

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



حطام السفن

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات المينائية و البحرية.

تحت إشراف:

د. لحوالة أمال

من إعداد الطالبة:

هدى فوغالي

لجنة المناقشة

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/مرابط وسيلة	أستاذة محاضرة	رئيسا
د/لحوالة أمال	أستاذة محاضرة	مشرفا و مقرا
د/مناجلي محمد أمين	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة جوان 2026



شكر و تقدير

قال الله تعالى ("لَّيْنِ شَكَرْتُمْ لَأَزِيدَنَّكُمْ" ٥) سورة إبراهيم - الآية 7.

الحمد لله العلي القدير الذي أنار لنا درب العلم، ومنحنا القوة والصبر لإتمام هذا البحث العلمي المتواضع

أتقدم بخالص الشكر والتقدير وعظيم الامتنان إلى استاذتي الفاضلة والمشرقة على هذا العمل الدكتوراة الأستاذة / لحوالة أمال التي غمرتني بنبل أخلاقها وسعة صدرها، ولم تبخل عليّ يوماً بنصائحها السديدة وتوجيهاتها القيمة .

كما أتوجه بجزيل الشكر وأسمى آيات التقدير إلى أعضاء لجنة المناقشة الأفاضل لتفضلهم بقبول قراءة هذه المذكرة وتقويمها، والذين سثنري ملاحظاتهم وتصويباتهم هذا العمل العلمي وتمنحه قيمة أكبر.

إلى كل من مدّ لنا يد العون والمساعدة من قريب أو من بعيد لإنجاز هذا العمل المتواضع، لكم منا كل الثناء والتقدير

إهداء

أهدي هذا العمل المتواضع لعائلي الكريمة.

إلى روح أبي الغالي و أمي المثابرة.

إلى قلبي النابض محمد و حبيبتي آنيا و الغالية نور.

إلى كل أخواني و إخواني و كل من وقف إلى جانبي و دعمني.

و إلى كل زملاء و الزميلات.

المختصرات

- ق. ب. ج: القانون البحري الجزائري.
- ج ر: الجريدة الرسمية.
- ص: الصفحة.
- ص. ص: من صفحة الى صفحة.
- م . ت: مرسوم تنفيذي.
- ط: الطبعة.
- م: مجلد.
- ع: العدد.
- د. ط: دون طبعة.

مقدمة

يشهد النقل البحري في العصر الحديث تطوراً متسارعاً بفعل تنامي حركة التجارة الدولية واتساع نطاق المبادلات الاقتصادية بين الدول، الأمر الذي جعل من الملاحة البحرية أحد الركائز الأساسية للإقتصاد العالمي، غير أن هذا النشاط و على الرغم من أهميته الإستراتيجية لا يخلو من المخاطر البحرية التي قد تنشأ عن الحوادث الملاحية المختلفة كالتصادم والجنوح والغرق والإنفجارات البحرية ، والتي قد تؤدي في كثير من الأحيان إلى نشوء حطام السفن بمختلف أشكاله وصوره، ويعد الحطام البحري من بين الإشكالات القانونية و العملية التي إستقطبت إهتمام المشرعين و المنظمات البحرية والدولية، لما يترتب عليه من آثار تمس سلامة الملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية والمحافظة على المصالح الاقتصادية المرتبطة باستغلال الموانئ و الممرات المائية، ومن هذا المنطلق أصبح تنظيم الأحكام القانونية المتعلقة بحطام السفن ضرورة تفرضها متطلبات الأمن البحري و مقتضيات التنمية الاقتصادية المستدامة.

وتزداد أهمية دراسة حطام السفن بالنظر إلى تعدد الجوانب القانونية المرتبطة به، إذ يتقاطع مع قواعد القانون البحري وقانون البيئة و القانون الإداري وقواعد المسؤولية المدنية والتأمين البحري، إضافة إلى ارتباطه بالإتفاقيات الدولية التي سعت إلى وضع إطار قانوني موحد لمعالجة الآثار الناجمة عن الحطام البحري، وفي مقدمتها إتفاقية نيروبي لسنة 2007 بشأن إزالة حطام السفن، كما تبرز أهمية الموضوع في ظل تنامي الإهتمام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن الغارقة أو المهجورة و ما قد تسببه من أخطار تهدد الأرواح و الممتلكات والملاحة البحرية على حد سواء¹.

— ¹ - إتفاقية نيروبي الدولية كينيا بشأن إزالة الحطام البحري، تاريخ الإعتاد في 18 أيار. مايو 2007، حيث دخلت حيز النفاذ في 14 نيسان/ أبريل 2015.

أما عن أسباب اختيار الموضوع، فقد تداخلت فيها الإعتبارات الذاتية والموضوعية فمن الناحية الذاتية، يرجع اختيار هذا الموضوع إلى الإهتمام الشخصي المتزايد بقضايا القانون البحري، والرغبة في التعمق في دراسة الإشكالات القانونية المرتبطة بالحوادث البحرية و ما يترتب عنها من آثار قانونية، كما ساهمت المطالعات العلمية السابقة والإحتكاك ببعض الإشكالات القانونية المرتبطة بالنقل البحري في تعزيز الرغبة في تناول هذا الموضوع بالدراسة و التحليل.

أما من الناحية الموضوعية ، فبالنظر إلى التطورات التي شهدتها القانون البحري الدولي في مجال تنظيم حطام السفن، فضلا على توفر مجموعة معتبرة من النصوص التشريعية والإتفاقيات الدولية، والمؤلفات الفقهية و الدراسات الأكاديمية التي تسمح بإجراء دراسة قانونية متكاملة، كما أن القيمة العلمية للموضوع تتجلى في مساهمته في إبراز أوجه القصور أو مواطن القوة في التنظيم القانوني للحطام البحري وإقتراح الحلول القانونية المناسبة لمواجهة الإشكالات العلمية التي يثيرها.

وتتمثل الأهداف المرجوة من هذه الدراسة في تحديد المفهوم القانوني لحطام السفن وبيان خصائصه، وتحليل الإطار التشريعي المنظم له في القانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية ذات الصلة، فضلا عن دراسة الأحكام القانونية المتعلقة بالإبلاغ عن الحطام وإزالته وإنتشاله وبيان المسؤوليات القانونية المترتبة عن الأضرار الناجمة عنه، مع إبراز دور التأمين البحري في تغطية المخاطر المرتبطة به.

وانطلاقا من ذلك، تشكل حطام السفن تحديا تختلط فيه عدة قيم و أبعاد إبتداء من التحدي البيئي إلى الجانب القانوني و التشريعي وصولا إلى الجانب الأثري تثار الإشكالية الرئيسية الآتية :

إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في ضوء أحكام القانون البحري في وضع إطار قانوني متكامل لتنظيم حطام السفن بما يضمن سلامة الملاحة البحرية و حماية البيئة البحرية وتحقيق التوازن بين مصالح مختلف الأطراف المعنية ؟ وتدرج ضمن هذه الإشكالية جملة من التساؤلات الفرعية من بينها :

- ما المقصود بحطام السفن ؟
 - ما هي المخاطر القانونية و الإقتصادية و البيئية المترتبة على الحطام البحري ؟
 - ماهي الأحكام القانونية المنظمة للإبلاغ عن الحطام وإزالته و انتشاله ؟
- حيث تم الإعتماد على المنهج الوصفي لضبط المفاهيم القانونية المرتبطة بحطام السفن إضافة الى المنهج التحليلي لتحليل النصوص القانونية و إستنباط أهم الأحكام المتعلقة بها.
- واستنادا إلى طبيعة الموضوع و أهداف الدراسة، تم تقسيم هذه المذكرة إلى فصلين رئيسيين:

- الفصل الأول خصص لدراسة الإطار المفاهيمي لحطام السفن من خلال بيان مفهومه القانوني و خصائصه و أهميته و مختلف الجوانب المرتبطة به.
- الفصل الثاني خصص لدراسة الإطار القانوني لحطام السفن من خلال تحليل القواعد المنظمة للإبلاغ عنه و إزالته و انتشاله، وكذا المسؤولية القانونية و التأمين البحري المرتبطين بالأضرار الناجمة عنه.

الفصل الأول:

الإطار المفاهيمي

لنظام السفن

يعد حطام السفن من الموضوعات التي تكتسي أهمية خاصة في نطاق القانون البحري بالنظر إلى ما يثيره من مسائل قانونية متشعبة تتداخل فيها الاعتبارات التقنية والإقتصادية والبيئية مع الأبعاد القانونية والتنظيمية، فحطام السفن لا يقتصر مفهومه على كونه بقايا مادية لسفينة تعرضت للغرق أو التحطم، وإنما يمثل وضعية قانونية تستوجب تحديد طبيعتها وضبط الأحكام المنظمة لها، لاسيما عندما يترتب عن وجودها تهديد لسلامة الملاحة البحرية أو مساس بالبيئة البحرية و مكوناتها.

وتزداد أهمية دراسة هذا الموضوع في ظل تنامي حركة النقل البحري وتزايد المخاطر المرتبطة بالحوادث البحرية، الأمر الذي دفع المشرع الوطني والمجتمع الدولي إلى وضع منظومة قانونية متكاملة تهدف إلى تنظيم وضعية حطام السفن و تحديد القواعد و الإجراءات المتعلقة بإزالته أو التعامل معه بما يحقق التوازن بين متطلبات سلامة الملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية من جهة، و حماية الحقوق والمصالح المرتبطة بالسفن و حمولاتها من جهة أخرى .

وإنطلاقاً من ذلك، تقتضي دراسة حطام السفن الوقوف على الإطار المفاهيمي المنظم له خلال تحديد مفهومه و بيان خصائصه القانونية و تمييزه عن غيره من المفاهيم البحرية المشابهة، فضلاً عن دراسة الإطار القانوني الذي يحكمه سواء على المستوى الدولي أو في إطار التشريع الوطني، بما يسمح بالإحاطة بمختلف الأحكام والقواعد القانونية المنظمة لهذه الوضعية البحرية الخاصة.

أين سيتم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين:

المبحث الأول: ماهية حطام السفن. المبحث الثاني: شروط اعتبار السفن حطاماً.

المبحث الأول: ماهية حطام السفن.

تعتبر ماهية حطام السفن من المسائل الجوهرية في القانون البحري، لما ينجر عنه من آثار قانونية هامة تتعلق بتحديد المركز القانوني للحطام، وبيان حقوق و التزامات مختلف الأطراف المتدخلة، سواء تعلق الأمر بمالك السفينة، أو الدولة الساحلية أو الغير كما أن ضبط هذا المفهوم يساهم في توضيح نطاق تطبيق القواعد القانونية المنظمة له، خاصة في ظل تزايد المخاطر المرتبطة بحطام السفن على سلامة الملاحة البحرية والبيئة البحرية. و من هذا المنطلق سنتناول مفهوم حطام السفن (مطلبا أول)، و بعده سنتطرق إلى أنواع حطام السفن (مطلبا ثان).

المطلب الأول: مفهوم حطام السفن.

من المعلوم أن قواعد القانون البحري تتميز بالإستقلالية و الذاتية، ذلك كون أن الوسط الذي تستغل فيه السفينة هو البحر و هذا الأخير يمتاز بعدم القدرة على التوقع التام للرحلات البحرية، لأنه قد تطرأ أخطار تعترض السفينة سواء عند رسوها أو عند وجودها في البحر، كالغرق حيث أن السفينة الغارقة قد تكون قابلة للإنتشال والإصلاح، والإصطدام بالأجسام الأخرى الطبيعية أو الصناعية، إضافة إلى تمييزه عن البضائع المفقودة في البحر قد تكون نتيجة حادث ينشئ حطاما بالمعنى القانوني وكذا الجنوح، ما يفرض عليها قانونا تقديم المساعدة لسفينة أخرى تعرضت للحوادث السابقة الذكر، وهذا ما يعرف بالإنقاذ البحري ونظرا لخصوصية الدعاوى التي ترفع من طرف السفينة المتضررة، كون ان النزاع غالبا ما يخضع لتنازع القوانين و تنازع الإختصاص، من المواد 273- 383 من القانون البحري الجزائري¹.

¹. براشمي مفتاح، محاضرات في مقياس القانون البحري، جامعة غليزان، كلية الحقوق، قسم القانون الخاص، 2021-2022-2023، ص ص 80-81.

ف نجد أن الإتفاقية الدولية نيروبي لسنة 2007، قد نظمت مواد بخصوص ذلك أين وضعت نظم وقواعد تختص بالإبلاغ عن الحطام، و تبيان الخطورة المحتمل وقوعها بسببه وكذا إلزامية المالك بإزالته، و عند الضرورة يمكن للدولة الساحلية التدخل بشأن ذلك.

يعد تحديد المفاهيم القانونية من المرتكزات الأساسية التي يقوم عليها البناء النظري لأي نظام قانوني، إذ يتوقف عليه ضبط نطاق تطبيق القواعد القانونية و تحديد آثارها، وفي هذا الإطار، يكتسب مفهوم حطام السفن أهمية خاصة في المجال البحري، هذا يثير عدة إشكالات قانونية متعددة متصلة بسلامة الملاحة البحرية و حماية البيئة البحرية إضافة إلى تحديد المسؤوليات المترتبة عن وجود السفن الغارقة أو أجزائها في المجال البحري¹.

وإنطلاقا من ذلك، سيتم التطرق إلى تعريف حطام السفن في الفقه (الفرع 01)، ثم تعريفه في النصوص القانونية (الفرع 02).

الفرع الأول: تعريف حطام السفن في الفقه.

تتعرض السفينة إلى عوامل تخرجها من الملاحة البحرية سواء لقدمها أو لأي حادث من الحوادث البحرية أو لأي سبب آخر يجعل هذه الآلية العائمة غير قادرة على ممارستها للملاحة البحرية، و هو المعيار الأساسي و الجوهرى الذي يجعلها تأخذ صفة السفينة وإنعدامه يجعلها حطاما، إلى جانب هجرها من طاقمها².

وستنطرق إلى مدلول حطام السفن من المنظور الفقهي أولا ثم إلى تحديد مفهومه في التشريع الجزائري ثانيا.

