

التنظيم القانوني الجزائري للسياحة البحرية
Algerian legal regulation of maritime tourism.

محمد أمين بن منصور¹

¹ جامعة أبي بكر بلقايد (الجزائر)، maritimthec@gmail.com

تاريخ الإرسال: 06-12-2024 تاريخ القبول: 25-06-2025 تاريخ النشر: 30-06-2025

ملخص:

يعتبر البحر بيئة شاسعة تتطلب تنظيماً دقيقاً للحفاظ عليها سواء من الناحية الجغرافية أو من حيث الروابط التي تساهم في تعزيزها خاصة تلك المتعلقة بالاقتصاد والسياحة والمجتمع. ولهذا السبب، وضع المشرع الجزائري عدداً كبيراً من القوانين لحماية هذه البيئة الطبيعية واستغلالها كمورد مالي مستدام. الكلمات المفتاحية: قانون بحري؛ تراث مغمور؛ سياحة؛ ملاحه.

Abstract:

The sea is a vast environment that requires careful regulation to preserve it both geographically and in terms of the links that contribute to its enhancement, especially those related to the economy, tourism and society. For this reason, the Algerian legislator has developed a large number of laws to protect this natural environment and utilize it as a sustainable financial resource.

Keywords: maritime Law; submerged heritage; tourism; navigation.

المؤلف المرسل: محمد أمين بن منصور، الإيميل: maritimthec@gmail.com

1- مقدمة:

تعدّ السّياحة البحرية نوعا من الاستثمار المستدام في القطاع البحري، لذلك سعت الدّولة الجزائرية إلى تثمينه عن طريق نصوص قانونية موازاة للمستجدّات الدّولية الرّاهنة، أو اعتمادا على الأسس القانونية القديمة الدّاعمة لحماية التّراث الثّقافي الوطني.

وقد ارتبطت السّياحة البحرية بوسائل النقل والترفيه المختلفة التي تمارس في البحر والتّراث المادي المغمورة تحت سطح البحر، والذي أشار إليه القانون البحري بمصطلح الإنقاذ البحري، حيث يفهم منه محاولة المشرع حماية القطع الأثرية المنقولة أو العقار أو الآثار الطبيعية البحرية الموجودة في الإقليم الوطني وفق المفهوم الذي تضمنته المادة 02 من القانون رقم 98-04 المتعلق بحماية التّراث الثّقافي.

المتعلق بحماية التّراث الثّقافي حيث اعتبرته جميع الأصول الثّقافية العقارية المخصصة والمنقولة المملوكة للدولة أو لأشخاص طبيعيين أو اعتباريين تابعين للقانون الخاص، بالإضافة على القيم التّراثية الموجودة تحت الأرض أو في المواقع الأثرية التي تمثل مختلف الحضارات المتعاقبة منذ عصر ما قبل التاريخ إلى يومنا هذا".

بغية توضيح ما سبق كان علينا الإجابة على الإشكال الآتي:

// كيف ساهم القانون البحري في دعم حركية النشاط السّياحي والحفاظ على التّراث المادي المغمور؟

2. الإطار التشريعي المنظم للسّياحة البحرية:

تعتمد السّياحة في نشاطها على توافر العنصر البشري المالك لرؤوس الأموال، والذي لا يمكن الاستفادة منه إلا بتوفير نقل مناسب يتيح له التواجد داخل الإقليم أو اجتيازه للوصول لدول أخرى حيث خصصت الدولة الجزائرية اعتمادات بمبلغ 69 مليار سنتيم للنقل ومليار سنتيم للسّياحة، واستحدثت صندوقا لتطوير النقل العمومي بمبلغ يفوق 94 مليار سنتيم، ومنحت قروضا لمؤسسات عمومية ذات طابع اقتصادي لتمويل مشاريعها الاستثمارية تضم النقل والسّياحة بمبلغ يفوق 448 مليار سنتيم تصل وهذا بموجب قانون المالية رقم (23-22)، مؤرخ في 24 ديسمبر 2023).

التنظيم القانوني الجزائري للسياحة البحرية

1.2 نشاط الملاحة البحرية:

عرّفت المادة 161 من الأمر رقم 76-80 المتعلّق بالقانون البحري الملاحة البحرية معتبرتا إياها نشاطا يمارس في البحر أو المياه الداخليّة بواسطة سفن تمثل عمارة بحرية أو آلية عائمة تتحرك بنفسها أو عن طريق قطرها بسفن أخرى حسب المادة 13 من نفس الأمر. فهذا النشاط يعدّ أساس تنمية القطاع البحري واستدامته، لأنّه يؤسّس لتنفيذ رحلات دولية أو إقليمية تمثّل خدمة للمواطن الجزائري أو الأجنبي. لذلك يظهر دعم الملاحة البحرية للسياحة في شقّين ذكرته المادة 162 في فقرتيها 01 و04 هما:

➤ الملاحة التجاريّة المتعلّقة بنقل البضائع والمسافرين.

➤ ملاحة النّزهة بقصد التّرفيه.

1.1.2 نقل المسافرين:

يعتبر النّقل أهمّ خدمة تقدّمها الدّولة للسّائح تسهم في تنقّله بين الأقاليم الدّولية أو الوطنية، وقد قام المشرع بتنظيم أحكام نقل المسافرين الدولي في الباب 05 من الأمر 76-80 ضمن المواد من 821 إلى 859، كما استحدثت النقل الحضري البحري الذي يتم داخليا منظّما أحكامه بموجب الفصل الثاني من المرسوم التنفيذي رقم (16-203، مؤرخ في 25 يوليو 2016).

