



وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة مولود معمري - تيزي وزو-

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



الإستثمار في مجال النقل البحري

أطروحة لنيل درجة دكتوراه الطور الثالث (ل.م.د) في القانون

تخصص: قانون الأعمال

تحت إشراف:

د/ بوتوشنت عبد النور

إعداد الطالب:

بشوش مهدي

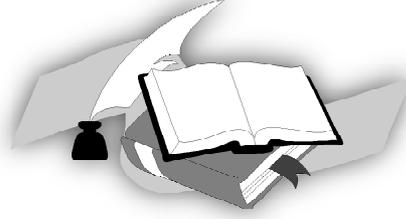
لجنة المناقشة:

| | | | |
|--------------|----------------|----------------------|-----------------------------|
| رئيسا | جامعة تيزي وزو | أستاذ التعليم العالي | - أ.د/ إقلولي محمد |
| مشرفة ومقررة | جامعة تيزي وزو | أستاذ محاضر " أ " | - د/ بوتوشنت عبد النور |
| ممتحنا | جامعة بومرداس | أستاذ التعليم العالي | - أ.د/ حدوم كمال |
| ممتحنا | جامعة تيزي وزو | أستاذ محاضر " أ " | - د/ ولد بوخيطين عبد القادر |
| ممتحنا | جامعة بجاية | أستاذ التعليم العالي | - أ.د/ قبايلي طيب |

تاريخ المناقشة: 28 أكتوبر 2021

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إهداء



أهدي هذا العمل المتواضع

إلى من يعجز الفعل و القول عن رد جميلهما، الوالدين الكريمين أطال الله فيهما و متعمما

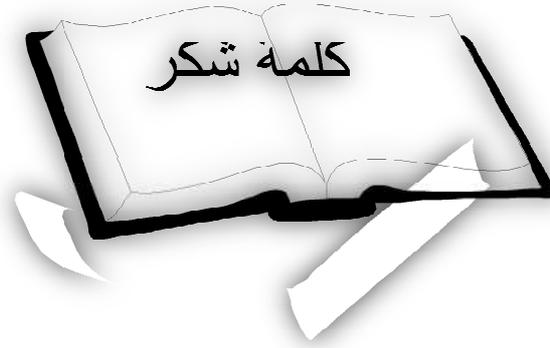
بالصحة و العافية.

إلى إخواني و أخواتي.

إلى كل أساتذة و موظفي و عمال و طلبة جامعة مولود معمري تيزي و زو

إلى كل من ساعدني من قريب أو بعيد في إنجاز هذا العمل

بشوش مصدي



اعترافًا بفضل المولى عزّ وجلّ أتوجّه أولاً بالحمد و الشكر له على توفيقه في إنهاء هذه الأطروحة

فإنك يا الله حمداً يليق بجلال وجمالك و عظيم سلطانك.

بعد الله سبحانه و تعالى، أتقدم بخالص الشكر وعميق التقدير والامتنان إلى الدكتور

بوتوشنت عبد النور

الذي تفضل بقبول الإشراف على هذا العمل، وتعتمده بالتصويب في جميع مراحل إنجازها،

وزودني بالنصائح والإرشادات التي أضاءت أمامي سبيل إنهاء الأطروحة

فجزاه الله كل خير عما فعله في سبيل العلم وطلابه.

وأتقدم بالشكر و العرفان إلى كل أعضاء لجنة المناقشة الكرام لتفضلتم بمناقشة هذه الأطروحة

و لما سببونه من مقترحات تسو في الارتقاء بهذه الأطروحة.

فشكراً جزيلاً لكم.

محمد مهدي

1/ قائمة المختصرات باللغة العربية.

- م : المادة.
ج ج ج : جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية.
ص : الصفحة.
ص ص : من الصفحة إلى الصفحة.
د ب ن : دون بلد النشر.
د س ن : دون سنة النشر.

2/ قائمة المختصرات باللغة الفرنسية.

- P : Page.
PP : de Page à Page.
Op.Cit : Opere Citato ; Opus citation (Référence déjà citée).
ISEMAR : Institut Supérieur D'Economie Maritime NANTES-SAIT NAZAIRE.
L G D J : Librairie Générale de Droit et de la Jurisprudence.
RARJ : Revue Académique se la Recherche Juridique.
LJEE : Le Journal de l'Eau et de l'Environnement.
RRJ : Revue de la Recherche Juridique.
CACI : Chambre Algérienne de Commerce et d'Industrie.
CCMA : centre de Conciliation, de Médiation et d'Arbitrage.
RDSH : Revue de Droit et Sciences Humaines.
RDD : Revue de Doctrine et de Droit.
RGD : Revue Générale de Droit.
RRE : Revue de la Recherches Economiques.
PUF : Presses Universitaires de France.
SDP : Sans Date de Publication.
RSD : Revue de Stratégie Et de Développement.
RIDC : Revue Internationale de Droit Comparé.
LCSDT : Les Cahiers Scientifique de Transport.

مقدمة

يعتبر موضوع الإستثمار من أهم المواضيع التي نظمها المشرع الجزائري نظرا لأهميته البالغة في الدفع بعجلة التنمية الإقتصادية، وإعتبره آلية مهمة في إستقطاب رؤوس الأموال وإقامة المشاريع، وتشغيل اليد العاملة والحد من البطالة، إضافة إلى ذلك فإن الإستثمار يعتبر مصدر لتمويل الخزينة العمومية من خلال الجباية المحصلة لفائدتها¹.

عرف مناخ الإستثمار في الجزائر عدة تطورات وتحولات وتعديلات مستمرة لمحاولة مسايرة مستجدات الأوضاع الإقتصادية والسياسية في الجزائر والأوضاع الحاصلة في الإقتصاد العالمي، إذ عرف هذا التطوير محاولة ملائمة وتحسين في مضمون حرية الإستثمار في ظل الإصلاحات الإقتصادية والسياسية التي باشرتها الجزائر بعد أزمة إنخفاض أسعار البترول والذي أدى إلى اضطرابات إجتماعية وإقتصادية، وزادتها سوءا الضغوطات الدولية من طرف صندوق النقد الدولي والبنك العالمي التي مارستها على الجزائر، والتي دفعت هذه الأخيرة إلى تبني نظام إقتصاد الحر المكرس إنطلاقا من سنة 1988.

من الناحية القانونية فقد تم تكريس ترسانة من القوانين التي جسدت التوجه الجديد للحياة الإقتصادية في الجزائر، فقد كرس المشرع هذا التوجه بإصدار أول قانون في هذا الصدد هو القانون رقم 88-25 المتعلق بتوجيه الإستثمارات الخاصة²، إلى جانب إصدار المرسوم 88-201 المتعلق بإلغاء كافة الأحكام التنظيمية التي تسمح للمؤسسات الإشتراكية ذات الطابع الإقتصادي بالإنفراد بأي نشاط إقتصادي أو أن تحتكر التجارة³، وفي سنة 1993 صدر قانون الإستثمارات الذي كرس التوجه الجديد في الحرية الإقتصادية وهو

1. عيبوط محند وعلي، الحماية القانونية للإستثمارات الأجنبية في الجزائر، رسالة لنيل درجة الدكتوراه دولة في القانون، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق، 2006، ص 91.

2. قانون رقم 88-25 مؤرخ في 12 جويلية 1988 خاص بتوجيه الإستثمارات الإقتصادية الخاصة الوطنية، ج ر ج ج عدد 28 الصادر بتاريخ 13 جويلية 1988. (ملغى).

3. مرسوم رقم 88-201 مؤرخ في 18 أكتوبر 1988 يتضمن إلغاء جميع الأحكام التنظيمية التي تخول للمؤسسات الإشتراكية ذات الطابع الإقتصادي التفرد بأي نشاط إقتصادي أو إحتكار للتجارة، ج ر ج ج عدد 42 الصادر بتاريخ 19 أكتوبر 1988. (ملغى).

المرسوم التشريعي رقم 93-12 المتعلق بترقية الإستثمار¹، وإستمر العمل بأحكام هذا القانون إلى غاية صدور قانون جديد ينظم الإستثمارات سنة 2001 وهو الأمر رقم 01-03 المؤرخ في 02 أوت 2001 المتعلق بتطوير الإستثمار الذي إحتفظ بفكرة الحرية الإقتصادية ودعمه بفتح كل القطاعات الإقتصادية دون إستثناء².

مواصلة في سياق الإصلاحات الإقتصادية صدر قانون جديد يتعلق بتشجيع الإستثمار وهو القانون رقم 16-09 المتعلق بترقية الإستثمار، والذي منح العديد من الإمتيازات والإعفاءات للمستثمرين تضمنت خاصة تخفيضات وإعفاءات جمركية وضريبية جد هامة، سواء في مرحلة إنشاء المشروع الإستثماري أو في مرحلة إستغلاله³.

سمح قانون الإستثمار الجديد رقم 16-09 بالإستثمار في مجال النقل البحري كونه لم يقصي أي نشاط من النشاطات الإقتصادية من الإستثمار فيه، إذ نصت المادة الأولى منه على أنه: " يهدف هذا القانون إلى تحديد النظام المطبق على الإستثمارات الوطني والأجنبية المنجزة في النشاطات الإقتصادية إنتاج السلع والخدمات".

منح المؤسس الدستوري القيمة الدستورية لحرية التجارة و الصناعة لأول مرة⁴، بموجب دستور سنة 1996 الذي أكد في المادة 37 منه على مبدأ حرية التجارة والصناعة⁵، ليأتي التعديل الدستوري لسنة 2016 ليؤكد بصريح العبارة في مادته 43 على تمسك المشرع الجزائري بنظام الإنفتاح الإقتصادي وفي مقدمتها حرية الإستثمار وأكثر من ذلك تحسين

1. مرسوم تشريعي رقم 93-12 مؤرخ في 05 أكتوبر 1993 يتعلق بترقية الإستثمار، ج ر ج ج عدد 64، الصادر بتاريخ 10 أكتوبر 1993. (ملغى).

2. أمر رقم 01-03 مؤرخ في 2 أوت 2001 يتعلق بتطوير الإستثمار، ج ر ج ج عدد 47، الصادر بتاريخ 22 أوت 2011. (ملغى).

3. قانون رقم 16-09 مؤرخ في 03 أوت 2016 متعلق بترقية الإستثمار، ج ر ج ج عدد 46، الصادر في 03 أوت 2016.

4. عيبوط محند وعلي، مرجع سابق، ص 117.

5. دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1996 الصادر بمرسوم رئاسي رقم 96-438 مؤرخ في 07 ديسمبر 1996، ج ر ج ج عدد 76 الصادر بتاريخ 08 ديسمبر 1996، معدل ومتمم بموجب القانون 02-03 مؤرخ في 10 أبريل 2002، يتضمن تعديل الدستور، ج ر ج ج عدد 25 الصادر في 14 أبريل 2002، القانون 08-19 مؤرخ في 15 نوفمبر 2008، يتضمن التعديل الدستوري، ج ر ج ج عدد 63، الصادر في 16 نوفمبر 2008.

وترقية هذا المجال¹، و تم التأكيد عليه مرة أخرى بموجب دستور سنة 2020 في مادة 61 منه².

من أجل تجسيد منظومة تشريعية وتنظيمية منسجمة فقد إستوجب الأمر إصدار قوانين ذات الصلة بالإستثمارات من خلال تنظيم مختلف الجوانب المتعلقة به خاصة المنافسة³، بحيث صدر أول قانون يتعلق بالأسعار أين فتح المجال أمام حرية تحديد أسعار السلع والخدمات⁴، ثم صدر بعد ذلك الأمر 95-06 المتعلق بالمنافسة⁵، والملغى بموجب الأمر 03-03 والمتعلق بالمنافسة الذي صدر من أجل تنظيم المنافسة في السوق⁶، إلى جانب صدور قانون النقد والقرض الذي فتح المجال أمام الخواص من أجل الإستثمار فيه لكن بشرط الحصول على إعتماد ورخصة للممارسته⁷.

تم تحرير التجارة الخارجية بموجب قانون المالية التكميلي لسنة 1990 و ذلك بالتوازي مع فتح مختلف القطاعات للإستثمار الخاص⁸، أين تم تكريس فعليا مبدأ حرية التجارة

1. دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 2016 الصادر بالقانون رقم 16-01 مؤرخ في 06 مارس 2016، ج ر ج ج عدد 14 الصادر بتاريخ 07 مارس 2016.
2. دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 2020 الصادر بالمرسوم الرئاسي رقم 20-442 مؤرخ في 30 ديسمبر 2020، ج ر ج ج عدد 82 الصادر بتاريخ 30 ديسمبر 2020.
3. أمر رقم 03-03 مؤرخ في 19 يوليو 2003 يتعلق بالمنافسة، ج ر ج ج عدد 43 الصادر بتاريخ 20 يوليو 2003، معدل و متمم بموجب قانون رقم 08-12 مؤرخ في 25 جوان 2008، يعدل ويتمم الأمر 03-03 مؤرخ في 19 يوليو 2003 والمتعلق بالمنافسة، ج ر ج ج عدد 36، الصادر بتاريخ 02 جويلية 2008، معدل ومتمم بموجب القانون رقم 10-05 مؤرخ في 15 أوت 2010، يعدل ويتمم الأمر 03-03 مؤرخ في 19 يوليو 2003 والمتعلق بالمنافسة، ج ر ج ج عدد 46، الصادر في 18 أوت 2010.
4. قانون رقم 89-12 مؤرخ في 15 يوليو 1989 يتعلق بالأسعار، ج ر ج ج عدد 29 الصادر بتاريخ 19 يوليو 1989. (ملغى).
5. أمر رقم 95-06 مؤرخ في 15 يناير 1995 يتعلق بالمنافسة، ج ر ج ج عدد 09 الصادر بتاريخ 09 فبراير 1995. (ملغى).
6. أمر رقم 03-03 المؤرخ في 19 يوليو 2003، السالف الذكر.
7. أمر 03-11 المؤرخ في 26 أوت 2003 يتعلق بالنقد و القرض، ج ر ج ج عدد 52 الصادر بتاريخ 27 أوت 2003.
8. قانون رقم 90-16 المؤرخ في 07 أوت 1990 يتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 1990، ج ر ج ج عدد 34 الصادر بتاريخ 15 أوت 1990.

الخارجية بصدور النظام رقم 91-03 المتعلق بشروط القيام بعمليات إستيراد سلع للجزائر وتمويلها¹.

يحتل النقل البحري مكانة هامة بين أنواع وسائل النقل المستعملة ويرجع ذلك إلى إمكانية نقل أحجام كبيرة من البضائع وعدد كبير من المسافرين عبر البحر بتكاليف قليلة نظرا لما توفره السفينة باعتبارها أداة للنقل من قدرات في النقل إذ تتراوح نسبة البضائع المنقولة بحرا 90% من مجموع البضائع المنقولة بين الدول²، ويسمح هذا النشاط بتشغيل اليد العاملة، وتحقيق أرباح إلى جانب تحصيل الضرائب والرسوم لفائدة خزينة الدولة.

قامت الدولة الجزائرية بتأميم نشاط النقل البحري سواء نقل البضائع أو نقل الأشخاص منذ الإستقلال إذ أصبحت جزء من الأملاك العامة للدولة، وهو الأمر المؤكد بموجب دستور سنة 1963³ دون أن يتراجع المشرع عن ذلك في الدساتير المتعاقبة، ولم يتخذ مجال النقل البحري الصورة الحالية إلا بعد أن عرف عدة تطورات على مراحل مختلفة.

أصبحت الدولة هي المسيطرة والمحتكرة لهذا المجال بعد أن قامت بتأميمه وذلك إلى غاية تكريس المشرع حرية المبادرة الفردية في ممارسة هذا النشاط، وذلك بموجب تعديل نص المادة 571 من القانون البحري وإضافة كل من المواد 1-571 و المادة 2-571 والمادة 3-571⁴، أين منح الخواص إمكانية الإستثمار في هذا المجال شرط الحصول على عقد إمتياز الذي تم تنظيمه بموجب المرسوم التنفيذي 81-2000 المؤرخ في 09 أفريل

1. نظام رقم 91-03 المؤرخ في 20 فيفري 1991 يتعلق بشروط القيام بعمليات إستيراد السلع إلى الجزائر و تمويلها، ج ر ج ج عدد 23 الالصادر بتاريخ 22 ماي 1991.

2. عابنة محمود محمد، أحكام النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2015، ص 51.

3. دستور 08 سبتمبر 1963، ج ر ج ج عدد 64، صادر بتاريخ 10 سبتمبر 1963.

4. المواد 571 و 1-571 و 2-571 و 3-571 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 ، ج ر ج ج عدد 29 الصادر في 10 أفريل 1977، معدل ومتمم بالقانون رقم 98-05 مؤرخ في 25 جوان 1998، ج ر ج ج عدد 47 الصادر في 27 يونيو 1998.

2000¹، ملغي بموجب المرسوم التنفيذي 08-57 المؤرخ في 13 فيفري 2008 الذي يحدد شروط منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري وكيفياته²، والحصول على الرخصة من أجل ممارسة نشاط النقل البحري الحضري³.

إن الإستثمار في مجال النقل البحري يخضع لمجموعة من القواعد القانونية المتميزة والتي تميزه على النشاطات الأخرى، وهذا التمييز ناتج عن طبيعة هذا النشاط والظروف التي يمارس فيها وهو البحر وما يحمل من خصوصيات تميزه على النشاطات الإستثمارية التي تتجز على البر.

لقد ترتب على إدماج النقل البحري ضمن إهتمامات القانون العام خاصة القانون الدستوري والقانون الإداري، تميز مجال النقل البحري بخاصيتين مهمتين وهما إعتبار النقل البحري ملكية عامة تدخل ضمن الأملاك العامة للدولة وهو الأمر الذي تم تكريسه بموجب دساتير الجمهورية الجزائرية، وإعتبار النقل البحري مرفق من المرافق العامة للدولة نظرا للخدمة التي يقدمها للجمهور والمصلحة العامة التي تعود عليه، والنقل البحري يعتبر من أهم المشاريع التي تحقق الحاجيات العامة للجمهور والمتمثل في النقل البحري لمختلف البضائع والمسافرين⁴.

كرس المشرع الجزائري في القانون البحري مجموعة من القواعد القانونية التي تسمح لنشاط النقل البحري لأن يكون مشروع، وذلك بتوفير موارد بشرية ومادية وهو الأمر الذي يتضح من خلال العديد من مواد القانون البحري ومن بينها الباب الثاني من القانون البحري

1. مرسوم تنفيذي رقم 2000-81 مؤرخ في 09 أفريل 2000 الذي يحدد شروط إستغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، ج ر ج ج عدد 21 صادرة بتاريخ 12 أفريل 2000، معدل ومنتم بموجب مرسوم تنفيذي رقم 02-261 مؤرخ في 17 أوت 2002، ج ر ج ج عدد 56 صادرة في 18 أوت 2002. (ملغى).

2. مرسوم تنفيذي رقم 08-57 مؤرخ في 13 فيفري 2008، يحدد شروط منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، ج ر ج ج عدد 09، صادر بتاريخ 24 فيفري 2008.

3. مرسوم تنفيذي رقم 16-203 مؤرخ في 25 جويلية 2016، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية، ج ر ج ج عدد 44، صادرة في 27 جويلية 2016.

4. بلسبط سمية، عقد إمتياز خدمات النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون البحري و النشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2013، ص 47.

الذي ينظم رجال البحر وذلك من خلال ثلاثة فصول تتعلق بالتزاماتهم المتبادلة والتجهيز والنظام التأديبي، بالإضافة إلى المرسوم المتعلق بتعيين موظفي الإدارة البحرية، إلى جانب ما يفرضه كذلك المرسوم التنفيذي رقم 04-418 من تعيين رجال الأمن على مستوى منشآت النقل البحري¹.

تدخل المشرع الجزائري في كافة الجوانب المتعلقة بالإستثمار في النقل البحري إذ تطرق إلى كل ما يتعلق بإنشاء المشروع الإستثماري ابتداء من تحديد الشخص الذي يمكنه التدخل لممارسة هذا النشاط، وما يجب أن تحتويه السفينة من تجهيز مادي وبشري لكي يتمكن المستثمر من إستغلالها تجارياً، وكما تتدخل من أجل تنظيم الإمتياز الممنوح للمستثمر من أجل ممارسة خدمات النقل البحري للبضائع أو المسافرين، وكذلك نظم الرخصة الممنوحة للمستثمر من أجل ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.

يشرط على المستثمر من أجل ممارسة نشاط النقل البحري الحصول على عقد إمتياز تسلمه السلطة الإدارية المختصة والمتمثلة في الوزير المكلف بالبحرية التجارية وذلك بعد إستيفائه لكافة الشروط القانونية²، ضف إلى ما تملكه الإدارة المانحة للإمتياز من سلطات في سحب وفسخ عقد الإمتياز إلى جانب العديد من الإجراءات والقوانين غير المألوفة التي تطبق على هذا العقد.

تطرق كذلك المشرع كذلك إلى ما يتعلق بمرحلة ممارسة نشاط النقل البحري سواء ما يتعلق بعلاقة الناقل بالزبون وعلاقته بالميناء، إلى جانب موضوع حماية الإستثمارات، كون أن أي مستثمر نجده يبحث عن الأمان والأمن من أجل تجسيد مشروع إلى جانب إعطائها خيارات حول مسألة حل النزاعات التي قد تطرأ أثناء إنشاء وممارسة نشاط النقل البحري.

تضمن القانون البحري في مقابل السماح بالإستثمار في هذا المجال مجموعة من القيود والشروط التي يجب أن تتوفر في الأشخاص الذين يريدون الإستثمار في هذا المجال،

1. مرسوم تنفيذي رقم 04-418 مؤرخ في 20 ديسمبر 2004، يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ج ر ج ج عدد 82، صادرة في 22 ديسمبر 2004.

2. بلسبط سمية، مرجع سابق، ص 46.

وهذا بشكل يتناقض مع حرية الإستثمار المبنية على عدم العرقلة والتقييد، وذلك بإرهاق المستثمر بقيود لاسيما أن قانون الإستثمار تم تحديثه وملائمته للوضع الإقتصادي الحالي في سنة 2016 في حين أن مجال النقل البحري لا يزال خاضع إلى تعديلات سنة 1998 والتي لم تساير التعديل الأخير لقانون الإستثمار.

بالنظر لخصوصية النظام القانوني الذي يحكم مجال النقل البحري في الجزائر من خلال أنه نشاط حيوي وأساسي للدولة، ويطغى عليه الطابع الدولي لإرتباطه المباشر بالتجارة الدولية، وأمام التطور القانوني للنصوص المتعلقة بالإستثمار الذي أحدثه المشرع الجزائري لتجسيد حرية الإستثمار فما مدى حرية المستثمر في تجسيد مشروع في مجال النقل البحري في ظل المنظومة القانونية الحالية؟.

لتحديد مدى إمكانية قدرة المستثمر على تجسيد مشروعه في مجال النقل البحري في ظل المنظومة القانونية الجزائرية الحالية سندرس هذه الإشكالية من خلال المرحلتين التي يمر بها كل مشروع إستثماري وذلك بالإعتماد على المنهج التحليلي، وهي مرحلة الإنشاء ومن خلالها نحدد كافة العناصر اللازمة لإنشاء مؤسسة للنقل البحري¹ مع تحديد القيود الإدارية التي وضعها المشرع الجزائري لمباشرة نشاط النقل البحري(الباب الأول)، ثم نتطرق إلى المرحلة الثانية والتي سندرس من خلالها مرحلة ممارسة مؤسسة النقل البحري لهذا النشاط وذلك من خلال دراسة أحكام تعاملها مع الزبائن والموائئ إلى جانب التطرق إلى آليات حماية وديمومة مؤسسات النقل البحري(الباب الثاني).

1. كون أن نشاط النقل البحري يمكن ممارسته من طرف أشخاص طبيعية أو من طرف أشخاص إعتبارية سواء كانت ذات رأسمال خاص أو رأسمال عام، ومن أجل توحيد المصطلح المستخدم للتعبير عن المشروع الذي ينشأه المستثمر إستخدمت مصطلح مؤسسة عوض مصطلح الشركة، فمصطلح المؤسسة يشمل المشروعات التي ينشأها الأشخاص الطبيعية والمشروعات التي ينشأها الأشخاص الإعتبارية، أما مصطلح الشركات فيعبر فقط على المشروعات التي ينشأها الأشخاص الإعتبارية.

الباب الأول

التحرير المشروط للإستثمار

في مجال النقل البحري

إحتكرت الدولة الجزائرية مجال إستغلال خدمات النقل البحري منذ الإستقلال إلى غاية سنة 1998 أين تم تعديل القانون البحري بموجب لقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 والذي يعتبر بمثابة قانون يحمل إصلاحات في نظام إستغلال خدمات النقل البحري¹، كونه سمح للأشخاص الخاضعين للقانون الخاص بالإستثمار في خدمات النقل البحري، مع تقييد حق إنشاء هذه الإستثمارات بجملة من الشروط حددتها النصوص التنظيمية².

هذه الشروط التي فرضها المشرع الجزائري على المستثمر في القانون البحري والنصوص التنظيمية له تتأرجح بين شروط يتطلبها النظام العام لإستغلال السفن البحرية تجاريا خاصة ما يتعلق بالأمن وحماية البيئة، وشروط أخرى واردة على مبدأ حرية الإستثمار المكرس دستوريا، إذ وضع المشرع قيود قيدت حرية الإستثمار وإستغلال خدمات النقل البحري سواء المتعلقة بنقل الأشخاص أو البضائع، والخدمات المتعلقة بالأنشطة المساعدة للنقل البحري.

كما أن طبيعة الأشخاص الذين بإمكانهم الإستثمار في مجال النقل البحري تخضع لشروط الجنسية ومؤهلات أخرى فرضها القانون البحري بحد ذاته إلى جانب ما فرضته القوانين الأخرى المنظمة للإستثمارات، هذه القيود كذلك مست السفينة خاصة ما يتعلق بالتجهيز المادي و البشري لها، إذ تدخل القانون البحري في هذا المجال وحدد الشروط و الظروف التي يمارس فيها النقل البحري (الفصل الأول).

إحتلت طريقة التنازل عن إستغلال خدمات النقل البحري للمستثمر جزء هام في القانون المنظم لمجال النقل البحري، والذي يكون أساسا عن طريق عقد الإمتياز بإعتباره آلية من آليات تفويض المرفق العام، وأضاف إليها إلزامية الحصول على ترخيص فيما يخص النقل البحري الحضري، و تشكل هذه الآليات التي وضعها المشرع قيود تضبط بموجبها السلطة المانحة نشاط النقل البحري في الجزائر (الفصل الثاني).

1. القانون رقم 98-05 مؤرخ في 25 جوان 1998، يعدل و يتم الأمر رقم 79-80 المتضمن القانون البحري المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، ج ج ج عدد 47 الصادر في 27 يونيو 1998.
2. مرسوم تنفيذي رقم 08-57، و مرسوم تنفيذي رقم 16-203، سالف الذكر.

الفصل الأول

تحديد عناصر إنشاء مشروع في مجال النقل البحري

شهدت الجزائر تحولا في النصوص القانونية المتعلقة بالإستثمار في النقل البحري، وهو ما يتضح من خلال تعديل القانون البحري الذي مس كل الجوانب والنشاطات المتعلقة بالنقل البحري، إلى جانب إدخال تعديلات على المنظومة الإستثمارية في الجزائر التي سمحت بالإنفتاح الإقتصادي في مختلف المجالات.

بعدها أن كانت الدولة منذ الإستقلال هي المسيطرة على الإستثمار في مجال النقل البحري وكافة الأنشطة المرتبطة به، فقد عرف هذا المجال إنفتاح وتحرير تدريجي ونسبي سمح للخواص بالإستثمار في هذا المجال.

يتكون نشاط النقل البحري من نشاط رئيسي وهو نقل البضائع ونقل الأشخاص والذي عرف تطور من حيث الإنفتاح الإقتصادي الذي كرسه تعديل القانون البحري في سنة 1998، إلى جانب ذلك توجد نشاطات فرعية مرتبطة وضرورية لممارسة نشاط النقل البحري يقوم بها وكلاء مساعدين، تسمح بتسهيل وضمان القيام بالنقل البحري لاسيما تمويل السفن وتسليم وتسلم البضائع وغيرها من الأنشطة الموكلة قبل وبعد نقل البضائع من طرف مؤسسة النقل البحري(المبحث الأول).

يتطلب الإستثمار في النقل البحري إستخدام سفينة واحدة على الأقل من أجل القيام بعمليات النقل البحري، والتي يستوجب الأمر تجهيزها بكافة الوسائل المادية والبشرية التي تضمن قيامها بالرحلات البحرية على أحسن وجه.

وكما أن موضوع القيود الواردة على الأشخاص القادرين على إنشاء مؤسسة في مجال النقل البحري يثير العديد من الإشكالات تتعلق أساسا بالتطور الحاصل بأحكام المنظمة لجنسية المستثمر إلى جانب إشتراط مؤهلات ضرورية لتأسيس مؤسسة في مجال النقل البحري سواء كانت مادية أو بشرية (المبحث الثاني).

المبحث الأول

تحرير مجال النقل البحري من إحتكار الدولة

عرف نشاط النقل البحري والأنشطة المساعدة له تحرير تدريجي من سيطرة الدولة فبعدما أن مارست الدولة إحتكار فعلي عقب إستقلال الجزائر بواسطة الشركة الوطنية للملاحة البحرية، فقد مارست إحتكار قانوني بموجب الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري لاسيما من خلال المادة 571 منه وذلك إلى غاية سنة 1998 أين تم تعديل القانون البحري خاصة المادة 571 منه إلى جانب إستحداث أحكام جديدة بموجب المواد 1-571 و 2-571 و 3-571 التي فتحت مجال النقل البحري للإستثمار الخاص.

الأمر الذي جعلنا في البداية نتطرق إلى تطور الإستثمار في النقل البحري وذلك مرورا بمرحلة الإحتكار وصولا إلى مرحلة الإنفتاح الإقتصادي (المطلب الأول)، وما إستتبعه من تحرير للأنشطة المرتبطة بالنقل البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول

من الإحتكار إلى الإنفتاح في إنشاء مشروع إستثماري في مجال النقل البحري.

مرت الجزائر بعد الإستقلال بمرحلتين مهمتين وهما مرحلة النظام الإشتراكي الذي عرف فيه إحتكار الدولة لكل وسائل إنتاج السلع والخدمات، ومرحلة النظام الليبرالي الذي عرفت فيه الجزائر مبدأ حرية المبادرة الفردية والحرية الإقتصادية وذلك عن طريق إشراك القطاع الخاص في الحياة الإقتصادية.

صاحب التحول الإقتصادي تغير نظرة المشرع الجزائري إلى إستغلال نشاط النقل البحري، بإعتباره نشاط تأثر كثيرا بالسياسات الإقتصادية التي إنتهجتها الجزائر مما أثر كذلك على التطور القانوني في هذا المجال، وعليه نتطرق إلى مرحلة إحتكار الدولة لمجال النقل البحري (الفرع الأول)، ثم نتطرق إلى مرحلة الإنفتاح الإقتصادي في مجال النقل البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تجسيد إحتكار الدولة لمجال النقل البحري في المرحلة الإستراتيجية.

شهدت المرحلة الإستراتيجية تأكيد المشرع الجزائري بموجب الدستور والنصوص التشريعية والتنظيمية التي أصدرها على إحتكار الدولة لمجال النقل البحري ورفض تدخل القطاع الخاص فيه (أولا)، وهذا ما تأكد بعد إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية التي منح لها إحتكار مجال النقل البحري في الجزائر (ثانيا).

أولا: التكريس الدستوري والقانوني لإحتكار الدولة لمجال النقل البحري.

إمتدت المرحلة الإستراتيجية في الجزائر منذ الإستقلال إلى غاية نهاية الثمانينات والتي إنتهت فيما بعد بأزمة إقتصادية في نهاية سنة 1986 جراء إنخفاض أسعار النفط وما نتج عن ذلك من تقلص من مداخيل الجزائر من العملة الصعبة، وعرفت هذه المرحلة دستورين وهما دستور سنة 1963¹ ودستور سنة 1976²، إلى جانب صدور القانون البحري في سنة 1976 (2).

1/ تجسيد إحتكار الدولة لمجال النقل البحري من الناحية الدستورية.

يظهر إحتكار الدولة لمجال النقل البحري ضمينا من خلال دستور سنة 1963 (أ)، وصراحة من خلال دستور سنة 1976 (ب).

أ/ الإحتكار الضمني لمجال النقل البحري في دستور سنة 1963.

تأكد التوجه نحو تبني النظام الإشتراكي في الجزائر، بصدور دستور سنة 1963 ودسترة إحتكار الدولة للمجالات الإقتصادية وخاصة الإستراتيجية منها حيث نصت على عدم قدرة الخواص سواء كانوا وطنيين أو أجانب على مزاوله هذه الأنشطة وهو ما تأكد ضمينا في دستور سنة 1963.

1. دستور 08 سبتمبر 1963، ج ر ج ج عدد 64، صادر بتاريخ 10 سبتمبر 1963.

2. دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1990، الصادر بموجب الأمر 76-97 مؤرخ في 22 نوفمبر 1976، ج ر ج ج عدد 94، صادر بتاريخ 24 نوفمبر 1976، معدل بموجب المرسوم رقم 88-223 مؤرخ في 05 نوفمبر 1988 يتعلق بنشر نتائج التعديل الدستوري الموافق عليه في إستفتاء 03 نوفمبر 1988، ج ر ج ج عدد 45، صادر في 05 نوفمبر 1988.

أكدت ديباجة دستور سنة 1963 على أن الأهداف الأساسية للجمهورية الجزائرية تأسيس مجتمع إشتراكي، ومقاومة كل أشكال إستغلال الإنسان، وقد تم العمل بهذا الدستور لمدة شهر بعد أن تم تجميده¹، وفي المقابل لم يتخذ هذا الدستور أية موقف واضح فيما يخص ضمان حرية الإستثمار من قبل الخواص، وكما أنه لم يؤكد صراحة على إحتكار الدولة لمجال النقل البحري².

ب/ الإحتكار الصريح لمجال النقل البحري في دستور سنة 1976.

تأكد صراحة إحتكار مجال النقل البحري في دستور الصادر في سنة 1976، وذلك في ظل التوجه الإقتصادي السائد آنذاك والمبني على نظام إقتصادي مخطط عمل على توسيع مجالات الإحتكار لتضم كل القطاعات الإستراتيجية في تلك الفترة³.

على خلاف دستور سنة 1963 أكد دستور سنة 1976 وبصريح العبارة في المادة 10 منه على أن المنهج الإشتراكي هو إختيار الشعب وأنه لا رجعة فيه⁴، وكما نصت المادة 14 منه على أنه: "تحدد ملكية الدولة بأنها الملكية المحوزة من طرف المجموعة الوطنية التي تمثلها الدولة. وتشمل هذه الملكية، بكيفية لا رجعة فيها: الأراضي الرعوية، والأراضي المؤممة، زراعية كانت أو قابلة للزراعة، والغابات، والمياه، وما في باطن الأرض، والمناجم، والمقالع، والمصادر الطبيعية للطاقة، وللثروات المعدنية الطبيعية والحية للجرف القاري وللمنطقة الإقتصادية الخاصة. تعد أيضا أملاك للدولة بشكل لا رجعة فيه، كل

1. سامية حساين، مداخلة بعنوان "دسترة الإستثمار في الجزائر"، اليوم الدراسي حول "مناخ الأعمال في الجزائر و أثره على الإستثمارات"، جامعة تيزي وزو كلية الحقوق، يوم 27 أكتوبر 2016 بملحقة حملات ، ص 2. تم الإطلاع عليه في الموقع الإلكتروني www.fdsp.ummo.dz.

2. ولد رايح إقولي صافية، مبدأ حرية التجارة والصناعة في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق، 2001، ص 12.

3. سعيداني-لوناسي جبيقة، مداخلة بعنوان "أثر التعديلات الدستورية على مناخ الإستثمار في الجزائر"، اليوم الدراسي حول "مناخ الأعمال في الجزائر وأثره على الإستثمارات"، جامعة تيزي وزو كلية الحقوق، يوم 27 أكتوبر 2016 بملحقة حملات، ص 2، تم الإطلاع عليه في الموقع الإلكتروني www.fdsp.ummo.dz.

4. نصت المادة 10 من دستور سنة 1976 على أنه: "الإشتراكية إختيار الشعب الذي لا رجعة فيه، كما عبر عن ذلك بكامل السيادة في الميثاق الوطني. وهي السبيل الوحيد الكفيل بإستكمال الإستقلال الوطني.

مفهوم الإشتراكية، لما ورد في الميثاق الوطني نصا وروحا، هو تعميق لثورة فاتح نوفمبر 1954 ونتيجة منطقية لها. الثورة الجزائرية هي ثورة إشتراكية تستهدف إزالة إستغلال الإنسان للإنسان، شعارها: "من الشعب إلى الشعب".

المؤسسات والبنوك ومؤسسات التأمين والمنشآت المؤممة، ومؤسسات النقل بالسكة الحديدية والنقل البحري والجوي، والموانئ، ووسائل المواصلات والبريد والبرق والهاتف، والتلفزة والإذاعة، والوسائل الرئيسية للنقل البري، ومجموع المصانع والمؤسسات والمنشآت الإقتصادية والإجتماعية والثقافية التي أقامتها الدولة أو تقيمها أو تطورها، أو التي اكتسبتها أو تكتسبها. يشمل إحتكار الدولة، بصفة لا رجعة فيها، التجارة الخارجية وتجارة الجملة. يمارس هذا الإحتكار في إطار القانون".

يتبين من المادة 14 المذكورة أعلاه التأكيد صراحة وبما لا يدعي أي مجال للشك على تبني النظام الإشتراكي، وبصفة لا رجعة فيه، مع التأكيد أن كل الوسائل المستعملة في النقل البحري تعتبر وبطريقة قطعية ملكية عامة تدخل ضمن الأموال العامة للدولة، وبقي العمل بهذا الدستور على إمتداد المرحلة الإشتراكية التي مرت بها الجزائر، ولعل إهتمام المشرع بهذا المجال يترجم مدى الأهمية التي توليها له الدولة بإعتباره قطاع إستراتيجي.

2/ تأكيد إحتكار الدولة لمجال النقل البحري من خلال النصوص التشريعية.

تأكد إحتكار الدولة لمجال النقل البحري سواء بموجب قوانين الإستثمار الصادرة في عهد النظام الإشتراكي (أ)، وفي القانون البحري المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 (ب).

أ/ تأكيد إحتكار الدولة لمجال النقل البحري بموجب قوانين الإستثمار.

عرفت هذه الفترة قوانين تتعلق بالإستثمار والتي جسدت الإحتكار الدولة التدريجي للحياة الإقتصادية وكان أوله القانون رقم 63-277 المؤرخ في 23 جويلية 1963¹ الذي صدر من أجل تنظيم الإستثمارات المنتجة في الجزائر دون أن يكون موجه للإحتكار الدولة لبعض المجالات، وإنما موجهها لتحديد الضمانات الممنوحة للمستثمرين ومجال تدخل الدولة².

1. قانون رقم 63-277، مؤرخ في 23 جويلية 1963، يتضمن قانون الإستثمارات، ج ر ج ج عدد 53، صادر في 02 أوت 1963، (ملغى).

2. سعيداني - لوناسي جقيقة، مرجع سابق، ص 02.

غير أن ملامح إحتكار الدولة للنشاطات الإقتصادية الإستراتيجية بدأ بالظهور بعد أن صدر الأمر رقم 284/66 المؤرخ في 15 سبتمبر 1966¹ الذي أكد في المادة 02 منه على أن بعض القطاعات الحيوية للإقتصاد الوطني مخصصة للدولة والهيئات التابعة لها، وكما بين هذا القانون مكانة الرأسمال الوطني والأجنبي في الإستثمارات الوطنية، كما نص هذا القانون على شرط الحصول على إعتماد تمنحه اللجنة الوطنية للإستثمارات.

إحتفظت الدولة بنفس الإرادة في إحتكار النشاطات الإقتصادية لاسيما الإستراتيجية منها وذلك في القانون رقم 82-11 المؤرخ في 21 أوت 1982² الذي صدر من أجل تنظيم المشاريع ذات المنفعة الإقتصادية والإجتماعية التي يمارسها الخواص والمندرجة في إطار الأهداف والأولويات والمجالات المحددة في مخطط التنمية الوطنية، وإحتفظ هذا القانون على غرار الأمر 66-284 بشرط الحصول على الإعتماد من أجل مزولة هذه النشاطات³.

في نهاية الفترة الإشتراكية في الجزائر أصدر المشرع قانون جديد في مجال تأطير وتوجيه الإستثمارات المنجزة من طرف الخواص والمتعلقة بالقطاعات ذات أولوية في المخططات الوطنية للتنمية، وإستثنى هذا القانون الإستثمار في المجالات الإستراتيجية خاصة البنوك والتأمين والمحروقات والنقل وهذا ما أكدته المادة 05 من القانون 88-25 المؤرخ في 12 جويلية 1988⁴.

ب/ تأكيد إحتكار الدولة لمجال النقل البحري بموجب القانون البحري.

أما فيما يخص مجال النقل البحري فقد عرف إحتكار من قبل الدولة منذ سنة 1976، وذلك بموجب قانون خاص وهو القانون البحري الذي صدر بعد الإستقلال وهو الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري والذي نص في المادة 571 منه على أنه: **ينشأ إحتكار الدولة على نشاطات النقل البحري وإستئجار السفن**

1. أمر رقم 66-284 مؤرخ في 15 سبتمبر 1966، يتضمن قانون الإستثمارات، ج ر ج ج عدد 80، صادر بتاريخ 19 سبتمبر 1966. (ملغى).

2. قانون رقم 82-11 مؤرخ في 21 أوت 1982، متعلق بالإستثمار الإقتصادي الخاص الوطني، ج ر ج ج عدد 34، صادر بتاريخ 24 أوت 1982. (ملغى).

3. عيبوط محند وعلي، مرجع سابق، ص 19.

4. م 05 من قانون رقم 88-25، السالف الذكر.

والإرشاد البحري وإيداع السفن وسمسرة الحمولات البحرية والشحن والتفريغ في الشاطئ والقطر لدى دخول ومغادرة الموانئ الجزائرية وكذلك الملاحة الساحلية بين جميع الموانئ الجزائرية¹.

يتبين من خلال أحكام المادة 571 من القانون البحري موقف المشرع الجزائري الصريح على إستئثار الدولة دون غيرها في إستغلال نشاطات النقل البحري بكافة أنواعها بما في ذلك النشاطات المرتبطة بالنقل البحري، وهذا إلى جانب إحتكار الملاحة الساحلية التي تقع بين الموانئ الجزائرية.

في حين أنه سمحت لأشخاص تابعين لدول أخرى للقيام بعمليات النقل البحري بين الموانئ الجزائرية وموانئ الدول الأجنبية، على أساس أنه هناك سلع يتم نقلها إلى الجزائر أو من الجزائر إلى دول أخرى بواسطة سفن تابعة لدول أجنبية، وهو ما فوت فرص على المستثمر الوطني في تدعيم النقل البحري للدولة الجزائري، بل أنه إتضح أن المشرع قطع الطريق أمام كل مستثمر وطني أراد إستغلال هذا المجال ومنافسة شركات النقل البحرية التابعة للأجانب.

ثانيا: تجسيد إحتكار الشركات العمومية لنشاطات النقل البحري.

تجسد إحتكار الدولة الفعلي لمجال النقل لبحري عن طريق إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية(1)، والتي دعمت مكانتها في السوق الدولي لنقل البضائع عن طريق إقامة شراكة مع الدول الأجنبية(2).

1/ تأسيس الشركة الوطنية للملاحة البحرية وإعادة هيكلتها.

مرت الشركة الوطنية للملاحة البحرية بمرحلة التأسيس وممارسة النشاط(أ)، وشهدت كذلك مرحلة إعادة الهيكلة(ب).

1.م 571 من الأمر 76-80، سالف الذكر.

أ/ تأسيس الشركة الوطنية للملاحة البحرية.

لقد كانت نية الدولة في الإحتكار الفعلي لمجال النقل البحري منذ الإستقلال مباشرة سبابة على القوانين التي أصدرتها في هذا المجال لاسيما بالنسبة للقانون البحري، أين قامت بإنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية (CNAN) بموجب المرسوم رقم 63-499 المؤرخ في 31 ديسمبر 1963¹، أين أسست الدولة بموجب هذه الشركة أسطول بحري هام لنقل مختلف السلع والبضائع و من مختلف الأحجام بما في ذلك المواد الغذائية والمحروقات والمركبات و نقل المسافرين²، إلا أن السلطة التنفيذية ممثلة في الوزارة هيمنت على إدارتها وتسيير شؤونها التجارية والمالية والعمالية وهذا دون مراعاة أية إستقلالية لهذه الشركة أو مراعاة لمبدأ التخصص³.

عرفت هذه الشركة منذ نشأتها إجراءات الهيكلة وذلك عدة مرات، وأولها كان بتعديل القانون الأساسي للشركة بموجب المرسوم رقم 65-86⁴ وهذا لتعزيز تدخل السلطة التنفيذية في تسيير هذه المؤسسة خاصة فيما يخص الشق المالي والتصرف في أسهم الشركة إذ تم تعديل المادة 09 من المرسوم رقم 63-499، وتم التأكيد على أن أسهم الشركة غير قابلة لأي تنازل إلا عن طريق التحويل وهذا بعد الحصول على إذن من الوزير المكلف بالنقل.

كما تم إستحداث بموجب هذا التعديل منصب جديد في مجلس إدارة الشركة والذي يعتبر كوسيلة مراقبة مباشرة للوصاية على هذه الشركة ويتمثل في المندوب الحكومي الذي يعينه الوزير المكلف بالوصاية والذي منح له الحق في الإعتراض على قرارات مجلس إدارة الشركة مكرسا بذلك عدم إستقلالية الشركة في تسيير شؤونها المالية والتجارية⁵.

1. مرسوم رقم 63-499 مؤرخ في 31 ديسمبر 1963 المتضمن قبول الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة البحرية والموافقة على قوانينها الأساسية.

2. BENAMAR Mohammed, « La concession en matière de transport maritime en droit algérien », DMF, Faculté de Droit , Université de Tlemcen , N°609, Novembre 2000, P 929.

3. بلسبط سمية، مرجع سابق، ص 13.

4. مرسوم رقم 65-86 مؤرخ في 24 مارس 1965، يتضمن تعديل المرسوم رقم 63-499 مؤرخ في 31 ديسمبر 1963 المتضمن قبول الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة البحرية والموافقة على قوانينها الأساسية، ج ر ج ج عدد 30، صادر بتاريخ 09 أبريل 1965.

5. تنص المادة 20 المعدلة بموجب المرسوم رقم 65-85، سالف الذكر، على أنه: " يعين الوزير المكلف بالوصاية مندوبا بالحكومة يحضر مجلس إدارة الشركة بصوت إستشاري « يتمتع مندوب الحكومة بحق الإعتراض على مداوات

مواصلة في تجريد الهياكل الإدارية للشركة من سلطاتها وفي تسيير شؤونها صدر المرسوم رقم 67-77 المؤرخ في 11 ماي 1967¹ الذي تم بموجبه إلغاء مجلس الإدارة وتعويضه بمجلس إستشاري، في حين إحتفظ المدير بكافة سلطاته في تسيير الشركة وإتخاذ مختلف القرارات².

ب/ الشركة الوطنية للملاحة البحرية في ظل سياسة إعادة الهيكلة.

مهد دستور سنة 1976، إصدار المشرع الجزائري تعديل جديد للقانون الأساسي للشركة الوطنية للملاحة البحرية وذلك بمقتضى المرسوم 82-279 المؤرخ في 14 أوت 1982³، الذي نص في المادة 07 على أنه يخضع كل هياكل الشركة للأمر رقم 71-74 المتعلق بالتسيير الإشتراكي للمؤسسات⁴، الذي جاء لتوحيد القانون الأساسي للمؤسسات ذات الطابع الإقتصادي عملا بالأمر رقم 75-23 المتضمن القانون النموذجي للمؤسسات الإشتراكية ذات الطابع الإقتصادي⁵، وكذلك تنفيذًا لسياسة إعادة هيكلة المؤسسات المنظم بموجب المرسوم رقم 80-242⁶.

في ظل تنفيذ سياسة إعادة هيكلة المؤسسات⁷ ونظر للأزمات الإقتصادية التي كانت تمر بها مختلف المؤسسات الإقتصادية، قام المشرع بإعادة هيكلة الشركة الوطنية للملاحة

مجلس الإدارة ويمارس هذا الإعتراض في ظرف الخمسة عشر يوما لإستلام مندوب الحكومة النظير الثاني من أصل المداولات وفي عدم إبداء الإعتراض عند إنتهاء الأجل المذكور فإن المداولة تصبح نافذة الإجراء» .