يعد مفهوم حطام السفن من المفاهيم القانونية البحرية التي استأثرت باهتمام الفقه بالنظر إلى ارتباطه الوثيق بمختلف المسائل القانونية الناشئة عن الحوادث البحرية سواء تعلق الأمر بسلامة الملاحة البحرية أو حماية البيئة البحرية، حيث عرفه الفقه الفرنسي

¹ - إتفاقية نيروبي المرجع السابق المادة 1 لعام 2007 .

² - أ. فاطيمة سماعين، المعالجة القانونية لحطام السفن وفق إتفاقية نيروبي و القوانين الوطنية الجزائري و الفرنسي، مجلة الدراسات القانونية المقارنة ، جامعة حسيبة بن بوعلي الشلف ، م 06، ع 02، ص 1281.

بشكل عام، حيث يطلق على أي شيء مملوك يفقده مالكة اسم حطام فهو ليس شيئا معدوما و لا شيئا مهملا هو يبقى شيئا مملوكا و ليس لدى مالكة أي نية لفقده¹.

ولم يستقر الفقه القانوني على تعريف جامع وموحد لحطام السفن، وذلك راجع إلى تعدد الحالات التي قد تنشأ عنها هذه الوضعية القانونية، غير أن الإتجاه الغالب في الفقه يربط مفهوم الحطام بفقدان السفينة لخصائصها ووظيفتها الأصلية، حيث ينتهي الوصف القانوني للسفينة، من الوقت الذي تفقد فيه صلاحيتها أو بعدولها نهائيا عن القيام بالملاحة البحرية، وعلى هذا الأساس ينظر إلى حطام السفن باعتباره النتيجة المادية والقانونية المترتبة عن تعرض السفينة لواقعة بحرية إستثنائية أو تعرضها لحادث بحري يؤدي إلى خروجها من دائرة السفن الصالحة للملاحة².

ويقصد بالحادث البحري بأنها واقعة تتنوع من حيث ظروف الوقوع و شكل الضرر مثل الجنوح ، الغرق و التحطم أو التصادم البحري.

ويقصد بالغرق إستقرار السفينة كليا أو جزئيا تحت سطح الماء نتيجة تسرب المياه إلى هيكلها أو فقدانها لعوامل الطفو اللازمة لإستمرار إبحارها، أما التحطم فيقصد به تعرض السفينة لتلف أو تدمير يصيب هيكلها أو أجهزتها الرئيسية نتيجة إصطدامها بسفينة أخرى كما يعد الجنوح من الحوادث البحرية التي كثيرا ما تؤدي إلى نشوء الحطام، ويقصد به خروج السفينة عن المسار الملاحي المخصص لها و إستقرارها على الشواطئ أو الرمال أو الصخور أو غيرها من العوائق الطبيعية الموجودة في البحر و هذا ينجم عن ذلك من أضرار بيئية خاصة إذا كانت محملة بمواد ملوثة أو خطرة³.

¹ - Delebecque, Philippe Droit Maritime. 14e Éd. (Z-Library) p 148.

² - حلومي عباس، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، ط 02، 1988، ص 08.
³ - حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري و الإتفاقيات الدولية (التصادم و المساعدة و الإنقاذ البحريين)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون البحري و النقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2018-2019، ص 03.

الفرع الثاني: تعريف حطام السفن في النصوص القانونية.

إن التطور الذي شهده القانون البحري الدولي أفرز إهتماماً متزايداً بمسألة حطام السفن بالنظر إلى ما يترتب عنه من آثار قانونية و إقتصادية و بيئية تمس مختلف مستعملي البحر فالحطام البحري لا يعد مجرد نتيجة مادية للحوادث البحرية، وإنما يمثل وضعية قانونية تستوجب تدخل القواعد الدولية لتنظيم آثارها وتحديد المسؤوليات الناشئة عنها ومن هذا المنطلق سعت الإتفاقيات الدولية إلى تأطير مفهوم حطام السفن وإرساء نظام قانوني يكفل المحافظة على سلامة الملاحة البحرية و حماية البيئة من الأخطار الناجمة عن السفن الغارقة أو الجانحة أو المهجورة .

وعلى هذا الأساس يقتضي بيان مفهوم حطام السفن في الإتفاقيات الدولية التطرق إلى تحديد مدلوله القانوني في ضوء إتفاقية نيروبي الدولية لإزالة حطام السفن لسنة 2007 ثم إبراز الأساس القانوني الذي إعتمدته الإتفاقيات الدولية لإضفاء وصف الحطام على الأجسام محل الخطر.

تمثل إتفاقية نيروبي الدولية بشأن إزالة حطام السفن لسنة 2007 المرجع الدولي الأساسي في تحديد مفهوم الحطام البحري، فتعتبر أول صك دولي متخصص تناول مسألة الحطام البحري بتنظيم مستقل، بعدما كانت الأحكام المتعلقة به متفرقة بين الإتفاقيات البحرية المختلفة، وقد جاءت هذه الإتفاقية إستجابة للتزايد المستمر في حوادث الملاحة البحرية و ما ينجم عنها من سفن غارقة أو جانحة تشكل عوائق مادية وقانونية أمام حرية الملاحة البحرية و تؤثر في البيئة البحرية و المصالح الإقتصادية للدول الساحلية¹.

إذ وضعت تعريفا قانونيا جامعاً يهدف إلى توحيد الأحكام المطبقة على السفن الغارقة أوالجانحة التي تشكل تهديدا للملاحة البحرية أو للبيئة البحرية وقد أوردت الإتفاقية مفهوم الحطام بصيغة واسعة، حيث يشمل السفينة الغارقة أو الجانحة وأجزائها المنفصلة، والأشياء

¹ - Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007 ,Art 1 . 4 .

أو البضائع التي كانت محمولة عليها وفقدت نتيجة حادث بحري كما يمتد ليشمل السفينة التي يخشى بصورة جدية تعرضها للغرق أو الجنوح متى لم تتخذ التدابير الكفيلة بتفادي ذلك¹.

إن المشرع الدولي تبنى مفهوما وظيفيا يقوم على الآثار المترتبة عن الحادث البحري ألا وهو معيار الخطورة، خصوصا على الملاحة و البيئة البحرية.

يكتسي تحديد المفهوم القانوني لحطام السفن أهمية خاصة في إطار التنظيم القانوني للنشاط البحري بإعتباره يحدد نطاق تطبيق الأحكام المتعلقة بحماية الملاحة البحرية والمحافظة على البيئة البحرية و تحديد المسؤوليات الناشئة عن الحوادث البحرية، لذلك لم يترك المشرع الجزائري مسألة حطام السفن للمفهوم المادي البحت، وإنما أحاطها بجملة من القواعد القانونية التي تهدف إلى ضبط وضعية السفينة بعد تعرضها لواقعة بحرية تؤدي إلى خروجها من دائرة الإستغلال الملاحي².

ويقصد بحطام السفن قانونا كل سفينة قد غرقت أو تعرضت لأضرار شديدة و لم يتم إصلاحها، أو جزء منها فقدت صفتها كوسيلة للملاحة البحرية وأصبحت تشكل محلا لتدخل السلطة البحرية المختصة.

حيث أن المشرع الجزائري لم يضع مفهوما واضحا لحطام السفن بل إكتفى بذكر أنواعه وشروطه حسب نص المادة 358 من القانون البحري الجزائري حيث جاء فيها مايلي: يعد حطاما بموجب هذا القانون:

- السفن و الأجهزة أو المنشآت العائمة التي لم تعد حراستها أو مراقبتها جارية وكذا حمولتها و مؤونتها.

¹ - اتفاقية نيروبي المرجع السابق المادة 1 الفقرة 4.

² - المادة 358 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم.

- الآلات و عتاد أو آلات الرسو و السلاسل و عتاد الصيد البحري المهمة و شظايا السفن و الطائرات.

- الأشياء التي رमित بالبحر أو سقطت فيه لاسيما تلك ذات الطابع الثقافي أو التاريخي فقدتها المالك أو تخلى عنها و التي إما كانت 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 خرجت من أعماق أعالي البحار وأعيدت إلى المياه الإقليمية أو إلى الشاطئ.

على الرغم من أن إتفاقية نيروبي تعد الصك الدولي المتخصص في هذا المجال، إلا أن مفهوم الحطام يجد سنده كذلك في عدد من الإتفاقيات الدولية الأخرى التي كرست التزامات الدول في مجال حماية البيئة البحرية و تأمين سلامة الملاحة الدولية، فقد أقرت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 التي أرست إلزاما عاما على عاتق الدول يقضي بحماية البيئة البحرية و منع التلوث الناجم عن الحوادث الملاحية¹.

كما منحت هذه الإتفاقية للدول الساحلية صلاحيات قانونية تسمح لها باتخاذ التدابير الضرورية لمواجهة الأخطار التي قد تنجم عن الحوادث البحرية داخل المناطق الخاضعة لولايتها البحرية بما في ذلك الأخطار المرتبطة عن السفن الغارقة أو المهجورة التي قد تشكل عائقا أمام الملاحة أو مصدرا للتلوث البحري².

ومن جهة أخرى، ساهمت الإتفاقية الدولية للإنقاذ البحري لسنة 1989 في العمل الوقائي للحماية البحرية من خلال تشجيع عمليات الإنقاذ الي تهدف للمحافظة على البيئة

¹ - إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ،مونتيفو باي، 10 ديسمبر 1982 ، المادة 192.

² - إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ،المرجع نفسه، المادتان 194 و 221 .

البحرية والتعويض الخاص المرتبط بها ،الأمر الذي يجعلها مكملة للنظام القانوني الدولي المتعلق بحطام السفن و إزالته ¹.

المطلب الثاني: أنواع حطام السفن

يكتسي تحديد أنواع حطام السفن أهمية قانونية وعملية بالغة في إطار النظام القانوني المنظم للحوادث البحرية، ذلك أن الآثار المترتبة على الحطام تختلف باختلاف طبيعته وموقعه و مدى الخطورة التي يشكلها على الملاحة البحرية و البيئة البحرية، فالتصنيف القانوني للحطام لا يهدف إلى مجرد التمييز بين الأجسام البحرية الناتجة عن الحوادث الملاحية، وإنما يترتب عليه تحديد الالتزامات القانونية الواقعة على مالك السفينة، وسلطات الدولة الساحلية، وكذا الإجراءات الواجب اتخاذها بشأن الإبلاغ عن الحطام و تحديد موقعه و رفعه أو إزالته ².

وقد أظهرت الممارسة البحرية الدولية أن الحطام البحري لا يتخذ صورة واحدة، بل قد يتمثل في سفينة غارقة كلياً أو جزئياً، أو سفينة جانحة فقدت قدرتها على الملاحة، كما قد يشمل أجزاء السفينة المنفصلة عنها أو الحاويات و البضائع والأجسام البحرية التي تنفصل عن السفينة نتيجة تصادم أو جنوح أو غرق أو أي حادث بحري آخر ³.

وقد كرست إتفاقية نيروبي الدولية بشأن إزالة حطام السفن لسنة 2007، هذا الإتجاه من خلال تبني مفهوم واسع للحطام يشمل السفينة ذاتها و ما يتفرع عنها من أجزاء أو أشياء مفقودة في البحر، كما أن أهمية التمييز بين أنواع الحطام يظهر جلياً من خلال أنه أصبح

¹ - International Convention on Salvage ,London, 28 April 1989 .art 8 and 14

² - International Maritime Organization (IMO),London, established 1948, and commencement of salvage operations in 1958.

³ - Sofia Bonello, Le Relèvement D'épave, Université D'aix-Marseille Faculté De Droit Et De Science Politique Pole Transports Centre De Droit Maritime Et Des Transports (Cdmt), 2020-2021.

معيارا أساسيا تعتمد عليه السلطات البحرية و القضائية عند تقدير التدابير القانونية الواجب اتخاذها لمواجهة الأخطار الناجمة عنه ¹.

وفي التشريع الجزائري، وإن كان القانون البحري لم يضع تعريفا دقيقا للحطام إلا أن الأحكام المنظمة لسلامة الملاحة البحرية و المحافظة على البيئة البحرية تسمح بالتمييز بين الحطام بحسب طبيعته و مدى تأثيره على الإستعمال الآمن للمجال البحري، وهو ما يتوافق مع التوجيهات الحديثة للقانون البحري الدولي و الإتفاقيات البحرية في هذا المجال. وعليه ومن أجل الإحاطة بمختلف صور الحطام البحري وآثاره القانونية، يقتضي الأمر التمييز بين أنواع حطام السفن وفقا لطبيعته المادية و مدى الخطورة المترتبة عليه، وذلك من خلال دراسة الأنواع الرئيسية التي استقر عليها الفقه القانوني و الإتفاقيات الدولية .

الفرع الأول: حطام السفن بحسب الحالة المادية.

الأصل أن حطام السفن يقصد به وفق لتعريف السفينة الذي جاء في المادة 13 من ق ب ج ،لكن بالرجوع الى المادة 358 من القانون البحري الجزائري هناك آليات و أجهزة و منشأة عائمة أخذت حكم السفينة و يطبق عليها أحكام حطام السفن و هو نفس ما جاء في اتفاقية نيروبي و التشريع الفرنسي. وبالرجوع إلى حطام السفينة و متى تعتبر كذلك إذا فقدت معيار عدم القابلية أو عدم القدرة على ممارستها للملاحة البحرية أي عدم قيامها بالغرض الذي وجدت من أجله ².

أ- الحطام الكلي و الجزئي.

الحطام الكلي: الحطام الكلي للسفن، في حالة ما تكون هذه الأخيرة حطاما بعد فقدانها لمعيار عدم القابلية أو القدرة على ممارسة الملاحة البحرية، كما عرفته محكمة النقض

¹ - اتفاقية نيروبي المرجع السابق، المادة 1 ف 4 .

² - فاطمة سماعين، المرجع السابق ص 1285.

الفرنسية بغض النظر عن حجمها أو تسميتها، كل مركبة تتمتع بطاقتها الخاص ومعداتنا الخاصة، وتخصص لخدمة أو نشاط بحري.

إذا يجب توافر المعيارين الأساسيين اللذان يتمثلان في الترك وعدم القابلية الملاحية وهذا ما اعتمدهما المشرع الجزائري وقبله المشرع الفرنسي فإذا توفر المعيارين السابقين في سفينة أو منشأة عائمة، فإنها تصبح حطاما بحريا.

