

المعالجة القانونية لحطام السفن وفق اتفاقية نيروبي والقوانين الوطنية (الجزائري والفرنسي)

Legal treatment of wrecks in accordance with the Nairobi Convention and national laws (Algerian and French)

فاطيمة سماعين

Fatima SMAINE

أستاذة محاضرة "ب"، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة حسيبة بن بوعلي الشلف

Lecturer Class B, Faculty of law and political science, Hassiba Ben Bouali university, Chlef

f.smaine@univ-chlef.dz

smaine.fatime@gmail.com

تاريخ النشر: 2020/12/27

تاريخ القبول: 2020/11/03

تاريخ إرسال المقال: 2020/09/28

ملخص:

يعرف البحر حركة كثيفة للسفن من خلال ممارستها للملاحة البحرية في مختلف مناطقها البحرية، كما قد تتعرض هذه السفن لحوادث بحرية كاصطدام البحري أو جنوحها و غيرها من الأخطار التي تفقد السفينة قدرتها على ممارسة المهمة التي وجدت من أجلها و هي "الملاحة البحرية"، فتصبح السفن مهجورة غير قادرة على التنقل من مكان إلى آخر فتصبح ما يسمى "بالحطام". أمام ذلك قامت المنظمة البحرية الدولية بوضع اتفاقية دولية تعالج و تنظم حطام السفن الموجودة في المنطقة الاقتصادية الخالصة و ذلك من خلال الإجراءات القانونية الواجب اتباعها لتسيير هذا الحطام.

لدى سوف نتعرف على القواعد التي جاءت بها اتفاقية نيروبي 2007 من أجل تسيير حطام السفن الموجودة في المنطقة مقارنة بالتشريع الوطني و المقارن (التشريع البحري الجزائري و الفرنسي) و ذلك من خلال معرفة مفهوم حطام السفن و الإجراءات المتبعة من يوم اكتشافه إلى حين سحبه من المجال البحري. علما أن الجزائر لم تصادق على الاتفاقية على عكس فرنسا و بهذا تكون هذه الاتفاقية قد وجدت إجراءات لإزالة حطام السفن بالمنطقة الاقتصادية الخالصة.

كلمات مفتاحية:

حطام السفن، التزامات اكتشاف الحطام، إجراءات إزالة حطام السفن، أنواع حطام السفن، منقذ الحطام.

Abstract:

The sea defines a dense movement of ships through its practice of maritime navigation, and these ships may experience maritime accidents such as collision or maritime delinquency and other dangers that the ship loses its ability to perform the mission for which it was found, which is "sea navigation", so that the ships are abandoned and unable to move. From one place to another becomes what is called "debris."

In view of this, the International Maritime Organization has established an international agreement to deal with and regulate wrecks located in the exclusive economic zone and through the legal procedures to be followed to manage this wreck.

When we know the rules of the Nairobi agreement of 2007 for the management of wrecks in the region in relation to national and comparative legislation (Algerian and French maritime legislation) and that by knowing the concept of wreck and the procedures followed since the day of its discovery until its withdrawal from the Marine land. Note that Algeria has not ratified the agreement unlike France, and therefore this agreement has found measures to remove the wrecks in the economic zone.

Keywords:

Ship wreck ,Debris discovery obligations; Wreck removal procedures; Types of wrecks; Savior from debris.

مقدمة:

يعرف البحر حركة كثيفة للسفن نظرا لزيادة عددها المستمر و ذلك راجع لأهمية هذه الوسيلة في الحياة الاقتصادية بصفة عامة، إلا أن هذه المنشأة البحرية لها فترة صلاحية لممارسة الملاحة البحرية إلى جانب الأخطار التي تخرجها جبرا من البحر.

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

لكون عدد حطام السفن في ازدياد مستمر دفع بالمنظمة البحرية إلى وضع قواعد قانونية جديدة لمعالجة هذه الظاهرة التي أصبحت تعج بها البحار و المحيطات في مجال المنطقة الاقتصادية الخالصة و ذلك من خلال الاتفاقيات الدولية نيروبي الخاصة بإزالة الحطام مقارنة مع التشريع الوطني و المقارن و تبنيها من قبل التشريعات الوطنية.

لدى سوف نناقش الموضوع من خلال اتفاقية نيروبي لإزالة حطام السفن و القانون البحري الجزائري و الفرنسي لمعرفة القواعد الإجرائية الواجب اتباعها لإزالة حطام السفن من المنطقة الاقتصادية الخالصة.

ما هي الإجراءات التي وضعتها اتفاقية نيروبي لمواجهة حطام السفن في المنطقة الاقتصادية الخالصة مقارنة بالتشريعات الوطنية (الجزائر و فرنسا)؟.

I. مفهوم حطام السفن

قبل البدئ في تعريف حطام السفينة سوف نعرف الحطام البحري فهو كل شئ يعثر عليه على شواطئ الدولة أو مياها الداخلية أو الإقليمية من بقايا السفن و حمولتها ، كما حضى هذا النوع من الحطام بحماية قانونية منذ القدم من أجل حقوق الملكية و كان ذلك سنة 1928 عندما قرر مجمع القانون الدولي في ستوكهولم أن السلطات المحلية في الدولة

يجب عليها أن تساعد السفن الأجنبية الغارقة في شواطئها و أن تحترم الملكية الخاصة و عليها أن تحظر القنصل الذي تتبعه السفينة (الحطام) و تمد له العون، كما وضعت قواعد خاصة بالحطام من أجل حماية حقوق الملكية¹. سوف نتطرق إلى حطام السفينة الموجود في منطقتي بحرية معينة و هي المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للاتفاقية الدولية نيروبي إلى جانب حطام السفن في التشريع البحري الجزائري و الفرنسي و و ذلك بدءا بتعريف حطام السفن و شروطه(1) مع ذكر أنواع حطام السفن(2).

1-تعريف حطام السفن :

قبل تعريف حطام السفينة لابد من الرجوع إلى تعريف السفينة و المعايير واجب توافرها لاعتبارها كذلك , عرفتها المادة 13 قانون بحري جزائري بقولها: " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون، كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها سفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة" و بهذا تكون المادة قد تطرقت إلى المعايير التي من خلالها يتم اعتبار الآلية البحرية العائمة "سفينة". (أمر رقم 67-80 متمم لقانون 5-98 و قانون 10)²

أي بمفهوم المخالفة إذا انتفت هذه المعايير سقط عنها وصف السفينة و معيار القدرة على الملاحة البحرية يعتبر معيار جوهري في السفينة و بفقدها إياه تفقد صفة السفينة لكونها أصبحت غير قادرة على مواجهة مخاطر البحر فتصبح "حطاما" مما يؤدي إلى تركها من قبل طاقمها بصفة نهائية.

