

## دور دولة الميناء في إزالة الحطام البحري في القانون الجزائري

أ/ لربي مكي ، جامعة سدي بلعباس

تاريخ ايداع المقال : 2018/02/02 --- تاريخ قبول المقال : 2018/05/06

## ملخص:

تعتبر السفينة الوسيلة الأساسية للملاحة البحرية ، وعلى اعتبار ان هاته الأخيرة تكتنفها مخاطر ، كبيرة ومختلفة ، تؤثر بطريقة مباشرة على حركة السفن في البحار والمحيطات ، فإما إن تنجح السفينة وتصل إلى المكان المقصود وإما إن تتعرض لحوادث بحرية تؤدي في اغلب الأحيان ، 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 ، ويصبح بذلك ما تبقى من السفينة غير قادر على ممارسة الملاحة البحرية فيظهر عدة متدخلين لاسترجاع الحطام وإزالة أثاره ، خاصة دولة الميناء عن طريق أجهزة مختصة في ذلك ، إلا ان هناك قيود على دولة الميناء في التدخل لإنقاذ الحطام خاصة إذا كان خارج إقليمها البحري ، مايطرح عدة إشكالات عملية وقانونية سنحاول تسليط الضوء عليها .

## Resumé :

Le navire est considéré comme le moyen de navigation maritime, et que ces derniers sont accompagnés de grandes et différentes risques , affectant directement sur le mouvement des navires dans les mers et les océans, soit le navire à réussir et à atteindre la destination ou si elles sont exposées à des accidents maritimes , conduisent souvent à briser le navire , coulé ou échouée, et devenir ainsi incapable de navigation, soit couler complètement, et baigné dans l'eau, que ce soit une partie infectée, reste flottant à la surface de l'eau ou échouage sur la plage, une épave, et formant ainsi un obstacle à la navigation maritime ou un danger pour la sécurité d'autres navires, ou qui devenir une recherche de chasseur des trésors, archéologie, en particulier les navires qui a sombré dans le temps du passé, et le reste du navire est incapable d'exercer la navigation maritime. Plusieurs intervenants sont chargés de récupérer les débris et d'en éliminer les effets, notamment l'État du port par le biais d'organes spécialisés, mais l'État du port est soumis à des restrictions empêchant d'intervenir dans le sauvetage des

débris, en particulier s'il se trouve en dehors de son territoire maritime. Ce qui soulève plusieurs problèmes juridiques et pratiques que l'on tentera de souligner dans cet article.

### مقدمة:

تعتبر السفينة الوسيلة الأساسية في النقل البحري ، وهي كل عمارة بحرية أو آلية عائمة ، تقوم بالملاحة البحرية ، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى ، وذلك طبقا للقانون البحري الجزائري ، وتتميز بطبيعة قانونية ، خاصة تميزها عن المنقولات بالرغم من أن القانون البحري يعتبرها منقول ، ولا تعتبر عقار بالرغم من خضوعها لبعض القواعد الخاصة بالعقارات ، وتبعاً لذلك فهي ذات طبيعة خاصة ، فلها حالة مدنية .ولها جنسية .ولها نظام إداري خاص بها ، تتميز به عن باقي السفن مادامت صالحة للملاحة .

والملاحة البحرية التي تعتبر السفينة أداها 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 . ويصبح بذلك ما تبقى من السفينة غير قادر على ممارسة الملاحة البحرية فيظهر عدة متدخلين لاسترجاع الحطام وإزالة أثاره ، خاصة دولة الميناء عن طريق أجهزة مختصة في ذلك ، إلا ان هناك قيود على دولة الميناء في التدخل لإنقاذ الحطام خاصة إذا كان خارج إقليمها البحري ، مايطرح عدة إشكالات عملية وقانونية سنحاول تسليط الضوء عليها في هذا المقال ..

## المبحث الأول: النظام القانوني للحطام البحري في القانون الجزائري.

وضع المشرع 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: مفهوم الحطام البحري ومجال تدخل دولة الميناء

إن الحديث عن مفهوم 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، ومجال تطبيق القانون الوطني أي قانون دولة الميناء و بيان سلطاتها في تسيير الحطام .

