

جامعة وهران

كلية الحقوق والعلوم السياسية



الحطام البحري

وفقا للتشريع الجزائري ومعااهدة نيروبي لسنة 2007

مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص
تخصص قانون بحري ونشاطات مينائية

تحت إشراف الأستاذ :

العربي شحط عبدالقادر

من إعداد الطالب:

لريبي مكي

أعضاء لجنة المناقشة :

الأستاذ : زهدور سهلياستاذ محاضر أ.....رئيسا
الأستاذ : العربي شحط عبدالقادراستاذ التعليم العاليمشرفا مقرر
الأستاذ : فاصلة عبداللطيفاستاذ محاضر أ.....عضو
الأستاذ : ايقاش فراس.....استاذ محاضر أ.....عضو

السنة الجامعية : 2013/2012

شكرات

الحمد لله رب العالمين ، والصلاة والسلام على سيد المرسلين ، وبعد :

فما كان بوسعي أن أقدم هذا العمل المتواضع لو لا توجيهات وإرشادات الأستاذ الدكتور: العربي شحط عبدا لقادر .

ولذا فانه لزام على أن أقف أمام كرمه العريض باحترام، واخفض جناحي لعموم منزلته العلمية الرفيعة، شاكرا صنيعه، مقرا بفضله.

كما يشرفني أن أتقدم بجزيل الشكر ، وبالغ التقدير ، وعظيم الامتنان إلى أساتذتي الأفاضل ، الذين تفضلوا بقبول عضوية لجنة مناقشة المذكرة ، وانه لغني عن البيان أن ملاحظاتهم القيمة سوف تزيدها عمقا وثراء لما عهدنا فيهم من تميز في الرأي والرؤية .

كما لا يفوتني أن أسدي خالص شكري وتقديري إلى أساتذتي في السنة النظرية، والذين لم يخلوا علينا بالنصح والإرشاد ، وهم الأستاذة بوخاتمي فاطمة الزهراء ، الأستاذ تراري ثاني مصطفى، الأستاذ دحماني محمد الصغير، الأستاذة بولنوار مليكة ، الأستاذ حدوم ،الأستاذ بوزبوجة ، الأستاذ قمر اوي عز الدين ، الأستاذة يحي باي .

كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى عمال ، المكتبة بالمعهد البحري العالي ببوسماعيل ،ومصالح حراس الشواطئ بالجزائر العاصمة ،وقيادة المصالح الهيدروغرافية ببرج البحري .

وأخيرا لا يفوتني أن أتقدم بالشكر الجزيل، إلى كل، أساتذة وموظفي كلية الحقوق والعلوم السياسية ببلقايد، والى كل من قدم لنا يد المساعدة من قريب أو من بعيد.

(أ)

إهداء

اهدي هذا العمل المتواضع، إلى والدي الكريمين:
أمي العزيزة، حفظها الله وأطال في عمرها.
أبي العزيز، حفظه الله وأطال في عمره.
إلى زوجتي، و ابني، محمد الأمين، وعماد سيد احمد.
إلى إخوتي و جميع أفراد عائلتي كبير وصغير.
إلى زملائي في العمل، وأصدقائي.
إلى رفقاء دربي ، وحملة راية العلم، زملاء المشوار الدراسي دفعة الماجستير .
إلى جميع أصدقائي، دون تخصيص.
إلى كل من مد لنا يد المساعدة من قريب أو من بعيد.

(ب)

قائمة المختصرات :

ولا: باللغة العربية:

ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري.

ق.م.ج: القانون المدني الجزائري.

ج: الجزء.

ج.ر: الجريدة الرسمية

ط: الطبعة.

ص: الصفحة.

ثانيا: باللغة الفرنسية:

P : page.

Op.cit : Ouvrage précité.

DMF : Droit Maritime Français.

LGDJ : Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.

RGDIP: Revue Général de Droit International Public

Cedre : centre de documentation, de recherche et d
expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux

CDMT: Centre de Droit Maritime et des Transports

مقدمة:

لا يمكن اعتبار البحر كحد فاصل أو عائق لتواصل الشعوب ، ولكن وسيلة لتقارب الأمم وتعارفها ، وكما نعلم فان الأرض ، كما يطلق عليها اسم الكوكب الأزرق نظرا لنسبة المياه التي تغطيها ، والتي تفوق أُل 70% من مساحتها ، دفعت بالإنسان إلى البحث عن استغلال هاته الثروة ، بصفة تعود عليه بالفائدة من جهة ، ولا تؤثر عليها من جهة أخرى .

ويسعى الإنسان دوما إلى تلبية حاجياته ووسيلته في ذلك هي السفر والتنقل من مكان لآخر ، ودوافع هذا التنقل مختلفة ، تختلف باختلاف الغاية من ذلك ، فهناك من يسافر من أجل العمل لأسباب اجتماعية مهنية مرتبطة بعمله ، وهناك من يسافر من أجل النزهة والترفيه ، وهناك من يريد الحصول على مواد ومنتجات ، عن طريق جلبها من أي مكان تتوفر فيه ، سواء مكان صناعتها أو مكان إنتاجها أو زراعتها ، وهذا ما يستدعي بالضرورة ارتباط معظم أنشطة الإنسان بالنقل . خاصة النشاط الاقتصادي، وهذا ما يتأكد بصفة جلية وواضحة في عصرنا الحالي ، عصر العولمة والمبادلات التجارية ، وبذلك أصبحت الاستعانة بوسائل النقل ضرورة ملحة ، تفرضها حاجة الإنسان لتلبية متطلباته . رغم تباعد المسافة بين الدول .

ويعتبر النقل البحري الشريان الأساسي لنقل البضائع، في العصر الحديث، فقد شكلت نسبة المبادلات العالمية التجارية، عن طريق البحر ما يفوق ب 80% من مجمل المبادلات العالمية. وكذلك نقل الأشخاص عبر البحر، الذي حقق نسبة كبيرة ، بالرغم من منافسته من طرف النقل الجوي بواسطة الطائرات ، إلا انه لم يتأثر بذلك بشكل كبير . وهو يزداد نموا يوما بعد يوم، وخير دليل على ذلك ما يشهده التطور الصناعي في مجال صناعة السفن بمختلف أنواعها.

وتعتبر السفينة الوسيلة الأساسية في النقل البحري ، والأداة المثلى لذلك ، وقد تطورت صناعتها من أجل مجابهة مخاطر البحر ، والذي وبالرغم من اعتباره مصدر للثروة

الطبيعية ، ووسيلة لتواصل الشعوب إلا انه أيضا يعتبر مصدر للخطر المحيط بالسفن كلما أبحرت ، فملاحة السفينة مرتبطة دوما بمخاطر البحر .

والملاحة البحرية التي تعتبر السفينة أدواتها الأساسية، تكتنفها مخاطر مختلفة، تدعم الخصوصية للطبيعة القانونية للسفينة ، ولكن مخاطر البحر مختلفة ، تتعرض لها السفينة ، تؤدي في معظمها ، إلى تحطيم السفينة أو غرقها أو جنوحها ، وتصبح بالتالي غير قابلة أو قادرة على الملاحة ، فإما أن تغرق كلياً ، ويغمرها الماء ، وإما أن تصاب جزئياً ، وتبقى طافية على سطح الماء أو جانحة في الشاطئ ، عبارة عن حطام ، وتشكل بذلك عائقاً للملاحة البحرية أو خطراً على سلامة السفن الأخرى، أو تكون محل بحث لصائدي الكنوز ، والآثار ، خاصة السفن التي غرقت في زمن ماضي ، فأحياناً ، تكمن أهمية الحطام في كونه ذو فائدة أثرية ، تاريخية أو ثقافية (1).

ويعتبر الحطام البحري، رمز لمدى خطورة البحر، منذ الأزمنة الغابرة والذي عادة ما يكون ناتج عن هلاك السفينة أو موت طاقمها أو مغادرته لها بعد غرقها ، ويفقد حطام السفينة، الطبيعة الخاصة للسفينة من جهة، ويعتبر انتصار للبحر على الإنسان، من جهة أخرى (2). مما يستدعي بالضرورة تدخل الإنسان إما عن طريق مصالح مختصة بإزالة الخطر الذي يشكله الحطام أو التخفيف منه، وذلك بواسطة عمليات إنقاذ، أو إسعاف تتطلب وسائل مادية وتقنية وأيضاً قانونية .

وتجدر الإشارة إلى أن مصطلح الإنقاذ يختلط ويتداخل إلى حد ما، مع مصطلح الإسعاف البحري. فقد ظل ولوقت طويل ، هذا الخلط قائم بينهما ، ففي القانون الانجليزي

1- Martin NDENDE *les épaves et la limitation de responsabilité* D.M.F 632 01/12/2002

2- L. Balmond, *le navire en droit international, paris, pedone, 1992, p 69 cite par Adeline Jude- l'enlèvement des épaves-* université de droit d économie et des sciences d AIX Marseille 2007/2008 p 9

، فانه يشار إلى العمليتين بمصطلح (Salvage) ، وكذلك معاهدة بروكسل لسنة 1910 ، نظمت الإسعاف والإنقاذ ، ولم تدرج أي فرق بين العمليتين .

وعبر الزمن، وتبعاً للتطور الذي شهده القانون المنظم للحوادث البحرية، يظهر انه والى غاية القرن التاسع عشر لم يكن هناك أي تفرقة واضحة في التشريع بين الإسعاف المقدم لسفينة في عرض البحر أو الإنقاذ، لسفينة أو جزء منها بعد غرقها. ولم يكن هذا الخلط، يطرح مشاكل نظراً لقلّة عمليات الإسعاف آنذاك بالمقارنة مع إنقاذ الحطام.

ولكن ونظراً لكثرة عمليات النهب التي أصبحت تتعرض لها السفن الجانحة، بصفة مستمرة من طرف سكان السواحل، من جهة. ومن جهة ثانية تطور، المساعدة بين السفن، وأصبح عددها يتزايد، أصبحت تبعاً لذلك تتجلى التفرقة بين الإسعاف والإنقاذ، تدريجياً، وأصبح الأول يختلف عن الثاني، تبعاً لحالة السفينة، والأضرار التي لحقت بها (3).

فالسفينة التي تعرضت لخطر و لحقتها خسائر ولكن لم تبلغ الهلاك الكلي، تعتبر المساعدة المقدمة لها ولطاقمها إسعافاً.

أما السفينة التي لحقتها خسائر أدت إلى هلاكها كلياً ، من جراء حادث بحري ، تعتبر المساعدة المقدمة من أجل إنقاذها ، إنقاذاً بحرياً .

وإذا ما أردنا إجراء مقارنة بين الاثنين، فيمكن القول أنهما يشكلان نظامين مختلفين بقواعد مختلفة. بالرغم من أن التشريع الانجليزي ، قد تبنى ما أورده معاهدة بروكسل لسنة 1910 والمتعلقة بالإسعاف والإنقاذ البحريين ، والذان لا يختلفان في

3- René Rodière, droit maritime, sixième édition, DALLOZ 1974, p381

تقدير و دفع المكافأة، وتبعاً لذلك يمكن القول انه لا جدوى من البحث عن التفرقة بينهما نظراً لاستعمال مصطلح واحد للثنتين وهو (Salvage) .

أما المشرع الفرنسي فقد تبنى التفرقة بين الإسعاف والإنقاذ في قانون 1967/07/07⁽⁴⁾ . ، وذلك من خلال الالتزام بتقديم المساعدة للسفن التي تكون في حاجة لذلك نتيجة خطر محقق ، وهو مرتبط بالمساعدة المقدمة للأشخاص المعرضين للخطر و الموجودين على متنها ، بينما إذا كانت السفينة معرضة لخطر الغرق ، وتمت مغادرة طاقمها لها ، ولم يبق أي شخص على متنها ، فهنا لا يتولد أي التزام بتقديم المساعدة من طرف سفن أخرى بتقديم المساعدة .

أما التشريع الجزائري فانه يظهر من خلال نصوص القانون البحري الجزائري، في الأمر 80/76 المعدل والمتمم بقانون 05/98، والمتضمن القانون البحري الجزائري، انه تأثر بنظيره الفرنسي، فقد وضع قواعد خاصة بالإسعاف البحري، تختلف عن القواعد المنظمة لإنقاذ الحطام البحري، وهذا مايدفعنا للتساؤل حول وجود نظام قانوني خاص يطبق على الحطام البحري، وعن القواعد المنظمة له ، وما دور السلطات الإدارية البحرية في تسيير الحطام ، وما تأثير ذلك على مالك السفينة ؟وما هو مجال تدخل الدولة الساحلية لإزالة الحطام ؟

وسنجيب عن هاته التساؤلات في فصلين ،معتمدين في ذلك على المنهج التحليلي الذي يتخلله نوع من الدراسة المقارنة نظراً لطبيعة الموضوع وسنتعرض في الفصل الأول إلى ماهية الحطام البحري ، ونتعرض في الفصل الثاني إلى النظام القانوني للحطام البحري طبقاً للقانون الجزائري و معاهدة نيروبي لسنة 2007 .

4-loi 67-545 du 07 juillet 1967, modifiée, relative aux Evènement de la Mer

الفصل الأول: ماهية الحطام البحري

إن الحديث عن الحطام البحري، يتطلب بالضرورة، استعراض تعريف الحطام بصفة عامة ، ثم التطرق للحديث عن الحطام البحري ،ثم الحديث عن حطام السفن بالخصوص على اعتبار انه أهم جانب ،من جوانب دراستنا وأسباب تشكل هذا الحطام، وأنواعه، وتمييزه عن بعض أنواع الأخرى من الحطام.

المبحث الأول: مفهوم الحطام البحري.

لم يتضمن القانون البحري الجزائري ، تعريف دقيقا بالحطام البحري، وقد اكتفى القانون البحري الجزائري بالإشارة إلى أنواع الحطام، وشروطه دون إعطاء تعريف جامع مانع للحطام البحري. والحديث عن مفهوم الحطام البحري يتطلب بالضرورة ،التطرق إلى التعريفات التي أوردها الفقه والتشريع ،بالرغم من أن هذا الأخير ، لم يورد أي تعريف خاص بالحطام البحري ،إلا انه كانت هناك بعض المحاولات من طرف المشرع الفرنسي والانجليزي ، ومعاهدة نيروبي لسنة 2007 والمتعلقة بإنقاذ الحطام البحري وكذلك وجود بعض المحاولات من طرف الفقه لإيجاد تعريف جامع للحطام البحري ،ثم التطرق إلى أنواع الحطام البحري ، وهو ماتبناه المشرع الجزائري في نص المادة "358 من القانون البحري الجزائري (5) ، من خلال التعداد الذي تضمنته المادة السالفة الذكر ، والشروط التي يجب توافرها في الحطام لكي يمكن اعتباره حطاما بحريا

5 -تنص المادة 358 من أمر 80/76 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 1976/10/23 والمتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم بموجب قانون 05/98 المؤرخ في 1998/06/25 على : " تعد حطاما بموجب هذا القانون :

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

ب-) الآلات وعتاد الرسو والسلاسل ، وعتاد الصيد البحري المهملة وشظايا السفن والطائرات .

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

ثم الحديث عن تمييز الحطام البحري عن باقي الأنواع الأخرى من الحطام ،ويتخلل ذلك الحديث عن الأسباب التي تؤدي إلى تشكل حطام السفن ، خاصة دور العنصر البشري في ذلك ،

المطلب الأول: تعريف الحطام.

أشارت المادة 358 من القانون البحري ، إلى تعداد حصري لأنواع الحطام البحري ، دون إعطاء تعريف للحطام ، ولكن يمكن ذكر ما أورده المادة 55 من قانون رقم 90-30 المتضمن قانون الأملاك الوطنية والتي نصت على ما يلي : يُعتبر حطاما كل الأشياء أو القيم المنقولة التي تركها مالكها في أي مكان وكذا التي يكون مالكها مجهولا⁽⁶⁾.

ويعتبر هذا التعريف ، تعريفا واسعا ، للحطام بصفة عامة، ويظم الحطام البري والبحري ، ولكن مايهما في هاته الدراسة هو الحطام البحري ، والذي سنحاول التطرق إليه بالشرح لاحقا .

أما **لغة** فيعرف الحطام برفع الحاء: بأنه ما بقي من الشيء بعد تحطمه⁽⁷⁾.

الفرع الأول: تعريف الحطام البحري وشروطه.

إن الحديث عن تعريف الحطام البحري، يستدعي بالضرورة التطرق إلى التعريفات التي أوردها الفقهاء، والمتعلقة بالحطام البحري، على اعتبار أن التشريعات المختلفة، لم تعط تعريفا شاملا جامعا للحطام البحري، ثم نتطرق إلى الحديث عن شروط الحطام البحري.

ولا تعد حطاما، الآليات والمواد المذكورة أعلاه، في المادة السالفة الذكر والتي أهـملت طوعا أو أقيت في البحر، أو على الشاطئ، بما يخالف التشريع المعمول به".

6 - انظر قانون رقم 90-30 المؤرخ في 14 جمادى الأولى عام 1411 الموافق ل 01 ديسمبر سنة 1990 المتضمن قانون الأملاك الوطنية -الجريدة الرسمية رقم 52

7 - المعجم العربي الأساسي -صادر عن المنظمة العربية للتربية والثقافة -لا روس -1989

أولاً: تعريف الحطام البحري.

يعرف الحطام البحري على انه، بقايا السفن وحمولتها، وكل منقول يطفو على وجه الماء، أو يكون راسبا في قاع البحر، ويستخرج منها أو يقذفه البحر إلى الشاطئ، ويدخل في الأملاك العامة، أما صاحبه، فيكون عادة قد فقد حيازته⁽⁸⁾.

ويمكن تعريفه كذلك بأنه كل منشأة بحرية أو آلية عائمة، كانت لها صفة السفينة سابقا، والتي فقدت قدرتها على مواجهة مخاطر البحر، وتخلي عنها طاقمها⁽⁹⁾. ويمكن أيضا أن يضم بصفة واسعة، كل الأشياء المفقودة أو المتروكة في البحر، والتي لم تعد حراستها أو مراقبتها قائمة. ونخص بالذكر الآليات الخاصة بالملاحة المختلفة، البضائع - الخطيرة وغير الخطيرة- أو الحاويات.

ولا يمكن تصور وجود حطام في البحر إلا في صور ثلاثة وهي⁽¹⁰⁾:

- أ) -حطام تتقاذفه الأمواج.
- ب) -حطام موجود في قاع البحر .
- ج) -حطام ملقى على الشاطئ

و كما سبقت الإشارة فانه، لا التشريع البحري الجزائري، ولا التشريع الفرنسي أوردا تعريفا للحطام البحري، ولكن الفقه الفرنسي وعلى لسان العميد (Ripert) أورد تعريفا للحطام البحري بقوله: "كل الأشياء المنقولة والتي عثر عليها طافية على سطح

8 - إبراهيم نجار، القاموس القانوني الجديد -فرنسي عربي-مكتبة لبنان، طبعة 2006
Droits ,Hesse, R. Rezenthel .9-A.H. Mesnard, J.P. Beurier, Y. Tassel, P. Chaumette, Ph.J
p26.droit portuaire. Juris service, tome II, 1995 ,maritimes: droit du littoral

البحر ، أو سحبت من قاع البحر ، أو وجدت جانحة على شاطئ تابع للأمالك العمومية البحرية ، فقد مالكتها حيازتها ، سواء بصفة إرادية أم لا .⁽¹¹⁾

وبصفة عامة فإن الحطام البحري، يعتبر من قبيل الأشياء التي تخلى عنها أصحابها، لأسباب معينة، دون نية التنازل عن الملكية. فلا يمكن اعتبارها أشياء لا تعود ملكيتها لأي شخص، ولكن يمكن تملكها (RES nullius) ، ولا يمكن اعتبارها أشياء تركها أصحابها، طواعية، وتنازلوا عن حقوقهم (RES derelicate).⁽¹²⁾

01 - تعريف الحطام البحري في القانون الجزائري .

أما ما أورده المشرع الجزائري في الأمر رقم 76/80 المؤرخ في 1976/10/23 (13) والمتضمن القانون البحري الجزائري والمعدل بموجب قانون 05/98 المؤرخ في 1998/06/25 ، في المادة 358⁽¹⁴⁾ منه ، فلا تعدو أن تكون تعدادا لأنواع الحطام ، وقد نصت على ما يلي :

" تعد حطاما بموجب هذا القانون :

OUBBO FADIMATOU Bouba- le naufrage du navire (the ship-wreck)-Université de 11-d'économie et des Sciences d AIX-MARSEILLE III-Master2 Droit Maritime et des -Droit, le Doyen Ripert donne de l'épave maritime ka "Transport -Promotion2005-2006-p94 Tous objet mobilier trouvé flottant sur mer ou tiré du fond de la mer ou "définition suivante : échoué sur la portion du rivage dépendant du domaine public maritime, lorsque le propriétaire "de cet objet en a perdu, volontairement ou non , la possession

R.Rodiere et E du Pontavice, droit maritime. éd Dalloz, p64, - 12

13 - صدر القانون البحري الجزائري بموجب أمر 80/76 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 1976/10/23 والمتضمن القانون البحري الجزائري (ج.ر عدد 29 ليوم 1977/04/10) المعدل والمتمم بموجب قانون 05/98 المؤرخ في 1998/06/25 والمعدل بموجب قانون 04/10 المؤرخ في 05 رمضان 1431 الموافق ل 2010/08/15. (ج.ر عدد 46 ليوم 2010/08/18)

14 - تم تعديلها بموجب قانون 05/98 المؤرخ في 1998/06/25 وكانت في الأمر 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 والمتضمن القانون البحري الجزائري تنص على ما يلي :تعد كحطام بحري كل سفينة أو آلة عائمة أو منشأة عائمة وحمولتها وكذلك بقاياها ، وبصفة عامة، كل مال يوجد لعدة أغراض ،في الوسط البحري والتي فقد مالكتها حيازتها .حيث جنحت على الساحل البحري أو وجدت عائمة، أو انتشلت من قعر البحر، وتم جلبها إلى الأملاك العمومية البحرية.

➤ أ) - السفن والأجهزة أو المنشآت العائمة التي لم تعد حراستها أو مراقبتها جارية ، وكذا حمولتها ومؤننتها .

➤ ب) - الآلات وعتاد الرسو والسلاسل ، وعتاد الصيد البحري المهملة وشظايا السفن والطائرات .

➤ ج) - الأشياء التي رميت في البحر أو سقطت فيه ، لاسيما تلك ذات الطابع الثقافي أو التاريخي التي فقدها المالك أو تخطى عنها والتي كانت إما جانحة في شاطئ البحر ، أو عثر عليها طافية فوق الماء أو مستخرجة من أعماق مياه البحر ، التابعة للسيادة الوطنية أو القضاء الوطني أو وجدت طافية فوق الماء أو أخرجت من أعماق أعالي البحر وأعيدت إلى المياه الإقليمية⁽¹⁵⁾ أو إلى الشاطئ " .

ولا تعد حطاما، الآليات والمواد المذكورة أعلاه ، في المادة السالفة الذكر والتي أهملت طوعا أو ألقيت في البحر، أو على الشاطئ، بما يخالف التشريع المعمول به".

وباستثناء ما أشارت إليه المادة المذكورة أعلاه ، في القانون البحري الجزائري، فإن القوانين الجزائرية الأخرى. لم تتضمن أي إشارة للحطام البحري .

02-تعريف الحطام البحري في القانون المقارن : وسنستعرض التعريفات الواردة في كل من التشريع الفرنسي والانجليزي ،أما التشريعات العربية⁽¹⁶⁾ ، فمعظمها يتطابق مع التشريع الفرنسي .

15 - وتنص المادة الأولى من المرسوم الرئاسي رقم 403/63 المؤرخ في 12 أكتوبر سنة 1963 والمحدد للمياه الإقليمية الجزائرية على أنه يحدد طول المياه الإقليمية باتني عشر ميلا بحريا "

وتنص المادة 100 من المرسوم التنفيذي رقم 91-454 المؤرخ في 23 نوفمبر سنة 1991 المحدد لشروط إدارة الأملاك الوطنية الخاصة والعامة التابعة للدولة ، وتسييرها ويضبط كفيات ذلك : الشروط والأشكال والإجراءات المتبعة لضبط حدود الأملاك العامة البحرية

16 :-ولا يختلف عنه التعريف الوارد في القانون التونسي قانون عدد 21 لسنة 1989 مؤرخ في 22 فيفري 1989 يتعلق بالحطام البحري.

انظر موقع:

www.lejuriste.montadalhilal.com/

أ)-في القانون الفرنسي :

تنص المادة الأولى من مرسوم 1961/12/26.المحدد للحطام البحري⁽¹⁷⁾

تخضع لتطبيق هذا المرسوم الحطام البحري والمتمثل في :

1-الآلات والمعدات العائمة والسفن في حالة عدم القابلية للطفو ، والتي تم هجرها من طرف طاقمها ، ولم تؤمن حراستها ،كذلك تموينها وحمولتها .

2- القوارب الهوائية، المتروكة في حالة عدم القابلية للملاحة.

3-القوارب والآلات ،وعتاد الرسو والسلاسل،وعتاد الصيد البحري المهملة وشظايا السفن والطائرات .

4-البضاعة التي رमित أو التي سقطت في عرض البحر.

ولا عن التعريف الوارد في القانون السوري قانون رقم القانون رقم 36 تاريخ 2003/11/11 الموافق ل 1424/9/16هـ المتعلق بإصابة السفن بكارثة بحرية داخل الميناء أوفي أماكن الرسو.
انظر موقع:

www.damascusbar.orgALMuntada/index.php .

17- Décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961 Décret fixant le régime des épaves maritimes

Modifié par Décret 91-1226 1991-12-05 art. 20 JORF 7 décembre 1991.

Article 1 -définit ainsi l'Epave Maritime :

« ...constituent des épaves maritimes soumises à l'application du présent décret :

1. Les engins flottants et les navires en état de non-flottabilité et qui sont abandonnés par leur équipage, qui n'en assure plus la garde ou la surveillance, ainsi que leurs approvisionnements et leurs cargaisons.
2. Les aéronefs abandonnés en état d'innavigabilité ;
3. Les embarcations, machines, agrès, ancres chaînes, engins de pêche abandonnés et les débris des navires et des aéronefs ;
4. Les marchandises jetées ou tombées à la mer ;
5. Généralement tous objets, à l'exception des biens culturels maritimes, dont le propriétaire a perdu la possession, qui sont soit échoués sur le rivage dépendant du domaine public maritime, soit trouvés flottants ou tirés du fond de la mer dans les eaux territoriales ou trouvés flottants ou tirés du fond en haute mer et ramenés dans les eaux territoriales ou sur le domaine "public maritime.

