بعد جعل الحطام في وضع آمن ثم يأتي دور السلطات الادارية البحرية لحمايته والحفاظ عليه من اجل الحفاظ على حقوق المالك والمنقذ معا.²

المطالبة بحقوقه: ويعترض ان هنالك حالتان، وقد اوردهما المشرع في ق.ب.ج وهما:

✓ الحالة الأولى:

فإما ان يكون المالك معروفا وهنا فان المصالح البحرية المعنية تقوم بتوجيهه، تبليغ الى المالك من اجل التقدم الى مصالحتها، لاتخاذ الاجراءات اللازمة، وإذا كان اجنبيا تقوم بإخطار قنصلية الدولة التي يكون مالك الحطام من رعاياها او يفترض انه من رعاياها وذلك ما نصت عليه المادة 364 من ق.ب.ج.

¹ انظر المادة 359 من القانون البحري الجزائري.

² انظر المادة 358 و360 من القانون البحري الجزائري.

✓ الحالة الثالثة:

أما إذا مالك الحطام المكتشف غير معروف فان مصالح الادارة البحرية تقوم بعملية اشهار تحت شكل تبليغ يلصق في جميع المناطق البحرية، وينشر في الصحافة البحرية لإمكانية معرفة مالك الحطام وذلك ما نصت عليه المادة 363 من ق.ب.ج.

2- اسقاط حقوق المالك

وهناك ثلاث حالات، ذكرها المشرع الجزائري في القانون البحري، وهذا الحق محول للوزير المكلف بالبحرية التجارية، وذلك ما نصت عليه المادة 369 من ق.ب.ج ، والتي حددت الحالات التي يمكن اسقاط حق مالك الحطام، وذلك بعد انذاره قانونيا من طرف السلطة الادارية البحرية وفقا للشروط والمهل المحددة في احكام المادتين¹، 367¹ والمادة² 368 من القانون البحري الجزائري وتتمثل هاته الحالات في:

- أ. حالة امتناعه عن الحضور لتسلم حطامه، مقابل تسديد مصاريف رفع وحفظ هذا الحطام، ودفع المكافأة المناسبة للقائمين بالإنقاذ.
- ب. حالة امتناعه عن المطالبة بحطامه او باسترداده.
- ج. حالة الامتناع عن البدء في اشغال رفع حطامه او دفعه او عن انهاء هذه الاشغال او رفضه او اهماله تنفيذ هذه الاشغال.

¹ تنص المادة 367 من القانون البحري الجزائري على أنه: تحدد السلطة الإدارية البحرية مهلة رفع الحطام البحري من قعر المياه البحرية الداخلية والمياه الإقليمية الجزائرية من طرف مالكة مع مراعاة الوقت الذي يجب القيام فيه بالأشغال الضرورية لرفع الحطام.

² تنص المادة 368 من القانون البحري الجزائري على أنه: في حالة ما إذا كان الحطام عاشقا للملاحة البحرية والمحيط البحري في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية الجزائرية أو كان رفعه ينطوي على فائدة عامة تستطيع السلطة الإدارية البحرية إنذار مالك الحطام بالأشغال الضرورية لرفعه خلال المهلة التي تحددها تبعا إلى طبيعة الأشغال.

وعلى إثر توجيه الاعذار الى المالك من اجل التقدم من المصالح المختصة للإدارة البحرية لاستسلام الحطام خاصة إذا كان الحطام بشكل عائقا للحركة السفن البحرية او يشكل خطرا على سلامة الملاحة، وذلك مقابل تسديد المصاريف التي تم انفاقها من اجل رفع حطام والحفاظ عليه ودفع المكافأة المناسبة.

القائمين بالإنقاذ، فاذا لم يطالب باسترداد الحطام او لم يباشر اشغال رفع الحطام او لم يقع بإنهائها فان المشرع منح الوزير المكلف بالبحرية التجارية الحق في الامر بإسقاط حق مالك الحطام، ولا يجوز له بعد ذلك التمسك او المطالبة باسترداد ممتلكاته.

خاتمة

خاتمة:

فمن خلال ما تم دراسته في هذا الموضوع، والذي من خلاله قد تم شرح وتحليل عام للنظام القانوني لإنقاذ حطام السفينة وضوابطها القانونية في التشريع الجزائري، مع التطرق لبعض بنود وقوانين بعض الاتفاقيات والقانون الفرنسي الخاصة بإنقاذ حطام السفن.