### الفرع الأول: 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<sup>(1)</sup>. ويمكن تعريفه كذلك بأنه كل منشأة بحرية، أو آلية عائمة، كانت لها صفة السفينة، سابقا، والتي فقدت أهليتها في مواجهة مخاطر البحر، وتخلى عنها طاقمه<sup>(2)</sup>. ويمكن أيضا أن يضم بصفة واسعة، كل الأشياء المفقودة أو المتروكة في البحر، والتي لم تعد حراستها أو

01 - إبراهيم نجار، القاموس القانوني الجديد - فرنسي عربي - مكتبة لبنان، طبعة 2006

02-A.H. Mesnard, J.P. Beurrier, Y. Tassel, P. Chaumette, Ph.J. Hesse, R. Rezenthel ,*Droits maritimes: droit du littoral ,droit portuaire*. Juris service, tome II, 1995 .p26

مراقبتها قائمة. ونخص بالذكر الآليات الخاصة بالملاحة المختلفة، البضائع -الخطيرة وغير الخطيرة- أو الحاويات.

ولا يمكن تصور وجود حطام في البحر إلا في صور ثلاث وهي (1):

➤ 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 أوردتا تعريفا للحطام البحري ، ولكن الفقه الفرنسي وعلى لسان العميد ( Ripert ) أورد تعريفاً للحطام البحري بقوله : "كل الأشياء المنقولة والتي عثر عليها طافية على سطح البحر ، أو سحبت من قاع البحر ، أو وجدت جانحة على شاطئ تابع للأملاك العمومية البحرية ، فقد مالكتها حيازتها ، سواء بصفة إرادية أم لا ."<sup>(2)</sup>

وبصفة عامة فان الحطام البحري، يعتبر من قبيل الأشياء التي تخلى عنها أصحابها، لأسباب معينة، دون نية التنازل عن الملكية. فلا يمكن اعتبارها RES nullius (الأشياء التي لا تعود ملكيتها لأي شخص، ولكن يمكن تملكها). ولا يمكن اعتبارها RES derelicate (الأشياء التي تركها أصحابها، طواعية، وتنازلوا عن حقوقهم).<sup>(3)</sup>

أولا : تعريف الحطام البحري في القانون البحري الجزائري :

1 --Jean-Pierre Beurier -droit maritimes-DALLOZ- édition 2009-2010 P281

2- OUBBO FADIMATOU Bouba- *le naufrage du navire (the ship-wreck)*-Université de Droit, -d'économie et des Sciences d AIX-MARSEILLE III-Master2 Droit Maritime et des Transport - Promotion2005-2006-p94

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

أما ما أورده المشرع الجزائري في الأمر رقم 76/80 المؤرخ في 1976/10/23<sup>(1)</sup> والمتضمن القانون البحري الجزائري والمعدل بموجب قانون 05/98 المؤرخ في 1998/06/25 ، في المادة 358<sup>(2)</sup> منه ، فلا تعدو أن تكون تعدادا لأنواع الحطام ، وقد نصت على ما يلي :

" 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 رमित 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<sup>(3)</sup> أو إلى الشاطئ "

1 - 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 10/04/1977) 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)

2 - 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."

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

➤ 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 تعريف للحطام، سواء القانون التجاري أو المدني أو القوانين الخاصة الأخرى.

### ثانيا- في القانون الفرنسي : (1)

تنص المادة الأولى من مرسوم 1961/12/26. المحدد للحطام البحري(2)

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 كفاءات ذلك : الشروط والأشكال والإجراءات المتبعة لضبط حدود الأملاك العامة البحرية

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

انظر:

[www.lejuriste.montadahlilal.com/](http://www.lejuriste.montadahlilal.com/)

موقع:

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

انظر موقع: [www.damascusbar.org/ALMuntada/index.php](http://www.damascusbar.org/ALMuntada/index.php).

2 - 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 :

:

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 رميت أو التي سقطت في عرض البحر.
- 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 .

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."



ثالثا: تعريف الحطام البحري طبقا لاتفاقية نيروبي 2007<sup>(1)</sup>: عرفت المادة الأولى في فقرتها

الرابعة<sup>(2)</sup> 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 جامعا للحطام البحري.

ويمكن أن نخلص في الحديث إلى القول أن الأشياء المنقولة والتي عشر 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.