أما اتفاقية نيروبي 2007³ عرفت السفينة على أنها كل عمارة بحرية مهما كان نوعها و تشمل الحوامات، معدات غاطسة، معدات عائمة، منصات عائمة⁴، و بهذا تكون الاتفاقية قد وسعت من مفهوم السفينة و أعطت هذا الوصف القانوني لكل آلية موجودة في البحر على عكس المشرع الجزائري الذي ركز على معيار الملاحة للآلية العائمة حتى تعتبر سفينة، فمفهوم السفينة عنده ضيق مقارنة مع اتفاقية نيروبي.

أما الفقيه الفرنسي EMMANUELLE DUPONATVICE في تعريفه لحطام السفينة فيقول : "تصبح السفينة حطاما بحريا ، عندما تتم مغادرتها أو هجرها من طرف طاقمها، في حالة عدم القابلية أو القدرة على الملاحة أو إذا تم تركها طواعية من طرف مالكها، مع نية التخلي عنها، لأول شخص يصادفها"⁵.

1-1 الحطام وفق اتفاقية نيروبي 2007:

نص اتفاقية نيروبي لم يأتي عاما، و إنما يطبق على المنطقة الاقتصادية الخالصة سواء تم تحديدها من قبل الدولة أو لا بشرط أن لا تتعدى المنطقة 200 ميل بحري، أما الحطام الموجود في المياه الإقليمية للدولة الساحلية تخضع للقواعد الدولية الموجود فيها الحطام، أما الموجود في أعالي البحار فيخضع للسلطة التقديرية للقاضي⁶.

كما عرفت اتفاقية نيروبي الحطام في فقرتها الرابعة من المادة الأولى على أن الحطام بعد حادث بحري يعني:

-سفينة جانحة أو غارقة

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

-السفينة التي على وشك أو انتظار غرقها أو جنوحها، إذا لم تتخذ المقاييس الفعالة لمساعدتها أو آلة ممتلكات في حالة خطر⁷.

يلاحظ أن الاتفاقية عممت وصف الحطام على كل آلية في البحر فقدت السيطرة و أدى ذلك إلى جنوحها أو غرقها إلى جانب الأشياء الموجودة على متنها و هنا السفينة بمفهومها الواسع الذي سبق ذكره، إلى جانب ربطها لحطام السفينة بوجود حادث بحري.

1-2 الحطام وفق التشريع الجزائري:

نص المشرع في المادة 358 ق ب ج على متى تصبح السفينة حطاما بقوله : "تعد حطاما بموجب هذا القانون:

(أ) السفن أو الأجهزة أو المنشآت العائمة التي لم تعد حراستها أو مراقبتها جارية و كذا حمولتها و مؤونتها،

(ب) الآلات و عتاد أو آلات الرسو و السلاسل، و عتاد الصيد البحري المهملة و شظايا السفن و الطائرات،

(ت) الأشياء التي رमित في البحر أو سقطت فيه لاسيما تلك ذات الطابع الثقافي أو التاريخي التي فقدها المالك أو

تخلى عنها و التي كانت إما جانحة في شاطئ البحر، أو عشر 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

البحار و أعيدت إلى المياه الإقليمية أو إلى الشاطئ".

يلاحظ من استقراء المادة المذكورة أعلاه أن المشرع الجزائري في تحديده لحطام السفن أدرج السفينة و بقاياها و أدرج

أيضا توابع السفينة إلى جانب بقايا الطائرات الموجودة في البحر، على غرار تعريفه للسفينة الذي كان محصورا في آلية

عائمة تقوم بالملاحة البحرية.

كما تناول الحطام في القسم الرابع من الباب الأول تحت عنوان "إنقاذ حطام السفن" لكن بالرجوع إلى هذه المواد

نجدها تتحدث عن الحطام البحري بمختلف أنواعه بما فيه حطام السفن.

كما يلاحظ أيضا أن المادة 358 ق ب ج هي نفس ما سار عليه المشرع الفرنسي عندما حدد الحطام البحري

بصفة عامة و أدرج فيه ما يسمى بحطام السفن (مرسوم 78-847، المادة 1)⁸.

1-3 الشروط الواجب توافرها في حطام السفن:

لمعرفة شروط اعتبار السفينة حطام لا بد من توافر الشروط التالية:

(أ) أن يكون الحطام عبارة عن سفينة :

تعرض لهذا الشرط المشرع الجزائري في المادة 358 ق.ب.ج بنصه "تعد حطاما بموجب هذا القانون

....السفن.... التي لم تعد حراستها أو مراقبتها جارية". و يقصد بها السفينة التي سبق الإشارة إليها في المادة 13

ق.ب.ج و التي حددت المعايير الواجب توافرها لاعتبار الآلية عائمة سفينة.

ذلك قبل فقد هذه الآلية العائمة وصف السفينة في حالة تعرضها لحادث بحري المتمثل في الاصطدام، الجنوح أو أي

حادث ملاحى آخر وفق لتعريف الحادث البحري الذي جاءت به اتفاقية نيروبي الذي يجعلها تفقد صفة السفينة و مهما

كان نوعها (سفينة لنقل الحاويات أو البضائع, أو المسافرين)، لكون نص المادة 13 ق.ب.ج جاء عاما يطبق على كل أنواع السفن.

كما ورد هذا الشرط في القانون الفرنسي في تعريفه للحطام البحري الذي يتضمن خمسة أنواع من الحطام بما فيه حطام السفينة (مرسوم 78-847، المادة 1 فقرة 1)⁹.

ب) عدم قابلية السفينة للملاحة البحرية :

يقصد بشرط عدم قابلية السفينة أو عدم قدرتها على الملاحة البحرية معيار من معايير اعتبار الآلية العائمة سفينة، وإذا انتفت عنها هذه الصفة فقدت هذه الأخيرة هذا المعيار و بالتالي تدخل في إطار "الحطام" و هذا بالرجوع إلى تعريف السفينة وفق لما سبق ذكره و التي جاء فيها "تعتبر سفينة ... كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية ...".

أما المشرع الفرنسي تعرض إلى الحطام البحري بما فيه حطام السفينة و هو ناتج أساسا على عدم القابلية للعوام أو طفو، للشيء العائم و ذلك في الفصل الثاني من الباب الرابع، تحت عنوان "السفن المهجورة و الحطام". كما جاء في التشريع الفرنسي أيضا المتضمن نظام الحطام البحري و الذي نص في مادته الأولى على أنه تعتبر السفينة الغير قابلة للطفو حطاما و نفس ما تبناه المشرع الجزائري.

فالاعتماد على معيار عدم القابلية للملاحة يكون ملازم لوقت اكتشاف الحطام ، معنى أن السفينة لا يمكنها استعادة قدرتها على الملاحة حين اكتشافها.

حيث جاء على لسان الفقيه RIPERT "السفينة التي وجدت في عرض البحر متروكة من طرف طاقمها و لكن في حالة قدرة على الملاحة بحيث تستطيع مواصلة رحلتها، سواء بوسائلها الذاتية أو عن طريق قطرها لا تشكل حطاما"¹⁰ وهو شرط لم يتطرق إليه المشرع الجزائري في إطار النصوص القانونية التي خصصها للحطام خاصة المادة 358 ق.ب.ج.

