

دوافع إزالة الحطام البحري في القانون البحري الجزائري

حسان سعاد⁽¹⁾

مقدمة:

يعتبر البحر بيئة خطيرة بالنسبة للإنسان، نظرا لما يواجهه من مخاطر ومتاعب أثناء القيام بالملاحة البحرية، والحديث عن الملاحة البحرية يستدعي بالضرورة الحديث عن السفينة باعتبارها الوسيلة الأساسية لاستخدام الانسان للبحر، رغم التطور الذي عرفته صناعة السفن من أجل مجابهة مخاطر البحر، الذي يعد بدوره مصدرا للخطر المحيط بها، مما يعرضها لحوادث قد تلحق بها أضرار سواء بحمولتها أو بهيكلها، وبالتالي تكون عرضة للتلف أو الضياع في البحر وميلاد ما يسمى بالحطام البحري.⁽²⁾

وبمجرد اكتشاف الحطام البحري، لابد من الشروع في عمليات رفع وإزالة هذا الحطام لأنه في غير بيئته الطبيعية، وعلى غرار كل البلدان تعرف الجزائر مشكل الحطام البحري وخير دليل وجود العديد منها في الموانئ الجزائرية، مما يشكل مشكلا عويصا حيث تتقلل كاهل الدولة لما تحتكره من مكان في الموانئ وكذلك ما تشكله من خطر على الملاحة البحرية.

وعليه لإزالة الحطام البحري، هناك عدة أسباب ودوافع يمكن اكتشافها من خلال استقراء نصوص القانون البحري والمتعلقة بالحطام البحري، والتي سنتناولها في ثلاثة نقاط أساسية كالاتي:

أولا: خطورة الحطام البحري على أمن الملاحة البحرية

ثانيا: الأهمية التاريخية أو الأثرية للحطام البحري

1 طالبة دكتوراه مخبر القانون البحري والنقل جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

2 نظم المشرع الجزائري الحطام البحري في المواد من 358 إلى 383 من الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23/10/1976 والمتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر عدد 29، الصادرة بتاريخ 10/4/1977، ولم يعطى للحطام البحري تعريفا في القانون البحري الجزائري، لكن في المقابل حدد في نص م 358 ج ر بح ج المواضيع التي تكون محل تكييف كحطام بحري، ومن بينها حطام السفن باعتبارها الوسيلة الأساسية لممارسة الملاحة البحرية، والتي تعد حطاما بحريا بتوافر شرطين أساسيين وهما:

- ترك الطاقم للسفينة وهو عنصر مهم في تعريف الحطام البحري، غالبا ما يكون الترك سببه خطر الغرق، وهو يختلف عن الإهمال ذلك لأن السفينة المهملة هي قابلة للإبحار والملاحة ولكنها بدون طاقم، وبالتالي لا تنماشى وتكفييف الحطام البحري، أي يكون هذا الحجر بصفة غير إرادية أي نتيجة حتمية لما يحيط بالطاقم من مخاطر.

- فقدان صفتي الطفو والملاحة، فانعدام القدرة على الطفو تتمثل تحديدا في فقدان القدرة على الملاحة البحرية.

VIALARD (A): *droit maritime*, 1^{ère} éd, presses universitaire de france, paris, 1997, p 249.

ولم يتعرض المشرع الجزائري للشرط الثاني، ربما لأن المشرع أدرك أن فقدان صفة الطفو بما يعني الغرق ليس ضروريا لإضفاء وصف الحطام البحري فيمكن أيضا أن يكون طافيا فوق الماء.

وبالرجوع لقانون الأملاك الوطنية 30/90 في م 55 منه نجد أن المشرع الجزائري عرفه تعريفا واسعا يضم كلا من الحطام البحري والبري معا، على أنه: «... كل الأشياء أو القيم المنقولة التي تركها مالها في أي مكان...» م 55 من قانون 30/90 الصادر في 1/12/1990، المتضمن قانون الأملاك الوطنية، ج ر عدد 52 الصادرة بتاريخ 1990/12/2.