1 -اتفاقية إزالة الحطام الموقعة بكينيا بتاريخ 2007/05/18 والمسماة باتفاقية نيروبي (IMO)LEG/CONF.16/19.23/05/2007

12“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

## الفرع الثاني :شروط الحطام البحري .

ومن خلال ما سبق شرحه ،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 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 .

**أولا-طبيعة المال :**

التعريف الوارد في نص المادة 358<sup>(1)</sup> 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 الريان أو طاقم السفينة ، يقومون بالتخلي عن السفينة أو عن البضاعة المشحونة على ظهرها ، تحريا 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 المسائلة الجزائئية . .

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

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.

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.

### ثانيا-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:

- مال، مكتشف لا يمكن اعتباره حطاما، بحريا، لو لم يكتشف في البحر.
- 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.<sup>(1)</sup>
- 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.

14- 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 قوباي، حتى صدور معاهدة دولية جديدة سنة 2007، تدعى اتفاقية إزالة الحطام الموقعة بكينيا بتاريخ 2007/05/18 والمسماة باتفاقية نروبي. والتي نظمت عملية إنقاذ الحطام وإزالته في المنطقة الاقتصادية الخالصة، .

### الفرع الثالث: 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 ، وستكلم عن تعريف حطام السفن(أولا) و أسباب تشكله (ثانيا).

#### أولا: تعريف حطام السفن.

من خلال ما سبق ذكره من تعريفات في مختلف التشريعات، 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<sup>(1)</sup> ، وتم تركها من طرف طاقمها ،دون نية الرجوع إليها ،أما الفقيه الفرنسي ( إيمانويل 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." <sup>(2)</sup> ولا يمكن الحديث عن حطام السفن ،إلا إذا توفرت الشروط التالية <sup>(3)</sup>:

-15-A.H. Mesnard, J.P. Beurier, Y. Tassel, P. Chaumette, Ph.J. Hesse, R. Rezenthel ,*Droits maritimes: droit du littoral ,droit portuaire* op-cit .p265

16-Emmanuel. du Pontavice, *Les épaves maritimes aériennes et spatiales en droit français*. Paris, L.G.D.J, 1961.p68

3- لتفصيل أكثر انظر : لربي مكي ، الحطام البحري وفقا للتشريع الجزائري ومعاهدة نيروبي لسنة 2007 ، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير في القانون البحري والنشاطات المينائية ، جامعة وهران 2013/2012 ص 21

مجلة دولية محكمة تصدرها جامعة د/ مولاي طاهر بسعيدة -الجزائر-

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

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

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

ثانيا: 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. (1)

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 .

بالإضافة إلى العامل البشري ، فان التزام السفن بتحقيق معايير الأمن والسلامة (2)، 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 .

**المبحث الثاني : دور الإدارة البحرية(3)، تجاه الحطام المكتشف :**

18- Benzamia Ziane-Hammadi Med- Op.cit p 11

19— Robert. Rezenthel ,le régime des épaves maritimes, D.M.F 679 mars 2007.p19

20- 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.

الإدارة البحرية باعتبارها حارس للحطام المكتشف مكلفة 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 والمتخذ. (1)

وستتكم في ما يلي عن دور الإدارة البحرية في:

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

### المطلب الأول : الحماية ضد الخطر الذي يمكن أن يشكله الحطام.

لقد تمت الإشارة سابقا 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 . 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(2)..

21- 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.

22- 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" وقد وضع المشرع الجزائري قواعد قانونية تضمن حقوق مالك الحطام ومكتشفه ، وذلك من نص المادة 370 وما يليها من القانون البحري الجزائري ، للتفصيل أكثر انظر لتفصيل أكثر انظر : لربيكي ، الحطام البحري وفقا للتشريع الجزائري ومعاهدة نيروبي لسنة 2007 ، المرجع السابق ص 47 ومايليها

وقد أعطى المشرع الجزائري للإدارة البحرية جميع السلطات في الاستعانة بأي شخص طبيعي كان أو معنوي ، واستعمال الأماكن وأية وسيلة نقل من اجل المحافظة على الحطام البحري ، وذلك ما نصت عليه المادة 362 من القانون البحري الجزائري<sup>(1)</sup>. ويلاحظ أن الإدارة البحرية أوجب عليها المشرع اتخاذ جميع الإجراءات والاحتياطات اللازمة 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 .