ت) غياب الطاقم و انعدام حراسة و مراقبة السفينة:

تطرق المشرع الجزائري لهذا الشرط في المادة 358 ق.ب.ج (ب) "تعد حطاما بموجب هذا القانون، السفن... التي لم تعد حراستها أو مراقبتها جارية..." , و هو نفس ما جاء في القانون الفرنسي الذي يشترط لاعتبار السفينة حطام أن تكون هذه الأخيرة قد هجرت من قبل مالكيها أو طاقمها, و لم تعد حراستها و مراقبتها مضمونة¹¹.

يلاحظ أن كلا القانونين تطرق إلى شرط غياب الطاقم و انعدام الحراسة و المراقبة على السفينة حتى تصبح حطاما و بذلك تكون قد فقدت العنصر البشري من تسييرها و صيانتها و حراستها.

أما اتفاقية نيروبي لم تعتمد على هذا الشرط في اعتبار السفينة حطاما و إنما اكتفت بذكر سبب الذي أدى بالسفينة أن تصبح حطاما و هو "الحادث البحري" أي الحطام يكون نتيجة حادث بحري يخلف سفينة غارقة أو جانحة و من خلال ذلك يتبين أن أية سفينة غارقة أو جانحة لا يتصور بما طاقم أو قادرة على الملاحة و ذلك ما جاء في المادة الأولى الفقرة الرابعة دون أن تتعرض لأي شرط من الشروط السابقة الذكر المادة 4/1.

2-أنواع حطام السفينة :

الأصل أن حطام السفن يقصد به وفق لتعريف السفينة الذي جاء في المادة 13 ق ب ج سابقة الذكر، لكن بالرجوع إلى المادة 358 (أ) (ب) (ج) هناك آليات و الأجهزة و منشأة عائمة أخذت حكم السفينة و يطبق عليها أحكام حطام السفن و هو نفس ما جاء في اتفاقية نيروبي و التشريع الفرنسي.

بالرجوع إلى حطام السفينة و متى تعتبر كذلك إذا فقدت معيار عدم القابلية أو عدم القدرة على ممارستها للملاحة البحرية أي عدم قيامها بالغرض الذي وجدت من أجله.

2-1- السفن أو المنشأة العائمة:

سبق لنا الإشارة متى تصبح السفينة حطاما و ذلك بعد فقدانها لمعيار القابلية أو القدرة على ممارسة الملاحة البحرية و تصبح غير قادرة على القيام بالغرض الذي وجدت من أجله و لا تعتبر حطاما إلا إذا تخلت عنها مالكها أو هذا الأخير و الطاقم معار، و لا يمكن إصلاحها أي إعادتها لحالتها الأصلية.

فنفس حكم حطام السفينة ينطبق على باقي الأجهزة و المنشأة العائمة و ذلك ما نستخلصه من صريح المادة 358 فقرة 1 (أ) ق.ب.ج "تعد حطاما بموجب هذا القانون السفن أو الأجهزة أو المنشآت العائمة التي لم تعد حراستها أو مراقبتها جارية..." و يكون بذلك المشرع الجزائري سار على نفس منهج المشرع الفرنسي بحيث ألحق حكم حطام السفن على حطام المنشأة العائمة (المادة 1 فقرة 1).

أما اتفاقية نيروبي وسعت من مفهوم السفينة في مادتها الأولى سبق الذكر و أدرجت في طياته كل الآليات التي تطفو فوق البحر على سبيل الحصر و عددها أكثر مقارنة مع كلا التشريعين السابقين مع إضافات الآليات الغاطسة، و المنصات العائمة التي تقوم باستغلال و استكشاف و إنتاج الموارد المعدنية في قاع البحر أي تلك المنصات التي تقام في البحار من أجل استغلال الموارد الموجودة في قاع البحر و التي انتهت مدة نشاطها و تم هجرها من قبل طاقمها البشري و تم تركها في البحر.

2-2-توابع السفينة:

أعطى المشرع الجزائري لتوابع السفينة المتمثلة في الآلات و عتاد، آلات الرسو، السلاسل و كذي عتاد الصيد البحري و شظايا السفن و الطائرات نفس حكم حطام السفينة و بالتالي يتم تسييرها بنفس الإجراءات التي تطبق على حطام السفينة و هذا ما سوف نتطرق إليه لاحقا و هذا ما نصت عليه المادة 358 (ب) ق ب ج سابقة الذكر.

بهذا يكون المشرع الجزائري قد سار على نفس المنهج الذي سار عليه المشرع الفرنسي بنصه على أن تطبق أحكام هذا القانون على الأشياء المذكورة في المادة السابقة¹².

أما اتفاقية نيروبي لم تتطرق إلى توابع السفينة بالمفهوم الذي جاءت به التشريعات الوطنية السابقة الذكر و إنما اكتفت بذكر السفينة أو أي شيء موجود على متنها دون تحديد ذلك الأشياء على عكس التعداد الذي ورد في التشريع الجزائري و الفرنسي.

لدى نستخلص أن كل من التشريع الفرنسي و الجزائري إلى جانب اتفاقية نيروبي وسعت من نطاق تطبيق نظام حطام السفن و مدّته و الحقته بأشياء أخرى تعتبر من توابع السفينة و تدخل في إطار مفهوم السفينة.

II. الالتزامات المتعلقة باكتشاف الحطام البحري :

كما أن كل الدول البحرية و كدى المنظمة البحرية الدولية في تعريفها الحطام البحري و تحديد أنواعه بما فيه "حطام السفن"، وضعت إجراءات قانونية متعلقة باكتشاف الحطام البحري بما فيه حطام السفن و الواجب القيام بها عند اكتشاف الحطام و ذلك من خلال سن قوانين وطنية و إبرام اتفاقيات دولية :

1-التصريح :

هو الإبلاغ عن أي حطام بحري تم اكتشافه أو إنقاذه في البحر من قبل أي شخص, و هو إجراء أولي سابق على عملية الإزالة و بهذا يكون قد سار على نفس النهج الذي سار عليه المشرع الفرنسي عندما نص في المادة 2 على أنه على كل شخص اكتشف حطاما ... أن يقوم بتصريح به خلال 48 ساعة من اكتشافه لإدارة الشؤون البحرية أو مثلها¹³ و انفرد المشرع الجزائري في المادة 359 ق ب ج بإضافة بيانات التي يجب أن يتضمنها التصريح من وقت و مكان و ظروف اكتشاف أو إنقاذ الحطام بنصه "يتعين على كل شخص يكون قد اكتشف أو أنقذ حطاما بحريا، أن يقدم تصريحا للسلطة الإدارية البحرية ... يجب أن يحمل هذا التصريح المعطيات الخاصة بوقت و مكان و ظروف اكتشاف أو إنقاذ الحطام"، نص المشرع الجزائري بصريح العبارة على ضرورة التصريح حطام السفن الذي عثر عليه أو تم اكتشافه أو إنقاذه للسلطات البحرية المختصة إقليميا.