ثالثا: القيمة المالية للحطام البحري

أولا: خطورة الحطام البحري على أمن الملاحة البحرية

يعتبر الحطام البحري رمزا لخطورة البحر، وفي المقابل يعتبر الحطام البحري عائقا على سلامة السفن الأخرى،⁽¹⁾ بحيث تكمن خطورته في إمكانية وقوع حوادث بحرية أو تصادمات بين السفن والحطام العائم، أي ذلك الذي يطفو فوق الماء وبالتالي استبعاد الحطام الغارق الذي يكون أبعد من أن يضر بسلامة السفن السائرة.⁽²⁾

كما قد يكون الحطام البحري مصدرا لتلوث البيئة البحرية، مما يعود بالخطر على الإنسان والحيوان والنبات خاصة فيما يتعلق بناقلات المحروقات *les pétroliers*. وما تسببه من تلوث نفطي الذي يعتبر من أخطر أنواع الملوثات فهو يؤثر على التوازن البيئي للبحار، لأن أغلب ملوثات السفن هي مواد نفطية.⁽³⁾

وبإزالة الحطام البحري تبعد وتزال الطبيعة الخطرة لهذا الحطام، وهو ما نصت عليه م 368 ق بح ج بحيث ألزمت الإدارة البحرية المختصة لمباشرة إجراءات رفع الحطام البحري كونه يشكل عائقا أمام ممارسة السفن للملاحة البحرية والصيد البحري في المياه الداخلية أو الإقليمية الجزائرية، فالجزائر وباعتبارها دولة ساحلية لها سلطات محددة على مناطق معينة من ساحلها، وبالتالي الجزائر لها السيادة المطلقة على بحرهما الإقليمي والمياه الداخلية في إنقاذ الحطام البحري.⁽⁴⁾

كما ألزمت م 61 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 والمحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها،⁽⁵⁾ بإزالة أو إعادة ترميم السفن والآلات العائمة التي تشكل خطرا على سلامة الملاحة البحرية وعلى البيئة البحرية، بعد اعدار المالك أو المجهز من قبل السلطات المينائية.⁽⁶⁾

1 ADELIN(J): **Lenlèvement des épaves**,université d'AIX,marseille,2007,p1361.

2 SCAPEL(C), BONASSIES(P): **Lenlèvement des épaves**,CDMT,p 13.

3 فالنفظ وإن كان يعد ثروة طبيعية، إلا أنه من جهة أخرى يشكل خطرا على البيئة البحرية، لهذا أبرمت عدة اتفاقيات لحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط :

- اتفاقية لندن 1954 المتعلقة بمنع تلوث البحر بالبترول،

- الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في الأحوال التي تؤدي أو من الممكن أن تؤدي إلى التلوث بزيت البترول، ببروكسل 1969 وبدأ سريانها في 1975،

- اتفاقية لندن للوقاية من التلوث الصادر من السفن 1973.

4 وفيما يتعلق بباقي مناطق الملاحة البحرية بالمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة، فلم يرد أي نص في القانون البحري الجزائري عن إزالة الحطام المتواجد بهما والذي يشكل خطرا للملاحة البحرية.

5 المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المؤرخ بتاريخ 2002/1/6 والمحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج ر عددا 1، الصادرة بتاريخ 2002/1/6.

6 من جهة أخرى جاء وجوب إلزامية إزالة الحطام البحري والذي يشكل خطورة على أمن الملاحة البحرية في م 2/7 في كل من المراسيم التنفيذية التالية:

- المرسوم التنفيذي رقم 367/09 والذي يحدد محيط حماية وهران،

- المرسوم التنفيذي رقم 368/09 والذي يحدد محيط حماية ميناء أرزيو وبطيوية،

- المرسوم التنفيذي رقم 369/09 والذي يحدد محيط حماية ميناء مستغانم،

كما كرس القانون الدولي اتفاقية خاصة وهي اتفاقية نيروبي سنة 2007 حول إزالة الحطام البحري،⁽¹⁾ نظاقها المنطقة الاقتصادية الخالصة وأعطت الحق للدول الساحلية الأعضاء بالتدخل ورفع الحطام الخطر على سلامة النقل البحري أو البيئة البحرية، وبمفهوم المخالفة فإن الحطام الذي لا يشكل عائقا على أمن السفن فلا حاجة لإزالته.