### المطلب الثاني: 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 أكبر 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 بناء على طلب مكتوب من طرف الإدارة البحرية، لكي يتمكن مقدم الخدمة أو المساعدة من الحصول على أجره. ولم يشترط المشرع شكلا محددا لهذا الطلب، ولكن ومن استقراء المواد المنظمة للحطام البحري فانه يتبين أن مبلغ

23--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 "

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 أعمار المالك من اجل التقرب من مصالحتها لاستعادة ممتلكاته وقد حدد المشرع مدة زمنية لذلك وهي ثلاثة أشهر .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 أعدارا 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<sup>(1)</sup>، 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 .

**الفرع الأول: الإجراءات الإدارية ، المتخذة من طرف الإدارة البحرية .**

تتمتع الإدارة البحرية باعتبارها حارس للحطام المكتشف بسلطات واسعة من اجل اتخاذ جميع التدابير اللازمة والضرورية للحفاظ عليه، والسهر كذلك على الحفاظ على الأشياء

24- 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 .



التي تم العثور عليها وذلك من اجل الحفاظ على الحطام من جهة والحفاظ على حقوق الأطراف كالمالك، والمنقذ، وتقوم في هذا الإطار على الخصوص :

### 01: تحرير محضر معاينة واثبات للحطام:

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

- 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.

وهذه الوثيقة يجب أن تحرر وتمضى من طرف الإدارة البحرية بالإضافة إلى تضمينها إلى تأشيرة مصالح الجمارك.

### 02: 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 .

### 03: الالتزام بالإشهار:

وذلك ما نصت عليه المادة 363 من القانون البحري الجزائري<sup>(1)</sup> 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 اجل ممارسة حقوقهم في الآجال القانونية.

**04: 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 اجل تمكين المالك من ممارسة حقوقه المنصوص عليها في القانون .

### 05: ميعاد رفع الحطام البحري.

وقد منحت المادة 367 من القانون البحري<sup>(2)</sup> ، هاته المهمة للسلطة الإدارية البحرية ، وذلك بقيامها بتحديد مهلة زمنية لرفع الحطام البحري المكتشف من طرف مالكة ، من قعر المياه البحرية الداخلية والمياه الإقليمية الجزائرية ، مع مراعاة الوقت الذي يجب القيام فيه

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

26- وتنص 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".

بالأشغال الضرورية لرفع الحطام ، من اجل تسهيل حركة الملاحة البحرية وتفاذي الأخطار التي يمكن أن يشكلها وجود الحطام في البحر ، أو إذا كان هذا الحطام له فائدة عامة .

**06: 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 الحالات التي يمكن إسقاط حق مالك الحطام ، وذلك بعد إنذاره قانونا من طرف السلطة الإدارية البحرية وفقا للشروط والمهل المحددة في أحكام المادتين 367 و 368 من القانون البحري الجزائري ، وتمثل 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 02-01 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، انه في حالة عجز المالك عن نزع الحطام أو الأجزاء المتبقية من السفينة بعد غرقها، في الآجال التي تحددها السلطة البحرية.تنفذ إجراءات تجريدته من حق ملكيته في الحطام ، مع الاحتفاظ بالتابعات التي قد تباشر ضد المخالفين .<sup>(1)</sup>

### الفرع الثاني : 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.

27- انظر نص المادة 62 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 05 يناير 2002

3- اسم المكتشف أو المنقذ.

4- الأغراض والمواد المعروضة للبيع .

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 للآجال المحددة ، والخاصة بالمالك وهي ثلاثة أشهر من يوم التبليغ أو النشر ، أو المواعيد الخاصة برفع الحطام والمنصوص في المادة 367 أو المنصوص عليها في المادة 368 من القانون البحري الجزائري .<sup>(1)</sup>

#### خاتمة:

يظهر جليا من خلال النصوص القانونية التي سبق تحليلها وشرحها في القانون البحري الجزائري، أن المشرع الجزائري وضع نظام قانوني خاص ، بالحطام البحري ، يخول لدولة الميناء التدخل لإزالة الحطام .