1. مرسوم رقم 67-77 مؤرخ في 11 ماي 1967، يتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، ج ر ج ج عدد 42، صادر بتاريخ 23 ماي 1967.

2. بلسبط سمية، مرجع سابق، ص 14.

3. مرسوم رقم 82-279 مؤرخ في 14 أوت 1982، يعدل القانون الأساسي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، ج ر ج ج عدد 33، صادر بتاريخ 17 أوت 1982.

4. أمر رقم 71-74 مؤرخ في 16 نوفمبر 1971 يتعلق بالتسيير الإشتراكي للمؤسسات، ج ر ج ج عدد 101، صادر تاريخ 13 ديسمبر 1971. (ملغى).

5. أمر رقم 75-23 مؤرخ في 29 أبريل 1975، يتضمن القانون النموذجي للمؤسسات الإشتراكية ذات الطابع الإقتصادي، ج ر ج ج عدد 38، صادر بتاريخ 13 ماي 1975. (ملغى).

6. مرسوم رقم 80-242 مؤرخ في 04 أكتوبر 1980 يتضمن إعادة هيكلة المؤسسات، ج ر ج ج عدد 41، صادر بتاريخ 07 أكتوبر 1980. (ملغى).

7. تنقسم إعادة الهيكلة إلى إعادة هيكلة عضوية أي معناه تقسيم الشركات الكبرى إلى شركات صغرى متخصصة في مجال معين، وإعادة هيكلة مالية والتي ترمي إلى ضرورة الفصل بين الذمة المالية للمؤسسة والذمة المالية للدولة، إلى

البحرية في ظل إحتكار الدولة للمجالات الإقتصادية الإستراتيجية، وقد نتج عن ذلك تفكيك وتقسيم الشركة الأصلية المتمثلة في الشركة الوطنية للملاحة البحرية والتي كانت تقوم بكافة النشاطات المتعلقة بالنقل البحري، إلى جانب خلق مؤسسات مستقلة عن الشركة الوطنية للملاحة البحرية¹.

تتمثل هذه الشركات في الشركة الوطنية لنقل المحروقات والمواد الكيماوية (Hyproc)، والتي أنشأت بموجب المرسوم رقم 82-282 المؤرخ في 14 أوت 1982²، الشركة الوطنية لإصلاح السفن المستحدثة بموجب المرسوم رقم 87-77 المؤرخ في 07 أفريل 1987³، الشركة الوطنية لنقل المسافرين التي تم تأسيسها بموجب المرسوم رقم 87-155 المؤرخ في 14 جويلية 1987⁴، الشركة الوطنية للخدمات البحرية والأعمال الملحقة بالنقل البحري والتي تم خلقها بموجب المرسوم رقم 87-156 المؤرخ في 14 جويلية 1987⁵، في حين إحتفظ مجمع الشركة الوطنية للملاحة البحرية بممارسة نشاط النقل البحري للبضائع وهو الأمر الذي تأكده بتعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للنقل البحري بموجب المرسوم رقم 87-154 في الفقرة الأولى من المادة الثالثة⁶.

جانب حصر الدعم المالي للدولة في الأعباء المرفقية التي تقوم بها لحساب الدولة، رضا محمد سعد الله، أساليب الخصوصية وتقنياتها مع إشارة خاصة إلى التجربة التونسية، مجلة العلوم الإقتصادية وعلوم التسيير، عدد 04، 2005، ص 12.

1. بلسبط سمية، مرجع سابق، ص 20.
2. مرسوم رقم 82-282 مؤرخ في 14 أوت 1982، يتعلق بإنشاء الشركة الوطنية لنقل المحروقات والمواد الكيماوية، ج ر ج ج عدد 33، صادر بتاريخ 17 أوت 1982. (ملغى).
3. مرسوم رقم 87-77 مؤرخ في 07 أفريل 1987، يتضمن إنشاء المؤسسة الوطنية لإصلاح السفن، ج ر ج ج عدد 15، صادر بتاريخ 08 أفريل 1987. (ملغى).
4. مرسوم رقم 87-155 مؤرخ في 14 جويلية 1987، يتضمن إنشاء مؤسسة وطنية للنقل البحري للمسافرين، ج ر ج ج عدد 29، صادر بتاريخ 15 جويلية 1987. (ملغى).
5. مرسوم رقم 87-156 مؤرخ في 14 جويلية 1987، يتضمن إنشاء مؤسسة وطنية للخدمات البحرية و الأعمال الملحقة بالنقل البحري، ج ر ج ج عدد 29، صادر بتاريخ 15 جويلية 1987. (ملغى).
6. مرسوم رقم 87-154 مؤرخ في 14 جويلية 1987، يعدل القانون الأساسي للشركة الوطنية للنقل البحري، ج ر ج ج عدد 29، صادر بتاريخ 15 جويلية 1987. (ملغى).

2/ إقامة الشراكة مع الدول الأجنبية.

إهتمت الجزائر في هذه الفترة بالشراكة الأجنبية مع الدول الأجنبية وذلك عن طريق إقامة شركات للنقل البحري للبضائع ، بحيث أخذت الشراكة بين الشركة الوطنية للملاحة البحرية والدول الأجنبية صورتين، شراكة متعددة الأطراف(أ)، وشراكة ثنائية الأطراف(ب).

أ/ إقامة شراكة متعددة الأطراف.

تتمثل هذه الشركات في الشركة العربية لنقل البترول¹، وقد شملت هذه الشركة الدول العربية الأعضاء في منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول²، وتتمتع هذه الشركة بالشخصية القانونية وبأهلية التصرف لتحقيق أهدافها³، ومقرها في مدينة الكويت دولة الكويت⁴، وتم إنشاء هذه الشركة من أجل القيام بكافة عمليات النقل البحري للمواد الهيدروكربونية وهذا وفقا لما جاء في المادة 04 من الملحق المتضمن النظام الأساسي للشركة.

ب/ إقامة شراكة ثنائية الأطراف.

قامت الجزائر بإبرام إتفاقية مع موريطانيا قصد إنشاء الشركة الموريطانية للملاحة البحرية وتم إنشاءها بموجب إتفاقية شراكة بين الدولتين⁵، غير أنه لم يتم إرفاق الأمر 74-22 بملحق يتضمن نص الإتفاقية⁶، إلى جانب قيام الجزائر في 21 أوت 1974 بالمصادقة على إتفاقية مبرمة بين الجزائر وجمهورية الداهومي، والهدف منها هو إنشاء شركة للملاحة

1. الإتفاقية المتعلقة بإنشاء الشركة العربية البحرية لنقل البترول الموقع عليها بالكويت في 06 ماي 1972، المصادق عليها بموجب الأمر رقم 72-62 مؤرخ في 02 ديسمبر 1972، ج ر ج ج عدد 102، صادر بتاريخ 22 ديسمبر 1972.
2. تتمثل الدول المساهمة في هذه الشركة كل من دولة الإمارات العربية المتحدة، البحرين، الجزائر، المملكة العربية السعودية، العراق، قطر، الكويت، ليبيا، مصر. المصدر: <http://www.oapecorg.org-ar-Home-About-Us-Sponsored-Ventures-AMPTC>
3. م 4 من إتفاقية إنشاء الشركة العربية البحرية لنقل البترول المصادق عليها بموجب الأمر رقم 72-62، سالف الذكر.
4. م 02 من ملحق الأول من إتفاقية إنشاء الشركة العربية البحرية لنقل البترول المتضمنة النظام الأساسي لشركة العربية البحرية لنقل البترول.
5. الإتفاقية المبرمة بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية وحكومة الجمهورية الإسلامية الموريطانية والمتضمنة إحداث الشركة الموريطانية للملاحة البحرية والموقعة بنواقش في أول نوفمبر 1973، المصادق عليها بموجب الأمر رقم 74-22 المؤرخ ي 04 فيفري 1974، ج ر ج ج عدد 23، صادر في 19 مارس 1974.
6. من خلال مراجعة الأمر 74-22 السالف الذكر يتضح أنه لم يتم إرفاقه بملحق يتضمن نص الإتفاقية المبرمة.

البحرية غير أنه لم يتم إلحاق نص الإتفاقية بالأمر رقم 74-78 المتضمن المصادقة على الإتفاقية¹.

أبرمت الجزائر في سنة 1975 إتفاقية أخرى مع ليبيا من أجل إنشاء شركة للنقل البحري²، وهي شركة مساهمة تدعى بالشركة الجزائرية الليبية للنقل البحري³، وحسب المادة الثالثة من نص الإتفاقية فإن مركز الشركة ومحلها القانوني يقع في الجزائر العاصمة وهذا مع إمكانية إنشاء فروع لها أو مكاتب أو توكيلات للشركة في كل من الدولتين أو خارجهما، أما غرض الشركة فيتمثل في النقل البحري للبضائع والنفط والغاز والأشخاص بين الدولتين وبينهما وبين الدول الأخرى⁴.

بالرغم من الإحتكار الذي مارسته الشركة الوطنية للملاحة البحرية على مجال النقل البحري ومنع الخواص من الإستثمار ومنافستها فيه، غير أن هذه الشركة لم تعرف إستقرار في طريقة تسييرها وهو الأمر الذي أثبتته التعديلات المتتالية للقانون الأساسي للشركة الوطنية للملاحة البحرية، وأكثر من ذلك فقد تم إعادة هيكلة هذه الشركة جراء الأزمات المالية والتسيير السيء في إدارة شؤونها.

لم يمنع إحتكار الدولة لمجال النقل البحري مؤسسات النقل البحري الأجنبية من القيام بعمليات النقل البحري للبضائع والمسافرين إلى الجزائر، وهو ما يتعارض مع منع الجزائريين من الإستثمار في هذا المجال و منع كذلك الخزينة العمومية من تحصيل ضرائب و رسوم⁵.

1. أمر رقم 74-78 المؤرخ في 21 أوت 1974، يتضمن المصادقة على الإتفاقية المبرمة بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية الداهومي والمتعلقة بإحداث الشركة الداهومية للملاحة البحرية والموقعة بمدينة الجزائر في 11 يوليو 1974، ج ر ج ج عدد 71، صادر في 03 سبتمبر 1974.

2. أمر رقم 74-109 المؤرخ في 06 ديسمبر 1974، يتعلق بالمصادقة على الإتفاقية المتضمنة إنشاء الشركة الجزائرية الليبية للنقل البحري بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الجمهورية العربية الليبية الموقعة بمدينة الجزائر في 10 أكتوبر 1973، ج ر ج ج عدد 06، صادر في 21 جانفي 1975.

3. م 01 من إتفاقية إنشاء الشركة الجزائرية الليبية للنقل البحري المصادق عليها بموجب الأمر رقم 74-109، سالف الذكر.

4. م 02 من نفس الإتفاقية.

5. BENAMAR Mohammed, Op. Cit, p 930.

الفرع الثاني

مرحلة تحرير الدولة للإستثمار في مجال النقل البحري.

غيرت الجزائر بعد الأزمة الإقتصادية التي عرفتتها في الثمانينات منهجها الإقتصادي من النظام الإشتراكي الذي يقوم على إحتكار الدولة لكافة وسائل الإنتاج إلى نظام ليبرالي يقوم على حرية الإستثمار وحرية المبادرة الفردية وكرست مجموعة من القوانين التي تتوافق مع هذا النظام الجديد¹ (أولا)، وهو الأمر الذي أدى إلى بروز تغيرات في المؤسسات العاملة في مجال النقل البحري في الجزائر (ثانيا).

أولا: التكريس الدستوري والقانوني لتحرير مجال النقل البحري.

بعدما أن أثبت النظام الإشتراكي الذي تبنته الجزائر غداة الإستقلال فشله في تحقيق الرفاهية والإزدهار للمجتمع الجزائري، اضطرت الجزائر بسبب الإحتجاجات الشعبية والضغط من المؤسسات الدولية خاصة صندوق النقد الدولي والبنك العالمي إلى تغيير نظامها وذلك بالإنتفاخ على المنافسة الدولية والوطنية والإتجاه نحو تشجيع المبادرات الفردية للنهوض بالإقتصاد الوطني، وهو ما سعت إليه الجزائر بموجب الدساتير الجديدة التي أقرتها (1)، غير أنه من حيث تعديل القانون التي حررت مجال النقل البحري عرف تأخرا في ذلك (2).

1/ التكريس الدستوري لتحرير مجال النقل البحري.

عرفت الجزائر في ظل النظام الليبرالي الذي إنتهجه في سنة 1988 مجموعة من الدساتير التي تكرر الحرية الإقتصادية وهي دستور سنة 1989 (أ)، ودستور سنة 1996 (ب)، إلى جانب دستور سنة 2016 و دستور سنة 2020 (ج).

أ/ تجسيد الإنفتاح الإقتصادي والسياسي في دستور سنة 1989.

يعتبر دستور سنة 1989² الدستور الأول للجزائر الذي كرس في ظل التحولات التي مرت بها الجزائر إنفتاح إقتصادي وسياسي معا وذلك نظرا للعلاقة الموجودة بين المجالين³.

1. أوباية مليكة، "مكانة مبدأ حرية الإستثمار في القانون الجزائري"، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، العدد 2، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010، ص 239.

2. مرسوم رئاسي رقم 89-18 مؤرخ في 28 فيفري 1989، يتعلق بنشر نص تعديل الدستور الموافق عليه في إستفتاء 23 نوفمبر 1989، ج ر ج ج عدد 09، صادر بتاريخ 01 مارس 1989.

3. عيبوط محند وعلي، مرجع سابق، ص 60.

في مجال النقل البحري فقد نصت المادة 17 منه على أن الملكية العامة هي ملك المجموعة الوطنية والتي إشتملت على النقل البحري¹، ويلاحظ أن المشرع الجزائري في دستور سنة 1989 غير طريقة تناوله لموضوع النقل البحري بحيث أنه أزال القيمة الدستورية لمؤسسات النقل البحري التي منحها إياها بموجب دستور سنة 1976 في المادة 14 منه في حين إحتفظ بمجال النقل البحري بصفته مرفق عام وأدخله ضمن الملكية العامة بإعتباره قطاع سيادي لدولة يدخل ضمن ملكية العامة². غير أن دستور سنة 1989 لم يتطرق صراحة إلى حرية الإستثمار في مجال النقل البحري بصفة خاصة وحرية الإستثمار بصفة عامة.

ب/ إقرار مبدأ حرية التجارة والصناعة في دستور سنة 1996.

أقر دستور سنة 1996³، المبدأ المعروف في القانون الفرنسي وهو قانون 02-17-مارس 171 والمعروف بمرسوم ألارد Decrét D'ALLARDE⁴، المتمثل في مبدأ حرية التجارة والصناعة، وقد شملت المادة 17 من الدستور على مجال النقل البحري وإعتبرته ملكية عامة يدخل ضمن المجموعة الوطنية⁵.

ج/ دسترة مبدأ حرية الإستثمار في دستور سنة 2016 ودستور سنة 2020.

تمسك تعديل الدستور لسنة 2016⁶ بملكية الدولة لمجال النقل البحري في حين تم تعديل المادة 37 من دستور سنة 1996 والتي تقابلها المادة 43 من دستور سنة 2016 أين

1. تنص المادة 17 من دستور سنة 1989، سالف الذكر، على أنه: "الملكية العامة هي ملك المجموعة الوطنية. وتشمل باطن الأرض، والمناجم، والمقالع، والموارد الطبيعية للطاقة، والثروات المعدنية، الطبيعية، والحية، في مختلف مناطق الأملاك الوطنية البحرية، والمياه، والغابات.
كما تشمل النقل بالسكة الحديدية، والنقل البحري والجوي، والبريد والمواصلات السلكية واللاسلكية، وأملاك أخرى محددة في القانون".

2. م 05 من قانون رقم 88-25، سالف الذكر.

3. مرسوم رئاسي رقم 96-438 مؤرخ في 07 ديسمبر 1996، يتعلق بإصدار نص تعديل الدستور المصادق عليه في إستفتاء 28 نوفمبر 1996، ج ر ج ج عدد 76، صادر بتاريخ 08 ديسمبر 1996.

4. ولد رايح أفلولي صافية، مبدأ حرية التجارة والصناعة، مرجع سابق، ص 8.

5. م 17 من دستور 1996، سالف الذكر.

6. قانون رقم 16-01 مؤرخ في 06 مارس 2016، يتضمن التعديل الدستوري، ج ر ج ج عدد 14، صادر بتاريخ 07 مارس 2016.

تم تغيير المبدأ المعتمد عليه من مبدأ حرية التجارة والصناعة وتكريس مبدأ آخر في مكانه وهو حرية الإستثمار والتجارة، وبعد صدور دستور سنة 2020 أكدت المادة 61 منه على أن حرية التجارة والإستثمار والمقاولة مضمونة وتمارس في إطار القانون¹.

2/ التأخر في التكريس القانوني لتحرير مجال النقل البحري.

ساهمت القوانين التي أصدرها المشرع الجزائري بعدما أن تبنى النظام الرأسمالي في تحرير مجال النقل البحري(أ)، إلا أن المشرع الجزائري تأخر في تعديل النصوص القانونية الواردة في القانون البحري والمتضمنة إحتكار الدولة لمجال النقل البحري إلى غاية سنة 1998 أين فتح المجال للمبادرة الفردية(ب).

أ/ مساهمة قوانين الإستثمار في تحرير مجال النقل البحري.

قام المشرع الجزائري في ظل الإصلاحات الإقتصادية التي تم الشروع فيها منذ سنة 1988 بوضع مرسوم تشريعي يحمل الرقم 93-12 مؤرخ في 05 أكتوبر 1993² يرمي إلى تحديد النظام القانوني المطبق على الإستثمارات الخاصة الوطنية والأجنبية المتعلقة بإنتاج السلع أو الخدمات غير المخصصة للدولة أو لأي شخص معنوي معين صراحة بموجب نص تشريعي³.

بهدف زيادة الضمانات وتحسين مناخ الإستثمار في الجزائر ألغي المشرع المرسوم التشريعي رقم 93-12، وأصدر عوض عنه الأمر رقم 01-03 المؤرخ في 20 أوت 2001⁴، الذي أتى بتحفيظات وضمانات جديدة للمستثمرين⁵، كما صدر الأمر رقم 03-02

1. تنص المادة 61 من دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 2020، سالف الذكر، على أنه: "حرية التجارة والإستثمار والمقاولة مضمونة، و تمارس في إطار القانون".

2. مرسوم تشريعي رقم 93-12، سالف الذكر.

3. تنص المادة 01 من المرسوم التشريعي رقم 93-12، سالف الذكر، على أنه: "يحدد هذا المرسوم التشريعي النظام المطبق على الإستثمارات الوطنية الخاصة وعلى الإستثمارات الأجنبية التي تنجز ضمن الأنشطة الإقتصادية الخاصة بإنتاج السلع أو الخدمات غير المخصص صراحة للدولة أو لفروعها، أو لأي شخص معنوي معين صراحة بموجب نص تشريعي".

4. أمر رقم 01-03، سالف الذكر.

5. عيبوط محند وعلي، مرجع سابق، ص 39.

المؤرخ في 19 جويلية 2003 والذي حدد القواعد العامة التي تحكم المناطق الحرة وكذا النظام التحفيزي المطبق على الإستثمارات المنجزة في هذه المناطق¹.

آخر تعديل للقوانين المنظمة للإستثمارات في الجزائر هو تعديل سنة 2016 أين وضع المشرع الجزائري قانون جديد وهو القانون 09-16 المتعلق بترقية الإستثمارات، وما يمكن ملاحظته في هذا القانون مقارنة بالقوانين السابقة هو أنه لم يحصر تطبيقه على مجالات معينة أو المخصصة للإستثمارات الخاصة الوطنية والأجنبية بل شمل مختلف الأنشطة دون أي تمييز بحيث لم يستثني أي قطاع من الإستثمار².

ب/ تأخر القانون البحري في تحرير مجال النقل البحري.

عرف القانون البحري الجزائري تأخر في تعديله بما يتماشى مع الإنفتاح الإقتصادي الذي كرسه المشرع الجزائري بموجب دستور سنة 1989 ودستور سنة 1996 إلى غاية سنة 1998 ، وذلك بتعديل القانون البحري بموجب القانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 الذي سمح للخواص بممارسة نشاط النقل البحري³.

سمح تعديل القانون البحري بموجب القانون رقم 05-98 بإلغاء الإحتكار الذي مارسته الدولة على نشاطات النقل البحري والنشاطات البحرية الأخرى والملاحة البحرية واحتفظت فقط بصفة الملكية العامة للنقل البحري بإعتباره مرفق عام وذلك إستجابة لنص المادة 17 من دستور سنة 1996⁴، إذ أصبحت المادة 571 من القانون البحري الجزائري تنص على أنه: " النقل البحري ملكية عامة ويمكن أن يكون موضوع إمتياز".

بموجب هذه المادة تم تحرير هذا المجال للإستثمار الخاص، وهو نفس الأمر الذي أكدته المادة 1-571 من القانون البحري الجزائري إذ منحت حق إستغلال مجال النقل

1. أمر رقم 02-03 مؤرخ في 19 جويلية 2003 متعلق بالمناطق الحرة، ج ر ج ج عدد 43، صادر في 20 جويلية 2003.

2. م 01 من القانون 09-16، سالف الذكر.

3. قانون رقم 05-98 مؤرخ في 25 جوان 1998، سالف الذكر.

4. تطابقها المادة 16 من التعديل الدستوري بموجب القانون 01-16، سالف الذكر.

البحري لكل شخص طبيعي أو أي شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري مما يدعم فتح هذا المجال للقطاع الخاص.

ثانيا: الخوصصة الجزئية للشركات الوطنية للملاحة البحرية في ظل الإنفتاح الإقتصادي.

نظر للتأخر الذي عرفه المشرع في تحرير نشاط النقل البحري إلى غاية سنة 1998 بموجب القانون رقم 98-05 المعدل للقانون البحري فقد عرفت الشركة الوطنية للملاحة البحرية تغيرات مستقلة عن مثيلاتها في المجالات الأخرى التي عرفت الإنفتاح الإقتصادي، فقد واصلت الدولة تطبيق سياسة إعادة هيكلة الشركة الوطنية للملاحة البحرية¹ (1) إلى القيام بخوصصة الشركة الوطنية للملاحة البحرية جزئيا (2).

1/ إعادة هيكلة الشركة الوطنية للملاحة البحرية في ظل الإنفتاح الإقتصادي.

إلى جانب إستحداث الفرعين المختصين في الشحن ولوجيستيات الحاويات وهما NASHCO و NASEC تم إعادة تقسيم الشركة إلى 5 فروع تم إستحداثها منذ جانفي 2005 وهي فرع خطوط الشمال (أ)، فرع خطوط البحر الأبيض المتوسط (ب)، فرع النقل حسب الطلب (ج)، فرع للأعمال ملحق بالنقل البحري (د) وفرع الصيانة (هـ).

أ/ فرع خطوط الشمال.

أصبحت الشركة تتكون من فرع خطوط الشمال منحت لها صفة المجهز بعد حل مجلس مساهمات الدولة الحامل للرقم 2016/09/16/71/06 بتاريخ 02 ديسمبر 2006، وهي تمارس رحلات بحرية منتظمة لنقل البضائع وذلك إلى كل من بلجيكا، ألمانيا إسبانيا، البرتغال، السودان، الولايات المتحدة الأمريكية وتركيا، ويملك هذا الفرع 07 سفن ذات الإستعمال العام وتتمثل هذه السفن في السورة، ستيديا، سيدراتة، خراطة، قسنطينة، تينزيرن، تيمقاد².

1. أنظر المرسوم رقم 80-242، سالف الذكر.

2. تم الإطلاع عليه في الموقع الرسمي لفرع خطوط الشمال <http://--cnan-nord.com-presentation.php>

ب/ فرع خطوط البحر الأبيض المتوسط.

كما تتكون الشركة الوطنية للملاحة البحرية من فرع خطوط البحر الأبيض المتوسط والذي أنشأ في 02 جانفي 2005 إذ يقوم بتغطية النقل البحري حوض البحر الأبيض المتوسط وذلك بين الموانئ الجزائرية المتمثلة في ميناء الجزائر، ميناء بجاية، ميناء سكيكدة، ميناء عنابة، ميناء وهران، ميناء مستغانم وميناء جن جن وبين موانئ دولة فرنسا (ميناء مرسيليا)، دولة إيطاليا (ميناء سيبيريا)، دولة إسبانيا (ميناء برشلونة)، ويملك هذا الفرع سفينتين من نوع الدرجة كما تقوم بإيجار لمدة معينة سفن من نوع الدرجة وسفن من نوع الدرجة حاملة الحاويات وذلك عند الضرورة¹.

ج/ فرع خطوط النقل حسب الطلب.

وهو فرع مختص في النقل البضائع المتجانسة والتي تختصر تسميتها ب CNAN . BULK Spa.

د/ فرع للأعمال ملحق بالنقل البحري.

كما تم إنشاء في سنة 1991 فرع للأعمال الملحق بالنقل البحري مختص في تسويق خدمات النقل البحري للشركة²، وكل هذه التحولات التي حدثت كانت في سبيل العودة إلى الساحة الإقتصادية ومواجهة المنافسة الدولية وذلك عن طريق إقتناء سفن جديدة.

هـ/ فرع الصيانة.

فرع الصيانة تعود ملكيته لمؤسسة ذات الشخص الوحيد ذات المسؤولية المحدودة، و مهمتها تتمثل في القيام بصيانة السفن.

بعد التحولات الجذرية التي عرفتها الجزائر في أواخر الثمانينات وتبني النظام الليبرالي في سنة 1988 وصدر القانون التوجيهي للمؤسسات المرسوم 01-88 المؤرخ في 12 جانفي 1988³، تم تحويل الشركة الوطنية للملاحة البحرية وباقي الشركات الأخرى الناتجة

1. بلسبط سمية، مرجع سابق، ص 21.

2. مرجع نفسه، ص 22.

3. قانون رقم 01-88 مؤرخ في 12 جانفي 1988، يتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الإقتصادية، ج ر ج ج عدد 02، صادر بتاريخ 13 جانفي 1988.

عن إعادة هيكلة هذه الشركات إلى مؤسسة عمومية إقتصادية، إتخذت كلها شكل شركة المساهمة، وأصبح تسييرها يخضع للقانون التجاري¹.

2/ خصصة الشركة الوطنية للملاحة البحرية في ظل الإنفتاح الإقتصادي.

بسبب تأخر المشرع في تعديل القانون البحري لاسيما المادة 571 منه، لم تعرف الشركة الوطنية للملاحة البحرية إجراءات الخصصة في ظل الأمر 95-22 المتعلق بخصصة المؤسسات العمومية(أ)، إلا أنه تم الشروع في خصصتها في ظل الأمر رقم 01-04 المتعلق بتنظيم المؤسسات العمومية الإقتصادية و تسييرها وخصصتها (ب).

أ/ عدم خصصة الشركة الوطنية للملاحة البحرية في ظل الأمر 95-22.

لم تسمح المادة 571 من القانون البحري قبل سنة 1998 من خصصة² الشركة الوطنية للملاحة البحرية والتي كانت تفرض إحتكار الدولة لمجال النقل البحري في ظل صدور الأمر 95-22 المتعلق بخصصة المؤسسات العمومية³.

ب/ الشروع في خصصة الشركة الوطنية للملاحة البحرية في ظل الأمر 01-04.

لم يتم الشروع في خصصة هذا المجال إلا إلى غاية سنة 2001 سنة صدور الأمر رقم 01-04 المتعلق بتنظيم المؤسسات العمومية الإقتصادية وتسييرها وخصصتها⁴.

تمهيدا لعملية خصصة الشركة الوطنية للملاحة البحرية تم إعادة هيكلتها من جديد في 2005 أين تم تقسيمها إلى 4 فروع تتمثل في فرع خطوط الشمال، فرع خطوط البحر

1. م 3 من القانون رقم 88-01، سالف الذكر.

2. الخصصة هي نقل ملكية رأسمال مؤسسة عمومية إلى أشخاص القانون الخاص، بحيث إذا تم نقل كل رأسمال المؤسسة نكون أمام خصصة كلية أما إذا تم نقل جزء فقط من رأسمال المؤسسة نكون أمام الخصصة الجزئية. تم الإطلاع عليه في الموقع الرسمي لوزارة الصناعة والمناجم الجزائرية - <http://www.industrie.gov.dz/?Definition-de-la-privatisation>

3. أمر رقم 95-22 مؤرخ في 26 أوت 1995، يتعلق بخصصة المؤسسات العمومية الإقتصادية، ج ر ج ج عدد 48، صادر بتاريخ 03 سبتمبر 1995.

4. أمر 01-04 مؤرخ في 2 أوت 2001، يتعلق بتنظيم المؤسسات العمومية الإقتصادية و تسييرها وخصصتها، ج ر ج ج عدد 47 ، صادر بتاريخ 22 أوت 2001.

الأبيض المتوسط، فرع الملاحة حسب الطلب و فرع خطوط الغرب، و على إثر ذلك شرع مجلس مساهمات الدولة¹ بخصوصية هذه الفروع على النحو التالي:

فرع خطوط الشمال تم التنازل عن 49 بالمائة من رأس مالها لكل من المجمع الفرنسي (GOFAST-AIGLE AZUR) ولصالح الشخص الطبيعي أرزقي أجرويدن.

أما فرع خطوط البحر الأبيض المتوسط تم التنازل عن نسبة 49 بالمائة من رأس مال الفرع والتنازل عن الإدارة والتسيير لصالح المجمع الإيطالي (DARIO PERIOLI).

فيما يخص فرع الملاحة حسب الطلب، قام مجلس مساهمات الدولة بحله وإنشاء محله شركة أخرى تحت إسم (IBC) تقوم برحلات حسب الطلب، أين تم تقسم رأس مال الشركة على ثلاثة أشخاص وهو مجمع الشركة الوطنية للملاحة البحرية بنسبة 49 بالمائة والشخص الطبيعي من الجنسية الجزائرية مصطفى لعرج بنسبة 2 بالمائة ونسبة 49 بالمائة المجمع الأردني السعودي.

أما بالنسبة لفرع خطوط الغرب المتخصص في نقل المسافرين فقد تم التنازل عن نسبة 49 بالمائة من رأس المال الفرع لصالح كل من المجمع الفرنسي والشخص الطبيعي أرزقي أجرويدن ذو الجنسية الجزائرية².

المطلب الثاني

تحرير الأنشطة التجارية المساعدة للنقل البحري

لم يعرف مساعدي النقل البحري تنظيمًا خاص بهم إلا بعد سنة 1991 لما صدر المرسوم التنفيذي رقم 91-522 المؤرخ في 22 ديسمبر 1991³، وشهد تنظيم نشاط

1. مجلس مساهمات الدولة هي هيئة تابعة للسلطة التنفيذية وتمارس مهامها تحت سلطة رئيس الوزير الأول الذي يتولى رئاستها وتتمثل مهامها في تحديد الإستراتيجية الشاملة في مجال مساهمات الدولة والخصوصية، يحدد السياسات والبرامج فيما يخص مساهمات الدولة وينفذها، يحدد سياسات وبرامج خصوصية المؤسسات العمومية الإقتصادية ويوافق عليها، يدرس ملفات الخصوصية ويوافق عليها، م 8 و9 من الأمر رقم 01-04، سالف الذكر.

2. بلسيط سمية، مرجع سابق، ص 36.

3. مرسوم تنفيذي رقم 91-522 مؤرخ في 22 ديسمبر 1991، يحدد شروط ممارسة مهام وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري، ج ج ج عدد 68، صادر بتاريخ 25 ديسمبر 1991.

مساعدى النقل البحرى تعديلات لاحقة بموجب المرسوم التنفيذى رقم 01-286¹ الذى ألقى المرسوم التنفيذى السالف الذكر، وتم ألقى بدوره بموجب المرسوم التنفيذى رقم 09-183²، وباعتبار أن نشاط مساعدى النقل البحرى له إرتباط بالنقل البحرى فإن الأمر يستوجب التطرق إلى الإطار العام لممارسة نشاطات مساعد النقل البحرى (الفرع الأول)، وإلى إجراءات الحصول على الإعتماد والآثار المترتبة عن ذلك (الفرع الثانى).

الفرع الأول

الإطار العام لممارسة نشاطات مساعد النقل البحرى

لتحديد الإطار العام لنشاطات مساعد للنقل البحرى فإن الأمر يستوجب تحديد الأنشطة المدعمة لنشاط النقل البحرى (أولاً)، وكذلك تحديد الأشخاص الذين بإمكانهم ممارسة هذا الأنشطة (ثانياً).

أولاً: تحديد الأنشطة التجارية المدعمة لنشاط النقل البحرى.

يستدعى تحديد الأنشطة التجارية المدعمة لنشاط النقل البحرى، تبيان السند القانونى المعتمد فى تحديدها (1) و تحديد وظائفها (2).

1/ السند القانونى المعتمد فى تحديد النشاطات المدعمة لنقل البحرى.

نصت المادة 3-571 من القانون البحرى المعدل بموجب القانون رقم 98-05، على ثلاثة أنواع من الأنشطة المعاونة للنقل البحرى والتي تتمثل فى إيداع السفن وإيداع الحمولة والسمسرة البحرىة، ويفهم من خلال محتوى المادة 3-571 من القانون البحرى أن الأنشطة التجارية المعاونة للنقل البحرى لم تأتى على سبيل الحصر وإنما على سبيل المثال إذ نصت المادة على أنه: "تمارس نشاطات المعاونة للنقل البحرى، كإيداع السفن وإيداع الحمولة والسمسرة البحرىة، وفقاً للشروط المحددة عن طريق التنظيم"³.

1. مرسوم تنفيذى رقم 01-286 مؤرخ فى 24 سبتمبر 2001، يحدد شروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحرى، ج ر ج ج عدد 56، صادر فى 30 سبتمبر 2001.

2. مرسوم تنفيذى رقم 09-183 مؤرخ فى 12 ماي 2009، يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدى النقل البحرى، ج ر ج ج عدد 31، صادر فى 24 ماي 2009.

3. م 3-751 من الأمر 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر.

في حين أنه بالرجوع إلى المرسوم التنفيذي رقم 01-286¹ وعلى غرار المرسوم التنفيذي رقم 91-522²، نجده قد جاء من أجل تحديد شروط ممارسة نشاطات وكييل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري، وقد أكدت كذلك في المادة الأولى منه على أن هذا المرسوم يهدف إلى تحديد شروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري وذلك إستنادا على أحكام المادة 3-571 من القانون البحري³، وهذا المرسوم أزال اللبس المتعلق بمدى تعدد النشاطات المساعدة للنقل البحري أين حصرها في ثلاثة نشاطات.

بالرغم من صدور مرسوم تنفيذي جديد وهو المرسوم التنفيذي رقم 09-183 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري⁴، والذي حل محل المرسوم التنفيذي رقم 01-286، فإن المشرع إحتفظ بنفس الأنشطة المساعدة للنقل البحري والمتمثلة في إيداع السفن وإيداع الحمولة والسمسرة البحرية إذ نصت المادة الأولى منه على أنه: **"تطبيقا لأحكام المادة 3-571 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمذكور أعلاه، يهدف هذا المرسوم إلى تحديد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري"**، فيما حددت المادة 02 من نفس المرسوم مساعداو النقل البحري في ثلاثة أشخاص وهم وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري⁵.

من خلال ما سبق يتضح أن المشرع قد حصر الأنشطة التجارية المساعدة في ثلاثة أنواع هذا بالرغم من التعبير الذي إستعمله المشرع في المادة 3-571 من القانون البحري الذي يوحي إلى ذكر هذه النشاطات المساعدة على سبيل المثال وليس الحصر غير أنه

1. مرسوم تنفيذي رقم 01-286، سالف الذكر.

2. م 01 من المرسوم التنفيذي رقم 91-522، سالف الذكر.

3. نصت المادة الأولى من المرسوم التنفيذي رقم 01-286، سالف الذكر، على أنه: **" عملا بأحكام المادة 571 (الفقرة 3) من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976. المعدل والمتمم، والمذكور أعلاه، يهدف هذا المرسوم إلى تحديد شروط ممارسة نشاطات وكالة السفن ووكالة الحمولة والسمسرة البحرية"**.

4. مرسوم تنفيذي رقم 09-183، سالف الذكر.

5. تنص المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183 على أنه: **" مساعداو النقل البحري حسب مفهوم هذا المرسوم هم وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري"**.

تؤكد من خلال المرسوم أن الأنشطة التجارية المساعدة تتحصر قانونا في كل من إيداع السفن وإيداع الحمولة والسمسرة البحرية، وهو ما يستلزم التطرق إلى تحديد وظائف هذه الأنشطة والتمييز فيما بينها.

2/ وظائف الأنشطة المساعدة للنقل البحري.

كما سبق ذكره فإن الأنشطة المساعدة تتمثل في وكيل السفينة وكيل الحمولة والسمسار البحري وهي أنشطة تعتبر من قبيل الأعمال التجارية من حيث الشكل¹، إذ نصت الفقرة 3 من المادة 3 من القانون التجاري على أنه: "يعد عملا تجاريا بحسب شكله:.... وكالات ومكاتب الأعمال مهما كان هدفها"²، وعلى خلاف المرسوم التنفيذي رقم 01-286 الملغى فقد بين المرسوم التنفيذي الجديد رقم 09-183 الأساس القانوني المعتمد في ممارسة الأنشطة التجارية المساعدة للنقل البحري وذلك بالإحالة إلى القانون البحري³، ولذا يستوجب الأمر التطرق إلى هذه النشاطات المساعدة على النحو التالي:

أ/وظيفة وميزات نشاط وكيل السفينة.

نتج عن التطور الذي حدث في قدرات السفن على نقل أحجام كبيرة من البضائع عدم تمكن الربان بصفته المكلف بتزويد السفينة بالموث وأستلام وتسليم البضاعة وغير من العمليات المتعلقة بالسفينة، من إنجازها في الوقت المحدد دون تأخر، وتطلب الأمر الإستعانة بشخص له الخبرة القانونية والفنية للقيام بهذه المهام، والذي يدعى بوكيل السفينة،

1. فضيل نادية، القانون التجاري، الأعمال التجارية، التاجر، المحل التجاري، الطبعة السادسة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004، ص 114 و 116.

2. م 3 من الأمر رقم 75-59 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج ر ج ج عدد 101، صادر في 19 ديسمبر 1975، معدل ومتمم، بالقانون رقم 88-04 مؤرخ في 06 فيفري 1988، ج ر ج ج عدد 02، صادر في 13 جانفي 1988، بالمرسوم التشريعي رقم 93-08 مؤرخ في 25 أفريل 1993، ج ر ج ج عدد 27، صادر في 27 أفريل 1993، بالأمر رقم 96-27 مؤرخ في 09 ديسمبر 1996، ج ر ج ج عدد 77، صادر في 11 ديسمبر 1996 والقانون رقم 05-02 مؤرخ في 06 فيفري 2005، ج ر ج ج عدد 11، صادر في 09 فيفري 2005.

3. م 3 و 4 و 5 من المرسوم التنفيذي 09-183، سالف الذكر.

في حين يتفرغ الريان لوظيفته الفنية المتعلقة بقيادة السفينة، وهذا يسمح بتفادي تحمل مؤسسة النقل البحري دفع رسوم إضافية تنتج عن الرسو لمدة طويلة في الميناء¹.

لتجنب التنافي مع ما تهدف إليه مؤسسات النقل البحري التي تسعى إلى تحقيق أرباح تتوافق مع حجم الإستثمار في هذا المجال والذي يتعاضد يوم بعد يوم²، أنشأت مؤسسات النقل البحري فروع لها على مستوى الموانئ الهامة لتحل محل الريان في تسليم البضائع وتحصيل أجرة النقل، غير أن هذه الطريقة أثبتت كذلك عدم مردوديتها خاصة في الموانئ التي تكون فيها نشاطات مؤسسة النقل البحري ضئيلة ولحل هذه المعوقات قامت مؤسسات النقل البحري بتوكيل أشخاص محل الريان يقومون بإجراءات تسليم البائع وحراستها والمحافظة عليها وإستلام أجرة النقل كما قد يكلف بواجبات أخرى مثل تمويل السفينة وإصدار سندات الشحن³.

حسب المادة 609 من القانون البحري فإن وكيل السفينة يقوم بمهامه على أساس وكالة من المجهز أو الريان وذلك لغرض القيام بالمهام التي لا يقوم بها الريان شخصياً والمتعلقة بتوفير الإحتياجات اللازمة لحساب السفينة وذلك أثناء الرحلة البحرية إلى جانب العمليات العادية الأخرى المرتبطة برسو السفينة في الميناء⁴.

أحالت المادة 3 من المرسوم التنفيذي 09-183 المحدد لشروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري إلى المادة 610 من القانون البحري فقط، وذلك فيما يخص الأعمال والمهام والنشاطات التي يمارسها وكيل السفينة، في حين أن المشرع قد نص على مهام أخرى يمكن للمجهز أو الريان أن يكلف وكيل السفينة بإنجازها لحساب ولصالح السفينة وهذا

1. الأسبر وهيب ، القانون البحري، السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس-لبنان، 2001، ص 141.

2. دويدار هاني ، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 133.

3. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، الضمان (الأمين) البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، لبنان، 2006، ص 172.

4. تنص المادة 609 من الأمر رقم 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر، على أنه: "يعتبر وكيلاً للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر، وبموجب وكالة من المجهز أو الريان بالقيام بالعمليات المتعلقة بإحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الريان شخصياً وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى المرتبطة برسو السفينة في الميناء".

حسب المواد 611، 612 و 613 من القانون البحري، لذا على المشرع أن يحيل إليها عن طريق تعديل المادة 3 من المرسوم التنفيذي 09-183 ذلك من أجل تقادي نزاعات تتعلق بمدى إمكانية تطبيق أحكام هذا الأخير لدى قيام وكيل السفينة بالمهام المنصوص عليها في المواد 611، 612 و 613 من القانون البحري.

يستخلص من الأحكام المنظمة لوكيل السفينة جملة من الميزات التي يتميز بها هذا النشاط ومن أهمها:

1- الوكالة تبرم بين الوكيل من جهة ومؤسسة النقل البحري ممثلة في المجهز أو الريان: وهو ما أكدته المادة 609 من القانون البحري بحيث نصت على أن هذه الوكالة تصدر من المجهز أو الريان.

2- موضوع هذه الوكالة هو الإستجابة لمختلف الحاجيات المتعلقة بمؤسسة النقل ولحسابها: كإستلام وتسليم البضاعة بإسمها وترتيب كل العلاقات الإدارية بين السفينة والسلطات المحلية كإبرام عقود المعالجة والقطر والإرشاد والإسعاف والتموين وبصفة عامة كل ما يتعلق بالإستغلال التجاري للسفينة وتمثيلها أمام القضاء¹.

3- الطبيعة الإستثنائية في موافقة مؤسسة النقل البحري على عمل وكيل السفينة لصالح الطرف المتعاقد الآخر: وهو ما أكدته المادة 612 من القانون البحري فمثلا يمكن السماح لوكيل السفينة بتسليم وتسليم البضاعة لفائدة المرسل إليه أو الشاحن.

ب/ وظيفة وميزات نشاط وكيل الحمولة.

يقوم وكيل الحمولة بعمل جد هام بالنسبة للمرسل إليه ومؤسسة النقل البحري، كون أن التطور الذي عرفته قدرة السفينة على نقل أحجام كبيرة من البضائع تقوم بشحنها لعدة أشخاص لتقلها على مرة واحدة، وتجد مؤسسة النقل البحري صعوبة في تسليم البضاعة للمرسل إليهم بسبب الإزدحام والفوضى التي قد تحدث والتي قد تسبب أضراراً لمؤسسة النقل البحري، لذا كانت مهمة وكيل الحمولة بصفته وكيل المرسل إليه بإستلام البضاعة من طرف مؤسسة النقل ومعاينتها ودفع أجره نقلها، وكما يتكفل فيما بعد بتسليمها للمرسل إليهم بطريقة

1. المواد 610، 611، 613 من الأمر رقم 75-59، معدل ومتمم، سالف الذكر.

منتظمة، وكل هذا دون أن يسبب في تأخر السفينة من مغادرة ميناء التفريغ في الوقت المناسب¹.

طبقاً للمادة 621 من القانون البحري الجزائري فإن وكيل الحمولة يقوم بمهامه على أساس وكالة صادرة من طرف أصحاب الحق على البضاعة إذ يلتزم بموجبها بتسليم البضاعة بإسمهم ولحسابهم، وكما يقوم بدفع أجرة نقل البضائع إذا كانت مستحقة، وبعد ذلك يقوم بتوزيع البضاعة بين المرسل إليهم².

في حين أن المادة 4 من المرسوم التنفيذي 09-183 أحالت المهام والأعمال التي يمارسها وكيل الحمولة إلى المادة 621 من القانون البحري فقط، دون الإشارة إلى المهام الأخرى التي يمكن أن يقوم بها وكيل الحمولة³، والتي وردت في المواد 622 و 623 و 624 من القانون البحري الأمر الذي يستدعي تعديل أحكام المادة 04 من المرسوم التنفيذي لتشمل هذه المواد تقاديا لأي نزاع قد ينشأ عن عدم الإحالة إليها⁴.

يتميز نشاط وكيل الحمولة بمجموعة من الميزات ومن أهمها:

- 1- الوكالة تبرم بين وكيل الحمولة والمرسل إليه: وهو ما أكدته المادة 621 من القانون البحري.
- 2- موضوع الوكالة يتعلق بالبضاعة المشحونة: إذ يقوم وكيل الحمولة بإستلامها من مؤسسة النقل البحري ومعاينتها ودفع أجرة النقل وكذا توزيعها على المرسل إليهم⁵.
- 3- وكالة الحمولة إلتزام ببذل عناية: وهو ما نصت عليه المادة 622 من القانون البحري سيما لما يتعلق الأمر بأخذ التدابير الضرورية لحفظ حقوق أصحاب البضاعة.

1. الأسبر وهيب ، مرجع سابق، ص 145.

2. تنص المادة 621 من الأمر 76-80 ، معدل ومتمم، سالف الذكر، على أنه: "يعد وكيل الحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من نوي الحق على البضاعة بإستلام البضائع بإسم ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم".

3. م 4 من المرسوم التنفيذي 09-183، سالف الذكر.

4. م 622 و 623 و 624 من الأمر 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر.

5. م 621 و 624 من الأمر 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر.

3/ وظيفة وميزات نشاط السمسار البحري.

تعتبر السمسرة البحرية من بين الأنشطة المساعدة للنقل البحري التي تستعين بها مؤسسات النقل البحري نظرا للخدمات التي يقدمها السمسار البحري في التوسط في إبرام عقود شراء السفن وبيعها وإستئجارها والتوسط في عقود النقل البحري وكل العقود الأخرى التي تتعلق بالتجارة البحرية بصفة خاصة والتجارة الخارجية بصفة عامة¹.

نصت المادة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183 على أنه تمارس مهام ونشاطات السمسار البحري وفق المواد 631 و 638 من القانون البحري فقط في حين أنه لم يدرج المهام المنصوص عليها في المادة 633 من القانون البحري التي تسمح للسمسار البحري قبض بإسم موكله مبالغ مستحقة عن العقد، وهذا ما لم يشترط على عكس ذلك في الوكالة².

ومن ميزات نشاط السمسار البحري :

- 1- السمسرة البحرية تبرم بين السمسار البحري ومؤسسة النقل البحري أوأشخاص آخرين قد يكون بائع أو مشتري أو مستأجر أو شاحن أو مرسل إليه إذ هو عقد متعدد الوظائف.
- 2- محل عقد السمسار البحري متغير ومتنوع ويتعلق بصفة عامة بالتجارة البحرية.
- 3- نشاط السمسار البحري يمكن أن يجمع بين نشاط وكيل السفينة ونشاط وكيل الحمولة طبقا للمادة 638 من القانون البحري.

الملاحظ أن المرسوم التنفيذي رقم 09-183 من جهة إستدرك في المادة 6 منه الإحالات إلى القانون البحري التي لم ترد في نص المواد 3 و4 و5 منه إذ نص على أنه تمارس نشاطات مساعدي النقل البحري في إطار وطبقا لأحكام القانون البحري وأحكام المرسوم الحالي مما يجعل أن المرسوم التنفيذي رقم 09-183 يطبق على كافة الأعمال والمهام التي يقوم بها مساعدي النقل البحري المنصوص عليها في القانون البحري، ومن جهة أخرى يعتبر إدراج هذه المادة عبارة تكرر لما هو وارد في المواد 3 و4 و5 من هذا

1. م 631 من الأمر 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر .

2. تنص المادة 633 من الأمر 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر، على أنه: " يتعين على السمسار البحري عند تعاقد كوسيط بالعمل في حدود الصلاحيات المعطاة إليه وطبقا للتعليمات المدرجة في وكرالته. ويحق له أن يستلم بإسم موكله جميع المبالغ المستحقة عند كل تعاقد مبرم إلا إذا إشتراط على ما يخالف ذلك في الوكالة".