ومن خلال ما تم تحليله وشرحه للنصوص القانونية في القانون البحري الجزائري يظهر جليا أن المشرع الجزائري قد وضع نظام قانوني خاص بالحطام البحري والذي تندرج تحتها أو ضمنها حطام السفينة على وجه الخصوص، وذلك انطلاقا من حفاظه على حق ملكية الحطام، وصولا إلى التصرف في هذا الأخير، ومرورا بتحديد التزامات الأطراف التي لها دور سواء في اكتشافه أو إنقاذه أو في تسييره، وعليه يمكن استخلاص النتائج الآتية:

1- فالسفينة التي تتقد مميزاتها وخاصيتها، بعد أن تصبح حطاما وبالتالي تخضع لنظام قانوني يختلف عن النظام القانوني الذي ينظم السفينة باعتبارها الأداة الأساسية في الملاحة البحرية، وهذا النظام يحافظ على ملكية مالك السفينة وقد رتب أيضا التزامات على عاتق المالك، تسمح له بالتمسك والحفاظ على حطام السفينة المكتشف أي ملكيته، ويمكن أن تؤدي إلى فقدان هاته الملكية إذا ما تم الإخلال بهذه الالتزامات.

2- أما الأطراف التي تظهر بمناسبة اكتشاف أو إنقاذ حطام سفينة، فقد رتب لهم مجموعة من الحقوق وعلى عاتقهم مجموعة من الالتزامات من لطف المشرع، فجعل لمكتشف الحطام، الحق في الحصول على المكافأة المالية شرط أن يقوم بالتصريح عن الاكتشاف في مدة زمنية محددة لدى المصالح المختصة، بعد العمل على الحفاظ على حطام السفينة المكتشف وتأمينه أي وضعه في مكان آمن بالرغم من أن المشرع الجزائري لم يجعل اية عقوبة على مكتشف الحطام الذي لم

يقدم تصريحاً بذلك على عكس المشرع الفرنسي، فالجزء الوحيد هو عدم إمكانية مطالبته بالمكافأة.

3- أما الإدارة البحرية التي تعد صاحبة أكبر دور أو المتدخل الأكبر في عملية إنقاذ حطام السفن والتي منح لها المشرع صلاحيات واسعة، خاصة إذا ما كان الحطام يشكل خطراً على حركة السفن أو الملاحة البحرية بصفة عامة.

4- وتجدر الإشارة إلى أن التشريع الجزائري، اكتفى بوضع نظام قانوني يتعلق بالحطام المكتشف في المياه الإقليمية للجزائر. على اعتبار أن تحديد سلطات الدولة الساحلية يتم تبعاً للمنطقة التي تم اكتشاف الحطام فيها، وفضل الحال كما هو حتى ظهور اتفاقية دولية جديدة، جاءت بنظام قانوني دولي موحد يعالج عمليات إزالة الحطام البحري عامة في المنطقة الاقتصادية.

5- في كل الحالات فإن المشرع الجزائري قد رتب التزامات على عاتق المتدخلين في عملية اكتشاف وإنقاذ حطام السفن انطلاقاً من مالك الحطام، المكتشف أو المنقذ، والإدارة البحرية تدور في مجملها حول اتخاذ الإجراءات اللازمة والضرورية من أجل حماية الحطام البحري عامة من النهب والسرقة قبل مباشرة إجراءات إنقاذه.

6- ويظهر من خلال دراستنا هذه أن المشرع الجزائري وبالرغم من تبنيه لنظام قانوني خاص بحطام السفن شأنه في ذلك شأن المشرع الفرنسي، إلا أنه يمكن القول أن هناك نقص في معالجة بعض النقاط بخصوص موضوعنا فلم يحدد بدقة دور الإدارة البحرية وآليات تدخلها لإزالة حطام معين، عكس ما تطرق إليه المشرع الفرنسي مثلاً الذي أوجد نوع خاص من الشرطة وهي الشرطة الحطام، وكذلك تحديد الجزاءات العقابية المترتبة على عاتق أي طرف من الأطراف خاصة مكتشف الحطام في حالة عدم التصريح به أمام السلطات المختصة.