وتحصي م 6 من الاتفاقية 15 معيارا يحدد الطبيعة الخطرة للحطام البحري، وبالتالي الحاجة الملحة لإزالته من قبل الدولة الساحلية من أجل اتخاذ التدابير اللازمة للحد من خطر الحطام البحري، أما فيما يتعلق بأعالي البحار فإن إزالة الحطام يكون من اختصاص الدول التي تحمل السفينة المنكوبة علمها.⁽²⁾

ثانيا: الأهمية التاريخية أو الأثرية للحطام البحري

قد لا يشكل الحطام البحري خطورة على سلامة الملاحة البحرية، بقدر ما يكون ذا أهمية تاريخية، أثرية أو علمية،⁽³⁾ وذلك ما نجد في نص م 381 ق بح ج واعتبرته ملكا للدولة الجزائرية بحيث تقوم الإدارة البحرية التي لها مصلحة في رفع الحطام الأثري بتسليمه للمتاحف الوطنية، وباعتباره من ضمن الممتلكات الأثرية والمعالم التاريخية للدولة الأمر الذي يقتضي حمايتها والمحافظة عليها بشتى الوسائل القانونية.⁽⁴⁾

لم يعرف المشرع البحري الجزائري الحطام الأثري والتاريخي، حتى أنه بالرجوع لنص م 358 ق بح ج نجدها تتحدث عن الحطام الثقافي مما يوقعنا في التباس سوء الفهم، خاصة وأن م 381 حذفت عبارة الثقافي،⁽⁵⁾ ربما لأن المشرع الجزائري صنف الممتلكات الأثرية من ضمن الممتلكات الثقافية، فعرفه قانون 04/98⁽⁶⁾ في م 2 منه على أنه تراثا ثقافيا للأمة موروث عن مختلف الحضارات المتعاقبة سواء كانت مدفونة في باطن الأرض أو مغمورة في المياه كالسفن الغارقة، وهي حسب الفقرة 1 من م 50 من نفس القانون ناتج

- المرسوم التنفيذي رقم 370/09 والذي يحدد محيط حماية ميناء جن جن بجيجل،

- المرسوم التنفيذي رقم 371/09 والذي يحدد محيط حماية ميناء سكيكدة،

- المرسوم التنفيذي رقم 372/09 والذي يحدد محيط حماية ميناء بجاية،

- المرسوم التنفيذي رقم 373/09 والذي يحدد محيط حماية ميناء عنابة. ج ر عدد 66 الصادرة بتاريخ 2009/11/17.

1 والمعتمدة في 2007/5/18 من قبل المؤتمر الدولي بشأن إزالة الحطام البحري الذي عقدته المنظمة البحرية الدولية في مقر مكتب الأمم المتحدة في نيروبي كينيا والتي شارك فيها 64 دولة من بينها 5 دول عربية وهي مصر، الكويت، المغرب، السعودية، قطر، وغياب الجزائر عن المؤتمر.

www.books.google.dz

2 CECILE(B): **Letat et l'épave**, paris, 2007, p71.

3 MARTIN(N): **Les épaves et la limitation de responsabilité**, D.M.F, 2002, p632.

4 مثل حطام سفينة TITANIC أكبر باخرة نقل ركاب في العالم وتحفة معمارية، والتي رغم مرور قرن من وقوع الحادثة إلا أن الجمهور والمستكشفين لا يزالون مهمتين بأنقاض السفينة، وهي الآن في حماية الشركة الروسية المالكة في قاع المحيط الأطلسي، وتكون امكانية رؤيتها تكون بواسطة غواصات في قاع المحيط، ذلك لأنه لا يمكن إزالة الحطام حفاظا عليه خوفا من انهيار ما تبقى من السفينة فتقوم برحلات استكشافية، سياحية أو سينمائية. WWW.youtub.com

5 عرفته اتفاقية حماية التراث المائي يونسكو سنة 2001 بأنه آثار وجود الإنسان ذو طبيعة ثقافية أو تاريخية أو أثرية، المغمورة جزئيا أو كليا أو بصفة دورية أو متواصلة لمدة 100 سنة على الأقل.