المرسوم، فعلى المشرع إما أن يحتفظ بالمواد 3 و4 و5 من المرسوم ويضيف الإحالة إلى المواد الأخرى من القانون البحري التي تشمل وظائف مساعدي النقل البحري حسب كل نشاط و يلغي المادة 6 من المرسوم وإما العكس يحتفظ بالمادة 6 من المرسوم ويلغي المواد 3 و4 و5 من المرسوم.

وهذا الحل الأخير هو الأفضل على أساس أن المادة 6 من المرسوم جاءت عامة كونها تشمل الأحكام المتعلقة بالقانون البحري بما في ذلك الأحكام المتعلقة بمساعدي النقل البحري، وتكون مكملة للمادة الأولى من المرسوم التنفيذي رقم 09-183 التي نصت على أن هذا المرسوم جاء تطبيقاً لأحكام المادة 571-3 من القانون البحري¹.

ثانياً: القيود الواردة على المستثمرين في نشاطات مساعدي النقل البحري.

أحالت المادة 571-3 من القانون البحري مسألة تحديد شروط ممارسة هذا النشاط بما في ذلك الشروط الواجب توافرها لدى الشخص القائم بها إلى التنظيم، وهو الأمر الذي تم بموجب المرسوم التنفيذي الجديد رقم 09-183 الذي حل محل المرسوم التنفيذي القديم رقم 01-286.

وضع المرسوم التنفيذي رقم 09-183 قيود من أجل ممارسة الأنشطة المساعدة للنقل البحرية والتي أدت إلى تقييد حرية الإستثمار المكرس دستورياً وقانوناً²، إذ يشترط على الأشخاص الذين يريدون مزاوله هذا النشاط شرط أن يكون الشخص الطبيعي متمتع بجنسية جزائرية(1)، وأن يكون الشخص المعنوي خاضع للقانون الجزائري(2).

1/ الشروط الواردة على الشخص الطبيعي لممارسة نشاط مساعدي النقل البحري.
تتمثل الشروط الواجب توافرها في الأشخاص القادرين على مزاوله نشاطات معاونة النقل البحري في:

1. تنص المادة 371-3 من الأمر 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر، على أنه: "تمارس نشاطات المساعدة للنقل البحري، كإيداع السفن وإيداع الحمولة والسمسرة البحرية، وفقاً للشروط المحددة عن طريق التنظيم".
2. م 47 من القانون رقم 16-01، والقانون رقم 16-09، سالف الذكر.

أ/ شرط توفر الجنسية الجزائرية بالنسبة للشخص الطبيعي.

يعتبر شرط الجنسية من بين الشروط الهامة التي تشكل عائق أمام المستثمر الأجنبي، إذ يتبين من خلال المواد 609 و621 و631 من القانون البحري أن المشرع الجزائري لم يحدد جنسية الشخص الطبيعي الذي له الحق في ممارسة هذا النشاطات، وهذا يتفق مع المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 91-522 التي لم تشترط الجنسية الجزائرية في الشخص الطبيعي، لكن المشرع تراجع عن هذا الموقف في المرسوم التنفيذي رقم 01-286 الذي إشتراط في المادة 02 منه الجنسية الجزائرية في الشخص الطبيعي، في حين أن المرسوم التنفيذي الجديد رقم 09-183 إشتراط في مادته 11 على الأشخاص الطبيعيين من الجنسية الأجنبية التنازل عن 40 بالمائة من رأسمالهم لصالح شخص ذو جنسية جزائرية.

لم تسري أحكام المادة 11 من المرسوم التنفيذي 09-183 لمدة طويلة، فبصدور قانون المالية التكميلي لسنة 2009 فرض المشرع الجزائري قاعدة جديد على المستثمرين الأجانب تتمثل في إمتلاك الشخص الوطني نسبة 51 بالمائة من رأسمال وتملك الشخص الأجنبي نسبة 49 بالمائة، وهو ما زاد في تقييد مبدأ حرية الإستثمار الأجنبي في الجزائري¹، وكما تم التأكيد على ذلك بموجب الفقرة الأولى من المادة 66 من قانون المالية لسنة 2016².

ب/ شرط السن:

إشتراط الفقرة الأولى من المادة 10 من المرسوم التنفيذي 09-183 على الشخص الطبيعي بلوغ خمسة وعشرون سنة (25) من أجل ممارسة هذا النشاط، وهو ما يعتبر قيد جديد يتنافى مع مبدأ حرية الإستثمار المضمون دستوريا والمكرس في قانون الإستثمار لسنة 2016، وبتساعل على أي أساس تم تحديد هذا السن وما الغرض من ذلك، في حين أن

1. مباركى سهيلة، مداخلة بعنوان " تأثير قاعدة 49-51 بالمائة على جذب الإستثمارات الأجنبية في الجزائر"، اليوم الدراسي حول مناخ الأعمال في الجزائر وأثره على الإستثمارات، جامعة تيزي وزو كلية الحقوق، يوم 27 أكتوبر 2016 بملحقة حملات، ص 1، تم الإطلاع عليه في الموقع الإلكتروني www.fdsp.ummtto.dz.

2. نصت الفقرة الأولى من المادة 66 من القانون رقم 15-18 مؤرخ في 30 ديسمبر 2015، يتضمن قانون المالية لسنة 2016، ج ج ج ج عدد 72، صادر بتاريخ 30 ديسمبر 2015، على أنه: "ترتبط ممارسة الأجانب لأنشطة إنتاج السلع والخدمات والإستيراد بتأسيس شركة تحوز المساهمة الوطنية المقيمة على نسبة 51 بالمائة على الأقل من رأسمالها".

المرسوم التنفيذي رقم 91-522 والمرسوم التنفيذي 01-286 الملغيان لم يشترطا سن معينة لمزاولة هذا النشاط.

ج/ الشروط المتعلقة بالنزاهة والأخلاق.

فرض الشرطة الثانية والثالثة من الفقرة الأولى، من المادة 10 من المرسوم التنفيذي 09-183 على الشخص الطبيعي شرط التمتع بالأخلاق والمصادقية وأن لا يكون عاجزا أو ممنوع عليه من ممارسة النشاط إثر إدانته، وكما إشتراط أن لا يكون موضوع إفلاس قضائي، ووضع هذا النوع من الشروط يدخل في إطار الحفاظ على النظام العام، حتى إن كان يشكل حد لمبدأ حرية الإستثمار¹.

د/ شرط تقديم ضمانات كافية للمتعاملين.

ألزم البند الرابع والخامس من الفقرة الأولى من المادة 10 من المرسوم التنفيذي 09-183 على الشخص الطبيعي الذي يقدم طلب ممارسة نشاط مساعدتي النقل البحري تقديم ضمانات مالية كافية ناتجة عن كفالة دائمة وغير منقطعة تخصص لضمان إلتزاماته تجاه موكلية وهذا النوع من الضمانات هام بالنسبة للمتعاملين معه، إضافة إلى إشتراط إكتتاب تأمين على المسؤولية المدنية والمهنية وهو أمر ضروري بالنسبة له، وهو الشيء الذي لم يشترطه المرسوم التنفيذي الملغى رقم 01-286.

هـ/ شرط توفر التأهيل والخبرة المهنية.

أكدت النقطة رقم 6 من الفقرة الأولى من المادة 10 من المرسوم التنفيذي 09-183 على وجوب توفر تأهيل وخبرة مهنية لدى الشخص، وأن تكون لها علاقة مباشرة مع النشاط المطلوب ممارسته، فبالنسبة للتأهيل فإنه يشترط حيازة لدى الشخص الذي يطلب ممارسة نشاط وكيل السفينة ووكيل الحمولة حيازة شهادة التعليم العالي في الميدان القانوني أو الإقتصادي أو التجاري أو المحاسبي أو التقني، أو حيازة شهادة عليا في الميكانيكية البحرية وفي علم الملاحة البحرية وفي التسيير والإدارة البحرية وفي تسيير الموانئ وكذا في الميدان اللوجستيكي للنقل البحري.

1. عيبوط محند وعلي، مرجع سابق، ص 117.

مع العلم أن طلب ممارسة نشاط السمسار البحري يستوجب فقط حيازة شهادة عليا في الميكانيكية البحرية وفي علم الملاحة البحرية وفي التسيير والإدارة البحرية وفي تسيير الموانئ وكذا في الميدان اللوجستيكي للنقل البحري.

أما بالنسبة للخبرة التي يستوجب توفر لممارسة إحدى نشاطات مساعدي النقل البحري هي الخبرة المهنية التي تعادل على الأقل ثلاثة سنوات عمل متعاقبة في منصب أو نشاط مرتبط مباشرة مع النشاط المطلوب ممارسته بشرط أن لا تكون هذه الخبرة قد إنقطعت منذ ثلاثة سنوات على الأقل من تاريخ إيداع الطلب¹.

إن إشتراط المشرع تأهيل وخبرة مهنية من أجل ممارسة هذا النشاط يعتبر ضمانا مهمة من أجل ممارسة هذا النشاط بطريقة احترافية، وما دام أن المادة 638 من القانون البحري تسمح للسمسار البحري ممارسة نشاطات وكيل السفينة والحمولة فإنه يعاب على المشرع الجزائري عدم إشتراط حيازة طالب إعتقاد ممارسة نشاط السمسار البحري على شهادة التعليم العالي في الميدان القانوني أو الإقتصادي أو التجاري أو المحاسبي أو التقني، كما هو معمول به في طلب ممارسة نشاط وكيل السفينة ووكيل الحمولة، وهو ما يستوجب تدارك هذا الوضع للحد من ممارسة نشاطات وكيل السفينة والحمولة بصفة سامة دون الحصول على التأهيل اللازم.

في حين أن المرسوم التنفيذي القديم رقم 01-286 كان يشترط إما إثبات ممارسة لمدة خمسة سنوات نشاط أو العمل في منصب له علاقة مباشرة بنشاطات مساعدي النقل البحري أو شهادة دراسات عليا ذات علاقة بنشاطات مساعدي النقل البحري²، أما المرسوم التنفيذي رقم 91-522 فقد كان يشترط فقط الحصول على شهادة أو أية وثيقة أخرى تثبت التأهيل

1. الشرطة الأخير من الفقرة الأولى من المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183، سالف الذكر.

2. تنص الفقرة الأولى من المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 01-286، سالف الذكر، على أنه: «(...) يجب أن يتضمن ملف طلب رخصة ممارسة نشاطات الوكالة والسمسرة البحرية (...) (1) بالنسبة للأشخاص الطبيعيين (...) شهادة عمل تثبت ممارسة لمدة خمسة (5) سنوات على الأقل وظيفية لها علاقة مباشرة بالنشاطات الملحقة بالنقل البحري أو شهادة دراسات عليا ذات علاقة بالنشاطات الملحقة بالنقل البحري».

المهني المطلوب¹، هذه التعديلات التي مست التأهيل والخبرة المطلوبة تجسد تطور نظرة المشرع وإصراره على أن يكون المستثمر في هذه النشاطات ذات مؤهلات تصاحب التطورات التي تحدث في مجال النقل البحري.

2/ القيود الواردة على الشخص المعنوي لممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري.

تتمثل القيود المفروضة على الشخص المعنوي من أجل ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري في شرط التوفر على سمعة حسنة (أ)، و تملك الشخص الوطني لنسبة 51 بالمائة في الرأسمال الأجنبي (ب).

أ/ شرط التوفر على سمعة حسنة.

يجب أن لا يكون الشخص المعنوي محل متابعات قضائية وهو الأمر المطبق كذلك على الأشخاص المعينون لإدارة النشاط فهم يخضعون لنفس الشروط المطبقة على الأشخاص الطبيعية والمتعلقة بالنزاهة والأخلاق².

ب/ تملك الشخص الوطني لنسبة 51 بالمائة في الرأسمال الأجنبي.

تشتت المادة 11 من المرسوم التنفيذي 09-183 على الأشخاص الاعتبارية المملوكة لأشخاص طبيعية أجنبية التنازل عن 40 بالمائة من الرأسمال الإجتماعي لشخص الطبيعي من جنسية جزائرية³، غير أنه مع صدور قانون المالية التكميلي لسنة 2009 تم رفع النسبة المؤوية للشخص الوطني إلى 51 بالمائة من الرأسمال الإجتماعي.

تضمنت المادة 12 و 13 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183 تناقض فيما يخص الصفة التي يحوز بموجبها المستثمر المحل المعد للإستعمال التجاري الذي يمارس فيه نشاط مساعد النقل البحري، إذ قيدت المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183 الأشخاص الذين يرغبون بممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، بتملك المحل المعد للإستعمال

1. تنص المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 91-522، سالف الذكر، على أنه: " يجب على الأشخاص الطبيعيين والشركات أو المؤسسات التابعة للقانون الجزائري تقديم ما يلي فضلا عن ذلك:

. شهادة أو وثيقة أخرى تثبت التأهيل المهني المطلوب والمتصل بالنشاط الملتزم (...).

2. فقرة 02 من المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183، سالف الذكر.

3. م 11 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183، سالف الذكر.

التجاري، في حين أن المادة 13 من نفس المرسوم سمحت بممارسة هذه النشاطات بموجب عقد الملكية أو بموجب عقد إيجار للمحل¹، وهو ما يستوجب إزالة هذا التناقض عن طريق السماح بممارسة هذا النشاط على أساس عقد الإيجار للمحل وليس فقط على أساس إمتلاك المحل.

الفرع الثاني

إجراءات الحصول على الإعتماد والقيود المترتبة عن ذلك

يتطلب ممارسة نشاط مساعدى النقل البحري من طرف الشخص المتوفر فيه الشروط الواردة في المواد 10، 11 و 12 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183، الحصول على إعتماد من السلطة الإدارية المختصة (أولاً)، الذي يترتب عنه آثار قانونية هامة (ثانياً).

أولاً: إجراءات الحصول على إعتماد ممارسة نشاطات مساعدى النقل البحري.

حسب المادة 13 من المرسوم التنفيذي 09-183 يتم الحصول على الإعتماد من أجل ممارسة نشاط مساعد النقل البحري عن طريق إيداع ملف على مستوى الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية، في حين أن المرسوم التنفيذي رقم 01-283 الملغى كان يشترط فقط الحصول على ترخيص من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية، أين كانت إجراءات إعداد الرخصة بسيطة وغير معقدة مقارنة مع الإعتماد، وهو ما سيتضح من خلال عرض إجراءات الحصول على الإعتماد.

1/ تشكيل ملف طلب ممارسة نشاط مساعد النقل البحري.

حسب المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183 فإنه يجب أن يرفق الطلب بالوثائق التالية:

أ/ بالنسبة للأشخاص الطبيعية:

- . مستخرج من شهادة ميلاد رقم 12،
- . مستخرج من صحيفة السوابق القضائية،
- . شهادات التأهيل و الخبرة المهنية،

1. فقرة 01 من المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183، سالف الذكر.

. نسخة من عقد الملكية أو إيجار المحل.

ب/ بالنسبة للأشخاص المعنويين الخاضعين للقانون الجزائري:

. نسخة من القانون الأساسي للشخص المعنوي،

. نسخة من النشرة الرسمية للإعلانات القانونية المتضمنة تشكيل الشركة،

. نسخة من المداولة التي عين من خلالها الرئيس، والمدير أو المسير إلا إذا كان

هؤلاء معينين بموجب القانون الأساسي،

. شهادة تثبت أن المدير العام أو المسير القانوني يستوفيان شروط التأهيل المحدد

أعلاه¹.

2/ إجراءات إعداد الإعتاماد.

بعد تقديم الإعتاماد لدى الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية يتم تحويل الملف إلى لجنة إعتاماد مساعددي النقل البحري²، أين تتولى هذه اللجنة دراسة طلبات إعتاماد مساعددي النقل البحري³، وبعد دراستها للملف تتداول عليه طبقا للمادة 32 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183 بحضور ثلثي أعضائها، أما إذا لم يكتمل النصاب تجتمع اللجنة في الأيام الثمانية الموالية، وفي تلك الحالة تتداول في قراراتها مهما كان عدد الحاضرين، وتتخذ القرارات بالأغلبية البسيطة لأصوات الحاضرين، ويكون صوت الرئيس مرجحا في حالة تساوي الأصوات⁴، ويصدرون رأي القبول أو رأي بالرفض مع التعليل¹.

1. م 13 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183، سالف الذكر.

2. إستحدثت لجنة إعتاماد مساعددي النقل البحري لأول مرة بموجب المادة 27 من المرسوم التنفيذي 09-183، سالف الذكر، وهي لجنة ذات طابع إستشاري تتعلق بطلبات إعتاماد مساعددي النقل البحري أو سحب الإعتاماد وكذا النظر في المسائل المتعلقة بنشاط مساعددي النقل البحري والمعروض عليهم من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية، ويكون رأيها إما بالموافقة أو الرفض مع التسبب طبقا للمادة 33 من نفس المرسوم التنفيذي.

3. م 29 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183، سالف الذكر.

4. تنص المادة 32 من المرسوم التنفيذي 09-183، سالف الذكر، على أنه: "لا تصح مداولات اللجنة إلا بحضور ثلثي (2-3) أعضائها على الأقل.

وإذا لم تكتمل النصاب، تجتمع اللجنة في الأيام الثمانية (8) الموالية و تصح مداولتها حينئذ مهما يكن عدد الأعضاء الحاضرين.

تتخذ القرارات بالأغلبية البسيطة لأصوات الأعضاء الحاضرين، وفي حالة تساوي الأصوات، يكون صوت الرئيس مرجحا".

يتعين على الوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يرد على الطلب في أجل شهر واحد (1) من تاريخ تسلمه للطلب²، وقد تم تقليص مدة الرد مقارنة بالمرسوم التنفيذي رقم 01-286 أين منح للوزير المكلف بالبحرية التجارية أجل الرد في شهرين (2)³، في حين أن المرسوم التنفيذي رقم 91-522 كان يلزم وزير النقل بالرد على الطلب في أجل 20 يوم من تاريخ تسلمه للطلب⁴.

غير أن إحترام الوزير المكلف بالبحرية التجارية أجل الشهر (1) الممنوح له من أجل الرد على طلب الإعتماد، يواجهه عدم الإنسجام مع الدورات العادية للجنة التي تدرس طلبات إعتماد مساعدي النقل البحري والتي تجتمع أربعة (4) مرات فقط في السنة، مما يجعل أن هذه اللجنة تجتمع في دورات غير عادية كلما كان أجل الرد على الطلب لا يصل إلى فترة إنعقاد الدورة العادية للجنة، إذ يمكن بطلب من رئيس اللجنة أن يطلب إجتماع أعضاء اللجنة في دورات غير عادية وذلك كلما إقتضت الضرورة⁵.

يمكن القول أن دراسة ملفات طلب الإعتماد مساعدي النقل البحري من بين الحالات الضرورية التي يمكن الإجتماع حولها، وتمكن الوزير المكلف بالبحرية التجارية بالرد في الوقت المناسب، لاسيما أن دراسة ملفات طلب الإعتماد من بين المهام الرئيسية بالنسبة للجنة.

3/ الإجراءات المتخذة في حالة رفض الطلب.

حددت المادة 16 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183 أسباب رفض طلب الإعتماد و التي تتمثل في عدم توفر طلب المعني على الشروط المطلوبة، أو أن يكون المعني محل سحب نهائي للإعتماد، أو إذا كانت نتائج التحقيق في مدى تأهيل المعني بممارسة النشاط

1. م 3 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183، سالف الذكر.

2. م 14 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183، سالف الذكر.

3. م 4 من المرسوم التنفيذي رقم 01-286، سالف الذكر.

4. م 5 من المرسوم التنفيذي رقم 91-522، سالف الذكر.

5. تنص المادة 30 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183 على أنه: "تجتمع اللجنة في دورة عادية أربع (4) مرات في

السنة على الأقل بناء على إستدعاء من رئيسها.

وتجتمع في دورة غير عادية بعدد المرات التي تراها ضروريا بطلب من رئيسها".

سلبية¹، ويتم رفض طلب الحصول على الإعتماد بموجب قرار بالرفض معلل، يبلغ للمعني بالأمر برسالة موصى عليها مع وصل الإستلام².

يمكن أن يكون قرار الرفض موضوع طعن كتابي أمام الوزير المكلف بالبحرية التجارية في أجل شهر من تاريخ تبليغه، ويكون الوزير ملزم بالرد على الطعن في أجل شهر من تاريخ تسلمه للطعن³، والملاحظ أن هذا المرسوم لم يشر إلى طرق الطعن القضائية إذ أنه يجوز للمعني بأن يسجل طعن ضد هذا القرار لدى مجلس الدولة للنظر فيه وهذا طبقا للمادة 09 من القانون العضوي رقم 98-01 المتعلق بإختصاصات مجلس الدولة وتنظيمه وعمله⁴.

ثانيا: الآثار المترتبة على إعتماد مساعد النقل البحري.

يترتب على الحصول على الإعتماد مجموعة من الآثار المحددة في المرسوم التنفيذي رقم 09-183، و المتمثلة في عدم ازدواجية النشاط المأجور لمساعد النقل البحري(1)، عدم قابلية التنازل عن الإعتماد للغير(2)، التقييد الزمني والمكاني للإعتماد(3)، الإلتزام بالتسجيل في سجل مساعدي النقل البحري ومسك دفتر(4)، التقييد بالالتزامات النشاط(5) والخضوع للرقابة الإدارية(6).

1/ عدم الإزدواجية في النشاط المأجور:

أكدت المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183 على أن ممارسة نشاط مساعد النقل البحري يترتب عنه شرط مانع لأي نشاط آخر مدفوع الأجر بإعتباره مهنة مقننة وفق التشريع والتنظيم الساري المفعول⁵، وهذا النوع من القيود يعتبر مساس بمبدأ حرية الإستثمار.

1. م 16 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183، سالف الذكر.

2. تنص المادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183، سالف الذكر، على أنه: "يجب أن يبرر الوزير المكلف بالبحرية التجارية قرار الرفض ويبلغه إلى صاحب الطلب برسالة موصى عليها مع وصل إستلام".

3. م 18 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183، سالف الذكر.

4. بعلي محمد صغير، الوجيز في المنازعات الإدارية، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2005، ص 52.

5. تنص المادة 7 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183، سالف الذكر على أنه: "تمثل نشاط مساعدي النقل البحري مهنة مقننة في مفهوم التشريع والتنظيم المعمول بهما حيث تكون ممارسته مانعا لأي نشاط آخر مدفوع الأجر".

2/ يترتب عن الإعتماد حق شخصي غير قابلة للتصرف.

لا يمكن لصاحب إعتماد مساعد النقل البحري التصرف في الإعتماد بالبيع أو التحويل أو الهبة لغيره أو أن يكون محل إيجار مهما كان شكله، فالإعتماد يكون شخصيا مرتبطا بالشخص الذي تقدم من أجل الحصول عليه بذاته¹.

غير أنه في حالة وفاة صاحب الإعتماد يمكن لذوي حقوقه مواصلة ممارسة النشاط بشرط إبلاغ وزير المكلف بالبحرية التجارية في غضون شهرين، ويستوجب عليهم الإمتثال لشروط المحدد في المرسوم التنفيذي 09-183 لممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري².

نصت المادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183 على حالة وفاة صاحب الإعتماد وإنتقال الإعتماد لذوي حقوقه، في حين كان من الأجدر النص على هذه الحالة في المادة 19 من نفس المرسوم كونها هي التي عالجت مسألة التنازل عن الإعتماد وليس المادة 20 من نفس المرسوم التي عالجت صلاحية الإعتماد من حيث الزمان والمكان.

3/ التقييد الزمني والمكاني لصلاحية الإعتماد.

أنشأ المشرع بموجب الفقرة الأولى من المادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183³ قيد من حيث صلاحية مدة الإعتماد الممنوح وهي عشرة (10) سنوات قابلة للتجديد، والتي لم يكن يفرضها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 01-286، والمرسوم التنفيذي رقم 91-522 الملغيان.

في مقابل ذلك تراجع الفقرة الثانية من المادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183⁴ عن تقييد منطقة تدخل مساعد النقل البحري بحيث سمحت له الفقرة 2 من المادة 20 من نفس المرسوم بمزاولة المهنة على كافة التراب الوطني، في حين أن الفقرة الأولى من المادة

1. م 19 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183، سالف الذكر.

2. م 20 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183، سالف الذكر.

3. تنص الفقرة الأولى من المادة 20 من المرسوم التنفيذي 09-183 على أنه: "يمنح إعتماد مساعدي النقل البحري لمدة عشر (10) سنوات قابلة للتجديد".

4. تنص الفقرة 02 من المادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183، سالف الذكر، على أنه: "يعطي الإعتماد الحق في ممارسة المهنة على كامل التراب الوطني".

06 من المرسوم التنفيذي 286-01 الملغى¹ كانت تلزم بتحديد منطقة تدخل مساعد النقل البحري.

4/ الإلتزام بالتسجيل في سجل مساعد النقل البحري ومسك دفتر.

يلتزم مساعد النقل البحري بالتسجيل في سجل مؤشر عليه من طرف مدير البحرية التجارية لوزارة النقل، وهذا حسب المادة 21 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183، ويترتب عن هذا التسجيل منح بطاقة مهنية تسمى بطاقة مساعد النقل البحري².

يلتزم مساعد النقل البحري بمسك سجلين آخر لديه يرقم ويؤشر عليهما من طرق المصالح المختصة للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية، بحيث يخصص الأول من أجل تدوين كافة العمليات التي يتم بها، أما الثاني يخصصه للإحتياجات والذي يوضع تحت تصرف زبائنه³.

5/ التقيد بالتزامات النشاط.

يلتزم مساعد النقل البحري بأداء إلتزاماته إتجاه زبائنه وفقا للقوانين والمرسوم التنفيذي رقم 09-183، وكما يلتزم بتقديم خدمات ذات نوعية وهو ما أكدته المادة 25 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183، بالإضافة إلى ذلك يلتزم بالبدء في نشاطه في أجل لا يتعدى 6 أشهر من تاريخ تسلمه للإعتماد وذلك تحت طائلة تعليق الإعتماد أو إلغائه، إلا إذا برر عدم البدء بوجود قوة قاهرة منعه في الشروع في ممارسة نشاطه وذلك عملا بأحكام المادة 39 من المرسوم رقم 09-183.

6/ الخضوع للرقابة الإدارية.

يخضع مساعد النقل البحري لرقابة الوزير المكلف بالبحرية التجارية ولأعوانه إذ أكدت المادة 37 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183 تقديم مساعد النقل البحري تقرير سنوي عن نشاطه للوزير المكلف بالبحرية التجارية، إضافة إلى ذلك يلتزم بالخضوع للرقابة التي

1. تنص الفقرة الأولى من المادة 06 من المرسوم التنفيذي رقم 01-286، سالف الذكر، على أنه: "توضح رخصة ممارسة النشاط المطلوب منطقة التدخل".

2. م 26 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183، سالف الذكر.

3. الفقرة 4 من المادة 35 والمادة 36 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183، سالف الذكر.

يمارسها الأعوان التابعين للمديرية المكلفة بالبحرية التجارية، وأن يقدم لهم كل الوثائق التي يطلبونها منه خاصة السجلين الذين يمسكهما والمتعلقين بالسجل الخاص بتدوين العمليات التي يقوم بها والسجل المتعلق بالإحتياجات¹.

المبحث الثاني

القيود الواردة على المستثمر من أجل إنشاء مؤسسة النقل البحري

نصت المادة 571-1 من القانون البحري على مجموعة من الشروط الواجب توافرها عند إستغلال خدمات النقل البحري، وهي بمثابة قيود تحد من حرية الإستثمار في هذا المجال، وتتعلق هذه القيود بالشخص الذي يمارسها (المطلب الأول)، وبحيازة سفينة وتجهيزها بإعتبارها أداة النقل البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول

القيود المتعلقة بجنسية المستثمر لإنشاء مؤسسة النقل البحري.

جاء القانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل للقانون البحري بمواد قانونية جديدة، لفتح مجال النقل البحري أمام الخواص للإستثمار فيه، بالنص في المادة 571-1 المستحدثة بموجب القانون 98-05² على أنه يمكن القيام بخدمات النقل البحري سواء بالنسبة للشخص الطبيعي ذو جنسية جزائرية (الفرع الأول) أو الشخص المعنوي الخاضع للقانون الجزائري (الفرع الثاني).

الفرع الأول

إشترط الجنسية الجزائرية في الشخص الطبيعي

يجد إشرط المشرع الجزائري الجنسية الجزائرية من أجل ممارسة نشاط النقل البحري في الجزائر أساسه في القانون البحري (أولاً)، غير أن إقصاء المستثمر الأجنبي من ممارسة هذا النشاط يبقى نسبي (ثانياً).

1. م 37 و 38 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183، سالف الذكر.

2. تنص المادة 571-1 من القانون 98-05، سالف الذكر، على أنه: "يستغل خدمات النقل البحري أشخاص طبيعيون من جنسية جزائرية أو مؤسسات عمومية جزائرية أو أشخاص إعتباريون خاضعون للقانون الجزائري ولهم صفة مجهزي السفينة، ويوجد المركز الرئيسي لنشاطهم في القطر الجزائري".

أولاً: الأساس القانوني لإشتراط الجنسية الجزائرية.

حدد القانون البحري إلزامية توفر الجنسية لدى الشخص الطبيعي من أجل إنشاء مؤسسة النقل البحري(1)، في حين حدد القانون التجاري السن القانوني لدى الشخص الطبيعي من أجل إنشاء مؤسسة النقل البحري(2).

1/ تحديد القانون البحري لشروط الجنسية.

أكدت المادة 571-1 من القانون البحري الجزائري أن إستغلال خدمات النقل البحري سواء نقل البضائع و-أو نقل المسافرين، فإنه يشترط في المستثمر أن تتوفر لديه الجنسية الجزائرية.

2/ تحديد القانون التجاري للسن القانوني لممارسة النشاط التجاري.

حدد المادة 40 من القانون المدني سن ممارسة النشاط التجاري بتسعة عشرة (19) سنة، إلا أنه وطبقاً للمادة 05 من القانون التجاري يمكن له ممارسة النشاط التجاري لما يبلغ سن 18 سنة وذلك بعد حصوله على إذن من والده أو أمه، أو على قرار من مجلس العائلة مصادق عليه من قبل المحكمة في حالة ما إذا كان والده متوفياً أو غائباً أو سقطت عنه السلطة الأبوية أو إستحال عليه مباشرتها أو في حالة إنعدام الأب والأم¹.

ثانياً: نسبية إقصاء الشخص الأجنبي من إنشاء نشاط النقل البحري.

تعرف إمكانية إنشاء الشخص الأجنبي لمؤسسة للنقل البحري نسبية في إقصاءه من ذلك، إذ يكون الشخص الأجنبي مقصي من إنشاء مؤسسة النقل البحري إذا كان برأسماله فقط(1)، ويمكن السماح له بإنشاء مؤسسة النقل البحري إذا إقام شركة مع الرأسمال الوطني(2).

1. نصت المادة 05 من الأمر 75-59، سالف الذكر، على أنه: "لا يجوز للقاصر المرشد، ذكراً أم أنثى، البالغ من العمر ثمانية عشر سنة كاملة و الذي يريد مزاولته التجارة أن يبدأ في العمليات التجارية، كما لا يمكن إعتباره راشداً بالنسبة للتعهدات التي يبرمها عن أعمال تجارية: - إذا لم يكن قد حصل مسبقاً على إذن والده أو أمه أو على قرار من مجلس العائلة مصدق عليه من المحكمة، فيما إذا كان والده متوفياً أو غائباً أو سقطت عنه سلطته الأبوية أو إستحال عليه مباشرتها أو في حالة إنعدام الأب أو الأم.

و يجب أن يقدم هذا الإذن الكتابي دعماً لطلب التسجيل في السجل التجاري".

1/ إقصاء الكلي للمستثمر الأجنبي في إنشاء مؤسسة للنقل البحري لوحده.

بالرغم من حدوث تطور لمبدأ حرية الإستثمار منذ صدور الأمر 01-03 المعدل والمتمم، والملغي للمرسوم التشريعي 93-12 سيما فيما يخص تكريس الحرية التامة للإستثمار المحلي والأجنبي دون تخصيص للدولة أو إحدى مؤسساتها، فقد أكد القانون البحري من خلال المادة 571-1 منه إلى إقصاء الشخص الطبيعي الأجنبي من ممارسة هذا النشاط في الجزائر¹، وتأكيد ذلك بموجب قانون المالية لسنة 2016 التي ألزمت المستثمر الأجنبي بإقامة شراكة مع المستثمر الوطني بحيث تكون للشخص الوطني نسبة 51 بالمائة من رأسمال الشركة².

غير أن قانون المالية لسنة 2020 جاء بأحكام جديدة تتعلق بمجال الشراكة بين الطرف الأجنبي مع الطرف الوطني بنسبة 49/51 إذ أصبحت تقتصر فقط على القطاعات الإستراتيجية في للدولة، أين ألغى العمل بقاعدة إلزام المستثمر الأجنبي بإقامة إستثماره مع الشريك الوطني بنسبة 51/49، في حين ترك مهمة تحديد القطاعات الإستراتيجية للوزير المكلف بالمالية³.

وبموجب قانون المالية التكميلي لسنة 2020 رقم 20-07 المؤرخ في 04 جوان 2020⁴ تم إلغاء أحكام المادة 109 من القانون المالية لسنة 2020، أين أكدت المادة 49 من القانون المالية التكميلي على أنه بإستثناء أنشطة شراء وبيع المنتجات وتلك التي تكتسي طابعا إستراتيجيا، التابعة للقطاعات المحددة في المادة 50 من نفس القانون، والتي تظل خاضعة لمشاركة المستثمرين الوطنيين المقيمين بنسبة تبلغ 51 بالمائة، فإن كل نشاطات إنتاج السلع والخدمات مفتوحة لإستثمار الأجنبي دون أن يكون ملزم بإقامة شراكة مع مستثمر وطني.

1. مباركي سهيلة، مرجع سابق، ص 02.

2. قانون رقم 15-18، سالف الذكر.

3. م 109 من القانون رقم 19-14 مؤرخ في 11 ديسمبر 2019، يتضمن قانون المالية لسنة 2020، ج ر ج ج عدد 81، صادر بتاريخ 30 ديسمبر 2019.

4. قانون رقم 20-07 مؤرخ في 04 جوان 2020، يتضمن قانون المالية لسنة 2020، ج ر ج ج عدد 33، صادر بتاريخ 04 جوان 2020.

حددت المادة 50 من قانون المالية التكميلي القطاعات التي تكتسي طابع إستراتيجي وهي:

- . إستغلال القطاع الوطني للمناجم، وكل الثروات الجوفية والسطحية المرتبطة بنشاط إستخراج على السطح أو تحت الأرض، بإستثناء محاجر المواد غير المعدنية.
- . المنبع لقطاع الطاقة وكل نشاط يخضع لقانون المحروقات، وكذا إستغلال شبكة توزيع ونقل الطاقة الكهربائية بواسطة الأسلاك، والمحروقات الغازية أو السائلة بواسطة الأنابيب العلوية أو الجوية.
- . الصناعات المبادر بها أو المتعلقة بالصناعات العسكرية التابعة لوزارة الدفاع الوطني.
- . خطوط السكة الحديدية والموانئ والمطارات.
- . الصناعات الصيدلانية بإستثناء الإستثمارات المرتبطة بتصنيع المنتجات الأساسية المبتكرة، ذات القيمة المضافة العالية، والتي تتطلب تكنولوجيا معقدة ومحمية، الموجهة للسوق الوطنية وللتصدير.

الملاحظ أن المشرع الجزائري إستثنى مجال النقل البحري من القطاعات الإستراتيجية التي تلزم فيها المستثمر الأجنبي على إقامة مشروعه بالشراكة مع مستثمر وطني مقيم، لكن الملاحظ أن المشرع الجزائري لم يلغي أحكام المادة 1-571 من القانون البحري التي تمنع الإستثمار الأجنبي في مجال النقل البحري، ومادام أن أحكام القانون البحري تعتبر أحكام خاصة بمجال النقل البحري فإنه عملا بقاعدة الخاص يقيد العام فإن أحكام المادة 49 من قانون المالية التكميلي لسنة 2020 لا تطبق في مجال الإستثمار في النقل البحري وذلك أولا تأكيد المادة 1-571 من القانون البحري على إستثناء المستثمر الأجنبي من الإستثمار في مجال النقل البحري، وثانيا قانون المالية التكميلي لم يلغي أحكام القوانين التي تتضمن هذا الإستثناء ومن بينها المادة 1-571 من القانون البحري، وثالثا إن أحكام المادة 49 من قانون المالية التكميلي تطبق فقط على النشاطات التي لم تكن تتضمن أحكام خاصة تستثني المستثمر الأجنبي من الإستثمار في تلك النشاطات، ورابع إستثناء المستثمر الأجنبي من ممارسة نشاط النقل البحري بموجب المادة 1-571 من القانون البحري كان موجود حتى قبل فرض قاعدة الشراكة 49/51 لأول مرة بموجب قانون المالية التكميلي لسنة 2009، لذا

فإنه من أجل السماح للمستثمر الأجنبي بإمتلاك مشروع إستثماري في مجال النقل البحري كلية يستدعي أولا تكييف وملائمة أحكام القانون البحري مع أحكام نص المادة 49 من قانون المالية التكميلي لسنة 2020.

2/ السماح للمستثمر الأجنبي بإقامة الشراكة مع المستثمر الوطني.

يمكن للمستثمر الأجنبي أن يمارس نشاط النقل البحري في الجزائر بشرط أن يكون المساهمين بأغلبية رأسمال من جنسية جزائرية¹، طبقا للمرسوم التنفيذي رقم 08-57، الأمر الذي يؤكد أن المشرع الجزائري أقصى المستثمرين الأجانب من الحصول على أغلبية رأسمال المؤسسة وهذا خلافا للمبدأ العام وهو حرية الإستثمار من قبل الأشخاص الوطنية والأجنبية على حد سواء، وهو ما يثير إشكالات تتعلق بتطوير الإستثمار في هذا المجال ليس فقط من ناحية عدم تدفق رؤوس الأموال وإنما الحرمان من كافة المزايا التي تمنحها الإستثمارات الأجنبية والمتمثلة أساسا في المساهمة في إعادة الهيكلة، نقل التكنولوجيا، التعاون من أجل التنمية الإقتصادية والإجتماعية، توازن ميزان المدفوعات، الإندماج في الإقتصاد العالمي².

الفرع الثاني

إشتراط خضوع الشخص الإعتباري للقانون الجزائري

يعتبر خضوع الشخص الإعتباري للقانون الجزائري من بين لشروط التي نص عليها القانون البحري والتي تظهر من خلال طريقة إنشاء الشركة التجارية في مجال النقل البحري (أولا)، و من خلال تواجد المقر الرئيسي للشركة في إقليم التراب الجزائري (ثانيا).

أولا: إنشاء الشركات التجارية في مجال النقل البحري.

لم يميز المشرع الجزائري بين أشخاص القانون العام و أشخاص القانون الخاص في إنشاء شركة النقل البحري (1)، أو في طريقة منح الشخصية المعنوية للشركة التجارية (2).

1. بلسيط سمية، مرجع سابق، ص 95.

2. عيبوط محند وعلي، مرجع سابق، ص 98.

1/ عدم التمييز بين أشخاص القانون العام وأشخاص القانون الخاص.

أكدت المادة 1-571 من القانون البحري الجزائري على إمكانية إستغلال نشاط النقل البحري دون التمييز بين أشخاص القانون الخاص وأشخاص القانون العام ومنح لكل هذه الأشخاص الاعتبارية صلاحية لممارسة النشاط التجاري المتمثل في النقل البحري.

سمحت المادة 1-571 من القانون البحري ممارسة نشاط النقل البحري من قبل مؤسسات مختلطة، قد تتكون من شركة عامة وشركة خاصة وقد يشترك معها شخص طبيعي أو قد تكون بين شركة عامة و شخص طبيعي ما دام أن القانون يسمح بذلك وهو الأمر الذي جسده مجمع الشركة الوطنية للملاحة البحرية فرع خطوط الشمال تم التنازل عن 49 بالمائة من رأس مالها لكل من المجمع الفرنسي (GOFAST-AIGLE AZUR) ولصالح الشخص الطبيعي أرزقي أجرويدن¹.

ما يجدر الإشارة إليه هو التعبير غير الواضح الذي إستعمله المشرع الجزائري في المادة 1-571 من القانون البحري الجزائري إذ لم يحدد بشكل واضح المؤسسات المعنية بإستغلال خدمات النقل البحري ذلك لوجود تكرار في سرد الأشخاص المعنوية المؤهلة لممارسة نشاط النقل البحري، إذ قام المشرع بإخراج المؤسسات العمومية من دائرة الأشخاص الاعتباريون الخاضعون للقانون الجزائري غير أنها تنتمي إلى هذه الأخيرة، ومن أجل أن تكون هذه المادة أكثر وضوحا، يستلزم الأمر إعادة صياغة هذه المادة في أية مناسبة تتيح ذلك، وذلك بشكل يؤكد أنه يمكن ممارسة نشاط النقل البحري سواء من قبل الأشخاص الطبيعية أو من قبل الأشخاص المعنوية ذات الرأسمال العام أو الرأسمال الخاص.

2/ كيفية منح الشخصية المعنوية للشركات التجارية.

يتم إنشاء هذه الشركات التجارية في مجال النقل البحري بناء على عقد رسمي أمام موثق وسواء كانت شركات خاصة أو شركات عمومية أو شركات مختلطة، وذلك بإيداع العقود التأسيسية للشركة لدى المركز الوطني للسجل التجاري ويتم نشر هذه العقود وإلا كانت باطلة، وتمنح الشخصية المعنوية من تاريخ قيدها في السجل التجاري².

1. بلسبط سمية، مرجع سابق، ص 36.

2. المواد 548 و 549 من الأمر رقم 75-59، معدل ومتمم، سالف الذكر.

ثانيا: إلزامية تواجد المقر الرئيسي لمؤسسة النقل البحري في الجزائر.

فرض المشرع الجزائري على المستثمر في مجال النقل البحري شرط يتعلق بالإلزامية تواجد المقر الرئيسي للمؤسسة النقل البحري في إقليم وموطن الشخص هو المكان الذي يوجد فيه مركز إدارته ويخضع للقانون الجزائري.

المطلب الثاني

الإلزامية حيازة سفينة وتجهيزها

ألزم المشرع الجزائري بموجب القانون البحري المستثمر في مجال النقل البحري توفيره على سفينة مجهزة ماديا وبشريا بحيث تكون صالحة للملاحة، تمكن مؤسسة النقل البحري من القيام بالنشاط الذي أنشأت من أجله على أحسن وجه وتضمن إستمرارية تقديم الخدمات للجمهور بإعتبار النقل البحري مرفق عام، و هو ما يستلزم دراسة إلزامية حيازة سفينة واحدة على الأقل من طرف المستثمر (الفرع الأول)، وكذلك تجهيزها ماديا وبشريا (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الإلزامية حيازة السفينة من طرف المستثمر

إن حيازة سفينة من أجل إنشاء مؤسسة للنقل البحري لنقل البضائع أو لنقل المسافرين، مسألة محورية وجوهرية في مثل هذه النشاطات بإعتبارها الأداة الرئيسية للنقل البحري (أولا)، أما فيما يخص الصفة التي يحوز بها المستثمر السفينة فهناك عدة طرق لذلك (ثانيا).

أولا: السفينة أداة رئيسية تستعملها مؤسسة النقل البحري.

أكدت المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 على أنه من بين الشروط اللازمة لمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري هو توفر على سفينة واحدة على الأقل، فالسفينة هي الأداة التي لا يمكن الإستغناء عليها من أجل ممارسة نشاط النقل البحري، كونها هي التي تقوم بنقل البضائع والأشخاص بين مختلف دول العالم، والسفينة تعتبر مال من أموال مؤسسة النقل البحري.

نظم المشرع الجزائري السفينة بموجب القانون البحري ومنح لها شخصية قانونية، وهذا خلافا للأموال الأخرى التي تدخل ضمن القاعدة التجارية لمؤسسة النقل البحري التي لم يمنح لها المشرع شخصية قانونية والتي بقيت منظمة بموجب القانون المدني¹.

1/ تحديد المقصود من السفينة:

لقد حاول الفقهاء على غرار القانون البحري الجزائري تقديم تعريف للسفينة وذلك على النحو التالي:

أ/ تعريف المشرع الجزائري للسفينة.

عرفت المادة 13 من القانون البحري الجزائري السفينة على أنها: " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو إما عن طريق سفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"²، ومن أجل إعتبار المنشأة العائمة سفينة يجب أن تمارس النشاط في البحر وتقوم بالملاحة البحرية بصفة إعتيادية بحيث تقوم السفينة بالملاحة بطريقة مستمرة، إلى جانب التخصص في الملاحة سواء كانت ملاحة رئيسية أو فرعية، وسواء كانت ملاحة محدودة أو غير محدودة³.

ب/ تعريف الفقهاء للسفينة.

لقد عرف البعض السفينة على أنها كل منشأة تستخدم في السير في البحر، في حين عرفها البعض الآخر على أنها كل عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد ويثبت لها هذا الموقف من تخصيصها للقيام بالملاحة البحرية⁴.

يتبين أن التعريف المقدم من الفقهاء والقانون البحري يتفقان على أن هدف السفينة تتمثل في قيام السفينة بالملاحة البحرية أو تخصيصها لذلك ويكون هذا التخصيص على سبيل الإعتياد¹.

1 . RODIERE René, DU PONTAVICE Emmanuel, Droit Maritime, Dalloz, 12e édition, Paris, 1997, p 37.

2. م 13 من الأمر 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر.

3. شحات محمد، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014، ص 15.

4. عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 8.

2/ أهمية العناصر المكونة لشخصية السفينة وتمييزها عن شخصية مؤسسة النقل

البحري.

حددت المادة 14 من القانون البحري الجزائري العناصر المكونة لذاتية السفينة والتي تتميز عن بعض العناصر المكونة لشخصية مؤسسة النقل البحري، وتتمثل في إسم السفينة (أ)، موطن السفينة (ب)، حمولة السفينة (ج)، درجة السفينة (د)، جنسية السفينة (هـ)²، سنتاولها بالتفصيل كما يلي.

أ/ إسم السفينة.

يختلف إسم السفينة عن الإسم التجاري لمؤسسة النقل البحري فقد نجد أن مؤسسة النقل البحري تحتوي على عدة سفن، وكل سفينة تملك إسمها الخاص يختلف من سفينة إلى أخرى ومثال عن ذلك الشركة العمومية الناشطة في الجزائر والتي تسمى مجمع الشركة الوطنية للملاحة البحرية (CNAN)، وهو الإسم التجاري لهذه الشركة في حين تملك عدة سفن والتي تتميز عن إسم الشركة ومن بين أسماء هذه السفن تيمقاد المختصة في نقل البضائع، و سفينة طارق بن زياد المختصة في نقل المسافرين.

حددت المادتين 16 و 17 من القانون البحري الجزائري الأحكام المتعلقة بإسم السفينة إذ أكدت المشرع على أن مالك السفينة هو الذي يحدد إسم السفينة، ويجب أن يكون عبارة عن إسم يفرقها عن السفن الأخرى، ويتم الموافقة عليه من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة وهذا من أجل ضمان عدم تكرار الأسماء التي تمنح للسفن³.

1. جقبوي حمزة، أحكام عقد الإمتياز البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الخاص، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، كلية الحقوق، 2007، ص 158.

2. تنص المادة 14 من الأمر 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر، على أنه: "تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الإسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية".

3. شحماط محمود، مرجع سابق، ص 18.

لتعزيز شروط وقيود منح الإسم للسفينة صدر القرار المؤرخ في 05 أبريل 1989 المحدد لشروط منح أسماء السفن و تغييرها¹، أكد من خلال المادة 02 منه على إلزامية وضع إسم لكل سفينة تكون حمولتها تتجاوز 10 أطنان ويجب أن تكون هذه الأسماء من بين أسماء الشهداء الثورة الجزائرية أو الشخصيات الكبيرة في التاريخ الجزائري وكذا الجبال الجزائرية والمناجم، الوديان، المدن الجزائرية وإلى جانب الأسماء².

ب/ موطن السفينة.

موطن السفينة هو الميناء الذي تم تسجيل فيه السفينة، ولا يمكن أن تتخذ السفينة أكثر من موطن واحد، إذ أنه لا يمكن تسجيل سفينة أجنبية في السجل الجزائري إلا بعد شطبها من السجل الأجنبي³، ويختلف موطن السفينة عن موطن مؤسسة النقل البحري الذي هو العنوان الذي تقع فيه إدارة المؤسسة فقد يكون موطن المؤسسة في الجلفة وموطن السفينة في بجاية، وهو الأمر الذي يثير في بعض الأحيان تنازع الإختصاص الإقليمي بالنسبة للنزاعات التي تنشأ في هذه الحالة.

ج/ حمولة السفينة.