إن التشريع الجزائري لم يضع تعريفا دقيقا للحطام الكلي، واكتفى بالآثار القانونية على عكس القانون الفرنسي الذي ربطه بمعيار " انعدام الجدوى الاقتصادية للإصلاح " ، هذا من جهة من جهة أخرى في الجانب الدولي، فإن الإتفاقيات لم تركز على هذا التمييز بقدر تركيزها على الخطر الذي يشكله الحطام، وهو ما يعكس توجهها عمليا أكثر.

حطام السفن الجزئي: هو الحالة التي تتعرض فيها السفينة لحادث أو تصادم يفقدها جزء كبيرا من قدرتها على الإبحار و يمكن تصنيفها كحطام جزئي اذا بقيت قابلة للانتشال لاستعادة وظيفتها.

أين يتفق كلا من الفقه الجزائري و الفرنسي حول هذا التمييز، غير أن الإشكال يثور حول نسبة تقدير الضرر الجزئي و حول مدى قابلية السفينة للإصلاح، إذ أنه يبقى مرنا يخضع للسلطة التقديرية للقضاء أو الخبرة الفنية حيث تنص الاتفاقية على أنه لا يجوز للدولة المتضررة إلزام مالك السفينة بإزالة الحطام إلا إذا ثبت أنه يشكل "خطراً (Hazard)" لتحديد هذا الخطر، وضعت الاتفاقية في المادة (6) قائمة من 15 معياراً فنياً لا يمكن تقديرها إلا بواسطة خبراء ومعاينين بحريين لتحديد معيار الخطر¹.

¹ - اتفاقية نيروبي، المرجع السابق، المادة 06.

ب- حطام السفن بحسب إرادة المالك

الحطام المتروك (التخلي عن الحطام): نكون في حالة التخلي عن الحطام عندما يعبر مالك السفينة أو المنشأة العائمة المنكوبة عن إرادته بالتخلي عنها وعن مخلفاتها المادية سواء بشكل صريح (عبر إخطار رسمي موجه للسلطات البحرية أو المؤمنين) أو بشكل ضمني (عبر ترك السفينة دون حراسة أو إهمالها لفترة زمنية طويلة يحددها القانون دون إتخاذ أي إجراءات عملية لإنتشالها). ويترتب على هذا التخلي إمكانية تدخل الدولة أو الغير لإزالتها أو استغلالها، بل وقد تؤول ملكيتها للدولة في بعض الحالات، حيث يقع على عاتقها بدايةً تحمل تكلفة الإزالة الفورية لحماية مجالاتها البحرية وموانئها قبل تسوية الحسابات المالية¹.

فالقانون الجزائري لم يبين نظام التخلي بشكل واضح أين ترك المجال للإجتهاد القضائي، في حين أن القانون الفرنسي جاء مفصلاً بشكل دقيق.

أما على الصعيد الدولي، فقد نظمت إتفاقية نيروبي لإزالة حطام السفن 2007 مبدأ مسؤولية المالك حتى في حالة التخلي، وهو توجه حديث يهدف إلى حماية البيئة البحرية ومنع المالك من التهرب فيما يخص المسؤولية المخولة له بخصوص هذا الشأن².

الحطام غير المتروك: يبقى المالك محتفظاً بحقوقه الكاملة على الحطام في هذه الحالة كما يتحمل المسؤولية المترتبة عنه خاصة إذا كان هذا الأخير يشكل خطراً على الملاحة أو البيئة البحرية، مع إمكانية قيامه بعمليات الإزالة أو الإنتشال بنفسه أو عن طريق التعاقد مع شركات الإنقاذ المتخصصة³.

¹ - انظر: المادة 366 من الأمر رقم 76-80 المتضمن ق ب ج، المعدل والمتمم.

² - إتفاقية نيروبي المرجع السابق، المادة 10 الفقرة 1.

³ - انظر: المادتين 358 و 359 من الأمر رقم 76-80 المتضمن ق ب ج، المعدل والمتمم.

حيث يوجد تقارب بين الأنظمة إلا أن هناك إختلاف واحد فيما يخص مدى تشديد المسؤولية، إذ أنه في ظل القانون الجزائري و الذي يعتبر أقل صرامة في التطبيق، من حيث آليات التنفيذ أما القانون الدولي فيميل إلى تحميل المالك مسؤولية شبه مطلقة.

الفرع الثاني: حطام السفن بحسب الموقع الجغرافي.

أ- الحطام في المياه الإقليمية : تمارس الدولة هذه السيادة على البحر الإقليمي رهنا بمراعاة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بحيث تمتد لهذه الأخيرة السلطة في تنظيم و إزالة الحطام أو التصرف فيه لاسيما إن كان يشكل خطرا على الملاحة البحرية¹.

أين يتفق القانون الجزائري مع القواعد الدولية في هذا المجال، غير أن الإشكال يكمن في محدودية الوسائل التقنية و الإجرائية لتنفيذ قرارات الإزالة، هذا على عكس ما هو معتمد في فرنسا والتي تعتمد نظاما إداريا فعالا و تدخلا سريعا من السلطات البحرية المختصة .

ب- الحطام في أعالي البحار: هذا النوع يخضع بشكل خاص إلى مبدأ حرية البحار وكذا مع تطبيق قواعد الإنقاذ البحري، كما نجد أيضا إتفاقية بروكسل للإنقاذ البحري 1910 و التي نظمت حقوق المنقذين و وضعت الشروط الواجب اتباعها للحصول على المكافاة المطلوبة².

يلاحظ أن النظام الدولي أكثر تطورا في مجال إزالة الحطام، حيث يوازن بين حرية الملاحة وحماية المصالح الإقتصادية، في حين أن التشريع الجزائري لا يتناول هذه الحالة بالتفصيل اللازم.

¹ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المرجع السابق، المادة 2 و المادة 21.

² - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المرجع السابق. المادة 98.

ج- الحطام على مستوى الموانئ و المناطق المنظمة.

يخضع الحطام في هذه الحالة لنظام قانوني خاص، حيث تتمتع سلطات الموانئ بصلاحيات واسعة لإزالته أو بيعه لضمان سلامة الملاحة، و من الملاحظ في هذه الحالة تفوق واضح للنموذج الفرنسي من حيث التنظيم والدقة .

المبحث الثاني: شروط إعتبار السفن حطاما.

إن توفر الشروط القانونية لاكتساب السفينة وصف الحطام، يحمل اثارا خاصة فيما يتعلق بالملكية، والمسؤولية وإختصاص السلطات العامة، إذ لا يكفي وقوع حادث بحري لإعتبار السفينة حطاما، بل يجب توافر مجموعة من الشروط الموضوعية و القانونية باجماع الفقة والتشريع.

المطلب الأول: فقدان السفينة صلاحيتها للملاحة بتحقيق الضرر.

يشترط لإعتبار السفينة حطاما أن تكون قد تعرضت لضرر بالغ يجعلها غير صالحة للملاحة سواء كان ذلك نتيجة غرق كلي أو تحطم جزئي يفقدها وظيفتها الأساسية كوسيلة للنقل البحري، فيعد هذا الشرط معيارا ماديا أساسيا، أين يستخلص في كثير من الحالات حول تقارير الخبرة الفنية اللازمة¹.

فمن الملاحظ أن تقدير جسامه الضرر يظل مسألة نسبية، تخضع للسلطة التقديرية للقضاء مما قد يؤدي إلى اختلاف التكييف القانوني من حالة إلى أخرى، خاصة في غياب معيار تشريعي دقيق في القانون الجزائري.

¹ - الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالإسعاف والانقاذ البحريين الموقعة ببروكسل 2 1910/09/23 والتي انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 64-70 المؤرخ في 1964/03/02 والمعدلة بروتوكول 1967/05/27.

الفرع الأول: انعدام الجدوى الاقتصادية من اصلاح السفينة.

يعتبر هذا الشرط مكمل للشرط الأول ألا و هو فقدان الكلي لصلاحية السفينة للإبحار إذ يعتمد هذا الشرط بشكل خاص حول المعيار الاقتصادي البحت.

ففي هذه الحالة لا يكفي تحقق الضرر المادي فحسب، بل يستلزم أن تكون تكاليف إصلاح الضرر تفوق قيمتها بعد الإصلاح، بحيث يكون إصلاحها دون قيمة اقتصادية.

فبالنظر إلى المقارنة بين القانون الفرنسي والجزائري، وذلك على اعتبار إعطاء الأهمية للخطر الحاصل من قبل حطام السفينة و الذي تتجم عنه عواقب ضارة بالبيئة البحرية، بدل التركيز فإن الاتجاه الدولي على الجدوى الاقتصادية التي يحدثها.¹

إن وجود خطر على الملاحة أو البيئة البحرية يتحقق بتشكل الحطام البحري سواء كان باقيا على السطح أو على شواطئ الموانئ، بحيث يعرقل رسو السفن و سلامتها، و قد يكون سببا لوقوع الحوادث مما يشكل خطرا على البيئة البحرية خاصة، إذا نتج عن هذه الحوادث تسرب المواد الكيميائية الخطيرة.²

فمن الناحية الدولية نرى إتفاقية نيروبي لإزالة حطام السفن لسنة 2007، والتي كرس هذا المعيار بشكل صريح، أين وصفت أنه في حالة وجود حطام بالضرورة يوجد خطر محقق أين يدفعنا هذا إلى القول بوجود أولوية لحماية البيئة البحرية على حماية الملكية الخاصة حين ربطت هذه الإتفاقية بوجود توفر عاملي الحطام و الخطر.

ومن ناحية أخرى فإن عامل تخلي المالك عن السفينة، أو ما يقصد به الترك نتيجة لوقوع الحادث البحري ، فالترك في الحطام البحري عادة مايكون من الريان او الطاقم ، دون نية الرجوع إليها مع عدم تأمين حراستها من أي شخص وهذا ما يميز السفينة عن الحطام البحري، فالترك بصفة عامة لا يتحدد بعملية مغادرة السفينة أو عدم تأمينها أو مراقبتها من

¹ - إتفاقية نيروبي المرجع السابق المادة 1 ف 5.

² - بن عيسى حياة، الحماية القانونية للحطام البحري كموروث أثري، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان م 8 ع 3 2025 ص 758.

طرف أي شخص، و يجب أن يكون ترك السفينة و التخلي عنها دافعه خطر وشيك الوقوع¹.

الفرع الثاني: موقع الحطام البحري.

فالحطام قد يكون معيقا للملاحة البحرية إذ من شأنه الإضرار بالمجال الإقتصادي حيث يعرقل رسو السفن و حركتها خاصة بالموانئ، أو المساس بسلامة المنشآت والمباني والتجهيزات المينائية أو يعيق الاستعمال العادي لها ،وقد يسئ للمجال السياحي مما يتطلب إجراءات خاصة لإزالته وفقا لنص المادة 61-62 من المرسوم التنفيذي المحدد للنظام العام لإستغلال الموانئ و أمنها المؤرخ في 06 يناير 2002 الجريدة الرسمية رقم 01² .

أين يتماشى هذا الشرط مع الإعتبارات العملية المعمول بها، فالسلطة هنا تتدخل بشكل أسرع فيما يخص المناطق المتواجد فيها كثافة ملاحية، بالنتيجة تسبب السلامة البحرية على غيرها.

فمن الملاحظ أعلاه أنه لإعتبار السفينة حطاما وجب توافر مجموعة من الشروط المتداخلة فيما بينها، أين تجتمع فيها المعايير المادية، الإقتصادية و كذا القانونية، أما من ناحية التشريعات الحديثة فقد ذهبت إلى تزايد دور معيار الخطر، أين يبرز بشكل واضح التوجه القائم عليه القانون الدولي نحو حماية البيئة البحرية بشكل خاص، على عكس التشريع الجزائري الذي مزال بحاجة إلى الدقة و التنظيم بهذا الخصوص.

المطلب الثاني: خطورة حطام السفن.

تعد خطورة حطام السفن من أبرز الإعتبارات التي دفعت المشرع البحري إلى وضع نظام قانوني خاص ينظم كيفية التعامل معه، وذلك بالنظر إلى ما قد يترتب على بقاءه في

¹ . لربيبي مكي، دور دولة الميناء في إزالة الحطام البحري في القانون البحري، مجلة البحوث القانونية و السياسية، جامعة سيدي بلعباس مجلد 02، ع 10، 2018، ص ص 24-25.

² . بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص 04.

البحر أو الموانئ أو الممرات الملاحية من آثار سلبية تمس مختلف المصالح البحرية المحمية قانوناً فالحطام البحري لا يمثل مجرد بقايا مادية للسفينة قد تعرضت لحادث بحري فحسب بل قد يتحول إلى مصدر دائم للخطر يهدد سلامة الأرواح والممتلكات ويعرقل حركة الملاحة البحرية ويؤثر على البيئة البحرية والأنشطة الاقتصادية المرتبطة بها، فيعد معيار الخطورة أساس قانوني لإكتساب وصف الحطام.

حيث لا يكتسب الجسم البحري وصف الحطام في نطاق القانون الدولي البحري لمجرد تعرضه لحادث بحري، وإنما يشترط أن يكون من شأنه إحداث تهديد فعلي أو محتمل للملاحة البحرية أو للبيئة البحرية، ومن ثم فإن معيار الخطورة يمثل الأساس الجوهرى الذي ترتب عليه إتفاقية نيروبي آثارها القانونية المختلفة المتعلقة بالإبلاغ عن الحطام وتحديد موقعه وإزالته¹.

ويقصد بالخطورة في المجال كل وضع من شأنه أن يعرقل حركة السفن أو يهدد سلامة الأرواح و الممتلكات في البحر أو يؤدي إلى أضرار بيئية نتيجة تسرب المواد الخطرة أو الملوثة وتقدير هذه الخطورة يخضع لجملة من المعايير الفنية والقانونية، من بينها موقع الحطام وعمق المياه و طبيعة الملاحة في المنطقة البحرية المعنية وحجم الأضرار المحتمل وقوعها و باختصار أصبح حطام السفن يشكل مصدر خطر متزايد على حركة الملاحة البحرية و البيئية،².