1.1.2.1 النقل البحري الدولي:

ارتبط النّقل البحري بالسياحة لتوافره على خاصيّة الأمان والسّرعة وقلة تكاليف السّفر، بالإضافة إلى حجم السّفينة الذي يعطيها قدرة استيعاب كبيرة تسمح بحمل الأمتعة والمركبات المملوكة للمسافر على متنها، هذا دون نسيان الأحكام القانونيّة التي تجعل الناقل مسؤولا مفترضا عن جميع الأضرار التي تمسّ المسافر وأمتعته أثناء رحلة السّفر من ميناء الانطلاق إلى ميناء الوصول، ما يمثل حماية لمصالح المسافرين الوطنيين أو الأجانب.

محمد أمين بن منصور

وقد عرّف الفقه عقد النّقل البحري للمسافرين بأنه عقد يتضمن رحلة بحرية يقوم فيها النّاقل بإركاب مسافر وأمتعته مقابل أجره معلومة وإيصاله من ميناء إلى آخر، أو في رحلة مستديرة تنطلق وتنتهي في نفس الميناء، بشرط ألاّ يكون المسافر من طاقم النّاقل كالزّيان والبيّارة... الخ، كما لا يهّم إن كانت السفينة النّاقلة مخصّصة لنقل الركاب أو البضائع (الرحيم، 2017، صفحة 198)، وهذا ما ذهبت إليه المادة 821 من الأمر رقم 76-80.

فحسب المادة 822 من القانون البحري يتمّ نقل المسافر وأمتعته بحرا وفق نقل حرّ بتذكرة سفر مقابل أجره، كما يمكنه التّنقل مجانا حسب المادة 850 من نفس الأمر بواسطة المؤسّسات البحرية للنّقل. فالمزيج بين التّوعين يقودنا إلى نوع ثالث من النّقل يتمثّل في نشاط الوكالات السياحية التي تعد وسيطا بين السّائح ومؤسّسات النّقل البحري، وهذا حسب نوع عقد السّياحة المبرم بين السّائح ووكالات السّفرة، بمعنى أن يتضمن عقد السّياحة بندا يتضمن نقلا بحريا بغرض التّنقل أو الترفيه حيث يكون البحر وسطا لتنفيذه، لأن عقود السّياحة تتخذ شكلين فتارة تكون عقودا مركّبة من عدة التزامات تبرم في عدة عقود منفصلة، أو تتخذ عقدا موحّدا يشمل بنودا تمثّل المزايا والخدمات المقدمة من طرف وكالة السّياحة (زليحة، 2017، الصفحات 14-17).

فالمرکز القانوني لمنقذ النقل البحري يتّخذ شكلين: فإمّا أن يكون ناقلا متعاقدا يبرم عقد نقل بحري باسمه مع مؤسّسة نقل بحري وفق الشّروط المحدّدة في القانون البحري، أو يكون ناقلا فعليا تابعا للنّاقل المتعاقد يتمثّل دوره في التّنفيذ المادي لعملية النقل البحري، وإمّا أن قد يكون مزيجا بين النوعين.

فإذا كان ناقلا متعاقدا طبقت عليه أحكام مسؤولية الناقل البحري التي تبدأ من ميناء الانطلاق إلى ميناء الوصول، فتعد مسؤوليته مفترضة في مواجهة من أحدث ضررا لهم سواء كانوا مسافرين عاديين أو سّياحا، كنتيجة لضرر عن تأخير أو أضرار مادية تصيبهم أو تصيب أمتعتهم ومركباتهم أثناء الرحلة البحرية، أما الضرر المعنوي فلم ينظمه المشرع بأحكام عكس الفقه وبعض التشريعات الأجنبية.

التنظيم القانوني الجزائري للسياحة البحرية

أما إذا كان مؤدّي خدمة النقل البحري ناقلا فعليا فتطبق عليه المسؤولية التبعية في مواجهة الناقل المتعاقد وهذا في حدود المسافة التي قام بقطعها أثناء تنفيذ مهامه لأنه يعتبر تابعا للناقل المتعاقد، إلا في حال عدم التعرف على الفترة التي حصل الضرر فيها فتنشأ مسؤولية تضامنية بين جميع الناقلين لجبر الضرر.

1.1.2,2 النقل البحري الحضري (الداخلي):

لا تزال السياحة تنمو بنسبة 06 في المائة سنويا على الصعيد العالمي. وتمثل السياحة الساحلية نسبة كبيرة من النشاط الاقتصادي العام بالنسبة لكثير من البلدان، ولا سيما الدول الجزرية الصغيرة النامية والدول الأرخيلية (المتحدة، 2021، صفحة 05).

ولقد كان من مساعي الدولة الجزائرية الاستفادة من الساحل البحري للدولة، تمشينا لسياسة تدعم السياحة الوطنية الساحلية من خلال مخطط (SDAT 2025) (قدري و . سعيد شوقي شكور، 2016، صفحة 432)، وقد نتج عن ذلك السهر على تطوير منظومة النقل الداخلي حيث تم استحداث خط نقل بحري جديد سمي بالنقل الحضري البحري، يرخص باستغلاله في الليل والنهار وفق المادة 23 من المرسوم التنفيذي 16-203، والذي يطلق عليه في الفقه البحري تسمية المساحلة البحرية فهي تضم النقل بنوعيه البضائع المسافرين.