يقصد بحمولة السفينة طاقتها الداخلية وسعتها ويتم قياس حمولة السفينة بوحدة القياس الإنجليزية المعروف بإسم مورسوم Moorsom ويصطلح عليها قانونا بالطن الحجمي Tonneau الذي يختلف عن الطن الوزني المسمى Tonne فالأول عبارة عن حجم مساحي والذي يعادل 2.83 متر مكعب أو 100 قدم مكعب⁴.

تتميز السفينة بثلاثة أنواع من الحمولة والتي تتمثل في:

- الحمولة الإجمالية الكلية: التي تشمل مجموع فراغ السفينة كلها بما في ذلك المنشآت القائمة على سطحها.

1. قرار ممضي في 05 أبريل 1989 المحدد لشروط منح أسماء للسفن و تغييرها، ج ر ج ج عدد 20، صادر بتاريخ 17 ماي 1989.

2. زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010، ص 116.

3. شحات محمد، مرجع سابق، ص 19.

4. زازة لخضر، مرجع سابق، ص 121.

- الحمولة الإجمالية: التي تساوي ناتج خصم المساحة التي تحتلها الآلات والمنشآت الموجودة على متن السفينة والتي لا تستعمل في نقل البضائع.
- الحمولة الصافية: هي تمثل مقدار المساحة المهيأة من أجل نقل البضائع والمسافرين، وهذه الحمولة هي التي يعتمد عليها من الناحية التجارية نظرا لإرتباطها بأجرة النقل¹.

تمثل حمولة السفينة معيار مهم وضروري يستعمل أساسا من أجل تحديد رسوم دخول السفينة إلى الموانئ والخروج منها والرسوم على الأرصفة والمكوث والإرشاد والقطر، إلى جانب تقدير أجرة نقل البضائع أو إيجار السفينة، كما تساهم حمولة السفينة على تحديد مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار البدنية².

د/ درجة السفينة.

كل سفينة لها مرتبة إما تكون المرتبة الأولى أو المرتبة الثانية أو المرتبة الثالثة، ومعيار تحديد درجة السفينة مرتبط بدرجة مواجهة السفينة للمخاطر البحرية إلى جانب عناصر أخرى تتمثل أساسا في كيفية بنائها، وصفاتها البحرية، وعمرها، ومدى إستيفائها لشروط السلامة ونوع المواد المستعملة في إنشائها³، وتمنح هذه الدرجات من قبل مؤسسات عالمية تدعي بشركات التصنيف لها دور هام في المجال البحري، و هناك العديد من هذه الشركات⁴، ومن أهمها الشركة الإنجليزية (اللويدز) والشركة الفرنسية (فيرتباس)، بحيث تتمتع الشهادات التي تمنحها هاتين المؤسستين بقبول وإعتراف على المستوى العالمي⁵.

هـ/ جنسية السفينة.

تمنح الجنسية الجزائرية للسفينة وفق القانون البحري الجزائري على أساس توافر مجموعة من الشروط والتي تتمثل في:

1. زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988، ص 164.

2. شحات محمد، مرجع سابق، ص 20.

3. زكي زكي الشعراوي، مرجع سابق، ص 166.

4. DELEBECQUE Philippe, Droit maritime, 13 e édition, DALLOZ, Paris, 2014, p 186.

5. جبر كومانى لطيف، القانون البحري، السفينة-أشخاص الملاحة-النقل-البيوع-التأمين، الطبعة الأولى، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1996، ص 37.

- شرط الملكية الوطنية: و يقصد منه أن يكون مالكا جزائري وهذا ما أكدته المادة 28 من القانون البحري الجزائري وذلك إما أن يملكها كلية شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو يملكها كلية شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري¹.

مع أنه فيما يخص الأشخاص المعنوية فلا يكفي أن يكون خاضع للقانون الجزائري وإنما يشترط أن يكون من الجنسية الجزائرية بالنسبة لشركات الأشخاص الشركاء المتضامنون والشركاء بالتوصية، أما الشركات ذات المسؤولية المحدودة فيجب أن يكون المالكون لأغلبية الحصص، فيما يخص الشركات المساهمة، فيجب أن يكون الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة، أو الهيئة المديرة وأغلبية مجلس المراقبة عند الإقتضاء، والمالكون لأغلبية رأس المال أما فيما يتعلق بالجمعيات فتشترط الجنسية الجزائرية لدى المسيرون ومجمل الأعضاء المنخرطين.

- شرط الطاقم الوطني: أكدت على هذا الشرط الفقرة 6 من المادة 28 من القانون البحري الجزائري والتي تحيل على المادة 413 من نفس القانون والتي أكد على إلزامية أن يكون كافة أفراد طاقم السفينة من جنسية جزائرية ومن بحارة جزائريين، وإستثناء يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية تعيين نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحارة أجنبي بالإبحار وذلك لحساب سفينة جزائرية.

1. تنص المادة 28 من الأمر 76-80، معدل ومتمم، على أنه: "لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص إعتباري خاضع للقانون الجزائري.

ويجب في هذه الحالة الأخيرة أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية:

- بالنسبة لشركات الأشخاص، الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية،
- بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة، المالكون لأغلبية الحصص،
- بالنسبة لشركات المساهمة، الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة عند الإقتضاء، والمالكون لأغلبية رأس المال،
- بالنسبة للجمعيات المسيرون ومجمل الأعضاء المنخرطين.

كما ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر. تفقد السفينة جنسيتها إذا لم تتوفر في الشخص الطبيعي من جنسية جزائرية أو الشخص الإعتباري الخاضع للقانون الجزائري الشروط المذكورة في هذه المادة".

- أما شرط البناء الوطني: يقصد منه أن يتم بناء السفينة في الجزائر وهو شرط لا يفرضه المشرع الجزائري من أجل إكتساب الجنسية الجزائرية¹، وعلى خلاف ذلك فمثلا في فرنسا فإنه تشترط لكي تمنح الجنسية الفرنسية للسفينة أن يتم تشييدها في فرنسا². تعود ضرورة منح جنسية الدولة للسفينة لتخضع لنظامها القانوني، إلى ، إذ أنه في حالة الملاحة في مناطق بحرية لا تخضع فيها لأية سيادة وطنية والمتمثلة في منطقة أعالي البحار فأبي مساس بالنظام العام الدولي، فإن نظام الجنسية يسمح بربط السفينة بدولتها³.

أكد المشرع الجزائري في المادة 28 الفقرة الأخيرة من القانون البحري على أنه في حالة عدم توفر الجنسية الجزائرية لدى الشخص الطبيعي أو الشخص المعنوي الخاضع للقانون الجزائري فإنه تفقد السفينة الجنسية الجزائرية.

يمكن أن تختلف جنسية السفينة عن جنسية مؤسسة النقل البحري إما بإمتلاك نسبة معينة من رأسمال السفينة فقط من طرف مؤسسة النقل البحري، أو عندما تقوم مؤسسة نقل بحرية جزائرية بإستئجار سفينة تحمل جنسية أجنبية.

3/ الشروط المؤهلة لإستغلال السفينة في النقل البحري.

نصت الفقرة 07 و 08 من المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 المحدد لشروط منح إمتياز خدمات النقل البحري على أنه يشترط في السفن التي تقوم بنشاطها التجاري المتمثل في النقل بأن تكون في حالة جيدة ومطابقة لمقاييس الأمن والمحافظة على حياة الأشخاص والممتلكات في البحر والوقاية من التلوث الناجم عن السفن طبقا للمقاييس والقواعد الوطنية والدولية المعمول بها، وهذا دون إشتراط أن تكون السفينة تحمل الجنسية الجزائرية.

كما يشترط أن تكون عمر هذه السفينة أقل من 15 سنة لكي تمارس نشاط النقل البحري، إلا أنه في حالات إستثنائية يمكن منح ترخيص يصدر عن الوزير المكلف البحرية

1. شحات محمود، مرجع سابق، ص 24.

2. جبر كومانى لطيف، مرجع سابق، ص 43.

3 . DE CET BERTIN Cécile, Introduction au droit maritime, Ellipses, Paris, 2008, p 88.

التجارية بإستغلال سفينة تجاوز عمرها 15 سنة إذا تبين أنها لا تزال في حالة مرضية بناء على فحص وتفتيش تقني من قبل هيئة مؤهلة يعينها الوزير¹.

ثانيا: تعدد طرق حيازة السفن.

إن القيمة المالية للسفينة وارتفاع تكاليف إستعمالها² يشكل عائق من بين العوائق التي تعرقل الإستثمار في مجال النقل البحري مما يؤدي إلى عزوف المستثمرين عن الإستثمار فيه، لذلك نجد أن المشرع الجزائري قد تظن لهذا المشكل بحيث سمح لمؤسسة النقل البحري بموجب المادة 572 من القانون البحري³، إما إستغلال سفينة مملوكة له أو إستغلالها بطريقة أخرى تمنح له الحق في ذلك⁴.

يتضح أن أساليب حيازة السفن عديدة لا تتمثل فقط في الملكية (1) وإنما يمكن أن تكون بطرق أخرى تتمثل في الإستئجار أو الحصول عليها في إطار القرض بالإيجار (2)، وهو ما أكدته الفقرة الأولى من المادة 7 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، والتي سنتطرق إليها على النحو التالي:

1/ حيازة السفينة عن طريق التملك.

هناك العديد من الصور التي بموجبها يمكن للمستثمر تملك سفينة⁵، ومن بين الصور المهمة في إمتلاك السفن هي الشراء (أ) والبناء (ب)، وفي كلا الحالتين فإن نقل ملكية السفينة للمستثمر يخضع لجملة من القيود (ج).

1. أنظر المادة 04 من المرسوم التنفيذي 08-57 ، سالف الذكر .

2. عوض علي جمال الدين ، القانون البحري، دار النهضة العربية، بيروت، 1987، ص 34.

3. م 1-571 من الأمر 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر .

4. تنص المادة 572 من الأمر 76-80، معدل ومتمم، على أنه: "يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم بإستغلال السفينة على إسمه إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحق بإستعمال السفينة".

5. من بين الحالات الأخرى لتملك المجهز البحري للسفينة قد يكون عن طريق الإرث، الهبة، الوصية، المقايضة وهي عبارة عن حالات منظمة بموجب القانون العام.

أ/ إمتلاك المستثمر للسفينة عن طريق الشراء.

يتم إبرام عقد شراء السفينة بين البائع والمستثمر وفق أحكام قواعد القانون العام الواردة في القانون المدني مع مراعاة الأحكام الخاصة الواردة في المادة 49 من القانون البحري¹.

ب/ تملك المستثمر للسفينة عن طريق البناء.

يمكن أن تنشأ ملكية السفينة في إطار عقد بناء السفينة²، ومن حيث المبدأ فإن ملكية السفينة تبقى للشخص الذي يقوم ببنائها، غير أنه يمكن الإتفاق على أن تكون ملكية السفينة للشخص الذي يريد شرائها منذ البداية في إنشائها وهذا طبقاً للمادة 53 من القانون البحري³.

ج/ القيود الواردة على تملك السفينة.

تتمثل القيود الواردة في قانون البحري والمتعلقة بإمتلاك المستثمر للسفينة في إشتراط الطابع الشكلي وذلك بإفراغ العقد في وثيقة رسمية تثبت نقل الملكية، كما يستلزم الأمر قيدها في سجل السفينة، وهو ما أكدته المادة 49 من القانون البحري والتي نصت على أنه: " إن العقود المنشأة أو الناقلة أو المسقطه لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المرتبة على السفن أو حصصها يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن الموثق، يتضمن نوع السفن وسعتها ومدخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين، ويقدر الإمكان، طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة. ويكون قيدها إلزامياً في سجل السفينة"⁴.

كما إشتترت المادة 50 من القانون البحري على المستثمر الحصول على رخصة مسبقة من طرف السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل وذلك بناء على تصريح يقدمه لها، إلى جانب فرض دفع حقوق التسجيل طبقاً للمادة 54 من لقانون البحري والمواد 355 مكرر و 457 مكرر 3 من قانون التسجيل.

1. الأسير وهيب، مرجع سابق، ص 43.

2. MONTAS Arnaud, Droit maritime, 2e édition, Vuibert, S D P, p 45.

3. تنص المادة 53 من الأمر 76-80، المعدل والمتمم على أنه: " تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الإنشاء للقائم بإنشائها، حتى نقل الملكية إلى المشتري، إلا إذا إتفق على خلاف ذلك، وتتم عملية النقل بتسليم السفينة على إثر التجارب القانونية الإيجابية".

4. عباس حلمي، مرجع سابق، ص 15.

2/ حيازة السفينة عن طريق الإستئجار.

يتم إستئجار السفينة بموجب عقد يسمى عقد إستئجار السفينة وهو عبارة عن إتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف المستأجر مقابل أجره، وحسب المادة 641 من القانون البحري الجزائري فإنه تتحدد التزامات وشروط الإستئجار بين الأطراف عن طريق عقد يتفق عليه بكل حرية، ويمكن تدوين شروط معينة داخل العقد بشرط عدم مخالفتها لأحكام القانون البحري.

تلزم المادة 642 من القانون البحري أطراف عقد الإيجار على تحرير عقد كتابي عن ذلك، بإستثناء إستئجار السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 10 أطنان، والكتابة تكون للإثبات وليس للإنعقاد، وتم التفرقة بين أنواع عقود إستئجار السفن على أساس السلطات الممنوحة للمستثمر على السفينة¹ إذ تنقسم عقود إستئجار السفن إلى إستئجار السفينة على أساس الرحلة (أ)، أو إستئجارها لمدة معينة (ب) أو إستئجارها بهيكلها (ج)².

أ/ إستئجار السفينة على أساس الرحلة.

بالرجوع إلى أحكام إستئجار السفن الواردة في القانون البحري يتضح أن إستئجار السفن لمدة معينة التجهيز على عاتق المؤجر إذ يزودها بكل الوسائل المادية والبشرية³، وكما يحتفظ المؤجر بالتسيير الفني والتجاري للسفينة⁴.

فهذا النوع من العقود يسمح للمستثمر بإستغلال السفينة بشكل سريع وبكل التجهيزات التي وضعها المؤجر للسفينة وبذلك يتجنب البحث عن الطاقم البحري الذي يعتبر أمر ليس بالسهل، لاسيما إذا تعلق الأمر بتسيير سفن ذات معدات معقدة، إلى جانب ذلك يتجنب

1. عوض علي جمال الدين ، مرجع سابق، ص 114.

2. م 640 من الأمر رقم 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر.

3. تنص المادة 650 من الأمر رقم 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر، على أنه: "يتعهد المؤجر في عقد إستئجار السفينة على أساس الرحلة، بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجره السفينة".

4. م 651 من الأمر رقم 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر.

المستثمر عبء البحث عن المؤونة والطعام وغيرها من التجهيزات الضرورية من أجل القيام بالملاحة البحرية¹.

ب/ إستئجار السفينة لمدة معينة.

إستئجار السفينة لمدة معينة هو إستئجارها للمستأجر بحيث تكون ممولة بكل التجهيزات المادية والبشرية للملاحة البحرية من طرف المؤجر، وبموجب هذا النوع من العقود يحتفظ المؤجر بحق التسيير الملاحي للسفينة إذ يتقيد الريان وكل الطاقم المندوب بتعليمات المؤجر²، في حين يتمسك المستأجر بحق التسيير التجاري للسفينة كتسلم البضاعة وتسليمها وقبض أجرة النقل، ويكون الريان في هذا الشق الممثل المستأجر بقوة القانون إذ يتقيد بكل تعليماته في هذا الصدد³.

ج/ إستئجار السفينة بهيكلها.

إستئجار السفينة بهيكلها هي الحالة التي يضع فيها المؤجر السفينة تحت تصرف المستأجر، بحيث يؤول مهمة التجهيز والتسليح للمستأجر أين يقوم بتوريد ريان للسفينة وطاقم بحري إذ يهيمن المستأجر على التسيير الملاحي والتجاري للسفينة⁴، وهذا النوع من العقود تكون فيها أجرة الإيجار منخفضة بالمقارنة مع عقود الإيجار لمدة معينة أو لرحلة كون أنه في مقابل ذلك يقع على المؤجر عبئ آخر في التسيير الملاحي والتجاري للسفينة، ويسمح هذا النوع من العقود بإستغلال البحارة الجزائريين.

الفرع الثاني

الوسائل اللازمة لتجهيز السفينة

يعتبر شرط إكتساب المستثمر صفة مجهز السفينة من بين الشروط اللازمة من أجل ممارسة نشاط النقل البحري، ويعرف المجهز على أنه كل شخص يقوم بتمويل السفينة

1. عوض علي جمال الدين ، مرجع سابق، ص 129.

2. عباس حلمي، مرجع السابق، ص 24.

3. حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، الجزائر، 1988، ص 77.

4. السيد الفقي محمد، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحري، إيجار السفينة، النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 287.

بالوقود والمؤن والبحارة الضرورية لسيرها في البحر، ويعتبر المجهز طبقا للمادة 572 من القانون البحري الجزائري هو الشخص الذي يستغل السفينة بإسمه ولحسابه¹.

يعتبر التجهيز من بين المهام الأولى والمفروضة على المستثمر في مجال النقل البحري الأمر الذي أكدته المادة 571-1 من القانون البحري الجزائري الذي إشتراط على الشخص القائم بخدمات النقل البحري صفة المجهز، ولتحديد إلتزامات المستثمر في تجهيز السفينة، يستلزم الأمر تحديد نطاق التجهيز البشري للسفينة (أولا) ثم تحديد نطاق التجهيز المادي للسفينة (ثانيا).

أولا: التجهيز البشري للسفينة المعدة لإستغلال خدمات النقل البحري.

يلتزم المستثمر قبل وضع سفينته لإستخدام التجاري بالتأكد من توفر مجموعة من الأشخاص الضروريين في السفينة من أجل أن تقوم بالملاحة البحرية ويتمثلون في الريان السفينة (1) والبحارة (2).

1/ ريان السفينة.

الريان هو من بين أهم أشخاص الملاحة البحرية²، وهو أول شخص يقوم المجهز بتعيينه من أجل قيادة السفينة، وهذا وفق ما نص عليه المادة 575 من القانون البحري الجزائري³، ويتمتع الريان بمجموعة من الخصوصيات التي تتعلق بمجال الإستفادة من الخدمات التي يقدمها في مجال النقل البحري، مما يجعلنا نتطرق إلى خصوصية الريان من حيث الجنسية (أ) والمؤهلات المطلوبة لديه (ب) الشروط المشتركة للشهادات الممنوحة له (ج) بالإضافة إلى التطرق إلى مسألة الجمع بين وظيفة السلطة العامة والعمل التجاري (د).

1. نصت المادة 572 من الأمر رقم 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر، على أنه: " يعتبر مجهز، كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم بإستغلال السفينة على إسمه إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناء على صفات أخرى تخول له الحق بإستعمال السفينة".

2. السيد الفقي محمد ، مرجع سابق، ص 225.

3. تنص المادة 575 من الأمر رقم 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر، على أنه: " يحق للمجهز تعيين وعزل ريان السفينة مع مراعاة أحكام الفصل التالي التي تبين بصراحة مجال نشاطه".

أ/ جنسية الريان.

يستشف من خلال المواد المنظمة لنشاط ريان السفينة أن المشرع الجزائري لم يقيد المستثمر في مجال النقل البحري بتعيين ريان سفينة ذو جنسية جزائرية¹، في حين نصت المادة 04 من المرسوم التنفيذي 08-57 على أنه تشغل السفينة طاقما يتكون أساسا من بحارة جزائريين عندما يستغل صاحب الإمتياز خدمات النقل البحري بسفينة تحمل العلم الجزائري، وأضافت المادة على أنه لما تحمل السفينة علما أجنبيا فإن الوزير المكلف بالبحرية التجارية تحدد نسبة معينة من البحارة الجزائرية ضمن تشكيلة السفينة.

من خلال أحكام هذه المادة يتضح أن المشرع الجزائري لم ينص صراحة على أنه يجب أن يكون الريان من جنسية جزائرية وإنما أكدت فقط على أن يتكون الطاقم بشكل جوهري على جزائريين وليس كلهم وكذلك دون تحديد وظيفتهم، وهو الأمر الذي يجعل المستثمر في حالة عدم وجود ريان جزائري أو عدم الإتفاق معه يمكن له أن يستعين بریان من جنسية أخرى، إلى جانب أنه قد يتعارض تشغيل ريان أجنبي مع سيادة لدولة على أساس أن القانون يمنح له سلطات عامة².

ب/ المؤهلات المطلوبة لدى الريان.

حدد المرسوم التنفيذي رقم 02-143 شروط وكيفية منح شهادة ريان السفينة والتي تسمح للريان بممارسة نشاطه والتي نظمها بموجب، والذي خصه بنظام خاص من أجل تولي مهمة ريان السفينة³، وتم تقسيم هذه الشهادات حسب مناطق الملاحة البحرية وهي شهادات ريان الملاحة في السواحل، وشهادات ريان الملاحة المحدودة، وشهادات ريان الملاحة غير المحدودة.

1. أنظر المواد 580 إلى غاية 608 من الأمر 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر.

2. مثال على ذلك ما نصت عليه المادة 557 من الأمر 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر، التي منحت للريان حق معاينة المخالفات البحرية التي تقع على متن السفن.

3. مرسوم تنفيذي رقم 02-143 مؤرخ في 16 أبريل 2002، يحدد الشهادات والشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها، ج ج ج ج عدد 29 صادر في 24 أبريل 2002.

ج/ الشروط المشتركة لمنح الشهادات للريان.

تتفق كل المواد 20 إلى 34 من المرسوم التنفيذي 02-143 للمنظمة للشهادة الممنوحة للريان على جملة من الشروط المشتركة اللازمة توافرها لمنح الشهادات للريان والتي يمكن حصرها في:

. تختلف نوع الشهادات باختلاف الحمولة الإجمالية للسفينة المسجلة ومنطقة الإبحار فمثلا تمنح شهادة ريان ثاني في الملاحة قرب السواحل للسفن ذات حمولة إجمالية تقل عن ثلاثة آلاف (3000) طن وهذا عملا بأحكام المواد من 20 من المرسوم التنفيذي رقم 02/143.

. يتم منح الشهادات على أساس تكوين يقوم به المترشح وهذا ما أكدته مثلا المادة 21 من المرسوم التنفيذي 02-143 التي أكدت أنه من أجل الحصول على دبلوم ريان سفينة للملاحة الساحلية إجتياز إمتحان على إثر تكوين.

. يتم تسليم الشهادات على أساس الحصول مسبقا على شهادة كفاءة معينة في ميدان أقل أهمية فمثلا تشترط المادة 22 من المرسوم التنفيذي 02-143 من أجل الحصول على شهادة كفاءة ريان ثاني على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية المسجلة عن خمسة ألف (5000) طن والتي تقوم بالملاحة المحدودة الحصول مسبقا على شهادة كفاءة ضابط مكلف بالنوبة الملاحية على متن السفن التي تعادل حمولتها الإجمالية المسجلة خمسمائة (500) طن فما فوق.

. يشترط من أجل تسليم شهادة معينة خبرة فعلية في الملاحة البحرية فمثلا تشترط من أجل الحصول على شهادة كفاءة ريان على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية المسجلة عن ثلاثة ألف (3000) طن والتي تقوم بالملاحة قرب السواحل، ملاحة فعلية مدتها إثني عشر (12) شهرا بصفة ريان ثاني على متن السفن التي تعادل حمولتها الإجمالية خمسمائة طن أو تفوقها والتي تقوم بالملاحة قرب السواحل وهذا حسب المادة 25 من المرسوم التنفيذي 02-143.

د/ الجمع بين وظيفة السلطة العمومية والعمل التجاري.

خول القانون البحري لريان السفينة صلاحية القيام بمهام ذات طابع تجاري لفائدة مؤسسة النقل البحري التي يعمل لديها ومن بين هذه المهام ما نصت عليه المادة 586 من القانون البحري حيث يلتزم الريان خلال الرحلة بحماية مصالح أصحاب الحق في البضائع وذلك طبقا لتعليمات المجهز، إلى جانب ما نصت عليه كذلك المادة 588 حيث يلتزم الريان في حالة ما إذا لم تُعين مؤسسة النقل البحري مُمثلا آخر، بتمثيلها لدى القضاء عندما يتعلق الأمر بنزاع حول السفينة أو الرحلة¹.

كما يقوم الريان بتنظيم المجتمع الموجود على متن السفينة والسهر على الحفاظ على النظام العام فيها²، ومن بين هذه المهام ما نصت عليه المادة 456 من القانون البحري التي سمحت للريان بحبس أي شخص متهم بعد إجراء تحقيق وذلك بصفة إحتياطية وتسليمه لسفينة حربية جزائرية أو تسليمه للسلطة المختصة في أول ميناء جزائري، كما يحق للريان طبقا للمادة 457 بتفتيش أحد أفراد الطاقم يكون على متن السفينة يشتبه فيه أنه يحمل بضائع ممنوعة³، يلاحظ أن الجمع بين الصلاحيتين يسهل تسيير السفينة وتمركز القرار في يدالريان مع الأخذ بعين الإعتبار أن ما يوجد في السفينة إلا مجتمع صغير.

2/ تعيين البحارة المكونين لطاقم السفينة.

وفق المادة 384 من القانون البحري يلتزم مجهز السفينة بتجهز سفينته بطاقم بحري يسهر على السير الحسن لسفينة وإستغلالها في النقل البحري⁴، ويتكون طاقم البحارة من عدة أنواع (أ) تشتترط فيهم شهادات معينة(ب).

أ/ أنواع البحارة.

يتكون طاقم السفينة من عدة أنواع من البحارة ويتمثلون في ضباط الملاحة الذين تقع عليهم مهمة التسيير الفني للسفينة، المهندسون الذين توكل إليهم مهمة فنية تشمل إدارة

1. م 586 و 588 من الأمر 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر.

2. REMOND-GOUILLOUD Martine, Droit maritime, 2e édition, Pedone, Paris, 1993, P 129.

3. م 456 و 457 من الأمر 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر.

4. أنظر المادة 384 من الأمر رقم 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر.

وصيانة وسلامة آلات ومحركات السفينة، إلى جانب طبيب السفينة، الضباط الإداري والضابط اللاسلكي¹.

ب/ الشهادات المطلوبة.

أكد المرسوم التنفيذي رقم 02-143 المؤرخ في 16 أفريل 2002 المحدد للشهادات والشهادات الخاصة وشروط إصدارها، في نص المادة 03 منه على أنه تشترط الشهادات وشهادات الكفاءة لقيادة السفن التجارية، لضمان تسيير محطات الإتصالات اللاسلكية على متنها.

وقد إشتراط لقيادة السفن التجارية مجموعة من الشهادات و هي:

- شهادة ملاح بحري مؤهل.
- رخصة نقل المسافرين.
- شهادة الأهلية في الملاحة الساحلية.

كما حددت في الفقرة (أ)، (ب)، (ج) و(د)، من المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 02-143 الشهادات اللازمة لقيادة السفن البحرية، وهذه الشهادات يسلمها الوزير المكلف بالبحرية التجارية، كما يسلم الشهادات المتعلقة بضمان تسيير محطات الإتصالات اللاسلكية على متن السفن والمبينة في الفقرة (هـ) من نفس المرسوم، من قبل الوزير المكلف بالمواصلات السلكية واللاسلكية بعد أخذ رأي الوزير المكلف بالبحرية التجارية².

حسب المادة 87 من المرسوم التنفيذي 02-143 تتكفل المعاهد والمدارس الوطنية للتكوين البحري بتقديم التكوين المطلوب للحصول على مختلف الشهادات المذكورة في الفقرة (أ) و(ب) من المادة 03 وذلك وفق الشروط المحددة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية، في هذا الصدد أوردت المادة 06 من المرسوم التنفيذي رقم 02-143 شروط الترشح لشهادة الكفاءة الواردة في الفقرة (أ) البند (أ) و (ب) من نفس المرسوم.

1. المققادي عادل علي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية،

التأمين البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع والدار الدولية، الأردن، 2002، ص 84.

2. مرسوم التنفيذي رقم 02-143، سالف الذكر.

ج/ الاعتراف بالشهادات الأجنبية.

لقد وضع المرسوم التنفيذي رقم 02-143¹ مجموعة من القيود التي يجب توافرها من أجل الاعتراف بالشهادات الأجنبية والتي تتمثل في:

. أن تكون الشهادات التي أصدرتها الدول الأخرى طرفا في الإتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار شهادة الكفاءة وأعمال النوبة العاملين في البحر.

. أن تكون الدولة الطرف مستعدة لتبليغ عن كل التعديلات الهامة التي أدخلت على الأحكام المنصوص عليها بشأن التكوين وإصدار شهادات الكفاءة.

. إحترام كافة المتطلبات المتعلقة بمعايير الكفاءة وإصدار شهادات الكفاءة والاعتراف بها ومسك السجلات وأن يحدث نظام معايير الجودة كما هو منصوص عليه في الإتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار شهادات الكفاءة وأعمال النوبة للعاملين في البحر.

2/ مسؤولية مؤسسة النقل البحري عن تعيين رجال الملاحة البحرية.

لضمان السلامة الملاحية فإنه تقع على عاتق مؤسسة النقل البحري مسؤولية تعيين رجال البحر للعمل على متن السفينة² وكما يلتزم برقابة كافة رجال الملاحة البحرية العاملين عنده وهذا بصفته مجهزة للسفينة³، وتتمثل هذه الإلتزامات أساسا في:

. يلتزم المستثمر بالتحقق من أن كل رجال البحر المعينين في أية سفينة يقوم بإستغلالها أنه يحوز عن كافة الشهادات الكفاءة المطلوبة لمنصب عمله، كما يسهر على توفير العدد اللازم من البحارة الضروريين وهذا طبقا للتعليمات المطبقة في مجال الملاحين المكلفين بضمان أمن السفينة.

. يتحقق المستثمر من أن الوثائق والمعلومات المتعلقة برجال البحر مضبوطة وسهلة المنال وتتضمن جملة من المعلومات حول خبرتهم وتكوينهم ولياقتهم البدنية وكفاءاتهم في أداء المهام المستندة إليهم.

1. م 74 من المرسوم التنفيذي رقم 02-143، سالف الذكر.

2. م 81 من المرسوم التنفيذي رقم 02-143، سالف الذكر.

3. م 80 من المرسوم التنفيذي رقم 02-143، سالف الذكر.

. يجب على المستثمر التحقق من أن رجال البحر المعينين أنهم تعودوا على مهامهم الخاصة وتعرفوا على ترتيبات السفينة ومعداتنا وتجهيزاتها وكافة خصائصها التي تتعلق بمهامهم في حالة الطوارئ.

. يجب على المستثمر التأكد من أن رجال البحر المعينين على متن سفينته يستطيعون تنسيق نشاطاتهم بشكل فعال في حالة الطوارئ وعند ممارسة وظائفهم الأساسية فيما يخص الأمن أو الوقاية أو التخفيف من التلوث¹.

ثانيا: التجهيز المادي للسفينة المعدة لإستغلال خدمات النقل البحري.

إلى جانب التجهيز البشري الذي يلتزم المستثمر بتوفيره من أجل القيام بالرحلات البحرية وممارسة نشاط النقل البحري فقد ألزمه المشرع بتجهيز السفينة ماديا لتمكين الأشخاص الموجودين على متن السفينة بإستغلالها في ظروف حسنة، لذا سنحدد المستلزمات المادية للسفينة(1) ومن ثم نتطرق إلى القواعد التي تحكم التجهيز(2).

1/ تحديد المستلزمات المادية للسفينة.

تتمثل المستلزمات المادية والضرورية للسفينة في المستلزمات الصيدلانية(أ)، سكن البحارة(ب)، تمويل السفينة بالمؤونة(ج) وملابس رجا البحر(د).

أ/ المستلزمات الصيدلانية.

تم تحديدها في القرار المؤرخ في 30 أبريل 1986 المتعلق بالتدابير الخاصة بالصيدليات الموجودة على متن السفن التي تحمل العلم الجزائري، معدلة ومنتمة بالقرار المؤرخ في 18 ديسمبر 2001²، مع العلم أن المشرع أقصى السفن التي ترفع علم أجنبي خاصة المستأجرة من طرف مؤسسة نقل جزائرية مما يحدث تباين في الشروط المفروضة على السفن.

1. المواد 82، 83، 84 و85 من المرسوم التنفيذي رقم 02-143، سالف الذكر.

2. قرار مؤرخ في 30 أبريل 1986، يتعلق بالتدابير الخاصة بالصيدليات الموجودة على متن السفن التي تحمل العلم الوطني، وما تشمل عليه، ج ر ج ج عدد 37، صادر بتاريخ 10 سبتمبر 1986، معدل ومنتتم بقرار مؤرخ في 18 ديسمبر 2001، ج ر ج ج عدد 06، صادر بتاريخ 23 جانفي 2002.

ب/ سكن البحارة.

فقد نصت المادة 439 من القانون البحري على أنه: "يتعين على المجهز أن يضع تحت تصرف البحارة على متن السفينة مساكن مهيأة على شكل مناسب وذات تهوية وإضاءة وتدفئة وذلك حسب عدد الساكنين وهي مخصصة لإستعمالهم فقط"، من خلال هذه المادة يتضح أن المشرع الجزائري ألزم المستثمر بتوفير الحد الأدنى من التهيئة والوسائل اللازمة والمتعلق بغرف نوم البحارة.

ج/ تمويل السفينة بالمؤونة.

يلتزم المستثمر بتمويل البحارة بالمؤن الكافية مجانا وذلك حسب مدة ومسافة الرحلة، أما بالنسبة للرحلات الساحلية التي يمكن أن ينزل البحارة إلى اليابسة، فقد خول له القانون أن يدفع لهم مقابل المؤونة نقدا وهذا وفق المادة 433 من القانون البحري.

د/ ملابس رجال البحر.

يتعين على المستثمر أن يقدم مجانا لكل من أفراد الطاقم بدلات العمل وبدلات الوقاية حسب طابع العمل المنجز على متن السفينة وهذا وفق المادة 447 من القانون البحري، كما يلتزم المستثمر طبقا للمادة 448 من القانون البحري أن يقدم كل سنة ولكل بحار يعمل لمدة غير محدودة أو مدة محدودة لا تقل عن سنة لباسا موحدا وكاملا حسب النموذج المحدد من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية وذلك مقابل إقتسام المجهز والبحارة مناصفة ثمن الملابس الموحدة، وتقتطع من راتب العمال لمدة 6 أشهر على الأكثر.

2/ القواعد التي تحكم التجهيز.

تحكم عملية التجهيز المادي للسفينة جملة من القواعد والتي يمكن حصرها في قاعدة الإلتزام بالتجهيز (أ)، قاعدة المجانية في إستهلاك المؤونة (ب)، قاعدة عدم التمييز والإنصاف بين البحارة (ج).

أ/ قاعدة الإلتزام بالتجهيز.

يلتزم المستثمر بإعتباره صاحب مؤسسة النقل البحري وتحت مسؤولية بتجهيز السفينة بكافة اللوازم الضرورية لإبحار السفينة، وهو الأمر الذي أكدته مختلف القوانين المنتظمة للتجهيز البحري.

ب/ قاعدة المجانية في إستهلاك المؤونة.

إن كل المواد التي يتم توريدها من قبل المجهز على متن السفينة يستغلها البحارة بصفة مجانية بحيث لا يلتزمون بدفع ثمنها وهو الأمر الذي أكدته المشرع من خلال الأحكام القانونية المتعلقة بتجهيز السفينة، مع الأخذ بالإستثناء الوارد في المادة 448 من القانون البحري الجزائري فيما يخص بدفع البحارة نصف ثمن اللباس الموحد والكامل الخاص بهم والذي يفتتق من راتبهم الشهري لمدة لا تفوق 06 أشهر.

ج/ قاعدة عدم التمييز والإنصاف بين البحارة.

تعتبر قاعدة عدم التمييز من المبادئ الأساسية في مجال الإستثمار بصفة عامة وهو نفس المبدأ المطبق في مجال النقل البحري على مختلف المستويات إذ أكد المشرع على إستفادة كافة البحارة دون تمييز بينهم لا من حيث رتبتهم و لا من حيث جنسيتهم على الإستفادة من مختلف مستلزمات الإبحار التي أعدها المجهز لسفينته، وهو ما أكدته المادة 464 من القانون البحري¹.

1. م 464 من الأمر رقم 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر.

الفصل الثاني

تقييد حرية ممارسة نشاط النقل البحري بآليات إدارية

يعتبر نشاط النقل البحري من بين النشاطات التي أولى لها المشرع الجزائري أهمية بالغة، نظرا لتأثير هذا النشاط على الإقتصاد الوطني بصفة عامة وعلى التجارة الخارجية بصفة خاصة، كونها الوسيلة الرئيسية من أجل نقل البضائع والأشخاص بين الجزائر والدول الأجنبية، لذا كان على الدول التدخل من أجل بسط سيطرتها على هذا المجال بداية بالتدخل المباشر عن طريق إحتكاره بواسطة الشرطة الوطنية للملاحة البحرية، ولما تراجع دور الدولة في التدخل المباشر في إستغلال النشاطات الإقتصادية بصفة عامة ونشاط النقل البحري بصفة خاصة، كان على الدولة إحداث آليات قانونية تمكنها من ضبط ومراقبة المستثمرين المستغلين لمختلف الأنشطة الإقتصادية خاصة ذات الطابع الإستراتيجي.

قام المشرع الجزائري إلى بتعديل المادة 571 من القانون البحري بموجب القانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998، من أجل فتح مجال النقل البحري سواء نقل المسافرين أو نقل الأشخاص للإستثمار الخاص وذلك بعدما أن كان مجال محتكر من طرف الدولة، وفي مقابل ذلك وضع المشرع قيد على المستثمرين من أجل إستغلال خدمات النقل البحري والمتمثل في عقد الإمتياز الذي يسمح للدولة بإنتقاء المستثمرين الحائزين على الشروط القانونية والمادية التي تسمح لهم بممارسة نشاط النقل البحري (المبحث الأول).

لم تتوقف إرادة المشرع في بسط رقابته على نشاط النقل البحري بموجب عقد الإمتياز، وإنما ذهب أبعد من ذلك لما وضع قيد جديد متمثل في وجوب الحصول على رخصة ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية، الذي أقره المرسوم التنفيذي رقم 16-203 المؤرخ في 25 جويلية 2016، ليكرس بذلك المشرع إزدواجية في آليات ضبط مجال النقل البحري الحضري على الخصوص (المبحث الثاني).

المبحث الأول

تقييد ممارسة النقل البحري بشرط الحصول على عقد إمتياز خدمات النقل البحري

يعتبر عقد الإمتياز الآلية القانونية الأساسية التي أقرها المشرع من أجل تفويض مرفق النقل البحري للخواص، وتم تنظيمها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 08-57، الذي أقر جملة من القيود التي يتحدد بها المستثمر الذي يمنح له إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، وهو ما يجعلنا نتطرق إلى تحديد الإطار العام لعقد إمتياز خدمات النقل البحري (المطلب الأول)، كما يتطلب كذلك الأمر دراسة الآثار القانونية المتمخضة عن إبرام وتنفيذ عقد إمتياز خدمات النقل البحري، إلى جانب تحديد طرق إنقضاء عقد إمتياز خدمات النقل البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الإطار القانوني لعقد إمتياز خدمات النقل البحري

يقتضي تحديد الإطار القانوني لعقد الإمتياز الذي يسري على إستغلال خدمات النقل البحري التطرق إلى الطبيعة القانونية لعقد إمتياز خدمات النقل البحري (الفرع الأول)، ومن ثم التطرق إلى تمييز عقد إمتياز خدمات النقل البحري عن المفاهيم والأنظمة المشابهة له (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الطبيعة القانونية لعقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري

يتميز عقد الإمتياز بنظام قانوني يختلف عن نظام العقود المعروف في القانون الخاص لما يحتويه من قواعد قانونية غير مألوفة تجسد إمتيازات السلطة العامة، والتي تجعلها الوسيلة الفعالة لتسيير المرافق العامة لاسيما مرفق النقل البحري.

لدراسة الطبيعة القانونية لعقد إمتياز خدمات النقل البحري يستوجب الأمر التطرق إلى تعريف عقد الإمتياز ومكانته في مجال تفويض المرفق العام (أولاً)، ثم ضرورة تمييز عقد إمتياز خدمات النقل البحري عن الأنظمة المشابهة له (ثانياً)، من أجل إستخلاص مميزات عقد إستغلال خدمات النقل البحري (ثالثاً).

أولاً: تعريف عقد إمتياز خدمات النقل البحري ومكانته في مجال تفويض المرفق العام.

نتطرق أولاً إلى محاول الفقه والقانون على تقديم تعريف لعقد الإمتياز (1)، ثم نتطرق إلى مكانة عقد إمتياز خدمات النقل البحري في مجال تفويض المرفق العام (2).

1/ تعريف عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

سعى كل من الفقه (أ)، والقانون (ب) إلى تقديم تعريف لعقد الإمتياز بصفة عامة وذلك كما يلي.

أ/تعريف الفقه لعقد الإمتياز.

من بين التعريفات المقدمة لعقد الإمتياز نجد التعريف الذي قدمه الدكتور محمد سليمان الطماوي على أنه: " عقد الإمتياز هو عقد إداري يلتزم الملتزم - فردا كان أو شركة- بمقتضاه وعلى مسؤوليته، إدارة مرفق عام إقتصادي وإستغلاله مقابل رسوم يتقاضاها من المنتفعين، مع خضوعه للقواعد الأساسية الضابطة لسير المرافق العامة فضلا عن الشروط التي تضمنها الإدارة عقد الإمتياز"¹.

ب/ التعريف القانوني لعقد الإمتياز.

عرفت المادة 210 من المرسوم الرئاسي رقم 15-247 المؤرخ في 16 سبتمبر 2015 المتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام على أنه: "الإمتياز: تعهد السلطة المفوضة للمفوض له إما إنجاز منشآت أو إقتناء ممتلكات ضرورية لإقامة المرفق العام وإستغلاله، وإما تعهد له فقط بإستغلال المرفق العام.

يستعمل المفوض له المرفق العام بإسمه وعلى مسؤوليته، تحت مراقبة السلطة المفوضة، ويتقاضى عن ذلك أتاوى من مستخدمي المرفق العام.

يمول المفوض له الإنجاز وإقتناء الممتلكات وإستغلال المرفق العام بنفسه"².

1. سليمان محمد الطماوي، الأسس العامة للعقود الإدارية، دراسة مقارنة، الطبعة الخامسة، دار الفكر العربي، عين شمس، 1991، ص 108.

2. المادة 210 من المرسوم الرئاسي رقم 15-247 مؤرخ في 16 سبتمبر 2015، يتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام، ج ر ج عدد 50، صادر في 20 سبتمبر 2015.

يتبين من خلال ما نص عليه المشرع الجزائري في هذه المادة أنه قام بسد الفراغ القانوني الذي كان سائدا في تنظيم وتأطير عقود تفويض المرافق العامة بصفة عامة وعقود الإمتياز بصفة خاصة¹، إلى جانب ذلك يتبين أن المشرع لم يميز بين أشخاص القانون العام وأشخاص القانون الخاص إذ يمكن لكليهما أن يكون أطراف في عقد الإمتياز مع الإدارة المانحة له.

وعليه ومما سبق ذكره يمكن تعريف عقد الإمتياز إستغلال خدمات النقل البحري على أنه إتفاق بين طرف من أشخاص القانون العام والمتمثل في الوزير المكلف بالبحرية التجارية وشخص آخر يتمتع بصفة التاجر موضوعه هو إسناد إستغلال مرفق النقل البحري لهذا الأخير، لمدة زمنية محددة، مقابل عملة يتقاضاها من جمهور المنتفعين بالمرفق العام.

2/ مكانة عقد الإمتياز خاصة إمتياز خدمات النقل البحري في مجال تفويض المرفق العام.

يحتل عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري مكانته في مجال النقل البحري، الأمر الذي يظهر من الإمتداد التاريخي لعقد الإمتياز بصفة عامة (أ)، وعقد إمتياز خدمات النقل البحري بصفة خاصة (ب).

أ/ التطور القانوني لعقد الإمتياز بصفة عامة.

يعتبر الإمتياز آلية قديمة إستخدمتها الإدارة العامة في فرنسا لتسيير مرافقها العمومية وتم إستعمالها على نطاق واسع خاصة بعد الثورة الفرنسية أين إستخدمته الدولة كطريقة فعالة في مجال السكك الحديدية وتوزيع الكهرباء والغاز والماء، وفي هذه المرحلة تم إبرام عقود الإمتياز دون أن تكون هناك نصوص تنظيمية له بحيث يتم إبرام هذه العقود على أساس عقود نموذجية تضعها الوزارة الوصية، وإستمر العمل بالعقود النموذجية إلى غاية سنة 1982 أين صدر قانون جديد بتاريخ 2 مارس 1982 يمنح للجماعات المحلية الحرية في إبرام عقود الإمتياز دون وجود أي نص تنظيمي له، وهذا إلى غاية صدور القانون رقم 93-122 المؤرخ في 29 جانفي 1993 المتعلق بالوقاية من الفساد والشفافية في الحياة

1. فوناس سوهيلة، "عقود تفويض المرفق العام دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والفرنسي"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 01، عدد 02، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2014، ص 242.

الإقتصادية وفي الإجراءات العامة والتي تعرف حاليا بقانون "سابان" الذي هو لقب وزير الإقتصاد الفرنسي¹.

في الجزائر يعتبر تفويض المرفق العام بصفة عامة وعقد الإمتياز بصفة خاصة من بين أقدم الطرق التي إستخدمتها الإدارة منذ الإستقلال²، وقد تم تجسيد عقد الإمتياز في قانون البلدية رقم 67-24³، وكذلك في قانون الولاية رقم 69-38⁴.

لكن خلال المرحلة الإشتراكية عرف هذا الأسلوب تراجع في إستعماله بسبب ظهور المؤسسات الإشتراكية التي تولت تسيير المرافق العامة خاصة الإقتصادية⁵، وهذا إلى غاية سنة 1983 أين صدر قانون المياه الذي أدرج أسلوب عقد الإمتياز في أحكامه من جديد⁶.

منذ تغيير النظام الإقتصادي الجزائري أصدر المشرع جملة من النصوص القانونية التي جسدت عقد الإمتياز كآلية لتفويض المرفق العام ولعل من أهم هذه النصوص نذكر ، التعليم الوزاري رقم 842/3.94 المتعلقة بإمتياز المرافق العمومية المحلية وتأجيرها⁷،

1. Auby Jean-François, Les contrats de gestion du service public, LJDG Lextenso éditions, France, 2016, 67.

2. سليمان سهام، " تفويض المرفق العام كتقنية جديدة في التشريع الجزائري"، مجلة الدراسات القانونية، المجلد 03، العدد 02، جامعة الدكتور يحي فارس، المدينة، 2017، ص 129.

3. أمر رقم 67-24 مؤرخ في 8 جانفي 1967، يتضمن القانون البلدي، ج ر ج ج عدد 06، صادر في 18 جانفي 1967. (ملغى)

4. أمر رقم 69-38 مؤرخ في 23 ماي 1969، يتضمن ميثاق وقانون الولاية، ج ر ج ج عدد 44، صادر في 23 ماي 1969. (ملغى)

5. مبروكة محرز، ياسين حجاب، "الإطار القانوني المنظم لتفويضات المرفق العام في التشريع الجزائري"، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، العدد الثاني، جوان 2016، ص 135.

6. قانون رقم 83-17 مؤرخ في 16 جويلية 1983، المتضمن قانون المياه، ج ر ج ج عدد 30، صادر في 04 جوان 1983.

7. تعليمية رقم 842-3.94 صادر عن وزير الداخلية والجماعات المحلية والبيئة والإصلاح الإداري موجهة إلى السادة الولاة وبالإتصال مع السادة رؤساء الدوائر ورؤساء المجالس الشعبية ورؤساء المندوبية التنفيذية، مؤرخة في 07 سبتمبر 1994.

المرسوم الرئاسي 15-247 المتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام¹، وكما صدر المرسوم التنفيذي رقم 18-199 المتعلق بتفويض المرفق العام².

ب/ التطور القانوني لعقد الإمتياز في مجال النقل البحري.

يعود تكريس المشرع لعقد الإمتياز كألية لتفويض في مجال النقل البحري إلي تعديل القانون البحري سنة 1998³، إذ نصت المادة 571 على أنه يمكن أن يكون النقل البحري موضوع عقد إمتياز، وتطبيقا لأحكام هذه المادة فقد أصدر المشرع الجزائري المرسوم التنفيذي رقم 57-08 والذي ألغى المرسوم التنفيذي رقم 2000-81 المعدل والمتمم.

أما فيما يخص المرسوم التنفيذي رقم 18-199 المتعلق بتفويض المرفق العام جاء لتحديد شروط وكيفيات تفويض المرفق العام للجماعات المحلية أي البلدية والولاية⁴، مما يجعل أن هذا المرسوم لا ينطبق على إمتياز خدمات النقل البحري، على أساس أن الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية هي المختصة بمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري⁵.