أما اتفاقية نيروبي نصت على واجب التصريح بالحطام البحري مهما كان نوعه بما فيه "حطام السفن" دون تحديد آجال لذلك، و هو إجراء خصت به ربانة السفن أو أي مستغل لسفينة لدى دولة طرف في الاتفاقية دون المالك ، لكن الالتزام بتحمل التكاليف المالية لاستعادة حطام السفينة يكون على عاتق مالك الحطام دون أن يؤثر ذلك على مشغلها، و ذلك بايداع تقرير دون تأخر حول الحادث البحري الذي خلف حطام السفينة¹⁴ (المادة 5 فقرة 1)، مع ذكر البيانات الأساسية التي تمكن الدولة الموجود على إقليمها البحري حطام السفينة من معرفة درجة خطورة هذا الأخير و ذلك من خلال ذكر المعلومات الآتية :

-مكان وجود حطام السفينة.

-نوع و حجم هيكل الحطام.

-حالة الحطام و الأضرار اللاحقة به.

-طبيعة و كمية البضاعة خاصة المواد الخطرة.

-كمية و صنف المحروقات الموجودة على متن الحطام¹⁵.

يلاحظ على اتفاقية نيروبي فيما يخص التصريح بوجود حطام سفينة يكون تحديده بدقة وفق للبيانات التي يجب أن يتضمنها التقرير عكس ما جاء به التشريع الجزائري و الفرنسي حتى يتم تحديد مدى خطورة الحطام من عدمه على البيئة و الملاحة البحريين و مدى سرعة إزالته من مكان تواجده أم البحث عن مالكه.

2-تحديد مكان و خطورة الحطام:

لم يتطرق القانون البحري الجزائري إلى ضرورة تحديد خطورة الحطام , بل اكتفى بذكر مكان و ظروف اكتشاف أو الانقاذ لحطام السفينة, لكن اتفاقية نيروبي تعرضت إلى ضرورة تحديد المكان و درجة خطورة الحطام بدقة من خلال البيانات التي نصت عليها لمعرفة مدى خطورته¹⁶ و تتمثل في حجم الحطام، عمق المياه في منطقة تواجده، كثافة و نوع الحركة البحرية في المنطقة، و حجم ارتفاع الحطام على سطح البحر و غيرها من البيانات الهامة لتفادي الكارثة. كما يتم إبلاغ الدول المعنية بمكان وجود الحطام و خطورته من أجل اتخاذ التدابير اللازمة من أجل تفادي إضرار حطام هذه السفينة بالمنشآت العائمة الأخرى أثناء قيامها بالملاحة البحرية.

3-الإشارة البحرية :

بعد تحديد مكان و خطورة حطام السفينة على الملاحة و البيئة البحرية, يلزم على الدولة المعنية باتخاذ الوسائل المادية و ذلك بوضع علامة تشير إلى وجود حطام سفينة في منطقتها البحرية, و ذلك وفق نظام الإشارات المعمول بها على المستوى الدولي في المجال البحري و ذلك بوضع عوامة بها شريط أزرق و أصفر مع إشارة ضوئية في الأعلى على شكل صليب¹⁷.

من خلال هذه الإشارة تتمكن السفن من تفادي الاصطدام بحطام السفن أثناء ملاحتها البحرية و هذا حفاظا على سلامة الملاحة البحرية مع الإشارة إليه في الخرائط البحرية.

تم تبني هذه الإشارة الجديدة سنة 2006 على أثر حادثة السفينة النرويجية TRICOLOR التي غرقت في بحر الشمال في 14 ديسمبر 2002 على إثر حادثة إصطدام من قبل السفينة Kariba فقامت سلطات في البحر الشمال بوضع الإشارات اللازمة حول حطام السفينة tricolor من أجل سلامة الملاحة للإشارة للسفن التي تمر بالمنطقة بوجود حطام إلا أن هذا لم يمنع من اصطدام عدة سفن بحطام tricolor منها سفينة¹⁸ Nicola.

III.الإجراءات المتبعة للتصرف و إزالة حطام السفن:

بعد القيام بالإلتزامات المتعلقة باكتشاف حطام السفن و ذلك من خلال التصريح بوجود الحطام، و تحديد مكانه و خطورته و وضع الإشارة البحرية الدولية التي تشير إلى وجوده، فلا بد من قيام الدولة المعنية بالتصرف فيه أو إزالته من منطقتها البحرية حتى نحافظ على سلامة الملاحة و البيئة البحريين.

لدى بعد اكتشاف الحطام تقع على عاتق كل من الإدارة البحرية و مالك الحطام إلتزامات اتجاه هذا الأخير إلى جانب الحقوق التي تنجم عن هذا الحطام لظروف ما.

1-الواجبات المقررة اتجاه حطام السفن:

بعد اكتشاف حطام السفن يقع على عاتق كل من الإدارة البحرية للدولة المعنية التي اكتشف حطام السفينة بإقليمها البحري، واجبات اتجاه هذا الحطام إلى جانب مالكة.

1-1-واجبات الإدارة البحرية اتجاه حطام السفن:

أوجب التشريع الدولي من خلال الاتفاقيات الدولية نيروبي و التشريعات الوطنية منها الجزائري و الفرنسي مجموعة من الإلتزامات على السلطة الإدارية البحرية احترامها في مواجهة حطام السفن.

1-1-1- القانون البحري الجزائري:

تقوم السلطات الإدارية البحرية للدولة التي تم اكتشاف أو وجود على إقليمها البحري حطام السفينة يوضع هذا الأخير تحت حمايتها و ذلك بإتخاذ كل الإجراءات اللازمة للمحافظة عليه لمصلحة مالكه و هذا ما نصت عليه المادة 360 ق ب ج "يوضع الحطام البحري تحت حماية و رعاية السلطة الإدارية البحرية التي تتخذ جميع الإجراءات اللازمة من أجل ضمان مصلحة مالكه و من قام بإنقاذه" و بهذا تسهر السلطة الإدارية البحرية على وضع حطام السفينة في مكان آمن و تأمينه من كل المخاطر و الأخطار التي يمكنها أن تفسد الحطام.

كما جعل القانون البحري الجزائري الأضرار التي تلحق بحطام السفينة الموجودة تحت السلطة الإدارية البحرية على عاتق مالك الحطام و بهذا تنتفي مسؤولية الإدارة البحرية رغم وجود الحطام تحت سلطاتها الفعلية إلا أن مالكه يتحمل الأضرار التي تلحق به المادة 361 ق ب ج "إن الأضرار المحتملة و الحاصلة للحطام البحري الموضوع تحت رعاية السلطة الإدارية البحرية تكون على عاتق مالكه" و ذلك في حالة ما إذا كان مالك الحطام معلوما أي تم التعرف عليه لكونه يملك السلطة القانونية لهذا الحطام أي له حق ملكية و لهذا تبقى تبعية هلاك الحطام على عاتقه حتى و لو لم يكن تحت تصرفه و سلطته الفعلية.