فالمادة 03 في فقرتها 01 من المرسوم عرفت النقل الحضري على أنه نشاط منتظم يمارس على وجه الاعتياد والتكرار، هدفه نقل الأشخاص بين الموانئ الوطنية على متن سفن مخصصة لنقل المسافرين يتراوح طولها بين 24 إلى 40 مترا مطابقة لمقاييس سلامة البناء والتجهيز والاستغلال، تكون إما جديدة أو يقل عمرها عن 05 سنوات تكون حالتها التقنية بعد التفيتيش مرضية من طرف الهيئة المؤهلة قانونا، وأن تكون مملوكة أو مستأجرة بصفة عادية أو عن طريق قرض من طرف مستغل النشاط حسب المادة 20 فقرة 02. فهذا النوع من الخدمات متاح للأشخاص الطبيعيين والمعنويين ممارسته بشرط عدم إدراج أسمائهم حسب المادة 04 ضمن البطاقة الوطنية لمرتكي أعمال الغش، بالإضافة إلى ترخيص يقدم طبقا للمادة 11 من طرف الهيئة المختصة التابعة لوزير البحرية التجارية بعد موافقة اللجنة الإقليمية.

محمد أمين بن منصور

فالمعني يقدم طلبا مصحوبا ببطاقة التعريف الوطنية وصحيفة السوابق العدلية رقم 03 بالنسبة له أو المسير المعين بموجب القانون الأساسي بالنسبة للشخص المعنوي مع تقديم نسخة من القانون الأساسي بالإضافة لوثيقة من الجدول الضريبي لكليهما. ثم يخضع المعني لتحقيق إداري من طرف مصالح الأمن مع تبليغ رأيها إلى مدير البحرية التجارية والموانئ في مدة 20 يوما ابتداء من تاريخ إخطارها طبقا للمادتين 09 و 10، بالإضافة إلى تطبيق أحكام المادة 21 مفادها تعيين خط السير البحري وتسليم نسخ من شهادات السلامة ووثائق السفينة سارية المفعول وعقد الملكية أو الإيجار أو عقد القرض، ونسخة تثبت رقم الرصيف ومخضر تفتيش سلامة السفينة تعده اللجنة المحلية للتفتيش ونسخة من وثيقة التأمين.

فمضمون المادتين 12 و 14 يمنح هذه الرخصة لمدة 05 سنوات قابلة للتجديد بطلب يقدم قبل 03 أشهر من الانتهاء الفعلي للمدة المذكورة أعلاه، وهذا مع بقاء السفينة خاضعة للتفتيش السنوي المتعلق بالسلامة، كما أن هاته الرخصة شخصية لا يمكن التنازل عنها أو تأجيرها أو نقل ملكيتها فهي مؤقتة يمكن إلغاؤها في أي وقت حسب ما ورد في المادة 13، وفي حال وفاة المستغل يمكن للورثة مواصلة استغلال هذا النشاط بشرط تبليغ الوزير المكلف بالبحرية التجارية في ظرف 01 شهر، مع إمكانية رفض طلب تقديم هاته الرخصة إذا لم تتوفر الشروط المطلوبة بالنسبة لكل الحالات المذكورة سابقا، وللمعني تقديم طعن في مدة 01 شهر من تاريخ تبليغ الرفض.

وقد ألزمت المادة 17 المستغل البدء في تقديم خدماته في مدة لا تتجاوز 06 أشهر من تاريخ حصوله على الترخيص، مع احترام عدد الركاب المرخص بإكراجهم ومطابقة السفن من ناحية السلامة، واحترام تطبيق التشريع المتعلق بممارسة النشاطات والمنافسة التجارية وحماية المستهلك وقمع الغش، مع اكتتاب وثيقة تأمين على الأشخاص والسفينة معا، واحترام قواعد الصحة والنظافة ونوعية الخدمات، مع الإشهار للزبناء بالتنقلات وخط السير والتواريخ والمواقيت والتعريفات وأماكن الإركاب والإنزال، وإخبار الوزير المكلف بالبحرية بأي حادث قد يمس الأمن والسلامة البحرية والإبلاغ عن توقف نشاطه، وقد ألزمت المادة 18 توفير طاقم محترف لقيادة هذه السفن.

2.1.2 ملاحاة النزهة

هي الملاحاة التي تقوم بها الزوارق الصغيرة من أجل الترفيه أو السفن من أجل السياحة العابرة للحدود، أو لأغراض غير مادية كالملاحاة العلمية التي ذهب رأي من الفقه إلى عدم تطبيق أحكام القانون

التنظيم القانوني للسياحة البحرية

البحري عليها لأنها ملاحية لا تهدف الى الربح مطلقا، غير أن الرأي الغالب استقرّ على خضوعها له لأنها تتعرض لنفس مخاطر الملاحة التجارية (الميزان، 2022).

وقد فتح المشرع هذا النوع من الملاحة لعموم الناس واعتبرها في خانة الملاحة الرئيسية، إذ تعدّ استغلالا خاصا للسفن بقصد الترفيه والتسلية؛ فإذا لم تكن مزودة بطاقم مأجور وجب عليها طبقا للمادة 194 من الامر 76-80 حصولها على بطاقة مرور فردية أو جماعية تسمح لها بمزاولة الملاحة البحرية، أما إذا كان على متنها بحارة مأجورون فتحضّع لنفس أحكام السفن التجارية بخصوص رخص مزاولة الملاحة البحرية وحملها للشهادات البحارة ومختلف الشهادات المنصوص عليها في القانون البحري وهذا طبقا لأحكام المادة 02/192 من نفس الامر.