ثانيا: تميز عقد إمتياز خدمات النقل البحري عن الأنظمة المشابهة.

بالرغم من أن آلية تفويض مرفق النقل البحري هي نفسها المستعملة في تفويض المرافق العامة التابعة للجماعات المحلية المنظمة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 18-199 إلا أنها هناك إختلاف بينهما في كيفية منح الإمتياز (1)، كما أن عقد إمتياز خدمات النقل البحري يتميز عن تقنيات التفويض الأخرى الواردة في المرسوم الرئاسي رقم 15-247 (2).

1. مرسوم رئاسي رقم 15-247، سالف الذكر.

2. مرسوم تنفيذي رقم 18-199 مؤرخ في 02 أوت 2018 يتعلق بتفويضات المرفق العام، ج ر ج ج عدد 48، صادر في 05 أوت 218.

3. قانون رقم 98-05، سالف الذكر.

4. تنص المادة الأولى من المرسوم التنفيذي رقم 18-199، سالف الذكر، على أنه: " تطبيقا لأحكام المادتين 207 و210 من المرسوم الرئاسي رقم 15-247 المؤرخ في 2 ذي الحجة عام 1436 الموافق 16 سبتمبر سنة 2015 والمتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام، يهدف هذا المرسوم إلى تحديد شروط وكيفيات تفويض المرافق العامة للجماعات المحلية".

5. م 09 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر.

1/ تميز عقد إمتياز خدمات النقل البحري عن عقد إمتياز تفويض المرفق العام المنظمة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 18-199.

يتميز عقد إمتياز خدمات النقل البحري عن عقد إمتياز المرفق العام المنظم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 18-199، بإستثنائه من إجراء المنافسة بين المترشحين، إذ تنص المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 على أنه يمنح الإمتياز بصفة مباشرة لكل شخص طبيعي أو معنوي يطلبه بشرط أن تتوفر لديه الشروط الضرورية لذلك.

وجاء المرسوم التنفيذي رقم 18-199 لتقليص مجال تطبيقه على الجماعات المحلية والمؤسسات العمومية الإدارية وهو نص قانوني يدعم إرادة السلطة العمومية في تحفيز آلية عقد الإمتياز في دفع عجلة التنمية¹.

في حين أنه في عقد الإمتياز المرفق العام للجماعات المحلية فإنه يشترط إجراء منافسة بين المترشحين وفق المادة 08 من المرسوم التنفيذي رقم 18-199 التي نصت على أنه يتم إبرام إتفاقية تفويض المرفق العام بناء على طلب المنافسة كقاعدة أصلية وإستثناء يكون بالتراضي²، ويكون على صورتين إما تراضي بسيط(أ) وإما تراضي بعد الإستشارة(ب)³.

أ/ تفويض المرفق العام عن طريق التراضي البسيط.

طبقا للمادة 18 من المرسوم التنفيذي رقم 18-199 التراضي البسيط هو إجراء تقوم من خلاله السلطة المفوضة بإختيار مفوض له مؤهل لضمان تسيير مرفق عام، بعد التأكد من قدراته المالية والمهنية والتقنية.

1 . HADDOUM Kamel, « délégation de service public et portuaire public-privé en matière portuaire », Revue droit des transports et activités portuaires, volume V/N° 02, 2018, p 57.

2. تنص المادة 08 من المرسوم التنفيذي رقم 18-199، سالف الذكر، على أنه: " تبرم إتفاقية تفويض المرفق العام وفقا لإحدى الصيغتين الآتيتين:

- الطلب على المنافسة، الذي يمثل القاعدة العامة،
- التراضي، الذي يمثل الإستثناء".

3. تنص المادة 16 من المرسوم التنفيذي رقم 18-199، سالف الذكر، على أنه: " يمكن أن يأخذ التراضي صيغة التراضي البسيط أو التراضي بعد الإستشارة".

تتمثل حالات اللجوء إلى التراضي البسيط في حالة ما إذا كانت مؤسسة تحتكر المجال ولا يمكن تفويض المرفق سوى لها، أو في حالة الإستعجال¹ المتمثلة حسب المادة 21 من المرسوم التنفيذي رقم 18-199 في فسخ إتفاقية تفويض المرفق العام سارية المفعول، أو عند إستحالة إستمرارية المرفق العام من طرف المفوض له، أو في حالة رفض المفوض له إمضاء الملحق الذي يكون موضوعه تمديد الآجال، وعقد إمتياز النقل البحري أقرب من هذه الصورة في منح عقد الإمتياز لكن دون أن تكون مؤسسة النقل البحري تحتكر المجال.

ب/ تفويض المرفق العام عن طريق التراضي بعد الإستشارة.

طبقا للمادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 18-199، يتمثل التراضي بعد الإستشارة في إجراء تقوم من خلاله السلطة المفوضة بإختيار مفوض له من بين ثلاثة مترشحين مؤهلين على الأقل، بحيث تلجأ الإدارة إلى التراضي بعد الإستشارة عند إعلان عدم جدوى الطلب على المنافسة للمرة الثانية، ففي هذه الحالة يتم إختيار المفوض له من بين المترشحين المؤهلين الذين شاركوا في المنافسة، أو عند تفويض بعض المرافق العمومية التي لا تستدعي إجراء الطلب على المنافسة والتي يحددها قرار مشترك بين وزير المالي ووزير الجماعات المحلية، أين يتم إختيار المفوض له بناء على قائمة تعدها السلطة المفوضة بعد التأكد من قدراتهم المالية والمهنية والتقنية التي تسمح لهم بتسيير المرفق العام المعني بذلك².

لعل سبب إستثناء المشرع عقد إمتياز خدمات النقل البحري من إجراءات المنافسة المنصوص عليها في المرسوم التنفيذي رقم 18-199 يعود إلى السماح لعدد كبير من المستثمرين للإستثمار في هذا المجال، وهذا دون تقييدهم بإجراء المنافسة كون أن المستثمرون يتجنبون هذا المجال للإستثمار فيه نظرا للتكاليف الباهظة التي يتطلب تشغيل مشروع للنقل البحري لاسيما أن متوسط الربح في مجال النقل البحري هو 5% من الرأسمال المستثمر في السفينة، وهذا على خلاف الإستثمارات الأخرى أين يكون معدل الربح هو 10% غير أنه يجب الأخذ بعين الإعتبار أن الربح في نشاط النقل البحري يكون على المدى المتوسط و الطويل³.

1. م 20 من المرسوم التنفيذي رقم 18-199، سالف الذكر.

2. م 19 من المرسوم التنفيذي رقم 18-199، سالف الذكر.

3. النحراري أيمن، إقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2015، ص 147.

2/ تميز عقد إمتياز النقل البحري عن تقنيات التفويض الأخرى.

حسب المادة 210 من المرسوم الرئاسي رقم 15-247 فإن تفويض المرفق العام يكون على شكل عقد إمتياز أو عقد إيجار أو الوكالة المحفزة أو عقد التسيير، وكل هذه العقود تتشابه مع عقد إمتياز، في كونها تعتبر آليات لتفويض المرفق العام إلا أنها تختلف مع عقد الإمتياز فيما يلي:

أ/ إختلاف عقد الإمتياز عن عقد الإيجار.

يتمثل عقد الإيجار في منح السلطة المفوضة للمفوض له تسيير وصيانة مرفق عام تنشأه، ويتصرف فيه لحسابه وعلى مسؤوليته، مقابل أن يدفع بدل إيجار سنوي للمفوضة¹. يتميز عقد الإمتياز عن عقد الإيجار في كونه عقد يلتزم المفوض له بإنجاز المنشآت اللازمة من أجل إستغلال المرفق العام، في حين أنه في عقد الإيجار تلتزم السلطة المفوضة بإنشاء المرفق العام.

ب/ إختلاف عقد الإمتياز عن الوكالة المحفزة.

تمنح الإدارة المفوضة للمفوض إليه بموجب الوكالة المحفزة تسيير أو تسيير وصيانة المرفق العام، بحيث يتولى تسييره لحساب المفوض له الذي يقع على عاتقه إنشاء وإدارة المرفق العام، ويتم دفع أجره المفوض له من طرف الإدارة المفوضة مباشرة والتي تحدد بنسبة مؤوية من رقم الأعمال المحقق، كما تضاف إليها منحة إنتاجية وحصاة من الأرباح في حالة ما إقتضى الأمر ذلك، ويتم تحديد التعريفات التي يدفعها المستفيد من المرفق العام بصفة مشتركة بين الإدارة المفوضة والمفوض له والتي يتم دفعها لحساب الإدارة المفوضة².

يكمن الإختلاف بين عقد الإمتياز والوكالة المحفزة في العديد من الجوانب والمتمثلة في أنه في عقد الإمتياز يتكفل المفوض له بإنشاء المنشآت اللازمة لإستغلال المرفق العام في حين أنه في الوكالة المحفزة فإن الإدارة المفوضة هي التي تقوم بإنشاء وإدارة المرفق العام، إلى جانب ذلك فإنه من حيث التسيير في عقد الإمتياز فإن المفوض له يقوم بتسيير المرفق

1. بركيبة حسام الدين، " تفويض المرفق العام مفهوم جديد ومستقل في إدارة المرافق العامة"، مجلة المفكر، العدد الرابع

عشر، جامعة محمد خيضر، بسكرة، السنة 2017، ص 534.

2. مبروكة محرز، ياسين حجاب، مرجع سابق، ص 145.

العام لحسابه وتحت مسؤوليته وهذا خلافا للوكالة المحفزة فالمفوض له يسير المرفق العام لحساب وتحت مسؤولية الإدارة المفوضة، إلى جانب ذلك فإن المفوض له في عقد الإمتياز يتحصل على أجرته من خلال الأتاوات التي يدفعها له المستفيدون من المرفق العام في حين أنه في الوكالة المحفزة فإن المفوض له يتحصل على أجرته من الإدارة المفوضة.

ج/ إختلاف عقد الإمتياز عن عقد التسيير.

عقد التسيير هو تفويض الإدارة للمفوض له تسيير أو تسيير وصيانة المرفق العام، كما يستغل المفوض له المرفق العام لحساب السلطة المفوضة التي تقوم بتمويله وإدارته بنفسها، ويتحصل المفوض له من السلطة المفوضة على أجره التسيير تحدد بنسبة مؤوية من رقم الأعمال المحقق إلى جانب منحة إنتاجية، وفي حالة العجز الذي قد يمس المرفق العام إن الإدارة المفوضة تقوم بتعويض المفوض له بأجرة جزافية¹.

يظهر الإختلاف بين عقد الإمتياز وعقد التسيير في أن المفوض له في عقد الإمتياز هو الذي يقوم بإنشاء المرفق ويموله بأمواله الخاصة وكما يقوم بإدارته لحسابه الخاص وتحت مسؤوليته²، بحيث تنتقل إلى المستثمر كافة أخطار إستغلال المرفق والذي يعتبر أهم مميزات عقد الإمتياز³، في حين في عقد التسيير فإن الإدارة هي التي تتكلف بإنشاء وتمويل وإدارة المرفق العام ولحسابها الخاص في حين يقوم المفوض له بالتسيير فقط، ويتحصل على أجرته من طرف الإدارة المفوضة مباشرة، بحيث تتحمل الإدارة المفوضة أي مخاطر أو عجز قد يصيب المرفق العام إذ تقوم بتعويض المفوض له عن الضرر اللاحقة به بأجر جزافي.

1. خلوط زينب، " تفويض المرفق العام"، مجلة العلوم القانونية والإجتماعية، عدد الأول، جامعة زيان عاشور، الجلفة، السنة 2017، ص 57.

2 . GUETTIER Christophe, Droit de contrats administratif, 3e édition, PUF, Paris, 2011, p 251.

3 . BRACONNIER Stéphane, Précis du droit de la commande publique, Marchés publiques, Concessions, 5e édition, LE MONITEUR, Paris, 2017, p158.

ثالثا: مميزات عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

يتميز عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري بمجموعة من الخصائص تجعله متميزا عن العقود المشابهة له، بحيث يتميز بكونه عقد محدد المدة (أ)، إلى جانب أنه عقد إسمي (ب)، كما أنه عقد شبه شامل (ج).

أ/ عقد إمتياز خدمات النقل البحري عقد محدد المدة.

يقصد بالمدة المحددة الفترة التي تمنح للمستثمر صاحب عقد الإمتياز لتسيير وإستغلال المرفق العام، وتكون مدة الإستغلال طويلة نسبيا بحيث تسمح للمستثمر بسد نفقات المشروع وصيانتها وإدارته إلى جانب تحقيق فائض من الربح¹.

تعتبر مدة 10 سنوات المنصوص عليها في المادة 09 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، غير كافية من أجل إستغلال عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري وسد كافة النفقات التي أنفقها المستثمر وتحقيق هامش من الربح، مما يجب رفعه إلى مدة الإستثمارات طويلة الأجل أي أكثر من 20 سنة ذلك أن منح مدة طويلة للمستثمر تعتبر من بين التحفيزات الضرورية والهامة من أجل إستقطاب رؤوس الأموال لممارسة هذا النشاط.

لقد أخذ المشرع الجزائري بالمدة الطويلة في عقود الإمتياز ومن بينها مجال إمتيازات النشاطات المينائية للمناولة أين تصل مدة الإمتياز إلى 40 سنة²، كما حدد المرسوم التنفيذي رقم 18-199 المؤرخ في 02 أوت والمتعلق بتفويض المرفق العام مدة عقد الإمتياز بثلاثون (30) سنة طبقا للفقرة 3 من المادة 53 من المرسوم³.

إن كانت مدة عقد الإمتياز التي حددها المشرع قصيرة نظرا للتكاليف الباهظة التي قد ينفقها المستثمر، إلا أن المدة الطويلة لعقد الإمتياز قد تشكل خطورة على الدولة، فمثلا في مصر تم منح إمتياز إستغلال قناة السويس لمدة 99 عام كما هو مسموح في دستور سنة

1. حمادة عبد الرزاق حمادة، منازعات عقد إمتياز المرفق العام، بين القضاء والتحكيم، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012، ص 37.

2. م 05 من المرسوم التنفيذي 06-139 مؤرخ في 15 أبريل 2006، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج ر ج ج عدد 24، صادر في 16 أبريل 2006، معدل ومتمم، بالمرسوم التنفيذي رقم 08-363 مؤرخ في 08 نوفمبر 2008، ج ر ج ج عدد 64، صادر في 17 نوفمبر 2008.

3. الفقرة 03 من المادة 53 من المرسوم التنفيذي رقم 18-199، سالف الذكر.

1923، غير أنه بموجب القانون رقم 129 لسنة 1947 المتعلق بالترام المرافق العامة تم تقليص مدة العقود إمتياز المرافق العامة إلى 30 سنة، وكما طبقت بأثر رجعي على كافة العقود الممنوحة قبل صدور هذا القانون¹.

قد يقع في بعض الأحيان تباين بين مدة عقد الإمتياز وبين التطور التكنولوجي الذي يمس عقد النقل البحري وذلك خلال نفس المدة الزمنية من العقد، وهو ما يشكل عبئ جديد قد يتحمله المستثمر في حالة ما إذا إلزم بمسايرة التطورات الجديدة، وقد يؤدي إلى حدوث تأخير في الإستثمارات من أجل التجديد التكنولوجي².

ب/ عقد الإمتياز عقد إسمي.

عقد الإمتياز هو عقد شخصي مرتبط بصاحبه، فهو عقد لا يمكن التنازل عنه أو التصرف فيه بالتعاقد من الباطن أو إيجاره مهما كان شكله وذلك تحت طائلة إلغائه³، وهو الأمر الذي أكدت عليه الفقرة 01 و02 من المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57⁴.

إستثناء لذلك فقد أكدت الفقرة 03 من المادة 11 من المرسوم رقم 08-57⁵ على أنه في حالة وفاة صاحب الإمتياز، فإنه يمكن لورثته أن يواصلون إستغلال خدمات النقل البحري إلى غاية نهاية مدة الإمتياز مع إلزامية تبليغ السلطة المانحة للإمتياز في أجل شهرين مع إمتثالهم لأحكام دفتر الشروط، وفي هذا الصدد نستغرب لماذا ألزم المشرع ورثة الهالك بالإمتثال فقط لدفتر الشروط دون إتفاقية الإمتياز والرسوم التنفيذي رقم 08-57

1. جهاد زهير ديب الحرازين، الأثار المترتبة على عقد الإمتياز، دراسة نظرية مقارنة، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، مصر، 2015، ص 82.

2. RAYMUNDIE Olivier, MATHARAN Xavier, « Délégation de service public : vers un nouveau modèle », Contrat public, N°95, 2010, p 82. <https://www.parme-avocats.com>.

3. HADDOUM Kamel, « Les investissements maritime et portuaire en Algérie: la consécration du régime de la concession », CDMO, Université de Nantes, Vol 20, 2014, p 05. <http://www.cdmou.univ-nantes.fr>.

4. تنص المادة 11 الفقرة 1 و2 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر، على أنه: "يكون الإمتياز شخصيا ولا يمكن التنازل عنه ولا يمكن أن يكون محل إيجار أيا كان شكله. ويكون مؤقتا وقابلا للإلغاء".

5. تنص الفقرة 3 من المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر، على أنه: "غير أنه، في حالة وفاة صاحب الإمتياز، يمكن ذوي حقوقه أن يواصلوا إستغلال خدمات النقل البحري، شريطة أن يبلغوا بذلك السلطة المانحة للإمتياز في أجل لا تتجاوز مدته شهرين(2) ويمتثلون لأحكام دفتر الشروط".

المؤرخ في 13 فيفري 2008 الذي يحدد شروط منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، لاسيما فيما الأحكام المتعلقة بالجنسية والسوابق العدلية.

إن الطابع الشخصي الذي فرضه المشرع يشكل قيد أمام المستثمر من أجل ممارسة هذا النشاط، على أساس أنه يمنع من الإستعانة بالأشخاص الآخرين الذين لهم الكفاءات والمؤهلات المتخصصة لتسيير هذا النشاط، وهذا خلافا للمرسوم التنفيذي الملغى رقم 81-2000 الذي لم يلزم المستثمر صاحب الإمتياز بالتنازل عن عقد الإمتياز جزئيا أو كلية، في حين أكدت المادة 60 من المرسوم التنفيذي رقم 18-199¹ على إمكانية إشراك أي شخص طبيعي أو معنوي من أجل تنفيذ جزء من إتفاقية الإمتياز المبرمة بين الجماعات المحلية بصفتها المفوضة والمفوض له وذلك في حدود 40 بالمائة من إتفاقية تفويض المرفق العام و ذلك في إطار المناولة².

ج/ عقد إمتياز خدمات النقل البحري عقد شبه شامل.

حسب الفقرة الأولى من المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 تشمل خدمات النقل البحري كافة نشاطات نقل المسافرين والبضائع عن طريق البحر، وهذا دون إستثناء بضاعة معينة، وكما أكدت الفقرة 02 من المادة 02 من نفس المرسوم على أنه يمكن القيام بخدمات النقل البحري في الملاحة الساحلية أو الملاحة المحدودة أو الملاحة غير المحدودة. طبقا للمادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57³ فإن عقد الإمتياز يصدر في شكلين إما يكون في شكل إمتياز عام لإستغلال كافة خدمات النقل البحري، أو يكون في شكل إمتياز خاص لإستغلال خدمات معينة كنقل البضائع أو نقل المسافرين فقط⁴.

1. م 60 من المرسوم التنفيذي رقم 18-199، سالف الذكر.

2. المناولة أو التعاقد من الباطن هو تصرف قانوني يبرم بين المتعاقد الأصلي والغير، بهدف تنفيذ جزء أو أكثر من محل العقد، جهاد زهير ديب الحرازين، مرجع سابق، ص 268.

3. نصت المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر، على أنه: "يمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل

البحري:

- إما في شكل إمتياز عام لحق إستغلال مجموع خدمات النقل البحري،

- وإما في شكل إمتياز خاص لإستغلال خدمة معينة".

4. BENAMAR Mohammed, Op. Cit, P 933.

الفرع الثاني

أحكام إبرام عقد إمتياز خدمات النقل البحري

يخضع إبرام عقد إمتياز خدمات النقل البحري لجملة من الأحكام تتعلق بأطراف العقد الذي يستلزم فيه تطابق إرادتها¹ (أولاً)، ويتم إبرام العقد عبر مراحل معينة (ثانياً)، كما أن الأمر يستدعي التطرق إلى أحكام المتعلقة بالحالات الأخرى التي يعرفها منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري كالتجديد أو الرفض (ثالثاً).

أولاً: تحديد أطراف عقد إمتياز خدمات النقل البحري.

تتمثل أطراف عقد إمتياز خدمات النقل البحري في السلطة المانحة للإمتياز (1)، وطرف يتولى إدارة وتسيير المرفق العام حسب القواعد التجارية وهو صاحب الإمتياز (2)، إلى جانب المستفيد من خدمات المرفق العام (3).

1/ الوزير المكلف بالبحرية التجارية ممثل الإدارة المانحة للإمتياز.

بصفة عامة تتمثل السلطات المانحة للإمتياز في الدولة لما يكون المرفق ذات طابع وطني، ولما تكون المرفق العام ذات طابع إقليمي فإن الجماعات المحلية ممثلة من طرف الوالي أو رئيس المجلس الشعبي البلدي هو المختص في منح عقد الإمتياز².

في مجال النقل البحري فحسب ديباجة الإتفاقية النموذجية المتعلقة بمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري المرفق بالمرسوم التنفيذي 08-57 أن الطرف المانح للإمتياز يتمثل في الوزير المكلف بالبحرية التجارية والذي يتصرف لحساب الدولة³، وهو كذلك ما يتبين من خلال المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 بإعتباره طرف في إتفاقية الإمتياز ودفتر الشروط المرفق بها.

1. أكلي نعيمة، النظام القانوني لعقد الإمتياز الإداري في الجزائر، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون العقود، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013، ص 40.
2. ZOUAIMIA Rachid, « La délégation conventionnelle de service public à la lumière du décret présidentiel du 16 septembre 2015 », RARJ, Faculté de droit et de science politique, Université Abderrahmane Mira-Béjaia, 2016, P 18.
3. نموذج الإتفاقية المتعلقة بإمتياز خدمات النقل البحري، ملحق رقم 02 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر.

2/ المستثمر هو صاحب الإمتياز.

صاحب الإمتياز هو الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يتفق مع الإدارة مانحة الإمتياز من أجل تسيير وإستغلال المرفق العام¹، ووفق ديباجة الإتفاقية النموذجية المتعلقة بمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري المرفق بالمرسوم التنفيذي 08-57 أن الطرف صاحب الإمتياز يكون شخص طبيعي أو الشخص المعنوي ويدعى صاحب إمتياز ويتصرف لحسابه².

3/ المستفيد من خدمات النقل البحري.

المستفيد هو الشخص الذي يتحصل على الخدمة من المرفق العام محل عقد الإمتياز، وإعتبر الأستاذ Marcou أن من بين العناصر المكونة لتقنية تفويض المرفق العام هو تأسيس علاقة تعاقدية مع المنتفعين³، كون أن الهدف من عقد الإمتياز وخاصة إمتياز خدمات النقل البحري هو إشباع حاجيات الجمهور.

ثانيا: مراحل إبرام عقد إمتياز خدمات إستغلال خدمات النقل البحري.

نستنتج من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 أن منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري يمر عبر ثلاثة مراحل وهي مرحلة التصريح بقبول الطلب(1)، مرحلة منح قرار الإمتياز(2)، مرحلة التعاقد(3).

1/ المرحلة الأولى: مرحلة التصريح بقبول الطلب منح إمتياز إستغلال خدمات النقل**البحري.**

إن الإستثمار في مجال النقل البحري يقتضي على المستثمر القيام بمجموعة من الإجراءات والمتمثلة في إيداع طلب مرفق بالوثائق اللازمة لذلك(أ)، في حين عليه أن ينتظر الرد الأولي من الإدارة مانحة الإمتياز(ب).

1. بوضيف عمار، الوجيز في القانون الإداري، دار ربحانة، الجزائر، د س ن، ص 191.

2. نموذج الإتفاقية المتعلقة بإمتياز خدمات النقل البحري، ملحق رقم 02 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر.

3. بوضيف عمار ، مرجع سابق، ص 191.

أ/ إيداع الطلب مرفق بالوثائق اللازمة.

نصت المادة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57¹ على أنه يرسل طلب الإمتياز إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية، ويسلم لصاحب الطلب وصل إيداع الطلب يذكر فيه تاريخ ورقم الإيداع²، ويجب أن يتضمن الطلب المتعلق بمنح الإمتياز على نوعين من الوثائق، وثائق تتعلق بالحالة المدنية لمؤسسة النقل البحري(1)، ووثائق تتعلق بالدراسة التقنية والإقتصادية للمشروع(2).

(1) الوثائق المتعلقة بالحالة المدنية لمؤسسة النقل البحري.

حددت الفقرة الأولى من المادة 5 من المرسوم التنفيذي 08-57 المؤرخ في 13 فيفري 2008 وثائق تتعلق بالحالة المدنية لمؤسسة النقل البحري³.

ما يلاحظ عن الوثائق المطلوبة من أجل منح إمتياز أنه لم يشترط المشرع تقديم نسخة من السجل التجاري الذي يبين أنه مقيد فيه، إلى جانب تقديم وثيقة تثبت وجود رأس المال بالنسبة للشخص الطبيعي أو الشخص المعنوي، وهذا خلافا للمرسوم التنفيذي الملغى رقم 81-2000 المعدل والمتمم الذي كان يشترط نسخة من شهادة القيد في السجل التجاري وكذلك وثيقة تثبت وجود رأس المال سواء بالنسبة للشخص الطبيعي أو الشخص المعنوي.

بالإضافة إلى ذلك فإنه لم يشترط المرسوم التنفيذي رقم 08-57، ولا المرسوم التنفيذي الملغى رقم 81-2000⁴، تقديم صفيحة السوابق العدلية للأشخاص الطبيعيين

1. أنظر المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، مرجع سابق.

2. م 08 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر.

3. حددت الفقرة الأولى من المادة 5 من المرسوم التنفيذي 08-57، سالف الذكر، وثائق الحالة المدنية لمؤسسة النقل البحري كالتالي:

1. فيما يخص الأشخاص الطبيعية تتمثل هذه الوثائق في: مستخرج من شهادة الميلاد، مستخرج من صفيحة

السوابق العدلية (البطاقة رقم 03) يقل تاريخه عن ثلاثة أشهر، شهادة الجنسية الجزائرية.

2. فيما يخص الأشخاص المعنوية تتمثل هذه الوثائق في: القانون الأساسي للشخص المعنوي، نسخة من

المدولة التي تم خلالها تعيين الرئيس، وعند الإقتضاء، المدير العام أو المسير، إلا إذا كان هؤلاء أعضاء

تأسيسيين أي أنه إذا كان الرئيس أو المدير العام أو المسير من غير الأعضاء التأسيسيين، شهادة الجنسية

الجزائرية بالنسبة للمساهمين الحائزين أغلبية رأس المال.

4. م 5 من المرسوم التنفيذي رقم 81-2000، سالف الذكر.

المؤسسين للشخص المعنوي وصفيحة السوابق العدلية للشخص المعنوي بالرغم من أنه يمكن أن يتعرض لعقوبات جزائية طبقا لقانون الإجراءات الجزائية¹.

(2) الوثائق المتعلقة بالدراسة التقنية والإقتصادية للمشروع.

حددت الفقرة الثانية من المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 المؤرخ في 13 فيفري 2008 الوثائق المتعلقة بالدراسة التقنية والإقتصادية للمشروع².

الملاحظ أنه مقارنة مع المرسوم التنفيذي الملغى رقم 81-2000 فقد كان يشترط كذلك تحديد تعريفات النقل وشروطه، وتقديم معطيات متعلقة بمرودية الخدمات المطلوبة إستغلالها³، في حين أنه في التعديل الذي مس المرسوم التنفيذي رقم 81-2000 بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-261 أُلزم فقط تقديم التعريفات وشروط النقل بالنسبة إلى خدمات النقل البحري للمسافرين، وكذلك توضيح سياسة الإستثمار على المدى القصير⁴.

تعتبر المردودية هدف جديد يسعى المرفق العام إلى تحقيقه، وذلك بفتح هذه المجالات للإستثمار من قبل الخواص، وذلك بعدما كان سابقا المرفق العام يعتبر مصلحة أسمى من المصالح الربحية والمردودية المالية⁵، ومجال النقل البحري من المجالات التي تعتبر فيها المردودية الإقتصادية من بين الأهداف الرئيسية التي من أجلها تم فتح هذا المجال للإستثمار ولعل تراجع المشرع عن تقييد المستثمر بتقديم المعطيات المتعلقة بالمردودية للخدمة أو سياسة الإستثمار المتبعة لا يجد له تفسير على أساس أنه لا يمكن تصور

1. أنظر المواد 646 إلى 654 من الأمر رقم 66-155 مؤرخ في 8 جوان 1966، الذي يتضمن قانون الإجراءات الجزائية، معدل ومتمم، ج ر ج ج عدد 48، صادر في 10 جوان 1966.

2. حددت الفقرة الثانية من المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 المؤرخ في 13 فيفري 2008، سالف الذكر، الوثائق المتعلقة بالدراسة التقنية والإقتصادية للمشروع والتي تتمثل في: الخطوط الواجب تغطيتها وإقتراح جداول مواقيت، نوع السفينة أو السفن التي يتم وضعها للإستغلال وحجم وسعتها وخصائصها، القدرات المالية التي يخصصها لإنجاز مشروعه الإستثماري، عدد أعضاء الطاقم الجزائري - أو الأجنبي المقرر توظيفه، المركز الأساسي لنشاطه على مستوى التراب الجزائري.

3. م 05 من المرسوم التنفيذي رقم 81-2000، معدل ومتمم، سالف الذكر.

4. م 05 مكرر من المرسوم التنفيذي رقم 81-2000، معدل ومتمم، سالف الذكر.

5. ضريفي نادية، المرفق العام بين ضمان المصلحة العامة وهدف المردودية، حالة عقود الإمتياز، أطروحة دكتوراه في الحقوق، قسم القانون العام، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 1 بن يوسف بن خدة، 2011-2012، ص 78 و 79.

مستثمر يتقدم للإستثمار في هذا المجال دون أن يكون له مشروع وبرنامج إستثماري يهدف إلى تحقيق المردودية والفعالية الإقتصادية.

ب/ الرد الأولي على طلب منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

بمجرد قبول الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية الطلب المقدم من طرف المستثمر، تقول بإبلاغه بإتفاق مبدئي مكتوب يتم فيها منحه مهلة زمنية من أجل إتمام الإجراءات المطلوبة لإستيفاء الشروط مع مراعاة عند تحديد المهلة طبيعة الإستثمار وأهميته وهذا طبقا للمادة 6 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57¹.

2/ مرحلة منح قرار إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

يحدث في هذه المرحلة إجراءات هامين يتمثلان في إستكمال ملف طلب منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري (أ)، وإصدار قرار منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري (ب).

أ/ إستكمال ملف طلب منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

خلال المهلة التي يقدمها الوزير المكلف بالبحرية التجارية لصاحب طلب الإمتياز في الإتفاق المبدئي، يقوم هذا الأخير طبقا للمادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 بإتمام ملف طلب منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري يتضمن الوثائق المهمة و التي تكون محل مراقبة من قبل سلطات المينائية سواء الوطنية أو الأجنبية التي يتم الرسو فيها أو العبور منها²، و تتمثل هذه الوثائق في³:

. شهادة ملكية السفينة، أو عقد قرض الإيجار أو عقد الإستئجار حسب الحالة.

1. تنص المادة 06 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر، على أنه: "عندما يتم التصريح بقبول الطلب، يبلغ إتفاق مبدئي مكتوب إلى صاحب الطلب.

يجب أن يغطي الإتفاق المبدئي من حيث الزمن، الفترة الضرورية لإتمام الإجراءات المطلوبة لإستيفاء شروط منح الإمتياز الأخرى و تراعى فيها طبيعة الإستثمار المزمع إنجازه و أهميته".

2 . BOUTOUCHENT Abdenour, « Le renforcement du contrôle sur les navires par l'Etat du pavillon et l'Etat du port », REM, Revue des avocats de la région de Tizi-ouzou, N° 5, mars 2007, p 24.

3. م 08 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر.

. شهادة الأمن قيد الصلاحية ووثائق السفينة أو السفن: التي يتطلبها التشريع والتنظيم المعمول بهما لاسيما تلك الوثائق الواردة في المادة 189 من القانون البحري والتي تشترط على السفن التي تقوم بالملاحة البحرية حصولها على شهادة الجنسية ودفتري البحارة¹، إلى جانب رخصة أو بطاقة المرور، كما يستلزم الأمر تقديم الوثائق الواردة في المادة 200 من القانون البحري التي يتعين على السفن أن تحملها على متنها إلى جانب الوثائق الواردة في المادة 189 من القانون البحري، والتي تتمثل في شهادة الحمولة، شهادة رتبة السفينة أو شهادة الصلاحية للملاحة، شهادة الأمن فيما يخص السفن التي تنقل أكثر من 12 مسافر، كذلك الشهادات النظامية للمعاينات المفروضة، دفتري السفينة، يوميات الماكينة والراديو، الوثائق الجمركية والصحية، وكافة الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة.

. محضر تفتيش الأمن: الذي تتجزه لجنة أمن الملاحة البحرية المختصة².

يستشف من الوثائق التي يتم تقديمها في المرحلة الثانية من إبرام عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري هي كلها وثائق تتعلق بالسفينة، والتي تثبت أن صاحب طلب الإمتياز يحوز فعليا على سفينة صالحة للملاحة البحرية وتستوفي كافة الشروط والوثائق المطلوبة للملاحة البحرية وهذا تطبيقا للمادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57.

ب/ إصدار قرار منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

لم يقيد المشرع السلطة المانحة للإمتياز بأجل قانوني تقوم خلاله بالرد على أصحاب طلب منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، وهو ما يشكل في بعض الأحيان عائق أمام المستثمرين خاصة في المرحلة الثانية المتعلقة بمنح الإمتياز بعد الحصول على الإتفاق المبدئي فتماطل السلطة المانحة للإمتياز عن منح الإمتياز وإبرام عقد الإمتياز يؤدي إلى تكبد خسائر خاصة تتعلق بعدم إستغلال السفينة³.

1. تنص المادة 191 من الأمر رقم 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر، على أنه: "دفتري البحارة هو شهادة الملاحة المسلمة للسفن التي تقوم بأعمال ملاحة بحرية مهنية والتي يكون طاقمها مؤلفا من رجال البحر".

2. م 07 من المرسوم التنفيذي 08-57، سالف الذكر.

3. تتعلق بالأساس هذه النفقات في رسوم الرسو في الميناء، مصاريف العمال، مصاريف إستئجار السفينة وغيرها من النفقات التي يتحملها صاحبها.

لكن المشرع قام بتسهيل إجراءات منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، ذلك أنه قام بتقسيم إجراءات الحصول على الإمتياز على مرحلتين بحيث لم يشترط تقديم كافة الوثائق المتعلقة بالحالة المدنية لمؤسسة النقل البحري وكذلك العرض التقني والإقتصادي إلى جانب كل الوثائق المتعلقة بحياسة السفينة والوثائق التي تثبت أهليتها للملاحة البحرية على مرة واحدة، وإنما قام بإستحداث إجراء جديد يسمح من خلاله للطالب للإمتياز بتسهيل الإجراءات وذلك على مرحلتين المرحلة الأولى وهي مرحلة التصريح بالقبول، والمرحلة ثانية وهي مرحلة إصدار قرار منح الإمتياز¹.

3/ المرحلة الثالثة وهي مرحلة التعاقد.

تتكون عقود الإمتياز عادة من جزأين أساسيين وهما إتفاقية الإمتياز ودفتر الشروط، وتتضمن مجموعة من الأحكام التعاقدية المنقح عليها بين الإدارة المانحة للإمتياز وصاحب الإمتياز بحيث تحدد حقوق وواجبات الأطراف على حد سواء، إلا أنها تتضمن كذلك أحكام تنظيمية ترمي إلى تنظيم وتسيير المرفق العام، و يلتزم صاحب الإمتياز والمستفيد من المرفق العام بإحترامها وذلك تحقيقاً للمصلحة العامة التي يؤديها المرفق العام².

في مجال النقل البحري يتوج قرار منح الإمتياز بتوقيع مستندين نصت عليهما المادة 13 من المرسوم التنفيذي 08-57³، والمتمثلين في إتفاقية الإمتياز (أ) ودفتر شروط ملحق بالإتفاقية (ب)¹، وتعتبر الوثيقتين مكونان متلازمان لعقد الإمتياز².

1. بلسبط سمية، مرجع سابق، ص 105.

2. يتضمن عقد الإمتياز مجموعة من البنود التعاقدية وأخرى تنظيمية وهذا حسب النظرية التي تعتبر عقد الإمتياز ذات طبيعة مختلطة، بحيث تعتبر البنود التعاقدية بنود قابلة للتفاوض والإتفاق بين طرفي العقد وغير ثابتة في كل العقود، ولا يمكن تعديلها إلا بموافقة الطرفين، والبنود التنظيمية تركز الهدف من التعاقد وهو حصول المستثمر صاحب الإمتياز على ربح يمكنه من الإستمرار في الإستثمار في المرفق العام، أما البنود التنظيمية هي بنود تتعلق بأحكام سير وتوجيه المرفق العام وهي غير خاضعة للتفاوض بين الأطراف، وإنما تفرضها السلطة المانحة للإمتياز على المستثمر صاحب الإمتياز، ولها حق تعديلها إنفرادياً، فالبنود التنظيمية تعبر عن الجانب التنظيمي لعقد الإمتياز وهذا من منطلق المصلحة العامة التي يصبوا المرفق العام إلى تحقيقها كما أنها لا تسري فقط على المتعاقدان وإنما تطبق كذلك على المنتفعين من المرفق العام والذين ليسوا طرفاً في عقد الإمتياز، ضريفي نادية، مرجع سابق، ص 185 وما يليها.

3. تنص المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 السالف الذكر على أنه: "يشترك الوزير المكلف بالبحرية التجارية و صاحب الإمتياز في توقيع إتفاقية الإمتياز ودفتر الشروط المرفق بها".

أ/ الطابع المختلط لإتفاقية إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

تعتبر إتفاقية الإمتياز الإطار العام للتعاقد بين السلطة المانحة للإمتياز الممثلة في الوزير المكلف بالبحرية التجارية وصاحب الإمتياز الذي هو المستثمر³، والملاحظ أنه غلب على الإتفاقية الطابع التنظيمي على الطابع التعاقدية، لورود الإتفاقية على مجموعة من الأحكام التي وضعها المشرع في الإتفاقية دون تدخل إرادة صاحب الإمتياز.

في حين أن الإتفاقية أعطت المجال لأطرافها للتفاوض والإتفاق حول مدة منح الإمتياز وذلك حسب المادة 02 من الإتفاقية النموذجية المتعلقة بمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري⁴، وكذا فسح المجال أمام الطرفين في تحديد نسبة البحارة الجزائريين والبحارة الأجانب طبقا للمادة 5 من الإتفاقية النموذجية⁵.

ب/ الطابع التنظيمي لدفتر الشروط النموذجي المتعلق بمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

يتضمن دفتر الشروط النموذجي المرفق بالمرسوم التنفيذي رقم 08-57، بنود وشروط يجب أن يتقيد بها المستثمر، وهي شروط ذات طابع تنظيمي ترمي إلى تنظيم سير مرفق النقل البحري، وهذه الأحكام التنظيمية غير خاضعة لحرية التعاقد مع المستثمر إذ على هذا الأخير سوى قبولها على حالها دون تعديلها.

1. نصت المادة 11 الإتفاقية النموذجية المتعلقة بمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، ملحق رقم 01، من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر، على أنه: "تشكل هذه الإتفاقية ودفتر شروطها كيانا واحدا".

2. بلسبط سمية، مرجع سابق، ص 113.

3. مرجع نفسه، ص 113.

4. أنظر المادة 02 من الإتفاقية النموذجية المتعلقة بمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، ملحق رقم 01، من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر.

5. أنظر المادة 05 من الإتفاقية النموذجية المتعلقة بمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، ملحق رقم 01، من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر.

نصت المادة الأولى من دفتر الشروط النموذجي على أن هذا الأخير يحدد الحقوق والواجبات المرتبطة بإمتياز إستغلال خدمات النقل البحري¹، في حين أنه لم يتضمن أية شروط تعاقدية أو أي حقوق ممنوحة للمستثمر، وإنما تضمن فقط أحكام متعلقة بإستغلال وتسيير هذا النشاط فقط، وكرس الطابع الأحادي والتنظيمي له².

بمجرد التوقيع على إتفاقية الإمتياز وعلى دفتر الشروط من طرف صاحب الإمتياز والسلطة المانحة للإمتياز يدخل حيز التنفيذ طبقا للمادة 12 من الإتفاقية النموذجية المتعلقة بمنح إمتياز خدمات النقل البحري³، وهذا خلافا للمرسوم التنفيذي رقم 81-2000 الملغى الذي كان يشترط قبل تعديله في المادة 13 منه⁴ توقيع الوزير المكلف بالبحرية التجارية وصاحب الإمتياز إتفاقية الإمتياز فقط، ومصادقة مجلس الحكومة على إتفاقية الإمتياز وعلى دفتر الشروط ونشرهما في الجريدة الرسمية، في حين بعد تعديل المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 81-2000 بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-261 على أنه يتم توقيع عقد الإمتياز ودفتر الشروط من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية وصاحب الإمتياز وذلك بعد إعلام الحكومة بذلك.

يتضح من خلال مختلف التعديلات التي طرأت على موضوع إجراءات التوقيع على إتفاقية الإمتياز وعلى دفتر الشروط ودخول عقد الإمتياز حيز التنفيذ أنه تم إزالة كافة القيود التي من شأنها عرقلة الإستثمار في هذا المجال، من خلال تقليص إجراءات الحصول على عقد الإمتياز لإستغلال خدمات النقل البحري.

1. نصت المادة الأولى من دفتر الشروط النموذجي المتعلقة بمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، ملحق رقم 01، من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر، على أنه: "يحدد دفتر الشروط هذا الحقوق والواجبات المرتبطة بإستغلال خدمات النقل البحري".

2. بلسبط سمية، مرجع سابق، ص 114.

3. أنظر المادة 12 من الإتفاقية النموذجية المتعلقة بمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، ملحق رقم 01، من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر.

4. م 13 من المرسوم التنفيذي رقم 81-2000، معدل ومتمم، سالف الذكر.

ثالثا: الحالات الأخرى المتعلقة بمنح الإمتياز.

قد يكون الرد على طلب منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري بالرفض وذلك لعدم التوفر على الشروط اللازمة (1)، كما أنه بعد نهاية مدة عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري الممنوح للمستثمر، يكون المستثمر ملزم على تقديم طلب تجديد عقد الإمتياز من أجل مواصلة نشاطه (2).

1/ إلزامية تسبب قرار رفض منح عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

أدرج المرسوم التنفيذي رقم 08-57 في المادة 15 منه مجموعة من الحالات التي يمكن أن يتم رفض فيها منح الإمتياز والمتمثلة في:

أ/ عدم توافر الشروط الضرورية لمنحه.

تتمثل هذه الشروط خاصة في تلك الشروط الواردة في المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57.

ب/ إذا كان الإستغلال المطلوب لا يلبي حاجات نقل مبررة.

بمعنى إذا كان الإستغلال المراد القيام به أقل من الطلب والحاجات التي يتطلبها السوق من النقل فإن طلب عقد الإمتياز يرفض لهذا السبب.

ج/ إذا لم تتوافر القدرات الضرورية للإستغلال بشكل كاف.

يكون ذلك لما لا تكون الإمكانيات البشرية والمادية المطلوبة لممارسة النشاط والخدمة المطلوبة متوفرة في الطلب عقد الإمتياز كطلب عقد إمتياز خدمات نقل المسافرين والمستثمر لا يحوز سفينة نقل المسافرين.

د/ إذا كان طالب الإمتياز قد تعرض من قبل إلى سحب نهائي للإمتياز:

في حالة ما إذا كان طالب الإمتياز سبق وأن تم سحب منه عقد الإمتياز نهائيا لسبب من الأسباب السحب النهائي فإنه يمنع من منحه عقد الإمتياز مرة أخرى.

يتبين أن الحالات المحددة في المادة 15 من المرسوم التنفيذي 08-57 هي حالات جاءت على سبيل المثال وليست الحصر لإستعمال المشرع مصطلح "لاسيما" مما يجعل أنه يمكن أن تكون هناك حالات أخرى قد تؤدي إلى رفض منح الإمتياز، كما أن الحالة الأولى

جاءت عامة لما نصت على عدم توافر شروط منح الإمتياز الواردة في المواد 4 و 5 من نفس المرسوم، وأعطيت السلطة التقديرية للوزير المكلف البحرية التجارية من أجل إستصدار قرار رفض منح الإمتياز.

ألزمت المادة 16 من المرسوم التنفيذي 08-57 الوزير المكلف بالبحرية التجارية بتسبب قرار رفض الإمتياز بإحدى الأسباب الواردة في المادة 15 أو أي سبب أخرى مادام جاءت هذه الأسباب على سبيل المثال، ويجب أن يبلغ قرار الرفض إلى صاحب الطلب برسالة موصى عليها مع إشعار بالإستلام.

في هذه الحالة يجوز لصاحب الإمتياز في أجل شهر واحد إبتداء من تاريخ تبليغ الرفض تقديم طعن مكتوب إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية من أجل تقديم معلومات جديدة أو مبررات تدعم طلبه، أو يطلب الحصول على دراسة إضافية لطلبه وذلك عملا بأحكام المادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 المؤرخ في 13 فيفري 2008.

2/ تجديد منح عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

قُص الأجل الممنوح لطلب التجديد من سنتين (02)¹ إلى ستة (06) أشهر قبل إنتهاء مهلة عقد الإمتياز، بحيث يتم تجديد الإمتياز بإتباع نفس الإجراءات المتبعة من أجل الحصول عليه²، ويعتبر التقليل لأجل الرد على التجديد من عدمه بمثابة تحفيز للمستثمر.

في حين أنه في المرسوم التنفيذي رقم 18-199 المتعلق بتفويض المرفق العام للجماعات المحلية، فقد قيد المشرع الجزائري في الفقرة 4 من المادة 53 منه مهلة التجديد بأربعة (4) سنوات كحد أقصى ويتم التجديد لمرة واحدة فقط، وذلك على أساس تقرير مسبب يبين إنجاز مشاريع إستثمارية أخرى غير واردة في إتفاقية الإمتياز الممنوحة، ومن هذا المنطلق يتبين أنه في مجال النقل البحري لم يُقيد المستثمر بعدد معين من مرات التجديد كما أن مدة عقد الإمتياز المجدد تصل إلى عشرة (10) سنوات.

1. م 11 من المرسوم التنفيذي رقم 2000-81، معدل ومتمم، سالف الذكر.

2. م 14 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر.

المطلب الثاني

أثار تنفيذ عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري وإنقضائه.

على غرار كافة العقود الملزمة للجانبين يترتب على تنفيذ عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري مجموعة من الإلتزامات القانونية المتبادلة بين أطراف العقد، بحيث أن الإلتزام بتنفيذ العقد من الأطراف المتعاقدة يعتبر جوهر عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، وتمتد آثار العقد إلى طرف ثالث ليس بطرف في العقد وهو المستفيد من خدمات النقل البحري (الفرع الأول)، وتبقى الإلتزامات المتبادلة سارية إلى غاية نهاية العقد، لذا يستوجب الأمر التطرق إلى طرق إنقضاء عقد الإمتياز (الفرع الثاني).

الفرع الأول

حقوق وإلتزامات الأطراف المعنية بإمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

إن الغاية من تنفيذ عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري هو تحقيق مصلحة الجمهور عن طريق تقديم خدمات النقل البحري، إذ تتصرف آثار عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري إلى الأطراف المتعاقدة والمتمثلة في السلطة مانحة الإمتياز (أولا) والمستثمر صاحب الإمتياز (ثانيا)، وإلى المنتفعين من خدمات النقل البحري (ثالثا).

أولا: حقوق وإلتزامات السلطة المانحة للإمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

تتمتع السلطة المانحة لعقد إمتياز أثناء تنفيذ العقد بمجموعة من الحقوق المخولة لها (1)، في مقابل ذلك تتحمل جملة من الإلتزامات (2).

1/ حقوق السلطة المانحة للإمتياز.

منحت للسلطة مانحة الإمتياز حقوق في شكل سلطات تتمتع بها من أجل المحافظة على طابع المصلحة العامة للمرفق العام¹، والتي تعتبر غير مألوفة في القانون الخاص تضمن إستمرارية المرفق العام²، وتتمثل حقوق السلطة المانحة للإمتياز أساسا في حق

1. جهاد زهير ديب الحرازين، المرجع السابق، ص 107.