L'article 1^{er} de la convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique, paris, 2001, publiée sur: www.portal.unesco.org

6 قانون 04/98 المؤرخ في 1998/6/15 والمتعلق بحماية التراث الثقافي، ج ر عدد 44، الصادرة بتاريخ 1998/6/17.

استكشافات والأبحاث الأثرية تحت الماء.

وباكتشاف الحطام الأثري والتاريخي يخرج من نطاق تطبيق أحكام القانون البحري والمتعلقة بالحطام البحري، وتطبق عليه أحكام الأمر رقم 281/67 والمتعلق بالحفريات وحماية الأماكن والأثار التاريخية والطبيعية.⁽¹⁾

كما صدر المرسوم 82/69 المتعلق بتصدير الأشياء ذات الفائدة الوطنية من الناحية التاريخية والفنية والأثرية، والذي يمنع تصدير أي شيء يهم زمن ما قبل التاريخ أو علم الآثار إلا بموجب إذن من الوزير المكلف بالفنون في م 1 منه والتي نصت على الحطام البحري.⁽²⁾

ومن الناحية الدولية نجد م 303 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982،⁽³⁾ نصت على المحافظة على التراث العلمي المتواجد في أعماق البحر، وبما أن الدولة الساحلية تمارس بعض أنواع المراقبة في المنطقة المتاخمة من أجل المحافظة على أمنها فلها، حق رفع هذا التراث باعتباره ملكا للدولة الساحلية.

ثالثا: القيمة المالية للحطام البحري

الحطام التائه في البحر والذي لا يزال محافظا على قيمته كقوارب النجاة للسفن التجارية وقوارب مرفقات سفن الصيد البحري، تبقى من واجب الإدارة البحرية المختصة إنقاذ ورفع الحطام والحفاظ عليه من أجل إعادته لمالكيه الشرعيين حسب م 360 ق بح ج وما بعدها، بمعنى هي تلك السفن التي فقدت خاصية الملاحة البحرية بصفة مؤقتة وهي قادرة على استرجاع قدرتها على السير بمجرد القيام ببعض الإصلاحات،⁽⁴⁾ حتى أننا ومن وجهة نظر خاصة لا نعتبرها حطاما، فهي لم تفقد مقومات السفينة.

ما يفهم أن الحطام الذي فقد قيمته وفقد حتى امكانية إصلاحه فليس هناك أي ضرورة من إنقاذه وتسليمه لمالكيه، فبقايا السفينة التي تركت من قبل طاقمها ولم يعد بالإمكان تعويمها من جديد، فهي فقدت صلاحيتها للملاحة البحرية وبالتالي فقدت صفتها كسفينة، وهو ما نصادفه كثيرا في الموانئ الجزائرية

1 الأمر رقم 281/67 المؤرخ في 1967/12/20 والمتعلق بالحفريات وحماية الأماكن والأثار التاريخية والطبيعية، ج ر عدد7، الصادرة بتاريخ 1968/1/23.
2 المرسوم 82/69 المؤرخ في 1969/6/13 والمتعلق بتصدير الأشياء ذات الفائدة الوطنية من الناحية التاريخية والفنية والأثرية، ج ر عدد53 الصادرة بتاريخ 1969/6/20.

3 « Les Etat ont l'obligation de proteger les objet de carctère archéologique ou historique découverts en mer et coopèrent a cette fin.

2. Pour contrôler le commerce de ces objets, l'Etat côtier peut, en faisant application de l'art. 33, considérer que leur enlèvement du fond de la mer dans la zone visée à cet article, sans son approbation, serait cause d'une infraction sur son territoire ou dans sa mer territoriale, aux lois et règlements de l'Etat côtier visés à ce même article.