وبناء على ما سبق ذكره يمكن تقديم التوصيات الآتية:

كذلك أن هناك مشاكل أخرى خاصة في كيفية بيع السفينة التي لم يعالجها المشرع الجزائري بصفة دقيقة واكتفى بالإحالة على التنظيم في كيفية بيع الحطام عامة، إلا أنه لا يوجد أي نص تنظيمي يحدد كيفية بيع الحطام، وبالتالي تطبق عليه القواعد العامة، إلا أنها غير كافية نظرا للخصوصية التي يتمتع بها القانون البحري الجزائري.

بشكل شامل وواضح في التشريع والقانون البحري الجزائري، على المشرع التدخل لسن مواد جديدة لمعالجة موضوع بيع الحطام كما يجدر بنا التوصية بإدراج أحكام تعالج هذا الموضوع بشكل شامل وواضح في التشريعات والقوانين الجزائرية البحرية المتعلقة بالأمن البحري وتدريب الطواقم على إجراءات إنقاذ العظام والقعد والتحضير الجيد للمواقف الطارئة التي يمكن أن تحدث في البحر، وينبغي تعزيز التعاون بين السلطات المحلية والوطنية والمؤسسات البحرية المختلفة لإنشاء خطط طوارئ فعالة للتعامل مع حوادث إنقاذ السفن وإنقاذ حطامها، فبهذه الإجراءات يمكن تحسين مستوى معالجة مشاكل إزالة وإنقاذ حطام السفينة في القانون البحري الجزائري.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

أ- المراجع بالعربية:

➤ المعاهدات والاتفاقيات الدولية:

1- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب او بإمكانه تسبب تلوث، ريتي المعتمدة ببروكسل في 29 نوفمبر 1969، وبروتكولها المبرمة في لندن 2 نوفمبر 1978، والمنظمة إليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 11-246.

2- اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار في 10/12/1982 بمونتي قوياي لجامايكا، والمصادق عليها من طرف الجزائر بموجب امر 05/96 المؤرخ في شعبان عام 1416 هـ الموافق ل 10/10/1996 جريدة رسمية رقم 16-23.

3- معاهدة قانون البحار، سنة 1982.

➤ القوانين والمراسيم والاتفاقيات:

1- أمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري المؤرخ في 29 شوال عام 1396 هـ، الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 غشت 2010.

2- جريدة رسمية، عدد 09، المؤرخة في 24 جانفي 1996.

3- الامر رقم 67/281 المؤرخ في 20 صفر 1419 الموافق ل 15 جوان

1998 والمتعلق بحماية التراث الثقافي، ج رسمية، عدد 7، تاريخ 23 شوال 1387 هـ.

4- المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المؤرخ بتاريخ 06/01/2002 والمحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وامنها، عدد 1 الصادر 06/01/2002.

- 5- المرسوم التنفيذي رقم 368/9 المؤرخ في 15 نوفمبر 2009، الذي يحدد حماية الحطام.
- 6- المرسوم التنفيذي رقم 367/09 الذي يحدد محيط حماية وهران ج ر عدد 66.
- 7- المرسوم التنفيذي رقم 368/09 الذي يحدد محيط حماية ميناء ارزيو ج ر عدد 66.
- 8- المرسوم التنفيذي رقم 369/09 الذي يحدد محيط حماية ميناء مستغانم ج ر عدد 66.

➤ الكتب:

- 1- العربي بكوكعبان، الوافي في القانون البحري، دط، دار هومه للنشر والتوزيع، الجزائر، 2020.
- 2- فاطمية سماعين، المعالجة القانونية لنظام السفن وفق اتفاقية نيروبي والقوانين الوطنية (الجزائري الفرنسي) مجلة الدراسات القانونية المقارنة المجلد 06، العدد 02، 2020.
- 3- لريبي المكي " دور دولة الميناء في ازالة الحطام البحري في القانون الجزائري محلة البحوث القانونية او السياسية، العدد 10، 2018.
- 4- لريبي مكي " الحطام البحري وفقا للتشريع الجزائري ومعاهدة نيروبي لسنة 2007، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير في القانون البحري والنشاطات المينائية، جامعة وهران، 2013/2012.
- 5- محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع، لبنان، 1990.