ويعكس اعتماد معيار الخطورة تأثر القانون البحري الدولي بمبدأ الوقاية الذي أصبح أحد المبادئ الأساسية في حماية البيئة البحرية، حيث لم يعد التدخل القانوني مرتبطاً بوقوع الضرر فعلاً، وإنما يكفي احتمال وقوعه لإتخاذ الإجراءات اللازمة لتفاديه أو الحد من آثاره.

¹ - إتفاقية نيروبي المرجع السابق، المادة 6 (المعايير من 1 إلى 15).

² - Sofia Bonello, op ,p9.

و للتوضيح أكثر سنتطرق إلى خطورة حطام السفن على أمن و سلامة الملاحة البحرية في (الفرع 01) وخطورة حطام السفن على البيئة البحرية والأنشطة الاقتصادية المرتبطة بها في (الفرع 02).

الفرع الأول: خطورة حطام السفن على سلامة و أمن الملاحة البحرية.

يتطلب تنامي النشاط الإقتصادي الدولي كشرط أساسي سلامة الملاحة البحرية إلا أنها تواجه تحديات و مخاطر كحطام السفن الغارقة و المهجورة سواء في أعالي البحار أو المناطق الساحلية الخاضعة للسيادة الوطنية.

وتتعلق المخاطر بطبيعة الحطام ذاته وموقعه و حالته المادية و تظهر في الجوانب التالية:

- **خطر الإصطدام الجسيم:** يمثل الحطام عائقا ماديا صلبا في المياه، خاصة إذا كان غارق أو يقع على عمق ضحل فالإرتطام المادي بين المنشآت نجد أثره في المادة 274 من القانون البحري الجزائري في الفقرة 02 بحيث توسع في مفهوم التصادم بحيث أعتبر في حكمه كل إرتطام حاصل بين سفينة و منشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة و واقعة في الأملاك العمومية البحرية¹.

- **إعاقة الممرات الملاحية و الموانئ:** يشكل الحطام عقبة أمام حركة المرور البحري في الممرات الضيقة أو المناطق المزدحمة، مما يضطر السفن إلى تغيير مساراها فقد تعاملت العديد من التشريعات الوطنية مع هذه المسألة على أساس أن الحطام الذي يعيق الملاحة العامة يمنح السلطات المختصة صلاحية إزالته على نفقة المالك.

¹ - بن ددوش سيد احمد، أحكام التصادم البحري على ضوء التشريع الجزائري و إتفاقية بركسيل سنة 1910 و 1952، مجلة الدراسات الحقوقية ، جامعة ابي بكر بلقاسم تلمسان، م 08، ع 01، ص 829.

ففي الولايات المتحدة (بموجب قانون اللوائح الفيدرالية، الباب 33، الجزء 245، المادة 10) تقع المسؤولية الأولية لإزالة الحطام أو العوائق الأخرى على عاتق المالك أو المستأجر أو المشغل.

- تشويش أجهزة الملاحة الإلكترونية.

تتسبب الكتل المعدنية الكبيرة الموجودة في الحطام في تشويش دقة أجهزة الرادار والسونار خاصة إذا لم تكن هذه الحطام مرسومة على الخرائط البحرية أو تم الإبلاغ عنها ويؤدي هذا التشويش إلى ما يمكن تسميته "العمى الملاحي المؤقت"، حيث تجد السفن صعوبة في تحديد موقعها بدقة أو رصد السفن الأخرى والعوائق في محيط الحطام، وتتطلب هذه المسألة من الدول الساحلية، بموجب المادة 5 من إتفاقية نيروبي 2007، إلزام مشغلي السفن بالإبلاغ دون إبطاء عن أي حادث بحري يسفر عن حطام على أن يتم الإبلاغ إلى نقطة الاتصال الوطنية التي تخطر بها كل دولة طرف الأمانة العامة للمنظمة البحرية الدولية (IMO)¹.

- مخاطر الانفجار و الاشتعال:

قد يحتوى الحطام على بقايا وقود أو مواد خطرة وتزداد هذه الخطورة إذا كان الحطام قديماً و متكاملًا، حيث تتسرب هذه المواد تدريجياً أو تشكل أجواء قابلة للاشتعال وفي هذا السياق، تسمح المادة 678 من الجزء السادس العشر من قانون الشحن الكندي على أنه لها الحق هذه الأخيرة بإزالة أي سفينة و بضائعها و بيعها أو تدميرها إذا كانت غارقة أو معطلة وتسبب تلويثاً للمياه الكندية².

¹ - Nairobi International Convention op,Art.5(1)

² . Canada Shipping Act, 2001 ,SC 2001 ,c26 Part 16 ,s 678 .

- إنجراف الحطام و تحوله إلى خطر متحرك.

قد يتأثر الحطام بالرياح و التيارات البحرية ، ما يؤدي لنقلها من موقعها الأصلي إلى ممرات ملاحية جديدة لم تكن متوقعة، ما يجعل الحطام خطرا متحركا لا يمكن بذلك الإعتماد على الخرائط الثابتة في تجنبه، مما يزيد من صعوبة مهام رسم الخرائط البحرية ويستلزم أنظمة مراقبة مستمرة، وقد حاولت إتفاقية نيروبي 2007 معالجة هذه المسألة جزئيا من خلال النص على أن للدولة المتضررة أن " تتخذ التدابير المنصوص عليها في هذه الإتفاقية فيما يتعلق بإزالة الحطام الذي يشكل خطرا في منطقة الإتفاقية " على ان تعرف المنطقة الإقتصادية الخالصة للدولة الطرف¹.

الفرع الثاني: خطورة حطام السفن على البيئة البحرية و الأنشطة الإقتصادية المرتبطة بها.

يشكل الحطام بجميع أنواعه تهديدا مباشرا و مكلفا للإقتصاد الدولي فيؤدي بقاؤه في قاع البحر إلى تدمير النظم البيئية الحيوية مما ينتج عنه خسائر فادحة في قطاعات رئيسية بدمير الموارد الطبيعية و خسائر السياحة و الصيد.

أولا: التهديدات على البيئة البحرية و نظمها البيئية.

ينطوي حطام السفن خاصة القديمة منها و الحربية، على ثلاثة أنماط رئيسية من التهديدات البيئية المباشرة، وفقا لما استقرت عليه تقارير المنظمة البحرية الدولية (IMO) وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP)² على التهديدات المؤثرة على البيئة البحرية و نظمها لأن هذه الخاصية لم تكن معروفة في القانون البحري التقليدي قبل دخول إتفاقية نيروبي الدولية لإزالة حطام السفن 2007 حيز التنفيذ .

¹ - Nairobi Convention, Art .1, 2.

² - IMO:UNEP .Joint Report on Marine Wrecks and Environmental Hazards ,London :Nairobi 2023 p15-22 .

حيث أن هذا التلوث المزمّن بالمواد الخطرة يؤدي إلى التحلل التدريجي لهياكل السفينة ويتسلل إلى الرواسب و الكتل المائية مسببا تسمما مستداما للكائنات البحرية و يؤدي التلوث الكيميائي خاصة حطام السفن الحربية إلى إزدياد عوامل التفتيت للمنشآت الإقتصادية والتموية، و قتل الحياة البحرية¹.

ثانيا: الآثار السلبية على الأنشطة الإقتصادية المرتبطة بالبحر.

لم يعد الحطام البحري مشكلة بصرية و بيئية، بل تحول إلى عبء مالي يستنزف ميزانية الدول و الشركات، و يؤثر على القطاعات الإنتاجية الكبرى و هنا تكمن العلاقة بين تراكم الحطام و التدهور الإقتصادي، ومن مظاهره إعاقة الملاحة البحرية، بتعطيل حركة الموانئ و تراجع القطاع السياحي و الترفيهي و زيادة أقساط التأمين، إضافة إلى خسائر قطاع الصيد أينما حدث تسريب و تصريف وقود السفن و إعاقة البنية التحتية للطاقة المتجددة كالرياح².

¹ . عصام محمد عبد الماجد وآخرون ،تلوث البيئة البحرية و أسبابها و مخاطرها و تشريعات الحماية منها، ص 02.

² - الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بزيوت وقود السفن 2001، المادة 07 .

الفصل الثاني:

الإطار القانوني

لحطام السفن

في إطار تطور النشاط البحري وإتساع حركة الملاحة والتجارة الدولية برزت ظاهرة الحطام البحري بإعتبارها واحدة من الإشكالات القانونية ذات الأثر المباشر على سلامة الملاحة وأمن الموانئ وحماية البيئة البحرية، إذ لا يقتصر أثر الحطام على كونه بقايا مادية ناتجة عن حوادث بحرية فحسب، بل يتجاوز ذلك ليشكل مصدر خطر فعلي قد يعيق حركة السفن ويهدد التوازن البيئي البحري، الأمر الذي إستدعى تدخلا تشريعيا وتنظيميا يضبط الآليات الكفيلة برفعه أو إزالته .

وفي هذا السياق جاء الإطار القانوني المنظم لحطام السفن ليكرس جملة من القواعد التي تجمع بين أحكام القانون البحري الوطني، لاسيما الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، وبين المبادئ المستقرة في الإتفاقيات البحرية الدولية ذات الصلة، بما يضمن تحقيق التوازن بين حماية حقوق الأطراف المتضررة من الحوادث البحرية، سواء كانوا ملاك السفن أو شركات التأمين أو السلطات المينائية المختصة .

وعليه فإن دراسة الإطار القانوني لحطام السفن تقتضي التطرق إلى مختلف النصوص المنظمة له، وتحليل نطاق تطبيقها والآثار القانونية المترتبة عنها، فضلا عن بيان دور السلطات المختصة في التدخل لإزالة الحطام وإعادة تهيئة المجال الملاحي، و للتفصيل أكثر سنتناول تنظيم حطام السفن و الإلتزامات المتعلقة بإكتشافه (المبحث الأول) ثم نتطرق إلى الإجراءات المتبعة في إزالة و إنقاذ حطام السفن (المبحث الثاني).

المبحث الأول:تنظيم حطام السفن و الإلتزامات المتعلقة بإكتشافه.

يعد حطام السفن من بين الآثار القانونية والمادية المترتبة عن الحوادث البحرية بمختلف صورها، كالغرق أو الجنوح أو التصادم أو الهلاك البحري، حيث قد يخلف وجوده في المجال البحري أو المينائي أخطارا متعددة تمس سلامة الملاحة البحرية و تهدد البيئة البحرية والمصالح الإقتصادية المرتبطة بإستغلال البحر .

ونظرا لما قد ينجم عن الحطام من أضرار جسيمة تتجاوز في آثارها مالك السفينة إلى مختلف مستعملي البحر، فقد أولى المشرع على الصعيدين الوطني و الدولي عناية خاصة لتنظيم الإجراءات الواجب إتباعها فور إكتشافه وذلك بهدف ضمان التدخل السريع والفعال للسلطات المختصة وإتخاذ التدابير الكفيلة للحد من مخاطره .

وعليه لدراسة الإلتزامات المتعلقة بإكتشاف حطام السفن تقتضي التطرق إلى الإلتزام بالتبليغ عن الحطام بإعتباره الإجراء الأول الذي يباشر عند إكتشافه ثم بيان الإلتزامات المترتبة على تحديد موقع الحطام وإتخاذ التدابير التحفظية اللازمة بشأنه .

وعلى هذا الأساس، سيتم تناول هذاالمبحث من خلال: تنظيم حطام السفن(مطلباً أول) و الإلتزامات المتعلقة بإكتشافه (مطلباً ثان).

المطلب الأول : التنظيم الدولي و الوطني لحطام السفن.

أصبح موضوع حطام السفن يشكل تحدياً قانونياً و بيئياً و أمنياً معقداً خاصة ما يشكل تهديداً لسلامة الملاحة البحرية من جهة و النظام البيئي البحري من جهة أخرى، أين استوجب على المجتمع الدولي و التشريعات الدولية تدخل لضبط الأحكام القانونية المتعلقة بهذا الحطام نتيجة تطور التجارة العالمية و الحركة الهائلة للسفن و البضائع.

بناء على ذلك وجب دراسة الإطار القانوني بالتطرق إلى مصادره الأساسية، سواء على المستوى الدولي أو الوطني، ثم بيان آليات تطبيقه من خلال القواعد الموضوعية والإجرائية التي تحكم التعامل مع حطام السفن، أين سنوضح ذلك من خلال فرعين أساسيين، الفرع الأول سيكون حول التنظيم في القانون الدولي، أما الفرع الثاني فهو حول التنظيم في القانون الجزائري.

الفرع الأول: التنظيم في القانون الدولي و الإتفاقيات الدولية.

يعتبر التنظيم الدولي حجر الأساس في تنظيم النظام القانوني لحطام السفن، و ذلك على إعتبار أنه ذو طابع عابر للحدود، نتيجة لذلك يجب تكاثف الجهود الدولية الجماعية لمواجهة المخاطر المرتبطة بحطام السفن، إذ يتعذر على أي دولة مجابهة ذلك بمفردها.

و من هذا المنطلق برزت إتفاقية نيروبي لإزالة حطام السفن، كإطار قانوني دولي متكامل أين عمدت لوضع قواعد موحدة لتنظيم مسألة إزالة الحطام، خاصة في المنطقة الإقتصادية الخالصة للدول، و قد إعتمدت هذه الإتفاقية مقاربة حديثة تقوم على ربط الحطام بمفهوم "الخطر" بحيث لا يكفي وجود الحطام لقيام الإلتزامات، بل يجب أن يشكل تهديدا للملاحة أو البيئة البحرية، خصوصا مجال تطبيق الإتفاقية بين الدول الأطراف مع إمكانية توسيع نطاق تطبيق هذه الإتفاقية¹.

فقد شهد هذا المجال تطورا ملحوظا، حيث انتقل من تنظيم تقليدي محدود إلى نظام قانوني حديث يقوم على الوقاية و إدارة المخاطر، وهو ما يبرز من خلال تعدد مصادره وتكامل آلياته.

يعد التنظيم القانوني الدولي لحطام السفن إمتدادا طبيعيا لتطور قواعد القانون البحري المعاصر، بالنظر إلى الطبيعة العابرة للحدود للنشاط الملاحي و ما قد ينجم عنه من آثار تتجاوز إقليم الدولة الواحدة.