2. بن شعلال الحميد، "عقد الإمتياز كآلية لخصوصية تسيير المرفق العام في الجزائر"، الملتقى الوطني حول أثر التحولات الإقتصادية على المنضومة القانونية الوطنية، يومي 30 نوفمبر - 01 ديسمبر 2011 بالقطب الجامعي تاسوست بجيجل، ص 76.

الرقابة والإشراف (أ)، حق تعديل الأحكام التنظيمية للعقد بالإرادة المنفردة للسلطة مانحة الإمتياز (ب)، حق الإدارة المانحة للإمتياز في توقيع الجزاءات كلما أخل صاحب الإمتياز بواجباته (ج)، حق إنهاء العقد قبل حلول أجله (د)، وحق طلب التسخير كلما إقتضت المصلحة العامة ذلك (هـ).

أ/ حق الرقابة والإشراف على إستغلال عقد إمتياز خدمات النقل البحري.

يقصد بحق الرقابة والإشراف في مفهومه الضيق التحقق من أن صاحب الإمتياز ينفذ العقد طبقاً لشروط العقد¹، أما المعنى الواسع لرقابة والإشراف فيعنى مراقبة أوضاع تنفيذ العقد مع إمكانية تغيير تلك الأوضاع في غير الحالات المنصوص عليها في العقد إذ تكون للإدارة المتعاقدة حق التدخل من أجل التأكد من حسن تنفيذ العقد إذ تشمل هذه الرقابة الجانب المالي والإداري والتقني².

تعتبر الرقابة التي تمارسها السلطة مانحة الإمتياز هامة بالنسبة للمرفق العام، وذات أثر بالغ عليه وعلى صاحب الإمتياز، إذ يستند هذا الحق في تطبيقه على طبيعة المرفق العام، وعدم تخلي الإدارة عنه كلية بل تسهر على حسن سيره عن طريق الرقابة التي تمارسها³.

في مجال النقل البحري يجد حق الرقابة والتوجيه الذي يمارسه الوزير المكلف بالبحرية التجارية أساسه في المادة 210 من المرسوم الرئاسي رقم 15-247 حق الدولة في ممارسة الرقابة على صاحب الإمتياز، والمادة 29 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 المؤرخ في 13 فيفري 2008 المتعلق بتحديد شروط منح الإمتياز وكيفياته، التي أكدت على أن للدولة حق في الرقابة على نشاط صاحب الإمتياز⁴، وهو ما أدرجته كذلك المادة 14 من دفتر الشروط النموذجي المرفق بالمرسوم التنفيذي رقم 08-57.

1. أكلي نعيمة، مرجع سابق، ص 97.

2. جهاد زهير ديب الحرازين، مرجع سابق، ص 111.

3. مرجع نفسه، ص 77.

4. نصت المادة 29 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 على أنه: " يخضع صاحب إمتياز خدمات النقل البحري ومستخدموه الملاحون و كذا سفنه لمراقبة الدولة".

تجدر الإشارة إلى أن الرقابة التي تمارسها السلطة مانحة الإمتياز تقع على عاتق صاحب الإمتياز والطاقم البحري، ويكون صاحب الإمتياز ملزم بنقل أعوان السلطة مانحة الإمتياز مجان و تسهيل دخولهم من أجل إجراء رقابة على السفينة وتجهيزاتها¹.

غير أن الرقابة والإشراف التي تتمتع بها السلطة مانحة الإمتياز قد تشكل تقييد لحرية المستثمر في تسيير إستثماره الذي يشكل عائق أمامه في التسيير الفعال للمرفق العام بما تتضمنه من عراقيل بيروقراطية وإجرائية².

غير أن سلطة الرقابة المخولة للإدارة المانحة للإمتياز غير مطلقة وإنما هي سلطة محدودة³، وذلك لما تشكله من خطر على المستثمر إذ تكون السلطة مانحة الإمتياز ملزمة بإحترام مجموعة من الضوابط تتمثل في: أن تكون الرقابة على الجوانب المتعلقة بحسن سير المرفق العام كرقابة إحترام المستثمر لمواقيت النقل، ومراقبة مدى إحترام اللوائح التنظيمية كالشروط الصحية، الإلتزام بعدم تجاوز الوزير المكلف بالبحرية التجارية لسلطته في الرقابة إلى تعديل جوهر عقد إمتياز خدمات النقل البحري كتعديل يمس نوع البضائع التي ينقلها المستثمر⁴.

ب- حق تعديل الأحكام التنظيمية للعقد بالإرادة المنفردة للسلطة مانحة الإمتياز.

تعتبر سلطة التعديل من بين القواعد الإستثنائية غير المألوفة التي تتميز بها الإدارة مانحة الإمتياز، وهو ما أكده الإجتهد القضائي لمجلس الدولة الفرنسي بموجب القرار الصادر بتاريخ 02 فيفري 1983 الذي أكد صراحة أن سلطة التعديل الإفرادي يدخل ضمن القواعد المطبقة في العقود الإدارية⁵، يرى الإتجاه الأول من الفقه⁶ أن أساس سلطة التعديل يقوم على فكرة السلطة العامة إذ يتعلق بسلطة الإدارة الضابطة الهدف منه تحقيق المصلحة

1 . BENAMAR Mohammed, Op. Cit, P 937.

2. ضريفي نادية، مرجع سابق، ص 247.

3. أكلي نعيمة، مرجع سابق، ص 99.

4. جهاد زهير ديب الحرازين، مرجع سابق، ص 146 وما يليها.

5. RICHER Laurent, Droit des contrats administratifs, 5e édition, L.G.D.G, Paris, 2006, P253.

6. من بين هؤلاء الفقهاء الأستاذ بيرنيه، الأستاذ أحمد عثمان عياد، جورج بيكينو. جهاد زهير ديب الحرازين، مرجع سابق، ص 147.

العامة وحسن سير المرفق العام، أما الإتجاه الثاني من الفقه¹ يرى أن الأساس القانوني لسلطة الإدارة في تعديل العقد بإرادتها المنفردة يرتكز على فكرة إحتياجات المرفق العام بسبب التغيرات التي تحدث له².

كما يمكن أن يطال هذا التعديل حجم أو نوعية الخدمات المتفق عليها إما زيادة أو نقصانا، شروط التنفيذ المتفق عليها وكذلك مدة العقد³، وهذا التعديل تفرضه المصلحة العامة⁴، ولتكيف مع المتطلبات الإقتصادية والسياسية للمرتفقين.

غير أنه لا يجب أن يمس هذا التعديل التوازن المالي للعقد وإلا كانت الإدارة ملزمة بالتعويض⁵، ويرى الأستاذ RICHER Laurent أن التوازن المالي للعقد يفرض نفسه لما تقوم الإدارة بتعديل شروط العقد لما تكون هي التي تدفع مباشرة أتعاب المتعاقد مع الإدارة، أما لما تكون أتعاب المتعاقد تدفع من طرف المنتفعين من خدمات المرفق العام مثل ما هو معروف في عقود الإمتياز فإن التعويض الذي يدفع لصاحب الإمتياز يتأتى من الأتاوات تتوافق مع التعويض اللازم المتحصل عليها من طرف المنتفعين⁶.

في مجال عقد إمتياز خدمات النقل البحري يكون للسلطة مانحة الإمتياز حق تغيير عدد الرحلات ومواقيتها وكذا رسوم النقل إذا إقتضت الضرورة ذلك⁷، مع العلم أن المرسوم التنفيذي رقم 08-57 والإتفاقية النموذجية الملحقة ودفتر الشروط النموذجي المرفقين بالمرسوم لم يتضمنا أية أحكام تتعلق بحق الوزير المكلف بالبحرية التجارية بتعديل البنود التنظيمية لعقد الإمتياز.

1. من بين هؤلاء الفقهاء أندري دي لوبارد، الأستاذ ميسل روسيه، الأستاذ سليمان الطماوي. جهاد زهير ديب الحرازين، مرجع سابق، ص 149.

2. جهاد زهير ديب الحرازين، مرجع سابق، ص 147.

3. أكلي نعيمة، مرجع سابق، ص 102.

4. بوضياف عمار، مرجع سابق، ص 193.

5. بن شعلال الحميد، مرجع سابق، ص 77.

6. RICHER Laurent, Op. Cit, P 255.

7. بلسبط سمية، مرجع سابق، ص 127.

ج/ حق الإدارة المانحة للإمتياز في توقيع الجزاءات كلما أخل صاحب الإمتياز بواجباته. إذا أخل صاحب الإمتياز بالتزاماته سواء بالإمتناع أو التأخر أو عدم التنفيذ الصارم لبنود العقد، يحق للإدارة مانحة الإمتياز توقيع عقوبات، التي تكون إما على شكل غرامات مالية⁽¹⁾ أو فسخ العقد⁽²⁾¹، أو تعليق تنفيذ عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري⁽³⁾.

(1) حق الإدارة مانحة الإمتياز في فرض غرامات المالية.

تتمثل في مبلغ مالي تفرضه الإدارة مانحة الإمتياز بطريقة إنفرادية على صاحب الإمتياز في حالة إخلاله بالتزاماته التعاقدية، بحيث تكون هذه الغرامة إما لقاء الضرر الذي لحق بالإدارة مانحة الإمتياز، أو في شكل جزاء للمستثمر بصرف النظر عن حدوث الضرر²، وتكون هذه الغرامات منصوص عليها في العقود المبرمة³.

غير أنه بالرجوع إلى الإتفاقية النموذجية ودفتر الشروط المتعلقة بمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، المرفقين بالمرسوم التنفيذي رقم 08-57 لم ينص على الغرامات المالية التي قد يتعرض لها صاحب الإمتياز.

(2) حق الإدارة المانحة للإمتياز في فسخ العقد .

تقوم الإدارة مانحة الإمتياز في وضع حد للعلاقة العقدية التي أقامتها مع صاحب الإمتياز بإرادتها المنفردة بإلغاء قرار منح الإمتياز جراء إخلال صاحب الإمتياز بالأحكام التعاقدية، وبذلك يسقط حقه في إدارة وإستغلال المرفق العام⁴، الأمر الذي أكده المرسوم التنفيذي 08-57 إذ أنه طبقاً للمادة 31 منه تقوم الإدارة بإعذار صاحب عقد الإمتياز من أجل الشروع في تنفيذه وإلا تم إلغائه، إلى جانب ذلك نصت المادة 32 من نفس المرسوم على أنه إذا توقف صاحب الإمتياز عن إستغلال خدمات النقل البحري فإن الإدارة مانحة الإمتياز تقوم بإلغائه بعد إعذار صاحبه بإستثناءه إستغلال الخدمات التي توقف عنها.

1. بوضياف عمار، مرجع سابق، ص 194.

2. عوابدي عمار، مرجع سابق، ص 219.

3. BOITEAU Claudie, Les Conventions de délégation de service public, Transparence et service public local, Edition du Moniteur, Paris 2007, P 196.

4. بن شعلال الحميد، مرجع سابق، ص 77.

(3) تعليق تنفيذ عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

يقصد بتعليق تنفيذ إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري توقيف المستثمر من مزاوله النشاط بصفة مؤقتة من دون أية تعويض وذلك عقابا له عن إخلاله بإلتزامته¹.

في حالة إخلال صاحب إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري بإلتزاماته الواردة في دفتر الشروط بصفة خطيرة ومتكررة يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية تعليق نشاطه بعد إذار مرة واحدة²، مع العلم أن كل من الإتفاقية النموذجية المتعلقة بمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، ودفتر الشروط النموذجي المتعلق بمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري المرفقين بالمرسوم لم يتطرقا إلى مسألة تعليق تنفيذ عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

د/ حق إنهاء العقد قبل حلول أجله.

يعتبر حق إنهاء عقد الإمتياز قبل حلول أجله من بين القواعد غير المألوفة في العقود المدنية، وهو حق تلجأ إليه الإدارة في حالة ما إذا إقتضت المصلحة العامة ذلك مقابل تعويض مالي لصاحب الإمتياز عن كل الأضرار التي لحقت، وهذا الأخير ليس له أن يحتج بمبدأ الحق المكتسب أو القوة الملزمة للعقد³.

ه/ حق طلب التسخير كلما إقتضت المصلحة العامة ذلك.

يقصد بالتسخير الإستيلاء كما هو معمول به في القانون الإداري، إذ يعبر مظهر من مظاهر سيادة الدولة في تنظيم السياسات العامة للإستثمار وهذا عندما تقتضيه المصلحة العامة⁴، إذا نصت المادة 17 من دفتر الشروط النموذجي المتعلق بمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري المرفق بالمرسوم التنفيذي رقم 08-57 على أنه في حالة تسخير

1. بلسبط سمية، مرجع سابق، ص 131.

2. نصت المادة 33 من المرسوم التنفيذي 08-57، سالف الذكر، على أنه: "يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية في أي وقت أن يعلق الإمتياز مؤقتا دون تعويض إذا أخل صاحب إمتياز خدمات النقل البحري بإلتزاماته المقررة في دفتر الشروط بصفة خطيرة أو متكررة وهذا بعد إذار واحد".

3. بوضياف عمار، مرجع سابق، ص 194.

4. بلسبط سمية، مرجع سابق، ص 132.

السفن وطاقمها والمستخدمين العاملين على اليابسة، فإن المستثمر صاحب الإمتياز يلتزم ببذل الجهد الكافي لوضع وسائله حيز التنفيذ.

2/ إلتزامات السلطة المانحة للإمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

في مقابل الحقوق والسلطة التي تمارسها الإدارة مانحة عقد الإمتياز فإنه يقع على عاتقها إلتزامات تتمثل في منح المرفق العام لصاحب الإمتياز لتسييره وإستغلاله (أ)، السهر على تنفيذ حقوق صاحب الإمتياز الموجودة في العقد (ب) والإلتزام بدفع التعويضات المالية (ج).

أ/ منح المرفق العام لصاحب الإمتياز لتسييره وإستغلاله.

نصت المادة الأولى من الإتفاقية النموذجية المتعلقة بمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري بأنه تخول الدولة بموجب الإتفاقية لمؤسسة النقل البحري حق إستغلال خدمات النقل البحري¹.

ب/ الإلتزام بحقوق صاحب الإمتياز الواردة في العقد.

بموجب هذا الإلتزام تمتنع الإدارة عن التعرض لحقوق صاحب الإمتياز الواردة في العقد بأي شكل من الأشكال وذلك في إطار إحترام الإدارة لكافة الشروط المنصوص عليها في العقد²، ومن بين الحقوق التي يجب على الإدارة مراعاتها هي حق إعدار صاحب الإمتياز بإستئناف إستغلال نشاط النقل البحري الذي توقف عن ممارسته وهذا قبل مباشرة إجراءات إلغاء الإمتياز الممنوح له³.

ج/ الإلتزام بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بصاحب الإمتياز.

يترتب على الإدارة إلتزام بالتعويض عن كافة الأضرار التي تمس بحقوق صاحب الإمتياز جراء تصرفاتها المخلة بالبنود العقدية ويترتب عن ذلك المسؤولية التعاقدية للإدارة

1. تنص المادة الأولى من الإتفاقية النموذجية المتعلقة بمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري ملحق بالمرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر، على أنه: " تخول الدولة، بمقتضى هذه الإتفاقية ل... الذي يقبل إستغلال خدمة أو خدمات النقل البحري ... حسب الحالة (في الملاحة الساحلية أو الملاحة المحدودة أو الملاحة غير المحدودة) ".

2. أكلي نعيمة، مرجع سابق، ص 140.

3. م 31 من المرسوم التنفيذي 08-57، سالف الذكر.

مانحة الإمتياز، كما قد تترتب عنها المسؤولية التقصيرية لما ترتكب خطأ يسبب ضرر لصاحب الإمتياز¹.

ثانيا: حقوق والتزامات صاحب الإمتياز في عقد خدمات النقل البحري.

يترتب على تنفيذ عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري مجموعة من الأثار القانونية مرتبطة بحقوق صاحب عقد إمتياز خدمات النقل البحري(1)، وكما أنه تقع عليه مجموعة من الواجبات(2).

1/ حقوق صاحب عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

يستفيد صاحب الإمتياز من أجر مالي مقابل الخدمة التي يقدمها(أ)، إلى جانب حفاظ الإدارة مانحة الإمتياز على التوازن المالي للعقد(ب)، إلا أنه فيما يخص منح مساعدات من طرف الإدارة مانحة الإمتياز كما هو معمول به في القانون العام فإنه في مجال إستغلال خدمات النقل البحري فإن صاحب الإمتياز لا يستفيد من هذا النوع من المساعدات في حين أنه يتحصل عليها من طرف الوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار(ج).

أ/ الحصول على أجرة مقابل الخدمة التي يقدمها.

يتحصل صاحب الإمتياز على تعويضات مقابل الخدمات التي يقدمها على شكل رسم يتقاضاه من طرف المنتفعين فالهدف من تعاقد صاحب الإمتياز مع الإدارة مانحة الإمتياز هو تحقيق الربح²، وتعتبر الشروط المتعلقة بالرسم الذي يدفعه المنتفع في عقود إمتياز المرفق العام من قبيل الشروط اللائحية بحيث تستطيع الإدارة أن تعدله بإرادتها المنفردة بغض النظر عن قبول ذلك من طرف صاحب الإمتياز، وذلك كلما إقتضت المصلحة العامة³.

غير أنه في مجال النقل البحري فإن الرسم الذي يقدمه المنتفع لصاحب الإمتياز يخضع لقواعد المنافسة وللتفاوض بين الطرفين، لاسيما أن المرسوم التنفيذي رقم 08-57، لم يحد أية صلاحية للسلطة مانحة الإمتياز لتدخل في تحديد الرسوم، وهو ما يتوافق مع

1. أكلي نعيمة، مرجع سابق، ص 141.

2. بوضياف عمار، مرجع سابق، ص 192.

3. جهاد زهير ديب الحرازين، مرجع سابق، ص 237.

خصوصية مجال النقل البحري الذي يتميز بالطابع الدولي والذي تحكمه قواعد المنافسة الدولية.

ج/ الحفاظ على التوازن المالي طريقة لعدم الإضرار بالمستثمر صاحب الإمتياز.

تؤدي في بعض الأحيان السلطات الممنوحة للإدارة مانحة الإمتياز إلى الإخلال بالتوازن المالي للعقد مما يؤدي إلى إلحاق أضرار بصاحب الإمتياز وتسبب له عجز في مواصلة تقديم خدماته، وعلى أساسه ذلك يمكن المطالبة بالتعويض في حالة تحقق عناصر إحدى الحالتين التاليتين: فعل الأمير أو الظروف الطارئة¹.

تتمثل عناصر نظرية فعل الأمير في: وجود ضرر للمتعاقد، عدم توقع الفعل المسبب للضرر، صدور الفعل الضار من طرف السلطة المانحة للإمتياز²، أما عناصر نظرية الظروف الطارئة فتتمثل في: حدوث ضرر أو حادث إستثنائي غير متوقع وغير ممكن تقاديه، وأن يكون الضرر أجنبياً عن المتعاقدين ويؤدي إلى الإخلال بالتوازن المالي للعقد³.

أ/ عدم منح مساعدات من جانب الإدارة مانحة الإمتياز على خلاف الوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار.

تكون المساعدات التي تقدمها الإدارة مانحة الإمتياز لصاحب الإمتياز إما في شكل قرض أو في شكل هبة، أو عن طريق تقديم ضمانات للقروض التي يتحصل عليها، أو تقديم عقار يقيم عليها منشآت تتعلق بالمرفق العام الذي يستغله، أو أن يستفيد من الإعفاءات الجمركة والضريبية والمتعلقة بالإستثمار الذي ينجزه⁴، وهناك تسهيلات أخرى تتعلق بحماية صاحب الإمتياز من المنافسة عن طرق منحه إحتكار المرفق الذي يسيره، ويكون ذلك إما بموجب نص قانوني أو بموجب إتفاق بين الإدارة مانحة عقد الإمتياز وصاحبه⁵.

1. بن شعلال الحميد، مرجع سابق، ص 78.

2. محمود عبد المجيد المغربي، المشكلات التي يواجهها تنفيذ العقود الإدارية وأثارها القانونية، دراسة مقارنة في النظرية والتطبيق، الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 1998، ص 83 وما يليها.

3. أكلي نعيمة، مرجع سابق، ص 124.

4. جهاد زهير ديب الحرازين، مرجع سابق، ص 253.

5. مرجع نفسه، ص 250.

لم يحدد المرسوم التنفيذي رقم 08-57 أية مساعدات قد يستفيد منها صاحب الإمتياز¹، إلا أنه بالرجوع إلى القانون رقم 16-09 المتعلق بترقية الإستثمار فإن المستثمر صاحب الإمتياز يمكن له الحصول على المزايا المادة 07 من القانون رقم 16-09، والمتمثلة في المزايا المشتركة لكل الإستثمارات القابلة للإستفادة(1)، المزايا الإضافية لفائدة النشاطات ذات الإمتياز و/أو المنشئة لمناصب الشغل(2)، والمزايا الإستثنائية لفائدة الإستثمارات ذات الأهمية الخاصة للإقتصاد الوطني(3).

(1) المزايا المشتركة لكل الإستثمارات القابلة للإستفادة.

نصت المادة 12 من القانون رقم 16-09 على أنه بالإضافة إلى التحفيزات الجبائية وشبه الجبائية والجمركية المنصوص عليها في القانون العام، تستفيد من المزايا الإستثمارات المحددة في المادة 02 من نفس القانون²، على مزايا تمنح أثناء إنجاز المشروع وهي إعفاءات تتعلق أساسا بالحقوق الجمركية، ومختلف الرسوم وحقوق التسجيل³، ومزايا أخرى

1. بلسبب سمية، مرجع سابق، ص 117.

2. تنص المادة 02 من القانون رقم 16-09، سالف الذكر، على أنه: "يقصد بالإستثمار في مفهوم هذا القانون، ما يأتي:

1- إقتناء أصول تندرج في إطار إستحداث نشاطات جديدة، وتوسيع قدرات الإنتاج و-أو إعادة التأهيل،

2- المساهمة في رأسمال الشركة".

3. حسب المادة 12 من القانون رقم 16-09، سالف الذكر، فإن المزايا الممنوحة في طور إنجاز المشروع تتمثل في:

- الإعفاء من الحقوق الجمركية فيما يخص السلع المستوردة والتي تدخل مباشرة في إنجاز المشروع.
- الإعفاء من الرسم على القيمة المضافة فيما يخص السلع و الخدمات المستوردة أو المقنتاة محليا و التي تدخل مباشرة في إنجاز المشروع.
- الإعفاء من دفع حق الملكية بعوض والرسم على الإشهار العقاري عن كل المقتنيات العقارية التي تدخل ضمن الإستثمار.
- الإعفاء من حقوق التسجيل والرسم على الإشهار العقاري ومبالغ الأملاك الوطنية المتضمنة حق الإمتياز على الأملاك العقارية المبنية و غير المبنية الموجهة لإنجاز المشاريع مع تطبيع هذه المزايا على المدة الدنيا لحق الإمتياز الممنوح.
- تخفيض بنسبة 90% من مبلغ الإتاوة الإيجارية السنوية المحددة من قبل مصالح أملاك الدولة خلال فترة إنجاز الإستثمار.
- الإعفاء لمدة 10 سنوات من الرسم العقاري على الملكيات العقارية التي تدخل في إطار الإستثمارات إبتداء من تاريخ الإقتناء.
- الإعفاء من حقوق التسجيل فيما يخص العقود التأسيسية للشركات و الزيادات في رأس المال.

يستفيد منها المستثمر أثناء الإستغلال لمدة 03 سنوات بناء على محضر تعده المصالح الجبائية تثبت الشروع في إستغلال المشروع وتتعلق بالإعفاء من الضريبة على أرباح الشركات، الإعفاء من الرسم على النشاط المهني، وتخفيض بنسبة 50% من مبلغ الإتاوة الإيجارية السنوية المحددة من قبل مصالح املاك الدولة.

2. المزايا الإضافية لفائدة النشاطات ذات الإمتياز و/أو المنشئة لمناصب الشغل.

أقست المادة 15 من القانون رقم 09-16 نشاطات النقل من الإستفادة من المزايا الإضافية بحيث نصت فقط على الإستفادة من المزايا الإضافية كل من النشاطات السياحية، الصناعية والفلاحية.

3. المزايا الإستثنائية الممنوحة لفائدة الإستثمارات ذات الأهمية الخاصة للإقتصاد

الوطني.

يعتبر مجل النقل البحري من بين الأنشطة الضرورية للإقتصاد الوطني وهو ما يجعل من بين الأنشطة الهامة، وتمنح هذه المزايا الإستثنائية بموجب إتفاقية يتفاوض عليها بين المستثمر صاحب الإمتياز والوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار وهذا بعد موافقة المجلس الوطني للإستثمار و تتمثل هذه المزايا في:

- تمديد مدة مزايا الإستغلال المذكورة في المادة 12 أعلاه، لفترة يمكن أن تصل إلى عشرة سنوات.

منح إعفاء أو تخفيض طبقا للتشريع المعمول به، للحقوق الجمركية والجبائية والرسم وغيرها من القطاعات الأخرى ذات الطابع الجبائي والإعانات أو المساعدات أو الدعم المالي، وكذا كل التسهيلات التي قد تمنح، بعنوان مرحلة الإنجاز، للمدة المتفق عليها حسب أحكام المادة 20 من القانون 09-16.

يمكن أن تكون المزايا الممنوحة في إطار إنجاز المشروع محل تحويل للمتعاقدين مع المستثمر المستفيد، والمكلف بإنجاز الإستثمار لحساب هذا الأخير وذلك بعد موافقة المجلس الوطني للإستثمار، وهذا حسب الشروط المحددة عن طريق التنظيم.

طبقا للمادة 19 من القانون رقم 16-09 فإنه يمكن الحصول على المزايا المنصوص عليها في المواد 12، 13، 15 و 16 منه وذلك حسب الشروط المنصوص عليها في المادة 08 من نفس القانون.

يتم الحصول على هذه الإمتيازات المذكورة أعلاه عن طريق تسجيل هذا الإستثمار لدى الوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار وتسلم مباشرة بعد التسجيل شهادة لذلك¹، و يعتبر هذا الإجراء سهل و بسيط مقارنة بالإجراء التصريح المعمول به في القانون القديم²، مع العلم أن نشاط النقل البحري سواء نقل المسافرين أو نقل البضائع لا يدخل ضمن القوائم السلبية المحددة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 17-101 الذي يحدد قائمة النشاطات و السلع والخدمات المستثناة من المزايا³ المحدد بالقانون الوارد أعلاه.

2/ إلتزامات صاحب عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

يمكن تقسيم إلتزامات صاحب المستفيد من إمتياز خدمات النقل البحري إلى نوعين من الإلتزامات، فهناك إلتزامات تجاه الإدارة المانحة للإمتياز (أ)، وإلتزامات إتجاه المستفيدين من خدمات النقل البحري (ب).

أ/ إلتزامات صاحب الإمتياز إتجاه السلطة المانحة للإمتياز.

تتمثل هذه الإلتزامات في مجموعة من الواجبات التي يستوجب على صاحب الإمتياز القيام بها ويلتزم بها إتجاه السلطة مانحة للإمتياز، وتتمثل هذه الإلتزامات في إستغلال صاحب الإمتياز للعقد شخصيا (1)، ضمان إستمرارية سير المرفق العام (2)، الإلتزام بالإعلام والإبلاغ للسلطة مانحة عقد الإمتياز (3) و الإلتزام بدفع حقوق الإمتياز (4).

1. م 04 من القانون رقم 16-09، سالف الذكر.

2. بن حاج زاهية، مداخلة بعنوان " تأثير الإصلاحات الجديدة التي جاء بها قانون 16-09 على جذب الإستثمارات في الجزائر"، اليوم الدراسي حول مناخ الأعمال في الجزائر وأثره على الإستثمارات، جامعة تيزي وزو كلية الحقوق، يوم 27 أكتوبر 2016 بملحفة حملات، ص 2، تم الإطلاع عليه في الموقع الإلكتروني www.fdsp.ummtto.dz.

3. مرسوم تنفيذي رقم 17-101، مؤرخ في 05 مارس 2017، يحدد القوائم السلبية والمبالغ الدنيا للإستفادة من المزايا وكيفية تطبيق المزايا على مختلف أنواع الإستثمارات، ج ر ج ج عدد 16، صادر في 08 مارس 2017.

1. الإلتزام بالإستغلال الشخصي لعقد إمتياز خدمات النقل البحري.

يتعهد الملتزم مع السلطة المانحة للإمتياز بأن ينفذ العقد بنفسه¹، و هو ما أكدته الفقرة الأولى من المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، وكما نصت المادة 19 من المرسوم التنفيذي 08-57 على أنه: " يتولى صاحب إمتياز خدمات النقل البحري مسؤولية إدارة إستغلال الإمتياز"، وهو ما يؤكد عدم إمكانية تنازل صاحب الإمتياز عن إدارة وتسيير نشاط النقل البحري لشخص آخر.

2. الإلتزام بمبدأ إستمرارية سير المرفق العام تلبية لإحتياجات المستفيدين منه.

يستند إلتزام المستثمر صاحب الإمتياز بضمان إستمرارية المرفق إلى المبادئ التي تحكم سير المرافق العامة والمتمثل في مبدأ دوام سير المرافق العامة بانتظام وإطراد كون أنه مرفق يلبي إحتياجات الجمهور المرتفقين الأمر الذي يستلزم تقديم الخدمات بإستمرار ودون إنقطاع²، بحيث لا يمكن أن يتحلل صاحب عقد الإمتياز من هذا الإلتزام بسبب صعوبات مالية أو نقص في الموارد البشرية أو لوجود أخطاء في التسيير والإدارة ذلك أن هذه الصعوبات التي تواجه صاحب عقد الإمتياز يمكن التعويض عنها إذا تم تبريرها³.

يجد الإلتزام بضمان إستمرارية تسيير المرفق العام أساسه في مجال النقل البحري، في المادة 30 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 التي تلزم صاحب الإمتياز بمباشرة مهامه ووضع الوسائل اللازمة من أجل مباشرة إستغلال نشاط النقل البحري والذي يجب أن يبدأ في أجل 06 أشهر من تاريخ إبرام الإتفاقية، وكما نصت المادة 08 من الإتفاقية النموذجية المتعلقة بمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري على أنه يلتزم صاحب الإمتياز بتنفيذ برنامج الإستغلال كما إتفق مع السلطة المانحة للإمتياز⁴.

1. بوضياف عمار، مرجع سابق، ص 191.

2. أكلي نعيمة، مرجع سابق، ص 146.

3. DJELLAB Mohamed, « Le régime de la concession dans le code de l'eau », LJEE, Ecole nationale supérieure d'hydraulique, N°11, 31 décembre 2007, p 43.

4. نصت المادة 08 من الإتفاقية النموذجية المتعلقة بمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري ملحق بالمرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر، على أنه: " يتعين على صاحب إمتياز خدمات النقل البحري أن يضع حيز التنفيذ برنامج الإستغلال مثلما تم إبلاغه إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية".

3 . الإلتزام بالإعلام والإبلاغ للسلطة المانحة للإمتياز عن كل المعلومات الضرورية.

لقد فرض المرسوم التنفيذي رقم 08-57 على المستثمر صاحب الإمتياز مجموعة من الأحكام التي تلزمه بإعلام السلطة المانحة للإمتياز بعدة معلومات، تتمثل في:

. إعلام الوزير المكلف بالبحرية التجارية بكل التعديلات في إستغلال الخدمات أو التخلي عنها كلية وهذا طبقا للمادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57.

. الإبلاغ عن كل تعريفات المسافرين وسياراتهم لكل سنة مالية وهذا وفق المادة 23 من

المرسوم التنفيذي رقم 08-57.

. التزويد بالإحصائيات المتعلقة بحركة السفن والأسطول البحري والمستخدمين العاملين

وكذا العوارض والحوادث المسجلة طبقا للمادة 24 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57.

. الإبلاغ ببرنامج حيازة السفن أو إستئجارها حسب المادة 25 من المرسوم التنفيذي رقم

08-57.

. الإبلاغ مسبقا عن كل مشروع إدماج أو إسترجاع وكل تعديل يطرأ في الحيازة

والمساهمة في رأس مال الشخص المعنوي وهذا طبقا للمادة 10 من الدفتر النموذجي المتعلق بمنح إمتياز خدمات النقل البحري.

. الإعلام عن كل الإختلالات والعيوب التقنية التي تتعرض لها السفينة أو أجزاء منها،

وكل المعلومات التي يلاحظها المستخدمون أثناء إستغلال خدمات النقل البحري وهذا حسب المادة 11 من دفتر الشروط النموذجي المتعلق بمنح إمتياز خدمات النقل البحري.

. الإبلاغ عن الإختلالات والنقائص المكتشفة على مستوى المنشآت المينائية أو أمن

الملاحة البحرية أثناء الإستغلال طبقا للفقرة 02 من المادة 11 من الدفتر النموذجي المتعلق بمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

. إيداع الألوان والرموز والبيانات التي تعرف بنشاط صاحب الإمتياز ومستخدميه

وسفنه وهذا حسب المادة 15 من دفتر الشروط المتعلق بمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

يعتبر الإلتزام بإعلام وتبليغ السلطة المانحة للإمتياز بهذه المعلومات نتيجة للسلطة

التي تتمتع بها في الرقابة والإشراف التي تمارسها على نشاط صاحب عقد الإمتياز، غير أن

الإدارة مانحة الإمتياز ملزمة في مقابل ذلك بحفظ السر المهني للمستثمر، على أساس أن

هذه المعلومات الخاصة والتي يقدمها صاحب الإمتياز تؤثر على حرية المنافسة وحرية الإستثمار.

4. الإلتزام بدفع الحقوق المالية المترتبة عن إستغلال عقد الإمتياز.

طبقا للفقرة الثانية من المادة 571-2 من القانون البحري يلتزم صاحب الإمتياز بدفع حقوق الإمتياز والتي حددها المرسوم التنفيذي رقم 08-58¹، والملغي للمرسوم التنفيذي رقم 02-183²، وهذه الحقوق تدفع سنويا طبقا للمادة 2 من المرسوم التنفيذي 08-58، وصنف المرسوم التنفيذي رقم 08-58 الحقوق التي يدفعها صاحب الإمتياز إلى صنفين وهما:

(أ) **الصنف الأول الملاحة بالقرب من السواحل:** فإذا كان الإمتياز عام فحقوق الإمتياز تقدر بمائة ألف دينار جزائري، أما إذا كان الإمتياز خاص لإستغلال خدمة نقل بحري خاص فحقوق الإمتياز تقدر بمائة و خمسون ألف دينار جزائري.

(ب) **الصنف الثاني هو الملاحة في أية منطقة:** فإذا كان الإمتياز عام فتقدر حقوق الإمتياز بمائتا ألف دينار جزائري، أما إذا كان الإمتياز خاص فتقدر حقوق الإمتياز بمائتان وخمسون ألف دينار جزائري.

يتضح من خلال المرسوم التنفيذي الملغى رقم 02-183 أن تفرض مبالغ مالية كبيرة مقارنة بالمرسوم التنفيذي رقم 08-58 إذ ترتفع بإتساع منطقة الملاحة، وزيادة عدد السفن، إلى جانب زيادة أنواع النقل البحري وهي مبالغ تتراوح بين 25 ألف دينار جزائري لما يتعلق الأمر بالملاحة قرب السواحل وإمتلاك أكثر من ثلاثة سفن إلى مبلغ 5 ملايين دينار جزائري لما يتعلق الأمر بالملاحة غير المحدودة وإمتلاك سفينة وأخرى مستأجرة لنقل المسافرين، ومن خلال هذه المقارنة بين المبالغ التي كانت تفرض على المستثمر والمبالغ التي تفرض عليه حاليا يتضح أنه تم تقديم تحفيز مالي جد معتبر للمستثمر على أساس أنها مبالغ رمزية ليس إلا ولا ترقى إلى قيد من قيود حرية الإستثمار في هذا المجال.

1. مرسوم تنفيذي رقم 08-58 مؤرخ في 13 فيفري 2008، يحدد مبلغ حقوق إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، ج ر ج ج عدد 09، صادر في 24 فيفري 2008.

2. مرسوم تنفيذي رقم 02-183 مؤرخ في 26 ماي 2002، يحدد مبلغ حقوق إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، ج ر ج ج عدد 38، صادر في 29 ماي 2002. (ملغى)

ب/ إلتزامات المستثمر صاحب الإمتياز تجاه المنتفعين.

يترتب على عائق المستثمر صاحب الإمتياز آثار قانونية إتجاه المنتفعين من المرفق العام محل عقد الإمتياز بحيث يلتزم المستثمر صاحب الإمتياز بإعلام المنتفعين(1)، وضمان نقل المسافرين وبضائعهم(2)، والمساواة في المعاملة بين المنتفعين(3).

(1) إلتزام المستثمر صاحب الإمتياز بإعلام المنتفعين بالمعلومات المتعلقة بخدمات

النقل التي يقدمها.

يلتزم صاحب إمتياز خدمات النقل البحري بإعلام المنتفعين سواء كانوا مسافرين أو أصحاب البضائع بمسالك الملاحة البحرية وأوقات الرحلات ورسوم نقل المسافرين ونقل البضائع¹.

(2) ضمان التكفل بنقل المسافرين وبضائعهم.

ألزمت المادة 12 من دفتر الشروط النموذجي المتعلق بمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري بضمان نقل المسافرين حسب قواعد النقل البحري المعمول بها، والعمل على إعلام المنتفعون بإلغاء الرحلات البحرية بكافة الوسائل الممكنة قبل 24 ساعة على الأقل.

(3) المساواة في المعاملة بين المنتفعين.

يعتبر مبدأ المساواة من بين المبادئ التي تقوم عليها المرافق العامة أين تلتزم الإدارة بعدم التمييز بين المرتفقين، وهو نفس الأمر الذي يطبق على الأشخاص الذين تفوض لهم إدارة وتسيير المرافق العامة، أين يلتزم المستثمر صاحب الإمتياز بعدم الإنحياز لجهة من المنتفعين على حساب جهة أخرى منهم، غير أن القصد في المساواة بين المنتفعين ليست بصورة مطلقة متساوية ومتشابهة، وإنما يكون وفق الشروط والقواعد المقررة قانوناً².

1. أنظر المادة 22 من المرسوم التنفيذي 08-57، سالف الذكر.

2. زمال صالح، "مبادئ تفويض المرفق العام في التشريع الجزائري، قراءة في أحكام نص المادة 209 من المرسوم الرئاسي 15-247"، حوليات جامعة الجزائر 1، العدد 32، الجزء الأول، 2018، ص 507.

ثالثاً: حقوق والتزامات الغير "المنتفعين".

يترتب على تنفيذ عقد الإمتياز آثار قانونية تجاه المستخدمين لمرفق النقل البحري، إذ تقع على عاتق المنتفعين مجموعة من الإلتزامات (1)، وفي مقابل ذلك يتحصلون على حقوقهم (2).

1/ إلتزامات المنتفعين إتجاه المستثمر صاحب عقد الإمتياز.

تتمثل إلتزامات المتفعين من خدمات النقل البحري إتجاه المستثمر صاحب الإمتياز في الإلتزام بدفع أجرة النقل (أ)، و الإلتزام بإحترام قوانين وأنظمة أمن السفن (ب).

أ/ الإلتزام بدفع أجرة النقل.

تتمثل إلتزامات المنتفعين في دفع رسوم مقابل الخدمات التي يستفدون منها وهذا طبقاً للمادة 738 من القانون البحري لما يتعلق الأمر بنقل البضائع وكذلك المادة 821 من القانون البحري لما يتعلق الأمر بنقل المسافرين وأمتعتهم.

ب/ الإلتزام بإحترام قوانين وأنظمة أمن السفن.

يلتزم المنتفعين من خدمات النقل البحري بإحترام قوانين وأنظمة أمن السفن كتزويد المستثمر صاحب عقد الإمتياز بكافة المعلومات الضرورية المتعلقة بالبضائع التي ينقلونها.

2/ حقوق المنتفعين المترتبة عن عقد النقل البحري.

يستمد المنتفعين في الإستفادة من خدمات النقل البحري من حقهم في التنقل و من بين هذه الحقوق هو الإستفادة من هذه الحقوق بشكل مستمر ودائم¹، إلى جانب ذلك يلتزم المستثمر صاحب عقد الإمتياز الإلتزام بكافة الواجبات المترتبة عن عقد النقل البحري للبضائع والمسافرين طبقاً لأحكام القانون البحري.

الفرع الثاني**نهاية عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.**

ينقضي عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل إما بالإرادة المشتركة للطرفين (أولاً)، أو بالإرادة المنفردة لأحد الطرفين (ثانياً)، أو بقوة القانون (ثالثاً).

1. بلسبط سمية، مرجع سابق، ص 135.

أولاً: نهاية عقد إمتياز خدمات النقل البحري بالإرادة المشتركة للطرفين المتعاقدين.
 ينتهي عقد النقل البحري بالإرادة المشتركة لأطراف أي برضا الطرفين بحيث يكون ذلك بالإتفاق على مدة نهاية عقد الإمتياز (1) أو يكون الإتفاق على إنتهائه قبل حلول الأجل المتفق عليه وذلك عن طريق الفسخ الإتفاقي للعقد (2).

1/ نهاية عقد إمتياز خدمات النقل البحري بنهاية أجل المحدد في العقد.

عقد إمتياز خدمات النقل البحري هو عقد محدود المدة الزمنية فهو ليس بعقد أبدي، إذ لا يعبر عن تنازل الإدارة كلية عن المرفق العام¹، ففي مجال النقل البحري حددت مدة العقد بعشرة سنوات كأقصى مدة وفق المادة 09 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 إذ ينتهي بإنهاء المدة المحددة له².

إلا أنه إستثناء يمكن تجديد مدة عقد إمتياز خدمات النقل البحري طبقاً للمادة 14 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 وذلك في أجل 06 أشهر قبل إنقضاء أجل الإمتياز.

2/ الفسخ الإتفاقي لعقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

لم ينطرق المرسوم التنفيذي رقم 08-57 إلى فسخ عقد الإمتياز بين الطرفين، الأمر الذي يجعلنا نعود إلى القواعد العامة في هذا المجال والمنصوص عليها في القانون المدني، ويمكن لطرفي عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري إنهاء العقد بإرادتهما المشتركة³، ويكون ذلك أثناء إبرام عقد الإمتياز (أ) أو أثناء تنفيذه (ب).

أ/ الإتفاق على فسخ عقد الإمتياز عند إبرامه.

يمكن للإدارة مانحة عقد الإمتياز والمستثمر صاحب الإمتياز الإتفاق على فسخ العقد أثناء إبرامه وذلك بمجرد عدم تحقق الشروط المتفق، وهذا طبقاً للمادة 120 من القانون المدني التي نصت على أنه: "يجوز الإتفاق على أن يعتبر العقد مفسوخاً بحكم القانون عند عدم الوفاء بالإلتزامات الناشئة عنه بمجرد تحقيق الشروط المتفق عليها وبدون

1. بن شعلال الحميد، مرجع سابق، ص 79.

2. أنظر المادة 09 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر.

3. بن شعلال الحميد، مرجع سابق، ص 80.

حاجة إلى حكم قضائي، وهذا الشرط لا يعفي من الإعدار، الذي يحدد حسب العرف عند عدم تحديده من طرف المتعاقدين".

وفي هذه الحالة لا يستوجب الأمر إصدار حكم قضائي لفسخ العقد وإنما يفسخ بقوة القانون بعد إعدار الطرف الآخر، غير أنه قد يتدخل القضاء للتحقق من توفر شروط الفسخ المتفق عليها ويكون الحكم القضائي في هذه الحالة كاشفاً للفسخ وليس منشأً له¹.

ب/ الإتفاق على فسخ عقد الإمتياز إستغلال خدمات النقل البحري أثناء تنفيذه.

قد يتفق طرفي عقد الإمتياز على فسخه، بعد أن تم البدء في تنفيذه من كلا الطرفين وذلك لسبب أو لآخر، وهذه الحالة من الفسخ الإتفاقي لم ترد ضمن القسم المتعلق بإنحلال العقد المنصوص عليه في القانون المدني، غير أنه يجد أساسه في المادة 106 من القانون المدني²، التي تعتبر أن العقد شريعة المتعاقدين إذ لا يمكن نقضه أو تعديله إلا بإتفاق من الطرفين، فكما إتقت إرادة الطرفين على إبرام عقد الإمتياز فإنه يمكن للطرفين الإتفاق على فسخه بإرادتهما المشتركة.

ثانيا: نهاية عقد إمتياز خدمات النقل البحري بالإرادة المنفردة لأحد طرفيه.

إذا أخل أحد الأطراف بإلتزاماته الملقاة على عاتقه يمكن للطرف الآخر إنهاء العقد³، إذ يمكن لصاحب الإمتياز إنهاء العقد إذا أخلت الإدارة المانحة له بإلتزاماتها(1)، كما يمكن للإدارة مانحة الإمتياز إنهاء العقد إذا أخل صاحبه بإلتزاماته(2).

1/ إنتهاء العقد بالإرادة المنفردة لصاحب الإمتياز.

يلجأ صاحب الإمتياز إلى إنهاء العقد في حالة إخلال الإدارة مانحة الإمتياز بإلتزاماتها كالمساس بالتوازن المالي للعقد أو عدم دفع التعويضات عن الأضرار اللاحقة به، ولم ينص القانون البحري والمرسوم التنفيذي رقم 08-57 على إمكانية طلب فسخ العقد من طرف

1. بلحاج العربي، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الأول التصرف القانوني العقد والإرادة المنفردة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001، ص 312.

2. تنص المادة 106 من الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، ج ر ج ج عدد 78 الصادر في 30 سبتمبر 1975، معدل ومتمم، على أنه: "العقد شريعة المتعاقدين، فلا يجوز نقضه ولا تعديله إلا بإتفاق الطرفين، أو للأسباب التي يقرها القانون".

3. علي فيلالي، الإلتزامات النظرية العامة للعقد، طبعة منقحة و معدلة، موفم للنشر، الجزائر 2008، ص 429 .

صاحب الإمتياز في حالة إخلال الإدارة المانحة للإمتياز بالتزاماتها، وهو الأمر الذي يجعلنا نطبق في هذه الحالة القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني.

نصت الفقرة الأولى من المادة 119 منه على أنه: "في العقود الملزمة للجانبين، إذا لم يوف أحد المتعاقدين بالتزامه جاز للمتعاقد الآخر بعد إعداره أن يطالب بتنفيذ العقد أو فسخه مع التعويض في الحالتين إذا إقتضى الحال ذلك". ويتضح من خلال هذه المادة أن المستثمر صاحب الإمتياز له القدرة على إنهاء العقد بطلب فسخه إذا لم تقم الإدارة المانحة للإمتياز بتنفيذ التزاماتها، ويكون عدم التنفيذ، إما بعدم التنفيذ الكلي أو التنفيذ الجزئي أو التأخر عن التنفيذ أو التنفيذ السيئ حتى ولو تعلق الأمر بالتزامات تبعية أو ثانوية، ويجب أن يكون عدم التنفيذ راجع إلى أحد الطرفين¹.

تلعب السلطة التقديرية التي يتمتع بها القاضي دور مهم في إنهاء عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، وعلى خلاف القانون البحري والمرسوم التنفيذي رقم 08-57 تطرق القانون المدني إلى دور القاضي في ذلك إذ نصت الفقرة الثانية من المادة 119 من القانون المدني على أنه: " ويجوز للقاضي أن يمنح للمدين أجلا حسب الظروف، كما يجوز له أن يرفض الفسخ إذا كان ما لم يوف به المدين قليل الأهمية بالنسبة إلى كامل الإلتزامات".

يتبين من خلال هذه المادة أن للقاضي له السلطة في موازنة ظروف منح أجل للمدين للوفاء بالتزاماته وهو ما يسمى بالأجل القضائي أو نظرة الميسرة، أو يحكم بالتنفيذ على أقساط في حالة ثبوت عسر المدين، كما له كذلك سلطة تقديرية فيما يخص أهمية الإلتزام الذي أخل به المدين بالنسبة لكل الإلتزامات كأن تدفع الإدارة مانحة الإمتياز معظم التعويضات ويقصر في دفع جزء قليل الأهمية²، وهو ما يجعل أن السلطة التقديرية التي يتمتع بها القاضي تعتبر قيда على فسخ العقد و إنهاءه.

1. علي فيلاي، مرجع سابق، ص 432.

2. السعيد محمد صبري، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للإلتزامات، مصادر الإلتزام، العقد والإرادة المنفردة، دراسة مقارنة في القوانين العربية، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الطبعة الرابعة، الجزائر، 2009، ص 354.

2/ إنهاء العقد بالإرادة المنفردة للسلطة المانحة للإمتياز.