5- وعموما ، كل الأشياء، باستثناء الممتلكات الثقافية البحرية والتي فقد مالکها حيازتها والتي إما جنحت إلى الشاطئ التابع للممتلكات العمومية البحرية أو وجدت طافية أو سحبت من أعماق البحر في المياه الإقليمية التابعة للسيادة الوطنية أو وجدت طافية أو سحبت من أعماق البحر في أعالي البحار وأعيدت إلى المياه الإقليمية ، أو إلى الأملاك البحرية العامة .

ويظهر من خلال نص هاته المادة ، أن المشرع الفرنسي أكد على عدم القابلية للطفو للآلات والمعدات العائمة بخلاف المشرع الجزائري الذي تكلم عن مغادرة الطاقم للمنشأة وعدم ضمان حراستها أو مراقبتها فقط.في الفقرة الأولى .

- (ب) - في القانون الانجليزي:

أما في القانون الانجليزي ⁽¹⁸⁾ ، فإن الأمر يختلف نوعا ما عن سابقه ، نظرا لوفرة المفردات القانونية ، فمصطلح (wreck) يطلق فقط على أجزاء من السفينة أو على البضاعة ، رماها البحر على اليابسة ، أما الباقي فهو (jetsam), (flotsam) (derelict) أو (lagan), ⁽¹⁹⁾. وطبقا لنصوص (Merchant Shipping Act 1894) فإن مصطلح (wreck) ، يقصد به كل هاته الأنواع ، بينما في المفردات القانونية المعمول بها فإن ⁽²⁰⁾ :

(flotsam) : يطلق على ما تبقى على سطح الماء ، من أشياء بعد حادث بحري، ويتم استعادتها أو استردادها بعد بقائها طافية نسبيا فوق الماء.

18 - René. Rodiere- *Traite Générale de Droit Maritime* - Evènements de Mer. éd Dalloz - p249,

19), flotsam, jetsam, lagan and derelict found in or the shores of the sea or any tidal water.

Jean-François Reborá - *l'assistance maritime*- presse universitaire de l'université (d'Aix Marseille) 2003.p53

20 د/ خلوصي مدحت عباس-السفينة والقانون البحري - الطبعة الأولى - مطبعة مكتبة الإسكندرية-طبعة 1993

(Jetsam): ويطلق على الأشياء التي تم رميها في البحر ، من اجل تخفيف حمولة السفينة ، ثم تسترد بعد جرفها أخيرا إلى الشاطئ، أو بسبب بقائها غاطسة في مياه ضحلة أما

(lagan): فيقصد به الأشياء تابعة لسفينة غارقة ، ولكن تم شدها إلى عوامات من اجل إمكانية استعادتها.

(derelict): وهي تلك السفينة التي كانت قد تركت تماما من طرف طاقمها ، مع بقائها طافية بدون أي شخص عليها ، بحيث أن السفينة التي يبقى على متنها شخص واحد لا تعد حطاما .أما إذا تركها جميع من عليها فتعد حطاما ، ويرجع هذا إلى عهد هنري الأول الذي قرر أن السفينة التي يبقى على ظهرها شخص واحد لا تعتبر حطاما

وقد نظم التشريع الانجليزي الحطام البحري، في المواد من 510 إلى 571 من (Merchant Shipping Act 1894)⁽²¹⁾

وقد عرفت المادة 510 من قانون التجارة البحرية نسخة 1894 الحطام البحري بأنه :يعتبر حطام بحري ، حطام السفن، وبالخصوص الأشياء التي لا يمكن تحديدها أو غير المرمية إراديا في البحر ، بسبب رد خطر أو التقليل منه عن سفينة ، مبحرة ،والتي تكون طافية بجانب حطام السفينة .وحسب اللورد (ويليام سكوت) (Lord William Scott) فان "الحطام ،يجب أن يكون أيضا مالا مهجورا،دون الأمل في استرجاعه ".⁽²²⁾

(3) -تعريف الحطام البحري طبقا لاتفاقية نيروبي 2007 ⁽²³⁾.

57 and 58 Vic c 60- Republication No 1- Republication Merchant Shipping Act 1894 - 21
date: 12 September 2002

http://www.legislation.act.gov.au/a/db_2237/19870112-2780/pdf/db_2237.pdf,

Jean-François Reborá, *l'assistance maritime*, op-cit p53 - 22

23 -اتفاقية إزالة الحطام الموقعة بكينيا بتاريخ 2007/05/18 والمسماة باتفاقية نيروبي

(IMO)LEG/CONF.16/19.23/05/2007

عرفت المادة الأولى في فقرتها الرابعة⁽²⁴⁾ من الاتفاقية الحطام بأنه :

1- سفينة غارقة أو شاحطة، أو أي جزء منها. أو.

2- أي شيء من سفينة -شحطت أو غرقت - فقد في البحر أو جرفه التيار.

3- أي سفينة على وشك ، أو يمكن بناء على أسباب معقولة توقع غرقها أو شحطها عندما لا توجد إجراءات فعالة لمساعدتها أو أية ممتلكات في حالة خطرة .

ويظهر من خلال جميع التعاريف ، التي سبق الإشارة إليها في التشريعات المختلفة ، انه تتحد معظمها في إعطاء إطار عام للحطام البحري دون أن تعطي تعريفا جامعاً للحطام البحري.

ويمكن أن نخلص إلى القول أن الأشياء المنقولة والتي عثر عليها طافية على سطح البحر، أو سحبت من قاع البحر، أو وجدت جانحة على الشاطئ، يمكن اعتبارها حطاما بحريا، إلا ما استثنى بطبيعته أو بموجب نص قانوني.

ثانيا :شروط الحطام البحري .

ومن خلال ما سبق ذكره ،وما أورده المشرع في المادة 358 من القانون

البحري الجزائري ، يمكن استخلاص الشروط التي يجب توافرها في المال أو الأشياء لكي يمكن أن نصنفها ، ضمن الحطام البحري ، ويعتمد ذلك أساسا على طبيعة المال أو

“Wreck”, following upon a maritime casualty, means: -24

(a) a sunken or stranded ship; or

(b) any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship; or

(c) any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea; or

(d) a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken

الأشياء التي تم العثور عليها ، متروكة في عرض البحر ، دون مراقبة أو حراسة ، بالإضافة إلى العنصر الهام وهو مكان ، العثور على هاته الأشياء ، وسنتطرق بالشرح لذلك فيما يلي .

01-طبيعة المال :

التعريف الوارد في نص المادة 358⁽²⁵⁾ من أمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم بقانون 05/98 ينص على:".....الأشياء التي رميت في البحر أو سقطت فيه.....".

ويظهر من ذلك، أن كل الأشياء مهما كانت طبيعتها ومهما كان مصدرها، تعتبر حطاما، وذلك بالنظر إلى مكان اكتشافها وهو البحر. .

وقد أوردت المادة 358 الفقرة الأخيرة استثناء من هاته القاعدة ، ومفاده أن لا تكون الأشياء أو الممتلكات المشار إليها في الفقرات السابقة من نفس المادة ، قد أهملت طوعا أو ألقيت في البحر أو على الشاطئ بما يخالف التشريع المعمول به . ويتجلى ذلك فيما تم شرحه أعلاه من أن الربان أو طاقم السفينة ، يقومون بالتخلي عن السفينة أو عن البضاعة المشحونة على ظهرها ، تهربا من مصالح حراس الشواطئ أو مصالح الجمارك ، ويعتبرون بذلك مخالفين للتشريعات المعمول بها ، والهدف من ذلك هو التخلص من هاته الأشياء أو هاته البضاعة هروبا من المساءلة الجزائية . .

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع ركز اهتمامه على بعض أنواع الحطام، والتي تتمتع بخصائص قانونية مختلفة، ويتعلق الأمر بالحطام الذي تعود ملكيته للدولة أو الذي له فائدة علمية أثرية أو تاريخية.

25 -وقد تم تعديلها بموجب نص المادة 358 الواردة في قانون 98/ 05 المؤرخ في 25/06/1998 والمتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

ويقصد المشرع من البحر في هاته المادة ،المياه التابعة للسيادة الوطنية أو القضاء الوطني وأعماقها والأشياء التي تم العثور عليها في أعالي البحار وأعيدت إلى المياه الإقليمية ، أو إلى الشواطئ الوطنية .

02-موقع الاكتشاف:

ومفاد هذا المعيار هو الاعتماد على المكان الذي اكتشف فيه الحطام، وأثره على تحديد طبيعة القواعد التي يمكن تطبيقها على الحطام المكتشف. ويعتمد هذا المعيار على ثلاث عناصر وهي:

02-01-مال، مكتشف لا يمكن اعتباره حطاما، بحريا، لو لم يكتشف في البحر .

02-02-لا يمكن تطبيق قواعد القانون الجزائري، إلا إذا تم اكتشافه في دائرة اختصاص القانون الوطني. ومعنى ذلك، أن يتم اكتشافه، إما في المياه التابعة للسيادة الوطنية أو القضاء الوطني، وأعماقها، أو تم العثور عليها في أعالي البحار وأعيدت إلى المياه الإقليمية، أو إلى الشواطئ الوطنية. (26)

02-03-تختلف مكافأة الإنقاذ، وتحدد تبعا للوضعية التي اكتشف فيها الحطام، في ما إذا اكتشف عائما، أو جانحا على الشاطئ، أو تم جلبه من أعماق البحر .

26- والجدير بالذكر ، أن التشريعات الوطنية ومنها التشريع الجزائري تكلمت عن إنقاذ الحطام البحري،في المياه الإقليمية ، ولم تتكلم عن ذلك في المناطق الأخرى من البحر ، حسب التقسيم المعتمد من قبل معاهدة مونتري قوباوي ، حتى صدور معاهدة دولية جديدة سنة 2007، تدعى اتفاقية إزالة الحطام الموقعة بكينيا بتاريخ 2007/05/18 والمسماة باتفاقية نيروبي.والتي نظمت عملية إنقاذ الحطام وإزالته في المنطقة الاقتصادية الخالصة ، .

الفرع الثاني:

حطام السفن.

إن الحديث عن الحطام البحري ، يستدعي بالضرورة التطرق إلى حطام السفن ، على اعتبار أن الوسيلة الأساسية لاستخدام الإنسان للبحر هي السفينة ، وهي الوسيلة المخصصة لنقل البضائع، ونظرا لمواجهتها لمخاطر البحر ، أثناء ممارستها للملاحة فإنه ، يمكن أن تصبح حطاما ، نتيجة تعرضها لحادث بحري ، وسنتكلم عن تعريف حطام السفن(أولا) و شروطه (ثانيا).

أولا:تعريف حطام السفن.

من خلال ما سبق ذكره من تعريفات ، وبالرجوع إلى مواد القانون البحري الجزائري يمكن القول أن حطام السفن هو كل عمارة بحرية أو آلية ، كانت لها صفة السفينة سابقا ، والتي فقدت أهليتها في مواجهة مخاطر البحر ⁽²⁷⁾ ، وتم تركها من طرف طاقمها ،دون نية الرجوع إليها ،أما الفقيه الفرنسي (ايمانويل دو بونتافيس) (Emmanuel. du Pontavice-) بقوله :تصبح السفينة حطاما بحريا ، عندما تتم مغادرتها من طرف طاقمها ، في حالة عدم القابلية أو القدرة على الملاحة أو إذا تم تركها طواعية من طرف مالكها ، مع نية التخلي عنها ، لأول شخص يصادفها. ⁽²⁸⁾ ولا يمكن الحديث عن حطام السفن ،إلا إذا توفرت الشروط التالية :

(أ)-أن يكون الحطام عبارة عن سفينة، قبل غرقها أو جنوحها.

(ب)- أن يتم تركها من طرف طاقمها، ويتم التخلي عن حراستها، ومراقبتها.

,Hesse, R. Rezenthel .-A.H. Mesnard, J.P. Beurier, Y. Tassel, P. Chaumette, Ph.J-27
p265. droit portuaire op-cit ,Droits maritimes: droit du littoral

ج) عدم قابلية السفينة للملاحة، وعدم قدرتها على ذلك.

ثانيا: شروط حطام السفينة .

وسنتطرق بالشرح إلى هاته العناصر ،وفقا لما يلي:

01- أن يكون الحطام عبارة عن سفينة، قبل غرقها أو جنوحها.

ومعنى ذلك أن الحطام قبل أن يصبح كما هو عليه، كان في بداية الأمر عبارة عن سفينة قابلة للملاحة كما عرفها المشرع الجزائري في المادة 13 من القانون البحري الجزائري⁽²⁹⁾ ، 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⁽³⁰⁾ - مهما كان نوعه غرق، جنوح...- عبارة عن سفينة بالمفهوم الذي سبق شرحه وفقا للمادة 13 من القانون البحري الجزائري.

02- ترك السفينة من طرف طاقمها⁽³¹⁾: ويقصد به التخلي عن الشيء ، بإرادة المالك

أو الحائز ، والترك لا يتعلق بمالك السفينة ، لأنه لا يرتبط بإرادة المالك ، في فقد حقوقه

29-عرفت المادة 13 من القانون البحري الجزائري السفينة بقولها:تعتبر سفينة في عرف هذا القانون، كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية،إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة .

30-يعرف الحادث البحري حسب المادة الأولى الفقرة الثالثة من الاتفاقية إزالة الحطام ، المحررة بنيروبي في 2007/05/18 بأنه ::"تصادم السفن، أو شحطها، أو حادث ملاحي آخر ،حدث على متن السفينة أو خارجها ينجم عنه ضرر مادي أو تهديد بضرر مادي وشيك بالسفينة أو بضائعها

31- وتجدر الإشارة إلى أن ، تخلي الربان عن السفينة ، إذا لم يكن هناك خطر وشيك يعتبره المشرع الفرنسي مخالفة قانونية ، ترتب عنها جزاءات عقابية وذلك ما أورده قانون 1926/12/17 المتعلق بتنظيم التخلي عن السفن في مادته الأولى على مايلي : " « L'Abandon de navire constitue un délit commis par le Capitaine d'un navire. Il s'agit de laisser volontairement sans contrôle humain un navire dont on assume la direction en tant que capitaine.

° Ce délit est puni d'une peine de prison variable en fonction de la gravité de l'abandon

على هاته المنشأة أو العمارة البحرية، وإنما هو تخلي الربان (32) أو طاقم 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 الربان والطاقم وليس من المالك، نتيجة خطر وشيك الوقوع. مع عدم تامين الحراسة والمراقبة للعمارة البحرية المتروكة (33).

والترك عنصر أساسي، في التأثير على طبيعة السفينة، ومفاده مغادرة الطاقم للسفينة، وعدم تامين حراستها من طرف أي شخص. وهذا هو المعيار الذي يميز السفينة، عن الحطام البحري، بالإضافة إلى توافر الشرطان المتبقيان، وهذا الشرط يتحقق بترك السفينة ومغادرة طاقمها دون نية الرجوع إليها. ولا يكون هناك ترك إذا توفرت إحدى الحالات:

➤ (أ)-الطاقم كله، أو جزء منه بقي على متن السفينة.

➤ (ب)-الطاقم غادر السفينة وفي نيته العودة إليها.

➤ (ج)- الطاقم غادر السفينة، ولكن المالك لم يغادرها، وبقي على متنها.

وبصفة عامة نقول أن هذا الشرط لا يتوفر إذا بقيت السفينة محروسة، أو مراقبة من طرف شخص أو عدة أشخاص سواء من على متنها أو من على منشأة قريبة أو من على اليابسة.

والترك يتحدد، بعملية مغادرة السفينة، وعدم تامين حراستها أو مراقبتها من طرف أي شخص، فيجب أن يغادرها كامل الطاقم، ولا يبقى أي فرد منه على متن السفينة. ويستشف ذلك من خلال نص المادة 358 من القانون البحري الجزائري والتي

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

جاء فيها:.....التي لم تعد حراستها أو مراقبتها جارية....". وينطبق ذلك على الحطام البحري بصفة عامة .

وتجدر الإشارة إلى أن هناك أنواع أخرى من الحطام ، بالرغم من مغادرة طاقمها لها ، إلا انه لا يمكن اعتبارها حطاما كما سبق شرحه وإنما هناك اختلاف سنتطرق إليه ، وذلك في حالة ما إذا تمت مغادرة السفينة ، من طرف ربانها وطاقمها ، وهي في حالة يمكنها معها القدرة على الملاحة ، ومالكها أصبح لا يهتم لها . وفي نيته تركها لأول شخص يصادفها، وذلك مهما كان الدافع، وهنا ينطبق تعريف " RES-Derelictae " (34)

و يمكن اعتبارها حطاما ، كل الأشياء التي لا يمارس عليها أصحابها الحيازة الفعلية ، أي فقدت حيازتها من طرف مالكيها أو حائزيها. وهذا ما ذهب إليه المشرع الفرنسي، وأورده المشرع الجزائري في قانون 76-80 قبل تعديله، إذ تكلم عن فقد الحيازة ثم عدلت المادة 358 من القانون البحري، وأورد المشرع مصطلح التخلي بدل فقد الحيازة..

ويجب أن يكون ترك السفينة أو التخلي عنها من طرف الربان والطاقم ، دافعه خطر وشيك ، الوقوع أما إذا تم ذلك ، دون وجود أي خطر محقق ، بدافع التهرب من السلطات المختصة خاصة مصالح حراس الشواطئ أو مصالح الجمارك ، و عادة ما يتم ذلك من طرف عصابات التهريب أو المتاجرة في الممنوعات ،فتتم مغادرة السفينة من طرف طاقمها ومالكها بهدف الهروب من العقاب .وهنا السفي _____ نة قادرة على الملاح_____ة ، ولكن بصفة إرادية _____، طوعية تمت مغادرة طاقم _____ها ومالكها لها ، فهنا لم يعتبرها المشرع حطاما بحريا .

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

03-عدم قابلية السفينة للملاحة أو عدم قدرتها على ذلك .

وهذا الشرط⁽³⁵⁾ مستمد أصلا من بنود اتفاقية بروكسل لسنة 1910 والخاصة بالإنقاذ والإسعاف البحريين⁽³⁶⁾، التي تنص على انه لا تطبق قواعدها الخاصة إلا على السفن في حالة خطر وليس على الأشياء العائمة والتي فقدت قدرتها على الملاحة .

أما القانون البحري الجزائري، لم يستعمل مصطلح إنقاذ إلا للحطام البحري فقط⁽³⁷⁾.

ويمكن للحطام البحري، خاصة حطام السفينة وبعد إجراء عملية صيانة أو إدخال إصلاحات وتعديلات، أن يعود إلى الحالة التي كان عليها سابقا وهي القدرة على الملاحة، والعبرة هنا بيوم أو وقت اكتشاف الحطام وإنقاذه، وليس بعد مرور مدة، فلا إعطاء وصف الحطام يجب التأكد من عدم قدرة السفينة المنقذة، على الملاحة وقت اكتشافها وإنقاذها وليس بعد مرور مدة زمنية .

35- وبمفهوم المخالفة تعرف القابلية للملاحة أو القدرة على الملاحة بأنها: "مجموع المواصفات، والإمكانات الملاحية والتجارية، والتي تسمح للسفينة بتأمين القيام بمهامها".

" la navigabilité est l'ensemble des qualités nautiques et commerciales qui permettant au "navire d'assurer le service auquel il est promis.

, Voir **Katell OILLEAU**-le crédit tiré du navire op-cit p48.

36- انظر الاتفاقية الدولية والمتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالإسعاف والإنقاذ البحريين، الموقع ببروكسل في 1910/09/23. والتي أنظمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 64-70 المؤرخ في 1964/03/02. والمعدلة ببروتوكول 1967/05/27.

37- وقد أورد 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 إلى 358 إلى 383 منه

والاعتماد على معيار عدم القابلية للملاحة يكون وقت اكتشاف الحطام وإنقاذه ، فإذا كانت السفينة في حالة لا يمكن معها استعادة قدرتها على الملاحة في ذلك الوقت فإنها تعتبر حطاما ، بغض النظر عما ستؤول إليه بعد مدة من الزمن .

وذلك ما جاء على لسان العميد (ريبير) (Ripert) ⁽³⁸⁾ 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 أو عن طريق قطرها . لا تشكل حطاما ."

وتجدر الإشارة إلى أن أهمية تحديد ما إذا كان الشيء المنقذ سفينة أو حطام، من خلال الآثار المترتبة على ذلك، خاصة في الحقوق المقررة لمنقذي الحطام، وللمالك، وللدولة.

وبهذا يمكن القول أن حطام السفينة، هو سفينة، أصبحت غير قادرة على الملاحة، والعبرة بوقت إتمام عملية الإنقاذ، في تحديد عدم القدرة أو الصلاحية للملاحة، بالإضافة إلى مغادرة الطاقم لها. فالسفينة التي تكون غير قادرة على الملاحة، والتي لم يغادرها طاقمها، لا يمكن اعتبارها حطاما بحريا.

فأي حطام سفينة، أو عمارة بحرية، وجدت في عرض البحر، قد غادرها طاقمها، أو عمارة غارقة في البحر، أو عمارة بحرية جانحة على الشاطئ، بعد أن غادرها طاقمها. فان حالة عدم القابلية أو القدرة على الملاحة، ليست العنصر الوحيد أو الشرط الوحيد، لكي تصبح السفينة أو العمارة البحرية حطاما، فالخاصية الأهم أو العنصر الضروري هو الترك بمغادرة الطاقم للسفينة دون نية العودة إليها.

وهذا الشرط لم يتكـم عنه المشرع الجزائري في القانون البحري الجزائري، وإنما أورده المشرع الفرنسي في مرسوم 61-1547 المؤرخ في 1961/12/26 والمحدد

38 -Emmanuel. du Pontavice, *Les épaves maritimes aériennes et spatiales en droit*

للنظام القانوني للحطام البحري ، واستعمل مصطلح عدم القدرة على الملاحة (innavigabilité) ، ثم استعمل مصطلح (non-flottabilité) في مرسوم 847-78 المؤرخ في 03 اوت 1978. المعدل والمتمم لمرسوم 1547-61 والمنظم للحطام البحري. (39) ،

المطلب الثاني:

أسباب تشكل الحطام البحري ومقارنته بأنواع أخرى من الحطام.

تختلف أسباب تشكل الحطام ، تبعا لنوع الحطام ، فالأسباب الخاصة بالحطام البري ، تختلف عن أسباب تشكل الحطام البحري أو النهري ، ولكن ما يهمنا في دراستنا هو الأسباب المتعلقة بالحطام البحري وذلك ما سنتطرق إليه في الفرع الأول ، ثم نتكلم عن مقارنة الحطام البحري بأنواع أخرى من الحطام . في الفرع الثاني .

الفرع الأول :أسباب تشكل الحطام.

لقد قدر العلماء الأمريكيين، انه 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. (40)

ويلعب العامل البشري، الدور الأكبر في تحقيق ملاحه آمنه، من اجل تفادي حدوث الكوارث البحرية ، وذلك عن طريق الالتزام بمعايير الأمن والسلامة على ظهر السفن من جهة ، واحترام القوانين المتعلقة بالسلامة الملاحية .

-Décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961 Décret fixant le régime des épaves maritimes 39
JORF 13 Aout1978 Modifié par Décret 91-1226 du Aout1978 847-78Modifié par Décret
1991-12-05 art. 20 JORF 7 décembre 1991

بالإضافة إلى العامل البشري ، فإن التزام السفن بتحقيق معايير الأمن والسلامة (41)، ومطابقتها لهاته المعايير ، له جانب في تحقيق ملاحه آمنه ، وعدم الالتزام بهاته القواعد ، يترتب عنه نتيجة وخيمة ، 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 .

أولا: أخطاء المجهز:

طبقا لنص المادة 572 من القانون البحري الجزائري 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 هذا النحو مسؤول عن إجراء الصيانة اللازمة للسفينة وجعلها صالحة للملاحة و تزويدها بطاقم كاف ومؤهل , و بكافة الأجهزة الملاحية التي تتطلبها القوانين واللوائح , وأي إهمال من القيام بهذه المسؤوليات تجعل المجهز مسؤولا إذا نتج عن هذا الإهمال تعرض السفينة لحادث بحري .

و طبقا لنص المادة 577 من القانون البحري الجزائري فإن المجهز مسؤول عن أعماله و أعمال وكلائه في البر و البحر ، الذين يساعدونه في استغلال السفينة ، وفقا لأحكام الشريعة العامة ، ما عدا حالة تحديد المسؤولية المذكورة في المواد من 93 إلى 115 من هذا القانون . فقد يكون 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 يجهلها المالك، والتي تؤدي إلى تعرض السفينة إلى حادث بحري وفي منظور القضاء الفرنسي فإن المجهز في هذه الحالة أي حالة العيوب

الخفية، يكون غير مسؤول على أساس أن السفينة الحديثة كثيرة التعقيد ويستحيل معرفة عيوبها الخفية إذا كان الضرر ناشئاً عن قوة قاهرة (42).

ثانياً: أخطاء الربان و أفراد الطاقم:

تنص المادة 580 من القانون البحري الجزائري على انه: " يتولى قيادة السفينة، ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانوناً." وتضيف المادة 581⁽⁴³⁾ من نفس القانون على انه يقع على عاتقه مهمة قيادة السفينة، وإدارة الرحلة البحرية المقررة. فالربان مسؤول مسؤولية عقدية تبعا للعقد الذي يربطه بالمالك أو المجهز ، ومسؤول مسؤولية تقصيرية ، تجاه الغير عن الأضرار التي يمكن أن يسببها لهم في إطار إشرافه على قيادة السفينة⁽⁴⁴⁾.

وتتطلب القواعد العملية و مبادئ و أصول الفن البحري السليم و التي أساسها العادات و الأعراف البحرية القديمة من الربان القيام بالعديد من الواجبات و الالتزامات، فعليه التأكد من وجود المطبوعات البحرية المختلفة الخاصة بالرحلة و التحضير الجيد لها ، فالخرائط البحرية مثلا يجب أن تكون جاهزة و مصححة طبقا لأحدث التصحيحات.

كما يقع على عاتق الربان أن يتخذ الحيطة و الحذر فلا يسير بالسفينة في اتجاهات قريبة من الساحل كما عليه أن يستخدم الرادار و عليه عموما الإلمام بكافة المعلومات الخاصة بالسفينة خاصة قدرتها للقيام بالمناورات. ويقع على ربان السفن الالتزام بالقواعد التي تضعها السلطات المحلية لمناطق استقبال السفن ، والالتزام بقواعد السلامة والأمن داخل الموانئ.

أما عن الأخطاء التي يرتكبها أفراد طاقم فأن الكثير من الحوادث يرجع سببها إلى الإرهاق نتيجة العمل لمدة طويلة وبصفة متصلة وفقد النوم , وظروف العمل بالبحر وعبء العمل وكذا الإجهاد الكبير ولطول مدة الخدمة على ظهر السفينة , وأخيرا استهلاك الخمر

42- محمد عبد الفتاح ترك التصادم البحري و دور العنصر البشري في وقوعه طبعة 2003 ص 161
43- وتنص المادة 581 من القانون البحري الجزائري على انه: "يتعين على ربان السفينة أن يكون على متنها طيلة رحلتها، وان يمارس شخصيا قيادة السفينة ماعدا الحالات التي ينزل فيها من السفينة في الموانئ لأغراض المصلحة أو لأغراض أخرى مقبولة اعتياديا "

والمواد المخدرة ،وقد قامت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار بعلاج مشكلة إرهاب الطاقم وذلك بإدخال إجراءاتهما : تقرير حد أدنى للتطبيق الأمني وكذا وضع قواعد لإدارة السلامة البحرية.