ويبرز الدور الأكبر في عملية إنقاذ الحطام للإدارة البحرية التي منح لها المشرع صلاحيات واسعة خاصة إذا ما كان الحطام يشكل خطرا على حركة السفن أو على الملاحة البحرية بصفة عامة، استنادا إلى حقوق دولة الميناء في التدخل لإزالة الحطام.

وتجدر الإشارة إلى التشريع الوطني اكتفى بوضع نظام قانوني يتعلق بالحطام المكتشف في المياه الإقليمية للدولة، على اعتبار تحديد سلطات الدولة الساحلية يتم تبعا للمنطقة التي تم

28- انظر نص المادة 376 من القانون البحري الجزائري.

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. 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

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 واليات تدخلها لإزالة حطام معين ، بخلاف المشرع الفرنسي الذي أوجد نوع خاص من الشرطة وهو شرطة الحطام ، وكذلك ، تحديد الجزاءات العقابية المترتبة على عاتق أي طرف من الأطراف خاصة مكتشف الحطام في حالة عدم التصريح بذلك أمام السلطات المختصة .

### قائمة المراجع :

#### المراجع باللغة العربية.

- د/هاني دويدار -الوجيز في القانون البحري -دار الجامعة الجديدة للنشر 2004
- -د/مصطفى كمال طه- أساسيات القانون البحري-منشورات الحلبي الحقوقية -الطبعة الثانية 2011
- د/ صلاح الدين عامر -القانون الدولي للبحار -دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 -دار النهضة العربية -الطبعة الثانية 1990

- د/-محمد عبدالفتاح ترك -التصادم البحري -دار الجامعة الجديدة للنشر طبعة 2003
- د/ احمد حسني -الحوادث البحرية -التصادم والإنقاذ -منشأة المعارف بالإسكندرية دون سنة طباعة.

### المراجع باللغة الأجنبية

#### Ouvrages

- **E. du Pontavice**, *Les épaves maritimes aériennes et spatiales en droit français*. Paris, L.G.D.J, 1961.
- **-René Rodière** -*traite générale de droit maritime* - événement de mer avec la collaboration de pierre lurears.
- **Jean-François Rebora**-préface Bonassies- *l'assistance maritime*- presse universitaire de l'université (d'Aix Marseille) 2003.
- **René Rodière -Emmanuel. du Pontavice** -*droit maritime*-12<sup>ème</sup> édition - DALLOZ -1997
- **Pierre Bonassies -Christian Scapel** -*traite de droit maritime* L.G.D.J delta 2006.
- **Julien le clere**-*l'assistance aux navire et le sauvetage des épaves* -préface de George Ripert L.G.D.J1953.
- **A.H. Mesnard, J.P. Beurier, Y. Tassel, P. Chaumette, Ph.J. Hesse, R. Rezenthel**, *Droits*

*maritimes: droit du littoral, droit portuaire.* Juris service, tome II, 1995.

### النصوص التشريعية

- قانون 05/98 المتضمن للقانون البحري الجزائري المعدل لأمر رقم 80/76
- قانون 90-30 مؤرخ في 14/جمادى الأولى عام 1411 الموافق ل 1990/12/01 المتضمن قانون الأملاك الوطنية ( ج.ر عدد 52 ليوم 15 جمادى الأولى عام 1411 الموافق ل 02 ديسمبر 1990)، والمعدل والمتمم بقانون 08-14 المؤرخ في 20 يوليو سنة 2008 ( ج.ر عدد 44 ليوم 03 أوت 2008)
- قانون 10/98 المؤرخ في 22/08/1998 والمتضمن قانون الجمارك الجزائري
- أمر رقم 281/67 مؤرخ في 19 رمضان عام 1387 الموافق ل 20 ديسمبر سنة 1967 يتعلق بالحفريات وحماية الأماكن والآثار التاريخية والطبيعية ( ج.ر عدد 07 ليوم 23 شوال عام 1387)
- أمر رقم 96-05 المؤرخ في 19 شعبان عام 1416 الموافق ل 10 يناير سنة 1996 المتضمن الموافقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. ج.ر. 96/03 ليوم 14/01/1996 ص 16
- أمر رقم 73-12 المؤرخ في 29 صفر 1393 الموافق ل 3 ابريل 03 ابريل 1973 والمتضمن إنشاء المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ المعدل والمتمم.
- مرسوم رئاسي رقم 64-70 المؤرخ في 02/03/1964 المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الخاصة، بتوحيد بعض القواعد المطبقة في ميدان المساعدة والإنقاذ البحريين ( ج.ر عدد 29 لتاريخ 07/04/1964).