والجدير بالذكر أنّ هذا النوع من الملاحة يمارس على شكلين هما:

أ- ملاحية تتم ما بين مسافة 05 إلى 12 ميل على الساحل البحري أو على جزيرة يمكن النزول بها (وسيلة، 2018، صفحة 374) .

ب- ملاحية في كل مناطق المياه الداخلية والتي تشمل حسب المادة 07 من الأمر 76-80:

- المياه الإقليمية وما تحتها.
- المياه الداخلية التي تنتهي حدودها عند خط بداية المياه الإقليمية، حيث تضمّ الخلجان الصغيرة والشواطئ المطلّة على منطقة الساحل المغطى بأعلى مدّ خلال السّنة في ظروف جوية عادية، وكل مناطق الموانئ المعدّة للرسو أو الشحن والتفريغ والمنشآت العمومية بمختلف أغراضها.

وقد بين المرسوم التنفيذي رقم 16-203 مجموعة من النشاطات التي تمارس في هذا الإطار سماها طبقا للمادة 02 فقرة (ج) بالنزّه في البحر تخضع لنفس الأحكام السابق ذكرها ضمن نشاط النقل الحضري، كما ان المستغل يخضع لعقوبات إدارية إذا لم يؤدي التزامه دون مبرر معقول في الآجال المقررة ضمن المادة 17 المتعلقة بالاستغلال، حيث يتم إخطاره للبدء في نشاطه في مدة لا تتجاوز 01 شهر من

محمد أمين بن منصور

طرف وزير البحرية التجارية، وإذا لم يستجب يصدر قرارا بإلغاء رخصة الاستغلال مع إمكانية تعليق نشاطه دون الغاء الرخصة، وأخذ رأي اللجنة المؤهلة المذكورة في المادة 11، وهذا إذا لم يكن سبب التوقف عن النشاط قوة قاهرة.

مجموع الأنشطة التي تدخل في النزهة البحرية هي كالآتي:

2.1.2.1 الصيد البحري السياحي: المقصود به إركاب مسافرين على مستوى موانئ الصيد البحري أو أماكن مخصصة لهذا الغرض طبق للمادة 26، وذلك على متن سفن مجهزة مخصصة للقيام بالصيد البحري أو على متن سفن مائية المتعلقة بالملاحة النهرية، تمتاز بالاحترافية يكون طولها 06 أمتار طبقا للمادة 25 حيث اعتبره نشاطا تكميليا للنزهة هدفه اكتشاف مهنة البحار الصياد أو مربى المائيات، بالإضافة إلى اكتشاف الوسط البحري.

فالقيام بهذا النشاط مرخص به في النهار فقط حسب المادة 33، مع وجوب تزامنه مع النشاط العادي للصيد البحري المنظم بموجب القانون رقم 01-11 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 15-08، مع إلزامية تقديم المستغل لنسخ وثائق تضم رخصة الصيد البحري، دفتر البحارة، ومحضر التفتيش الإضافي المذكور في المادة 27، كما يمكن له تحديد السن بالنسبة للأطفال المرافقين اجباريا لأحد الوالدين أو كلاهما خاصة الذين يقل سنهم عن 14 سنة كاملة، ويقوم بإعداد بطاقة التصريح بالركاب قبل الخروج للبحر توضع نسخة منها على مستوى الإدارة البحرية المحلية المختصة إقليميا تتضمن وفق المادة 30 البيانات الآتية:

- ❖ اسم السفينة ورقم قيدها ومنطقة ممارسة نشاط الصيد، وتواريخ ومواقيت الخروج إلى البحر.
 - ❖ لقب واسم وختم وتوقيع الرّبان، ومعلومات الركاب وتاريخ ميلادهم وعناوينهم وأرقام هواتفهم.
- في سياق آخر يسلم المستغل قبل انطلاق السفينة مذكرة سلامة توضح طريقة استعمال تجهيزات الإنقاذ والتصرفات الواجب القيام بها في حالة الطوارئ، مع صرامة ارتداء صدرية النجاة إلى غاية إنزالهم والبقاء جالسين في المكان المخصص لهم طوال فترة الخروج إلى البحر خاضعين لأوامر الرّبان، ويجب عليهم ألاّ يعرقلوا في أي حال من الأحوال نشاطات الصيد البحري.

التنظيم القانوني الجزائري للسياحة البحرية

2.1.2.2 التنزه في البحر: ومعنى ذلك إركاب المسافرين للقيام بجولة في البحر على متن سفن بالقرب من الساحل مع الالتزام بالشروط الآتية:

*/ تعيين برنامج خطوط سير مصادق عليه من طرف الوزير، يمارس في النهار فقط ضمن حدود 05 أميال بحرية من ميناء القيد.

*/ حيازة سفينة يساوي طولها 12 مترا أو يفوقه ويقل عن 24 مترا، تكون جديدة أو يقل عمرها عن 05 سنوات إذا كانت حالتها جيدة بعد تفتيش تقني من الهيئة الإدارية المؤهلة قانونا، يكون مالكا لها أو مستغلا لها بقرض إيجار أو عقد استئجار.