3. Le présent article ne porte atteinte ni aux droits des propriétaires identifiables, au droit de récupérer des épaves et aux autres règles du droit maritime, ni aux lois et pratiques en matière d'échanges culturels.

4. Le présent article est sans préjudice des autres accords internationaux et règles du droit international concernant la protection des objets de caractère archéologique ou historique».

Article 303 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, belkaise édition, Dar El Beida, Alger, 2011, p330.

4 MARTINE REMOND (G): **Droit maritime**, 2^{ème} édition 1993, p 56.

فهناك العديد من السفن المتهرئة ألقى بها أصحابها أو مالكيها لتدني قيمتها المالية، ونظرا لعدم احتكارها لمكان في الميناء تبقى مرمية دون العثور على من يتحمل عبء رفعها، كما أن الحالة المتقدمة من التحطم لهذه السفن، لا تمكن حتى تعويض مصاريف إزالتها عن طريق بيعها، وبهذا يبقى مركونا بالميناء دون عنوان أو ترخيص وهو ما نجده في أغلب موانئ الجزائر.

الخاتمة:

نخلص إلى القول بأن المشرع الجزائري، رغم نصه على ضرورة رفع وإزالة الحطام البحري لسبب من الأسباب التي توصلنا إليها من خلال هذه الورقة، من قبل الإدارة البحرية المختصة خاصة إذا كان يشكل خطرا على الملاحة البحرية وعلى البيئة البحرية، إلا أن الموانئ الجزائرية وشواطئها لازالت قبلة لقاذورات السفن المتقدمة في السن ومكتظة بها.

حتى أننا نجد الاتفاقيات الدولية لم تغطي إلا جزءا معينا من الحطام البحري، إذ أعطت الأولوية للسفينة وهي قيد الاستغلال بالرغم من أهمية موضوع الحطام البحري أو حطام السفن الغارقة أو الجانحة، بحيث أن النظام القانوني الذي تخضع له السفينة المحطمة يختلف تماما عن النظام القانوني المطبق عليها باعتبارها أهم وسيلة لممارسة الملاحة البحرية.

قائمة المراجع:

أولا: الكتب

1. ADELIN(J): **Lenlèvement des épaves**, univesité d'AIX, marseille, 2007.
2. CECILE(B): **Letat et l'épave**, paris, 2007.
3. MARTINE REMOND (G): **Droit maritime**, 2^{ème} édition 1993.
4. MARTIN(N): **Les épaves et la limitation de responsabilité**, D.M.F, 2002.
5. SCAPEL(C) et BONASSIES(P): **Lenlèvement des epave**, CDMT, 1998.
6. VIALARD (A) **droit matitime**, 1^{ère} éd, presses universitaire de france, paris, 1997.

ثانيا: النصوص القانونية والاتفاقيات

- الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 10/23 / 1976 والمتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر عدد 29، الصادرة بتاريخ 1977/4/10.
- الأمر رقم 281/67 المؤرخ في 1967/12/20 والمتعلق بالحفريات وحماية الأماكن والأثار التاريخية والطبيعية، ج ر عدد 7، الصادرة بتاريخ 1968/1/23.
- المرسوم 82/69 المؤرخ في 1969/6/13 والمتعلق بتصدير الأشياء ذات الفائدة الوطنية من الناحية التاريخية والفنية والأثرية، ج ر عدد 53 الصادرة بتاريخ 1969/6/20.
- قانون 30/90 الصادر في 1990 / 12/1، المتضمن قانون الأملاك الوطنية، ج ر عدد 52 الصادرة بتاريخ 1990/12/2.
- قانون 04/98 المؤرخ في 1998/6/15 والمتعلق بحماية التراث الثقافي، ج ر عدد 44، الصادرة بتاريخ 1998/6/17.
- المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المؤرخ بتاريخ 2002/1/6 والمحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج ر

عدد 1، الصادرة بتاريخ 2002/1/6.

- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, belkeise édition, Dar El Beida, Alger, 2011.

ثالثا: المواقع الالكترونية

www.books.google.dz
www.youtub.com
www.portal.unesco.org