ثالثا:أخطاء المرشد:

المرشد هو شخص، ذو خبرة كبيرة بشؤون الملاحة الآمنة ،عند الدخول إلى الميناء أو الخروج منه ،وخلال الأنهار والقنوات الملاحية المختلفة وهو على علم ودراية بالميناء وعوائقه ومسالكه ، والإرشاد قد يكون إجباريا أو اختياريا (45)،يلتزم المرشد بان يكرس خبرته لخدمة السفينة التي يقوم بإرشادها مع تزويد الربان بالمعلومات و الإرشادات 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 الربان و نصائح المرشد ، ووجود هذا الأخير يحجب المسؤولية عن الربان.

الفرع الثاني:

مقارنة الحطام البحري بأنواع أخرى من الحطام.

كما سبق الحديث عن تعريف الحطام البحري ، ومجال تطبيق القانون البحري ، من حيث طبيعة المال المكتشف والمجال الجغرافي أو مكان الاكتشاف ، وعلى اعتبار انه توجد عدة أنواع من الحطام ، تتحدد طبيعتها بطبيعة المكان المكتشف فيه الحطام ، وذلك تبعا لما سيتم شرحه :

أولا:الحطام البحري والحطام البري

يعرف الحطام على انه مال ضائع، أو عبارة عن أشياء متروكة، فقدتها مالكةا أو ضاعت منه دون نية التنازل عن ملكيته فيها. ويقصد بهذا التعريف، الحطام بصفة عامة .

45- تنص المادة 172 من امر 80/76 ، المتضمن القانون البحري ، المعدل والمتمم على : "الإرشاد إجباري لكل السفن الجزائرية والأجنبية ، باستثناء السفن المذكورة في المادة 178 من هذا القانون وذلك في الحدود الإدارية لكل ميناء ."

ولكن الأمر يختلف ، تبعا لمكان اكتشاف الحطام أو العثور عليه (46). ولا يثور أي إشكال في إيجاد التفرقة بين الحطام البحري والحطام البري، فمعيار التمييز هو المكان الذي تم اكتشاف الحطام فيه، فالحطام البحري هو ما تم اكتشافه أو العثور عليه في أعماق البحر أو طافيا أو شاحطا على الشاطئ. بخلاف الحطام البري هو الذي تم اكتشافه أو العثور عليه على اليابسة.

فالتفرقة بينهما تحدد تبعا للمكان الذي تم اكتشافها فيه، وأيضا فهناك أنواع من الحطام ليست لا برية ولا بحرية أو نهريّة فتعتبر حطام جوي أو فضائي ، يتم اكتشافها ، إما على سطح الأرض أو في البحر ، أو في النهر ، فلا يمكن أن نطبق عليها غير النظام القانوني للحطام البحري إذا سقطت في البحر ، أو النظام القانوني للحطام البري إذا سقطت على اليابسة ، أو النظام القانوني للحطام النهري إذا سقطت في نهر . وذلك نظرا لعدم إمكانية العثور على الحطام في الهواء .

ثانيا: الحطام البحري والحطام النهري.

وكما سبق الإشارة إلى ذلك أعلاه ، فإن الحطام البحري ، يتحدد بمكان اكتشاف الحطام ، وهو البحر ، بينما الحطام النهري ، فإنه يظهر من خلال التسمية ، باعتباره أن مكان تواجد الحطام يكون في مياه غير مياه البحر، ولا تثار نزاعات كبيرة حول هذا الأخير نظرا لقلته ، بل عدم وجوده أصلا في بعض الدول كالجائر ، لعدم امتلاكها انهار ، ولكن تجدر الإشارة إلى ضرورة تحديد مفهوم المياه النهريّة لكي تتوضح التفرقة ، ولا نجد أثرا لهذا التحديد في التشريع الجزائري .

أما في التشريع الفرنسي، فقد تطرق إلى الحطام النهري منذ صدور الأمر المتعلق بالمياه والغابات لسنة 1669⁽⁴⁷⁾ . وتعتبر بالتالي حطام نهري ' كل الأشياء، التي تم العثور عليها، في الأملاك العمومية النهرية، وقد تخلى عنها أصحابها. ولتحديد نطاق الأملاك العمومية النهرية، فقد نص المشرع الفرنسي⁽⁴⁸⁾ على أنه : " تعتبر أملاك عمومية نهريّة . الأنهار والأودية، التي تمارس فيها الملاحة عن طريق القوارب أو الزوارق... الأنهار، قنوات الملاحة، الترعة والبرك..الخ (49)

ولقد نص أمر 1669 في الباب السادس عشر المادة 16 منه، على النظام القانوني للحطام النهري بأنه ، أي حطام ، تم العثور عليه ، في الأنهار والأودية ، وتم التصريح بها إلى المصالح المعنية (الحراس المكلفين بالصيد)، ولم يتم المطالبة بها في شهر واحد ، يتم بيعها لصالح الدولة ،ويمكن تسليم ثمن البيع إلى المالك إذا تقدم إلى المصالح المعنية في اجل شهر من يوم البيع⁽⁵⁰⁾ .

-L'ordonnance des Eaux et Forêts de 1669- **Emmanuel. du Pontavice.** *Les épaves* 47
368 *maritimes aériennes et spatiales en droit français* Op.cit p

-**Emmanuel. du Pontavice.** , *Les épaves maritimes aériennes et spatiales en droit français* 48
368 Op.cit p

La Loi du 08/04/1898 et le Décret du 13/10/1956 portant code des voies navigable et de -49
la navigation intérieure, article 1^{er} ; « le domaine public fluvial comprend :les fleuves et les rivières navigables ou flottables avec bateaux, trains ou radeaux...les rivières canalisées ,canaux de navigation, étangs ou réserves d alimentation et autres dépendances , les ports publics construits dans le lit or sur le bord des voies navigables ou flottables » .

. , *Les épaves maritimes aériennes et spatiales en droit français* ¹ **Emmanuel. du Pontavice**
Op.cit p 368

1669 le titre xxxi , article 16, commande -L'ordonnance des Eaux et Forêts de -50
que : « toutes les épaves qui seront pêchés , sur les fleuves et rivières navigables soient garées sur terre et que les pêcheurs en donnent avis aux..gardes- pêche ;les épaves non demandées et réclamées dans le mois seront vendues au profit ,de l Etat , sauf à en verser le prix au propriétaire de l épave s il se déclare dans le mois de la vente. » . **Emmanuel. du Pontavice** *Les épaves maritimes aériennes et spatiales en droit français* Op.cit p 368

المبحث الثاني:

تعداد أنواع الحطام البحري.

ولقد أورد المشرع الجزائري في المادة 358 من قانون 05/98 المتضمن القانون البحري الجزائري ، تعداد لأنواع الحطام البحري⁽⁵¹⁾، وقد ذكرها المشرع الجزائري في ثلاث فقرات ، وبالتالي ، يمكن أيضا ، أن نعتمد هذا التقسيم في التطرق إلى هـ —اته الأنواع .

المطلب الأول:حطام السفن.

وينطبق ذلك على السفن، وعلى الأشياء المشحونة على ظهرها، حسب ما أورده المشرع الجزائري في المادة 358 من القانون البحري الجزائري، ويظم السفن بمعنى المادة 13 من القانون البحري الجزائري، وكذلك الأشياء المشحونة على ظهر السفن والتي أصبحت حطاما.وسنتطرق لذلك بالشرح فيما يلي .

الفرع الأول:

السفن أو الأجهزة أو المنشآت العائمة :

الترك وعدم القابلية للملاحة ، أو عدم القدرة على الملاحة هما المعيارين اللذان اعتمدهما المشرع الجزائري وقبله المشرع الفرنسي في المرسوم المؤرخ في 1961/12/26، وإذا ما توفر هذان المعيارين في سفينة ما أو منشأة عائمة⁽⁵²⁾ ، فإنها

51- ونشير إلى أن محتوى نص المادة 358 من القانون البحري الجزائري، فيما يخص تعداد أنواع الحطام البحري ، مستمدة ، إلى حد كبير من نص المادة الأولى من القانون الفرنسي ، مرسوم 61-1547 المؤرخ في 1961/12/26 والمحدد لنظام الحطام البحري

52- وقد أوردت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر عن الغرفة المدنية بتاريخ 1844/02/20 تعريفاً للعمارات 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 leur sont propre, accomplissent, un service spécial et suffisent a une industrie particulière"

-René Rodiere-droit maritime-sixième édition -p29

تصبح حطاما بحريا، وتدخل في حطام السفن طبقا لما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 358 من القانون البحري الجزائري .

والترك لا يتوفر إلا إذا تحقق ذلك من طرف مالك العمارة البحرية، وليس من طرف الطاقم دون المالك. ولا يمكن اعتبار العمارة البحرية حطاما إلا إذا غادرها طاقمها، ومالكها.

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

وينطبق في هذه الحالة على السفن كما ورد تعريفها في مختلف التشريعات، الأجهزة والمنشآت العائمة، وهي تختلف عن السفينة بمفهوم المادة 13 من القانون البحري الجزائري، كون المعيار المعتمد لتمييز السفينة، عن المنشآت العائمة الأخرى، هو الحركة والثبات، بالإضافة إلى الشكل الهندسي الذي تتطلبه المنشآت العائمة⁽⁵³⁾

فكل سفينة هي منشأة عائمة، إلا أنه لا يمكن القول أن كل منشأة عائمة هي سفينة، فمعيار الحركة والقدرة على الملاحة هو المعيار المعتمد في هذا الشأن.

وهذا ما يدفعنا للقول أن معيار عدم القابلية للملاحة، يشترط توفره في السفينة بمفهوم المادة 13 من القانون البحري الجزائري، بينما يشترط توفر المعيار الثاني وهو الترك والمغادرة من طرف الطاقم بالنسبة للمنشأة العائمة، دون توفرية الرجوع إليها، لكي يمكن الحديث عن حطام بحري .

الفرع الثاني: القوارب.

وهي التي تكون إما تابعة للسفينة، كقوارب 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⁽⁵⁴⁾.

الفرع الثالث:

أشياء مختلفة تابعة للسفينة.

- الآلات، والعتاد، التي تم التخلي عنها في البحر
 - آلات الرسو والسلاسل، التي تمت إزالتها من السفن .
 - وعتاد الصيد البحري المهملة، وشظايا السفن والطائرات.
 - السلع، والأشياء التي ألقيت في البحر أو رميت فيه. من أجل تخفيف وزن السفينة.
- وتجدر الإشارة إلى ان هاته الأشياء بعدما يتم التخلي عنها ، نكون بصدد الحديث عن حطام بحري ، مستقل ، على اعتبار انه في اغلب الأحيان لا يمكن تحديد تبعيته لأي سفينة أو آلية عائمة (55).

المطلب الثاني: حالات خاصة من الحطام.

وهذا الخصوصية مستوحاة من نصوص القانون البحري الجزائري ، وذلك بوضع قواعد تختلف عن تسعير الحطام البحري بصفة عامة ، ويستشف ذلك ، من تحديد دور الإدارة البحرية في التدخل في بعض الأنواع من الحطام ، وكذلك ، في ملكية الحطام المكتشف والإجراءات الخاصة ببعض الأنواع .

Benfella Hamid –Iekouara Salim –Zibani Rachid - Les épaves maritimes - -54
- mémoire de fin d'étude –Institut Supérieure Maritime BOU-ISMAIL -promotion juin 1989
09p

55 -Clotilde MATTEI- Les épaves maritimes en droit français-Centre de Droit Maritime et des Transport. Année 1998/1999 p 06. ,

الفرع الأول:

حطام ذو فائدة تاريخية، أثرية أو فنية أو علمية.

ويستشف خصوصية هذا النوع من خلال ما نصت عليه ، المادة 381 من قانون 05/98 المتضمن القانون البحري الجزائري .واعتبرتها ملكا للدولة الجزائرية (56) وتطبق عليها القواعد المنصوص عليها في المادة 15 الأمر 281/67 المؤرخ في 20 ديسمبر 1967 والمتعلق بالحفريات وحماية الأماكن التاريخية والطبيعية (57) وقد نصت المادة 14 من الأمر على انه "تعود إلى الدولة بحكم القانون ملكية الأشياء المنقولة ، والتي تم العثور عليها أثناء حفريات أو بطريقة عرضية في المياه الإقليمية الجزائرية ."

أما مكافئة الاكتشاف فهي تختلف عن المكافئة التي نظمها المشرع الجزائري في القانون البحري ، وقد نصت على ذلك المادة 15 من نفس الأمر والتي نصت على : " يمكن دفع جائزة من الوزير المكلف بالفنون إلى كل شخص يتوصل إلى العثور على شيء بطريقة عرضية ، ويعلم بذلك السلطات."

وتتم الإجراءات بعد تلقي الإدارة البحرية للتصريح بالاكتشاف ، ويتم إخطار الجهات الثقافية المعنية المختصة والمكلفة ، بتحديد طبيعة الحطام المكتشف ، وإذا ما تم تصنيفه على انه حطام ذو فائدة تاريخية، أثرية أو فنية أو علمية ، فانه يخرج من نطاق تطبيق قواعد القانون البحري الخاصة بالحطام البحري ويخضع إلى تطبيق الأمر رقم 281/67 والمتعلق بالحفريات وحماية الأماكن والآثار التاريخية .

56- تنص المادة 50 فقرة 01 من القانون رقم 98-04 المؤرخ في 20 صفر 1419 الموافق ل 15 جوان 1998 والمتعلق بحماية التراث الثقافي على : " تشمل الممتلكات الثقافية ، المنقولة ، على وجه الخصوص ما يأتي:
1-نتائج الاستكشافات والأبحاث الأثرية في البر وتحت الماء ."
57---أمر رقم 67-281 المؤرخ في 19 رمضان عام 1387 الموافق ل 20 ديسمبر سنة 1967 والمتعلق بالحفريات، وحماية الأماكن والآثار التاريخية والطبيعية (ج.ر عدد 07 لتاريخ 23 شوال عام 1387)

الفرع الثاني: ممتلكات الدولة.

وهذه الممتلكات⁽⁵⁸⁾. أيضا إذا ما تم التخلي عنها وتركها في عرض البحر، تخضع إلى القواعد المطبقة على الحطام البحري، ولكن أيضا تخضع لقواعد خاصة تميزها عن باقي أنواع الحطام الأخرى، وذلك بتدخل مصالح مختلفة، بعد اكتشافها خاصة في عملية البيع.

وقد خصها المشرع بقواعد وطرق خاصة في البيع، وذلك ما نصت عليه المادة 377 فقرة الثانية من القانون البحري الجزائري، بقولها: "على أن عمارات الدولة الغارقة، والأشياء الموجودة معها، والتي يجب أن يتم بيعها، لحساب الخزينة، وبمساوي مصالح أملاك الدولة."

المطلب الثالث:

أنواع أخرى من الحطام.

ويتعلق الأمر بأنواع ذكرها المشرع في القانون البحري الجزائري، وتعتبر حالات خاصة، وضع لها المشرع قواعد خاصة، أو استثنيت من تطبيق القواعد القانونية المتعلقة، بالحطام البحري، ويمكن أن نميز بين نوعين من المجموعات، فالأولى مستثناة من تطبيق القواعد الخاصة بالحطام البحري، والثانية، لها قواعد خاصة، في صلاحيات الإدارة البحرية، نظرا للخطورة التي يشكلها الحطام أو يمكن أن تحدثها، فقد خصها المشرع بإجراءات خاصة. وهي:

الفرع الأول: الحالات المستثناة.

وفي هاته الحالات يكون لدينا أشياء يمكن أن ينطبق عليها تعريف الحطام البحري كما سبق ذكره سابقا وهي: "كل الأشياء المنقولة والتي عثر عليها طافية على

58 - تنص المادة 688 من أمر رقم 75 - 58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون المدني الجزائري المعدل والمتمم. على أنه: "تعتبر أموالا للدولة العقارات والمنقولات التي تخصص بالفعل أو بمقتضى نص قانوني لمصلحة عامة، أو لإدارة، أو لمؤسسة عمومية، أو لهيئة ذات طابع إداري، أو لمؤسسة اشتراكية، أو لوحدة مسيرة ذاتيا، أو لتعاونية داخلية في نطاق الثورة الزراعية."

سطح البحر ، أو سحبت من قاع البحر ، أو وجدت جانحة على شاطئ تابع للأملاك العمومية البحرية ، فقد مالكتها حيازتها ، سواء بصفة إرادية أم لا . " ولكن تستبعد ، من مجال تطبيق قانون الحطام البحري ، سواء بنص قانوني أو بالنظر إلى طبيعتها ، التي لا يمكن معها ، اعتبارها حطام بحري ، وسنذكر منها :

أولاً:- الجثث.

في القانون الدولي ، لا توجد أية اتفاقية أو معاهدة أو نص قانوني ، يعتبر الجثث حطاماً بحرياً ، وبالتالي تستبعد من مجال تطبيق القانون البحري ، ومن اختصاص الإدارة البحرية ، وتدخل ضمن سلطات الإدارة المحلية للبلدية ، والسلطات الأمنية لاتخاذ الإجراءات اللازمة من أجل تحديد هوية أصحاب الجثث ، من جهة ، وأسباب الوفاة عن طريق المصالح الطبية ، ثم يقومون بعملية الدفن ، أما فيما يخص الأشياء الثمينة والمجوهرات الموجودة على الجثة ، تعتبر حطاماً بحرياً ، طبقاً للتشريع الفرنسي ، أما المشرع الجزائري ، فإنه لم يتكلم عن هذا الأمر في التشريع الجزائري⁽⁵⁹⁾ . بالإضافة إلى الجثث فإن ، الأشياء التي يتم رميها من قاع البحر كالنباتات ، وبقايا الحيوانات البحرية ، فإنه لا يمكن اعتبارها حطاماً بحرياً .

ثانياً: كوابل الهاتف، والأنابيب.

هاته الكوابل ، والأنابيب أصبح انتشارها واسع ، تحت أعماق البحار والمحيطات ، من طرف معظم الدول من أجل تسهيل عملية المواصلات ، وعادة ما تكون هاته الكوابل موضوعة في أماكن محددة ، ونادراً ما يمكن تصورها ، مهجورة أو مهملة بالمفهوم القانوني ، بالإضافة إلى أن معظم تشريعات الدول تمنع منعاً باتاً ، عملياً ، أخذ هاته الكوابل أو حتى الشروع في رفعها من تحت الماء ، ولكن على أي شخص لاحظ

وجود مثل هاته الكوابل مخربة أو طافية أن يصرح لدى الجهات المعنية ، من اجل اتخاذ الإجراءات اللازمة دون أي تدخل من طرفه .

ثالثا: الحطام النهري.

ومعنى ذلك أن كل الأشياء التي يتم العثور عليها متروكة ، على ضفاف الأنهار أو في الأنهار ، لا يمكن اعتبارها كحطام بحري ، ولا تخضع للقواعد القانونية الخاصة بالحطام البحري ، وهنا يتعلق الأمر بحطام نهري ، وتخضع للقواعد العامة للأموال ، أو الأشياء التي تم العثور عليها في النهر ، مادامت أنها لم تدخل الحدود المعينة للبحر .

رابعا: البضائع والأشياء التي تم التخلي عنها طواعية.

وذلك ما نصت عليه الفقرة الأخيرة من المادة 358 من القانون البحري الجزائري ، في استبعاد الأشياء والبضائع التي تم التخلي عنها بإرادة مالكيها ، مخالفين للتشريع المعمول به من نطاق تطبيق القواعد الخاصة بالحطام البحري ، وذلك على اعتبار أن أصحاب هاته البضاعة لم يتخلوا عنها ، إلا بنية التهرب أو التخلص منها ، ويعتبر ذلك في التشريعات الجمركية ' مخالفات قانونية تستوجب العقاب ، ومكتشفها أو منقذها لا يستحق أية مكافئة .

أما المشرع الفرنسي فقد اتخذ موقفا واضحا من ذلك ، في المرسوم المؤرخ في 03 أوت 1978 والذي نص صراحة على عدم اعتبار الأشياء التي يتم التخلي عنها طواعية بنية التخلص منها بحذف التهرب الجمركي ، لا تعتبر حطام بحري ، وبالتالي لا تطبق عليها القواعد، المتعلقة بالحطام البحري⁽⁶⁰⁾

- l'article 01 alinéa 01 "du décret 78-847 1978-08-03 JORF 13 AOUT 1978. :60- fixant le régime des épaves « l'objet abandonné intentionnellement, en vue de la soustraire à la douane, n est pas une épave ».

الفرع الثاني:

أنواع أخرى من الحطام تشكل خطرا على الملاحة.

وفي هذا النوع من الحطام ، فان ما يميزها ، هو كونها تشكل عائقا للملاحة والصيد البحري في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية الجزائرية ، فان المشرع ألزم السلطة الإدارية البحرية باتخاذ إجراءات خاصة ، مع تحمل المالك لمسؤوليته تجاه الغير، ولم تذكر المادة 368 من القانون البحري الجزائري .تحديدا لهاته الأنواع ، وهذا ما يجعل المعنى واسع ، يتحدد بمعيار الخطورة على الملاحة والصيد البحري .

أولا:الحطام البحري الذي يشكل خطرا على الملاحة.

و عادة ما يشكل الحطام، مصدر للإزعاج بالنسبة للسفن الأخرى، وخطر عليها، وعددها يزداد مع مرور الزمن، ويزداد معه الخطر، الذي يمكن ان يسببه، حتى أصبح يطلق عليها (tristes ordures)، وذلك على لسان الفقيه (ريمون قوييو) (REMOND-Gouilloud)⁽⁶¹⁾.

وقد ألزمت المادة 61 من مرسوم 01-02 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ملاك السفن أو مجهزوا السفن أو الآلات العائمة ، والتي تشكل خطر على البيئة البحرية وتعرقل سلامة الملاحة البحرية ، بإعادة ترميمها أو نزعها بعد أضرارها من طرف السلطة المينائية.⁽⁶²⁾

وقد نصت المادة 368 من القانون البحري ، على الحطام البحري الذي يشكل خطرا على الملاحة ومنحت السلطة البحرية الإدارية سلطات واسعة ، من اجل العمل

- Adeline Jude- l'enlèvement des épaves- op-cit p1361

62- وتنص المادة 61 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المؤرخ في 06 يناير سنة 2002 والمحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها على : " يلزم ملاك أو مجهزوا السفن أو الآلات العائمة التي تشكل أخطارا أكيدة على البيئة والسفن المجاورة والمنشآت المينائية بالقيام بإعادة ترميمها أو نزعها ، بعد اضرار موجه من طرف السلطة المينائية . "

على اتخاذ الإجراءات الضرورية واللازمة ، وذلك بإنذار مالك الحطام كي يقوم بالأشغال الضرورية لرفعه خلال المهلة التي تحددها ، تبعا لطبيعة الأشغال .

ويظهر أن المشرع منح للسلطة الإدارية اختصاصات واسعة ، وذلك في عدم التقيد بالمدة المحددة في المادة 364 و 365 من القانون البحري الجزائري نتيجة للخطر الذي يشكله الحطام البحري .

ثانيا: الخطر الذي يمكن أن يشكله الحطام البحري.

وكما سبق الإشارة إليه فإن الحطام، عادة ما يكون مصدر إزعاج وخطر على الملاحة بصفة عامة وعلى الملاحين، خاصة إذا كانت في مناطق ضيقة تتردد عليها السفن أو في الموانئ. وحتى على منقذي الحطام في حد ذاتهم. وكذلك يمكن الإشارة إلى الخطر الذي تشكله على البيئة البحرية .

1- الخطر الذي يشكله الحطام على الملاحة البحرية.

يمكن للحطام البحري أن يكون خطرا على سلامة وامن الملاحة البحرية ، أو عائقا لحركة السفن الأخرى ، ويساهم في ارتفاع عدد الحوادث البحرية والتصادمات ، ويولد الخوف لدى الملاحين من وقوع الحوادث ، ويذكر على سبيل المثال عن حطام "بكاناس"(Pacanas) التي غرقت سنة 1971 على شواطئ مدينة (با دو كالي) (Pas-de-Calais)⁽⁶³⁾ والتي تسببت في غرق ثلاثة سفن ، وهلاك 37 بحار⁽⁶⁴⁾.

ويشكل الحطام كذلك تهديدا قويا على سلامة وامن النشاطات البحرية بصفة عامة ، خاصة إذا كان الحطام لسفينة محملة بمواد خطيرة ، أو كانت لسفن حربية ، التي يخشى انفجارها أو تسببها في حرائق خطيرة .

63- مدينة فرنسية تقع على الحدود الفرنسية البريطانية ، في شمال فرنسا تحمل ترقيم 62

64-N.MOSTERT .les supertankers, Paris 1975 p86, et C.ROUSSEAU, chronique des faits internationaux, RGDIP, p 530. Dans Adeline Jude- l'enlèvement des épaves- op-cit p14

وكذلك يمكن للحطام أن يشكل خطرا، على منقذي الحطام، عندما يقدمون على إنقاذه بدافع الطمع، فيضعون أنفسهم في مواقف خطيرة، تصل إلى التعرض إلى الوفاة في بعض الأحيان.

2-الخطر الذي يشكله الحطام على البيئة البحرية.

يشكل الحطام خطرا على البيئة البحرية، فعادة ما يكون مصدر لتلوث مياه البحر، خاصة إذا نتج الحطام عن حادث بحري تسبب في غرق سفينة ناقلة للبتترول أو لمواد كيميائية خطيرة ، ومثال ذلك ما نتج عن غرق ناقلة البترول (اريكا) (Erika) ⁽⁶⁵⁾ بتاريخ 11 ديسمبر 1999 والتي خلفت أثارا جد خطيرة على البيئة البحرية آنذاك .وقد تضافرت جهود عدة دول من اجل محاصرة البقعة السوداء والتخفيف من حدها ، وذلك بغية الحفاظ على البيئة البحرية .

ويشكل حطام السفن الناقلة للمحروقات والمواد الكيميائية الخطيرة نسبة كبيرة من الحطام الموجود في أرجاء الكرة الأرضية، وأثرها كبير على البيئة البحرية، سواء الحيوانية أو النباتية أو حتى على الإنسان.