يمكن للسلطة الإدارية البحرية الإستعانة بأي شخص من أجل المحافظة على حطام السفينة حتى و لو تطلب الأمر إلى نقلها إلى مكان آخر لوضع فيه الحطام مقابل أجرة تدفعها و يكون ذلك على عاتق المالك المادة 362 ق ب ج "يمكن للسلطة الإدارية البحرية أن تستعين بأي شخص ... كذلك تستخدم أية وسيلة للنقل، بالإضافة إلى الأماكن ... و ذلك مقابل أجر".

1-1-2- القانون الفرنسي:

يجب على إدارة الشؤون البحرية أن تقوم بإجراء المحافظة على حطام السفينة بوسائلها الخاصة على نفقة مالكه، كما أن ضياع أو تدهور الحطام لا يعطي لمالكه الحق في المطالبة بالتعويض، بمعنى تقوم الإدارة باستخراج الحطام و وضعه تحت سيطرتها الفعلية إلى حين ظهور مالكه الذي عليه القيام بإجراءات الإزالة و التصرف فيه بالطرق القانونية، فإلى ذلك الحين يبقى تحت يد السلطة البحرية و أية تغيرات تقع عليه فهذه الأخيرة غير ملزمة بتعويض المالك عن حطامه الذي فقده أو تدهورت حالته¹⁹.

1-1-3- اتفاقية نيروبي 2007:

أما اتفاقية نيروبي نصت على مجموعة من الإجراءات السابقة لإزالة حطام السفينة و التي سبق الإشارة إليها، لكون الدولة التي تم الإكتشاف في إقليمها حطام السفينة يجب عليها أن تقوم بإبلاغ الدولة التي تم تسجيل فيها السفينة، و بالتالي من واجب الدولة أن تقوم بوضع العلامة و الإشارة البحرية على الحطام. كما يعتبر هذا الإجراء التزام رئيسي و

جوهري من أجل سلامة الملاحة البحرية مع ضرورة إطلاع الدول البحرية الأخرى التي يكون الطريق إليها في وجود هذا الحطام.

نصت المادة 9 من اتفاقية نيروبي على أن الدولة الموجودة على إقليمها البحري حطام السفينة إعلام الدولة التي سجلت بها السفينة و المالك المسجل و ذلك بعد فحص الحطام مع الدولة التسجيل، فتقوم الدولة الموجود بإقليمها الحطام فتحديد مدة معقولة من خلال يقوم المالك بسحب الحطام لدى يستطيع مالك الحطام إبرام عقد من شركة اسعاف من أجل انتشال الحطام من البحر و تتم العملية تحت رقابتها و ذلك لضمان احترام مقاييس الأمن و حماية المحيط البحري، و في حالة عدم قيام المالك برفع الحطام بعد إعلامه و تحديد المدة لذلك تستطيع الدولة الموجودة على إقليمها الحطام سحبه من مياهها البحرية الخاصة بالمنطقة الإقتصادية الخالصة²⁰.

1-2-1- واجبات مالك حطام السفينة:

بعد اكتشاف الحطام و اتخاذ الإجراءات القانونية من أجل المحافظة على سلامة الملاحة البحرية يتم إبلاغ مالك الحطام ليقوم هذا الأخير بإسترداده أو سحبه أو رفعه من المكان الموجود فيه أو تدميره بعدما يكون قد قدم ما يثبت ملكيته لهذا الحطام و ذلك وفق الإجراءات الآتية:

1-2-1- القانون البحري الجزائري و الفرنسي:

ينص المشرع الجزائري على أنه في حالة الوصول أو التعرف على مالك الحطام السفينة يتم تبليغه من قبل الإدارة البحرية مع منحه مهلة قانونية تقدر بثلاثة أشهر من يوم التبليغ من أجل سحب أو المطالبة بحطام سفينة و هذا في حالة ما إذا كان صاحبه معلوم، أما إذا كان المالك مجهولا فيتم التبليغ عن طريق نشره في المعلقات إلى جانب استعمال الصحف المكتوبة و هذا ما أكدته عليه المادة 363 ق ب ج "يكون الاكتشاف أو الإنقاذ لحطام بحري مجهول مالكة، موضوع إشهار تحت شكل تبليغ يلصق في جميع المناطق البحرية و ينشر في الصحافة و ذلك من طرف السلطة الإدارية البحرية".

أما إذا كان حطام السفينة موجود في منطقة تعرف حركة ملاحية كثيفة و هامة و من شأن هذا الحطام أن يمس بالملاحة البحرية و الصيد البحري هنا يمكن للإدارة البحرية أن تحدد مهلة لرفعه نظرا لما يشكله هذا الحطام من خطر كبير و محقق.

كما يلاحظ أنه بعد تحديد المدة القانونية لرفع الحطام (3 أشهر) و لم يستجيب المالك يتم إنذاره من قبل السلطة المينائية على أن حطام السفينة يعرقل الملاحة البحرية و عليه رفعه في الآجال التي تحددها و عدم الامتثال لهذا الإنذار يؤدي إلى إسقاط حقوق المالك عن الحطام من قبل الوزير المكلف بالبحرية مع الاحتفاظ بمتابعة المخالفين و هذا ما نصت عليه المادة 369 فقرة ق ب ج "يحق للوزير المكلف بالبحرية التجارية إصدار أمر بإسقاط حقوق المالك في الحطام و ذلك بعد إنذاره قانونا من طرف السلطة الإدارية البحرية...".

ذلك ما تبناه النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها عندما نص على إلزامية نزع حطام السفينة أو قطعه من قبل مالكة في الآجال التي تحددها السلطة البحرية بعد إعداره، المادة 61 و 1/62 من المرسوم 01-02 و ذلك وفق

للمهلة التي حددها المشرع في القانون البحري السابقة الذكر، كما نص على إسقاط ملكية المالك لحطامه من خلال ما سماه التجريد من الملكية (ملكية حطام السفينة) في حالة عجز هذا الأخير عن نزع الحطام من البحر كما يتعرض المخالفين إلى المتابعة القضائية من قبل السلطة البحرية لعدم إلتزامهم بتعليماتها²¹.

1-2-2-1- التشريع الفرنسي:

أما المشرع الفرنسي فرق بين الحطام الخطير و الغير خطير و ذلك بإلزام مالك حطام السفينة الخطير باسترداده أو إزالته أو تدميره أو أية عملية من شأنها أن تزيل ميزة الخطر عن هذا الحطام، لكون هذه الأخير ينعكس على الملاحة و الصيد و البيئة البحرية، و يتم إعدار مالك حطام السفينة من قبل السلطة المختصة²² و هي نفس المادة التي تبناها المشرع الجزائري (المادة 368 ق ب ج) في حالة ما إذا كان الحطام يعيق حركة الملاحة البحرية في المياه الإقليمية من بحر إقليمي و منطقة متاخمة و منطقة اقتصادية خالصة فالمالك مجبر بإزالته وفق للمهلة التي تحددها الإدارة البحرية .