قد يتم إنهاء عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري بالإرادة المنفردة للسلطة مانحة الإمتياز، وذلك بطريقتين، وهما الإلغاء في حالة إخلال المستثمر صاحب عقد الإمتياز بإلتزاماته والشروط المفروضة عليه طبقاً للمرسوم التنفيذي رقم 08-57 (أ)، أو الإسترداد في حالة ما إذا إقتضت المصلحة العامة ذلك(ب).

أ/ إلغاء عقد إستغلال خدمات النقل البحري.

تستند الإدارة في إلغائها لعقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري بإخلال المستثمر صاحب الإمتياز بالإلتزامات المفروضة عليه بموجب القانون لاسيما المرسوم التنفيذي رقم 08-57 وإتفاقية الإمتياز و دفتر الشروط المرفق به و التي تتمثل:

. عدم إستعمال خدمات النقل البحري في أجل 6 أشهر من تاريخ إبرام إتفاقية منح الإمتياز بعد إعداره مباشرة إستغلال الخدمات في أجل 3 أشهر طبقاً للمادة 31 من المرسوم التنفيذي 08-57.

. عدم إستئناف الإستغلال بعد التوقف في أجل 3 أشهر من تاريخ إعداره بمواصلة إستغلال الإمتياز وفق المادة 32 من المرسوم التنفيذي 08-57.

. في حالة التخلي عن الإمتياز أو إفلاس صاحبه أو حالة الحل للشخص المعنوي أو حالة عدم إحترام أحكام المادة 11 من المرسوم التنفيذي 08-57 وفقاً للمادة 34 من المرسوم التنفيذي 08-57.

كما نصت المادة 35 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 المؤرخ في 13 فيفري 2008 على أنه على أنه يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية إلغاء الإمتياز دون تعويض في الحالات التالية¹:

. إذا لم تصبح الشروط التي على أساسها تم منح عقد الإمتياز لاسيما تلك الواردة في المادة 4 و 5 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57.

1. م 35 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر.

- . إذا كان صاحب إمتياز يستغل خدمة أو خدمات في ظروف تختلف عن تلك الواردة في عقد الإمتياز كممارسة خدمة نقل البضائع في عقد إمتياز خاص بالمسافرين فقط.
- . إذا لم يمثل المستثمر صاحب الإمتياز للإعذارات المقدمة من طرف الإدارة مانحة عقد الإمتياز و الرامية إلى إحترام بنود دفتر الشروط.
- . إذا كان المستثمر صاحب الإمتياز في حالة إفلاس.
- . إذا كان الإمتياز منح لشخص معنوي، و يكون مسيرها موضوع عقوبة بدنية شائنة.
- . عندما يقوم صاحب الإمتياز بالتنازل عنه لشخص آخر كلية أو جزء منه.
- . عندما لا تبرر أية حاجة الإبقاء عليه.

في حالة ما إذا تم فرض عقوبة سحب إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري فإنه لا يمكن للمستثمر طلب مرة أخرى عقد إمتياز جديد أي أن إلغاء عقد الإمتياز يكون نهائي¹.

ب/ الإسترداد.

إذا تبين لإدارة مانحة الإمتياز أن طريقة إستغلال المرفق العام تتعارض مع المصلحة العامة أو أن عقد الإمتياز فقد فعاليته في تسيير المرفق العام، يمكن للإدارة مانحة الإمتياز إسترداد المرفق عن طريق فسخ العقد قبل حلول أجل نهايته، وذلك مقابل مبلغ مالي لقاء الضرر الذي يصيب المستثمر صاحب الإمتياز².

بالرجوع إلى المرسوم التنفيذي رقم 08-57 واتفاقية الإمتياز ودفتر الشروط النموذجيين المرفقين بالمرسوم يتضح أن المشرع لم يتطرق إلى حالة الإسترداد وشروطه وهو ما يشكل خطر مجهول بالنسبة للمستثمر صاحب عقد الإمتياز، وبالرغم من ذلك فإنه لا يمنع ذلك الإدارة مانحة عقد الإمتياز من إسترداد المرفق العام إستنادا للمصلحة العامة والإمتيازات التي تتمتع بها ولا يمكن لها التنازل عنه أو تقييدها³.

ثالثا: الإنتهاء بقوة القانون لعقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

لم يتطرق المرسوم التنفيذي رقم 08-57 إلى حالات إنهاء عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري بقوة القانون، الأمر الذي يجعلنا نعود إلى القواعد العامة المنصوص

1 . . BENAMAR Mohammed, Op. Cit, P 934.

2 . GUETTIER Christophe, Op. Cit, p 438.

3. أكلي نعيمة، مرجع سابق، ص 153.

عليها في القانون المدني، إذ نصت المادة 121 منه، على أنه في العقود الملزمة للطرفين إذا استحال على أحد الطرفين تنفيذ التزامه فإنه تنقضي معه الإلتزامات المقابلة له⁽¹⁾، و يتبين أنه لم يتم حصر الحالات التي تؤدي إلى إنفساخ العقد بحيث يمكن أن تكون هناك حالات أخرى لإنفساخ عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري إلى جانب حالة القوة القاهرة، ومثال عن ذلك حالة الحروب أو حريق في السفينة أو هلاك البضائع وغير من الحالات التي لا يد للإدارة مانحة الإمتياز أو المستثمر صاحب الإمتياز في حدوثها.

تنتفي السلطة التقديرية للقضاء في إنهاء عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري في حالة إنفساخ العقد، فبمجرد توافر شروط الإنفساخ المتمثلة في إستحالة تنفيذ مقتضيات العقد ناشئة في وقت لاحق لقيام العقد، وأن تكون هذه الإستحالة تشمل تنفيذ الإلتزامات بأكملها، وإلى جانب ذلك أن تكون الإستحالة راجعة لسبب أجنبي عن طرفي العقد²، ينفسخ عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري بقوة القانون، وفي حالة لجوء الطرفين إلى القضاء فإن الحكم القضائي الصادر في هذا الشأن يكون كاشفا لإنفساخ العقد وليس منشأ له.

المبحث الثاني

تقييد حرية ممارسة نشاط النقل البحري الحضري بشرط الحصول على الرخصة

أنشأ المرسوم التنفيذي رقم 16-203 المؤرخ في 25 جويلية 2016 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية³، قيد جديد يتعلق بممارسة النقل البحري الحضري والمتمثل في إلزامية الحصول على رخصة إدارية⁴ من أجل مزاوله النشاط.

1. نصت المادة 121 من الأمر 75-58 السالف الذكر على أنه: " في العقود الملزمة للجانبين، إذا إنقضى إلتزام بسبب إستحالة تنفيذه إنقضت معه الإلتزامات المقابلة له وينفسخ العقد بحكم القانون".

2. السعيد محمد صبري، مرجع سابق، ص 361.

3. مرسوم تنفيذي رقم 16-203 مؤرخ في 25 جويلية 2016، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية، ج ر ج عدد 44، صادر في 27 جويلية 2016.

4. يعرف Pierre LIVET الرخصة الإدارية على أنها:

« On peut en effet admettre qu'il s'agit d'acte administratif revêtant la forme d'une décision unilatérale de caractère individuel, émis en principe après habilitation expresse du législateur, soit par des autorités strictement administratives, soit par des organes dépendant de ces dernières, et à la délivrance duquel sont conditionnés l'exercice d'une

حصر المشرع الجزائري شرط الحصول على الرخصة في النقل البحري الحضري للأشخاص دون سواه من النقل البحري للبضائع أو النقل البحري للأشخاص القائم بين الجزائر والدول الأجنبية، وأثار المرسوم التنفيذي 16-203 إشكالية قانونية تتمثل في ازدواجية آليات ممارسة النقل البحري الحضري مع المرسوم التنفيذي رقم 08-57 من جهة (المطلب الأول)، ومن جهة أخرى فإن إشتراط رخصة إستغلال النقل البحري الحضري يتطلب دراسة الأحكام المنظمة لها (المطلب الثاني).

المطلب الأول

مكانة الرخصة في مجال النقل البحري

قيدت المادة 571 من القانون البحري ممارسة نشاط النقل البحري بشرط الحصول على إمتياز لإستغلال كافة خدمات النقل البحري، إلا أنه في سنة 2016 أحدث قيد جديد مس النقل البحري والمتمثل في رخصة إستغلال خدمات النقل البحري الحضري، الذي أثار تساؤل حول ما إذا كان يكفي الحصول على رخصة لممارسة خدمات النقل البحري الحضري أم أن الأمر يقتضي كذلك الحصول على عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، الأمر الذي يستوجب التطرق إلى مسألة ازدواجية الآليات المطبقة على النقل البحري الحضري (الفرع الأول)، والتطرق إلى مجال إصدار رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري ومميزاتها (الفرع الثاني).

الفرع الأول

إزدواجية الآليات المطبقة على النقل البحري

لم ينص القانون البحري سوى على إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري وذلك في المادة 571 منه، أما فيما يخص رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري فإنه لم ينص

activité ou la création d'un organisme, aucune liberté, sinon potentielle, n'étant réputée exister avant cette décision »

كما عرفه محمد الطيب عبد اللطيف على أن: "الترخيص وسيلة من وسائل تدخل الدولة في ممارسة النشاط الفردي للوقاية مما قد ينشأ عنه ضرر، وذلك بتمكين الهيئات الإدارية بفرض ما تراه ملائما من الإحتياطات التي من شأنها منع هذا الضرر، أو رفض الإذن بممارسة النشاط إذا كان لا يكفي للوقاية منه إتخاذ الإحتياطات المذكورة أو كاف غير مستوف للشروط التي قررها المشرع سلفاً". عزاوي عبد الرحمن، الرخص الإدارية في التشريع الجزائري، رسالة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2007، ص 155.

عليها إطلاقاً، وهو ما يجعلنا نتطرق إلى مدى إسناد نظام الرخصة الوارد في المرسوم التنفيذي رقم 16-203 إلى القانون البحري (أولاً)، ثم نتطرق إلى الآثار المترتبة على ازدواجية الآليات المطبق على النقل البحري الحضري (ثانياً).

أولاً: مدى إسناد نظام الرخصة إلى القانون البحري.

من خلال إستقراء مواد القانون البحري يتضح أن المشرع لم يدرج الرخصة كآلية من أجل ممارسة نشاط النقل البحري الحضري، مما يجعلها منعدمة الأساس في القانون البحري (1)، كما أن المرسوم التنفيذي رقم 16-203 لم يشر لعقد إمتياز النقل البحري المنظم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 08-57(2).

1/ إنعدام الأساس القانوني للرخصة في القانون البحري.

إلى جانب الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، الذي لم يتطرق إلى موضوع الرخصة الإدارية (أ)، فإن المرسوم التنفيذي رقم 08-57 لم يتطرق إليه كذلك (ب).

أ/ إنعدام الأساس القانوني في الأمر رقم 76-80 المتضمن، المعدل والمتمم.

تنص المادة 571 من القانون البحري "النقل البحري ملكية عامة ويمكن أن يكون موضوع إمتياز"، من خلال الإطلاع نص هذه المادة يتضح أن المشرع قيد ممارسة نشاط النقل البحري بشرط الحصول على عقد الإمتياز.

كما نصت المادة 571-2 من القانون البحري على أنه: "يمنح الإمتياز على أساس دفتر شروط وفقاً للشروط والكيفيات المحددة عن طريق التنظيم".

من خلال نصوص القانون البحري المتعلقة بإستغلال خدمات النقل البحري يتضح أن المشرع نص فقط على قيد واحد وهو عقد الإمتياز، دون أن يشير في ذلك إلى رخص ممارسة النقل البحري الحضري، خاصة أن المادة 571-2 من القانون البحري جاءت صريحة في هذا الخصوص بنصها فقط على عقد الإمتياز ودفتر الشروط الملحق به.

ب/ إنعدام الأساس القانوني في المرسوم التنفيذي رقم 08-57.

لم يتضمن المرسوم التنفيذي رقم 08-57 المؤرخ في 13 فيفري 2008 الذي يحدد شروط منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، أي إشارة إلى التمييز بين النقل البحري بصفة عامة والنقل البحري الحضري وكما أنه لم يتطرق إلى مسألة وجود آلية إدارية أخرى تنظم صنف من أصناف النقل البحري.

2/ عدم إشارة المرسوم التنفيذي رقم 16-203 لعقد إمتياز إستغلال خدمات النقل

البحري.

أقر القانون البحري إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري في المادة 571 من القانون البحري(أ)، في حين تم تنظيم كيفية وشروط منحه بموجب الرسوم التنفيذية رقم 08-57 (ب)، وكلا النصين لم يشر إليهما المرسوم التنفيذي رقم 16-203.

أ/ عدم إستناد المرسوم التنفيذي رقم 16-203 على المادة 571 من القانون البحري.

نصت المادة الأولى من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 المؤرخ في 25 جويلية 2016 على أنه: " يهدف هذا المرسوم إلى تحديد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية بغرض الريح"¹، ويتضح من خلال هذه المادة أن المرسوم التنفيذي رقم 16-203 لم يحدد المادة القانونية من القانون البحري التي إستند عليها في إقرار الرخصة بشكل واضح وصريح، وهذا على خلاف المادة الأولى من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 الذي نص على أن هذه الأخير يحدد شروط منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري وكيفياته إستنادا لأحكام المادة 571-2 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري².

ب/ عدم ذكر المرسوم التنفيذي رقم 16-203 للمرسوم التنفيذي رقم 08-57.

طبقا للمادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 تشمل خدمات النقل البحري مجموع نشاطات نقل المسافرين والبضائع عن طريق البحر، سواء التي تتم ضمن الملاحة الساحلية أو ضمن الملاحة المحدودة أو الملاحة غير المحدودة، وهو ما يجعل النقل البحري

1. م 01 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، سالف الذكر.

2. م 01 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر.

الحضري يدخل ضمن أحكام المادة 02 من نفس المرسوم¹، إلا أن المرسوم التنفيذي رقم 203-16 لم يتضمن أي إشارة للمرسوم التنفيذي رقم 08-57 المحدد لشروط وكيفيات منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

ثانيا: الآثار المترتبة على ازدواجية الآليات المطبق على النقل البحري الحضري.
ترتب على تكريس آليتين من أجل السماح بممارسة نشاط النقل البحري الحضري، تنازع في تطبيق نظام الإمتياز ونظام الرخصة في مجال ممارسة نشاط النقل البحري (1)، ووجود تباين في الأحكام المنظمة للآليتي من أجل ممارسة نشاط النقل البحري الحضري (2).

1/ تنازع الآليات المطبقة على النقل البحري الحضري.

تثار مسألة تنازع القوانين في مجال النقل البحري لعدم وجود نص قانوني يلغي آلية الإمتياز في مجال النقل البحري الحضري (أ)، وهو ما يجعلنا في هذه الحالة نبحث عن إمكانية تفريد الآلية المطبقة إستنادا لمبدأ الخاص يقيد العام (ب).

أ/ عدم وجود نص قانوني يلغي آلية الإمتياز في مجال النقل البحري الحضري.
لم يسنّ المشرع أي نص قانوني يلغي المادة 571 وما يليها من القانون البحري، وذلك فيما يخص خضوع النقل البحري الحضري لنظام الإمتياز، وأكثر من ذلك نجد أن المرسوم التنفيذي رقم 203-16 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية لم يلغي الأحكام التنظيمية المخالفة له لاسيما تلك الواردة في المرسوم التنفيذي رقم 08-57.

ب/ عن إمكانية تفريد الآلية المطبقة على ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.
أثار المرسوم التنفيذي رقم 203-16 ازدواجية الآليات المطبقة على ممارسة نشاط النقل البحري وهذا أمام عدم وجود نص قانوني يلغي آلية الإمتياز من التطبيق على النقل البحري الحضري، هذه الإزدواجية تفرض البحث على إمكانية تفريد الآلية المطبقة على نشاط النقل البحري الحضري إسنادا على مبدأ القانون الخاص يقيد القانون العام.

1. م 02 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر.

لا يوجد نص قانوني يلغي المادة 571 وما يليها من القانون البحري والتي تنظم إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، وهو ما لا يترك مجال لتطبيق مبدأ القانون الخاص يقيد القانون العام في هذه الحالة، وأكثر من ذلك وطبقاً لمبدأ تدرج القوانين أي القانون يلغي القانون و المرسوم يلغي المرسوم¹، فإن المرسوم التنفيذي رقم 16-203 لا يمكن له إلغاء أو تعديل المادة 571 وما يليها من القانون البحري ولو ضمناً.

2/ تباين في الأحكام المنظمة لآتي ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.

هناك تباين بين الأحكام المنظمة لعقد الإمتياز والرخصة الإدارية، إذ أن كلا النظامين يحتويان على أوجه التكامل بينهما (أ)، وكما يحتويان على أوجه التناقض التي تؤثر على الإستثمار في هذا المجال (ب).

أ/ أوجه التكامل بين النظامين.

تتمثل في الأحكام الموجودة في نظام عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري وغير موجودة في نظام الرخصة (1)، وفي أحكام موجودة في نظام الرخصة وغير موجودة في نظام عقد الإمتياز لإستغلال خدمات النقل البحري (2)، وهو ما يخلق التكامل بين النظامين.

(1) الأحكام الموجودة في نظام الرخصة وغير موجودة في نظام عقد الإمتياز لإستغلال خدمات النقل البحري.

أنشأ المرسوم التنفيذي رقم 16-203 ثلاثة لجان تتكفل بدراسة الرخص والبت فيها وكذا إلغائها²، كما تضمن المرسوم أحكام تتعلق بإخضاع صاحب طلب الرخصة لتحقيق إداري تقوم به المصالح الأمنية وهو الشيء الجديد الذي كرسه المشرع الجزائري دون تحديد موضوع وأهداف التحقيق³.

1. نبالي فطة، "المجلس الدستوري وتدرج القواعد القانون"، مجلة المدرسة الوطنية للإدارة، مركز التوثيق والبحث والخبرة، عدد 43، 2012، ص 30.

2. م 11 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، سالف الذكر.

3. م 10 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، سالف الذكر.

(2) الأحكام الموجودة في نظام عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري وغير موجودة في نظام الرخصة.

ألزمت الفقرة 3 المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 ذوي حقوق المستثمر صاحب عقد الإمتياز المتوفى على الإمتثال لأحكام دفتر الشروط من أجل مواصلة نشاط النقل البحري وهو ما لم ينص عليه المرسوم التنفيذي رقم 16-203 التي سمحت بمواصلة نشاط النقل لذوي حقوق المستثمر دون إخضاعهم لشرط الإمتثال لدفتر الشروط¹، كما أكدت المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 على إلزامية دفع رسوم الإستغلال².

ب/ أوجه التناقض بين النظامين.

تكمن أوجه التناقض بين النظامين من حيث المدة الزمنية(1)، ومن حيث الإتفاق(2)، ومن حيث طول السفينة(3).

(1) من حيث المدة الزمنية:

طبقا للمادة 09 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 يصل مدة عقد الإمتياز إلى 10 سنة، أما الرخصة التي تمنح من أجل ممارسة نشاط النقل لبحري الحضري تصل إلى 05 فقط طبقا للمادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، وهو الأمر الذي يثير إشكال قانوني من حيث التطبيق فمثلا إذا تم منح المستثمر عقد إمتياز لمدة 10 سنوات و منح له الرخصة لمدة 05 سنوات ففي حالة عدم قبول الإدارة تجديد الرخصة فإن الأمر سيثير إشكال قانوني إستمرار ممارسة النشاط، وهو ما يحدّ من الإقبال على الإستثمار في مجال النقل البحري.

(2) من حيث الإتفاق.

في نظام عقد الإمتياز يتم إبرام إتفاقية الإمتياز، ويتم التوقيع عليها من طرف السلطة المانحة للإمتياز والمتمثل في الوزير المكلف بالبحرية التجارية وبين المستثمر صاحب عقد

1. م 16 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، سالف الذكر.

2. حدد هذه الرسوم المرسوم التنفيذي رقم 08-58، سالف الذكر.

الإمتياز، في حين أنه في نظام الرخص يكون في شكل قرار إداري يصدر من الهيئة المانحة للرخصة بحيث لا يخضع للتوقيع من طرف المستثمر¹.

(3) من حيث طول السفينة.

حسب المادة 22 من المرسوم التنفيذي رقم 16-23 يجب أن يكون طول السفينة الموضوع من أجل القيام بعمليات النقل البحري بين 24 و 40 متر²، في حين أن المرسوم التنفيذي رقم 08-57 لم يحدد طول السفينة المستغلة للنقل البحري.

الفرع الثاني

نطاق ومميزات رخصة ممارسة النقل البحري الحضري

تتضح مكانة رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري مقارنة مع عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، من خلال تحديد مجال تطبيق الرخصة (أولاً)، وكذلك من خلال الخصائص التي تتميز بها عن عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري (ثانياً).

أولاً: عناصر تحديد نطاق رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.

يستخلص من أحكام المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 التي حددت المقصود من النقل البحري الحضري³، جملة من العناصر التي تحدد نطاق إصدار رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري، بحيث تسمح بمعرفة ما إذا كان الأمر يتطلب طلب إستخراج الرخصة من عدمه، وتتمثل هذه العناصر في أن يكون النقل البحري منتظم (1)، ويشمل نقل الأشخاص فقط (2)، وأن يكون النقل يقع بين الموانئ الوطنية (3)، ويتم على متن السفن لنقل الأشخاص (4).

1. أنظر نموذج الإتفاقية المتعلقة بإمتياز خدمات النقل البحري، ملحق رقم 02 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر، ونموذج رخصة ممارسة نشاط النقل لبحري الحضري، ملحق رقم 01 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، سالف الذكر.

2. م 22 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، سالف الذكر.

3. تنص المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، سالف الذكر، على أنه: "يقصد، في مفهوم هذا المرسوم، بما يأتي:

. النقل البحري الحضري: نشاط النقل البحري المنتظم للأشخاص بين الموانئ الوطنية الذي يتم على متن السفن التي تنقل المسافرين".

1/ الرخصة تشمل النقل البحري المنتظم.

يقصد بالنقل البحري المنتظم النقل الذي يتم وفق برنامج نقل بحري دوري مستمر ودائم عبر خطوط نقل بحرية معينة ومحددة مسبقاً، ووفق أوقات زمنية معينة ومحددة مسبقاً¹، وأكدت عليه المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، وذلك لما حددت المقصود من النقل البحري الحضري بكونه نشاط نقل بحري منتظم للأشخاص، وبالتالي أستبعد النقل البحري غير المنتظم الذي يتم في أوقات غير محددة مسبقاً أو يكون حسب الطلب.

2/ الرخصة تشمل النقل البحري للأشخاص.

يقصد بالنقل البحري للأشخاص، نقل الأفراد على متن سفن مخصصة لذلك من ميناء الإنطلاق إلى ميناء الوصول وذلك مقابل أجره نقل معينة ومحددة مسبقاً، مع أن سفن نقل الركاب تطورت لتلبي حاجة وراحة الركاب وتأمينه من أخطار السفر عبر البحار²، ويتضح من المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 أن النقل البحري الحضري يقتصر فقط على نقل الأشخاص دون نشاط نقل البضائع.

3/ الرخصة تشمل النقل البحري الذي يقع بين الموانئ الوطنية.

أكدت المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 على أن النقل البحري الحضري يقوم بين الموانئ الوطنية، أي الموانئ التي تقع في إقليم الجمهورية الجزائرية، بالتالي نشاطات النقل البحري التي تقام بين الموانئ الوطنية والموانئ الأجنبية لا تدخل ضمن النقل البحري الحضري.

4/ الرخصة تشمل فقط السفن التي تنقل المسافرين.

يقصد بسفن نقل الأشخاص السفن التي صنعت من أجل القيام بمهمة نقل الأشخاص بحيث تكون تحتوي على كافة المعدات الضرورية من أجل تحقيق غايتها بحيث تسمح بنقل الأشخاص في رفاهية و أمان وذلك لما تتوفر عليه من متطلبات السلامة والرفاهية تسمح بنقل الأشخاص لمسافات طويلة ولمدة زمنية معتبرة.

1. عنبر عبد الحميد مرسى، شركات النقل البحري، شركات الملاحة البحرية، دار الكتب المصرية، الإسكندرية، 2014، ص 141.

2. النحرابي أيمن، مرجع سابق، ص 44.

يقع على عاتق المستثمر في مجال النقل البحري توفير هذا النوع من السفن لنقل الأشخاص، وفي هذا الصدد حددت المادة 22 من المرسوم التنفيذي 16-203 نوع السفن التي يجب توفيرها وهي السفن التي يتراوح طولها ما بين 24 متر و 40 مترا و التي يجب أن تكون مطابقة لمقاييس الخاصة بسلامة البناء والتجهيز والإستغلال المنصوص عليه في التشريع والتنظيم المعمول بهما¹.

ثانيا: تحديد مميزات رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.

تتميز رخصة إستغلال خدمات النقل البحري الحضري بمجموعة من المميزات تميزها عن الوثائق الإدارية الأخرى الصادرة عن الإدارة العامة، كما أنها تتميز كذلك عن عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، وتتميز بكونها قرار إداري إفرادي(1)، مؤقتة(2)، إسمية(3)، إستثنائية(4) وقابلة للإلغاء(5).

1/ رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري قرار إداري إفرادي.

خلافًا لعقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري المنظم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 08-57 الذي يعتبر عقد إداري يبرم بين السلطة المانحة للإمتياز والمستثمر صاحب الإمتياز فإن رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري عبارة عن قرار إفرادي صادر عن الإدارة إذ نصت المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 على أنه: "تمنح رخصة ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية المذكورة في المادة 02 أعلاه، لمدة خمسة (05) سنوات قابلة للتجديد"².

تبنت كل من المدرسة الإحصائية والمدرسة الموضوعية الرأي القائل أن الرخصة الإدارية عبارة عن قرار إداري إفرادي، ذلك أن منح الرخصة أو تعديلها أو إنهاؤها يكون بالإرادة المنفردة للسلطة المانحة للرخصة دون السماح للطرف المستفيد منه التدخل في منحها أو تعديلها أو إلغائها³.

1. م 22 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، سالف الذكر.

2. م 12 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، سالف الذكر.

3. شول بن شهرة، جديد حنان، "الرخصة الإدارية كوسيلة لضبط قطاع المحروقات"، دفا تر السياسة و القانون، جامعة غرداية، العدد 19، جوان 2018، ص 86.

كما أنه يتضح من خلال نموذج رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري أنه يتم تحريره من طرف وزير الأشغال العمومية والنقل ولا يحتاج في ذلك إلى موافقة أو إمضاء من طرف المستثمر المستفيد من الرخصة.

2/ رخصة ممارسة النقل البحري الحضري محددة المدة.

نصت المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 على أنه تمنح رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري لمدة 05 سنوات قابلة للتجديد، وإلى جانب ذلك أكدت المادة 13 من نفس المرسوم التنفيذي صراحة على أن الرخصة مؤقتة¹، وهو نفس الأمر الذي أخذ به المشرع الجزائري في نظام عقد الإمتياز أين حدد مدة إستغلال عقد الإمتياز بعشرة (10) سنوات قابلة للتجديد².

غير أن مدة 05 سنوات تعتبر جد ضئيلة في مجال الإستثمارات ولا تسمح بتحقيق فوائد على المدى الطويل بإعتبار أن مجال النقل البحري من الإستثمارات على المدى الطويل نظرا لرؤوس الأموال المستثمرة.

3/ رخصة ممارسة النقل البحري الحضري إسمية.

الرخصة قرار مرتبط بالمستثمر شخصيا، إذ لا يمكن لهذا الأخير التنازل عنها أو التصرف فيها بالتعاقد من الباطن أو إيجارها مهما كان شكله وذلك تحت طائلة إغائه، وهو ما نصت عليه المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 على أنه: "الرخصة شخصية ولا يمكن التنازل عليها أو نقل ملكيتها، ولا يمكن أن تكون محل أي صيغة من صيغ الإيجار..."³، وهو ما يتطابق كذلك مع نظام عقد الإمتياز الذي أكد عليه في الفقرة 01 و02 من المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57⁴.

غير أن الفقرة الثانية من المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 حولت لذوي حقوق المستثمر صاحب الرخصة بمواصلة إستغلال نشاط النقل البحري الحضري شرط

1. م 13 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، سالف الذكر.

2. م 09 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر.

3. م 13 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، سالف الذكر.

4. م 11 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر.

إبلاغ الوزير المكلف بالبحرية التجارية بذلك في أجل شهر (1) واحد، و هو نفس الأمر الذي ذهب نظام عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري في الفقرة الثالثة من المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57.

4/ رخصة ممارسة النقل البحري الحضري رخصة إستثنائية.

يتبين من نص المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 أن النقل البحري الحضري ضمّ إلى النشاطات الأخرى المعنية بالرخصة والمتمثلة في: الصيد البحري السياحي، التنزه في البحر، الباخرة-المطعم، النزهة على آليات بحرية ذات محرك، وهو ما يجعل هذه الرخصة إستثنائية في مجال النقل البحري بصفة عامة كونها تفرض فقط على النقل البحري الحضري دون غيره من أنواع النقل البحري الأخرى، وهذه الميزة تختلف عن الميزة المعروفة إمتياز خدمات النقل البحري التي تتسم بالشبه الشمولية كونها تضم النقل البحري الوطني والدولي إلى جانب نقل البضائع ونقل المسافرين¹.

5/ رخصة ممارسة النقل البحري الحضري قابلة للإلغاء.

أكدت المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 على أن رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري تكون قابلة للإلغاء في حالة إخلال المستثمر صاحب الرخصة بالأحكام الواردة في نفس المادة كالتخلي عن الرخصة لشخص آخر، وكما قد تكون الرخصة قابلة للإلغاء في حالة مخالفة دفتر الشروط أو في حالة عدم توفر الشروط الضرورية لمنحها طبقا للمادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203.

المطلب الثاني

أحكام رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري

تحكم رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري قواعد قانونية أقرها المرسوم التنفيذي رقم 16-203 المؤرخ في 25 جويلية 2016 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية، إذ تم تنظيم عملية إصدار الرخصة (الفرع الأول)، ومنحها لطالبتها مما يترتب عنها آثار قانونية إلى غاية نهايتها (الفرع الثاني).

1. م 12 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر.

الفرع الأول

إصدار رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري

يتم إصدار رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري بناء على طلب بذلك من الهيئة المختصة، والتي تخول لصاحبها حق إستغلال النشاط المرخص به، ودراسة أحكام إصدار الرخصة يكون عبر التعريف بالأطراف المعنية بالرخصة (أولاً)، والتطرق إلى الشروط الواجب توافرها (ثانياً)، وتحديد الحالات الخاصة بإصدار رخصة إستغلال خدمات النقل البحري الحضري (ثالثاً).

أولاً: أطراف رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.

تتمثل أطراف رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري في الأطراف التي تتدخل بإرادتها من أجل إصدار الرخصة والمتمثلة في السلطة المانحة للرخصة (1)، المستفيد أو طالب الرخصة (2).

1/ السلطة المانحة لرخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.

تتمثل السلطة المانحة لرخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري في الهيئة الإدارية المؤهلة قانوناً في الفصل في طلب الترخيص بممارسة النشاط¹.

نصت المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 على أنه يتم منح رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري من طرف المصالح المختصة التابعة للوزير المكلف بالبحرية التجارية، وهذا بعد موافقة اللجنة المختصة إقليمياً والمذكورة في المادة 11 من نفس المرسوم²، ويتبين من خلال هذه المادة أن السلطة مانحة الإمتياز تنفرع إلى جهتين وهما المصالح المختصة التابعة للوزير المكلف بالبحرية التجارية (أ)، اللجنة المختصة إقليمياً (ب).

أ/ المصالح المختصة التابعة للوزير المكلف بالبحرية التجارية.

لم يحدد المرسوم التنفيذي رقم 16-203 المصالح المختصة التابعة للوزير المكلف بالبحرية التجارية، والتي قد يقصد بالمصالح المختصة التابعة للوزير المكلف بالبحرية

1. عزاوي عبد الرحمن، مرجع سابق، ص 236.

2. م 11 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، سالف الذكر.

المصلحة التي تؤهل وتوكل لها مهمة السهر على تنفيذ ومراقبة ومتابعة تنفيذ المرسوم التنفيذي رقم 16-203.

في حين أنه نص في المادة 08 من نفس المرسوم على أن الوزير المكلف بالبحرية التجارية هو المكلف بتسليم الرخصة من أجل ممارسة نشاط النقل بحري الحضري¹.
من خلال نص المادة 05 و 08 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 يتضح أن المشرع الجزائري لم يبين بصفة واضحة وصريحة الجهة المختصة من أجل إصدار رخصة ممارسة نشاط النقل البحري.

إلا أنه يستنتج ضمنا أن الجهة المصدرة لرخصة ممارسة نشاط النقل البحري هو الوزير المكلف بالبحرية التجارية وذلك بإعتباره الرئيس الإداري للنشاطات البحرية بإعتبار أن هذه الوزارة من بين الأجهزة الإدارية المتخصصة، ويقوم الوزير بوظيفته في إطار وظيفة السلطة المركزية في الدولة²، بالإضافة إلى ذلك ومن خلال نموذج رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري فإن وزير الأشغال العمومية والنقل هو الذي يرخص بممارسة نشاط النقل البحري³.

ب/ اللجان المختصة إقليميا.

أحدثت المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 المؤرخ في 25 جويلية 2016 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية ثلاثة لجان جهوية في كل من الجزائر العاصمة، وهران وعنابة⁴، أسندت إليها مهمة دراسة طلبات الرخصة والبت فيها، إلى جانب إختصاصها في إلغاء رخص الإستغلال.

1. تنص المادة 08 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، السالف الذكر، على أنه: " تخضع ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية إلى الحصول على رخصة يسلمها الوزير المكلف بالبحرية التجارية".

2. عزاوي عبد الرحمن، مرجع سابق، ص 240.

3. نموذج رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري، الملحق الأول من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، سالف الذكر.

4. حددت المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، السالف الذكر، الإختصاص الإقليمي للجان على كمالبي: اللجنة الجهوية للجزائر: الشلف، تيبازة، الجزائر، بومرداس وتيزي وزو، اللجنة الجهوية لوهران: تلمسان، عين تيموشنت، وهران ومستغانم، اللجنة الجهوية لعنابة: بجاية، جيجل، سكيكدة، عنابة والطارف.

الملاحظ أن المرسوم التنفيذي رقم 16-203 منح دور رئيسي للجان وذلك في تقرير حق المستثمر في الحصول على رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري أو إلغائها، غير أنه بالرجوع إلى المادة 09 من القرار المؤرخ في 23 أوت 2016 الذي يحدد تشكيل وتنظيم وسير اللجان الجهوية المكلفة بدراسة طلبات رخص إستغلال نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية والبت فيها، يتضح أن هذه الهيئة إستشارية فقط كونها قرارتها آراء إما بالموافقة على طلب الرخصة أو بالرفض مع التعليل¹.

لا يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية مخالفة ما توصل إليه اللجان إما بالرفض أو القبول، إذ أن المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 أكدت على منح الوزير المكلف بالبحرية التجارية لرخصة ممارسة نشاط النقل البحري متوقف على شرط موافقة اللجنة المختصة إقليميا بذلك، ولم يحدد القرار المؤرخ في 23 أوت 2016 آجال إرسال قراراتها المتخذة بشأن طلبات منح الرخص وهو نفس الأمر الذي تجاهله المرسوم التنفيذي رقم 16-203، وعدم تحديد المدة الزمنية قد يؤدي إلى تماطل إصدار الوزير المكلف بالبحرية التجارية لقراراته.

2/ المستفيد من رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.

المستفيد من رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري هو المستثمر الذي يقدم الطلب من أجل الحصول عليه، بشرط أن تتوفر فيه الشروط القانونية لاسيما تلك الواردة في المرسوم التنفيذي رقم 16-203 المؤرخ في 25 جويلية 2016.

طبقا للمادة 1-571 من القانون البحري² فإن المستثمر قد يكون شخص طبيعي من جنسية جزائرية وكما قد يكون شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري وكذلك يجب أن يكون مقره الرئيسي في الجزائري، وقد يكون الشخص الإعتباري ذات رأس مال تابع لأشخاص القانون الخاص أو يكون ذات رأس مال تابع لأشخاص القانون العام كأن تكون الدولة هي

1. م 09 من القرار المؤرخ في 23 أوت 2016، يحدد تشكيل وتنظيم وسير اللجان الجهوية المكلفة بدراسة طلبات رخص إستغلال نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية والبت فيها، ج ر ج ج عدد 51، صادر في 31 أوت 2016.
2. تنص المادة 1-571 من القانون 98-05، سالف الذكر، على أنه: "يستغل خدمات النقل البحري أشخاص طبيعيون من جنسية جزائرية أو مؤسسات عمومية جزائرية أو أشخاص إعتباريون خاضعون للقانون الجزائري ولهم صفة مجهزي السفينة، ويوجد المركز الرئيسي لنشاطهم في القطر الجزائري".

من تنشأ مؤسسة للنقل البحري الحضري، وكما قد يكون رأس مال مختلط بين رأس مال خاص ورأس مال عام، مع العلم أن المرسوم التنفيذي لم يتطرق إلى جنسية المستثمر.

أما فيما يخص المستثمر الأجنبي في هذا المجال فهو مقيد بنسبة الأغلبية للمستثمر الوطني سواء كان عام أو خاص أو مختلط بينهما، فهم مقصون من ممارسة نشاط النقل البحري لوحدهم كما سلف أن شرحنا ذلك لما تطرقنا إلى جنسية المستثمر في الفصل الأول من هذا الباب.

ثانيا: شروط منح رخصة إستغلال نشاط النقل البحري الحضري.

يستدعي منح رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري توفر مجموعة من الشروط القانونية في المستثمر والتي أوردها المرسوم التنفيذي رقم 16-203 المؤرخ في 25 جويلية 2016، هذه الشروط تنقسم إلى شروط عامة أي مشتركة بين كافة النشاطات الخاضعة لإلزامية الحصول على الرخصة والواردة في المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 (1)، إلى جانب شروط خاصة تتعلق فقط بممارسة نشاط النقل البحري الحضري (2).

1/ الشروط المشتركة بين النشاطات الخاضعة للإلزامية الحصول على الترخيص

بموجب المرسوم التنفيذي رقم 16-203.

تضمن المرسوم التنفيذي رقم 16-203 مجموعة من الأحكام القانونية التي تخضع لها كافة النشاطات التي تدخل ضمن مجال تطبيقه والواردة في المادة 02 منه¹، وتتمثل هذه الشروط في إيداع طلب مصحوب بوثائق عامة (أ)، إلى جانب إجراء تحقيق إداري (ب). تتمثل الشروط التي نصت عليها المرسوم التنفيذي في:

1. تنص المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، السالف الذكر على أنه: "تدخل ضمن مجال تطبيق هذا المرسوم

نشاطات النقل البحري الحضري والتنزه البحرية الآتية:

أ . النقل البحري الحضري،

ب . الصيد البحري السياحي،

ج . التنزه في البحر،

د . الباخرة-المطعم،

هـ . التنزه على آليات بحرية ذات محرك".

أ/ إيداع طلب مصحوب بوثائق عامة.

نصت المادة 09 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 على أنه يجب أن يصطحب طلب الحصول على رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري على الوثائق والتي تعتبر عامة وتتمثل في:

. نسخة من بطاقة التعريف الوطنية للشخص الطبيعي ونسخة من القانون الأساسي للشخص المعنوي.

. صحيفة السوابق القضائية رقم 03 لا يتجاوز تاريخ إصدارها ثلاثة (03) أشهر للشخص الطبيعي أو المسير المعين في القانون الأساسي لما يتعلق الأمر بالشخص المعنوي.

. مستخرج من جدول الضريبي المصنف للشخص الطبيعي والمعنوي وذلك للإثبات عدم وجود دين مستحق من طرف مديرية الضرائب على الطالب.

لم يشترط المرسوم التنفيذي رقم 16-203 نسخة من السجل التجاري بإعتبار أن النقل البحري نشاط تجاري من حيث الموضوع طبقا للمادة 03 من القانون التجاري، بالتالي الحصول على رخصة ممارسة نشاط النقل البحري لا يستوجب إستخراج السجل التجاري للمستثمر صاحب الطلب، لكن ممارسة النشاط يشترط الحصول على السجل التجاري¹.

ب/ التحقيق الإداري.

أكدت المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 على أن المستثمر صاحب طلب الرخصة يخضع لتحقيق إداري تقوم به المصالح الأمنية المختصة²، غير أنه لم يتم تحديد هذه المصلحة الأمنية المختصة هل تابعة للأمن الوطني التابعة لوزارة الداخلية أم لتحقيق

1. وذلك بإعتباره النقل البحري نشاط تجاري من حيث الموضوع طبقا للمادة 02 من الأمر 75-59، معدل ومتمم، سالف الذكر.

2. تنص المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، سالف الذكر، على أنه: "يخضع صاحب طلب الرخصة إلى تحقيق إداري تقوم به مصالح الأمن المختصة التي تقوم بإرسال رأيها إلى مدير البحرية التجارية والموانئ في أجل 20 يوم، ابتداء من تاريخ إخطارها".

الدرك الوطني التابع لوزارة الدفاع، أم أن هناك مصالح أمنية مختصة تابعة للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية.

كما أنه لم يتم تحديد مضمون هذا التحقيق أي ما هي المجالات التي يشملها هذا التحقيق والغرض منه هل المجال الإجرامي أم مجال الضريبي أو يتعلق بالحالة المدنية وسوابق العدلية للمستثمر صاحب طلب الرخصة؟.

حدد المرسوم التنفيذي رقم 16-203 طبيعة التحقيق بطبيعة إدارية بحت والتي من المفروض تقوم بها اللجنة المختصة الإقليمية الواردة في المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، عوض إسنادها إلى أجهزة أمنية التي يكون التحقيق الذي تجريه تحقيقا أمنيا بحتا وليس تحقيقا إداريا كون أن هذا الأخير لا يدخل ضمن اختصاصها.

إن عدم تحديد المرسوم التنفيذي رقم 16-203 الهيئة الأمنية المختصة في إجراء التحقيق، وكذلك عدم تحديد مضمون التحقيق يشكل غموض من شأنه أن يكون إعاقة أمام المستثمر من أجل الإستثمار في هذا المجال.

2/ الشروط الخاصة المطبقة على نشاط النقل البحري الحضري.

أورد المرسوم التنفيذي رقم 16-203 مجموعة من الشروط الخاصة المتعلقة برخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري، تتعلق بالسفينة محل الإستغلال (أ)، إلى جانب ضرورة تدعيم الملف العام بملف خاص (ب).

أ/ مميزات المفروضة على السفينة محل إستغلال نشاط النقل البحري الحضري.

تتمثل هذه المميزات المفروضة على السفينة التي توضع محل الإستغلال في:

(1) عمر السفينة.

أكدت المادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 في فقرته الأخيرة على أنه يجب أن تكون السفينة محل إستغلال نشاط النقل البحري الحضري جديدة، أو أن يكون عمرها يقل عن 05 سنوات في حالة ما إذا كانت حالتها مرضية، ويثبت ذلك على أساس تفتيش تقني تجريه هيئة مؤهلة قانونا من الإدارة.

غير أنه في نظام الإمتياز يمكن أن يصل عمر السفينة إلى 15 سنة وهذا طبقاً للمادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57¹، كما أنه يمكن كذلك الترخيص بإستغلال السفن التي زاد عمرها عن 15 بناء على تفتيش تقني تجريها هيئة مؤهلة يعينها الوزير المكلف بالبحرية التجارية، وهو ما جعل أن في نظام الرخص فُيد المستثمر بمدة زمنية ضئيلة ولا يسمح للسفن التي تتجاوز هذه المدة بإستغلالها، وهذا ما على الإستثمار في هذا المجال سلبيًا.

(2) طول السفينة.

قيدت المادة 22 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 المستثمر بشرط التوفر على يتراوح طولها بين 24 متر و40 متر، وهذا ما يتعارض مع حرية الإستثمار كون أنه قد يكون بقدرة المستثمر أن يتحصل على سفينة أطول من 40 متر، أو العكس فقد لا تكون وضعيته المالية تسمح بالحصول على سفينة تزيد عن 24 متر، وهذا النوع من الشروط منعدمة في نظام عقد الإمتياز الذي يسمح بحيازة أي سفينة كانت معدة من أجل النقل البحري للأشخاص.

(3) مطابقة المقاييس المعمول بها.

ألزمت الفقرة الثانية من المادة 22 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 المستثمر أن تكون السفينة الموضوعة من أجل إستغلالها في النقل البحري الحضري مطابقة لكافة المقاييس المتعلقة بسلامة البناء والتجهيز والإستغلال، والمعمول بها بموجب النصوص التشريعية والتنظيمية الصادرة في هذا الشأن².

1. م 04 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، سالف الذكر.

2. لاسيما الخضوع لإلزامية حيازة الوثائق الواردة في المادة 189 من القانون البحري، وغيرها من النصوص التشريعية والتنظيمية كالقرار المؤرخ في 30 أبريل 1986، والمتعلق بالتدابير الخاصة بالصيدليات الموجودة على متن السفن التي تحمل العلم الوطني، سالف الذكر.

ب/ تدعيم الملف المقدم بوثائق خاصة.

يدعم صاحب طلب منح رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري بوثائق خاصة بهذا النشاط وذلك إلى جانب الوثائق العامة الواردة في المادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، وتنقسم هذه الوثائق إلى وثائق متعلقة بالسفينة محل الإستغلال(1)، ووثائق أخرى تتعلق بحسن سير مرفق النقل البحري الحضري(2).

(1) الوثائق المتعلقة بالسفينة محل الإستغلال.

نصت المادة 20 و 21 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 على مجموعة من الوثائق التي تتعلق بالسفينة من الناحية التقنية والفنية والسلامة وصفة حيازتها، وهي وثائق يستلزم الأمر توفرها من أجل إستغلاله السفينة والتي تتمثل في:

. الوثائق التقنية الخاصة بالسفينة.

. نسخة من عقد ملكية السفينة أو عقد القرض أو الإيجار: وهذه الوثيقة من أجل إثبات حيازة المستثمر على سفينة من أجل إستغلالها في النشاط المرخص به، وسواء أن تكون الفينة جدية أو يقل عمرها عن 5 سنوات إذا كانت في حالة مرضية بناء على تفتيش تقني تقوم به الهيئة المختصة قانونا.

. نسخة من محضر تفتيش سلامة السفينة تعده اللجنة المحلية للتفتيش.

. نسخة من شهادات سلامة السفينة، ووثائق السفينة المطلوبة السارية المفعول: إن عدم تحديد المشرع نوع هذه الوثائق المطلوبة يشكل غموض قد يؤدي إلى إبتعاد المستثمرين من الإستثمار في هذا المجال إذ كان على المشرع تحديد بدقة هذه الوثائق، وهو ما يجعل أن الوزير المكلف بالبحرية التجارية يمكن أن يتدخل بشكل إنفرادي من أجل إشتراط وثائق أخرى.

. نسخة من وثيقة التأمين: وهي وثيقة ضرورية من أجل البدء في وضع السفينة حيز الإستغلال في النقل البحري الحضري.

(2) الوثائق المتعلقة بحسن سير مرفق النقل البحري الحضري.

إن إشتراط المرسوم التنفيذي رقم 16-203 هذا النوع من الوثائق الهدف منه هو ضمان حسن سير مرفق النقل البحري الحضري الذي يستوجب فيه الإستمرارية من خلال

ضبط برنامج التنقلات وتوضيح الخطوط البحرية التي يتكفل بها المستثمر وتحديد مكان رسو السفينة على الرصيف، وتتمثل هذه الوثائق في:

. توفير برنامج تنقلات مصادق عليها من الوزير المكلف بالبحرية التجارية، وهو ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203. . إقتراح الخط الواجب تغطيته، وثيقة تثبت رقم الرصيف وذلك حسب المادة 21 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203.

ثالثا: الحالات الخاصة برخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.

يرتبط إصدار رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري بحالتين تتمثل في حالة تجديد الرخصة (1)، وحالة رفض منح الرخصة (2).

1/ حالة تجديد رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.

حسب المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 المؤرخ في 25 جويلية 2016 فإن رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري تمنح لمدة 05 سنوات، وأضافت المادة بالنص على أن هذه المدة قابلة للتجديد، دون تحديد عدد المرات التي تجدد فيها الرخصة.

أكدت المادة 14 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 أنه يجب على المستثمر تقديم طلب تجديد الرخصة قبل 03 أشهر قبل نهاية صلاحية الرخصة، وهو ما يجعل أن التجديد متوقف على الطلب الذي يودعه المستثمر وليس تجديد بقوة القانون.

2/ حالة رفض منح رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.