65- ناقلة بترول مالطية ، كانت تنقل حوالي 31000 طن ، من زيت الوقود الثقيل ، كانت متجهة من ميناء دينكرك بفرنسا باتجاه ميناء ليفورن بايطاليا يوم 1999/12/11 ، وتحطمت نتيجة لسوء الأحوال الجوية ، بعد تلقي إخطار طلب للنجدة من طرف قائد السفينة يوم 1999/12/12 على الساعة السادسة وخمس دقائق صباحا . www.cedre.fr

الفصل الثاني: النظام القانوني للحطام البحري.

وستنطرق في هذا الفصل إلى النظام القانوني للحطام البحري ، وذلك انطلاقا من اكتشاف الحطام أو العثور عليه ، وما يتولد عن ذلك من التزامات وحقوق ، لكل من المكتشف ، والمالك ، وهل تتأثر حقوقه أم لا ، وهل حقه في ملكية الحطام المكتشف محمية من طرف القانون ، وهل هناك استثناءات ، وما هو دور السلطة الإدارية البحرية في تسيير الحطام .

المبحث الأول:

النظام القانوني للحطام البحري في القانون الجزائري .

فالمشرع وضع قواعد قانونية ، تطبق على الحطام البحري المكتشف ، وتظهر مصالح متداخلة لأطراف مختلفة ، نظم المشرع ، علاقة هاته الأطراف ومنح سلطات محددة للسلطة الإدارية البحرية، وحدد المناطق التي يمكن لها أن تتدخل فيها لإنقاذ حطام بحري، مكتشف في المياه الداخلية والإقليمية فقط،

المطلب الأول:

مجال تطبيق القانون الوطني على الحطام البحري.

سنتكلم عن الوسائل القانونية والأسس التي تسمح للدولة الساحلية بالتدخل ، وفرض سلطتها من اجل إنقاذ حطام بحري تم اكتشافه ، ويعتمد ذلك على سلطات كل دولة على المناطق البحرية ، وذلك من خلال التقسيم الذي جاءت به معاهدة (مونتي قوباى) لسنة 1982⁽⁶⁶⁾ ، ومفاد ذلك أن كل دولة ساحلية والجزائر من بين هاته الدول لها سلطات محددة على مناطق معينة من ساحلها⁶⁶ ينتهي حقه أو حريته عندما يبدأ حق الآخرين . ويمكن القول إن سيادة أية دولة تنتهي أو تتوقف عندما تبدأ سيادة دولة أخرى .

66 - المسماة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقعة في 10/12/1982 بمونتي قوباى بجامايكا ، والمصادق عليها من طرف الجزائر بموجب أمر 05/96 المؤرخ في 19 شعبان عام 1416 هـ، الموافق ل 10/01/1996 - جريدة رسمية رقم 16 ليوم 23 شعبان عام 1416 هـ، الموافق ل14/01/1996..

ولهذا فان البحر باعتباره فضاء مشترك ، تهتم به جميع الدول ، ويبقى امتداد سلطة كل دولة عليه تبعا للمناطق المختلفة للبحر ، ويمتد هذا الأمر كذلك بالنسبة لسلطات تدخل الدولة الساحلية في إنقاذ الحطام البحري ، تبعا لمكان تواجده في البحر ، وبهذه الطريقة ، فالدولة الساحلية كالجزائر مثلا لها سيادتها المطلقة على بحرها الإقليمي ، وكذلك على مياهها الداخلية ، وذلك ما يسمح لها بتطبيق تشريعاتها الداخلية ، ومجال ذلك هو المواد الواردة في قانون 05/89 المتضمن القانون البحري ، والمنظمة للحطام البحري .

و حتى إلى تاريخ قريب فقد وجدت صعوبات نسبية في تحديد سلطات الدولة الساحلية ، على المناطق الأخرى ، إلى أن جاءت اتفاقية نيروبي لسنة 2007 ، لتمنح هاته الدول الوسائل القانونية، من اجل التدخل على الحطام الموجودة في المنطقة الاقتصادية الخالصة (ZEE).

أما حالة الحطام الموجود في أعالي البحار ، فانه لا مجال لتطبيق معاهدة نيروبي ، وذلك نظرا للنظام القانوني الخاص لهاته المنطقة ، وبالتالي فان اختصاصات أو سلطات الدول على هاته المناطق ، لا تمارس إلا على السفن التي تحمل علمها وتجر إلى أن معاهدة بروكسل المؤرخة في 1969/11/29 والمتممة ببروتوكول 1973 .تعترف للدول المهتدة بطريقة خطيرة ، بحق التدخل في أعالي البحار في مواجهة السفن التي تحمل أعلام دول أجنبية. (67).

67 - . الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي ، المعتمدة ببروكسل في 29 نوفمبر 1969 وبروتوكولها المبرم بلندن في 02 نوفمبر سنة 1973 .والمنظمة إليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 11-246 المؤرخ في 08 شعبان عام 1432 الموافق ل 10 جويلية 2011 .
- انظر المادة الأولى الفقرة الأولى من هاته الاتفاقية

الفرع الأول:

موقع اكتشاف الحطام البحري .

تتحدد القواعد التي تطبق على الحطام البحري، تبعاً لمكان اكتشافه، فكما سبق الإشارة إليه أعلاه، فإن أهم معيار، لتحديد طبيعة القواعد التي تطبق على الحطام، هو المكان الذي تم اكتشافه فيه.

وهناك تأثير آخر لمكان اكتشاف الحطام، وهو، تحديد سلطة الدولة الساحلية في تطبيق قواعدها القانونية على الحطام المكتشف.

أولاً: مجال تطبيق القانون الوطني على الحطام البحري.

خصائص النقل البحري الدولي، لتأمين المواصلات، ومتطلبات البحث العلمي، والاحتياجات العسكرية، تدفع بالدول لضرورة، التحرك الحر في المناطق البحرية المختلفة وفي المحيطات، ولكن ليست كل المناطق البحرية، تخضع لسلطات الدول الساحلية، أو لتطبيق قانونها الداخلي مما جعل ضرورة، وجود قانون دولي أو معاهدات دولية تنظم هاته المناطق .

ولما كانت السفن تتطلب عند إبحارها، مغادرة المياه الإقليمية للدولة الساحلية، وعبور مناطق البحر المختلفة بما فيها أعالي البحار، متحملة أخطار البحر، التي يمكن أن تحولها إلى حطام بحري، نتيجة حادث بحري، في أي وقت وفي أي منطقة من مناطق البحر. التي تختلف سلطات الدول الساحلية في التدخل فيها من أجل إنقاذ حطام معين، على اعتبار أن كل دولة لها نظام قانوني وطني خاص بها ينظم إنقاذ الحطام البحري، وذلك تبعاً للمنطقة الموجود فيها هذا الأخير (68).

01: مناطق البحر المختلفة: (69):

وذلك على اعتبار أن أي حطام بحري ، لا يمكن العثور عليه إلا في منطقة من مناطق البحر حسب التقسيم الوارد في معاهدة (مونتري قوياي) لسنة 1982 ، وسنتطرق لشرح هاته المناطق وتوضيح سلطة الدول الساحلية ، في التدخل لإنقاذ الحطام البحري ، تبعا للتشريعات الوطنية ، ومجال تطبيق المعاهدة الدولية الجديدة لسنة 2007 (70).

(أ)-المياه الداخلية:

وذلك ما نصت عليه نص المادة 08 ، من معاهدة قانون البحار لسنة 1982 ، بقولها: "...تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر، من خط الأساس (71)، للبحر الإقليمي ،جزءا من المياه الداخلية للدولة " .وتضم الخلجان الصغيرة، والشواطئ التي نظم منطقة الساحل المغطى بأعلى مد خلال السنة، في ظروف جوية عادية، وبأراضي الانحسار، والاتصال البحرية والموانئ.... " (72). وهاته المياه تخضع لسيادة الدولة الشاطئية أو الساحلية ، وتعتبر جزء من إقليمها ،واختصاصاتها مطلقة عليها .

وقد نصت المادة 07 فقرة 03 من القانون البحري الجزائري بان: "المياه الداخلية، الواقعة من جانب الخط الذي تم ابتداء منه قياس المياه الإقليمية (73) .. وهي تضم الخلجان الصغيرة والشواطئ التي تضم منطقة الساحل المغطى بأعلى مد خلال السنة في ظروف جوية عادية ، وبأراضي الانحسار والاتصال البحرية والموانئ والتركيبات المباشرة

64--ولالإشارة، فإنه لسنا بصدد التطرق إلى التعداد أحصري لمناطق البحر، كلها، كون الأمر لا يتعلق بدراسة القانون الدولي للبحار، وإنما سنتطرق إلى المناطق التي تهمنا في دراستنا فقط.

65-تدعى اتفاقية إزالة الحطام الموقعة بكينيا بتاريخ 2007/05/18 والمسماة باتفاقية نيروبي. والتي نظمت عملية إنقاذ الحطام وإزالته في المنطقة الاقتصادية الخالصة .

71 - وهو الخط الذي يبدأ منه ، قياس عرض البحر الإقليمي ، والذي يعد فاصلا بين المياه الداخلية للدول الشاطئية، وبين بداية بحرهما الإقليمي ، واتجاهه نحو أعالي البحار . وقد نصت المادة 05 إلى المادة 09 من معاهدة قانون البحار لسنة 1982 عن أنواع خطوط الأساس.

لمعلومات أكثر انظر د/صلاح عامر -القانون الدولي للبحار-دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 - دار النهضة العربية للنشر -الطبعة الثانية 2000 م.ص134 وما يليها .

67- وذلك ما نصت عليه المواد من 08 إلى 13 من معاهدة قانون البحار لسنة 1982.

68-وقد حدد المرسوم رقم 84-181 المؤرخ في 04 أوت 1984 خطوط الأساس التي يقاس انطلاقا منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري

والضرورية ، والأماكن المستخدمة عادة للتحميل والتفريغ ورسو السفن والمنشآت العمومية وبصفة عامة الأماكن المهيأة والمخصصة للاستعمال العمومي .

(ب)-البحر الإقليمي:

وهي المنطقة التي تفرض عليها الدولة الساحلية سيادتها، خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق ، لا يتعدى عرضه 12 ميل بحري (74) ، ابتداء من خطوط الأساس المقررة ، وفقا لمعاهدة قانون البحار ، وتمتد سيادة الدولة إلى الحيز الجوي ، فوق البحر الإقليمي، وكذلك إلى قاعه وباطن الأرض (75) .

والدولة الساحلية لها أن تمارس سيادتها المطلقة ،على بحرها الإقليمي ، سياسيا ، اقتصاديا ، أو من ناحية خضوع هاته المنطقة لقانونها الداخلي ، بما في ذلك القواعد المنظمة لإنقاذ الحطام البحري .ولكن مبدأ فرض الدولة الساحلية لسلطاتها المطلقة على بحرها الإقليمي ،لا يمنع الدول الأخرى من ممارسة حق المرور البريء (76) ، الذي يكون متوصلا وسريعا .

(ج)-المنطقة المتاخمة:

وفي هاته المنطقة الملاصقة للبحر الإقليمي للدولة الساحلية ، منحت معاهدة قانون البحار لهاته الأخيرة ، الاحتفاظ ببعض الحقوق ، وذلك بممارسة السيطرة اللازمة من اجل ، منع خرق قوانينها ، وأنظمتها الجمركية أو الضريبية ، المتعلقة بالصحة والهجرة

(74)- الميل البحري هو وحدة قياس طول يساوي 1.852 متر، حسب المكتب الدولي للأوزان والمقاييس، منقول من موقع: <http://ar.wikipedia.org/wiki> .

75 - وذلك ما نصت عليه المادة 07 فقرة 03 من القانون البحري الجزائري

76 - المرور البريء " هو اجتياز البحر الإقليمي ، دون الإضرار بسلم الدولة الساحلية، أو بحسن نظامها ، أو بأمنها دون دخول المياه الداخلية ، أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يق ع خارج المياه الداخلية ، وذلك حسب ما نصت عليه المادة01/19من معاهدة قانون البحار لسنة1982.

داخل بحرها الإقليمي ، وكذلك تسليط عقوبات على مخالفة هاته القوانين داخل بحرها الإقليمي (77) .ولا يجوز أن تمتد هاته المنطقة إلى أكثر من 24 ميل بحري ، من خطوط الأساس ، التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي (78).

وفي هاته المنطقة ، فإن الدولة الساحلية لا تمارس سيادتها عليها ، وإنما تمارس اختصاصاتها بصرامة ، من اجل الوقاية أو معاقبة مرتكب المخالفات الجمركية أو الضريبية داخل بحرها الإقليمي .

هـ)- المنطقة الاقتصادية الخالصة:

وهي المنطقة الواقعة، وراء البحر الإقليمي والملاصقة له (79) . وهاته المنطقة ، لا تسمح للدولة الساحلية بممارسة سيادتها عليها ، وإنما تمنحها حقوق سيادية ، في المجال الاقتصادي فقط ، لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية ، الحية منها ، وغير الحية ، للمياه التي تعلق قاع البحر ، ولقاع البحر وباطنه ، وحفظ هاته الموارد وإدارتها ، وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصاديين للمنطقة ، كإنتاج الطاقة من الماء والتيارات والرياح، والبحث العلمي. وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها (80) .

و تمتد هاته المنطقة إلى مسافة 200 ميل بحري ، من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي (81).

77 - وذلك ما نصت عليه المادة 33 من معاهدة قانون البحار لسنة 1982.

78 - انظر الفقرة 2 من المادة 33 من معاهدة قانون البحار لسنة 1982.

79 - انظر المادة 55 من معاهدة قانون البحار لسنة 1982.

80 - انظر المادة 56 فقرة 01 من معاهدة قانون البحار لسنة 1982.

81 - انظر المادة 56 الفقرة 03 من معاهدة قانون البحار لسنة 1982.

(و)-أعالي البحار :

وقد عرفتھا معاھدة قانون البحار لسنة 1982 عن طريق الاستبعاد في المادة

86 منها على : " تنطبق أحكام هذا الجزء على جميع أجزاء البحر ، التي لا تشملھا ، المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي ، أو المياه الداخلية لدولة ما ، أو لا تشملھا المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية . " وتمتد منطقة أعالي البحار إلى ما بعد 200 ميل بحري، تحسب ابتداء من خطوط الأساس.

وإذا كان من المتفق عليه اليوم ، بصفة عامة ، أن أعالي البحار، لا تعتبر مالا مباحا (RES COMMUNIS) ، ويتجه الرأي إلى النظر إليها ، بوصفھا مالا مشتركاً (RES NULLIUS) ، واعتبارھا بمثابة نطاق عام دولي طبيعي ، يخضع لحكم القانون الدولي العام مباشرة، وهو ما يبدو واضحا في نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (82). وقد سبقتها في ذلك معاھدة جنيف لسنة 1958 في مادتها الثانية ، التي تبنتھا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في مادتها 87(83)

وتشبه هاته المناطق إلى حد ما المال المباح (RES COMMUNI)، اذ يمكن استعمالھا من جميع دول العالم ، دون إمكانية تملكھا . والأصل هو حرية الدول في استغلالھا ، وسلطتها تامة على السفن الحاملة لعلمھا في هاته المنطقة وتشمل جميع أجزاء البحر التي لا تشملھا المنطقة الاقتصادية الخالصة ، و البحر الإقليمي أو المياه الداخلية ، وتخصص أعالي البحار ، للأغراض السلمية ، ولا يخضع أي جزء منها لسيادة دولة ما ، وحق الملاحة ، ممنوح لكل دولة سواء كانت ساحلية أم لا ، وتخضع السفن المبحرة في هاته المنطقة إلى دولة العلم .

82 -د/صلاح عامر – المرجع السابق الصفحة 326 وما يليها .

83 - اتفاقية جنيف المؤرخة في 1958/04/28 والمتعلقة بأعالي البحار والتي نصت في مادتها الثانية، على انه : "لما كانت أعالي البحار مفتوحة لجميع الشعوب ، فإنه لا يجوز لأية دولة أن تدعي إخضاع أي جزء منها لسيادتها ، ويكون استعمال حرية أعالي البحار ، وفقا للشروط المبينة في هذه الاتفاقية ، ولقواعد القانون الدولي .."

Op.cit p114 -Jean-Pierre Beurier droit maritimes.

ثانيا: اثر موقع اكتشاف الحطام على تحديد القانون الواجب التطبيق.

وكما سبقت الإشارة إليه أعلاه ، فان الحطام ، يتم العثور عليه إما جانحا على شاطئ وأما في أي منطقة من مناطق البحر المختلفة المحددة في معاهدة (مونتى قوباي) لسنة 1982 . فهناك مناطق تخضع لتطبيق القانون الوطني ، ويجوز للدولة الساحلية التدخل فيها لإزالة الحطام ، وهناك مناطق لا تخضع لسيادتها ، وهنا يثور الإشكال ، وهذا ما سنوضحه فيما يلي .

01- مجال تطبيق القانون الوطني:

وكما سبق وان شرحناه أعلاه ، فان المياه الداخلية و البحر الإقليمي ، للدولة الساحلية ، تعتبر جزء من إقليمها ، تبسط الدولة سيادتها ، وسلطتها عليها ، ولا يجوز الاعتداء عليها ، بالرغم من أن ذلك لا يمنع الدول الأخرى من ممارسة حق المرور البريء الذي يكون متواصلا وسريعا (84).

وعلى اعتبار أنها جزء من إقليم الدولة، فان القانون الوطني للدولة الساحلية، هو الذي تطبق قواعده على جميع إقليم الدولة، وبصدد الحديث عن الحطام البحري، فان معظم التشريعات الوطنية لمختلف الدول تطبق القواعد الخاصة بإنقاذ الحطام البحري، على الحطام المكتشف في هاته المناطق ، وذلك ما نصت عليه المادة 358 من القانون البحري الجزائري بقولها : "...والتي كانت جانحة في شاطئ البحر . أو عثر عليها طافية فوق الماء، أو مستخرجة من أعماق مياه البحر التابعة للسيادة الوطنية أو القضاء الوطني أو وجدت طافية فوق الماء أو أخرجت من أعماق أعالي البحر، وأعيدت إلى المياه الإقليمية أو إلى الشاطئ."

فالدولة الساحلية ، استنادا إلى قانونها الداخلي المتعلق بإنقاذ الحطام البحري ، لها الحق في التدخل من اجل إزالة الحطام ، واتخاذ جميع الإجراءات والاحتياطات، من اجل ذلك

والقضاء على الخطر الذي يشكله أو يمكن أن يشكله الحطام البحري الذي تم العثور عليه في مياهها الداخلية أو بحرها الإقليمي .

02- مجال تطبيق معاهدة نيروبي لسنة 2007. (85).

وكما سبق شرحه أعلاه ، فإن الدول الساحلية و إلى تاريخ قريب فقد وجدت صعوبات نسبية في تحديد سلطاتها، فيما التدخل ، على المناطق الأخرى ، إلى أن جاءت اتفاقية نيروبي لسنة 2007 ، لتمنح هاته الدول الوسائل القانونية، من أجل التدخل على الحطام الموجودة في المنطقة الاقتصادية الخالصة (ZEE).

وقد جاءت اتفاقية نيروبي بعد فترات عمل متعاقبة، وبعد أن ألحت الضرورة، على إيجاد إطار قانوني لتدخل الدولة الساحلية على إنقاذ حطام بحري، موجود في المنطقة الاقتصادية الخالصة ، وكان لها ذلك من خلال اتفاقية نيروبي الخاصة بإزالة الحطام البحري ، خاصة وأنه يمكن للحطام البحري أن يشكل خطر على الوسط البحري .ويمكن تصور ذلك فيما يخص إعاقة الدولة الساحلية في استغلال منطقتها الاقتصادية الخالصة .

أما حالة الحطام الموجود في أعالي البحار ، فإنه لا مجال لتطبيق معاهدة نيروبي ، وذلك نظرا للنظام القانوني الخاص لهاته المنطقة ، وبالتالي فإن اختصاصات أو سلطات الدول على هاته المناطق ، لا تمارس إلا على السفن التي تحمل علمها .أو في حالات استثنائية حددتها معاهدة بروكسل المؤرخة في 1969/11/29 والمتممة ببروتوكول 1973 والمتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي (86).

85 -وسنفضل أكثر حول هاته الاتفاقية في المبحث الثاني من هذا الفصل .

86 - وهي الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي ، المعتمدة ببروكسل في 29 نوفمبر 1969 وبروتوكوله المبرم بلندن في 02 نوفمبر سنة 1973 .والمنظمة إليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 11-246 المؤرخ في 08 شعبان عام 1432 الموافق ل 10 جويلية 2011

المطلب الثاني:قواعد تنظيم الحطام البحري في القانون الجزائري .

بعدما ما رأينا نص المادة 358 من القانون البحري الجزائري والتي تكلمت عن أنواع الحطام البحري ، أو بالأحرى مجال تطبيق القواعد الخاصة بالحطام ، تكلم المشرع في المواد الموالية عن حقوق والتزامات ، الأطراف التي لها دور في اكتشاف وإنقاذ ، وتسيير الحطام البحري بالإضافة إلى المالك الأصلي للحطام إن وجد ، وان لم يكن معروفا ، فانه وبعد احترام الإجراءات القانونية المنصوص عليها ، يعلن كملك للدولة كما ، سنتطرق إلى ذلك فيما يلي :

الفرع الأول:التزامات وحقوق المنقذ:

بالرجوع إلى المواد المنظمة للحطام البحري ، يتجلى واضحا ، حقوق والتزامات كل طرف من الأطراف المعنية ، على اثر اكتشاف أي حطام بحري ، وأول طرف يظهر في هاته المعادلة هو منقذ الحطام ، الذي يلعب دورا كبيرا في إنقاذ الحطام أو إزالته ، أو على الأقل حفظه في مكان امن ، لتفادي إحداثه لأي ضرر للملاحة .وقد الزمه المشرع بالقيام بواجبات في مقابل حصوله على حقوقه وسنتطرق لذلك في الحديث أولا عن الالتزامات ثم الحقوق فيما يلي .

أولا: التزامات المنقذ أو المكتشف:

أهم التزام رتبه المشرع على عاتق مكتشف الحطام ، هو حفظ هذا الحطام في مكان امن ، بعيد عن تأثير الأمواج ، ولا يمكن أن يشكل خطرا على الملاحة البحرية ، أو على السفن الأخرى ، بالإضافة إلى التزامه ، بتقديم تصريح عن هذا الحطام إلى السلطات المعنية .

01-الالتزام بحفظ الحطام :

يلتزم المكتشف بحفظ الحطام في وضع امن ، بعيدا عن تأثير الأمواج ،
والتصريح به في خلال ثماني وأربعين ساعة من وقت الاكتشاف ، أو عند الوصول إلى
أول ميناء ، وذلك ما نصت عليه المادة 359 من القانون البحري الجزائري.
ويلاحظ من خلال نص المادة 359 المشار إليه أعلاه، أن هذا الالتزام لم تنص
عليه المادة صراحة، ولكنه يستشف ذلك من خلال، نص المشرع على:"يتعين على كل
شخص يكون قد اكتشف أو أنقذ حطاما بحريا، أن يقدم تصريحا للسلطة الإدارية....".
بخلاف المشرع الفرنسي الذي نص على ذلك صراحة في المادة 02 من المرسوم رقم
1547-61 المؤرخ في 1961/12/26⁽⁸⁷⁾ والمحدد للنظام القانوني للحطام البحري
،على أنه " كل من اكتشف حطام ، يتعين عليه في حدود استطاعته ، العمل على جعله في
وضع امن ، وبالخصوص وضعه في مكان بعيد عن تأثير أمواج البحر .." (88)

83 - Modifié par Décret 85-632 1985-06-21 art. 1 JORF 23 juin 1985.

84 : l'article 2 du Décret 61-1547 DU 26/12/1961 -

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. Dans le cas où celui-ci est identifié comme dangereux ou ne peut être identifié, la personne qui découvre l'épave doit s'abstenir de toute manipulation et la signaler immédiatement à l'administrateur des affaires maritimes, chef de quartier, à son représentant ou à toute autre autorité administrative locale, à charge pour celle-ci d'en informer dans les plus brefs délais l'administrateur des affaires maritimes, chef de quartier. Celui-ci peut faire procéder immédiatement, aux frais du propriétaire, à toutes opérations nécessaires

إلا أن هذا الالتزام الوارد في التشريع، قد تم التخفيف منه لاحقا ونصت المادة الثانية، الفقرة الثانية من مرسوم 1985/06/21 على انه: « ويعفى من هذا الالتزام، في حالة ماذا كانت هناك أخطار محتملة الوقوع بسبب إنقاذ الحطام أو محتوياته » (89).

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري ، وعلى خلاف المشرع الفرنسي لم يتكلم عن أية عقوبة جزائية ، عن عدم القيام بالالتزام المشار إليه أعلاه ، ولا حتى عن عدم القيام بالالتزام الثاني وهو تقديم تصريح لدى الجهات المعنية ، ولكنه في حالة عدم القيام بهاذين الالتزامين بنفي عنه صفة المنقذ ، ولا يمكنه الحصول على أية مكافئة .

02-الالتزام بتقديم التصريح:

إذا كان القانون قد منح ، للمنقذ حقوق لا تخول له تملك الحطام ، إلا أن قواعد القانون منحت له حقوق أخرى ربطت الاستفادة بهاته الحقوق ، بإلزامية التصريح بهذا الحطام ،لدى المصالح المختصة ، في مدة معينة حددها القانون_ (90) .

و يجب أن يقدم تصريح باكتشاف الحطام أمام السلطات الإدارية البحرية، في خلال ثماني وأربعين ساعة من وقت الاكتشاف، أو عند الوصول إلى أول ميناء، وذلك ما نصت عليه المادة 359 من القانون البحري الجزائري_ (91).

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

85 - تم إضافة فقرة إلى المادة الثانية من مرسوم 1961/12/26، بموجب المرسوم رقم 85-632 المؤرخ في 1985/06/21 المعدل والمتمم.

وإذا تم جلب الحطام عن طريق سفينة، فإن عملية الاكتشاف والإنقاذ يشار إليها وتفيد في دفتر اليومى للسفينة ، المنقذة. ويجب كذلك أن يصرح 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 المصرح ، ويؤشر عليه من طرف مصالح الجمارك (92).

ويكون التصريح من طرف المكتشف من اجل المحافظة على الحطام من السلب والنهب ، و السرقة ، وبمجرد تقديم التصريح من طرف المنقذ فإنه يمنع عليه تقديم أية خدمات أخرى بخصوص الحطام ، إذا لم يتم بإنقاذ الحطام وقت اكتشافه ، فإنه ليس له الحق في القيام بعمليات الإنقاذ إلا إذا سمح له بذلك صراحة المالك .