2.1.2.3 الباخرة المطعم: عبارة عن نزهة بسفينة تضم مطعما تمارس نشاطها في حدود 05 أميال بحرية من ميناء القيد في النهار والليل عندما تكون ظروف الجو ملائمة، تكون ساكنة في مكانها أو متنقلة مصممة أو مهيأة يمكنها الرسو في الرصيف داخل الموانئ البحرية وموانئ النزهة، حيث تمنح رخصة ممارسة هذا النشاط لصاحب الطلب الذي تتوفر فيه نفس أحكام النشاطات السابقة بالإضافة إلى ما يلي:

■ عرض برنامج استغلال الطرق البحرية مصادق عليه من الوزير، وحيازة قرار الوالي يرخص بموجبه ممارسة نشاط الإطعام، وكذا قرار الوزير المكلف بالسياحة يتضمن تصنيف المطعم من 01 الى 04 حسب أحكام المادتين 40 و 41.

■ استغلال باخرة مملوكة أو مستأجرة من طرف المعني تكون معدة خصيصا لممارسة خدمة الإطعام على متنها، تستجيب لشروط النظافة والسلامة والمحافظة على البيئة، تراوح طولها من 12 الى 24 متر، مع جواز استغلال سفن يفوق طولها 24 متر برخصة استثنائية من طرف الوزير المكلف بالبحرية حسب أحكام المادتين 42 و 43.

■ ممارسة نشاط الباخرة المطعم الساكنة في مكانها والمصممة أو المهيأة على وحدات عائمة جديدة أو لا يتجاوز عمرها 10 سنوات في حال ما إذا اتضح أن قابلية الطفو مرضية على إثر تفتيش تقني.

محمد أمين بن منصور

2.1.2.4 النزهة على آليات بحرية ذات محرك: تتمثل في القيام بنزهة في البحر في النهار فقط بسائق أو بدونه، على متن آلية مجهزة بنظام دفع يكن قيادتها جالسا أو واقفا أو راكعا على متن هيكلها، وتضم الدراجات المائية والنارية البحرية والزلاجات البحرية واللوحات ذات المحرك، تكون جديدة أو يقل عمرها عن 05 سنوات وعلى المعني التوفر على الشروط الآتية لكي يكون استغلاله لهذا النشاط مرخصا:

*/ عرض منطقة ممارسة النشاط وامتلاك وثيقة تثبت منح امتياز مكان إقامة المحل المراد ممارسة النشاط فيه.

*/ حيازة نسخ من بطاقات سير الآليات البحرية ذات محرك سارية المفعول ووثيقة التأمين.

في حال تقديم خدمة الاستئجار بدون سائق فإنّ تجسيدها يتم بتصريح استئجار يوقعه مستغل النشاط والسائق الزبون المعرف في المادة 03 فقرة 08 تسلم نسخة منه إلى هذا الأخير، مع وجوب تقديم هذه الوثائق في كل وقت لمصالح الرقابة المؤهلة، وفي حال كانت خدمة الاستئجار مقدمة بسائق فإن المستغل يكون مسؤولا مفترضا وهذا حسب أحكام المادتين 50 و 51، كما يشترط على المستغل إعلام الجمهور بواسطة لوحة مرئية يبين فيها مخطط بياني يوضح منطقة تحرك المركبة البحرية والمناطق الممنوعة، مع إرشاد الشاطئ وموقع مدخله والسرعة المرخص بها، كما يجب عليه تثبيت لوحة تتعلق بالتعليمات الأمنية وتوصيات استعمال الآلية أمام مرئى السائق، الذي يجب عليه حيازة رخصة قيادة سفن النزهة صنف أول، واحترام النظام الدولي لمنع التصادم البحري، كما يلتزم بارتداء هو والراكب صدرية نجاة ذات لون فاقع، مع قيادة الآليات بالنسبة للجالس منفرج الساقين على بعد 02 ميل و 01 ميل بالنسبة للذي يحتفظ على متنها بتوازنه الحركي.

2.2 السّياحة السّاحلية

أطلق المشرع تسمية السّياحة الحموية البحرية على هذا النوع من الأنشطة، بموجب المادة 10/03 من قانون 03-01 المتعلق بالتنمية المستدامة للسّياحة، فجعلها إقامة يتمتع ويتسلى فيها السّياح بأنشطة تمارس على شاطئ البحر ومحيطه ككل، فهو السّياحة تتم في البحر قرب أقرب نقطة برّية متّصلة بالسّاحل البحري، أو ضمن خطّ طولي يشمل الشريط السّاحلي للدولة.

التنظيم القانوني الجزائري للسياحة البحرية

1.2.2 السّياحة الشاطئية

يجعل الامتداد الجغرافي لساحل دولة الجزائر المقدّر بـ 1200 كلم من السياحة الشاطئية منتوجا أساسيا بالنسبة للطلب الداخلي والخارجي، وعلى هذا الأساس فإن تنميته تعدّ حتمية لتمكين بلادنا من التّموضع الجيد مقارنة بالمقاصد المتوسطة الأخرى، وهو ما يجعل منها وجهة مفضلة من وجهات هواة السياحة الجزائريين والأجانب.

لذلك تعمل الجزائر اليوم على تطوير السياحة الشاطئية باعتبارها ركيزة أساسية داخل قطاع السياحة الجزائري وموردا مهمّا يدرّ أموالا كبيرة على خزانة الدولة، فسنت قانون رقم 02-03 يحدد القواعد العامة للاستعمال والاستغلال السياحيين للشواطئ، كما لم تحمل البيئة فهي تراهن كذلك على كيفية حمايتها وسبل المحافظة عليها (العريق، 2022).