ب- المراجع بالفرنسية:

➤ القوانين والمراسيم والاتفاقيات:

1. Décret n° 61- 1547 du 26 décembre 1961 décret fixant le régime des épaves. Maritimes JORF 13 aout 1978 modifié.
2. L'article 2 du décret 61-1547du26/12/1961.
3. Décret. 91/12 26 de Aout 1983. 847-78 modifie part décret - 1991-12 : 05art, 20 JORF 7décembre 1991.
4. L'article 31 du décret 61-1574 du 26/12/1961 modifié par décret 85-632 du 21/06/1985.
5. Article 303 convention des maisons unis sue le droit. De la mer Edition dar Baida, Alger 2011
6. Article 1 Alinéa 4, Convention. Nairobi 2007.

➤ الكتب بالفرنسية:

- 1-A-H. Mesnard, J. P. Beurier, Y, Tassel, P. Chaumette, Ph. J. Hesse, R. Rezenthel droit maritime, droit du littoral, droit portuaire, Juris service, Tome II, 1995, p.226.
- 2-Benfella Hamid - Lekouara Salim - Zibani Rachid, les épaves maritimes-mémoire de fin d'étude-institut Supérieure maritime Bou-smail, promotion juin 1989.

- 3–Benzamia Ziane – Hammadi Med « le régime juridique des épaves maritime. Mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention du diplôme ingénieur d'état en sciences de la navigation– institut supérieure maritime Bou–Smail, promotion juin 1997.
- 4–Bièrè ANGGELLI et Yves Moretti – cour de droit maritime– informer 2008.
- 5–Clotilde Mattei– les épaves maritimes en droit français–contre de droit maritime et des transport, Année, 1998/1999.
- 6–Emmanuelle du Pontavice, les épaves maritimes aérienne et spatiale en droit français", L. G.D.J, paris, 1961.
- 7–Katell OILLEAU – Le crédit tiré du navire, bresse Universitaire, D. AIX Marseille, édition 2010, p. 49.
- 8–Madame cécile de cet Bertin l'état et l'épave droit français et projet de convention 63 internationale Bulletin d'étude la marine n°36 janvier 2007.
- 9–Martine Remond (G) Droit maritime 2eme édition 1993.
- 10– N. Nostert, les supertankers. Paris. 1975 p 86. c. rousseau chronique des faits internationaux. RGDIP p530 dans Adeline jude l'enlèvement des épaves – op cit.
- 11– René Rodiere– droit maritime sixième édition, DALLOZ 1974,
- 12– Robert Rezenthel, le régime des épaves maritime, P.M.F 679 mars ,2007.

- 13- Arnauld Montas « droit maritime » édition vuibert, France
2012, Article 2/1 décret 78 – 847, op cit.
- 14- www.ychter.fr, consultée 15/06/2020 a 1.
- 15- Jean –Rienne beurir, droit maritimes, Dalloz – 2009 – 2010,
- 16- Benzamia Ziane, Hammadi Med, Op – cit.
- 17- Cour de cassation (Ch.com 16/12/2008 navire SHERBO n°
07/21943 D.M.F 71, février 2010.
- 18- 3. Cass. Civ 28 mars 1963 DMF 1963, p466, Clotilde Mattei,
les épaves en droit français mémoire D.E.S.S de droit des
transports. Aix Marseille. Anne, 1998 – 1999.
- 19- Martin NDENDE les espérés limitation de responsabilité D.M.F
632, 01/12 /2012.
- 20- [ttp://ar.wikipediab arg/wiki](http://ar.wikipediab arg/wiki)

الملخص

الملخص:

إن موضوع إنقاذ حطام السفن في ق.ب.ج من المواضيع التي تحدث عنها المشرع الجزائري وعالجها في 23 مادة من الأمر رقم 80/76 المعدل بقانون رقم 05/98 المتضمن ق.ب.ج حيث أن هذا الموضوع لم يأخذ نصيبه من الدراسة.

لذلك قمنا بمعالجة هذا الموضوع ودراسته، أولاً من الجانب الموضوعي تحت عنوان الفصل الأول "دوافع إنقاذ حطام السفينة" والذي تضمن تعريف حطام السفن وشروطه وأنواعه، مع التطرق إلى الأشخاص المسؤولين في حدود هذا الحطام، والذي يولد دوافع لإنقاذه، ويتسبب في خطر على الملاحة والبيئة البحرية.