ويلاحظ أن نص المادة 359 من القانون البحري الجزائري والمشار إليه أعلاه لم يفرق بين حالتي الاكتشاف والإنقاذ ، بنصها على "...يتعين على كل شخص، يكون قد اكتشف أو أنقذ حطاما بحريا...." وجعلت الالتزام بالتصريح على عاتق المنقذ في الحالتين .ولكن المشرع الجزائري لم يشر إلى أية عقوبات تأديبية عن الامتناع عن التصريح ، بخلاف المشرع الفرنسي الذي نص صراحة في المادة 31 من مرسوم 1961/12/26، المعدل بموجب المرسوم رقم 85-632 المؤرخ في 06/21، 1985 على عقوبات مالية ، على كل اكتشاف حطاما وامتنع عن التصريح به للسلطات المختصة (93).

-Benzamia Ziane-Hammadi Med , op-cit p 1888
du Décret 61-1547 DU 26/12/1961 : - Modifié par Décret 85-632 1985-31-l'article 98
06-21

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:

01- حق المنقذ في المكافئة.

يحق لمنقذي الحطام الحصول على تعويض مناسب، تدخل في حسابه عدة معطيات واعتبارات مختلفة، وهي مشابهة لحساب مكافأة الإسعاف⁽⁹⁴⁾. في حالة إنقاذ حطام بحري، عائما في البحر، يكون مملوكا للغير، أو المساهمة في إنقاذه⁽⁹⁵⁾. ، وهذا الحق يعتمد أساسا على قيمة الحطام المنقذ⁽⁹⁶⁾، وعلى مكان اكتشافه ،والذي يسمح في بعض الأحيان بالأخذ بعين الاعتبار المجهودات المبذولة من طرف المنقذ في استرجاع الحطام ، وإدخاله إلى الأماكن المحددة .

ويمكن أن تحدد قيمة المكافئة بنسبة لا تتجاوز 30% من قيمة الحطام المنقذ، يستحقها كل شخص يجد أو يحفظ حطاما بحريا، يلقي به البحر على الساحل⁽⁹⁷⁾. ويظهر أن المشرع فرق بين الحالتين ، تبعا للمكان الذي تم اكتشاف الحطام به ، فالمادة 370 ، تكلمت عن الحطام الذي تم العثور عليه عائما ، في البحر ، أما المادة 371 ، فقد تكلمت عن الحطام الذي ألقى به البحر على الساحل ، ويدخل أيضا في تحديد قيمة المكافئة، معرفة هوية المالك من عدمه .

90- وتنص المادة 343 من القانون البحري الجزائري، على انه : " تحدد قيمة مكافئة الإسعاف ، بموجب الاتفاقية المبرمة بين الأطراف ، وفي حالة عدم وجودها ، من طرف المحكمة .
وتضيف المادة 345 من القانون البحري الجزائري على انه: "تحدد المحكمة المكافئة حسب الظروف آخذة كأساس:
أ - أولاً: -النجاح الحاصل

-جهود وجدارة 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 ، والأضرار التي انجرت ، وخطر المسؤولية ، والأخطار الأخرى التي تعرض إليها القائمون بالإنقاذ .

-قيمة المعدات المستخدمة ، من القائمين بالإنقاذ ، مع الأخذ بعين الاعتبار عند الاقتضاء ، الامتلاك الخاص بالسفينة التي قامت بالإنقاذ.

ب- ثانيا: - قيمة الأشياء التي أنقذت والحمولة وأجرة الرحلة .
تطبق نفس الأحكام على توزيع المكافئة بين القائمين بالإنقاذ.

- انظر نص المادة 370 من القانون البحري الجزائري.95

92-- وقد ذكرت المادة 347 من القانون البحري الجزائري، الحد الأقصى، الذي لا يمكن أن تتجاوزه قيمة المكافئة . وقد استمد هذا المبدأ ،من المادة الثانية الفقرة الأخيرة من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالإسعاف والإنقاذ البحريين المؤرخة في 1910/09/23. والتي دخلت حيز التنفيذ في 1913/03/01. والمعدلة ببروتوكول 1967/05/27 .

- انظر نص المادة 371 من القانون البحري الجزائري.97

المالك معروف: وذلك ما نصت عليه المادة 370 من القانون البحري الجزائري، ومفادها أن المنقذ يستحق مكافئة تحسب بالشكل مشابه للشكل المنصوص عليه بالنسبة للإسعاف البحري، والتي نص عليها المشرع في المادة 343 من القانون البحري الجزائري. أما إذا كان مالك الحطام غير معروف، وتم العثور على حطام بحريا القى به البحر على الساحل، فإن المكافئة يجب أن لا تتعدى 30% من قيمة هذا الحطام، وذلك ما نصت عليه المادة 371 من القانون البحري الجزائري.

(أ)- دفع المكافأة وتحديد المسؤولية :

1- في التشريع الجزائري : من خلال الإطلاع على محتوى أمر 80/76 ، وقانون 05/89 يظهر أن المشرع ، منح في الأول لمالك السفينة الحق في التمسك بتحديد مسؤوليته تجاه دائنيه عن الالتزامات المتعلقة بعملية إنقاذ الحطام البحري ، ثم تبنى اتجاه مغاير، مفاده عدم جواز تمسك المالك بتحديد المسؤولية ، وذلك بعد إلغاء الفقرة (ج) من أمر 80/76 ، بموجب قانون سنة 1998 ، وسنشرح ذلك فيما يلي :

- قبل صدور قانون 05/98⁽⁹⁸⁾: يظهر من خلال الإطلاع على نص 93 فقرة ج⁽⁹⁹⁾ من أمر 80/76 والمتضمن القانون البحري ، يظهر جليا ، انه يجوز لمالك السفينة تحديد مسؤوليته ، عن كل التزام يتعلق برفع حطام السفينة أو تعويمها ، أو تدميرها ، ويشمل السفينة وما تحمله ، على متنها .وقد أوردت المادة 93 المشار إليها أعلاه الحالات التي يمكن لمالك السفينة أن يتمسك بتحديد المسؤولية .

94- انظر الدكتور محمد زهدور -المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري -دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع-لبنان -الطبعة الأولى 1990

95- تم إلغاء هاتاه الفقرة بموجب قانون 05/98 ، وقد كانت تنص على : " إن الأسباب التي تعطي مالك السفينة الحق بتحديد المسؤولية هي :

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

-بعد صدور قانون 05/98:

بالرجوع إلى نص المادة 92 من القانون البحري الجزائري، والمادة 94 الفقرة الأولى والتي تنص على انه: " لا يحتج بتحديد مسؤولية مالك السفينة ضد :
-الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ أو المساهمة بالخسائر المشتركة .وكذا بالنسبة لديون الدولة أو أية مؤسسة عمومية أخرى قامت في مكان المالك بتعويم ، أو رفع أو تحطيم سفينة غريقة أو أصيبت بجروح أو تم التخلي عنها، بما في ذلك ما يوجد أو كان موجود على متنها ."

ويظهر من خلال ما أورده المشرع في نص المادة المذكور أعلاه -بعد إلغاء الفقرة (ج) من نص المادة 93 من أمر 80/76- أن مالك السفينة أو بالأحرى مالك الحطام ، لا يمكنه في أي حال من الأحوال التمسك بتحديد مسؤوليته تجاه ، منقذ أو منقذ الحطام ، وذلك في دفع مبلغ مكافئة الإنقاذ ، أو المصاريف التي تم إنفاقها في إطار عملية إنقاذ الحطام البحري، أو رفعه، أو حفظه.

2- في المعاهدات الدولية :

وسنتحدث عن موقف كل من معاهدة بروكسل الخاصة بتحديد مسؤولية ملاك السفن لسنة 1957، واتفاقية تحديد المسؤولية بالنسبة للدعاوى البحرية لعام 1967، وسنرى أن كان هناك اختلاف بينهما ، أم أن موقفهما متشابه .

2-1- موقف معاهدة بروكسل لسنة 1957⁽¹⁰⁰⁾:

وقد نصت هاته المعاهدة على أن مالك السفينة يمكنه ، أن يتمسك بتحديد المسؤولية فيما يتعلق بالديون المترتبة عن الالتزامات المتولدة عن رفع الحطام البحري ، وقد نصت المادة الأولى في الفقرة (ج) من الاتفاقية على انه: " يمكن لمالك باخرة بحرية أن يحدد مسؤوليته بالمبلغ المعين في المادة الثالثة من هذه الاتفاقية ، وذلك فيما يتعلق

96-وهي الاتفاقية الخاصة بتحديد مسؤولية ملاك البواخر الموقعة في بروكسل بتاريخ 10 أكتوبر سنة 1957
نظر عبد الفتاح مراد -المرجع السابق الصفحة 533.

بالديون المترتبة على احد الأسباب التالية، إلا إذا كان الحادث الذي نتج عنه الدين كان خطأ من المالك نفسه.

(ج)- عن كل التزام أو مسؤولية يفرضها قانون خاص برفع حطام البواخر ، وبتعويض أو رفع أو تخريب باخرة غارقة أو مرتطمة أو مهملة بما في ذلك جميع ما يوجد على متنها (101) الإسعاف والإنقاذ البحريين أو المساهمة في الخسائر المشتركة ، وذلك ما نصت عليه ، الفقرة الرابعة من المادة الأولى منها.

2-2- موقف اتفاقية لندن لسنة 1976⁽¹⁰²⁾:

أما اتفاقية لندن والخاصة بتحديد المسؤولية بالنسبة للدعاوى البحرية ، فان موقفها يظهر ، من خلال ما نصت عليه المادة الثالثة في الفقرة د بقولها : "أيا كان أساس المسؤولية فان الدعاوى الآتية يمكن أن تطبق بشأنها حدود المسؤولية :
(د)-الدعاوى المتعلقة برفع الحطام، أو رفع أو إتلاف سفينة غارقة أو جانحة أو متروكة...

ويظهر من خلال نص المادة المشار إليها أعلاه أن هاته الاتفاقية ، تبنت موقفاً مشابهاً لما جاءت به معاهدة 1967 ، ومنحت لمالكي السفن الحق في التمسك بتحديد المسؤولية ، فيما يخص الدعاوى المتعلقة برفع الحطام البحري .

وفي رأينا فان موقف المشرع الجزائري ، بعد تعديل 1998 ، كان صائباً بخلاف اتفاقية لندن، وبروكسل ، وذلك على اعتبار أن تحديد المسؤولية ، حق لملاك السفن ، والسفينة هي محور المنازعة ، بخلاف الحطام البحري الذي يختلف نظامه القانوني عن نظام السفينة بالرغم من احتفاظه ببعض خصائصها ، إلا انه له نظام قانوني مستقل خاص به ، وبالتالي فلا يمكن منح حق تحديد المسؤولية لمالك الحطام البحري .

2-3 موقف اتفاقية نيروبي لسنة 2007

97-انظر الدكتور محمد زهدور ، المرجع السابق الصفحة 216

98-ويتعلق الأمر باتفاقية تحديد المسؤولية بالنسبة للدعاوى البحرية لسنة 1976 المحررة في لندن بتاريخ

1976/11/19 والتي دخلت حيز التنفيذ اعتباراً من 1986/12/01 .

انظر عبد الفتاح مراد -المرجع السابق الصفحة 545.

تنص المادة 10 في فقرتها الثانية من المعاهدة على انه لا يوجد في هذه الاتفاقية ما يؤثر على حق المالك المسجل في تحديد مسؤوليته وفقا لاي نظام وطني أو دولي منطبق ، ومثال ذلك اتفاقية تحديد المسؤولية في المطالبات البحرية لعام 1976 (المعدلة) .(103).

(ب)-مكافأة الإنقاذ، وحق الامتياز:

"الامتياز هو تامين عيني وقانوني، يخول للدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه". وذلك طبقا لنص المادة 72 من القانون البحري الجزائري. وعلى اعتبار أن مكافأة الإنقاذ ، تعتبر دين على عاتق مالك الحطام متى كان المالك معروف ، وتمسك بالمطالبة بحقوقه ، فانه ملزم بدفع هاته المكافأة ، بالإضافة إلى المصاريف الضرورية لإنقاذ الحطام .

فالتعويضات والمكافآت المتعلقة بالإسعاف والإنقاذ البحريين ، تعتبر ديون ممتازة على السفينة وذلك ما نصت عليه المادة الثانية فقرة 03 من اتفاقية بروكسل المؤرخة في 10/04/1926(104).

كما نص المشرع الجزائري على ذلك في نص المادة 73 من القانون البحري في الفقرة (هـ) منها بقولها: "تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة:-
-الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ ، وسحب حطام السفن أو المساهمة بالخسائر المشتركة ..."

وكذلك ما نصت عليها المادة 373 من القانون البحري الجزائري بقولها:"من اجل ضمان دفع المبالغ المذكورة في المواد 370 و371 و 372 أعلاه، فلمنقذ الحطام

107-وتنص المادة 10 فقرة 2 من اتفاقية نيروبي على : Nothing in this Convention shall affect the right of the registered owner to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

البحري امتياز بحري بحكم القانون على الأموال التي أنقذوها، وتأتي الديون المتولدة عن عملية الإنقاذ في الدرجة الأولى.

ويلاحظ أن المشرع جانب الصواب في نصه في المادة 73 من القانون البحري، على اعتبار هاته الديون مضمونة بامتياز بحري على السفينة، ولم يذكر الحطام مثلما نص عن ذلك المشرع الفرنسي في المادة 21 من مرسوم 1961/12/26 والمتعلق بالحطام البحري على أن: «مكافئة إنقاذ الحطام ترتب حق امتياز على الحطام المنقذ. (105)»

، نظرا لاختلاف النظام القانوني للسفينة عن النظام القانوني للحطام البحري، أن المشرع الجزائري تدارك ذلك في نص المادة 373 من القانون البحري، ونص على أن الامتياز يكون على الأموال التي تم إنقاذها وليس على السفينة كما أورده في المادة 73 من نفس القانون .

ج)-التقادم: وذلك ما نصت عليه المادة 383 من القانون البحري الجزائري بقولها: «تتقادم الدعاوى المتولدة عن عملية إنقاذ أو رفع حطام بحري، بمضي سنتين، اعتبارا من يوم انتهاء عمليات إنقاذ الحطام أو رفعه »
وتشير المادة المذكورة أعلاه إلى أن، مدة السنتين، يبدأ احتسابها من آخر يوم من عملية الإنقاذ.

الفرع الثاني: حقوق والتزامات المالك.

أهم اثر للقانون فيما يخص حقوق والتزامات المالك، هو حمايته لحق الملكية إلا انه وضع على عاتق المالك بعض الواجبات، خلف على اثر عدم القيام بها، إسقاط حق المالك في ملكيته للحطام.

100- وتنص المادة 21 من مرسوم 1961/12/26 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 suffisant à en assurer le paiement. »

أولاً:-حماية حق الملكية:

لا يمكن في أي حال من الأحوال ، ولا توجد أية أسباب لتجريد المالك من حقوقه ، أثناء اكتشاف الحطام .وقد نظم المشرع الجزائري ذلك ، وحافظ لمالك الحطام على حقوقه ، ولكن في المقابل جعل له قواعد ، ومواعيد يجب الالتزام بها وإلا سقط حقه في المطالبة بممتلكاته ، وما إلزام المكتشف بتقديم التصريح ،لدى السلطات المختصة في خلال الثمانية والأربعين الساعة الموالية للاكتشاف او عند الوصول إلى أول ميناء (106). ، ومن ثم إلزام الإدارة البحرية، باتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية الحطام والحفاظ عليه ، ثم القيام بالإجراءات اللازمة من اجل تبليغ المالك .

01-الإجراءات التحفظية :

كما سبق الإشارة إلى ذلك في الحديث عن منقذي الحطام ، والذي يلزمه القانون بالتصريح لدى المصالح المعنية باكتشاف الحطام ، في ظرف الثماني والأربعين ساعة الموالية ، أو عند وصوله إلى أول ميناء بعد جعل الحطام في وضع امن . ثم يأتي دور السلطات الإدارية البحرية لحمايته، والحفاظ عليه، من اجل الحفاظ على حقوق المالك والمنفذ معا (107):.

02-المطالبة بحقوقه: ويفترض أن هناك حالتان وقد أوردهما المشرع في القانون

البحري وهما:

أولاً: فإما أن يكون المالك معروفا ، وهنا فان المصالح البحرية المعنية تقوم بتوجيه ، تبليغ إلى المالك من اجل التقدم إلى مصالحتها ، لاتخاذ الإجراءات اللازمة ، وإذا كان

101-انظر المادة 359 من القانون البحري الجزائري

99-انظر المادة 359 و360 من القانون البحري الجزائري

أجنبيا ، تقوم بإخطار قنصلية الدولة التي يكون مالك الحطام من رعاياها، أو يفترض انه من رعاياها..، وذلك ما نصت عليه المادة 364 من القانون البحري الجزائري ..

ثانيا: أما إذا كان مالك الحطام المكتشف غير معروف، فإن مصالح الإدارة البحرية تقوم بعملية إشهار، تحت شكل تبليغ يلصق في جميع المناطق البحرية، وينشر في الصحافة لإمكانية معرفة مالك الحطام..، وذلك ما نصت عليه المادة 363 من القانون البحري الجزائري.

02: إسقاط حقوق المالك: وهناك ثلاث حالات، ذكرها المشرع الجزائري في القانون البحري. وهذا الحق مخول فقط للوزير المكلف بالبحرية التجارية ، وذلك ما نصت عليه المادة 369 من القانون البحري الجزائري ، والتي حددت الحالات التي يمكن إسقاط حق مالك الحطام ، وذلك بعد إنذاره قانونا من طرف السلطة الإدارية البحرية وفقا للشروط والمهل المحددة في أحكام المادتين 367 (108) و 368 (109). من القانون البحري الجزائري ، وتتمثل هاته الحالات في :

- 1- حالة امتناعه عن الحضور لتسلم الحطام، مقابل تسديده مصاريف رفع وحفظ هذا الحطام، ودفع المكافئة المناسبة للقائمين بالإنقاذ.
- 2- حالة امتناعه عن المطالبة بحطامه أو باسترداده.

103-تنص المادة 367 من القانون البحري الجزائري على انه:"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."

104- تنص المادة 368 من القانون البحري الجزائري على انه:"في حالة ما إذا كون الحطام عائقا للملاحة البحرية وللصيد البحري، في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية الجزائرية، أو كان رفعه ينطوي على فائدة عامة.تستطيع السلطة الإدارية البحرية إنذار مالك الحطام كي يقوم بالأشغال الضرورية، لرفعه خلال المهلة التي تحددها، تبعا لطبيعة الأشغال"

3- حالة الامتناع عن البدء في أشغال رفع حطامه أو دفعه أو إنهاء هذه الأشغال أو رفضه أو إهماله تنفيذ هاته الأشغال .

وعلى اثر توجيه الأعدار إلى المالك من اجل التقدم من المصالح المختصة للإدارة البحرية ، لاستلام الحطام ، خاصة إذا كان الحطام يشكل عائقا لحركة السفن البحرية أو يشكل خطرا على سلامة الملاحة ، وذلك مقابل تسديد المصاريف التي تم إنفاقها من اجل رفع الحطام والحفاظ عليه ، ودفع المكافئة المناسبة للقائمين بالإنقاذ ، فإذا لم يستجب أو لم يطالب أصلا باسترداد الحطام ، أو لم يباشر أشغال رفع الحطام ، أو لم يقم بإنهائها ، فان المشرع منح الوزير المكلف بالبحرية التجارية الحق في الأمر بإسقاط حق مالك الحطام ، ولا يجوز له بعد ذلك التمسك أو المطالبة باسترداد ممتلكاته.

ثانيا:التزامات مالك الحطام:

بالرجوع إلى مواد القانون البحري ، يظهر أن المشرع ،منح المالك حقوق ، وفي المقابل ، جعل على عاتقه التزامات ، أهمها تقديم مكافئة الإنقاذ والتزامه بدفع مصاريف إنقاذ وحفظ الحطام ، بالإضافة إلى التزاماته بالتقدم إلى مصالح الإدارة البحرية في الأجل المحدد قانونا من اجل المطالبة باسترداد الحطام أو مباشرة أشغال الإنقاذ ، ورتب جزاء عن الإخلال بهذا الالتزام الأخير . وسنتطرق إلى هاته الالتزامات فيما يلي :

01-الالتزام بدفع المكافأة، والمصاريف المختلفة .

كما سبق وان شرحنا ذلك في حقوق المنفذ ، فان هذا الالتزام جعله المشرع على عاتق مالك الحطام، وذلك ما نصت عليه المادة 370 من القانون البحري الجزائري ، ومفاده دفع مكافئة مالية للشخص أو الأشخاص الذين اكتشفوا الحطام أو قاموا بإنقاذه وحفظه .

بالإضافة إلى التزام مالك الحطام بدفع المكافئة ، فانه ملزم أيضا بتحمل الأضرار المحتملة أو الحاصلة للحطام البحري وقت وجوده تحت رعاية السلطة الإدارية البحرية ،

وكذلك تحمله المصاريف، التي تم إنفاقها من طرف منقذي الحطام بمناسبة عمليتي الحفظ والإنقاذ (110).

وقد نصت المادة 374 من القانون البحري الجزائري على أنه: "لا يمكن أن تتعدى المكافئة والمصاريف التي يجب دفعها في إطار عملية إنقاذ الحطام البحري، أو رفعه، أو حفظه. قيمة الأموال التي تم إنقاذها".

أما القضاء الفرنسي فقد استقر رأيه على تقرير مسؤولية مالك السفينة عن مصاريف استرجاع حاويات من قاع البحر ، طبقا للقواعد العامة المنصوص في القانون المدني المادة 1342 وما يليها من القانون المدني الفرنسي . (111).

02-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 الملاحه من جراء الأضرار التي يسببها الحطام البحري للغير (112). ، سواء للسفن البحرية ، أو للمصالح المينائية. و تفقد المنشأة صفة السفينة بعد أن تصبح حطاما بحريا ، ونظام المسؤولية الذي يخضع له مالك الحطام ، ليس هو النظام الذي يخضع له مالك السفينة ، وبالتالي فالقواعد العامة هي التي تحكم مسؤولية مالك الحطام ، ويسال مالك الحطام تبعا لقواعد مسؤولية حارس الشيء طبقا لقواعد القانون المدني، (113) .

105- وتنص المادة 372 من القانون البحري الجزائري على: "علاوة على المكافئة المنصوص عليها في المواد السابقة ، فلمنقذي الحطام البحري الحق في استرداد المصاريف التي تحملوها بمناسبة رفع الحطام وحفظه ."

106- Cour de cassation (Ch.Com,16/12/2008, Navire SHERBO n^o 07/21943 D.M.F, 711, février 2010

107-Cass.Civ,28 mars 1963 D.M.F 1963 , p,466 Clotilde MATTEI –les épaves maritimes en droit français-Mémoire D.E.S.S de Droit des Transports Aix - Marseille, Année 1998-1999.p47

108-انظر المادة 138 من أمر 58-75 المؤرخ في 1975/09/26 والمتضمن القانون المدني الجزائري المعدل والمتمم

وقد نصت قواعد القانون المدني الجزائري على أن حارس الشيء لا يمكن أن يعفى من المسؤولية إلا إذا اثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة (114).

وقد ذهبت محكمة النقض الفرنسية إلى القول بان مالك الحطام الذي تسبب في وقوع أضرار للغير ، لا يمكن أن يتحمل من مسؤوليته إلا إذا اثبت أن الضرر الذي وقع ، كان بسبب خطأ الضحية، أو القوة القاهرة، كوقوع عاصفة غير عادية أو غير متوقعة (115).

الفرع الثالث: دور الإدارة البحرية.

الإدارة البحرية⁽¹¹⁶⁾ باعتبارها حارس للحطام المكتشف مكافة باتخاذ جميع التدابير اللازمة والضرورية للحفاظ عليه، ويجب أن تسهر كذلك على الحفاظ على الأشياء التي تم العثور عليها وهذا كله من اجل الحفاظ على الحطام من جهة والحفاظ على حقوق الأطراف كالمالك والمنقذ.

وسنتكلم في ما يلي عن دور الإدارة البحرية في:

- الحماية من الخطر الذي يشكله الحطام .
- سلطات الإدارة البحرية.
- الإجراءات الإدارية .

أولاً: الحماية ضد الخطر الذي يمكن أن يشكله الحطام.

لقد تمت الإشارة سابقا الى أن التزام المكتشف بحفظ الحطام ووضعه في مكان امن ، بعيد عن مخاطر الأمواج وعن مسار السفن إن أمكن ذلك ، ويخطر الإدارة البحرية بدون تمهل عن اكتشاف هذا الحطام من اجل اتخاذ الإجراءات اللازمة من طرف هاته الأخيرة .

109- انظر المادة 138 فقرة 02 من القانون المدني الجزائري

110- **Martin NDENDE** *les épaves et la limitation de responsabilité* D.M.F 632 01/12/2002

111- أنشئت الإدارة المحلية البحرية، بموجب المرسوم التنفيذي رقم 350/96 المؤرخ في 6 جمادى الثانية عام 1417 الموافق ل 19 أكتوبر 1996. المتعلق بالإدارة البحرية المحلية.

وقد نص التشريع البحري الجزائري على وضع الحطام البحري المكتشف تحت رعاية وحماية السلطة البحرية ، والتي تلتزم باتخاذ جميع الإجراءات الضرورية في ذلك . وذلك ما نصت عليه المادة 360 من القانون البحري الجزائري⁽¹¹⁷⁾ ..

وقد أعطى المشرع الجزائري للإدارة البحرية جميع السلطات في الاستعانة بأي شخص ، طبيعي كان أو معنوي ، واستعمال الأماكن وأية وسيلة ن — قـل من اجل المحافظة على الحطام البحري ، وذلك ما نصت عليه المادة 362 من القانون البحري الجزائري⁽¹¹⁸⁾ .

ويلاحظ أن الإدارة البحرية أوجب عليها المشرع اتخاذ جميع الإجراءات والاحتياط اللازم من اجل حماية الحطام المكتشف ومنحها السلطة في الاستعانة بأي شخص واتخاذ أي إجراء يساعد في المحافظة على الحطام إلا انه ، حررها من أية مسؤولية عن الأضرار التي يمكن أن تلحق بالحطام البحري وذلك ما أورده نص المادة 361 من القانون البحري والتي نصت على أن الأضرار المحتملة أو اللاحقة بالحطام الموضوع تحت رعاية السلطة الإدارية البحرية ، تكون على عاتق مالك الحطام .

ثانيا:سلطات الإدارة البحرية.

قد يحدث أحيانا أن عملية وضع الحطام تحت رعاية السلطة البحرية من اجل الحفاظ عليه وحمايته يتطلب اتخاذ إجراءات خاصة ، أو اهتمام اكبر نظرا للقيمة المرتفعة للحطام مثلا ، وفي هاته الحالة منح المشرع للإدارة البحرية حق الاستعانة بأي شخص طبيعي أو معنوي ، من اجل المحافظة على الحطام البحري . وذلك ما أورده المشرع في نص المادة 362 من القانون البحري الجزائري .