فهذا النوع من السياحة يتيح للسائح ممارسة سياحة الغوص للتمتع بالشعب المرجانية والأسماك الملونة والمياه الدافئة طوال العام والخلجان والينابيع وحتى الحيوانات والنباتات البحرية النادرة، غير أن هذا النوع من السياحة غير متاح لعموم الناس في الجزائر، وهو ما صرّحت به المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 86-05 المنظم لشروط ممارسة الغوص المحترف لغرض استغلال الموارد البيولوجية البحرية وكيفيات ذلك، فأجازت الغوص للأشخاص الحاملين لشهادة التأهيل الحاصلين عليها من معاهد وطنية أو أجنبية متخصصة وفق المادة 06، كما أن المادة 26 من نفس المرسوم اشترطت على الغوّاصين الامتثال لأحكام القانون رقم 98-04 المتعلّق بحماية التراث الثقافي الموجود في الوسط البحري.

بالإضافة إلى ما سبق لا يكون هذا النوع من السياحة ذو فعالية إلا بتوافر المناخ الملائم والاستقرار السياسي والاجتماعي في البلد المستقبل (العريق، 2022). وقد أشار المشرع أيضا إلى نوع آخر من السياحة البحرية ضمن القانون رقم 03-01 السابق ذكره، حيث جعله صنفين ضمن المادة 03 في فقرتيها 08 و10 هما:

محمد أمين بن منصور

/ السياحة العلاجية: شرحتها المادة 03 فقرة 08 بمصطلح السياحة الحموية والمعالجة بمياه البحر، فجعلتها علاجاً طبيعياً بمياه المنابع الحموية ذات المزايا الاستشفائية العالية أو بواسطة مياه البحر.

/ سياحة التسلية: بينتها الفقرة 10 من المادة 03 بمصطلح السياحة الحموية البحرية وجعلتها سياحة تمارس على شاطئ البحر يتمتع فيها السياح بالتسلية البحرية والتنشيط في المحيط البحري.

وقد قام المشرع بسن تشريع ينظم الاستغلال السياحي للشواطئ ضمن القانون رقم 03-02، فعرفت المادة 03 فقرة 01 منه الشاطئ بأنه شريط طبيعي إقليمي ساحلي يضم منطقة مغطاة بأموال البحر في أعلى مستواها خلال السنة في الظروف الجوية العادية والملحقات المتاخمة لها والتي تضبط حدودها بحكم موقعها وقابليتها السياحية لاستقبال بعض التهيئات بغرض استغلالها السياحي. كما حدد موسم الاصطياف في الفقرة 02 من نفس المادة في الفترة الممتدة من 01 يونيو (جوان) إلى 30 سبتمبر. فتح المشرع استغلال هذا النوع من السياحة وفق الفقرة 03 من نفس المادة لكل شخص طبيعي أو اعتباري يحوز حق امتياز لممارسة هذا النشاط وفق دفتر شروط وقد ألزمه بما يلي:

- مجانية التنقل الحر للمصطافين على طول الشاطئ محل الامتياز المحدد عرضه في دفتر الشروط.
- استفادة المستغل من تقديم خدمات للمصطافين بمقابل.
- يجب على المستغل حماية الحالة الطبيعية للشاطئ، مع الاحترام الصارم للغرض المخصص له فضاء استغلال هذا الشاطئ.
- توفير القواعد الصحية وحماية المحيط في فضاء الشاطئ مع إمكانية غلق هذا الشاطئ إذا تم المساس بالصحة العمومية أو إفساد نوعية مياه البحر وقيمتها النفعية أو إتلاف منطقة محمية أو موقع إيكولوجي هش.
- التشديد على عدم رمي النفايات المنزلية والصناعية والفلاحية في الشواطئ أو بمحاذاتها.

التنظيم القانوني للسياحة البحرية

3. التأمين القانوني للتراث الثقافي المغمور

يرتبط هذا النوع من التراث بالآثار المادية التاريخية للمدن الساحلية والموانئ والأبنية المرتبطة بها، فضلا عن السفن التجارية والحربية ومراكب الصيد الغارقة. وقد عرفته المادة 01 فقرة (أ) من اتفاقية اليونسكو لسنة 2001 المتعلقة بحماية التراث الثقافي تحت مائي، التي صادق عليها المشرع بموجب المرسوم الرئاسي رقم 09-269 بأنه كل أثر على الوجود الإنساني له دلالة ثقافية أو تاريخية أو أثرية ظلت مغمورة بالمياه، جزئيا أو كليا بصورة دورية أو متواصلة لمدة مائة عام على الأقل وتشمل:

- ❖ المواقع والهياكل والمباني والمصنوعات والرفات البشرية مع سياقها الأثري والطبيعي.
- ❖ السفن والطائرات وغيرها من وسائل النقل أو أي جزء منها أو حمولتها أو محتوياتها.
- ❖ الأشياء التي تنتمي إلى عصر ما قبل التاريخ (فهيمة، 2021، صفحة 516).

وبالتالي يعتمد على التوافق المكاني والزمني لتصنيف هذا النوع من الآثار، فالمعيار المكاني معناه وجود الآثار المغمورة بالمياه جزئيا أو كليا بصورة دورية أو متواصلة، أما بالمعيار الزمني فيمثل مدة تواجد الآثار تحت الماء لمدة 100 عام على الأقل. وقد استثنت نفس المادة خطوط الأنابيب والكابلات والمنشآت الممتدة في قاع البحار (فهيمة، 2021، صفحة 517).