- مرسوم رئاسي رقم 97-373 مؤرخ في 28 جمادى الأولى عام 1418 الموافق ل 30 سبتمبر سنة 1997 يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، مع التحفظ، إلى اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية التي حررت في روما بتاريخ 10 مارس 1988 . ج.ر عدد 65 بتاريخ 03 جمادى الثانية 1418
- مرسوم رئاسي رقم 83-510 المؤرخ في 18 ذي القعدة عام 1403 الموافق ل 27 أوت سنة 1983 والمتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 والمتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، المبرمة في لندن في أول نوفمبر سنة 1974 وبروتوكول سنة 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، المبرم في لندن في 17 فبراير سنة 1978 ( ج.ر عدد 36 ليوم 30 أوت 1983 )
- مرسوم رئاسي رقم 2000-58 مؤرخ في 07 ذي الحجة عام 1420 الموافق ل 13 مارس سنة 2000 يتضمن التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء، بمنطقة البحر الأبيض المتوسط.الموقعة في مالطا بتاريخ 11 بيليو 1997 ( ج.ر عدد 13 لتاريخ 09 ذو الحجة عام 1420 الموافق 15 مارس 2000 )
- مرسوم رئاسي رقم 96/290 المؤرخ في 18 ربيع الثاني 1417 الموافق ل 02/09/1996 يتضمن تنظيم البحث والإنقاذ البحريين ( ج.ر عدد 51 ليوم 20 ربيع الثاني 1417 الموافق ل 04/09/1996 )
- مرسوم رئاسي، رقم 95/290 المؤرخ في 30/09/1995 ، والمتضمن إنشاء مركز وطني ومراكز جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر .( ج.ر رقم 57/95 ض 06 )
- مرسوم رقم 02/01 المؤرخ في 22/شوال 1422 الموافق ل 06/01/2002. المتعلق بتحديد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها باستغلال الموانئ. ج.ر العدد 01 المؤرخة في 08/01/2002



- مرسوم رقم 72-194 المؤرخ في 27 شعبان عام 1392 الموافق ل 05 أكتوبر سنة 1972 والمتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية، وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم .
- مرسوم 403/63 المؤرخ في 1963/10/12 المتعلق بتحديد المياه الإقليمية. ( ج.ر. رقم 76 المؤرخة في 1963/10/15 ص 1038)
- مرسوم تنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 18/ذي القعدة 1425 الموافق ل 20 ديسمبر 2004 والمتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال امن السفن والمنشات المينائية ، وإنشاء الأجهزة المرتبطة بها ( ج.ر. عدد 82 لتاريخ 22 ديسمبر 2004).
- مرسوم تنفيذي رقم 350/96 مؤرخ في 6 جمادى الثانية عام 1417 الموافق ل 19 أكتوبر 1996. المتعلق بالإدارة البحرية المحلية .
- مرسوم تنفيذي رقم 96-55 المؤرخ في 02 رمضان عام 1416 الموافق ل 22 يناير سنة 1996 يضمن التعليق المؤقت لممارسة السفن حق المرور غير المضر في مناطق محددة من المياه الإقليمية، وينظم الملاحة في الحدود البحرية لبعض الموانئ. ( ج.ر. عدد 06 ليوم 04 رمضان عام 1416)
- مرسوم تنفيذي رقم 84-181 المؤرخ في 07 ذي القعدة عام 1404 الموافق ل 04 أوت 1984 المحدد الخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقا منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري ( ج.ر. عدد 32 ليوم 10 ذو القعدة عام 1404 ) والتي تم استدراكها في الجريدة الرسمية عدد 45 ليوم 08 محرم 1405 .
- مرسوم تنفيذي رقم 99-198 المؤرخ في 06 جمادى الأولى عام 1420 الموافق ل 18 أوت 1999 يحدد تشكيلة اللجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية وقواعد سيرها ( ج.ر. عدد 57 ليوم 0 جمادى الأولى 1420 الموافق ل 22 أوت 1999).