كما نص كلا القانونين (الفرنسي و الجزائري) على وجوب السلطة الإدارية البحرية أو إدارة الشؤون البحرية تبليغ مالك الحطام من أجل سحب حطامه أو استرداده أو التصرف فيه و هو إجراء ضروري حتى يعلم المالك أن حطام سفينة موجود لدى السلطة البحرية.

1-2-3-1- اتفاقية نيروبي:

نصت الاتفاقية الدولية نيروبي على أنه يجب على مالك حطام السفينة إزالته و سحبه لكونه يشكل خطرا على الملاحة البحرية، و هو ملزم بتقديم تغطية تأمينية أو أي ضمان مالي آخر من أجل تغطية مسؤوليته وفق القواعد الوطنية و الدولية على أن لا يتجاوز المبلغ الحدود المالية التي نصت عليها اتفاقية 1976 الخاصة بتحديد المسؤولية للمطالبات البحرية و بروتوكول 1996 المعدل لها.

كما يقوم بدفع كل نفقات الخاصة بالتحديد و وضع الإشارة و سحب الحطام إلا إذا أثبت أن الحادث البحري كأن نتيجة أفعال خارجة عن إرادته كالعامل الحربي، حرب أهلية تمرد أو أي حادث فجائي، أو خطأ الغير أو نتيجة إهمال السلطة المينائية أو أي هيئة مسؤولة عن صيانة الموانئ و هذا لا وجود له في القانون الجزائري الفرنسي. لكن مصادقة فرنسا عللا الاتفاقية سنة 2016 تجعل ذلك مطبقا على عكس الجزائر لم تصادق على الاتفاقية.

2- الحقوق المقررة على حطام السفينة:

بعدها تعرضنا للواجبات التي أقرها القانون لكل من الإدارة البحرية بعد اكتشافها أو عثورها على الحطام و معرفة مالكة الذي عليه إزالته سوف نتطرق إلى الحقوق التي تترتب عن حطام السفينة بعد اكتشافه و المحافظة عليه لكل من الإدارة البحرية و منقذ الحطام.

2-1- حقوق الإدارة البحرية على حطام السفينة:

رتب كل من القانون الجزائري و الفرنسي و كدى اتفاقية نيروبي حقوق للإدارة البحرية على حطام السفينة بمجرد اكتشافه و السيطرة عليه سواء كان مالك الحطام معلوما أو مجهولا.

إذا كان مالك الحطام معلوم تقوم السلطات البحرية بإبلاغ مالكه مع قيامها بتحديد مدة زمنية من أجل رفع حطام كما سبق ذكره، و في حالة عدم استجابة المالك للإدارة البحرية رغم إنذاره، يتم إسقاط حقوقه عن الحطام من قبل السلطات الرسمية المتمثلة في شخص وزير المكلف بالبحرية التجارية و ذلك بموجب "أمر إسقاط" الذي سبق التطرق إليه أعلاه و ما يخلفه إسقاط حق المالك عن حطامه و يصبح في يد السلطة البحرية التي تقوم بالتصرف فيه و هو إجراء غير وارد في اتفاقية نيروبي، ينتج عنه مايلي:

2-1-1- البيع الحطام بالمزاد العلني وفق بالقانون البحري الجزائري:

تطرق التشريع البحري الجزائري إلى إجراء البيع بالمزاد العلني في حالة ما إذا كان الحطام مجهولا مالكه بعد القيام بكل الإجراءات اللازمة و لم يظهر هذا الأخير أو إذا تم إسقاط حقوق المالك على حطامه لكونه لم يقيم إجراءات رفعه أو إزالته أو سحبه من البحر رغم تبليغه و إنذاره و بهذا يكون المشرع الجزائري قد سار على نفس ما جاء به المشرع الفرنسي.

ذلك ما نصت عليه في المادة 375 قانون بحري جزائري "عندما يقرر السقوط الخاص بحقوق مالك الحطام البحري ... تقوم السلطة الإدارية البحرية المختصة ببيع الحطام" و يتم هذا البيع وفق الإجراءات المتبعة في بيع الحطام البحري. أما إذا كان حطام السفينة بتعلق بالأشياء الأثرية و التاريخية تنطوي من خلالها على قيمة تاريخية أو أثرية تعتبر ملك من أملاك الدولة و يتم معاملاتها وفقا لقانون المتعلق بالحفريات و حماية الأماكن الأثرية الطبيعية و التاريخية كما تبنى المشرع الجزائري بيع سفن الدولة الغارقة بإعتبارها تدخل في إطار الأملاك العامة للدولة و بيعها يتم لحساب الخزينة العمومية (المادة 2/377 و 381 ق ب ج).

2-1-2- البيع بالمزاد العلني وفق القانون الفرنسي:

أعطى المشرع الفرنسي الحق للإدارة البحرية ببيع حطام السفينة في المزاد العلني، و ذلك بعد انقضاء الفترة القانونية الممنوحة من قبل السلطة المختصة لإزالة حطام السفينة بإحدى الطرق المنصوص عليها، إما بسحبه أو استرداده أو تحطيمه و ذلك خلال فترة 3 أشهر من يوم تبليغ صاحب الحطام إذا كان معلوما أو من يوم النشر أو الإعلان إذا كان مالك الحطام مجهولا²³، بعد انتهاء المهلة القانونية يقوم المكلف بالشؤون البحرية بعرضه للبيع، الذي يتم عن طريق دفتر الشروط محدد أشكال و آجال سحبه أو استرجاعه، على أن يتم البيع شهرا بعد اعلانه²⁴، مبينا على أن مبلغ بيع الحطام بعد اقتطاع منه مكافأة الإنقاذ التي تعتبر من ديون الإمتياز من شأنها إعطاء حق الأولوية للدائن و المتمثل في شخص المنقذ كما سوف نتطرق إليه لاحقا.

إلى جانب مصاريف التحطيم أو الإسترداد أو التسيير، و مصاريف البيع إلى جانب الرسوم الجمركية يتم وضع المبلغ المتبقى في صندوق رجال البحر بحيث يمكن للمالك بعد ظهوره أو لذوي حقوقه المطالبة بالمبلغ بشرط أن يكون ذلك خلال 5 سنوات من تاريخ البيع و إلا أصبح ملك للخزينة الفرنسية بمجرد إنقضاء المدة²⁵.

كما تجدر الإشارة إلى أن اتفاقية نيروبي لم تتطرق إلى موضوع بيع حطام السفينة و إنما اكتفت ببيان واجبات الدول الساحلية في حالة وجود حطام على اقليمها البحري، و أما مسألة بيع الحطام بالمزاد العلني تركت للأنظمة القانونية

الوطنية للدول الساحلية و ذلك لسيادة الدولة على إقليمها، على اتفاقية قانون البحار التي تطرقت للحطام البحري مهما كان نوعه حتى و لو كان سفينة تنطوي على فائدة أو قيمة أثرية أو تاريخية و أوجبت الدول على حمايتها و لا يجوز لأية دولة انتشار هذه الأشياء التي يعثر عليها في البحر إذا كانت في المنطقة المتاخمة للدولة الساحلية إلا بعد إذن هذه الأخيرة و أي خرق لذلك يعتبر خرق للقواعد القانونية الدولية (المادة 303 اتفاقية قانون البحار).