فالحطام البحري لا يقتصر أثره على عرقلة الملاحة فحسب، بل قد يمتد ليشكل مصدرا للتلوث البحري و تهديدا مباشرا لسلامة الأرواح و الممتلكات في البحر، وهو ما إستدعى تدخل الفقه والقانون الدولي لوضع قواعد موحدة لمعالجة هذه الظاهرة².

¹ - إتفاقية نيروبي، المادة 1 (الفقرتان 1 و 5) و المادة 3.

² . International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 , Art 5 .

أولاً: القواعد الدولية المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية.

يرى الفقه القانوني أن قواعد السلامة البحرية تمثل الأساس الوقائي في النظام القانوني الدولي، إذ تهدف إلى تفادي وقوع الحوادث البحرية من خلال فرض معايير تقنية وقانونية على السفن و الدول المشغلة لها، وقد ساهم هذا الإتجاه في تطوير قواعد موحدة للسلامة البحرية بإعتبارها خط الدفاع ضد نشوء الحطام البحري و التي تعنى بالرقابة التقنية على سلامة هيكل السفينة ومعدات الملاحة، لضمان عدم تعرضها للغرق وتحولها إلى عائق ملاحي.¹

ثانياً: القواعد الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية.

سعى المجتمع الدولي إلى حماية البيئة البحرية،² بإعتبارها كنزا يزخر بالموارد الطبيعية والطاقوية وذلك من خلال القيام بإبرام العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي استهدفت الحد من ظاهرة التلوث البحري ويمكن القول في هذا الصدد بأنها تشكل في مجملها مجموعة من القواعد القانونية التي تعنى بحماية البيئة البحرية من التلوث.³

ثالثاً: التنظيم المتخصص في إزالة الحطام البحري.

إن تحميل المسؤولية المطلقة لمالك السفينة عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري الذي تتسبب فيه تلك السفينة استناداً للمواد 117 و 120 من القانون البحري الجزائري وبالتالي لا يمكن الإفلات من التعويض إلا إذا تم إثبات أن الضرر الناتج يرجع لسبب خارجي لا دخل له فيه، مستنبطة من قواعد الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 المعدلة بموجب البروتوكول سنة 1992 ، حيث نصت

2- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), cif, Art 7 .

² . كمال حمدي ، القانون البحري : السفينة أشخاص الملاحة البحرية ، استغلال السفينة ، الطبعة 02 ، منشأة المعارف ، مصر ، دون سنة ، النشر ، ص01 .

³ . قماري نصره و اخرون الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، جامعة مستغانم العدد الثامن، جانفي 2017 ، ص294 .

في المادة 04 الفقرة 01 على أن مالك السفينة وقت الحادث أو عند وقوع الحادث يكون مسؤولاً عن أي أضرار تتسبب فيها السفينة نتيجة الحادث¹.

وعليه يتضح أن التنظيم القانوني الدولي لحطام السفن يقوم على منظومة متكاملة من القواعد الفقهية و الإتفاقيات الدولية و المعايير الفنية التي تهدف إلى تحقيق التوازن بين حرية الملاحة البحرية من جهة، وضمان سلامة الأرواح و حماية البيئة البحرية من جهة أخرى.

أين سوف نشرح هذا من خلال مايلي:

فيما يخص الإتفاقيات الدولية لحطام السفن، يظهر إستقراء التنظيم الدولي لحطام السفن، وعلى رأسه إتفاقية نيروبي لإزالة الحطام ، فالمجتمع الدولي قد خطى خطوة نوعية نحو معالجة هذه الظاهرة في إطار قانوني موحد.

فالإتفاقية قد تجاوزت الطرح التقليدي الذي كان يربط الحطام بمجرد وجوده المادي، لتتبنى معيار "الخطر" كأساس للتدخل القانوني، وهو ما يعد تحولاً مهماً للوقاية قبل أن يقع الضرر وقد أشارت بعض الدراسات المنشورة في مجلة القانون البحري الدولية، إلا أن هذا التحول يعكس تأثر القانون البحري بالتوجهات الحديثة في القانون البيئي، حيث أصبح التركيز منصبا على إدارة المخاطر بدل الإكتفاء بمعالجة آثارها، إضافة الى الإجراءات المتخذة و ذلك وفقا للمادة 5 من اتفاقية السلامة البحرية خاصة إذا كانت تتضمن مواد خطيرة أو ضارة².

كما رسخ التنظيم الدولي موضوع الحطام باتفاقيات عديدة نظرا لارتباطه ارتباطا وثيقا بالسلامة البحرية وحمايتها من التلوث مدعمة ببنود صارمة و فعالة، كالاتفاقية الدولية للأنفاذ البحرية لعام 1989 حيث تنظم عمليات انتشار السفن و حطامها عندما تكون قابلة للأنفاذ كما تحدد حقوق و التزامات المنقذين و تشجيع حماية البيئة، إضافة لاتفاقية الأمم

¹ - عواطف فارح، أميمة بومحذاف، القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية من مشكلة التلوث، مجلة العلوم الإجتماعية و الإنسانية ، جامعة تونس المنار، جامعة الشهيد العربي التبسي تبسة الجزائر، م 16، ع 01، 2023، ص 102.

² Jhonnie M/Kern Frontiers in Marine Science ،3.3.1. ،N 11.2016

المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي تمنح الدول الساحلية حق التدابير و التدخل لحماية سواحلها و مصالحها المرتبطة بها بما في ذلك إزالة الحطام من حوادث التلوث البحري وكذا المحافظة على الطبيعة التاريخية و الأثرية المكتشفة في قاع البحر¹.

بالرجوع إلى نظام التأمين الإجباري، بالمفهوم الحديث عاصر فكرة ظهور شركات التأمين التي تقوم على أساس توزيع الخطر إذ أصبح يقوم على أساس احصائيات و حساب احتمالات يقدر المؤمن مسبقا حجم التعويضات التي سيدفعها تضاف اليها مبالغ تخص النفقات العامة، و توزع المبالغ على المخاطر المختلفة المراد تأمينها للقسط الواجب الدفع للمؤمن له، و هذا ما أكد فكرة التعاون و التضامن من المؤمن لهم و توزيع التعويض على المتضررين².

و ما يؤخذ على هذا التنظيم الدولي لحطام السفن محدودية تطبيقه، إذ أن فعاليته مرهونة بإنضمام الدول إلى الإتفاقية حصرا، وهذا بالنتيجة يخلق نوع من التفاوت من حيث التطبيق و يحد من الطابع العالمي لهذا النظام، فقد جازمت دراسات فقهيه حديثة أن عدم إنخراط الدول الى الإتفاقية يجعلها مع مرور الوقت مفرغة من محتواها العملي، خاصة في المناطق البحرية والتي تكون نسبة الكثافة الملاحية مرتفعة³.

فمن الملاحظ أن الإتفاقيات الدولية و على رأس الهرم نجد إتفاقية نيروبي لإزالة حطام السفن، و التي تأسست بشكل أساسي لنظام قانوني متطور، و على الرغم من ذلك إلا أنه لا يزال يواجه تحديات تتعلق بتحديد نطاق تطبيقه، و ضبط معايير الخطر وكذا إحداث التوازن بين المسؤولية الفردية و هو المالك و بين متطلبات العدالة.

و بناء على التحديات البحرية المعاصرة والتي تستلزم المزيد من التنسيق الدولي والتطوير في هذا النظام و ذلك لأجل ضمان فعاليته.

¹ - إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المرجع السابق، المادة 221 و 303.

² - مصطفى كمال طه و الأستاذ وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي مصر، د ط ، ص 09 .

³ . المنظمة البحرية الدولية IMO، المرجع السابق.

حيث تلعب المنظمات البحرية الدولية دورا مركزيا في تطوير النظام القانوني المنظم لحطام السفن، حيث إمتد إلى ضمان تنفيذها و تكييفها مع التطورات المتسارعة للنشاط البحري وتأتي في مقدمة هذه الهيئات المنظمة البحرية الدولية، و التي تعد الفاعل الرئيسي في تنظيم الملاحة البحرية على المستوى العالمي.

أولاً: الدور التشريعي للمنظمات البحرية الدولية.

لعبت المنظمات الدولية بكل أنواعها الدور الكبير في تطور المجتمع الدولي في جميع المجالات، وهذا بالمساهمة و العمل على إنجاز و إبرام عدة إتفاقيات خاصة في مجال البيئة¹.

ثانياً: الدور الفني و التقني.

يتمثل في توفير الدعم، و وضع المعايير و نقل الخبرات و المعرفة التقنية للدول الأعضاء لإدارة الأزمات الفنية، و تطوير البنى التحتية.

ثالثاً: دورها في تعزيز التعاون الدولي.

إن المنظمة البحرية الدولية تساهم في تعزيز التعاون بين الدول من خلال توفير إطار لتبادل المعلومات و الخبرات، خاصة في مواجهة الحوادث البحرية الكبرى، وقد أبرزت بعض الدراسات أن هذا التعاون يساهم إلى تحسين الفعالية على مستوى التدخلات الحاصلة وبالنتيجة الحد من المخاطر الناجمة عن اصطدام السفن².

¹ . علواني مبارك، دور المؤسسات الدولية المتخصصة و المنظمات غي الحكومية في حماية البيئة من التلوث، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد بوضياف- المسيلة، مجلة الفكر، ع 14، ص 630.

² . اتفاقية نيروبي ، المرجع السابق، المادتين 7 .

رابعاً: تأثيرها في بناء القدرات الوطنية.

تساهم المنظمة بدور مهم و فعال في دعم الدول على حدا سواء و بالأخص الدول النامية و ذلك من خلال تحويل المعارف العالمية إلى سياسات محلية في إطار التبادل المعرفي و تطوير المهارات البشرية.

خامساً: التحديات التي تواجهها المنظمات البحرية الدولية.

تواجه المنظمات الدولية البحرية تحديات أمنية متعددة و متجددة تتجاوز نطاقها التقليدي كالقرصنة و السطو المسلح، و الهجمات الغير مشروعة على الملاحة إضافة إلى التعاون الدولي الذي يمثل تحديا بحد ذاته ،ناهيك عن التحديات المتعلقة بتطبيق القانون والذي يتطلب آليات قوية لتطبيقها، إضافة إلى حماية البيئة البحرية بإعتبار أن تحدي التلوث جزء لا يتجزأ من منظومة الأمن البحري¹.

الفرع الثاني: التنظيم في القانون الجزائري.

يعد حطام السفن من المسائل البحرية التي تستوجب تنظيماً قانونياً دقيقاً بالنظر إلى ما قد يترتب عنه من أخطار تمس سلامة الملاحة البحرية، و أمن المنشآت المينائية وحماية البيئة البحرية من مختلف أشكال التلوث.

وقد أولى المشرع الجزائري إهتماماً خاصاً لهذه المسألة من خلال جملة من النصوص التشريعية و التنظيمية التي حددت الإطار القانوني الواجب التطبيق على الحطام البحري سواء من حيث إجراءات التبليغ عنه، أو شروط رفعه و إزالته، أو تحديد الجهات المختصة بالإشراف على هذه العمليات، بمجرد إكتشاف الحطام البحري لابد من الشروع في عملية رفع و إزالة هذا الحطام لأنه في غير بيئته الطبيعية.²

¹ . بن عاشور عبد الله، بولشفار وليد، المنظمة البحرية الدولية كآلية لضمان الأمن البحري، كلية الحقوق و العلوم السياسية، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون النشاطات البحرية و المينائية، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة ، سبتمبر 2025، ص ص 39-40.
² - د. حسان سعاد، المرجع السابق ، ع 05، ص 273.

وهو ما أكده الفقه القانوني الحديث الذي أبرز أن هذه الإتفاقيات تمثل تطورا نوعيا في نقل عبء إزالة الحطام إلى مالك السفينة وفق مبدأ المسؤولية المترتبة عن الخطر البحري.

وعليه فإن دراسة التنظيم القانوني لحطام السفن في القانون الجزائري تقتضي التمييز بين مستويين متكاملين، حيث يستند تنظيم حطام السفن في التشريع الجزائري إلى مجموعة من القواعد القانونية الوطنية التي تشكل الإطار المرجعي الأساسي للتعامل مع مختلف الحالات الناجمة عن الحوادث البحرية، و يكتسي هذا التنظيم أهمية خاصة بالنظر إلى إرتباطه المباشر بسلامة الملاحة البحرية وحماية الموانئ و المنشآت وضمان عدم الإضرار بالبيئة البحرية، كما أن طبيعة الحطام بوصفه واقعة مادية قد تنشأ عن الغرق أو الجنوح أو التخلي عن السفينة تستدعي تدخلا قانونيا و إداريا منظما يحدد الإختصاصات والإجراءات الواجب اتباعها للتعامل معه بشكل فعال¹.

وإنطلاقا من ذلك تبني المشرع الجزائري نظاما قانونيا يقوم على تعدد النصوص وتكاملها بحيث لا يقتصر على القانون البحري فحسب، وإنما يمتد ليشمل قوانين بيئية وتنظيمات مرفقية ذات صلة بالنشاط المينائي، و يهدف هذا التعدد إلى تحقيق حماية قانونية شاملة توازن بين متطلبات استغلال المجال البحري من جهة ، و ضرورات الأمن البحري وحماية البيئة من جهة أخرى.

وعليه فإن دراسة النصوص القانونية الوطنية المنظمة لحطام السفن تقتضي معالجتها وفق التقسيم الآتي:

أولاً: الأحكام الواردة في القانون البحري الجزائري : يعد الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم المصدر التشريعي

¹ - انظر المواد 232، 358، و 359 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم.

الأساسي المنظم لحطام السفن في الجزائر، إذ تضمن أحكاما قانونية تتعلق بالحوادث البحرية وما ينجم عنها من غرق أو جنوح أو هلاك، كما منح السلطات البحرية المختصة صلاحية إتخاذ التدابير الضرورية لإزالة الحطام أو الحد من آثاره متى كان يشكل خطرا على الملاحة، كما كرس مبدأ مسؤولية مالك السفينة أو متوليها عن الآثار الناجمة عن الحادث البحري، بما في ذلك تكاليف رفع الحطام وإزالته عن الإقتضاء¹.