فما يهمنا هو ما وافق فيه القانون البحري اتفاقية اليونسكو لسنة 2001 في مادتها 01 الفقرة 02 / (أ)، والمتعلق بإنقاذ حطام السفن والطائرات وغيرها من وسائل النقل أو أي جزء منها أو حمولتها أو محتوياتها وكذا البضائع النفيسة أو الآثار، والمادة 04 من نفس الاتفاقية المتعلقة بقانون الإنقاذ.

1.3 إنقاذ الحطام:

باستقراء المادة 358 من الامر رقم 76-80 المتعلق بالقانون البحري نجد أن سياقها جاء مشابها لما ورد في المادة 01 فقرة 02 من اتفاقية اليونسكو 2001 حيث اعتبرت الحطام كل السفن والآلات والمنشآت العائمة وحمولتها وبقاياها وكل مال متواجد في الوسط البحري، فقد مال كها حيازتها وجنحت

محمد أمين بن منصور

على الساحل البحري أو وجدت عائمة أو انتشلت من قاع البحر وتم جلبها على الأملاك العمومية البحرية.

فالملاحظ أن اتفاقية اليونسكو 2001 جاءت دقيقة في تحديد نوع الحطام الذي يعد آثارا بحرية، من خلال تحديد مصطلحات السفن والطائرات ووسائل النقل أو أي جزء منها وحمولتها ومحتوياتها، مع ربط تواجدها في الوسط البحري زمنيا بمدة لا تقل عن 100 سنة، كما عادت في المادة 04 منها تجبزة للدول اعتبار الحطام البحري حسب قانونها الداخلي من قبيل الآثار البحرية ضمن 03 حالات هي:

/في حال الترخيص بذلك من طرف السلطات المختصة لدى الدولة.

/إذا كانت تتفق تماما مع أحكام الاتفاقية.

/إذا كان نشاط إنقاذ الحطام يكفل توفير الحماية القصوى للتراث الثقافي المغمور بالمياه في كل عملية من عمليات الانتشال.

من ناحية أخرى نجد أن الدولة الجزائرية حمت حقوقها البحرية في المياه الدولية، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-344 المتعلق بتحديد منطقة متاخمة للبحر الإقليمي، فشددت على تطبيق المادة 303 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي جاء في مضمونها:

" الأشياء الأثرية والتاريخية التي يعثر عليها في البحر:

1- على الدول واجب حماية الأشياء ذات الطابع الأثري والتاريخي التي يعثر عليها في البحر، وأن تتعاون تحقيقا لهذه الغاية.

2- بغية السيطرة على الإتجار بهذه الأشياء، يجوز للدولة الساحلية في تطبيقها للمادة 33 أن تفرض أن من شأن انتشال هذه الأشياء من قاع البحر في المنطقة المشار إليها في تلك المادة دون موافقتها أن يسفر عن خرق للقوانين والأنظمة المشار إليها في تلك المادة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي.

3- ليس في هاته المادة ما يمس حقوق المالكين الذين يمكن معرفتهم، أو قانون الإنقاذ، أو غير ذلك من قواعد القانون البحري أو القوانين والممارسات المتعلقة بالمبادلات الثقافية.

التنظيم القانوني الجزائري للسياحة البحرية

4- لا تخل هاته المادة بالاتفاقيات الدولية الأخرى ولا بقواعد القانون الدولي فيما يتعلق بحماية الأشياء ذات الطابع الأثري والتاريخي."

فالمادة 33 المذكور في المادة 303 تتعلق بتعيين حدود المياه المتاخمة المحددة بـ 24 ميلا يبدأ حسابها طولاً من نقطة نهاية البحر الإقليمي، فهي مياه دولية تمارس الدولة سيطرتها عليها لمنع التعدي على قانونها وخرق الأنظمة الجمركية والضريبية والتقنين المتعلق بالهجرة والصحة داخل إقليمها الجغرافي أو بحرها الإقليمي، مع إمكانية تطبيق العقوبات التي تراها مناسبة على المخالفين.

2.3 مقاصد القانون البحري من حماية التراث البحري المغمور:

بالإضافة إلى القيمة التاريخية والاجتماعية والمالية للآثار البحرية، نجد أن الحطام البحري يشكل خطورة تجعل منه عاملاً أساسياً في وقوع الحوادث البحرية، تؤدي إلى غرق السفن أو انقلاب الزوارق، كما يعدّ مصدراً لتلوث البيئة البحرية كالسفن النفطية، لذلك ألزم القانون البحري الجزائري من خلال المادة 368 الإدارة البحرية المختصة بمباشرة إجراءات رفع الحطام البحري، حتى لا يشكل عائقاً أمام ملاحه السفن والصيد البحري في المياه الداخلية أو الإقليمية الجزائرية.

تبعاً لهذا الموضوع كرس القانون الدولي لإزالة الحطام البحري اتفاقية نيروبي لسنة 2007، التي أعطت للدول الساحلية الأعضاء الحق في رفع الحطام الذي يشكل خطراً على سلامة النقل والبيئة البحريين، لأنه لا حاجة إلى إزالة حطام لا يتعارض مع أمن الملاحة، فالمادة 06 من الاتفاقية حددت 15 معياراً يوضح ماهية الطبيعة الخطرة للحطام البحري، أما ما يتعلق بأعالي البحار فإن إزالة الحطام يكون من اختصاص الدول التي تحمل السفينة المنكوبة علمها (سعاد، 2017، صفحة 275).