2-2-2- حقوق منقذ حطام السفينة:

تختلف حقوق منقذ حطام السفن بالنظر إلى الوضعية التي يوجد عليها الحطام فيما إذا كان الحطام عادي أي موجود على سطح البحر، أو حطام مغمور أو حطام سفينة تمثل فائدة أثرية، تاريخية أو فنية، كما تعرض كل من التشريع الفرنسي و الجزائري إلى منقذ الحطام و لا وجود له في اتفاقية نيروبي.

2-2-1- حقوق منقذ حطام السفن في التشريع الفرنسي:

تناول المشرع الفرنسي حق المنقذ على الحطام المنقذ، و يتمثل هذا الحق في المكافأة التي يتم احتسابها وفق لما هو مطبق على الإسعاف البحري²⁶ التي تحتسب وفق للمصاريف التي تم انفقها، كأجرة العمل المقدم، الأخطار التي تم مواجهتها و الوسائل و المعدات المستعملة لإنقاذ الحطام²⁷ كما ينقضي حقه في مطالبة المكافأة بمضي سنتين من آخر يوم الذي سجلت فيه آخر عمليات الإنقاذ، و في حالة عدم اتفاق المنقذ و مالك الحطام على التعويض فيتم تحديده من قبل المحكمة التجارية²⁸.

كما نص القانون الفرنسي في حالة ما إذا كان مالك الحطام مجهول أو من غير محتمل العثور عليه و كان الحطام يمثل فائدة أثرية، تاريخية أو فنية فإنه ملك الدولة، إلا أنه يتم التمييز بين حالتين حالة ما إذا كان الحطام لا يمثل أية قيمة هنا المنقذ يتحصل على الحطام المنقذ أو يستحق التعويض، أما إذا كان الحطام يمثل شيء مهم فيتم استرداده سواء من قبل الدولة أو الوكيل و المالك الذي يطالب بحطامه لا يمكن له استرداده إلا بعد سداد المكافأة²⁹.

2-2-2- حقوق منقذ حطام السفينة وفق القانون الجزائري:

أما المشرع الجزائري تناول منقذ الحطام كمنقذ الحطام الفرنسي و حيث أعطى لمنقذ الحطام الحق في مكافأة التي يتم احتسابها بنفس الشكل المقرر لاحتساب مكافأة الإسعاف البحري المادة 370 ق ب ج "كل شخص يجد أو يرفع حطاما عائما في البحر مملوكا للغير ... يستحق مكافأة تحسب بشكل مشابه للشكل المنصوص عليه بالنسبة للإسعاف البحري ... " و يكون قد سار في المنهج الفرنسي في ذلك.

يتم الرجوع إلى المادة 345 ق ب ج الخاصة بالإسعاف البحري التي تبين الأسس الذي تعتمد في حساب مكافأة الإسعاف البحري و هي كالاتي: النجاح الحاصل، جهود المنقذين، المصاريف قيمة المعدات المستخدمة، قيمة الأشياء المنقذة.

كما يحق له زيادة عن المكافأة أن يطالب باسترجاع المصاريف التي أنفقها من أجل رفع الحطام و حفظه 372 ق ب ج " علاوة على المكافأة...، فلمنقذي الحطام البحري الحق في استرداد المصاريف التي تحملوها بمناسبة رفع الحطام و حفظه " و يتم ذلك بالأوراق الثبوتية المتمثلة في فواتير المصاريف التي قام المنقذ بصرفها لإنقاذ حطام السفينة.

لكن وضع المشرع حد لمبلغ المكافأة و المصاريف التي يتم دفعها لمنقذ الحطام الذي رمى به البحر للساحل و هذا أن لا يتجاوز المبلغ الإجمالي 30% للأموال التي تم إنقاذها و هذا لوضع حد لأي تعسف أو تجاوز أو مبالغة في الأرقام من قبل المنقذ، و هذا ما أكدته في المادة 371 ق ب ج "كل شخص يجد أو يحفظ حطاما بحريا يلقي به البحر على الساحل، يستحق مكافأة لا تتعدى 30% من قيمة الحطام" لكون المنقذ لم يبذل جهود و لم يتعرض لمخاطر من أجل إنقاذه و إنما تم رميه بفعل الأمواج إلى الساحل أي لم يتكبد المنقذ مخاطر إخراجه من البحر.

يلاحظ أن المشرع الجزائري يشجع كل شخص وجد حطاما و قام بحفظه و تسليمه للسلطات المختصة يقصد بها السلطات البحرية له الحق في مكافأة مالية عن حفظه لهذا الحطام

كما حدد القانون البحري الجزائري مدة سنتين لتقدم دعوى إنقاذ أو رفع الحطام البحري إلى جانب كون مكافأة المنقذ دين يتمتع بحق الامتياز البحري مما يجعله يتقدم عن باقية الديون و ذلك ما جاء في المادة 373 ق ب ج "من أجل ضمان المبالغ ... فالمنقذ الحطام البحري امتياز بحري بحكم القانون على الأموال التي أنقذها، و تأتي الديون المتولدة عن عملية الإنقاذ في الدرجة الأولى".

بالرجوع إلى الامتيازات على السفن و التي تخول للدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين، فإن منقذ الحطام يتقدم على باقي الدائنين فيما يخص مكافأة الإنقاذ، مصاريف الإنقاذ إلى جانب 30% من قيمة الحطام الذي رمى به البحر على الساحل، بحيث يمكنه من استيفاء حقه قبل الدائنين العاديين لكون دائن صاحب امتياز.

لدى تم إدخال الديون الناشئة عن الإنقاذ و سحب الحطام ضمن الديون المضمونة بامتياز بحري على السفينة و ذلك ما أكدت عليه المادة 73 فقرة 1 (هـ) ق ب ج بنصها "تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة: الديون الناشئة عن ... الإنقاذ و سحب حطام السفن..." و أضافت المادة 75 ق ب ج بإسباغ وصف الأفضلية عليها "تكون للامتيازات البحرية المذكورة في الفقرات ... (هـ) من المادة 73 الأفضلية على الرهون البحرية المسجلة قانونا ..." أي ديون لها خاصية الأولوية على غيرها من الديون.

2-2-3 اتفاقية نيروبي:

أما اتفاقية نيروبي نصت التأمين الإجباري (المادة 12 نيروبي) أو أي ضمان مالي و يتم المطالبة بكل النفقات الخاصة بإزالة أو رفع أو سحب أو الحفاظ على الحطام برفع دعوى لإستفائها و لتقدم هذه الدعوى يمضي 3 سنوات من يوم تحقق وفق لما جاء في الاتفاقية، و مع ذلك لا يمكن اتخاذ أي إجراء قانوني بعد فترة ستة سنوات من يوم وقوع الحادث البحري الذي تسبب في الحطام (مادة 13 نيروبي).