ثانيا : أحكام قانون حماية البيئة و التشريعات المكملة

إن القانون البحري يخضع الحطام البحري لأحكام القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، أين يهدف إلى الوقاية من مختلف أشكال التلوث و معالجة مصادره بما في ذلك التلوث البحري الناتج عن السفن الغارقة أو المواد الخطرة التي قد تحتويها².

كما تدعم هذا الإطار التشريعي بنصوص تنظيمية مرتبطة بتنظيم و إستغلال الموانئ وشرطة الموانئ، والتي تمنح للإدارة المينائية صلاحيات واسعة لضمان أمن المنشآت المينائية وسلامة الملاحة داخل الأحواض و المجالات المينائية، بما في ذلك اتخاذ تدابير استعجالية لإزالة العوائق الملاحية الناتجة عن الحطام البحري.

كما ساهم الإجتهد القضائي الجزائري في دعم و تفسير القواعد القانونية المتعلقة بالحطام البحري من خلال تكريس مبدأ المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الحوادث البحرية، متى ثبتت العلاقة السببية بين الفعل الضار و الضرر الناتج عنه، كما اتجه القضاء إلى تعزيز حماية المرفق البحري بإعتباره جزءا من النظام العام الإقتصادي، بما

¹ - الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 ،المتضمن القانون البحري ،المعدل و المتمم – معلقا عليه في: عبد القادر العرعار ،الوسيط في القانون البحري الجزائري ،دار الخلدونية ،الجزائر 2020 ،ص 315 و ما بعدها .

² - القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003 المتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة ،انظر في شرحه: محمد السيد عمران ،الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث ،دار الجامعة الجديدة ،الإسكندرية ،2021 ،ص 214 و من بعدها.

يقرر تدخل السلطات المختصة لإزالة الحطام عند الضرورة دون الإخلال بحقوق الأطراف المتضررة¹.

ومن خلال ما سبق، يتضح أن التنظيم القانوني الوطني لحطام السفن في الجزائر يقوم على منظومة قانونية متكاملة تتداخل فيها النصوص البحرية و البيئية و التنظيمية، بما يضمن معالجة فعالة لهذه الظاهرة البحرية و تحقيق التوازن بين حماية المصلحة العامة و ضمان حقوق المتعاملين في المجال البحري.

المطلب الثاني: التبليغ عن حطام السفن.

وضعت المنظمة البحرية الدولية وكل الدول البحرية في تعريفها للحطام البحري و تحديد أنواعه بما فيها حطام السفن إجراءات قانونية متعلقة بإكتشاف الحطام الواجب القيام بها عند إكتشافه، وتتمثل أبرز هذه الإلتزامات في واجب التصريح بحطام السفينة لدى الجهات المختصة فور إكتشافه ، وكذا الإلتزام بتحديد موقعه بدقة بما يسمح بتحديد نطاق الخطر وتأمين حركة الملاحة البحرية، وعليه سيتم التطرق إلى هذه الإلتزامات من خلال دراسة واجب التصريح بالحطام (الفرع الأول)، ثم الإلتزام بتحديد مكانه (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التصريح بحطام السفن

هو الإبلاغ عن أي حطام بحري تم إكتشافه أو إنقاذه في البحر من قبل أي شخص حيث يعتبر من الإلتزامات الجوهرية التي تفرضها قواعد القانون البحري بمجرد وقوع الحادث البحري وهو إجراء أولي سابق على عملية الإزالة، فقد نصت المادة 02 من التشريع الفرنسي على أن كل شخص إكتشف حطاماً أن يقوم التصريح به خلال 48 ساعة من إكتشافه لإدارة الشؤون البحرية أو ممثله². و إنفرد المشرع الجزائري في المادة 359 من القانون البحري

¹ - قرار المحكمة العليا الجزائرية، الغرفة التجارية و البحرية، مجموعة قرارات متعلقة بالمنازعات البحرية.مجلة المحكمة العليا، عدد خاص بالمنازعات التجارية و البحرية عبر بوابة المحكمة العليا.

² - فاطيمة سماعين، المرجع السابق، ص 1286 .

الجزائري بإضافة البيانات التي يجب أن يتضمنها التصريح من وقت و مكان و ظروف إكتشاف و إنقاذ الحطام.

أولاً: مفهوم التصريح بالحطام

يعد التصريح بحطام السفن من الإلتزامات الجوهرية التي تفرضها قواعد القانون البحري بمجرد وقوع حادث بحري يؤدي إلى غرق السفينة أو جنوحها أو تحولها إلى حطام يشكل خطراً على الملاحة البحرية و البيئة البحرية، و هو الإخطار الرسمي الذي يوجه إلى السلطات البحرية المختصة بشأن وجود الحطام، مرفقاً بالبيانات الضرورية المتعلقة بموقعه و طبيعته ودرجة خطورته، بما يسمح لهذه السلطات باتخاذ الإجراءات المناسبة في الوقت المناسب¹.

ويكتسي هذا الإلتزام طابعاً وقائياً، إذ يهدف إلى تمكين الإدارة البحرية من التدخل الفوري لتقييم الوضع و إتخاذ التدابير اللازمة لحماية سلامة الملاحة البحرية و تفادي وقوع حوادث جديدة أو أضرار بيئية إضافية، كما يعتبر التصريح الوسيلة القانونية التي تبنى عليها مختلف الإجراءات اللاحقة المتعلقة بالحطام، سواء تعلق الأمر بالتأمين أو الإزالة وضع اعلان على شكل تبليغ ملصق اذا كان أصحابه مجهولين كذا وضع العلامات التحذيرية².

ويقع الإلتزام بالتصريح في الأصل على عاتق ربان السفينة بإعتباره المسؤول الأول عن إدارتها أثناء الرحلة البحرية، غير أنه قد يمتد إلى مالك السفينة أو تجهزها أو مستغلها في حال تعذر على الربان القيام بهذا الواجب أو اقتضت طبيعة الحادث ذلك، كما قد يشمل كل شخص يكتشف الحطام إذا كان يشكل خطراً على الملاحة البحرية ، حيث نصت المادة 359 من القانون البحري الجزائري على أنه يتعين على كل شخص قد اكتشف أو أنقذ

¹ - اتفاقية نيروبي المرجع السابق المادة 5.
² - بن عيسى حياة المرجع السابق ،ص757.

حطاما بحريا أن يقدم تصريحاً للسلطة الإدارية البحرية ، يجب أن يجمل هذا التصريح وقت و مكان و ظروف اكتشاف أو انقاد الحطام.

ثانيا: الآثار القانونية المترتبة على التصريح بالحطام.

قد يحدث أحيانا أن عملية وضع الحطام تحت رعاية السلطة البحرية من أجل الحفاظ عليه و حمايته يتطلب إجراءات خاصة و إهتماما أكبر نظرا للقيمة المرتفعة للحطام في هاته الحالة منح المشرع للإدارة البحرية سلطات واسعة حسب نص المادة 362 من القانون البحري الجزائري من أجل ضمان مصلحة مالكيه و من قام بإنقاذه¹.

كما يشكل التصريح الأساس القانوني لإنطلاق الإجراءات التنظيمية المتعلقة بالحطام حيث يمكن للسلطات إصدار أوامر إستعجالية لوضع إشارات تحذيرية أو تحديد مناطق الخطر أو الشروع في عمليات الرفع و الإزالة، وفقا لما تقتضيه المصلحة العامة البحرية إضافة إلى ذلك يساهم التصريح في تحديد المسؤوليات القانونية المترتبة عن الحادث البحري، خاصة فيما يتعلق بإلزام مالك السفينة أو المسؤول عنها بتحمل تكاليف إزالة الحطام أو التعويض عن الأضرار الناجمة عنه².

الفرع الثاني: تحديد مكان حطام السفن

إن القانون الجزائري لم يتطرق إلى ضرورة تحديد خطورة الحطام بل إكتفى بذكر مكان و ظروف الإكتشاف أو الإنقاذ لحطام السفينة، لكن إتفاقية نيروبي أوجبت ضرورة تحديد المكان و درجة خطورة الحطام بدقة من خلال البيانات التي نصت عليها لمعرفة مدى خطورته³.

وقد أولت الإتفاقيات الدولية، وعلى رأسها إتفاقية نيروبي لإزالة حطام السفن لسنة 2007 عناية خاصة لهذه المرحلة من خلال إقرار جملة من الآليات و الإجراءات الرامية

¹ - لريبي مكي، المرجع السابق، ص 833.

² الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل و المتمم.

³ - Nairobi . op Art 7.

إلى تحديد مواقع الحطام و توثيقها بما يضمن سلامة الملاحة البحرية و حماية البيئة البحرية من الأخطار المحتملة¹.

وعليه تقتضي دراسة تحديد مكان الحطام التطرق إلى تعريفه الوسائل المعتمدة في تحديد موقعه، ثم بيان الآثار القانونية المترتبة على هذا التحديد.

أولاً: الوسائل القانونية و التقنية لتحديد الموقع.

يلزم على الدولة المعنية باتخاذ الوسائل المادية و ذلك بوضع علامة تشير إلى وجود حطام سفينة في منطقته البحرية، و ذلك وفق الإشارات المعمول بها على المستوى الدولي حيث تتمكن السفن من تفادي الاصطدام بحطام السفن أثناء ملاحته البحرية².

إضافة إلى إستخدام الوسائل الملاحية الحديثة كأنظمة تحديد الموقع المواقع العالمية (GPS) والخرائط البحرية الرقمية، بالإضافة إلى التقارير الفنية الصادرة عن الجهات المختصة في الملاحة البحرية و خفر السواحل، كما يمكن للإدارة البحرية المختصة اللجوء إلى وسائلها التقنية الخاصة في حال تعذر الحصول على بيانات دقيقة وذلك عبر السفن الدورية أو الوسائل الجوية أو أجهزة الكشف البحري(السونار).

ثانياً: الآثار القانونية المترتبة على تحديد المكان.

يترتب على تحديد موقع الحطام آثار قانونية و إدارية مهمة، إذ يعد هذا الإجراء نقطة الإنطلاق الفعلية لممارسة السلطات البحرية لاختصاصاتها التنظيمية و الرقابية .

المبحث الثاني: الإجراءات المتبعة في إزالة وإنقاذ حطام السفن.

تعد إزالة حطام السفن من أعقد العمليات البحرية التي يتم تنظيمها وفقاً للتشريعات الوطنية والإتفاقيات الدولية، حيث تهدف هذه العمليات أساساً إلى تأمين الملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية من التلوث و الحفاظ على التراث الثقافي و سنتناول في المطلب الأول

¹ - إتفاقية نيروبي، المرجع السابق المادة 7 .

² - فاطيمة سماعيل، المرجع السابق ، ص 1287 .

إلتزامات مالك السفينة و منقذ الحطام ثم سنتطرق إلى دور الإدارة البحرية في المطلب الثاني.

المطلب الأول: إلتزامات مالك السفينة و منقذ الحطام.

يعتبر مالك السفينة الطرف الأول بإعتباره صاحب أو مصدر الضرر في حين قد يتدخل منقذ الحطام ،الذي يشرع في عملية الإنقاذ أملا في الحصول على مكافأة مما قد يؤدي إلى تضارب بين رغبته في الربح و ضرورة حماية البيئة البحرية.

ومن هذا المنطلق ومنهجيا يقسم هذا المطلب إلى فرعين أساسيين: الأول إلتزامات مالك السفينة والثاني حول إلتزامات و حقوق المنقذ.

الفرع الأول:إلتزامات مالك السفينة.

إن حطام السفن تعود ملكيتها للمالك الأصلي ذلك على الرغم من فقدان السفينة لوظيفتها الملاحية تطبيقا لمبدأ إستمرارية حق الملكية، إلا أنه يوجد إستثناء عن القاعدة العامة و الذي يتمثل في حالة التخلي عن الحطام وهذا ما يؤدي الى معرفة ان مبدأ الإستمرارية فيما يخص الملكية على حطام السفن غير مطلق أين يفقد المالك حقه فيه حيث يصبح الحطام في هذه الحالة مالا متروكا يجوز الإستيلاء عليه من قبل الغير و اكتسابه وذلك وفقا للقواعد العامة للأموال¹.

لذلك يبقى المالك هو الطرف الرئيسي الذي يلقي على عاتقه عبء قانوني ثقيل وذلك بالنظر إلى ما قد يشكله هذا الحطام من أخطار على الملاحة البحرية و البيئة، ومن ثم لم يعد مركزه القانوني يقتصر على كونه صاحب حق الملكية، بل أصبح محملا بجملة من الإلتزامات التي تفرضها إعتبارات النظام العام البحري، و التي كرستها التشريعات الوطنية

¹ - عبد المنعم البدر اوي، الحقوق العينية، ط الثالثة، 1968، ص 15، و المادة 674 من ق ب ج.

وهذا ما أكدته نص المادة 370 من القانون البحري الجزائري و مفاده دفع مكافأة مالية للشخص أو الأشخاص الذين اكتشفوا الحطام أو قاموا بانقاذه أو حفظه.¹

و كذا الإتفاقيات الدولية، ويأتي على هرمها إتفاقية نيروبي الخاصة بإزالة حطام السفن وبالتالي فهو ملزم بمايلي:

في حالة إمتناع المالك إزالة الحطام يجوز للسلطات المختصة التدخل لإزالته، ولكن على نفقة المالك، وذلك فيما يخص عمليات الإزالة أو التأمين، والتي قد تكون باهظة في بعض الحالات، و بالأخص إذا تعلق الأمر بحطام كبير أو واقع في مناطق بحرية حساسة وقد دفع هذا الأمر المشرع إلى فرض نظام التأمين الإجباري لتغطية هذه التكاليف، و ذلك ضمانا لعدم ترك الدولة تتحمل عبء إزالة الحطام.²

أين يشكل التعويض الغاية الأساسية التي يرمي إليها عقد التأمين إذ يلتزم المؤمن بجبر الأضرار و الخسائر الناجمة عن تحقق الخطر المؤمن منه وفقا للشروط المحددة قانونا وإتفاقا وقد حرص المشرع الجزائري على تنظيم آثار الضمان التأميني من خلال الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمين المعدل و المتمم، حيث نصت المادة 17 منه على أن آثار الضمان لا تسري في العقود ذات الأجل البات إلا ابتداء من الساعة الصفر من اليوم الموالي لدفع القسط، ما لم يوجد اتفاق مخالف، وهو ما يؤكد ارتباط التعويض بقيام الضمان التأميني وسريانه بصورة قانونية.³

كما يقتضي تحديد قيمة التعويض المستحق إجراء معاينة دقيقة للأضرار الناجمة عن تحقق الخطر المؤمن منه، وهو ما يتم عادة بالإستعانة بخبير معتمد يتولى تقييم حجم الخسائر وتقدير قيمتها المالية، و تكتسي هذه الخبرة أهمية خاصة في المجال البحري لاسيما في حالات غرق السفن أو تحولها إلى حطام، حيث تتطلب عملية تحديد الأضرار وتقدير

¹ . انظر المادة 370 من ق ب ج.