وهذا الإجراء يجب أن يكون بناءا على طلب مكتوب من طرف الإدارة البحرية، لكي يتمكن مقدم الخدمة أو المساعدة من الحصول على أجره..، ولم يشترط المشرع شكلا

112- وتنص المادة 360 من القانون البحري الجزائري على : " يوضع الحطام تحت حماية رعاية السلطة الإدارية البحرية ، والتي تتخذ جميع الإجراءات اللازمة من اجل ضمان مصلحة مالكيه ، ومن قام بإنقاذه " .
113- وتنص المادة 362 من القانون البحري الجزائري على : "يمكن للسلطة الإدارية البحرية أن تستعين بأي شخص طبيعي أو معنوي وكذلك أن تستخدم أية وسيلة نقل ، بالإضافة إلى الأماكن ، من اجل المحافظة على الحطام البحري ، وذلك مقابل اجر . " يوضع الحطام تحت حماية رعاية السلطة الإدارية البحرية ، والتي تتخذ جميع الإجراءات اللازمة من اجل ضمان مصلحة مالكيه ، ومن قام بإنقاذه "

محددا لهذا الطلب، ولكن ومن استقراء المواد المنظمة للحطام البحري فإنه يتبين أن مبلغ الأجر المستحق لمقدم الخدمة أو المساعدة لا يجب أن يتجاوز قيمة 30% من قيمة الحطام البحري.

وتجدر الإشارة إلى أن سلطات الإدارة البحرية المحلية تكون محدودة إذا كان مالك الحطام معلوم ، وتقدم من اجل استرجاع ممتلكاته والتمسك بحقوقه ، وهنا الإدارة البحرية لا تملك إلا أضرار المالك من اجل التقرب من مصالحتها لاستعادة ممتلكاته وقد حدد المشرع مدة زمنية لذلك وهي ثلاثة اشهر .من يوم التبليغ أو نشر الإعلان. أما إذا كان الحطام يعيق حركة الملاحة البحرية أو الصيد البحري ، أو إذا كان رفعه ينطوي على فائدة عامة، فان السلطة الإدارية البحرية لها أن توجه أضراراً لمالك الحطام من اجل القيام بالأشغال الضرورية لرفعه خلال المهلة التي تحددها .

وتبعاً لذلك فان القانون يمنح للوزير المكلف بالبحرية التجارية صلاحيات إصدار أمر بإسقاط حقوق المالك في الحطام.

أما إذا كان الحطام البحري يشكل عائقاً أو تهديداً على الملاحة في إحدى ممرات الميناء أو حتى داخل الرحب (119)، فان 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 ، فان السلطات العسكرية هي المختصة .

01 - الإجراءات الإدارية .

وهي الإجراءات المتبعة من طرف الإدارة البحرية ، على اثر التصريح المقدم من طرف المكتشف بعد اكتشاف حطام بحري .

(أ)- تحرير محضر معاينة وإثبات للحطام.

هذه الوثيقة تصدر عن الإدارة البحرية المحلية لإثبات وجود الحطام، ويجب أن يحتوي المحضر على البيانات والعناصر الآتية:

114- وهي منطقة رسو السفن المنتظرة ، والتي تشمل مساحة ماء مغطاة طبيعياً أو اصطناعياً (rade) وذلك ما ورد في نص المادة 897 فقرة 01 من القانون البحري الجزائري .

- 1-رقم الحطام، ويمنح هذا الرقم من طرف الإدارة البحرية حسب تاريخ اكتشافه.
- 2-تحديد وتعيين الأشياء التي تم العثور عليها وإنقاذها مع وضع العلامات المميزة لها.
- 3-الإشارة إلى مكان وضع الحطام .
- 4-ذكر أسماء وألقاب المنقذين أو المنقذ.
- 5-الإشارة إلى القيمة التقريبية للأشياء التي تم العثور عليها.
- 6-الملاحظات الضرورية المصاحبة لعملية الإنقاذ.

وهاته الوثيقة يجب أن تحرر وتمضى من طرف الإدارة البحرية بالإضافة إلى تضمناها إلى تأشيرة مصالح الجمارك.

(ب)-القيد في سجل الحطام :

وهذا السجل يكون على مستوى مصلحة السجل البحري، ويجب أن يكون مرقم ومؤشر عليه، ويسجل فيه الحطام المكتشف تبعا لتاريخ تحرير محاضر إثبات وجود الحطام.

ويجب أن يتضمن هذا السجل جميع العناصر المميزة والخاصة بكل حطام ، وتتمثل هاته العناصر في :

- 1 - رقم التسجيل (رقم الترتيب).
- 2 - طبيعة الحطام .
- 3 - مكان وتاريخ الاكتشاف.
- 4 - مكان وضع الحطام.
- 5 - المعلومات المتعلقة بالقائم بالجرد .

(ج)-الالتزام بالإشهار:

وذلك ما نصت عليه المادة 363 من القانون البحري الجزائري (120)

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.

(د)-**الالتزام بتبليغ المالك** : ، وذلك في حالة ما إذا كان مالك الحطام معروف ، فان نص المادة 364 من القانون البحري الجزائري نصت على انه على السلطة الإدارية البحرية توجيه تبليغ إلى المالك وإذا كان المالك أجنبيا ، تقوم بإخطار قنصلية الدولة التي يكون مالك الحطام من رعاياها ، أو يفترض انه من رعاياها ، وذلك من أجل تمكين المالك من ممارسة حقوقه المنصوص عليها في القانون .

(هـ)-**ميعاد رفع الحطام البحري**.

وقد منحت المادة 367 من القانون البحري (121) ، هاته المهمة للسلطة الإدارية البحرية ، وذلك بقيامها بتحديد مهلة زمنية لرفع الحطام البحري المكتشف من طرف ماله ، من قعر المياه البحرية الداخلية والمياه الإقليمية الجزائرية ، مع مراعاة الوقت الذي يجب القيام فيه بالأشغال الضرورية لرفع الحطام ، من أجل تسهيل حركة الملاحة البحرية ونفاذي الأخطار التي يمكن أن يشكلها وجود الحطام في البحر ، أو إذا كان هذا الحطام له فائدة عامة .

(و)-**الأمر بإسقاط حقوق مالك الحطام** : وهذا الحق مخول فقط للوزير المكلف بالبحرية التجارية ، وذلك ما نصت عليه المادة 369 من القانون البحري الجزائري ، والتي حددت

115- وتنص المادة 363 من القانون البحري الجزائري على انه: "يكون الاكتشاف أو الإنقاذ لحطام بحري مجهول مالكة بموضوع إشهار تحت شكل تبليغ يلصق في جميع المناطق البحرية وينشر في الصحافة، وذلك من طرف السلطة الإدارية البحرية".

116- وتنص المادة 367 من القانون البحري الجزائري على انه: "تحدد السلطة الإدارية البحرية مهلة رفع الحطام البحري من قعر المياه البحري الداخلية والمياه الإقليمية الجزائرية من طرف ماله مع مراعاة الوقت الذي يجب القيام فيه بالأشغال الضرورية لرفع الحطام".

الحالات التي يمكن إسقاط حق مالك الحطام ، وذلك بعد إنذاره قانونا من طرف السلطة الإدارية البحرية وفقا للشروط والمهل المحددة في أحكام المادتين 367 و368 من القانون البحري الجزائري ، وتتمثل هاته الحالات في :

- 1- حالة امتناعه عن الحضور لتسلم الحطام، مقابل تسديده مصاريف رفع وحفظ هذا الحطام، ودفع المكافئة المناسبة للقائمين بالإنقاذ.
- 2- حالة امتناعه عن المطالبة بحطامه أو باسترداده.
- 3- حالة الامتناع عن البدء في أشغال رفع حطامه أو دفعه أو عن إنهاء هذه الأشغال أو رفضه أو إهماله تنفيذ هاته الأشغال .

وقد أضافت المادة 62 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، انه في حالة عجز المالك عن نزع الحطام أو الأجزاء المتبقية من السفينة بعد غرقها، في الأجل التي تحددها السلطة البحرية.تنفذ إجراءات تجريده من حق ملكيته في الحطام ، مع الاحتفاظ بالتابعات التي قد تباشر ضد المخالفين . (122)

(ي)- تحرير محضر البيع:

بيع الحطام البحري لا يتم إلا بعد إسقاط حقوق المالك الحقيقي، وهذا البيع لا يتم إلا بموجب محضر بيع والذي يجب أن يتضمن البيانات التالية:

- 1 - رقم الحطام
- 2- تعيين الحطام تعيينا شاملا، كاملا، مانعا للجهالة.
- 2 - اسم المكتشف أو المنقذ.
- 3 - الأغراض والمواد المعروضة للبيع .

117- تنص المادة 62 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المؤرخ في 05 يناير 2002 على ما يلي: " يلزم ملاك سفينة اصطدمت أو غرقت بنزع حطامها أو قطعها في الأجل والشروط التي تحددها السلطة البحرية . في حالة العجز تنفذ ، طبقا للتشريع البحري المعمول به ، إجراءات تجريدتهم من حق ملكيتهم للحطام ، مع الاحتفاظ بالتابعات التي قد تباشر ضد المخالفين ."

وهذا المحضر يحرر بعد إصدار الوزير المكلف، بالتجارة البحرية لأمر بإسقاط حقوق المالك كما سبق شرحه أعلاه، ويجب أن يتضمن هذا المحضر إمضاء المتصرف لدى مصلحة التسجيل البحري للمكان المراد إتمام عملية البيع فيه.

أما إذا تعلق الأمر ببضاعة أو مال آخر قابل للهلاك ، نظرا لطبيعته ، أو يتطلب إنقاذه مصاريف باهضة ، يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية الترخيص للسلطة الإدارية بالعمل على البيع ، بدون مراعاة للأجال المحددة ، والخاصة بالمالك وهي ثلاثة اشهر من يوم التبليغ أو النشر ، أو المواعيد الخاصة برفع الحطام والمنصوص في المادة 367 او المنصوص عليها في المادة 368 من القانون البحري الجزائري . (123) .

المبحث الثاني:

مساهمة اتفاقية نيروبي لسنة 2007 في منح سلطات للدولة الساحلية في

إزالة الحطام البحري.

كما سبق شرحه سابقا ، فان اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في المادة 56 منها ، لم تمنح الدولة الساحلية على منطقتها الاقتصادية الخالصة إلا : "حقوق سيادية لغرض استكشاف الموارد الطبيعية ، الحية ، وغير الحية ، للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر وباطن أرضه ، وحفظ هذه الموارد وإدارتها ، وكذلك فيما يتعلق بالناشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصاديين للمنطقة ، كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح " . منحها سلطات قضائية خاصة في : " حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها " .

فمن الصعب، ومن خلال استقراء نص المادة المشار إليها أعلاه، الجزم بمنح سلطات عامة، ومطلقة للدولة الساحلية على منطقتها الاقتصادية الخالصة، كما هو الحال في أي مجال من مجالات حماية البيئة.

ولكن ،يمكن القول انه يمكن للدولة الساحلية كالجزائر مثلا ، أن تلزم ربان سفينة ،حاملة لعلم أجنبي ، أوالى مجهز هاته السفينة ، بالإخطار عن أو إزالة أي حطام بحري ، يشكل خطورة على الوسط البحري .ويمكن تصور ذلك فيما يخص الحطام ،الذي يشكل عائقا، لاستغلال الدولة الساحلية لمنطقتها الاقتصادية الخالصة .

وكما يمكن أيضا للدولة الساحلية ، اتخاذ التدابير اللازمة والضرورية ، لإزالة حطام الجزر الاصطناعية ، أو المنشآت والتركيبات التي قد تعيق ،ممارستها لحقوقها في المنطقة،أو تشكل خطر على الملاحة وأمنها ،وذلك ما نصت عليه المادة 60 الفقرة الثالثة، من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .

ويمكن أيضا للدولة الساحلية ، أن تطبق قواعد قانونها الداخلي فيما يخص إنقاذ الحطام البحري في الجرف القاري ، في حالات استثنائية ،عندما يصبح استعمال واستغلال الموارد الطبيعية البحرية مهدد ، من طرف حطام بحري ، يشكل خطورة على سلامة وامن الملاحة البحرية .

وأمام هذا التذبذب ، والغموض في إمكانية ممارسة الدولة الساحلية ، لحقوقها المنصوص عليها في التشريع الداخلي ، فيما يخص إنقاذ الحطام البحري ، فقد جاءت اتفاقية نيروبي لسنة 2007 لإزالة الحطام البحري ، لملا الفراغ القانوني من جهة ، ولوضح حدود ومنح آليات للدولة الساحلية في التدخل لإنقاذ حطام بحري داخل منطقتها الاقتصادية الخالصة ⁽¹²⁴⁾، وسنرى مدى مساهمتها في ذلك تبعا لما سيتم شرحه لاحقا .

وباعتبار الجزائر بلد ساحلي تمتلك سواحل بحرية تمتد عل مسافة 1200كلم، وإذا ما قمنا بعملية حسابية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، فان الجزائر تمتلك مساحة كبيرة

لمنطقتها الاقتصادية الخالصة، وهذا ما يجعلها تستفيد من تطبيق قواعد الاتفاقية الجديدة الخاصة بإزالة الحطام البحري.

المطلب الأول:

مساهمة اتفاقية نيروبي لسنة 2007، تنحصر في المنطقة الاقتصادية

الخالصة.

لقد جاءت اتفاقية نيروبي لسنة 2007 والمتعلقة بإزالة الحطام البحري ، بعد جهد كبير بذل من طرف عدة دول تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية ، لسد الفراغ القانوني الذي كان سائدا ، والذي يشكل عائقا أمام الدول الساحلية في التدخل في بعض المناطق الخارجة عن سيادتها لإنقاذ الحطام البحري .

فرع أول:لمحة تاريخية عن ظروف اتفاقية نيروبي لسنة 2007.

لقد كان أول من أثار ، مشكل إزالة الحطام البحري ، وضرورة توحيد القواعد الدولية لإزالته ،في اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية ،عندما تم استعراض مجموعة من القوانين الوطنية للدول الأعضاء بهدف ، وضع وثيقة دولية موحدة ، بشأن إزالة الحطام البحري ، ولكن لم تذهب هاته المحاولة إلى ابعده من ذلك ، في بداية الأمر .

وقد أثرت لأول مرة عن مشروع اتفاقية دولية بشأن الحطام البحري في شكلها الحالي ، في اجتماع اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية(الجنة 69 في خريف عام 1993 وفي الدورة 70 في ربيع عام 1994حين قدمت كل من ألمانيا ، هولندا ، وانجلترا)، وثيقة أخرى بشأن هذا الموضوع ⁽¹²⁵⁾. وقد أوضحت هاته الدول ضرورة إيجاد معاهدة دولية بشأن إزالة الحطام البحري ،من اجل وضع قواعد موحدة بشأن عمليات إزالة الحطام البحري في المياه الدولية ، مع مراعاة توافق هاته المعاهدة مع سلطات

الدولة الساحلية ، طبقا لما نصت عليه المادة 221 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ، وسد الثغرات الموجودة آنذاك في القانون الدولي القائم ، وقد انتهت هاته الجهود إلى تضمين تلك القواعد ، في اتفاقية دولية، تم إقرارها في مؤتمر دبلوماسي انعقد بمدينة نيروبي بكينيا في 18/05/2007⁽¹²⁶⁾ ..

وفتح باب التوقيع على اتفاقية نيروبي الدولية بشأن إزالة الحطام السفن لعام 2007، بمقر المنظمة في لندن اعتبارا من 19/11/2007 ولمدة عام ، وبعد ذلك يظل الانضمام مفتوحا ، وتدخل الاتفاقية حيز النفاذ بعد مرور 12 شهر على إيداع وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام، لدى السكرتير العام للمنظمة البحرية الدولية ، من قبل 10 دول دون تحفظ. (127)

فرع ثاني: أهم ماجات به معاهدة نيروبي 2007

معاهدة نيروبي، الخاصة بإزالة حطام السفن ، كان لها اهتمامين أساسيين وهما ، على الصعيد الدولي، حين جاءت بقواعد وإجراءات ، تضمن إنقاذ الحطام ، بطريقة سريعة، وفعالة ، في المنطقة الاقتصادية الخالصة، والتي تشكل خطر ، على الملاحة

126 - المؤتمر الدبلوماسي المقرر عقده بمقر الأمم المتحدة بنيروبي (كينيا) خلال الفترة من 14-18/5/2007 لاعتماد ميثاق إزالة الحطام بناء على قرار الدورة 24 للجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية.

http://www.mts.gov.eg/agenda/search_ar.aspx?key

تم التوقيع على الاتفاقية بتاريخ 18/05/2007 ونصت على أنها تدخل حيز التنفيذ بع المصادقة عليها من طرف عشرة دول، وحسب تقرير صدر عن المجلس البرلماني الأوروبي (Doc. 12872) ، الصادر في 20 جانفي 2012 فان أربع دول فقط صادقت على المعاهدة وهي استونيا ، فرنسا ، ايطاليا ، وهولندا.

وقد تمت المصادقة عليها كذلك من طرف المملكة المغربية بتاريخ 09 سبتمبر 2011

<http://acopm.ma/actualites/actualites-nationales/>

البحرية أو على البيئة البحرية ، ثم ضمان طرق دفع التعويضات المادية المتعلقة ، بتحديد موقع الحطام ، ووضع الإشارات ، وإنقاذه .

وقد وضعت اتفاقية نيروبي الإطار القانوني، لحل مشكلة إزالة الحطام البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وقامت بتحديد حقوق وواجبات الدول الأطراف، في إزالة الحطام البحري الذي يشكل خطرا على الملاحة البحرية في هذه المنطقة (128).

ويسمح تطبيق المعاهدة للدول الأطراف ، باتخاذ الإجراءات اللازمة من اجل التدخل لإنقاذ الحطام ، والذي يشكل خطرا على الملاحة أو على البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة . (129).

وقد وضعت أيضا، بعض المعايير المهمة، لتطبيق قواعدها، وأهمها أن التدابير المتخذة، من طرف الدولة القائمة بالإنقاذ، يجب أن تتناسب مع الخطر، الذي أحدثه الحطام.تناسب الإجراءات المتخذة مع الخطر ، هو التدابير المتخذة لا يجب أن تتعدى عملية الإنقاذ ، وحسب بحيث لا تتداخل مع حقوق ومصالح الدول الأخرى بما فيها دولة تسجيل السفينة أو شخص آخر معني سواء كلن طبيعي أو معنوي .وذلك ما نصت عليه المادة الثانية من المعاهدة.

وكذلك نصت المعاهدة على تعهد الدول الأطراف بالالتزام بالتعاون، عندما يمتد اثر الحادث البحري (130) الذي نجم عنه الحطام إلى دولة أخرى .

المطلب الثاني: نطاق تطبيق اتفاقية نيروبي لسنة 2007.

وسنتكلم عن النطاق جغرافي والنطاق المادي لتطبيق نصوص اتفاقية نيروبي .

الفرع الاول:النطاق الجغرافي:

62 http://www.mts.gov.eg/agenda/search_ar.aspx?key

129 - انظر نص المادة الثانية من اتفاقية نيروبي لسنة 2007 والمتعلقة بإزالة الحطام البحري
130 - .ويقصد بالحادث البحري حسب المادة الأولى الفقرة الثالثة من الاتفاقية : "تصادم السفن، أو شحطها، أو حادث ملاحي آخر ،حدث على متن السفينة أو خارجها ينجم عنه ضرر مادي أو تهديد بضرر مادي وشيك بالسفينة أو بضائعها

نطاق تطبيق المعاهدة هو المنطقة الاقتصادية الخالصة في حدود 200 ميل بحري ابتداء من خط الأساس ، وإذا كان هناك تداخل بين دول ساحلية ، فإن النطاق يمتد من البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة له ، إلى مسافة لا تتجاوز 200 ميل بحري انطلاقاً من خط الأساس ، الذي يقاس منه بحرهما الإقليمي ، وذلك ما نصت عليه المادة الأولى الفقرة الأولى من المعاهدة .

ويستثنى بطبيعة الحال من هاته المنطقة ، المياه الإقليمية للدول الأطراف ، ومنطقة أعالي البحار ، ولكن يجوز للدول الأطراف أن تمد نطاق تطبيق الاتفاقية على حطام السفن الموجود في إقليمها ، بما فيه بحرهما الإقليمي ، وفي هذه الحالة تخطر السكرتير العام للمنظمة بذلك ، مع عدم الإخلال بحقوق والتزامات هذه الدولة في اتخاذ التدابير التي تتعلق بالحطام الموجود في بحرهما الإقليمي ، وذلك ما نصت عليه المادة الثالثة الفقرة الثانية من المعاهدة ، مع الإشارة إلى انه هناك بعض الأحكام من المعاهدة تطبق على الحطام الموجود في البحر الإقليمي للدول الأطراف (131)..

الفرع الثاني: النطاق المادي.

وسنتطرق إلى أنواع الحطام التي تدخل في حيز تطبيق قواعد المعاهدة.

01-السفن البحرية بالمعنى الواسع .

يظهر من خلال استقراء مواد اتفاقية نيروبي لسنة 2007 ، أن قواعدها تنطبق على السفن البحرية ، ولكن بالمعنى الواسع ، لكون التعريف الوارد في الاتفاقية ، ينطبق مع بعض التعريفات الواردة في بعض الاتفاقيات الدولية ، كاتفاقية 1969 الخاصة بالتدخل في أعالي البحار ، في حالة حادث نتج أو يمكن أن ينتج عنه تلوث بحري عن طريق المحروقات .

والتي جاءت بالتعريف عن طريق الاستثناء: وذلك بنصها على ما يلي: مستثنية:

131 - . ويتعلق الأمر بالأحكام الواردة في المواد 10-11-12 من الاتفاقية وهي تتعلق بمسؤولية مالك السفينة والاستثناء منها ، والتأمين الإجباري .

- المنشآت العائمة Les plates-formes flottantes: عندما تكون موجهة لأنشطة الاستغلال أو إنتاج، المنتجات المعنية لأعماق البحر.

-المنشآت الثابتة: لأنها لم تعالج لا من طرف المعاهدات الخاصة بالإسعاف أو التدخل في أعالي البحار ، ولا حتى من طرف معاهدة لندن الخاصة بتحديد المسؤولية .

- السفن الحربية والسفن التابعة لدولة طرف في المعاهدة أو المستغلة من طرفها، عندما تستغلها لنشاطات حكومية وليست تجارية.

-السفن المعطلة والتي توقفت عن نشاطها، والمشار إليها في المادة الرابعة من بروتوكول 1996 الخاص بمعاهدة 1972 المتعلقة بالوقاية من التلوث البحري عن طريق إغراق النفايات. وهي تخضع للقواعد المطبقة على النفايات، كونها غير صالحة، ويراد التخلص منها.

02-تعريف الحطام البحري الوارد في اتفاقية نيروبي لسنة 2007.

أوردت المادة 01 فقرة 04 من اتفاقية نيروبي لسنة 2007⁽¹³²⁾..

عرفت الحطام بأنه:

- 1 سفينة غارقة أو شاحطة، أو أي جزء منها.
- 2 أي شيء من سفينة - شحطت أو غرقت - فقد في البحر أو جرفه التيار.

--نص المادة الأولى الفقرة الثامنة من اتفاقية نيروبي 2007 والتي تنص -132

“Wreck”, following upon a maritime casualty, means:

(a) a sunken or stranded ship; or
(b) any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship; or
(c) any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea; or
(d) a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken.

3 في سفينة على وشك ، أو يمكن بناء على أسباب معقولة توقع غرقها أو شحطها عندما لا توجد إجراءات فعالة لمساعدتها أو أية ممتلكات في حالة خطرة .

وقد نصت المادة الأولى فقرة 03 على أن الحطام لا يكون إلا نتيجة ، تعرض السفينة لحادث بحري ، ويقصد به تصادم السفن ، أو شحطها ، أو أي حادث ملاحى آخر ، أو حدث على متن السفينة أو خارجها ينجم عنه ضرر مادي أو تهديد بضرر مادي وشيك بالسفينة أو بضائعها .

ويلاحظ أن اتفاقية نيروبي ، اعتمدت في تصنيف الحطام ، على السبب الذي أدى إليه ، وهو الحادث البحري ، وليس على حالة السفينة كما تم شرحه سابقا طبقا للقانون البحري الجزائري وهي ، الترك ، ومغادرة الطاقم والريان للسفينة دون تأمين حراستها ومراقبتها .

03-الحطام يجب أن يشكل خطرا على الملاحة:

لقد جاءت معاهدة نيروبي ، باليات لتدخل الدولة الساحلية في إنقاذ الحطام البحري ، ولكن لا يمكن ذلك إلا إذا كان هذا الحطام يشكل خطرا على الملاحة البحرية وسلامتها ، وقد منحت الاتفاقية إمكانية تدخل الدولة الساحلية من أجل اتخاذ التدابير الضرورية والمناسبة للحد من خطر الحطام أو إزالته كلية .وقد أوردت المادة السادسة من الاتفاقية، المعايير التي يمكن الاعتماد عليها ،في تحديد حجم الخطر ، وقد نصت المادة على ما يلي :

تأخذ الدولة المتضررة بالحادث في الاعتبار، عند تحديد الخطر الناجم عن الحطام المعايير التالية: (133).

-انظر نص المادة السادسة من اتفاقية نيروبي لسنة 2007 والمتعلقة بإزالة الحطام البحري 67
When determining whether a wreck poses a hazard, the following criteria should be taken into account by the Affected State:
(a) the type, size and construction of the wreck;
(b) depth of the water in the area;
(c) tidal range and currents in the area;

- (01) - نوع وحجم وبنية الحطام .
- (02) - عمق المياه في هذه المنطقة .
- (03) - المد والجزر في المنطقة .
- (04) - تحديد المناطق البحرية ذات حساسية خاصة.
- (05) - الطرق الملاحية ، أو خطوط الممرات التي تم إنشاؤها.
- (06) - الكثافة المرورية وأنماطها .
- (07) - نوع حركة المرور.
- (08) - طبيعة وكمية حطام البضاعة، والزيوت وتأثيرها على البيئة البحرية .
- (09) - قدرة مرافق الميناء .
- (10) - الظروف السائدة لرصد التقلبات الجوية، ووصف سطح المياه .
- (11) - مسح التضاريس المغمورة من المنطقة.
- (12) - ارتفاع الحطام أو انخفاضه تحت سطح المياه.
- (13) - الصور الجانبية الصوتية والمغناطيسية للحطام .

(d) particularly sensitive sea areas identified and, as appropriate, designated in accordance with guidelines adopted by the Organization*, or a clearly defined area of the exclusive economic zone where special mandatory measures have been adopted pursuant to article 211, paragraph 6, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982;

(e) proximity of shipping routes or established traffic lanes;

(f) traffic density and frequency;

(g) type of traffic;

(h) nature and quantity of the wreck's cargo, the amount and types of oil (such as bunker oil and lubricating oil) on board the wreck and, in particular, the damage likely to result should the cargo or oil be released into the marine environment;

(i) vulnerability of port facilities;

(j) prevailing meteorological and hydrographical conditions;

(k) submarine topography of the area;

(l) height of the wreck above or below the surface of the water at lowest astronomical tide;

(m) acoustic and magnetic profiles of the wreck;

(n) proximity of offshore installations, pipelines, telecommunications cables and similar structures; and

(o) any other circumstances that might necessitate the removal of the wreck.