ثم قمنا بدراسة الجانب القانوني الذي تضمنه الفصل الثاني بعنوان: الإجراءات القانونية لإنقاذ حطام السفن، وتطرقنا لمجال تطبيق القانون الوطني على حطام السفن، مع الالتزامات المتعلقة باكتشاف هذا الحطام وتبيان دور الإدارة المحلية في إنقاذ حطام السفن، مع الالتزامات الواردة لحقوق المنقذ، ومالك هذا الحطام المكتشف، فإن إنقاذ هذا الحطام في ق.ب.ج من المواضيع المهمة التي يجب التطرق لها ومعالجتها وتسخير مزيداً من الحلول واجتهادات المشرع الجزائري في وضع المزيد من الأحكام الخاصة، وعدم تهميشه.

Summary:

The issue of salvaging shipwrecks in Q.B.C is one of the topics that the Algerian legislator talked about and dealt with in 23 articles of Ordinance No. 76/80 amended by Law No. 98/05 that includes Q.B.C. Since this topic did not take its share of the study.

Therefore, we dealt with and studied this topic, first from the objective aspect under the title of the first chapter, "Motives for saving shipwreck", which included the definition of shipwreck, its conditions and types, while addressing the responsible persons within the limits of this wreck, which generates motives for saving it, and causes danger to navigation and the environment. Navy

Then we studied the legal aspect included in the second chapter entitled: Legal Procedures for Rescuing Shipwrecks, and we touched on the field of application of national law to shipwrecks, with the obligations related to the discovery of this wreck and explaining the role of the local administration in saving the wrecks, with the obligations contained in the rights of the rescuer, and the owner of this wreck. discovered, saving this wreck in QBG is one of the important issues that must be addressed and addressed and harnessed more solutions and the jurisprudence of the Algerian legislator in setting more special provisions, and not marginalizing it.

الفهرس

الفهرس

صفحة	العنوان
	بسملة
	شكر
	إهداء
	الفهارس
2	مقدمة
5	الفصل الأول: دوافع إنقاذ عظام العين
6	تمهيد
7	المبحث الأول: ماهية حطام السفن
7	المطلب الأول: مفهوم حطام السفن
8	الفرع الأول: تعريف حطام السفن
10	الفرع الثاني: شروط حطام السفينة
15	الفرع الثالث: أنواع حطام السفينة
17	المطلب الثاني: المسؤولية في حطام السفن
18	الفرع الأول: أخطاء المجهز
19	الفرع الثاني: أخطاء الربان وأفراد الطاقم
20	الفرع الثالث: أخطاء المرشد
22	المبحث الثاني: دوافع إزالة حطام السفن
22	المطلب الأول: اسباب انقاذ حطام السفن
22	الفرع الأول: خطورة الحطام على أمن الملاحة البحرية
24	الفرع الثاني: الأهمية التاريخية والأثرية للحطام
25	الفرع الثالث: القيمة المالية للحطام

26	المطلب الثاني: خطر الحطام على الملاحة البحرية والبيئة البحرية
28	الفرع الثاني: الخطر على الملاحة البحرية
29	الفصل الثاني: الضوابط القانونية لحطام السفينة
30	تمهيد
31	المبحث الاول: النظام القانوني في انقاذ حطام السفن في القانون الجزائري
31	المطلب الاول: تحديد مجال تطبيق القانون الوطني على حطام السفن.
32	الفرع الاول: موقع اكتشاف الحطام
36	الفرع الثاني: أثر موقع اكتشاف الحطام على تحديد القانون الواجب التطبيق
37	المطلب الثاني: الالتزامات المتعلقة باكتشاف حطام السفن
37	الفرع الاول: التصريح
38	الفرع الثاني: تحديد مكان وخطورة الحطام
39	الفرع الثالث: الاشارة البحرية
40	المبحث الثاني: الإجراءات المتبعة في انقاذ السفن
40	المطلب الاول: دور الادارة البحرية في انقاذ حطام السفن
40	الفرع الأول: الحماية من الخطر الذي يشكله الحطام
42	الفرع الثاني: سلطات الادارة البحرية
43	الفرع الثالث: الاجراءات الادارية المتخذة من طرف الادارة البحرية
47	المطلب الثاني: التزامات وحقوق المنقذ ومالك حطام السفينة المكتشف
47	الفرع الاول: التزامات وحقوق المنقذ على حطام السفينة
55	الفرع الثاني: التزامات وحقوق المالك على حطام السفينة
61	خاتمة
65	قائمة المصادر والمراجع