² - إتفاقية نيروبي ، المرجع السابق، المواد 9 و 12 منه .

³ - المادة 17 من الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات ، المعدل و المتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 ، الجريدة الرسمية ، ع 15 ، سنة 2006 .

تكاليف الإنتشال أو الإزالة خبرة فنية متخصصة، والإلتزام بدفع المكافأة للشخص أو الأشخاص الذين إكتشفوا الحطام و قاموا بإنقاذه أو حفظه إضافة إلى الإلتزام بالمصاريف المختلفة حسب نص المادة 372 من القانون البحري الجزائري¹.

الفرع الثاني: إلتزامات و حقوق منقذ الحطام.

يتميز مركز منقذ الحطام في القانون البحري المعاصر بالإزدواجية، فينوب عن المالك في حماية ممتلكاته و إنقاذها، و يخضع لإلتزامات بيئية متزايدة فرضتها المواثيق الدولية الحديثة و في مقدمتها إتفاقية الإنقاذ الدولية 1989 و إتفاقية نيروبي لإزالة حطام السفن 2007 .

أولاً: حقوق منقذ حطام السفن :

يحق لمنقذ حطام السفينة الحصول على تعويض مناسب وهذا الحق يعتد أساسا على قيمة الحطام المنقذ، حيث نصت المادة 343 من القانون البحري الجزائري على أنه "تحدد مكافأة الإسعاف بموجب الإتفاقية المبرمة من الأطراف، و في حالة عدم وجودها، من طرف المحكمة".²

كما حددت المادة 347 من القانون البحري الجزائري الحد الأقصى الذي لا يمكن أن تتجاوزه قيمة المكافأة- والتي لا تتجاوز 30% من قيمة الحطام المنقذ.³

هذا ما يؤدي إلى عدم الإستقرار القانوني، خاصة فيما يتعلق بتحديد حقوق المنقذين ومدى أولوية إمتيازاتهم .

¹ - إتفاقية نيروبي المرجع السابق المادة 10.

² . انظر المادة 343 من ق ب ج.

³ . انظر المادة 347 من ق ب ج، استنادا الى المادة الثانية الفقرة الأخيرة من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالإسعاف و الانقاذ البحريين المؤرخة في 1913/05/23 و المعدلة ببروتوكول 1967/05/27

أما في القانون الفرنسي، فقد اتجه المشرع إلى مزيد من التنظيم، حيث أخضع عمليات الإنقاذ البحري - بما فيها ما يتعلق بالحطام - لقواعد دقيقة تضمن التوازن بين حقوق المنقذين وحقوق المالك.

حيث أن القضاء الفرنسي و في عدة أحكام قضائية صادرة عن محكمة النقض الفرنسية، أكدت أن مكافأة الإنقاذ يجب أن تقدر ليس فقط على أساس القيمة الاقتصادية للحطام، بل أيضا بالنظر إلى الجهد المبذول والخطر الذي تم تفاديه، أين يعكس هذا التوجه رغبة القضاء الفرنسي في إضفاء طابع مرن وعادل على نظام الإنقاذ، بما يشجع التدخل دون الأضرار بحقوق المالك¹.

أما على المستوى الدولي، فقد شهدت القواعد المنظمة لحطام السفن تطورا نوعيا خاصة مع اعتماد إتفاقية نيروبي لإزالة حطام السفن، التي لم تكتف بتنظيم مسألة إزالة الحطام، بل أثرت بشكل غير مباشر على تحديد حقوق الغير، من خلال تكريس مبدأ مسؤولية المالك وإعطاء الأولوية لاعتبارات السلامة البحرية الدولية، التي توسعت في مفهوم المكافأة لتشمل التعويض عن الجهود الرامية إلى حماية البيئة، حتى في حالة عدم تحقيق إنقاذ مادي كامل وهو ما يمثل خروجاً عن المفهوم التقليدي للإنقاذ القائم على النتيجة².

كما يعيبه غياب توحيد حقيقي بين الأنظمة القانونية، مما يخلق صعوبات عملية في حالة الحوادث البحرية .

على الرغم من التضارب في الآراء بخصوص حقوق الغير، إلا أن الاتجاه الغالب في الفقه والقضاء هو دعم هذا التطور، بالنظر إلى ما يحققه من أهداف تتعلق بحماية الملاحة البحرية و البيئية .

¹ . Sofia Bonello,op,p 40 .

² . إتفاقية نيروبي المرجع السابق ، المواد 9 و 10 .

ثانيا :إلتزامات منقذ الحطام

في مقابل هذه الحقوق يتحمل المنقذ إلتزامات جوهرية، وإلا تعرض للمساءلة المدنية والجزائية أهمها :

- العناية الواجبة حيث يجب على المنقذ إتخاذ جميع الاحتياطات المعقولة لتجنب التسبب في ضرر للبيئة البحرية أثناء عملية الإنقاذ، وفقا للمادة 8 من إتفاقية الإنقاذ 1989¹.
- الإلتزام بالتعاون مع السلطات الوطنية و ذلك بموجب المادة 9 من إتفاقية نيروبي 2007 يلتزم المنقذ بإخطار الدولة الساحلية فور إكتشافه حطاما خطيرا، و السماح بتفتيش معداته و تنسيق خطة انقاذ معها².
- حظر التصرف بالحطام دون ترخيص، أين لا يحق للمنقذ بيع أو تفكيك أو نقل الحطام خارج المياه الإقليمية إلا بعد الحصول على موافقة كتابية عن المالك و الدولة الساحلية وإلا اعتبر عمله إنتهاكا للقوانين البيئية و الجمركية و هذا هو أساس التعويض³.

المطلب الثاني: دور الإدارة البحرية في تنظيم حطام السفن.

تعتبر الدولة المسؤولة الرئيسية عن حماية الملاحة البحرية، و بذلك فهي تلعب دورا محوريا في تنظيم المركز القانوني لحطام السفن، و يظهر ذلك من خلال السلطة المخولة للدولة لأجل تحديد إن كان الحطام يشكل خطرا.

و كذا إصدار الأوامر بالإزالة وفي الكثير من الأحيان التدخل المباشر عند الضرورة بالإضافة لإسترداد التكاليف الخاصة بإزالة الحطام من قبل المالك .

حيث تعتبر السلطة البحرية مسؤولة عن الحطام البحري المكتشف، و التي تلتزم بإتخاذ جميع الإجراءات الضرورية حسب نص المادة 360 من القانون البحري الجزائري⁴.

¹ - الإتفاقية الدولية للإنقاذ المرجع السابق، المادة 8 واجبات المنقذ، كما عدلت بموجب بروتوكول 1966 .

² - إتفاقية نيروبي المرجع نفسه لمادة 9 ف 2 و لمادة 7 ف 3 .

³ - الإتفاقية الدولية للإنقاذ المرجع نفسه - المادة 14 تعويض خاص عن الاضرار البيئية، كما عدلت بموجب بروتوكول 1996.

⁴ . أنظر المادة 360 من ق ب ج.

الفرع الأول: اختصاصات السلطات البحرية في تنظيم حطام السفن.

تلعب السلطات البحرية في الجزائر دورا مهما في تنظيم مسألة حطام السفن، وذلك في إطار صلاحياتها المتعلقة بالمحافظة على النظام العام البحري و سلامة الملاحة، حيث تعتبر سلطة المراقبة و المعاينة عنصرا جوهريا لإتخاذ القرارات المناسبة، إضافة الى سلطة إصدار الأوامر الإدارية تجسيدا لسلطة الضبط الإداري، ما يعطيها صلاحية التدخل المباشر و التنفيذ الجبري خصوصا عند إمتناع المالك أو تعذر تحديد موقع الحطام حماية للبيئة البحرية بإتخاذ تدابير عاجلة لمنع التلوث، أين كرس القضاء الإداري الجزائري أولوية السلامة البحرية على حقوق الملكية¹.

الفرع الثاني : الإجراءات المتبعة لإزالة حطام السفن.

تمتلك الإدارة البحرية سلطات واسعة في مجال الإجراءات المتبعة في إزالة حطام السفن حيث تمكنها من اتخاذ مجموعة من التدابير كمايلي :

- تحرير محضر معاينة وإثبات الحطام و التي تحتوي على مجموعة بيانات كالاتي:
- * القيد في سجل الحطام الذي يكون على مستوى مصلحة السجل البحري ويتضمن كل عناصر الخاصة بالحطام².

وبالرجوع للمادة 363 من القانون البحري الجزائري، نجدها تنص على الزام السلطة الإدارية البحرية بوضع اشهار تحت شكل تبليغ يلصق في جميع المناطق البحرية و ينشر في الصحافة للتعرف على مالك الحطام.

كما يجب على السلطة البحرية المختصة تبليغ المالك، و اذا كان أجنبيا تقوم باخطار قنصلية الدولة التي يكون مالك الحطام من رعاياها.³

¹ . أنشأت الإدارة المحلية البحرية بموجب م ت رقم 96 / 350 المؤرخ في 19 أكتوبر 1996 المتعلق بإدارة البحرية المحلية.

² . لريبي مكي، المرجع السابق، ص 835.

³ . أنظر المادة 364 من ق ب ج.

و هذا حتى يتمكن المالك من رفع الحطام، و قد حددت المادة 369 في الحالات التي يمكن اسقاط حق مالك الحطام و يتمثل في :

- حالة امتناعه عن الحضور لتسلم الحطام.
- حالة امتناعه عن المطالبة باسترداد حطامه.
- حالة امتناعه عن البدء في أشغال رفع الحطام.¹

وبعد ذلك تتخذ إجراءات تجريده من حق ملكية الحطام و بعدها يتم بيع الحطام بموجب محضر بيع يحرر بعد اصدار الوزير المكلف بالتجارة البحرية لأمر الاسقاط و يتضمن مجموعة البيانات التالية:

- رقم الحطام.
- تعيين الحطام تعيينا كاملا.
- اسم المكتشف أو المنقذ.
- الأغراض أو المواد المعروضة للبيع.

يتضح أن التنظيم القانوني الجزائري يعتمد على قواعد عامة و تدخل اداري فعال من خلال استلهاهم القواعد الحديثة و التي نجد على رأسها إتفاقية نيروبي لإزالة حطام السفن، بما يضمن معالجة أكثر وضوحا و فعالية فيما يخص تنظيم حطام السفن.

¹ .انظر المادة 62 من م ت رقم 01/02 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها و المؤرخ في 05 يناير 2002 ج ر / ع 01 المؤرخة في 2002/01/08 .

الخاتمة

في ختام هذه الدراسة الموسومة بعنوان "حطام السفن" تبين لنا أن هذا الموضوع يكتسي أهمية قانونية و عملية بالغة في مجال القانون البحري، بالنظر إلى ارتباطه المباشر بسلامة الملاحة البحرية و حماية البيئة البحرية والمحافظة على المصالح الإقتصادية المرتبطة بالنشاط البحري، وقد سمحت هذه الدراسة بإبراز مفهوم حطام السفن من مختلف جوانبه الفقهية و القانونية، مع الوقوف على خصائصه وتمييزه عن غيره من المفاهيم البحرية المشابهة، كما تم التطرق إلى المخاطر الناجمة عن الحطام البحري سواء تعلق الأمر بالمخاطر الملاحية التي تهدد أمن السفن ومرتادي البحر، أو المخاطر البيئية الناتجة عن تسرب المواد الملوثة ، أو الآثار الإقتصادية التي قد تمس استغلال الموانئ و الممرات البحرية، وإلى جانب ذلك تم استعراض مختلف المصادر القانونية المنظمة لهذا المجال سواء على المستوى الوطني من خلال أحكام القانون البحري الجزائري أو المستوى الدولي من خلال الإتفاقيات البحرية ذات الصلة، الأمر الذي أظهر الأهمية المتزايدة التي يوليها المجتمع الدولي لمسألة تنظيم حطام السفن و إزالته.

وقد تم الوقوف على الإلتزامات القانونية المتعلقة بالإبلاغ عن الحطام والإجراءات الواجب اتباعها عند إكتشافه.

وقد بنيت الدراسة أن فعالية التنظيم القانوني لحطام السفن تظل رهينة بمدى تكامل النصوص القانونية الوطنية مع الإلتزامات الدولية و بمدى تفعيل آليات الرقابة والتنفيذ على أرض الواقع.

وتأسيسا على ما سبق، يمكن استخلاص جملة من النتائج أهمها :

- يعد حطام السفن من المفاهيم القانونية البحرية ذات الطبيعة المركبة لتداخل أبعاده الملاحية و البيئية و الإقتصادية.