الخاتمة

بعد التعريف بحطام السفن و الإجراءات القانونية المتبعة منذ اكتشافه إلى حين التصرف فيه بالسحب، الاسترداد أو التحطيم و ذلك وفق التشريعات الوطنية (الجزائري و الفرنسي) مقارنة مع ما جاءت به اتفاقية نيروبي 2007 الخاصة بإزالة الحطام، علما أن هذه الأخيرة جاءت لاحقة للقوانين الوطنية المنظمة للحطام كما حددت مجال تطبيقها المحصور في

المنطقة الاقتصادية الخالصة. وجدت اتفاقية نيروبي لوضع قواعد دولية لتنظيم الحطام الموجود في المنطقة الاقتصادية من أجل توحيد الإجراءات القانونية الواجب اتباعها من قبل الدول الساحلية في حالة وجود حطام في مياهها البحرية، مع الإشارة إلى أن الجزائر لم تصادق على اتفاقية نيروبي 2007 الخاصة بإزالة الحطام البحري في المنطقة الاقتصادية الخاصة على عكس فرنسا التي صادقت عليها في 4 فيفري 2016.

كما تجدر الإشارة أيضا أن الجزائر قامت بإنشاء منطقتها الاقتصادية الخالصة سنة 2018 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 18-96 الموافق 20 مارس 2018 و بالتالي مد سيادتها على المنطقة مما يلحقه مد اختصاصها القضائي. كما يلاحظ أن المشرع الجزائري في بيع حطام السفن في المزاد العلني أحلنا إلى قواعد بيع الحطام البحري إلا أنه لا يوجد في القانون البحري الجزائري أي تنظيم يبين كيفية بيعه لدى يتم اللجوء إلى القواعد العامة للبيع بالمزاد العلني. لدى يمكن للجزائر الانضمام أو المصادقة على اتفاقية نيروبي التي تدخل في إطار تسييرها لمنطقتها الاقتصادية الخالصة، إلى جانب إيجاد قواعد خاصة و مستقلة لبيع الحطام البحري لما يتميز به القانون البحري من خصوصية تميزه عن باقي القوانين.

قائمة المراجع:

I. النصوص القانونية:

● باللغة العربية:

1) أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد، 29، الصادرة بتاريخ 10/04/1977، المعدل والمتمم بقانون 98-05 و القانون 10-04.

2) مرسوم تنفيذي رقم 02-01، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها، مؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق 6 يناير سنة 2002، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 01، الصادرة بتاريخ 6 يناير 2002.

● باللغة الأجنبية:

Les textes juridique :

1) Decret 61-1547, fixant le régime des épaves maritimes, du 26 décembre 1961, journal officiel de la république française, du 12 janvier 1962.

2) Décret 78-847, régime des épaves maritimes, du 3 aout 1978, journal officiel de la république française, du 13 aout 1978.

3) Décret 85-632, fixant régime des épaves maritimes, du 21 juin 1985, journal officiel de la république française, daté au 23 juin 1985.

II. الكتب:

● باللغة العربية:

1) هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1976.

● باللغة الأجنبية:

1) Emmanuelle DUPONTAVICE, « les épaves maritimes et spéciales en droit français », L.G.D.J, paris, 1961, p. 67.

2) Arnaud MONTAS, « droit maritime », édition vuibert, France, 2012.

III. Les articles :

1) Martine Remond-Goulloud, « la protection de la mer contre les épaves des navires » revue juridique de l'environnement, édition Lavoisier, numéro 2, année 1979, France.

2) Pierre BONASSIES, « convention international sur l'enlèvement des épaves (convention Nairobi) », droit maritime français, numéro hors série n°12, juin 2008, France.

IV. Site internet :

1) www.ychter.fr, consulté le 19/ 06/2020 à 21 :48.

2) wwz.cedre.fr, consulté le 15/06/2020 à 18 :57.

3) www.admin.ch/opc/fr, consulté le 01 juillet 2020 à 22 :53.

¹ هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق 1976، ص. 231.

- ² أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 29، الصادرة بتاريخ 10 أفريل 1977.
- ³ Convention Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007, faite au Kenya le 18 mai 2007, entrée en vigueur 14 avril 2015, www.admin.ch/opc/fr, consulté le 01 juillet 2020 à 22h53 min.
- ⁴ المادة 1/2 من اتفاقية نيروبي 2007، ص. 2.
- ⁵ Emmanuelle DUPOTAVICE «les épaves maritimes et spatiales en droit français », L.G.D.J Paris, 1961, P. 67.
- ⁶ Pierre BONNASSIES, convention internationale sur l'enlèvement des épaves (convention Nairobi), droit maritime français, hors série n° 12, juin 2008, France, p. 7.
- ⁷ Article 1 alinéa 4, convention Nairobi 2007, p. 2.
- ⁸ Décret n°78-847 régime des épaves maritimes, du 3 aout 1978, journal officiel de la republique, du 13 aout 1978, p. 3063.
- ⁹ Article 1 alinéa 1, décret 78-847, op cit, P. 3063.
- ¹⁰ Emmanuelle DUPONTAVICE, op cit, p. 58.
- ¹¹ Arnaud montas « droit maritime », édition Vuibert, France, 2012, p. 67.
- ¹² Article 1/3 décret 78-847, op cit, p. 3063.
- ¹³ Article 2/1 décret 78-847, op cit, p. 3063.
- ¹⁴ Article 5/1 convention Nairobi, op cit, p. 4.
- ¹⁵ Article 5/2 (a) b, c, d, e, Nairobi, op cit, p. 5.
- ¹⁶ Article 6, Nairobi, op cit, p. 5.
- ¹⁷ www.ychter.fr, consultée 15/06/2020 à 21 :48.
- ¹⁸ Wwz.cedre.fr, consultée 19/06/2020 à 18 :57.
- ¹⁹ Article 3 du décret n°61-1547 fixant le régime des épaves maritimes, du 26 décembre 1961, journal officiel de la république française, du 12 janvier 1962, p. 374.
- ²⁰ Pierre BONASSIES, op cit, p. 7.
- ²¹ مرسوم تنفيذي رقم 02-01، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها، مؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق 6 يناير سنة 2002، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 01، الصادرة 6 يناير 2002، ص 11.
- ²² Martine REMOND-GOUILLOUD, la protection de la mer contre les épaves des navires, revue juridique de l'environnement, édition Lavoisier, numéro 2, année 1979, France, p. 92.
- ²³ Décret n° 85-632, 21 juin 1985, journal officiel de la république française, daté du 23 juin 1985, p. 6971.
- ²⁴ Décret n° 85-632, op cit, p. 6972.
- ²⁵ Jean-Pierre BEURIER, « Droit Maritimes », Dalloz, paris, 2010, p. 284.
- ²⁶ Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, « droit maritime », L.G.D.J, paris, 2006, p. 353.
- ²⁷ Article 17 du décret 61-1574, op cit, p. 375.
- ²⁸ Pierre BONNASSIES, Christian SCAPEL, op cit, p. 354.
- ²⁹ Article 23, et 24 du décret 61-1547, op cit, p. 375.