14) -القرب من المنشآت البحرية وخطوط الأنابيب والكابلات وأسلاك الاتصالات السلكية واللاسلكية، وما يماثلها من منشآت مجاورة للشاطئ.

15) -أي ظروف أخرى قد تستلزم إزالة الحطام.

الفرع الثالث: الإجراءات المتبعة لإزالة الحطام البحري :

من المهم الإشارة إلى أن اتفاقية نيروبي لم تعتمد في صياغتها على الدولة الساحلية (coast state) وإنما تكلمت عن الدولة المتأثرة أو المتضررة (affected state)⁽¹³⁴⁾. ويقصد بالدولة المتأثرة أو المتضررة الدولة التي تحدد الاتفاقية موقع الحطام بمنطقتها⁽¹³⁵⁾ ، ولكن هاته الوضعية ، تولد عنها مشاكل في مواجهة الدول حول تحديد المناطق البحرية ، فأحيانا ترغب الدول في فرض سلطات واسعة ، على هاته المناطق ولكن تصطدم ، بحقوق دول أخرى. ولكن اتفاقية نيروبي تبنت مفهوم المالك المسجل ("Registered owner") ، : " كمرجع ، في تطبيق قواعدها ، ويقصد به الشخص أو الأشخاص المسجلين كملاك للسفينة ، وفي غياب التسجيل الشخص أو الأشخاص الذين يمتلكون السفينة وقت وقوع الحادث . وفي حالة ما إذا كانت السفينة مملوكة للدولة، ويتم تشغيلها عن طريق شركة فأنها تكون هي المقصود بالمالك المسجل" (136)

134. -Madame Cécile de Cet Bertin -*l'état et l'épave : droit français et projet de convention internationale*-- Bulletin d'étude de la marine n° 36 janvier 2007 p 71 et suite

135.--نص المادة الأولى الفقرة العاشرة من اتفاقية نيروبي 2007 والتي تنص:
"Affected State" means the State in whose Convention area the wreck is located.

131---نص المادة الأولى الفقرة الثامنة من اتفاقية نيروبي 2007 والتي تنص:
"Registered owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship at the time of the maritime casualty. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in That State is registered as the operator of the ship, "registered owner" shall mean such company.

وتبعاً لذلك يمكن الحديث عن الإجراءات التي جاءت بها اتفاقية نيروبي من أجل التدخل لإزالة الحطام ، وذلك وفقاً للإجراءات التالية :

01-التصريح:

للسماح ، لقيام تواصل بين الدولة الساحلية والمالك المسجل ، فإن نصوص الاتفاقية⁽¹³⁷⁾ ألزمت ربان أو مشغل السفينة المتضررة، بتقديم تقرير -ودون تأخير -إلى الدولة التي تأثرت بالحادث ، إذا نجم عنه حطام ، وهذا التقرير يجب أن يتضمن المعلومات، المنصوص عليها في المادة الخامسة من اتفاقية نيروبي، وتتمثل هاته المعلومات فيما يلي :

اسم المالك المسجل، ومقر عمله الرئيسي، والمعلومات الضرورية التي تمكن الدولة المتضررة من تحديد ما إذا كان حطام السفينة يشكل خطراً على النحو الموضح، ويجب أن تتضمن التقرير.

- موقع الحطام على وجه الدقة.

- شكل وحجم وبنية الحطام.

137. — تنص المادة الخامسة من اتفاقية نيروبي 2007

1 A State Party shall require the master and the operator of a ship flying its flag to report to the Affected State without delay when that ship has been involved in a maritime casualty resulting in a wreck. To the extent that the reporting obligation under this article has been fulfilled either by the master or the operator of the ship, the other shall not be obliged to report.

2 Such reports shall provide the name and the principal place of business of the registered owner and all the relevant information necessary for the Affected State to determine whether the wreck poses a hazard in accordance with article 6, including:

- (a) the precise location of the wreck;
- (b) the type, size and construction of the wreck;
- (c) the nature of the damage to, and the condition of, the wreck;
- (d) the nature and quantity of the cargo, in particular any hazardous and noxious substances; and
- (e) the amount and types of oil, including bunker oil and lubricating oil, on board.

- طبيعة وظروف ضرر الحطام.

- طبيعة وكمية البضائع، وبصفة خاصة المواد السامة والخطرة.

- كمية وأنواع الزيوت بما فيها زيت الوقود، وزيت التشحيم على متن السفينة.

وهذا التقرير، يسمح للدولة المتضررة المتأثرة من الحطام من تقدير مدى خطورة الحطام من عدمه ، ومن ثم اتخاذ الإجراءات والتدابير الضرورية والملائمة ، للتقليل من خطورته أو الحد منها .

02-تحديد موقع الحطام:

وذلك ما جاء به نص المادة السابعة من الاتفاقية ،على انه على كل دولة متضررة من وجود حطام ، يجب عليها استخدام كل الوسائل الممكنة لتحذير البحارة ، والدول المعنية ، من موقع الحطام وطبيعته، كما تتأكد من تحديده على وجه الدقة، إذا كان لديها من الأسباب ما يجعلها تعتقد انه يمثل خطرا ما .على الملاحه أو على البيئة .

ويعتبر ذلك كنتيجة حتمية للإخطار الذي يقدمه مكتشف الحطام إلى السلطات الإدارية البحرية المختصة ، وبعد الإخطار تكون المصالح المعنية هي الملزمة بتحديد موقع الحطام واتخاذ ما تراه ضروريا ، لتحديد موقعه وطبيعته ، وان أمكن اكتشاف ما كانت تحتويه السفينة قبل تعرضها للحادث البحري .

03- وضع علامات على الحطام :

وذلك إذا ما كان الحطام يشكل خطرا ، فان الدولة المتضررة يجب أن تسهر على اتخاذ ، جميع الإجراءات الممكنة اتخاذها ،من اجل وضع علامات ظاهرة ، لإمكانية التعرف على الحطام ، واخذ الاحتياطات اللازم من طرف البحارة والدول المعنية .مع النشر

عنه في جميع الوسائل المناسبة بما فيها المطبوعات البحرية ، وذلك ما نصت عليه المادة الثامنة من اتفاقية نيروبي (138) .

04- إنقاذ الحطام:

لقد حددت المادة التاسعة من الاتفاقية (139)، التدابير والإجراءات التي يجب اتخاذها من طرف الدولة المتضررة ، وكذلك من طرف المالك المسجل. للعمل على إزالة الحطام

133--تنص المادة الثامنة من اتفاقية نيروبي 2007 على:

1 If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall ensure that all reasonable steps are taken to mark the wreck.

2 In marking the wreck, all practicable steps shall be taken to ensure that the markings conform to the internationally accepted system of buoyage in use in the area where the wreck is located.

The Affected State shall promulgate the particulars of the marking of the wreck by use of all appropriate means, including the appropriate nautical publications.

133--تنص المادة التاسعة من اتفاقية نيروبي 2007 على:

1 If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall immediately:

(a) inform the State of the ship's registry and the registered owner; and
(b) proceed to consult the State of the ship's registry and other States affected by the wreck regarding measures to be taken in relation to the wreck.

2 The registered owner shall remove a wreck determined to constitute a hazard.

3 When a wreck has been determined to constitute a hazard, the registered owner, or other interested party, shall provide the competent authority of the Affected State with evidence of insurance or other financial security as required by article 12.

4 The registered owner may contract with any salvor or other person to remove the wreck determined to constitute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences, the

Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

5 When the removal referred to in paragraphs 2 and 4 has commenced, the Affected State may intervene in the removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds effectively in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

6 The Affected State shall:

(a) set a reasonable deadline within which the registered owner must remove the wreck, taking into account the nature of the hazard determined in accordance with article 6;

، إذا ما تبين أن الحطام يشكل خطرا ،طبقا لما تم شرحه سابقا وذلك وفقا للمادة السادسة من الاتفاقية .

ويظهر من خلال نصوص الاتفاقية، أن المالك المسجل ملزم، بالعمل على إنقاذ الحطام، الذي يشكل خطرا على الملاحة والبيئة البحرية، في مدة زمنية معقولة، تحددتها الدولة المتضررة، وتخطر المالك المسجل بها كتابة، وذلك تبعا للخطورة التي يشكلها الحطام. كما يمكن لها كذلك في حالة عدم احترام المدة الزمنية المحددة. أن تباشر مباشرة إجراءات إزالة الحطام بنفسها، بكافة الإمكانيات المتوفرة والوسائل الممكنة ،على أن يكون ذلك على نفقة المالك المسجل .

ومن جهة أخرى ، فان الدولة المتضررة ،لها التزامات ، أوردتها المادة التاسعة من الاتفاقية ، وهي الالتزام بإخطار دولة تسجيل السفينة، والمالك المسجل ، وذلك إذا تبين أن الحطام يشكل خطرا ،على الملاحة أو البيئة البحرية ، ويجب عليها التشاور مع دولة

(b) inform the registered owner in writing of the deadline it has set and specify that, if the registered owner does not remove the wreck within that deadline, it may remove the wreck at the registered owner's expense; and

(c) inform the registered owner in writing that it intends to intervene immediately in circumstances where the hazard becomes particularly severe.

7 If the registered owner does not remove the wreck within the deadline set in accordance with paragraph 6(a), or the registered owner cannot be contacted, the Affected State may remove

the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations

of safety and protection of the marine environment.

8 In circumstances where immediate action is required and the Affected State has informed the State of the ship's registry and the registered owner accordingly, it may remove the wreck by

the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and

protection of the marine environment.

9 States Parties shall take appropriate measures under their national law to ensure that their registered owners comply with paragraphs 2 and 3.

10 States Parties give their consent to the Affected State to act under paragraphs 4 to 8, where required.

11 The information referred to in this article shall be provided by the Affected State to the registered owner identified in the reports referred to in article 5, paragraph 2.

تسجيل السفينة ، والدول الأخرى التي تأثرت بالحطام حول التدابير التي ستتخذ بخصوص إزالة الحطام .

كما يمكن للدولة المتضررة -قبل البدء في الإزالة - أن تضع شروط الضمان السلامة والبيئة البحرية ، ويمكن لها كذلك السهر على سير وإتمام عملية الإزالة بطريقة آمنة ، للحفاظ على السلامة والبيئة البحرية .

04-01- نفقات تحديد موقع الحطام والعلامات وإزالته: /

لم تتكلم اتفاقية نيروبي إلا على النفقات المتعلقة بتحديد موقع الحطام، ووضع العلامات، وإزالة الحطام، في المادة العاشرة منها⁽¹⁴⁰⁾ ، والتي نصت على أنها تكون على عاتق المالك المسجل، إلا إذا اثبت أن الحادث البحري ناتج عن:

140. — تنص المادة العاشرة من اتفاقية نيروبي 2007

1 Subject to article 11, the registered owner shall be liable for the costs of locating, marking and removing the wreck under articles 7, 8 and 9, respectively, unless the registered owner proves that the maritime casualty that caused the wreck:

(a)- resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection, or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character;

(b) -was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party; or

(c) -was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

2 Nothing in this Convention shall affect the right of the registered owner to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

3 No claim for the costs referred to in paragraph 1 may be made against the registered owner otherwise than in accordance with the provisions of this Convention. This is without prejudice to the rights and obligations of a State Party that has made a notification under article 3, paragraph 2, in relation to wrecks located in its territory, including the territorial sea, other than locating, marking and removing in accordance with this Convention.

4 Nothing in this article shall prejudice any right of recourse against third

- عمل من أعمال الحرب، أو ظاهرة طبيعية استثنائية.

- فعل أو إهمال بقصد إحداث الضرر من قبل طرف ثالث.

- إهمال أو خطأ جهة حكومية، أو هيئة مسؤولة عن صيانة المناثر أو المساعدات الملاحية الأخرى .

وأضافت الاتفاقية كذلك بأنه يمكن ، للمالك المسجل أن يتمسك بحق تحديد المسؤولية ، وفقا لأي نظام وطني أو دولي-مثل اتفاقية تحديد المسؤولية في المطالبات البحرية لسنة 1976 / (141) ، ويمكنه كذلك التمسك بحقه في استعمال حق الرجوع على طرف آخر . إذا ثبتت مسؤوليته عن الحادث المسبب للحطام. فالاتفاقية لا تحتوي على أي نص ، يعارض أو يؤثر على تمسك المالك المسجل بحقه في تحديد مسؤوليته ، وتشير إلى أي نظام وطني أو دولي خاص بتحديد المسؤولية .

02-04 النفقات الملقاة على عاتق المالك المسجل :

المالك ملزم بالتكفل بدفع النفقات الخاصة ، بتحديد موقع الحطام البحري ، وبوضع العلامات الخاصة به ، وبالمصاريف المتعلقة بإزالة الحطام ورفعها ، وهذا ما نصت عليه المادة العاشرة من اتفاقية نيروبي 2007 ، وذلك عندما يتبين أن الحطام يشكل خطرا على سلامة الملاحة البحرية وعلى البيئة ، تبعا لما سبق ذكره طبقا لنص المادة ، السادسة المذكورة أعلاه.

03-04- حالة الإعفاء ، من المسؤولية :

parties.

141. — ويتعلق الأمر باتفاقية تحديد المسؤولية بالنسبة للدعاوى البحرية لسنة 1976 المحررة في لندن بتاريخ 1976/11/19 والتي دخلت حيز التنفيذ اعتبارا من 1986/12/01

وذلك ما أورده المادة العاشرة ، من اتفاقية نيروبي لسنة 2007 ، والتي تنص على أن المالك المسجل لا يعد مسؤولاً عن النفقات الخاصة بنفقات تحديد موقع الحطام و وضع العلامات وإزالته ، إذا تعارض ذلك مع الاتفاقيات الدولية التالية :

- الاتفاقية الدولية لسنة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي (142) .
- الاتفاقية الدولية لسنة 1996 بشأن المسؤولية والتعويض ، عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الضارة، والسامة(143) .
- الاتفاقية الدولية لسنة 1960 بشأن المسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية .
- اتفاقية فيينا لسنة 1963 والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية .
- قانون وطني يحمي أو يحظر الحد من المسؤولية عن الضرر النووي .
- الاتفاقية الدولية لسنة 2001 بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بزيوت الوقود.

وأضافت المادة أن هذا الإعفاء لا يستفيد منه المالك المسجل إلا إذا كانت الاتفاقية ذات الصلة سارية النفاذ.

بالإضافة إلى ما جات به المادة العاشرة منها ، والتي نصت على أنه لا تكون على عاتق المالك المسجل، هاته النفقات إذا اثبت أن الحادث البحري ناتج عن: عمل من أعمال الحرب، أو ظاهرة طبيعية استثنائية. أو فعل أو إهمال بقصد إحداث الضرر من قبل طرف

142. —وهي الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 والمعدلة ببروتوكول عام 1992 والمصادق عليها من طرف الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 98-123 المؤرخ في 21 ذي الحجة عام 1418 الموافق ل 1998/04/18 -جريدة رسمية عدد 25 لتاريخ 1998/04/26.

143. —وهي الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الضارة والسامة بحرا المسماة (HNS) الموقعة بلندن في 1996/05/03. والمعدلة ببروتوكول 2010 الموقع بلندن في 2010/04/13

ثالث. أو إهمال أو خطأ جهة حكومية، أو هيئة مسؤولة عن صيانة المناثر أو المساعدات الملاحية الأخرى .

الفرع الرابع: إجبارية التامين، أو الضمان المالي الآخر:

لقد أوردت المادة 12 من اتفاقية نيروبي لسنة 2007 ، بان المالك المسجل لسفينة تبلغ حمولتها الكلية 300 طن فأكثر ، وترفع علم دولة طرف ، مطالب بأجراء تامين أو تقديم ضمان مالي بنكي ، أو ما يماثله لتغطية مسؤوليته طبقا لهذه الاتفاقية ، بمبلغ مساو لحدود المسؤولية بمقتضى نظام وطني أو دولي منطبق، وبما لا يتعدى في جميع الأحوال المبلغ الذي تحدده المادة 06 (b) (1) من اتفاقية تحديد المسؤولية في المطالبات البحرية لسنة 1976 المعدلة (144).

01-شهادة التامين أو الضمان المالي الآخر:

نصت المادة 12 من الاتفاقية في فقرتها الثانية ، على هاته الشهادة تصدرها ، السلطة المعنية في الدولة الطرف لكل سفينة تصل حمولتها الكلية إلى 300طن فأكثر ،تثبت إجراء التامين أو الضمان المالي الآخر ، الذي تتطلبه الاتفاقية ، في الشكل الوارد في النموذج المرفق بالاتفاقية ، على أن تتضمن بوجه خاص ما يلي :

- اسم السفينة، رقمها أو حروفها المميزة، ميناء التسجيل.
- الحمولة الكلية للسفينة .
- اسم المالك المسجل، ومقر عمله الرئيسي.
- رقم IMO للتعريف بالسفينة .
- نوع الضمان ومدته.
- اسم المؤمن أو الضامن، ومقر عمله الرئيسي، ومكان إجراء التامين.

138144.-انظر المادة 6-ب-من اتفاقية تحديد المسؤولية بالنسبة للدعاوى البحرية لسنة 1976 المحررة في لندن بتاريخ 1976/11/19 والتي دخلت حيز التنفيذ اعتبارا من 1986/12/01 .

- مدة الضمان أو صلاحية شهادة التامين.

ويجوز للدولة الطرف في الاتفاقية أن تفوض مؤسسة أو هيئة معترف بها ، لإصدار هاته الشهادة ، ولكن تكون هي الضامنة لها.وتصدر هاته الشهادة باللغة الرسمية للدولة.مع ترجمة لها بإحدى اللغات الانجليزية أو الفرنسية أو الاسبانية ، إذا لم تكن هي اللغة الرسمية للدولة .

وتحمل هاته الشهادة على متن السفينة ، وتودع نسخة منها لدى السلطات التي تحفظ سجلا لتسجيل السفينة ، أو لدى السلطات التي أصدرت الشهادة أن لم تكن الدولة التي سجلت بها السفينة طرفا في الاتفاقية .

الفرع 05-تقادم الدعاوى:

نصت المادة الثالثة عشرة من الاتفاقية على الدعاوى المتعلقة بالتعويض تتقادم بمضي ثلاث سنوات ابتداء من تاريخ تحديد الخطر طبقا للاتفاقية ، أو مضي ست سنوات من تاريخ وقوع الحادث البحري الذي نجم عنه الحطام ، وإذا كان الحادث البحري يتألف من حوادث متتابعة فان فترة الست سنوات تبدأ من تاريخ أول حادث .

اتفاقية نيروبي الدولية بشأن إزالة حطام السفن لعام 2007

تعريف:

لأغراض هذه الاتفاقية عرفت مادتها الأولى المقصود بالمصطلحات الواردة كما يلي:

المنطقة التي تغطيها الاتفاقية:

تعني المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة طرف تلك التي تم إنشاؤها وفقا للقانون الدولي، أو التي تمتد لمسافة لا تزيد عن مائتي ميل من خط الأساس الذي يقاس منها عرض بحرها الإقليمي.

السفينة:

ويقصد بها سفينة مبحرة من أي نوع كانت، وتشمل السفن السريعة، وذات الوسادة الهوائية، والمضخات النقالية، والسفن والأرصفة العائمة - باستثناء الأرصفة المستخدمة في الكشف عن الموارد المعدنية أو إنتاجها.

الحادث البحري:

ويقصد به تصادم السفن، أو شحطها أو حادث ملاحى آخر، أو حدث على متن السفينة أو خارجها ينجم عنه ضرر مادي أو تهديد بضرر مادي وشيك بالسفينة أو بضائعها.

الحطام:

ويقصد به:

*سفينة غارقة أو شاحطة، أو أي جزء منها.

* أي شيء من سفينة شحطت أو غرقت فقد في البحر أو جرفه التيار.

أي سفينة على وشك، أو يمكن بناء على أسباب معقولة توقع غرقها أو شحطها عندما لا توجد إجراءات فعالة لمساعدتها أو أية ممتلكات في حالة خطيرة .

الخطر:

ويقصد به أي ظرف أو تهديد من شأنه :

(أ)- أن يشكل خطرا أو عائقا للملاحة .

(ب)- يتوقع أن ينجم عنه ضرر كبير للبيئة البحرية، أو ضرر للشاطئ، أو المصالح التي تتعلق بدولة أو أكثر.

المصالح ذات الصلة :

ويقصد بها مصالح الدولة الشاطئية التي تتأثر أو تتهدد مباشرة بالحطام مثال :

-الشاطئ البحري، الميناء، أنشطة مصب النهر بما فيها أنشطة الصيد .

-اجتذاب السياح والمصالح الاقتصادية الأخرى بالمنطقة المعنية .

-صحة سكان الشواطئ، ورفاهية المنطقة المعنية شاملة الحفاظ على الموارد البحرية الحية والأحياء البرية.

-البنية التحتية والمنشآت داخل البحر .

الإزالة:

ويقصد بها أي شكل من لمنع أو تخفيف أو الحد من الخطر الناشئ عن الحطام برفعه أو إزالته.

المالك المسجل :

ويقصد به الشخص أو الأشخاص المسجلين كملاك للسفينة، وفي غياب التسجيل، الشخص أو الأشخاص الذين يمتلكون السفينة وقت وقوع الحادث.

وفي حالة ما إذا كانت السفينة مملوكة للدولة ويتم تشغيلها عن طريق شركة فإنها تكون هي المقصودة بالمالك المسجل.

مشغل السفينة:

ويقصد به مالك السفينة أو أي هيئة أخرى، أو شخص يعمل كمدير، أو مستأجر السفينة عارية والذي يأخذ على عاتقه مسؤولية تشغيل السفينة من مالك السفينة، والذي يوافق على القيام بكافة الواجبات والمسؤوليات التي يترتبها الكود الدولي لإدارة السلامة.

الدولة المتأثرة:

ويقصد بها الدولة التي تحدد الاتفاقية مع موقع الحطام بمنطقتها.

دولة تسجيل السفينة:

ويقصد بها الدولة تم تسجيل السفينة بها، وبالنسبة للسفينة غير المسجلة الدولة التي ترفع السفينة علمها.

المنظمة:

ويقصد بها المنظمة البحرية الدولية.

السكرتير العام :

ويقصد به السكرتير العام للمنظمة

الأهداف والمبادئ العامة

*وتدور حول جواز اتخاذ دولة طرف التدابير طبقا لهذه الاتفاقية لإزالة حطام السفن والذي يشكل خطرا بمنطقتها الاقتصادية الخالصة وبما يتناسب مع هذا الخطر، ولا يتداخل مع حقوق ومصالح الدول الأخرى بما فيها دولة تسجيل السفينة أو أي شخص معني آخر.

*ولا يخول تطبيق هذه الاتفاقية لدولة طرف الادعاء أو ممارسة سيادة أو حقوق سيادية على أي جزء من أعالي البحار.

*وتتعهد الدول الأطراف بالتعاون عندما يمتد أثر الحادث البحري الذي نجم عنه الحطام إلى دولة أخرى.

نطاق التطبيق

*تطبق هذه الاتفاقية على حطام السفن في المنطقة التي تغطيها الاتفاقية، أي المنطقة الاقتصادية الخالصة .

ويجوز لدولة طرف أن تمد نطاق تطبيق الاتفاقية على حطام السفن الموجودة في إقليمها بما فيه بحرها الإقليمي، وفي هذه الحالة تخطر السكرتير العام بذلك مع عدم الإخلال بحقوق والتزامات هذه الدولة في اتخاذ التدابير التي تتعلق بالحطام الموجود في بحرها الإقليمي، ولا في هذه الحالة الأحكام الواردة بالمواد: 10، 11، 12 من الاتفاقية وهي تتعلق بمسؤولية مالك السفينة والاستثناء منها، والتأمين الإجباري.

*ويرتب الأخطار أثره عند نفاذ الاتفاقية إذا كان قد تم قبل نفاذها، وإذا تم بعدها فبعد مرور ستة أشهر من استلام السكرتير العام للإخطار بهذا الانسحاب، ويجوز للدولة أن تسحب هذا الإخطار في أي وقت، ويرتب الانسحاب أثره بعد مرور ستة أشهر على استلام السكرتير العام للإخطار بهذا الانسحاب.

ولا تنطبق هذه الاتفاقية على التدابير التي يتم اتخاذها طبقا للاتفاقية الدولية للتدخل في أعالي البحار في حالات حوادث التلوث بالزيت لعام 69 (المعدلة) أو البروتوكول الخاص بالتدخل في حالات التلوث، بمواد أخرى بخلاف الزيت لعام 73 (المعدل).

كما لا تنطبق هذه الاتفاقية على السفن الحربية، والسفن المملوكة أو التي يتم تشغيلها بمعرفة الدولة في الخدمات الحكومية غير التجارية، إلا إذا قررت الدولة خلاف ذلك، وفي هذه الحالة تخطر السكرتير العام برغبتها هذه متضمنة ما تضعه من شروط في هذا الشأن.

- في حالة قيام الدولة بالأخطار عن تطبيقها للاتفاقية في بحرها الإقليمي فإنه لا تنطبق في شأنها أحكام المواد التالية من الاتفاقية :
(أ)-المادة 4/2 وتعلق بممارسة أو الادعاء بممارسة حقوق سيادية في أعالي البحار .
(ب)-المادة (09 فقرات 1،5،7،8،9) وتعلق بالتدابير التي تتخذ لتسيير إزالة الحطام .
(ج)-المادة (15) وتعلق بحل المنازعات .

التقرير عن حطامات السفن

*تطلب الدولة الطرف في الاتفاقية من الربان أو مشغل السفينة التي ترفع علمها تقديم تقرير بدون تأخير - إلى الدولة التي تأثرت بالحادث إذا نجم عنه حطام .

وتتضمن مثل هذه التقارير اسم المالك المسجل، ومقر عمله الرئيسي، والمعلومات الضرورية التي تمكن الدولة المتضررة من تحديد ما إذا كان حطام السفينة يشكل خطراً على النحو الموضح بعد، على أن يشمل التقرير مايلي :

- (أ)- موقع الحطام على وجه الدقة.
- (ب)- شكل وحجم وبنية الحطام.
- (ج)- طبيعة وظروف ضرر الحطام.
- (د)- طبيعة وكمية البضائع، وبصفة خاصة المواد السامة والخطرة.
- (هـ)- كمية وأنواع الزيوت بما فيها زيت الوقود، وزيت تشحيم على متن السفينة.