- يشكل الحطام البحري أحد أهم مصادر الخطر على سلامة الملاحة البحرية و أمن المنشآت المينائية.
 - لا تقتصر آثار حطام السفن على الجانب الملاحي فحسب، بل تمتد إلى البيئة البحرية من خلال ما قد ينجم عنه من تلوث بحري.
 - حرصت الإتفاقيات الدولية البحرية على وضع قواعد خاصة بالإبلاغ عن الحطام وإزالته و تحميل المسؤولية للجهات المتسببة فيه.
 - أقر المشرع الجزائري مجموعة من الأحكام القانونية التي تنظم التعامل مع الحطام البحري و تحدد الجهات المختصة بالتدخل.
 - تمثل المسؤولية المدنية البحرية إحدى أهم الآليات القانونية لجبر الأضرار الناجمة عن حطام السفن.
 - يؤدي التأمين البحري دورا محوريا في تغطية المخاطر المالية المرتبطة بعمليات إزالة الحطام و تعويض المتضررين.
 - يساهم التعاون الدولي في تعزيز فعالية التدخلات القانونية و الفنية المتعلقة بمعالجة الحطام البحري.
 - مازالت بعض الجوانب الإجرائية المرتبطة بعمليات إزالة الحطام بحاجة إلى مزيد من التوضيح و التطوير التشريعي.
 - يظل تحقيق التوازن بين متطلبات الملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية أحد أهم التحديات القانونية المعاصرة في هذا المجال.
- وبناء على النتائج المتوصل إليها، يمكن تقديم التوصيات الآتية :
- العمل على تطوير المنظومة التشريعية الوطنية المتعلقة بحطام السفن بما يتلاءم مع التطورات الحديثة في القانون البحري الدولي.
 - تعزيز آليات الرقابة البحرية للكشف المبكر عن الحطام البحري وتحديد مخاطره.

- تدعيم التعاون بين السلطات البحرية و البيئة المختصة لضمان سرعة التدخل عند وقوع الحوادث البحرية.
 - تشجيع الإنضمام الفعلي و تفعيل تطبيق الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بحطام السفن وإزالة الحطام.
 - تعزيز دور التأمين البحري الإلزامي لتغطية التكاليف المرتبطة بعمليات الإنتشال والإزالة و التعويض.
 - إنشاء قواعد بيانات وطنية متخصصة تتضمن معلومات دقيقة حول مواقع الحطام البحري و مخاطره المحتملة.
 - تكثيف برامج التكوين و التأهيل لفائدة الإطارات العاملة في المجال البحري والقانوني.
- وأخيرا، فإن موضوع حطام السفن لا يزال يفتح المجال أمام العديد من الدراسات والبحوث المستقبلية.
- لاسيما ما تعلق منها بدراسة المسؤولية البيئية الناشئة عن الحطام البحري والنظام القانوني لعمليات الإنقاذ و الانتشال البحري، ودور التكنولوجيا الحديثة في اكتشاف الحطام ومراقبته وآليات تسوية المنازعات البحرية المرتبطة به، فضلا عن دراسة أثر التحول نحو الموانئ الذكية على إدارة المخاطر الناجمة عن الحطام البحري، وهي موضوعات تظل جديرة بمزيد من البحث و التحليل في ضوء التطورات المتسارعة الي يشهدها قطاع النقل البحري الدولي.

المخلص

تتناول هذه الدراسة موضوع حطام السفن باعتباره من المواضيع المهمة في نطاق القانون البحري ،نظرا لما يثيره من آثار قانونية واقتصادية و بيئية تمس سلامة الملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية ، وقد هدفت الدراسة إلى تحديد مفهوم حطام السفن وبيان أنواعه المختلفة سواء تعلق الأمر بالحطام الناتج عن الغرق أو الجنوح أو الهلاك الكلي أو الجزئي للسفينة مع ابراز الأحكام القانونية المنظمة له في التشريع الجزائري و بعض الاتفاقيات الدولية ذات صلة على رأسهم اتفاقية نيروبي 2007 - الخاصة بحطام السفن -

كما تناولت الدراسة الآثار القانونية المترتبة على وجود الحطام ،لاسيما ما يتعلق بالملكية وإجراءات انتشاله وإزالته، والمسؤولية الناجمة عنه ،فضلا عن دور التأمين البحري في تغطية المخاطر المرتبطة به ،وقد خلصت الدراسة إلى أن التنظيم القانوني لحطام السفن يهدف إلى تحقيق التوازن بين مصالح مالكي السفن و متطلبات حماية البيئة البحرية و ضمان أمن وسلامة الملاحة .

الكلمات المفتاحية/

حطام السفن، القانون البحري ،انتشال الحطام ،إزالة الحطام ، المسؤولية البحرية ،التأمين البحري ، البيئة البحرية ،سلامة الملاحة .

Thesis Summary

This study addresses the issue of shipwrecks as an important subject maritime law due to its legal ,economic ,and environmental implications affecting maritime navigation safety and the protection of the marine environment ,The study aims to define shipwrecks and identify their various types, including wrecks resulting from sinking ,grounding, total loss of a vessel ,white examining the legal framework governing them under Algerian legislation and relevant international conventions .

The study also analyzes the legal consequences arising from shipwrecks, particularly issues related to ownership, wreck removal and recovery procedures, liability, and the role of marine insurance in covering associated risks. The study concludes that the legal regulation of shipwrecks seeks to strike a balance between the interests of ship-owners and the requirements of marine environmental protection and navigation safety.

Keywords:

Shipwrecks, Maritime Law, Wreck Removal, Wreck Recovery, Maritime Liability, Marine Insurance, Marine Environment, Navigation Safety.

المراجع

أولاً: قائمة المصادر و المراجع:

1- المصادر باللغة العربية:

أ. الإتفاقيات الدولية:

- الإتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالإسعاف والانتقاد البحريين الموقعة ببروكسل 2 1910/09/23 والتي انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 64-70 المؤرخ في 1964/03/02 والمعدلة بروتوكول 1967/05/27.
- المنظمة البحرية الدولية لندن IMO، تاريخ التأسيس 1948، وتاريخ بدء النفاذ 1958.
- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ،مونتيفغو باي، المادة 192 ، 10 ديسمبر 1982، دخلت حيز النفاذ 16 نوفمبر 1994 وصادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 96-53 الجريدة الرسمية (العدد 06) الصادرة بتاريخ 24 يناير 1996.
- الإتفاقية الدولية للانقاذ لندن تاريخ الإعتماد في 28 أفريل 1989، تاريخ بدء النفاذ في 14 يوليو 1996، إنضمت إليها الجزائر سنة 2011.
- الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بزيوت وقود السفن (BUNKER) تاريخ الإعتماد في 23 آذار/مارس 2001، دخلت حيز النفاذ في 21 تشرين الثاني/نوفمبر 2008.
- إتفاقية نيروبي الدولية كينيا بشأن إزالة الحطام البحري، تاريخ الإعتماد في 18 أيار. مايو 2007، حيث دخلت حيز النفاذ في 14 نيسان/أبريل 2015.

ب. النصوص القانونية و المراسيم:

- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 ،المتضمن القانون البحري ،المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية سنة 1977، و القانون 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المعدل و المتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون

- البحري، الجريدة الرسمية رقم 47 سنة 1998.و القانون 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010 المعدل و المتمم للأمر 76-80.
- الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات ،المعدل و المتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 ،الجريدة الرسمية ، ع 15، سنة 2006.
- المرسوم التنفيذي رقم 96/ 350 المؤرخ في 19 أكتوبر 1996 المتعلق بالإدارة البحرية المحلية، الجريدة الرسمية رقم 62 سنة 1996.
- المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المحدد للنظام العام لإستغلال الموانئ و أمنها و المؤرخ في 05 يناير 2002 الجريدة الرسمية، ع 01 المؤرخة في 08/01/2002.
- القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003 المتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة ، الجريدة الرسمية رقم 43 لسنة 2003.

2- المراجع باللغة العربية:

أ. الكتب

- حليمي عباس، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، ط 02، 1988.
- عبد المنعم البدر اوي، القاهرة، الحقوق العينية، الطبعة الثالثة، 1968.
- كمال حمدي ،القانون البحري : السفينة أشخاص الملاحة البحرية ، استغلال السفينة ، الطبعة 02 ، منشأة المعارف ، مصر، دون سنة النشر.
- مصطفى كمال طه و الأستاذ وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي مصر.

ب- المقالات القانونية:

- قماري نضرة بن ددوش وعزيرية حنان، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، جامعة مستغانم ،العدد الثامن، جانفي 2017 .

- لريبي مكي ، دور دولة الميناء في إزالة الحطام البحري في القانون البحري، مجلة البحوث القانونية و السياسية، جامعة سيدي بلعباس، مجلد 02، ع 10، 2018.
- فاطيمة سماعين، المعالجة القانونية لحطام السفن وفق إتفاقية نيروبي و القوانين الوطنية الجزائري و الفرنسي، مجلة الدراسات القانونية المقارنة ، جامعة حسيبة بن بوعلي الشلف ، م 06، ع 02، 2020.
- عواطف فارح، أميمة بومحداف، القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية من مشكلة التلوث، مجلة العلوم الإجتماعية و الإنسانية ،جامعة تونس المنار، جامعة الشهيد الشيخ العربي التبسي تبسة الجزائر، م 16، ع 01، 2023
- بن عيسى حياة، الحماية القانونية للطام البحري كموروث أثري، مجلة البحوث القانونية والإقتصادية جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، م 8، ع 3، 2025.
- علواني مبارك، دور المؤسسات الدولية المتخصصة و المنظمات غي الحكومية في حماية البيئة من التلوث،كلية الحقوق و العلوم السياسية،جامعة محمد بوضياف- المسيلة، مجلة الفكر، ع 14.
- بن ددوش سيد احمد، أحكام التصادم البحري على ضوء التشريع الجزائري و إتفاقية بروكسيل سنة 1910 و 1952، مجلة الدراسات الحقوقية ، جامعة ابي بكر بلقاسم تلمسان، م 08، ع 01.

ج- الأطروحات:

1- أطروحات الدكتوراء

- حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري و الإتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة و الإنقاذ البحريين)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراء في القانون الخاص، تخصص القانون البحري و النقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2018-2019.

2- أطروحات الماستر:

- بن عاشور عبد الله، بولشفار وليد، المنظمة البحرية الدولية كآلية لضمان الأمن البحري، ذكرمة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون النشاطات البحرية و المينائية، كلية الحقوق و العلوم السياسية 20 أوت 1955 سكيكدة، سبتمبر 2025.

3- دراسات جامعية

- براشمي مفتاح ،محاضرات في مقياس القانون البحري ، جامعة غليزان، كلية الحقوق قسم القانون الخاص، 2021-2022-2023.
- عصام محمد عبد الماجد و آخرون، تلوث البيئة البحرية و أسبابها و مخاطرها وتشريعات الحماية منها.

2-المصادر باللغة الأجنبية

أ. الإتفاقيات باللغة الأجنبية:

- International Maritime Organization (IMO),London, established 1948, and commencement of salvage operations in 1958.
- International Maritime Organization (IMO),International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) Adoption:01 November 1974,Entry into force:25 May 1980, ratified by algeria under presidential decree N 88/83 Date:April 26, 1988.
- International Convention on Salvage ,London ,28 April 1989,Date of entry into force: july 14,1996.
- Nairobi International Convention kenya on the Removal of Wrecks,adopted 18 May 2007, entred into force 14 April 2015.

ب. القوانين باللغة الأجنبية:

- Canada Shipping Act, 2001, SC 2001, c26 Part 16, s 678.

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية:

أ. الكتب باللغة الأجنبية:

- Delebecque, Philippe Droit Maritime. 14e Éd. (Z-Library).

ب. المقالات و الأطروحات باللغة الأجنبية:

- Jhonnie M/Kern ,Frontiers in Marine Science,Art 11,2016.
- Sofia Bonello, Le Relèvement D'épave, Université D'aix-Marseille Faculte De Droit Et De Science Politique Pole Transports Centre De Droit Maritime Et Des Transports (Cdmt), 2020-2021.

ج. تقارير و منشورات باللغة الأجنبية:

- IMO:UNEP .Joint Report on Marine Wrecks and Environmental Hazards ,London :Nairobi 2023.

الفهرس

.....	شكر و تقدير
.....	إهداء
.....	المختصرات
1.....	مقدمة
.....	الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لحطام السفن
7.....	المبحث الأول: ماهية حطام السفن
7.....	المطلب الأول: مفهوم حطام السفن
8.....	الفرع الأول: تعريف حطام السفن في الفقه
10.....	الفرع الثاني: تعريف حطام السفن في النصوص القانونية
13.....	المطلب الثاني: أنواع حطام السفن
14.....	الفرع الأول: حطام السفن بحسب الحالة المادية
17.....	الفرع الثاني: حطام السفن بحسب الموقع الجغرافي
18.....	المبحث الثاني: شروط إعتبار السفن حطاما
18.....	المطلب الأول: فقدان السفينة صلاحيتها للملاحة بتحقيق الضرر
19.....	الفرع الأول: انعدام الجدوى الإقتصادية من اصلاح السفينة
20.....	الفرع الثاني: موقع الحطام البحري
20.....	المطلب الثاني: خطورة حطام السفن
22.....	الفرع الأول: خطورة حطام السفن على سلامة و أمن الملاحة البحرية
24.....	الفرع الثاني: خطورة حطام السفن على البيئة البحرية و الأنشطة الإقتصادية المرتبطة بها
.....	الفصل الثاني: الإطار القانوني لحطام السفن
27.....	المبحث الأول: تنظيم حطام السفن و الإلتزامات المتعلقة بإكتشافه
28.....	المطلب الأول : التنظيم الدولي و الوطني لحطام السفن
29.....	الفرع الأول: التنظيم في القانون الدولي و الإتفاقيات الدولية

34.....	الفرع الثاني: التنظيم في القانون الجزائري.
37.....	المطلب الثاني: التبليغ عن حطام السفن.
37.....	الفرع الأول: التصريح بحطام السفن.
39.....	الفرع الثاني: تحديد مكان حطام السفن.
40.....	المبحث الثاني: الإجراءات المتبعة في إزالة وإنقاذ حطام السفن.
41.....	المطلب الأول: التزامات مالك السفينة و منقذ الحطام.
41.....	الفرع الأول: التزامات مالك السفينة.
43.....	الفرع الثاني: التزامات و حقوق منقذ الحطام.
45.....	المطلب الثاني: دور الإدارة البحرية في تنظيم حطام السفن.
46.....	الفرع الأول: اختصاصات السلطات البحرية في تنظيم حطام السفن.
46.....	الفرع الثاني : الإجراءات المتبعة لإزالة حطام السفن.

.....**الخاتمة**

.....**الملخص**

.....**المراجع**

.....**الفهرس**