في سياق متصل تدعو الضرورة التاريخية والأثرية للحطام البحري انتشاره من البحر حسب أحكام المادة 381 من الأمر رقم 76-80 حيث جاء فيها: "إن الحطام البحري الذي ينطوي على فائدة تاريخية أو أثرية أو فنية أو علمية يتم التصريح به كملك للدولة الجزائرية مع احترام الآجال المحددة في المواد 365

محمد أمين بن منصور

و367 و368 أعلاه"، والمقصود بذلك أن الحطام الذي يملك قيمة أثرية يصبح ملكا للدولة حسب المادتين 363 و365 بعد مرور 03 أشهر من إجراء إشهار على شكل تبليغ يلصق في كل المناطق البحرية وينشر في الصحافة من طرف السلطة الإدارية، مع مراعاة الآجال المحددة لرفع الحطام من قبل مالكة تحت طائلة استحواذ الدولة على هذا الحطام إذا لم يحترم المالك هاته الآجال وهذا ما نصت عله المواد 367 و368 و369.

4. الخاتمة:

سعت الجزائر كباقي الدول إلى تثمين التراث الثقافي الذي يمثل ارتباط الأزمنة القديمة بالحديثة، من خلال التعريف بها سياحيا والذي يدرّ عدة منافع منها خلق حقبة مالية تدعم اقتصاد الوطن، والحد من التجاوزات المرتكبة من طرف المواطنين التي تؤدي إلى اتلاف أو سرقة هذا المنتج الثقافي.

لذلك كان للقانون دور في تنمية السياحة وحماية الموروث الثقافي المادي، ومن ذلك الموروث الثقافي المعمور الذي يتخذ البحر وسطا لتواجده، فمن ناحية ازدهار السياحة عكفت الدولة الجزائرية على جعل قطاع النقل البحري همزة وصل بين السائح والمواقع الاثرية، كما فتحت استغلال الملاحة البحرية لعموم الناس بقصد الترفيه والتسلية، وهذا دون نسيان الأطر القانونية التي تسمح باستغلال الشواطئ المرخصة مع الامتثال لقواعد الصحة والنظافة والحفاظ على المواقع الاثرية الطبيعية او العقارات.

كما قام المشرع بمواكبة أحكام اتفاقية اليونسكو 2001 من خلال الحفاظ على الحطام البحري الذي يمتلك قيمة أثرية، مع مراعاة تسهيل عملية الملاحة البحرية من خلال توفير الامن والسلامة البحرية لتفادي عرقلة الملاحة ووقوع الحوادث البحرية.

وبالتالي سعى المشرع إلى مواكبة الاتفاقيات الدولية الحامية للموروث الثقافي المادي، وتطبيقها في القانون الداخلي مع دعم السياحة بمخططات تنموية وهذا مع الحفاظ على فعالية القطاع البحري على المدى الطويل.

التنظيم القانوني الجزائري للسياحة البحرية

5. قائمة المراجع:

- أربوط وسيلة. (2018). النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية. *المجلة الجزائرية للقانون البحري*، المجلد 05 (عدد 01)، 374.
- الأمم المتحدة. (2021). *التقييم العالمي الثاني للمحيطات*. نيويورك: أمم متّحدة.
- أوسهلة عبد الرحيم. (2017). ماهية عقد النقل البحري للمسافرين وحدود مسؤولية الناقل فيه. *المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل*، المجلد 04 (عدد 02)، ص198.
- حسان سعاد. (2017). دوافع إزالة الحطام البحري في القانون الجزائري. *المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل*، المجلد 04 (العدد 01)، 275.
- حيمر زليخة. (2017). مسؤولية وكالات السياحة والأسفار عن إخلالها بالتزاماتها التعاقدية تجاه المتعاملين معها. ص.ص 14-17. قسنطينة، الجزائر.
- دحيم فهمية. (2021). حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه في التشريع الجزائري. *مجلة صوت القانون*، المجلد 08 (العدد 01)، 516.
- صلاح الدين قدرى، و . سعيد شوقي شكور. (2016). السياحة الساحلية واستهلاك الحياة البحرية في الجزائر: دراسة تقييمية للمخطط التوجيهي للتهيئة السياحية "SDAT 2025". *مجلة العلوم الإنسانية*، المجلد 16 (عدد 01)، ص432.
- قانون رقم 04-17. (مؤرخ في 16 فبراير 2017). يعدل ويتمم قانون الجمارك رقم 79-07 المؤرخ في 21 يوليو 1979. (ج.ر عدد 11 الصادرة في 19 فبراير 2017).
- قانون رقم 22-23. (مؤرخ في 24 ديسمبر 2023). يتضمن قانون المالية 2024. عدد 86 الصادر في 31 ديسمبر 2023.
- مرسوم تنفيذي رقم 16-203. (مؤرخ في 25 يوليو 2016). يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل الحضري والنزهة البحرية. (عدد 44 الصادر في 27 يوليو 2016).
- موقع العريق. (18 06، 2022). تم الاسترداد من سياحة شاطئية في الجزائر: <https://bit.ly/3aN6i3Z>
- موقع الميزان. (19 06، 2022). تم الاسترداد من الملاحة البحرية: <https://bit.ly/3y0RDeI>