- مرسوم تنفيذي رقم 99-199 المؤرخ في 06 جمادى الأولى عام 1420 الموافق ل 18 أوت 1999 يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية ( ج.ر عدد 57 ليوم 22 أوت 1999).
- مرسوم تنفيذي رقم 94-279 المؤرخ في 11 ربيع الثاني 1415 الموافق ل 17 سبتمبر 1994 يتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر، وإحداث مخططات استعجاله لذلك. ( ج.ر عدد 59 ليوم 15 ربيع الثاني 1415 الموافق ل 21 سبتمبر 1994 )

### قائمة المقررات :

- قرار مؤرخ في 23 رمضان عام 1402 الموافق ل 15 جويلية ، 1982 ، يتضمن انشاء لجنة الأمن المركزي ج.ر عدد 55 لتاريخ 09 ربيع الأول عام 1403 الموافق ل 1982/12/25
- قرار مؤرخ في 23 رمضان عام 1402 الموافق ل 15 جويلية 1982 يتعلق باللجان المحلية للتفتيش ، في ممارسة الملاحة والعمل البحري .ج.ر عدد 55 لتاريخ 1982/12/25
- قرار مؤرخ في 23 رمضان عام 1402 الموافق ل 15 جويلية 1982 ، يتضمن تنظيم الملاحة البحرية ، والإرساء في حوض مدينة الجزائر ج.ر عدد 55 لتاريخ 1982/12/25
- قرار مؤرخ في 05 ربيع الأول 1425 الموافق ل 2003/05/07 المحدد لكيفيات تنظيم ، وعمل اللجان المحلية لتفتيش السفن .ج.ر. رقم 36 المؤرخة في 2003./06/08.

### الإتفاقيات الدولية:

- الإتفاقية الدولية المتعلقة بالإسعاف المؤرخة في 28/أفريل 1989 -

- -اتفاقية نيروبي الدولية بشأن إزالة الحطام البحري المؤرخة في 18/05/2007.
- الاتفاقية المتعلقة بالوقاية من تلوث البحار الناتج عن رمي الفضلات -لندن 1972/12/29-
- -اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مونتي قوبي المؤرخة في 10/12/1982 ،
- -اتفاقية بروكسل ل 1969/11/29 المتممة ببروتوكول 1973

### المقالات:

- -**Charlotte Lallement** *les épaves dangereuses de navires dans les ports maritimes.*
- -**Madame Cécile de Cet Bertin** *-l'état et l'épave : droit français et projet de convention internationale--* Bulletin d'étude de la marine n<sup>o</sup> 36 janvier 2007 p 71 et suite
- **Charlotte LALLEMENT**, Les épaves dangereuses de navires dans les ports maritimes 2000, vol.6-1 neptinus
- -**Jean-Pierre BEURIER**, Le statut juridique français des biens culturels sous-marins 2003, vol.9-2 neptinus
- **Patrick Griggs**-Immediate past President C.M.I M *draft wrecks removal-convention.*

- **4-RAYMOND GOY** -*l'épave du Titanic et le droit des épaves en haute mer*- in annuaire français de droit international, volume 35p752-773
- . **Jean-Luc HALL** *Les menaces des épaves maritimes et la convention internationale de NAIROBI sur leur enlèvement* 14ème Journée d'information du CEDRE INHES La Plaine Saint-Denis 5 mars 2009

### الرسائل والمذكرات:

- **لريبي مكبي** ، الحطام البحري وفقا للتشريع الجزائري ومعاهدة نيروبي لسنة 2007 ، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير في القانون البحري والنشاطات المينائية ، جامعة وهران ، 2013/2012
- **-Benzamia Ziane-Hammadi Med** -*le régime juridique des épaves maritimes*- mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention du diplôme ingénieur d'état en sciences de la navigation --Institut Supérieure Maritime BOU-ISMAIL -promotion juin 1997.
- **-Clotilde MATTEI** -*les épaves maritimes en droit français*-Mémoire D.E.S.S de Droit des Transports Faculté de Droit et de Sciences Politiques d'Aix - Marseille, Année 1998-1999.

- **-Adeline Jude** - *l'enlèvement des épaves*- université de droit d économie et des sciences d AIX Marseille  
*2007/2008*