تحديد الخطر

تأخذ الدولة المتأثرة بالحادث في الاعتبار، عند تحديد الخطر الناجم عن الحطام المعايير التالية:

- 01- شكل وحجم وبنية الحطام .
- 02- عمق المياه في هذه المنطقة .
- 03 - المد والجزر في المنطقة .
- 04 - تحديد المناطق البحرية ذات حساسية خاصة.
- 05- الطرق الملاحية ، أو خطوط الممرات التي تم إنشاؤها.
- 06 -الكثافة المرورية وأنماطها..
- 07 -طبيعة وكمية حطام البضاعة، والزيوت وتأثيرها على البيئة البحرية .
- 08 -قابلية تسهيلات الميناء للعطب .
- 09- الظروف السائدة لرصد التقلبات الجوية، ووصف سطح المياه .
- 10- مسح التضاريس المغمورة من المنطقة.
- 11 -ارتفاع الحطام أو انخفاضه تحت سطح المياه.
- 12 -الصور الجانبية الصوتية والمغناطيسية للحطام .
- 13 - المنشآت البحرية وخطوط الأنابيب والكابلات وأسلاك الاتصالات السلكية واللاسلكية، وما يماثلها من منشآت مجاورة للشاطئ.
- 14 -أية ظروف أخرى قد تستلزم إزالة الحطام.

تحديد موقع الحطام

*تستخدم الدولة المتأثرة بالحادث كل الوسائل الممكنة، لتحذير البحارة والدول المعنية من موقع الحطام وطبيعته ، كما تتأكد من تحديده على وجه الدقة ، إذا كان لديها من الأسباب ما يجعلها تعتقد انه يمثل خطرا ما .

علامات الحطام

*تتخذ الدولة المتأثرة بالحادث جميع الخطوات المعقولة لوضع علامات تشير الى الحطام في موقعه ، مع النشر عنه في جميع الوسائل المناسبة بما فيها المطبوعات البحرية .

تدابير لتيسير إزالة الحطام .

- 1- إذا انتهت الدولة المتأثرة بالحادث إلى أن الحطام يشكل خطرا فإنها تقوم على الفور :
 - (أ)- بإخطار دولة تسجيل السفينة والمالك المسجل .
 - (ب)-التشاور مع دولة تسجيل السفينة ، والدول الأخرى التي تأثرت بالحطام حول التدابير التي ستتخذ تجاه الحطام .
- 2- يتولى المالك المسجل اتخاذ إجراءات إزالة الحطام ، على أن يقدم ما يفيد التأمين أو الضمان المالي الذي تتطلبه الاتفاقية إلى السلطة المختصة بالدولة التي تأثرت بالحطام .
- 3-يجوز للمالك المسجل التعاقد مع أي منفذ أو شخص آخر لإزالة الحطام بالنيابة عنه ، ويجوز للدولة المتأثرة بالحادث أن تضع -قبل البدء في الإزالة- شروطا لضمان السلامة وحماية البيئة البحرية .
- 4- تحدد الدولة المتأثرة بالحطام موعدا لانتهاء المالك المسجل من ازالة الحطام ، وتخطر به بذلك كتابة مع إنذاره بأنه في حالة الإخلال بالتزامه بأنها ستقوم بإزالته على نفقته .
- 5- اذا لم يقم المالك المسجل بإزالة الحطام خلال الوقت المحدد وكذا في الظروف العاجلة ، وبعد إخطار دولة تسجيل السفينة والمالك المسجل ، يجوز للدولة المتأثرة بالحادث إزالة الحطام بكافة الوسائل المتاحة مع الحفاظ على السلامة وحماية البيئة البحرية .
- 6-تتخذ الدول الأطراف التدابير المناسبة طبقا لقوانينها الوطنية للتأكد من انصياع الملاك المسجلين بها للأحكام سالفه الذكر .

مسؤولية المالك

*المالك المسجل مسئول عن نفقات تحديد موقع الحطام والعلامات وإزالته – إلا إذا اثبت أن الحادث البحري الذي نشأ عنه الحطام ناتج عن:

(أ)-عمل من أعمال الحرب، أو ظاهرة طبيعية استثنائية.

(ب)-فعل أو إهمال بقصد إحداث ضرر من قبل طرف ثالث.

(ج)-إهمال أو خطأ جهة حكومية أو هيئة مسؤولة عن صيانة المناثر أو المساعدات الملاحية الأخرى .

*لا يوجد في هذه الاتفاقية ما يؤثر على حق المالك المسجل من تحديد مسؤوليته وفقا لأي نظام وطني أو دولي منطبق – مثال اتفاقية تحديد المسؤولية في المطالبات البحرية لعام 76 (المعدلة)، أو ما يحول دون استخدام حقه في الرجوع على طرف ثالث .

الإعفاء من المسؤولية

*لا يعد المالك مسؤولا عن النفقات سابق الإشارة إليها إذا تعارض ذلك مع الاتفاقيات الدولية الآتية :

(أ)-الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت لعام 69(المعدلة)

(ب)- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الضارة والسامة بحرا لعام 96.

(ج)-الاتفاقية الدولية بشأن مسؤولية الطرف الثالث في مجال الطاقة النووية لعام 60 (المعدلة) أو اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الضرر لعام 63 (المعدلة)، أو أي قانون وطني يحمي أو يحظر الحد من المسؤولية عن الضرر النووي.

(د)- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بزيت الوقود لعام 2001 (المعدلة).

* وهذا ويشترط لانطباق الحكم المتقدم أن تكون الاتفاقية ذات الصلة سارية المفعول ونافذة.

التأمين الإجباري أو الضمان المالي الآخر

*المالك المسجل لسفينة تبلغ حمولتها الكلية 300طن فأكثر، وترفع علم دولة طرف مطالب بإجراء تأمين أو تقديم ضمان مالي بنكي،أو ما يماثله لتغطية مسؤوليته طبقا لهذه الاتفاقية بمبلغ مساو لحدود المسؤولية بمقتضى نظام وطني أو دولي منطبق،وبما لا يتعدى

في جميع الأحوال المبلغ الذي تحدده المادة (b)(1)6 من اتفاقية تحديد المسؤولية في المطالبات البحرية لعام 76 (المعدلة).

تصدر السلطة المنية في الدولة الطرف لكل سفينة تصل حمولتها الكلية 300 طن فأكثر شهادة تثبت إجراء التأمين أو الضمان المالي الذي تتطلبه الاتفاقية في الشكل الوارد بالنموذج المرفق بالاتفاقية، على أن تتضمن بوجه خاص ما يلي :

- اسم السفينة، رقمها أو حروفها المميزة، ميناء التسجيل.
- الحمولة الكلية للسفينة .
- اسم المالك المسجل، ومقر عمله الرئيسي.
- رقم IMO للتعريف بالسفينة .
- نوع الضمان ومدته.
- اسم المؤمن أو الضامن، ومقر عمله الرئيسي، ومكان إجراء التأمين.
- مدة الضمان أو صلاحية شهادة التأمين.

*يجوز لدولة الطرف في الاتفاقية أن تفوض مؤسسة أو هيئة معترف بها في إصدار الشهادة المشار إليها، وفي جميع الأحوال تضمن الدولة هذه الشهادة.

وفي هذه الحالة تخطر الدولة السكرتير العام بالمسؤوليات والشروط المحددة للسلطة التي تم تفويضها، وسحب التفويض منها وتاريخه، ولا يرتب التفويض أثره إلا بعد ثلاثة أشهر من تاريخ إخطار السكرتير العام.

*تصدر الشهادة باللغة الرسمية للدولة، مع ترجمة لها بإحدى اللغات الانجليزية أو الفرنسية أو الاسبانية-إن لم تكن هي اللغة الرسمية للدولة.

*تحمل الشهادة على متن السفينة، وتودع نسخة منها لدى السلطات التي تحفظ سجلا لتسجيل السفينة، أو لدى السلطات التي أصدرت الشهادة إذا لم تكن الدولة التي سجلت بها السفينة طرفا في الاتفاقية.

*تتأكد كل دولة طرف من نفاذ التأمين أو الضمان المالي الأخر وفقا لقوانينها، وذلك عند دخول أو مغادرة السفن التي تصل حمولتها الكلية إلى 300طن فأكثر موانئها أو شواطئها في بحرها الإقليمي.

*ويجوز للدولة الطرف في الاتفاقية إخطار السكرتير العام عن السفن الغير المطالبة بحمل هذه الشهادة عند دخول أو مغادرة موانئها أو مياهاها الإقليمية باعتبار سبق إخطاره من جانب الدولة التي أصدرت الشهادة إلكترونيا بالاحتفاظ بها في سجلاتها، وذلك حتى تكون جميع الدول الأطراف على بينة من وجود الشهادة، وتمكنها من التخلص من التزامها سالف الذكر.

*يجوز توجيه مطالبة التعويض مباشرة إل المؤمن أو الضامن، وفي هذه الحالة يحق لأي منهما استخدام كافة الدفوع المقررة للمالك المسجل، بما فيها حق تحديد المسؤولية وفقا لأي نظام وطني أو دولي منطبق.

تقديم الدعاوى

تتقدم دعوى التعويض بمضي ثلاث سنوات من تاريخ تحديد الخطر طبقا لهذه الاتفاقية أو مضي ست سنوات من تاريخ وقوع الحادث البحري الذي نجم عنه الحطام، وإذا كان الحادث البحري يتألف من حوادث متتابعة فإن فترة الست سنوات تبدأ من تاريخ أول حادث.

تعديل أحكام الاتفاقية

يتم مراجعة أو تعديل هذه الاتفاقية عن طريق مؤتمر تعقده المنظمة و بناء على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول الأطراف

حل المنازعات

أي نزاع ينشأ بين دولتين أو أكثر حول تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية فإنهم يسعون إلى حله عن طريق المفاوضات، الاستعلام، التوفيق، التصالح، التحكيم، القضاء، اللجوء الو الوكالات الإقليمية، أو بالوسائل السلمية الأخرى.

في حالة تعذر الوصول إلى حل النزاع خلال فترة معقولة لا تتعدى 12 عشرة شهرا من إخطار الدولة الطرف للدولة الأخرى بنشوء نزاع بينهما تسري أحكام القسم الثاني من الجزء الخامس عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 .

وإذا لم تكن الدولة طرف في اتفاقية قانون البحار تختار بإعلان منها إحدى الطرق التي نصت عليها الفقرة الأولى من المادة 287 من هذه الاتفاقية.

العلاقة مع الاتفاقيات الأخرى و الاتفاقيات الدولية

لا تخل هذه الاتفاقية بحقوق أو التزامات أي دولة ترتبها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أو العرف البحري الدولي.

الأحكام الختامية

يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية بمقر المنظمة اعتبارا من 19 نوفمبر 2008 ، ويظل مفتوحا بعد ذلك للانضمام.

وتعبر الدولة عن التزامها بالاتفاقية عن طريق :

1. التوقيع بدون تحفظ من خلال التصديق أو القبول أو الموافقة
2. التوقيع الخاضع للتصديق، القبول أو الموافقة الذي يليه التصديق، القبول أو الموافقة
3. الانضمام.

التصديق، القبول أو الموافقة أو الانضمام يرتب أثره بإيداع الوثيقة الخاص به لدى السكرتير العام

وتدخل الاتفاقية حيز التنفيذ بعد مضي اثني عشر شهرا على توقيع عشرة دول بدون تحفظ، أو إيداع وثائق التصديق، القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى السكرتير العام

وتسري بالنسبة للدولة بعد مضي ثلاثة أشهر من تاريخ إيداع وثيقة التصديق، القبول أو الموافقة أو الانضمام ولكن ليس قبل دخول الاتفاقية حيز التنفيذ.

هذا ويجوز لدولة طرف في الاتفاقية الانسحاب منها في أي وقت بعد مرور سنة من تاريخ دخولها حيز التنفيذ بالنسبة لهذه الدولة ويرتب الانسحاب أثره بعد مرور سنة من إيداع الصك الخاص به أو الفترة المحدد به أن ذكرت وكانت أطول.

الإيداع

تودع الاتفاقية لدى السكرتير العام و الذي يخطر الدول التي وقعت أو انضمت للاتفاقية بالآتي:

1. أي توقيع جديد أو إيداع لوثيقة التصديق، القبول أو الموافقة أو الانضمام .
2. تاريخ دخول الاتفاقية حيز التنفيذ
3. إيداع وثيقة انسحاب و تاريخه و التاريخ الذي يرتب في أثره
4. إعلانات أو إخطارات أخرى يتسلمها تبعاً لهذه الاتفاقية

بمجرد دخول الاتفاقية حيز النفاذ:

- يرسل السكرتير العام نسخة مصدق عليها من هذه الاتفاقية إلى الدول التي وقعت أو انضمت إليها
- كما يرسل نسخة مصدق عليها إلى السكرتير العام للأمم المتحدة لتسجيلها و نشرها طبقاً للمادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة

خاتمة:

ومن خلال دراستنا هاته ، والتي تم من خلالها شرح وتحليل عام للنظام القانوني للحطام البحري ، سواء في التشريع الجزائري ، أو مقارنته ببعض تشريعات الدول الأخرى خاصة الفرنسي منها ، بالإضافة إلى استقراء وتحليل نصوص اتفاقية إزالة الحطام البحري لسنة 2007 .

فمن خلال النصوص القانونية، التي سبق تحليلها وشرحها في القانون البحري الجزائري ، يظهر جليا أن المشرع الجزائري وضع نظام قانوني خاص بالحطام البحري ، انطلاقا من حفاظه على حق ملكية مالك الحطام ، ووصولاً إلى بيع هذا الحطام، مروراً بتحديد التزامات جميع الأطراف التي لها دور سواء في اكتشاف الحطام أو في إنقاذه أو في تسييره .

فالسفينة أو المنشأة البحرية التي تفقد مميزاتها ، وخاصياتها ، 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 التزامات على عاتق المالك ، تسمح له بالتمسك والحفاظ على ملكيته ، يمكن أن تؤدي إلى فقدان هاته الملكية إذا ما تم الإخلال بهاته الالتزامات .

أما الأطراف الأخرى التي تظهر بمناسبة اكتشاف أو إنقاذ الحطام ، فقد رتب المشرع كذلك لهم حقوق ، وجعل على عاتقهم التزامات ، فمكتشف الحطام ، جعل له الحق في الحصول على مكافئة مالية شريطة قيامه بالتصريح عن الاكتشاف في مدة محددة لدى المصالح المختصة ، بعد العمل على الحفاظ على الحطام المكتشف ووضعه في مكان آمن ، بالرغم من أن المشرع الجزائري لم يجعل أية عقوبة على مكتشف الحطام الذي لم يقدم تصريحا بذلك بخلاف نظيره الفرنسي ، فالجزء الوحيد هو عدم إمكانية مطالبته بالمكافئة .

أما المتدخل الأكبر في عملية إنقاذ الحطام فهو الإدارة البحرية التي منح لها
المشرع صلاحيات واسعة، خاصة إذا ما كان الحطام يشكل خطرا على حركة السفن أو
على الملاحة البحرية بصفة عامة..

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 تبعا للمنطقة التي تم اكتشاف الحطام فيها. وظل الحال كما هو حتى ظهور
اتفاقية دولية جديدة، جاءت بنظام قانوني دولي موحد يعالج عمليات إزالة الحطام البحري
في المنطقة الاقتصادية.

وفي كل الحالات ، فان المشرع الجزائري ، رتب التزامات على عاتق
المتدخلين في عملية اكتشاف وإنقاذ الحطام البحري ، انطلاقا من مالك الحطام ، المكتشف
أو المنقذ ، والإدارة البحرية ، تدور في مجملها حول اتخاذ الإجراءات اللازمة
والضرورية من اجل حماية الحطام البحري ، من النهب والسرقة والقرصنة ، قبل مباشرة
إجراءات إنقاذه.

ولقد جاءت هاته الاتفاقية بعد عدة محاولات سابقة ، لم تأت بنتيجة إلى أن عملت
اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية ، على إيجاد معاهدة دولية بشأن إزالة الحطام
البحري ، وذلك بوضع قواعد موحدة بشأن عمليات إزالة الحطام البحري في المياه الدولية
، مع مراعاة توافق هاته المعاهدة مع سلطات الدولة الساحلية طبقا لما نصت عليه اتفاقية
قانون البحار لسنة 1982

وقد وضعت اتفاقية نيروبي الإطار القانوني، لحل مشكلة إزالة الحطام البحري في
المنطقة الاقتصادية الخالصة، وقامت بتحديد حقوق وواجبات الدول الأطراف، في إزالة
الحطام البحري الذي يشكل خطرا على الملاحة البحرية في هذه المنطقة ، ويسمح تطبيق
المعاهدة للدول الأطراف ، باتخاذ الإجراءات اللازمة من اجل التدخل لإنقاذ الحطام ،
والذي يشكل خطرا على الملاحة أو على البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة .

ويظهر من خلال دراستنا لهذا الموضوع أن المشرع الجزائري وبالرغم من تبنيه لنظام قانوني خاص بالحطام البحري ، شأنه في ذلك شأن المشرع الفرنسي ، إلا انه يمكن القول أن هناك نقص في معالجة بعض النقاط بخصوص هذا الموضوع ، فلم يحدد بدقة ، دور الإدارة البحرية وآليات تدخلها لإزالة حطام معين ، بخلاف المشرع الفرنسي الذي أوجد نوع خاص من الشرطة وهو شرطة الحطام ، وكذلك ، تحديد الجزاءات العقابية المترتبة على عائق أي طرف من الأطراف ، خاصة مكتشف الحطام في حالة عدم التصريح بذلك أمام السلطات المختصة .

وكذلك هناك مشاكل أخرى ، خاصة في كيفية بيع الحطام البحري ، والتي لم يعالجها المشرع الجزائري بصفة دقيقة ، واكتفى بالإحالة على التنظيم في كيفية بيع الحطام البحري، إلا انه لا يوجد أي نص تنظيمي ، يحدد كيفية بيع الحطام ، وبالتالي تطبق عليه القواعد العامة ، إلا أنها غير كافية نظرا للخصوصية التي يتمتع الحطام البحري ، استنادا إلى خصوصية القانون البحري ، فيجب على المشرع التدخل لسن مواد جديدة لمعالجة موضوع بيع الحطام ، بالإضافة إلى ما ذكرناه سابقا .

01	مقدمة.....
05	الفصل الأول: ماهية الحطام البحري.....
05	المبحث الأول: مفهوم الحطام البحري.....
06	المطلب الأول: تعريف الحطام.....
06	الفرع الأول: تعريف الحطام البحري وشروطه.....
06	أولا : تعريف الحطام البحري.....
08	01 -تعريف الحطام البحري في القانون الجزائري
09	02 تعريف الحطام البحري في القانون المقارن.....
09	(أ) - في القانون الفرنسي.....
11	(ب) - : في القانون الانجليزي.....
12	(ج) - : التعريف الوارد في اتفاقية نيروبي 2007.....
13	ثانيا :شروط الحطام البحري
14	01-طبيعة المال.....
15	02-مكان الاكتشاف
15	الفرع الثاني: حطام السفن
16	أولا :-تعريف حطام السفن.....

- 16.....ثانياً:-شروط حطام السفينة
- 16.....01-أن يكون الحطام عبارة عن سفينة قبل غرقها أو جنوحها
- 17.....02-ترك السفينة من طرف طاقمها
- 20.....03-عدم قابلية السفينة للملاحة اوعدم قدرتها على ذلك
- 22.....المطلب الثاني:أسباب تشكل الحطام البحري ومقارنته بأنواع أخرى من الحطام
- 22.....الفرع الأول: أسباب تشكل الحطام
- 23.....أولاً: أخطاء المجهز
- 23.....ثانياً :أخطاء الربان والطاقم
- 24.....ثالثاً : أخطاء المرشد
- 25.....الفرع الثاني : مقارنة الحطام البحري بأنواع أخرى من الحطام
- 25.....أولاً :-الحطام البحري والحطام البري
- 26.....ثانياً :الحطام البحري والحطام النهري
- 27.....المبحث الثاني : تعداد أنواع الحطام
- 28.....المطلب الأول:-حطام السفن
- 28.....الفرع الأول :السفن أو الأجهزة والمنشآت العائمة
- 29.....الفرع الثاني :-القوارب
- 29.....الفرع الثالث :أشياء مختلفة تابعة للسفينة

- المطلب الثاني: حالات خاصة من الحطام.....30
- الفرع الأول :-حطام ذو فائدة تاريخية، أثرية، أو فنية، أو علمية.....30
- الفرع الثاني :ممتلكات الدولة 31
- المطلب الثالث :أنواع أخرى من الحطام 32
- الفرع الأول :الحالات المستبعدة أو المستثناة..... 31
- أولا :-الجثث 32
- ثانيا -كوابل الهاتف والأنابيب..... 33
- ثالثا:- الحطام النهري..... 33
- رابعا:-البضائع والأشياء التي تم التخلي عنها طواعية..... 34
- الفرع الثاني :أنواع أخرى من الحطام تشكل خطرا على الملاحة..... 34
- أولا: الحطام البحري الذي يشكل خطرا على الملاحة..... 35
- ثانيا : الخطر الذي يشكله الحطام 36
- 01-الخطر الذي يشكله الحطام على الملاحة البحرية 36
- 02-الخطر الذي يشكله الحطام على البيئة البحرية 37
- الفصل الثاني :النظام القانوني للحطام البحري**..... 38
- المبحث الأول :النظام القانوني للحطام البحري في القانون الجزائري 38
- المطلب الأول : مجال تطبيق القانون الوطني على الحطام البحري..... 38

الفرع الأول : موقع اكتشاف الحطام.....40

اولا:مجال تطبيق القانون الوطني على الحطام البحري40

ثانيا : مناطق البحر المختلفة41

01-المياه الداخلية41

02-البحر الإقليمي.....42

03-المنطقة المتاخمة.....42

04-المنطقة الاقتصادية الخالصة.....43

05-منطقة أعالي البحار44

الفرع الثاني : اثر موقع اكتشاف الحطام على تحديد القانون الواجب

التطبيق.....45

اولا:مجال تطبيق القانون الوطني45

ثانيا : مجال تطبيق اتفاقية نيروبي لسنة 2007.....46

المطلب الثاني:قواعد تنظيم الحطام البحري في القانون الجزائري47

الفرع الأول :التزامات وحقوق المنقذ.....47

اولا:التزامات المنقذ.....47

01-الالتزام بحفظ الحطام48

02- تقديم التصريح.....49

ب)حقوق المنقذ.....51

51	01-حق المنقذ في المكافئة
52	(أ)-دفع المكافئة وتحديد المسؤولية
52	-في التشريع الجزائري
53	-في المعاهدات الدولية
55	(ب)مكافأة الإنقاذ وحق الامتياز
56	(ج)-التقادم
56	الفرع الثاني : حقوق والتزامات المالك
56	اولا:حقوق مالك الحطام
56	01-:حماية حق الملكية
57	(أ)-الإجراءات التحفظية
57	(ب)-مطالبة المالك بحقوقه
57	02-إسقاط حقوق المالك
58	ثانيا : التزامات المالك
59	01 -الالتزام بدفع المكافئة، والمصاريف المختلفة.....
59	02-مسؤولية مالك الحطام.....
60	الفرع الثالث :دور الإدارة البحرية
61	أولا: الحماية ضد الخطر الذي يمكن أن يشكله الحطام
62	ثانيا : سلطات الإدارة البحرية

63	01- الإجراءات الإدارية
63	(أ)- تحرير محضر معاينة واثبات للحطام
63	(ب)- القيد في سجل الحطام
64	(ج)- الالتزام بالإشهار
64	(د)- الالتزام بتبليغ
65	(هـ)- ميعاد رفع الحطام البحري
65	(و)- الأمر بإسقاط حقوق مالك الحطام
66	(ي)- تحرير محضر البيع
	المبحث الثاني : مساهمة اتفاقية نيروبي لسنة 2007 في منح سلطات للدولة الساحلية في
67	إزالة الحطام البحري
	المطلب الأول: مساهمة اتفاقية نيروبي لسنة 2007، تنحصر في المنطقة الاقتصادية
67	الخالصة.....
69	الفرع أول:لمحة تاريخية عن ظروف اتفاقية نيروبي لسنة 2007.....
70	الفرع ثاني:أهم ماجات به معاهدة نيروبي 2007.....
71	المطلب الثاني : نطاق تطبيق اتفاقية نيروبي لسنة 2007.....
71	الفرع الاول-النطاق الجغرافي.....
72	الفرع الثاني-النطاق المادي
72	01-السفن البحرية بالمعنى الواسع.....
73	02- تعريف الحطام البحري الوارد في اتفاقية نيروبي لسنة 2007.....

74	03-الحطام يجب أن يشكل خطرا على الملاحة.....
75	الفرع 03-الإجراءات المتبعة لإزالة الحطام البحري
76	01-تقديم التصريح.....
78	02-تحديد موقع الحطام.....
78	03- وضع علامات على الحطام
79	04-إنقاذ الحطام.....
81	04-01-نفقات تحديد موقع الحطام والعلامات وإزالته
82	04-02-النفقات الملقاة على عاتق المالك المسجل
82	04-03-حالة الإعفاء ، من المسؤولية
83	الفرع الرابع -إجبارية شهادة التامين أو الضمان المالي الآخر.....
85	الفرع الخامس-تقديم الدعاوى.....
86	خاتمة.....
89	الملحق.....
117	قائمة المراجع.....
130	الفهرس.....

ملخص البحث

يعتبر موضوع الحطام البحري من المواضيع التي تكلم عنها المشرع الجزائري في القانون البحري الجزائري وقد نظمه في 23 مادة من الأمر رقم 80/76 المعدل بقانون رقم 05/98 ، إلا أن هذا الموضوع ، لم يأخذ نصيبه من الدراسة ، فقد ارتأينا معالجة هذا الموضوع انطلاقا من دراسة النظام القانوني له في التشريع الجزائري ، مع إدراج مقارنة في بعض النقاط مع التشريع الفرنسي ، ثم قمنا بدراسة تحليلية لمواد القانون البحري الجزائري المنظمة للحطام البحري ، وكذلك قمنا بدراسة لاتفاقية نيروبي لسنة 2007 والمتعلقة بإزالة الحطام البحري ، وقد جاءت اتفاقية نيروبي بعد فترات عمل متعاقبة، وبعد أن ألحت الضرورة، على إيجاد إطار قانوني لتدخل الدولة الساحلية على إنقاذ حطام بحري، موجود في المنطقة الاقتصادية الخالصة .

الكلمات المفتاحية :

الحطام؛ الحطام البحري؛ الإنقاذ؛ الإسعاف؛ مكافأة؛ المالك المسجل؛ الدولة الساحلية؛ الحادث البحري؛ السفينة الغارقة؛ الإدارة البحرية؛ اتفاقية نيروبي؛ الهلاك الكلي؛ الهلاك الجزئي؛ الخطر؛ البيئة.