نصت المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 على أنه يمكن رفض منح الرخصة إذ لم تصبح الشروط الضرورية لمنحها متوفرة، ويفهم من هذه المادة أن الرفض يكون بعد منحها وليس أثناء دراسة الطلب قبل منحها، وفي هذه الحالة الأخيرة هل يرفض منح الرخصة في حالة عدم توفر الشروط اللازمة أم أنه يستدعي المستثمر من أجل توفير الشروط اللازمة.

مع العلم أن نص المادة 15 تنص على رفض منح الرخصة وليس على رفض تجديد الرخصة بالتالي على المشرع إعادة صياغة المادة على النحو التالي: "يمكن رفض منح الرخصة في حالة عدم التوفر على الشروط الضرورية لمنحها".

كما أكدت الفقرة الثانية من نص المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 على أنه يجب على الوزير المكلف بالبحرية التجارية تعليق قرار رفض الرخصة، الذي يلتزم بتبليغه للمستثمر صاحب الطلب، دون تحديد أجل لتبليغه¹.

منحت المادة 16 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 سبيل للمستثمر من أجل رفع طعن مكتوب في أجل شهر واحد يبدأ حسابه من تاريخ تبليغ قرار الرفض، ويتضمن كل الدفوع والأسباب والمعطيات والأدلة التي من شأنها يجعل الوزير المكلف بالبحرية التجارية يعيد النظر في قرار رفض منح الرخصة².

الفرع الثاني

أثار منح رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري ونهايتها

يترتب على منح رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري مجموعة من الآثار القانونية على كل من السلطة مانحة الرخصة والمستثمر المرخص له، إلى جانب الاستفادة من خدمات مرفق النقل البحري الحضري، هذه الآثار تتمثل في الإلتزامات والحقوق المتبادلة بين الأطراف (أولاً)، إلى جانب ذلك فإن الرخصة الممنوحة للمستثمر خاضعة لقواعد إنقضاء خاصة بها تؤدي إلى نهاية مفعول سريانها (ثانياً).

أولاً: الآثار المترتبة عن منح رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.

يترتب على منح رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري مجموعة من الإلتزامات والحقوق المتبادلة بين الأطراف والمتمثلة في السلطة مانحة الرخصة (1)، المستثمر المرخص له (2)، والمستفيد من خدمات النقل البحري الحضري أي الجمهور (3).

1. تنص الفقرة الثانية من المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، سالف الذكر، على أنه: "يجب أن يعلن الوزير المكلف بالبحرية التجارية قرار رفض الرخصة ويبلغه لصاحب الطلب".

2. م 16 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، سالف الذكر.

1/ **إلتزامات وحقوق السلطة مانحة رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.**
تتقسم الأثار المترتبة على السلطة المنحة لرخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري إلى الإلتزامات تتحملها (أ)، وحقوق تتمتع بها (ب).

أ/ **إلتزامات السلطة مانحة رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.**
إن الإلتزامات التي تقع على السلطة مانحة الرخصة لممارسة نشاط النقل البحري الحضري هي نفسها التي تقع على السلطة مانحة إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، كون أن المرسوم التنفيذي رقم 16-203 لم يحدد الإلتزامات الواقعة على السلطة المانحة للرخصة، وهو نفس الأمر بالنسبة للمرسوم التنفيذي رقم 08-57 التي لم تحدد الإلتزامات الواقعة على السلطة مانحة إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، إذ أن كل الإلتزامات التي تقع على السلطة العامة تستنبط من القانون العام والفقهاء والقضاء الإداري.

السلطة المانحة في كلتا الحالتين ملزمة بمنح المرفق العام للمستثمر من أجل تسييره وإستغلاله، كما تلتزم بإحترام حقوق المستثمر، إلى جانب الإلتزام بالتعويض عن الضرر اللاحق بالمستثمر صاحب الرخصة، كما السلطة مانحة الإمتياز ملزمة على منح الإمتيازات الفنية و المالية للمستثمر من أجل إستغلال المرفق العام.

ب/ **حقوق السلطة مانحة رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.**
إن الحقوق الممنوحة للسلطة مانحة رخصة إستغلال خدمات النقل البحري الحضري هي نفسها الممنوحة للسلطة المانحة لإمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، والمتمثلة في حق الرقابة والإشراف، حق تعديل الأحكام التنظيمية لرخصة إستغلال خدمات النقل البحري الحضري، حق الإدارة مانحة الرخصة في توقيع جزاءات، حق إنهاء العقد قبل حلوله، إلا أن حق طلب التسخير كلما إقتضت المصلحة العامة ذلك كما هو وارد في المادة 17 من دفتر الشروط النموذجي المتعلق بمنح إمتيازات إستغلال خدمات النقل البحري، غير واردة لا في المرسوم التنفيذي رقم 16-203 ولا في نموذج الرخصة ودفتر الشروط النموذجي المرفقين بالمرسوم.

2/إلتزامات وحقوق المستثمر صاحب رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.
تترتب على منح رخصة ممارسة نشاط النقل البحري آثار قانونية إتجاه المستثمر صاحب الرخصة التي تتمثل في، إلتزامات المستثمر (أ)، و حقوق المستثمر (ب).

أ/ إلتزامات المستثمر صاحب رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.
يقع على عاتق المستثمر صاحب رخصة ممارسة نشاط لقل البحري جملة من الإلتزامات حددها المرسوم التنفيذي رقم 16-203 و الرخصة النموذجي وودفتر الشروط الملحق به، والتي تتمثل في:

(1) الإلتزام بالإستغلال الشخصي.

يلتزم المستثمر صاحب رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري بإستغلال خدمات النقل البحري شخصيا وهذا ما أكدته المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 التي نصت على أن الرخصة شخصية ولا يمكن التنازل عنها أو نقل ملكيتها، أو تكون محل إيجار.

(2) الإلتزام بمبدأ إستمرارية المرفق العام.

يكون ذلك عن طريق السهر على إحترام برنامج النقلات البحرية، وبالشروع في إستغلال النشاط في أجل لا يتعدى 06 أشهر من تاريخ الحصول على الرخصة وهذا ما أكدته المادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203.

(3) الإلتزام بالإعلام والإبلاغ للسلطة مانحة رخصة ممارسة نشاط النقل البحري

الحضري.

عملا بالمادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 يلتزم صاحب الرخصة بإبلاغ الوزير المكلف بالبحرية التجارية بكل عارض و/أو حادث يخص الأمن والسلامة البحرية، إلى جانب إبلاغه بتوقف عن ممارسة النشاط.

(4) الإلتزام بالتأمين.

إلى جانب ما نص عليه قانون التأمينات فقد نصت المادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 على أن المستثمر صاحب الرخصة ملزم بإكتتاب تأمين على الأشخاص والسفينة المستغلة.

(5) الإلتزام بالسلامة البحرية.

يلتزم المستثمر صاحب الرخصة على توفير سفينة صالحة للملاحة البحرية ويسهر على مطابقة السفن لسلامة الملاحة كما هو معمول به في النصوص التنظيمية، إلى جانب إحترام قواعد النظافة وحفظ الصحة العمومية ونوعية الخدمات، وكذا إحترام عدد الركاب¹.

(6) إحترام المنافسة النزيهة وشروط ممارسة نشاطات التجارية.

يترتب على ممارسة نشاط النقل البحري الحضري واجب إحترام قواعد شفافية المنافسة²، وشروط ممارسة النشاطات التجارية³، والقواعد المطبقة على الممارسات التجارية⁴، وحماية المستهلك وقمع الغش⁵.

(7) الإلتزام بإعلام الجمهور.

بمجرد وضع المستثمر الرخصة الممنوحة له حيز التنفيذ يلتزم بإعلام الجمهور ببرنامج التنقلات ومسالك السير والتواريخ والمواقيت والتعريفات وأماكن الإركاب والإنزال.

1. م 17 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، سالف الذكر.

2. أمر رقم 03-03، معدل و متمم، سالف الذكر.

3. قانون رقم 04-08 مؤرخ في 14 أوت 2004، يتعلق بشروط ممارسة الأنشطة التجارية، ج ر ج ج عدد 52، صادر

في 18 أوت 2004، معدل ومتمم، بالقانون رقم 13-06 مؤرخ في 23 جويلية 2013، ج ر ج ج عدد 39، صادر في

31 جويلية 2013، وبالقانون رقم 18-08 مؤرخ في 10 جوان 2018، ج ر ج ج عدد 35، صادر في 13 جوان 2018.

4. قانون رقم 04-02 مؤرخ في 23 جوان 2004، يحدد القواعد المطبقة على الممارسات التجارية، ج ر ج ج عدد 41،

صادر في 27 جوان 2004.

5. قانون رقم 09-03 مؤرخ في 25 فيفري 2009، يتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، ج ر ج ج عدد 15، صادر في

08 مارس 2009. معدل ومتمم بالقانون رقم 18-09 مؤرخ في 10 جوان 2018، ج ر ج ج عدد 35، صادر في 13

جوان 2018.

(8) المساواة بين المسافرين وضمان التكفل بنقلهم.

أثناء ممارسة المستثمر نشاطه يقع على عاتقه إلزام عدم التمييز بين المنتفعين بمرافق النقل البحري الحضري ومعاملهم على نفس قدر من المساواة والإحترام، كما يلتزم المستثمر على ضمان نقل المسافرين ونقل أمتعتهم وهذا الضمان نابع من عقد النقل البحري.

ب/ حقوق صاحب رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.

يتحصل المستثمر صاحب رخصة ممارسة نشاط النقل البحري على حقوق تتمثل في:

(1) الحصول على مقابل مالي.

يتحصل المستثمر من طرف المنتفعين من خدمات النقل البحري الحضري التي يقدمها على مقابل مالي يكون في شكل مبالغ تذاكر السفر التي يدفعونها.

(2) الحفاظ على التوازن المالي.

إن عدم الإضرار بالمستثمر صاحب رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري يستلزم حفظ حق هذا الأخير في الحفاظ على التوازن المالي لمشروعه و ذلك عن طريق رفع قيمة تذاكر السفر كلما زادت أعباء ونفقات التنقل، إلى جانب سهر الإدارية على عدم فرض المزيد من الضرائب والرسوم على المستثمر.

3/ إلتزامات وحقوق المنتفعين.

تمتد آثار رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري إلى المنتفعين منها بحيث تترتب عليهم إلتزامات (أ)، مقابل جملة من الحقوق (ب).

أ/ إلتزامات المنتفعين.

تتمثل الإلتزامات التي تقع على عاتق المنتفعين في دفع قيمة التذكرة (1)، وإحترام قواعد سلامة الملاحة (2).

(1) دفع قيمة التذكرة.

الإلتزام الأول الذي يقع على عاتق المنتفعين هو الإلتزام بدفع قيمة التذكرة من أجل التمكن من السفر.

(2) الإلتزام بإحترام قواعد سلامة الملاحة.

يلتزم المنتفعون من خدمات النقل البحري بالإلتزام بقواعد السلامة والأمن في الملاحة البحرية وعدم القيام بأي فعل من شأنه الإضرار بنفسه أم بالمسافرين الآخرين أو الإضرار بالطاقم البحري وعدم تعريض السفينة لأي نوع من الأخطار.

ب/ حقوق المنتفعين.

يتمتع المنتفعين من خدمات النقل البحري الحضري بحق النقل من ميناء الركوب إلى ميناء النزول(1)، والإستفادة من الحماية من مختلف الأضرار والأخطار(2).

(1) النقل من ميناء الركوب إلى ميناء النزول.

من بين حقوق التي يتمتع بها المنتفعين هو نقله من ميناء الركوب إلى ميناء النزول عن طريق السفينة المخصصة لذلك وعبر المسلك المتفق عليه.

(2) حماية المنتفعين من مختلف الأضرار والأخطار.

يعتبر حماية المنتفعين من مختلف الأضرار والأخطار التي قد تحدث من بين الحقوق الأساسية بالنسبة للمنتفعين إذ يلتزم المستثمر على توفير كل الظروف التي من شأنها أن تكون الرحلة البحرية سالمة وأمنة وتجنب كل الأخطار التي قد يتعرض لها المسافرين، وهو ما يجعل التأمين على الأشخاص والسفينة من بين الإجراءات الضرورية بالنسبة للمستثمر.

ثانيا: نهاية رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.

ينتهي مفعول سريان رخصة ممارسة نشاط النقل البحري إما لأسباب عادية (1)، وإما لأسباب غير عادية(2).

1/ نهاية رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري لأسباب عادية.

تتمثل هذه الأسباب في نهاية مدة الرخصة(أ)، وتوقف المستثمر عن ممارسة النشاط(ب).

أ/ نهاية مدة رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.

حسب المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 فإنه تمنح رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري لمدة 05 سنوات قابلة للتجديد، وهذا يعني أنه بمجرد نهاية مدة 05

من صدور الرخصة فإنه ينتهي سريانها على إثر ذلك، وهذا إذا لم يقدم المستثمر صاحب الرخصة طلب التجديد وفق الأشكال نفسها قبل ثلاثة أشهر من نهاية صلاحية الرخصة وأن تقبل السلطة المانحة لها بتجديد الرخصة، وهذا عملاً بأحكام المادة 14 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203.

ب/ توقف المستثمر عن ممارسة النشاط.

يؤدي توقف المستثمر عن ممارسة نشاط النقل البحري الحضري المرخص له إلى نهاية سريان الرخصة الممنوحة له، إذ يكون المستثمر ملزم بإبلاغ الوزير المكلف بالبحرية التجارية بتوقف عن النشاط، بحيث تقوم السلطة المانحة للرخصة على إثر ذلك بإلغاء رخصة إستغلال خدمات النقل البحري الحضري.

2/ الأسباب غير العادية لنهاية رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.

تتمثل أسباب غير العادية لنهاية رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري في إلغاء الرخصة (أ)، والإسترداد (ب)، وحدثت القوة القاهرة (ج).

أ/ إلغاء رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.

يترتب على عدم إحترام المستثمر صاحب رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري إلغاء الرخصة الممنوحة له و هذا جزاء بإخلاله بالشروط.

أكدت المادة 64 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 على أنه إذا لم يقيم المستثمر صاحب الرخصة بالتزاماته دون تقديم مبررات معقولة في الآجال المقررة في المادة 17 من نفس المرسوم، يتم إعداره من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية في أجل شهر واحد للبدء في نشاطه.

غير أنه في حالة عدم إحترامه لإلتزاماته وأوامر الوزير المكلف بالبحرية التجارية بعد إنقضاء أجل الشهر، يصدر هذا الأخير قرار بإلغاء رخصة الإستغلال المتعلق بالنشاط.

كما أنه يمكن في هذه الحالة للوزير أن يقوم بتعليق رخصة ممارسة النشاط مؤقتاً في حالة عدم إحترام المستثمر صاحب الرخصة الإلتزامات المنصوص عليها في المادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 ودفتر الشروط.

وحسب المادة 65 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 فإنه عندما يتوقف المستثمر صاحب الرخصة عن ممارسة نشاطه دون مبررات مقبولة، وفي غياب القوة القاهرة، يتم إعداره من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية لإستئناف نشاطه في أجل أقصاه شهر واحد، وفي حالة عدم إمتثاله يصدر هذا الأخير قرار بإلغاء رخصة الإستغلال بعد أخذ رأي اللجنة المذكورة في المادة 11 من نفس المرسوم.

ب/ القوة القاهرة.

تعتبر القوة القاهرة سبب من أسباب التي تؤدي إلى نهاية رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري، إذ أن أي هلاك خارج عن إرادته و إرادة السلطة المانحة للرخصة قد يصيب المستثمر و من شأنه أن يؤدي إلى إستحالة ممارسته للنشاط يؤدي إلى نهاية سريان الرخصة.

ج/ الإسترداد.

يمكن للسلطة مانحة رخصة ممارسة نشاط النقل البحري وباعتبارها ذات إمتيازات عام تقوم بإسترجاع مرفق النقل لبحري وذلك في حالة ما إذا إقتضت المصلحة لعامة ذلك، ويتم على إثر ذلك إلغاء قرار منح الرخصة.

الباب الثاني

ممارسة نشاط النقل البحري

بين الصرامة و الحماية

بعد إنشاء المستثمر مؤسسة النقل البحري وإستيفائها لكافة الشروط القانونية التي تسمح له بممارسة نشاطه، تدخل المؤسسة في مرحلة ممارسة النشاط من خلال التعهد بنقل البضائع ونقل المسافرين بين مختلف الموانئ الوطنية والأجنبية.

ولضمان السير الحسن للموانئ البحرية وحفاظا على النظام العام فيها، تسهر الدولة على تسييرها والمحافظة على الأملاك الموجودة فيها من طرف هيئات تنشأها، إلى جانب تدخل المشرع في تنظيم كل النشاطات التي تتم على مستوى الموانئ.

يرتبط ممارسة المؤسسات نشاط النقل البحري إرتباط مباشر بالموانئ البحرية بإعتبارها مكان لرسو السفن من أجل تمويلها بالمؤونة، والشحن والتفريغ بالنسبة للبضائع، والركوب والنزول بالنسبة للمسافرين، بحيث تقوم الموانئ بعدة وظائف في مجال النقل البحري فمن جهة تعتبر سلطة إدارية تسهر على إدارة وتنظيم الموانئ، وهو ما يتجسد من خلال السلطات المينائية المنشأة في هذا المجال، وكذلك الشرطة المينائية، ومن جهة أخرى تؤدي الموانئ البحرية دور هام في مجال النشاطات ذات الطابع التجاري والتي تتم على مستوى الموانئ لفائدة مؤسسات النقل البحري (الفصل الأول).

يستلزم إنشاء مشاريع النقل البحري وتسييرها رؤوس أموال ضخمة، لذا سعى المشرع إلى حماية مؤسسات النقل البحري وحماية نشاطاتها من الأخطار التي تعرض لها، وذلك من خلال وضع إطار قانوني إجباري على مؤسسة النقل البحري يلزمها بالتأمين ضد الأخطار الطبيعية.

تحتل الآليات الودية لحل النزاعات مكانة هامة في مجال حماية وديمومة مؤسسات النقل البحري مقارنة مع الآليات القضائية المختصة في الفصل في بعض النزاعات المتصلة بالإستثمار في مجال النقل البحري، وتظهر هذه الأهمية من خلال ضمان الفصل السري والسريع في النزاعات التي تنشأ أثناء قيام مؤسسة النقل البحري بمهامها، وهو ما يجعلنا نتطرق إلى تحديد مجال تطبيق الآليات الودية في حل النزاعات الناشئة عن الإستثمار في مجال النقل البحري (الفصل الثاني).

الفصل الأول

فرض المعاملة المزدوجة للموانئ البحرية على مؤسسة النقل البحري

يعتبر إمتلاك الموانئ¹ في نظر البعض إمتلاك التجارة العالمية وبالتالي السيطرة على الإقتصاد العالمي وهو ما جعلها تحتل مرتبة هامة في إقتصاديات الدول، ولأن عمليات إستيراد وتصدير المواد تحدث أغلبها على مستوى الموانئ فقد نجد أن أغلب المستثمرين يفضلون إقامة إستثماراتهم قرب الموانئ وذلك من أجل تفادي تكاليف النقل البري.

وتعد تعتبر الموانئ مرفقا حيويا لإقتصاد الدول فهو المنفذ الإستراتيجي للتجارة الخارجية فالموانئ تقدم الصورة عن التجارة الخارجية والقوة الإقتصادية للدولة².

وكما تعتبر الموانئ حلقة وصل بين البحر والبر سواء في مجال النقل البحري للبضائع أو النقل البحري للمسافرين، بحيث تتم عليها العديد من المعاملات ك شحن البضائع أو تفريغها وتموين السفينة بالمؤن وغير من المعاملات، وتعتبر الموانئ مرفق من المرافق العامة للدولة التي تساهم تلبية حاجيات الجمهور في مجال النقل البحري.

سعى المشرع في بتعديل الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري بموجب القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 بإضافة كتاب جديد للأمر رقم 76-80، وهو الكتاب الثالث المتعلق بالإستغلال المينائي حيث نظم المشرع من خلاله كل ما يتعلق بالخدمات العمومية والتجارية المقدمة على المستوى الموانئ.

تتحدد فعالية الموانئ بالنظر إلى قدرتها على تنظيم تسيير حركة دخول وخروج السفن من الموانئ، إلى جانب تسيير عمليات الشحن والمناولة والإيداع للبضائع، وأمام زيادة

1. تعرف الموانئ على أنها منطقة مؤهلة من أجل إستقبال السفن، سواء من أجل شحنها أو تفريغها، بحيث يكون الحوض ملجأ طبيعي أو إصطناعي على شواطئ المحيط أو بحيرة أو الأنهار، ويسمح برسو أو توقف السفن على رصيفه، ويقيه من الأمواج والرياح القوية.

BERBER Amel, « La politique de développement Portuaire », Revue les cahiers du POIDEX, Faculté des sciences économiques, commerciales et de gestion - Université Abdelhamid Ben Badis – Mostaganem N°07, 2017, p 09.

2. خلوط اسماء، "الموانئ و دورها في تنشيط الملاحة البحرية و الحركة التجارية بين المغرب الأوسط والأندلس (ق3-12-10م)", مجلة عصور جديدة، المجلد 10 العدد1، مارس 2020، ص251.

المنافسة في هذا المجال أصبحت الدولة غير قادرة على توفير المعدات والمنشآت الضرورية من أجل المنافسة وهو ما جعلها تستعين بالقطاع الخاص في هذا المجال ليساهم في تسيير الموانئ البحرية¹.

تقوم الموانئ البحرية بدورين مهمين في مجال النقل البحري أولهما إداري يتعلق بتسيير الشؤون الإدارية المتصلة بمجال النقل البحري (المبحث الأول) والدور الثاني يتعلق بالنشاطات التجارية التي تقوم بها لفائدة مؤسسات النقل البحري² (المبحث الثاني).

المبحث الأول

الدور التنظيمي للموانئ البحرية في مجال النقل البحري

تأثرت الموانئ الجزائرية بالمراحل الإقتصادية التي مرت بها الجزائري، بحيث عرفت تطور فيما يخص تنظيم الموانئ في كل جوانبه، وقد سعى المشرع الجزائري بموجب القانون 05-98 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80³ إلى إنشاء سلطة تتكفل بتسيير مرفق الموانئ البحرية وذلك في إطار مهام الخدمة العامة والتي تسمى بالسلطات المينائية.

تتحدد قدرة الموانئ على تغطية حاجيات مؤسسات النقل البحري بالنظر إلى الوسائل المسخرة في مجال المناولة المينائية، وإدارة النقل، وتأهيل الطاقم البشري، وكذلك إحترام آجال شحن البضائع وإستعمال وسائل الإعلام الآلي في برمجة وتسيير النشاطات المينائية⁴.

لقد منح المشرع الجزائري لهذه السلطات المينائية سلطة إستثنائية في مجال تنظيم الموانئ (الفرع الأول)، والتي منحت لها دور مهم في مجال النقل البحري (الفرع الثاني).

1 . AYACHE Kouider, BELACEL Amar, « L'impact de la concession sur la gestion portuaire en Algérie », RDSU, Université Zian Achour Djelfa, N°34(02),2018, p 525.

2. بن عيسى حياة، " تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)", مجلة الدراسات القانونية والسياسية، العدد 01 السنة 2017، ص 123.

3. م 891 من الأمر رقم 76-80، معدل ومتمم، سالف ذكر.

4 . BERBER Amel, Op.Cit, p 13.

المطلب الأول

إستئثار السلطات المينائية بسلطة تنظيم الموانئ.

عرفت الموانئ الجزائرية تطور فيما يخص تنظيمها وتسييرها، عبر مجموعة من الإصلاحات الإقتصادية والقانونية التي حدثت في الجزائر منذ الإستقلال، إلى غاية أن تم الفصل بين الخدمات العمومية والنشاطات التجارية المينائية (الفرع الأول)، وهو ما منح لهذه السلطات طبيعة قانونية خاصة (الفرع الثاني).

الفرع الأول

التطور التاريخي للإصلاح التنظيمي للموانئ البحرية في الجزائر.

مر التطور التاريخي للإصلاحات التنظيمية للموانئ البحرية على مرحلتين، المرحلة الأولى في ظل إحتكار الدولة للإقتصاد الوطني (أولا)، والمرحلة الثانية في ظل تحرير النشاطات التجارية المينائية للإستثمار الخاص (ثانيا)، وكذا تكريس آلية الشراكة عام-خاص في قطاع النشاطات المينائية (ثالثا).

أولا: مرحلة إحتكار الدولة للإقتصاد الوطني.

تعتبر الموانئ من أهم المناطق نشاطا في الدولة لما تقوم به من مبادلات تجارية هامة، وهو ما يستلزم الأمر تأهيلها وتجديدها لإستعاب السفن الكبيرة بما في ذلك المتخصصة منها، مع إلزامية مواكبة كل التطورات الحاصلة في كل فترة زمنية¹.

عرفت الموانئ الجزائرية في مرحلة ما قبل القانون 98-05 ضعف في التسيير المينائي وذلك بسبب إحتكار الدولة لهذا النشاط وتقييد حرية الإستثمار في النشاطات المينائية، وهو ما أدى إلى إجراء عدة تغييرات وتعديلات مست الجانب التنظيمي لها وكذلك الجانب الهيكلي للمؤسسات المخول لها صلاحية تسييرها، مع الإشارة أنه في هذه المرحلة بالرغم من تعديل النصوص القانونية إلا أن التعديلات لم تمس الأطراف والمتدخلين في عملية تسيير وإنجاز النشاطات المينائية، بل إقتصرت فقط على إعادة تنظيم الوظائف، وكما عرفت هذه المرحلة

1 . HADDOUM Kamel, « Le partenariat public-privé dans le financement des investissements portuaires », Revue Algérienne des sciences juridiques économiques et politiques ,volume IV, année 2013, P 23.

تردي المعدات والآلات والمنشآت المينائية التي كانت تفتقر للتجديد والصيانة المستمرة، مما جعلها توصف بالموانئ التقليدية¹.

كما تم تسجيل في مرحلة قبل صدور القانون رقم 98-05 المعدل للقانون البحري نقص كبير في مجال الإنتاج والأداء العالي في نهائي الحاويات، إذ أنه في الوقت الذي عرف مجال مناولة الحاويات إزدهار في العالم عموماً، وفي البحر المتوسط خصوصاً، كون أن الحاويات أصبحت الوسيلة التي تساعد على تخفيض تكاليف نقل البضائع²، بقيت الجزائر خارج المنافسة في التجارة البحرية لعدم إهتمامها بتطوير الموانئ بما يتوافق مع التطورات الحاصلة في مجال مناولة وخاصة مناولة الحاويات.

وفي ظل إحتكار الدولة للحياة الإقتصادية صدرت الجزائر جملة من النصوص القانونية التي نظمت الموانئ والنشاطات المينائية⁽¹⁾، غير أن الموانئ الجزائرية عانت العديد من المشاكل بفعل السياسة الإقتصادية والقانونية التي إنتهجتها الدولة⁽²⁾.

1/ تنظيم المجال المينائي في ظل إحتكار الدولة للحياة الإقتصادية.

عرفت هذه المرحلة عدة نصوص قانونية نظمت المجال المينائي في الجزائر أوله كان المرسوم رقم 62-203 (أ) ثم الأمر رقم 69-50 (ب) ثم الأمر رقم 71-29 (ج)، ثم المرسوم رقم 82-280 (د).

أ/ تنظيم الموانئ بموجب المرسوم رقم 62-203.

بعد الإستقلال بقي العمل في الجزائر بنظام الإستقلال في تسيير الموانئ البحرية الكبرى وهي عنابة، الجزائر، وهران، وهو الأمر الذي تم تجسيده بموجب المرسوم رقم 62-203

1. الماحي فاطيمة زهرة شريفة، الشراكة المينائية، إمتياز نهائي الحاويات، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، تخصص القانون الخاص المعمق، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، وهران، 2017، ص 78.

2 . AYACHE Kouider, BELACEL Amar, Op.Cit, p 527.

المتضمن نظام إستقلالية الموانئ الجزائرية، والقائم على الفصل التام بين الخدمات العمومية والنشاطات التجارية التي تقع في الموانئ¹.

خلال هذه الفترة كانت النشاطات المينائية موزعة بين الفرنسيين الذين لهم مؤسسات تقوم بنشاطات شحن وتفريغ البضائع والجزائريين الذين حلوا محل الفرنسيين في تسيير مكاتب وكالات العبور في حين إستولت الدولة على الآلات الثقيلة والمتخصصة لفائدة شركة أنشأتها وهي الشركة الوطنية للترزيت والمخازن العامة والتي غيرت نظامها بعد ذلك وتحولت إلى شركة ذات أسهم تدعي المغاربية للنقل والمسافرين "MAT" وهي عضو في الفدرالية الدولية للجمعيات وكلاء العبور وممثليهم.

وبالرغم من إستخدام نظام الإستقلالية في تسيير الموانئ الكبرى، إلا أنه وبسبب إنعدام المنافسة والفعالية الإدارية والتجارية للنشاطات المينائية، والتي نتجت عن إتباع الجزائر للنهج الإشتراكي في تسيير مختلف ميادين الدولة، إذ أن إختلاف قواعد المرسوم رقم 62-203 المتضمن نظام إستقلالية الموانئ الجزائرية مع التسيير الإشتراكي أدى إلى ظهور ملامح عجز الدولة في تسيير القطاع على عدة مستويات، ومن بينها عدم التنسيق بين المتدخلين الموجودين على مستوى الموانئ، سواء كان بين الموظفين الإداريين أو بين العمال الموكل إليهم القيام بالنشاطات المينائية المتعلقة بمناولة البضائع وغيرها من النشاطات التي تعتبر تجارية من جهة، ومن جهة أخرى فقد أثرت سياسة التسيير الموحد لكافة الموانئ الجزائرية سلبا على حسن السير الحسن للموانئ بسبب عدم الأخذ بالميزات والتباين الموجود بين الموانئ سواء ما تعلق بإمكانيات المناولة، وسعة التخزين، وحجم الميناء وأهمية الإستراتيجية، ومثالا على ذلك فقد تدخلت الدولة من أجل توحيد تعريفه الإرشاد الملاحي في كافة الموانئ مع أنه كان من المفروض أن هذه المهمة توكل للهيئة المكلفة بتسيير الميناء من أجل

1. بلحاج خديجة، " النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر"، مجلة قانون النقل والنشاطات البحرية، عدد 04، سنة 2017، ص 02.

تحديدها، إلا أنه مع مرور الزمن فقد إتضح أن كل ميناء يتطلب تسيير خاص به يتناسب مع حجمه وإمكانياته وموقعه الإستراتيجي وغيرها من الظروف المحيطة بالميناء¹.

وفي سنة 1963 تم إنشاء الشركة الوطنية للملاحة بموجب الأمر رقم 63-489 والتي كانت تمارس نشاطات مختلفة وهي نقل المسافرين، نقل البضائع، عمليات السمسة، الوكالة، قطر السفن، المناولة المينائية والتشوين².

ب/ تنظيم الموانئ في ظل الأمر رقم 69-50.

تماشيا مع النظام الإشتراكي المطبق في الجزائر القائم على مركزية القرار في تسيير الشؤون الإقتصادية، صدر الأمر رقم 69-50 المؤرخ في 17 جوان 1969 المتضمن إحتكار النقل بالمواعين والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن³، بحيث أسندت مهمة ممارسة هذا الإحتكار للشركة الوطنية للنقل البحري التي تم تأسيسها في 1963⁴. بعد مغادرة الفرنسيين إستفادت الشركة من وسائل مقاولاتهم، وأصبحت الدولة بواسطة الشركة الوطنية للملاحة البحرية هي الوحيدة التي تقوم بشحن وتفريغ البضائع على مستوى كافة الموانئ، وهذا الإحتكار تم تكريسه بموجب الأمر 69-50 المؤرخ في 17 جوان 1967 المتضمن إحتكار النقل بالمواعين والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن⁵، ونتج عن تطور الشركة الوطنية للملاحة البحرية إنشاء الشركة الوطنية للشحن

1. فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، "الموانئ الجزائرية: تحول صعب في تسييرها"، مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، 2010، ص 175.

2. رفيق عبد الصمد، "تطور النظام القانوني للموانئ في الجزائر"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 01، الحجم 05، سنة 2018، ص 258.

3. أمر رقم 69-50 المؤرخ في 17 جوان 1969، المتضمن إحتكار النقل بالمواعين والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن، ج ج ج ج عدد 53، الصادرة بتاريخ 20 جوان 1969.

4. تنص المادة الأولى من الأمر رقم 69-50، السالف الذكر على أنه: "تخضع نشاطات النقل بالمواعين والصيانة في الموانئ الجزائرية و النقل البحري وإيجار السفن إلى إحتكار الشركة الوطنية للملاحة".

5. رفيق عبد الصمد، مرجع سابق، ص 258.

والتفريغ في الموانئ (SONAMA) بموجب الأمر رقم 16/71¹ المؤرخ في 09/04/1971 والتي أسندت لها مهام تسيير نشاط المناولة المينائية والتشوين².

ج/ تنظيم الموانئ في ظل الأمر رقم 71-29.

في سنة 1971 صدر الأمر رقم 71-29 المؤرخ في 13 ماي 1971 المتضمن إحداث المكتب الوطني للموانئ مكلف بتسيير وإستغلال كافة موانئ التراب الوطني وذلك وفق السياسة العامة المخطط لها من طرف الوزارة، كما أسند للمكتب مهمة الشرطة والأمن داخل الموانئ³.

إستمر الوضع في تسيير مهام الخدمة العامة والنشاطات المينائية من طرف الدولة ممثلة في مؤسساتها التجارية والإقتصادية، إذ أكدت على إحتكارها لكل النشاطات المتعلقة بالنقل البحري والنشاطات المينائية بموجب القانون البحري الصادر في سنة 1976 وذلك في المادة 571 منه.

بعد سنة 1971 و في ظل إنشاء سلطة مينائية وطنية بموجب المرسوم رقم 71-29 الصادر بتاريخ 09/04/1971 و كذا الشركة الوطنية للمناولة (SONAMA) والشركة الوطنية للعبور و المخازن العامة (SONATMAC)، عملت آنذاك السلطة المينائية على إدخال قطاع الموانئ ضمن القطاع العمومي وهذا بالنسبة للنشاطات التابعة للقطاع الخاص ومنها ما كان يمارس من قبل متعامل أجنبي (كالقيادة، الإرشاد، التموين، العبور، المناولة والقطر...) وذلك في إطار الإستراتيجية العامة للإقتصاد الوطني والتي نصت عليها وحددتها المخططات الوطنية.

1. م 2 و 4 من الأمر رقم 71-16 المؤرخ في 09 أبريل 1971، يتضمن إحداث شركة وطنية للشحن وتفريغ

البضائع(سوناما)، ج ر ج ج عدد 32 الصادرة بتاريخ 2 أبريل 1971.

2. رفيق عبد الصمد، مرجع سابق، ص 259.

3. م 4 من الأمر رقم 71-29 المؤرخ في 13 ماي 1971 المتضمن إحداث المكتب الوطني للموانئ، ج ر ج ج

عدد 41 الصادرة بتاريخ 21 ماي 1971

بدأت في سنة 1980 ملامح السياسة الإنفتاحية للدولة الجزائرية بالظهور وبهدف تحقيق اللامركزية في التسيير وتحقيق الإنسجام بين المؤسسة ومستوى كفاءتها المينائية تم إعادة هيكلة المؤسسة العمومية بموجب المرسوم رقم 80-242 المؤرخ في 1980/10/04 المتضمن إعادة هيكلة المؤسسات العمومية مهما كان نوعها أو قطاع النشاط الذي تخضع له وذلك لتلبية الإحتياجات المتزايدة للإقتصاد وإحتياجات المواطنين في إطار إنجاز أهداف المخطط الوطني للتنمية الإقتصادية والإجتماعية ووفقا للمبادئ المنصوص عليها في هذا المرسوم، ومن نتائج ذلك عوضت (SONAMA) بمؤسسة مينائية متواجدة إلى حد الآن أين رفعت عنها الإحتكار وأسندت لها مهام الشحن والتفريغ¹.

د/ تنظيم الموانئ في المرحلة الممتدة بين 1982-1998

في سنة 1982 تم تعويض الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع بموجب المرسوم رقم 82-280 المؤرخ بتاريخ 1982/08/14 وإنشاء مؤسسات مينائية تم تحويل إليها الممتلكات والأعمال والهياكل والوسائل والمستخدمين وتتمثل هذه المؤسسات في: المؤسسة المينائية مدينة الجزائر، المؤسسة المينائية بعنابة، المؤسسة المينائية بوهران، المؤسسة المينائية بمستغانم، المؤسسة المينائية بسكيكدة، المؤسسة المينائية ببجاية، المؤسسة المينائية بأرزو، المؤسسة المينائية بالجزوات².

تقوم هذه المؤسسات بعمليات الشحن والتفريغ إلى جانب المناولة التي كانت تمارس سابقا من طرف المكتب الوطني للموانئ، لتكون بذلك هذه المؤسسات قد قضت على المنافسة في الموانئ وذلك بإحتكارها للجانب المالي والإداري للموانئ، الأمر الذي أدى إلى تعقد النشاطات المينائية وحدوث تأخر في عمليات الشحن والتفريغ وهو الأمر الذي أدى بدوره إلى إرتفاع تكاليف هذه العمليات³.

1. رفيق عبد الصمد، مرجع سابق، ص 259.

2. مرجع نفسه، ص 260 و مايليها.

3. الماحي فاطيمة زهرة شريفة، الشراكة المينائية، إمتياز نهائي الحاويات، مرجع سابق، ص 79.

وبموجب المرسوم رقم 82-279 المؤرخ بتاريخ 14/08/1982 تم تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة الذي يحدده الأمر رقم 67-77 المؤرخ في 11/05/1967 تم تعديل إسم المؤسسة إلى الشركة الوطنية للنقل و تخضع لنظام المؤسسات العمومية الوطنية إقتصادية والمسيرة وفق مبادئ التنظيم الإشتراكي للمؤسسات والتي مقرها الرئيسي بمدينة الجزائر والتي أسندت لها مهام النقل البحري للمسافرين، إحتكار عملية الإيداع والوساطة البحرية، القيام بمهام الوكيل البحري سواء في الجزائر أم في الخارج.

وبموجب المرسوم رقم 82-281 تم حل المكتب الوطني وتحويل ممتلكاته وأعماله وهياكله ووسائله ومستخدميه أين تم إدماج كل هذه الوحدات ضمن المؤسسات مينائية الثمانية فأصبحت المؤسسة العمومية سنة 1982 مؤسسة إشتراكية ذات طابع إقتصادي مهمتها إستغلال الوسائل والتجهيزات المينائية، والقيام باشغال الصيانة والإصلاح، وممارسة إحتكار النقل والمناولة.

بهدف تسهيل عملية تسيير حركة بشكل دقيق خاصة عند الإستيراد وذلك عن طريق توحيد مركز القرار، فقد تأسست مؤسسة ميناء الجزائر جراء إعادة هيكلة قطاع الموانئ بعدما كان يتكون من ثلاثة مؤسسات سابقا والمتمثلة في الديوان الوطني للموانئ، الشركة الوطنية للأملاك البحرية، المؤسسة الوطنية للشحن والتفريغ¹.

ولقد إستمر العمل بهذه المؤسسات المينائية المستحدثة منذ سنة 1982، بالرغم من العجز الذي بدا واضحا في تسيير الخدمات المينائية والنشاطات التجارية المينائية، وهذا إلى غاية تعديل القانون البحري سنة 1998 والذي جاء بطريقة أخرى في تسيير شؤون الموانئ البحرية والتي تعتمد على الإنفتاح الإقتصادي وتحرير المبادرة الفردية، غير أن هذا الإنفتاح جاء متأخر مقارنة مع ما شهدته الجزائر من تحولات إقتصادية وقانونية منذ سنة 1988.

2/ المشاكل المترتبة عن الإحتكار في الموانئ الجزائرية.

ركزت الجزائر كل إهتماماتها في فترة الإحتكار الإقتصادي على تحسين الموانئ النفطية دون غيرها وذلك بسبب الإعتماد فقط على المحروقات كمصدر وحيد للخزينة العمومية وهو

1. رفيق عبد الصمد، مرجع سابق، ص 260 و مايليها.

ما جعل الموانئ الأخرى تسجل تخلف في أدائها التجاري والإداري والذي سبب مشاكل عديدة إنعكست على الإقتصاد الوطني، ومن أهم هذه المشاكل التي أضعفت الأداء التجاري للموانئ الجزائرية نجد:

(1) بقاء الموانئ في الحالة المتروكة من الإستعمار:

بالرغم من أن الموانئ على المستوى العالمي شهدت تطورات وتحسينات في أدائها إلا أنه في الجزائر بقيت الموانئ في تلك المرحلة على الحالة التي تعود إلى زمن الإستعمار والتي كانت في وقتها تلبى إحتياجات شحن وتفريغ البضائع وذلك لصغر السفن وسهولة إجراء عمليات شحن وتفريغ البضائع، وفي الوقت الذي تطورت فيه السفن وبدأت تأخذ أحجام كبيرة وبمواصفات عالمية فقد كان المصدرين والموردين إلى الجزائر مرغمين على إستئجار سفن صغيرة تتراوح حمولتها بين 2000 إلى 10000 طن، الأمر الذي منع المصدرين الجزائريين من الإستفادة من العروض المقدمة من قبل شركات النقل البحرية العالمية.

وما زاد سوء هو نقص عمق الموانئ الجزائرية بسبب عدم القيام بعمليات الصيانة والتطهير والكسح الدوري لتكدسات الطمي والرمال لمدة 20 سنة، مما جعل السفن التجارية الكبيرة تتوجه إلى الموانئ الأجنبية لمناولة حمولتها لسفن صغيرة أو لإنقاص حمولتها حتى تتمكن من الرسو في الموانئ الجزائرية.

(2) نقص في التجهيزات و الآليات.

عانت الموانئ الجزائرية من نقص الإمكانيات والتجهيزات المتمثلة في المعدات والآلات الثقيلة والضرورية لشحن وتفريغ البضائع إذ كان ميناء الجزائر العاصمة هو الوحيد الذي كان يملك رافعة ذاتية الحركة بقوة 300 طن فقط، إلى جانب نقص مستودعات التخزين إذ أن ميناء الجزائر هو الوحيد الذي يحتوي على أكبر مستودع خاص بالحبوب بسعة 30000 طن وكان قليل جدا مقارنة للكميات المستوردة من الحبوب التي تقارب ستة ملايين طن سنويا، الأمر الذي سبب في إنتظار سفن نقل الحبوب لمدة 16 يوم، متجاوزا بذلك الوقت المسموح به لإنتظار وفق المقاييس العالمية لإنتظار، وفي ميناء وهران كان يتواجد مستودع لتخزين

الحبوب لا يتجاوز سعته 3000 طن مؤديا إلى خسائر معتبرة في مادة الحبوب بسبب عدم حفصها في المستودعات الخاصة بها.

(3) تأخر في عمليات مناولة الحاويات.

بقيت الجزائر متأخرة في مجال تجهيز موانئها بالمعدات الضرورية في مجال مناولة الحاويات، في حين شهدت عدة موانئ عبر العالم ثورة حقيقة في مجال تجهيز الموانئ بمعدات مناولة البضائع، وقد وصل المعدل العالمي لشحن عبر الحاويات إلى 62%، وقد بدأت أول عملية مناولة الحاويات في الجزائر في سنة 1975¹، وفيما بعد عملت الجزائر على تهيئة مساحات إضافية لتخزين الحاويات ففي ميناء وهران تم توسيعه من الناحية الشرقية بإضافة 12 هكتار إلى المساحة الأصلية المخصصة للحاويات والتي تبلغ 11 هكتار، مع برمجة مشروع إضافي يقضي بإضافة 30 هكتار أخرى، أما بالنسبة لميناء الجزائر العاصمة فقد تم إستحداث ميناء جاف على مستوى الروبية بضواحي العاصمة.

(4) سوء توزيع المهام بين الموانئ.

يحتكر ميناء الجزائر العاصمة على حساب جل الموانئ الأخرى المبادلات التجارية بأكثر من 60 بالمائة من المبادلات التجارية، في حين بقيت الموانئ الأخرى محصورة في مهام إقليمية، وذلك بسبب السياسة المركزية للدولة في التسيير، مما جعلها تعاني من الإختناق والتكدس مما أثر على تكلفة النقل البحري بسبب إكتناظه في عمليات الشحن والتفريغ، أو حتى فقدان البضائع المستوردة بسبب التلف لاسيما الغذائية منها.

(5) إختناق الموانئ.

أدى عدم وجود تنسيق في عمليات الإستيراد بين الناقلين البحريين والسلطات المكلفة بتسيير الموانئ، إلى حدوث فوضى نجم عنها تأخر في عمليات شحن وتفريغ البضائع، وقد أدت عملية الإستيراد التي حدثت سنة 2009 بسبب إنخفاض أسعار الحديد إلى إكتناظ

1 . HADDOUM Kamel, « Les ports maritime face aux mutations du transport maritime », séminaire national virtuel sur les services de transport maritime de marchandise en Algérie : réalité et perspectives, jour 11/02/2022, Université d'Alger 1 faculté de droit, p 94.

لدى ميناء الجزائر العاصمة بسفن نقل الحديد، إذ وصلت عدد السفن التي كانت تنتظر في عرض البحر من أجل التفريغ إلى 34 سفينة، وهذا في يوم واحد والموافق لـ 06 أبريل 2009، الأمر الذي كلف الخزينة العمومية للدولة خسائر ما بين 5000 و 20000 دولار يوميا.

(6) تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري.

إزدادت صعوبة التعامل مع الموانئ البحرية في الجزائر بسبب تواجدها داخل المدن، لاسيما أنه يتم إدخال وإخراج البضائع من الموانئ عبر الشاحنات والتي كانت تعاني من الإزدحام المروري في الطرقات المؤدية إليها، لاسيما في ميناء الجزائر العاصمة وميناء وهران فهذا الأخير له منفذ وحيد مخصص لنقل البضائع بواسطة الشاحنات ومنفذ آخر بواسطة السكة الحديدية تعود للحقبة الإستعمارية والتي لم يتم إستغلالها بالرغم من أن تكاليف تشغيلها أقل بكثير من إستعمال الشاحنات.

(7) مشاكل أخرى عانت منها الموانئ البحرية الجزائرية.

لقد عانت الموانئ البحرية الجزائرية من مشاكل أخرى، ومن بينها ضعف إستغلال الملاحية الساحلية بين الموانئ الجزائرية، والتي كانت ستساهم في تخفيض الإكتضاظ على الطرق البرية للنقل، إلى جانب طول إجراءات الإدارية المتعلقة بتفريغ البضائع وما يليها من عمليات الحجز الزراعي والحجر البيطري، وجمركة البضائع ودفع الرسوم الجمركية والتي كانت تستغرق وقتا طويلا وغيرها من الإجراءات المعقدة التي تعيق السير الفعال والحسن للموانئ.

كما عرفت الموانئ الجزائرية على غرار المؤسسات الوطنية توظيف كبير في اليد العاملة الناتجة عن ركود الإقتصاد الوطني وعدم تطوره، والذي قابله عدم التوقف في تشغيل اليد العاملة، وهذا إلى غاية أن إستوجب الأمر تحويل بعض من العمال لوظائف أخرى والبعض الآخر تم إحالتهم على التقاعد المسبق أو دفع تعويضات مالية جراء تسريحهم من العمل¹.

1. فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، مرجع سابق، ص 171.

في هذا المرحلة مرت الموانئ الجزائرية عبر عدة أنظمة قانونية مرتبطة مباشرة بالنظام السياسي الإقتصادي الذي عرفته الجزائر، إنطلاقا من نظام الإستقلالية في سنة 1962 إلى سنة 1971 ثم نظام المركزية مع المكتب الوطني للموانئ من سنة 1971 إلى غاية سنة 1982 و ثم العودة إلى نظام الإستقلالية وذلك عن طريق إنشاء المؤسسات المينائية و ثم إنشاء السلطات المينائية المخولة لها مهام ممارسة القوة العمومية والأمن، بموجب القانون 05-98 المعدل للأمر رقم 76-8 المتعلق بالقانون البحري¹.

ثانيا: مرحلة تحرير النشاطات التجارية المينائية.

تم وضع بموجب القانون رقم 05-98 الصادر بتاريخ 25/06/1998 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري تنظيم جديد يحكم الموانئ الجزائرية يقوم على أساس الفصل بين مهام المرفق العام والنشاطات التجارية المفتوحة للخوائص هذا الأمر تطلب إنشاء السلطة المينائية للقيام بمهام المحافظ على الملك العام والتي نظمها المرسوم التنفيذي رقم 99-99 المؤرخ بتاريخ 18/08/1999 المتعلق بالقانون الأساسي النموذجي للسلطات المينائية، وهو ما تزامن مع صدور قرار الوزاري المشترك الممضي في 26/11/1997 المحدد لشروط تسليم رخص الدخول إلى الموانئ وإستعمالها وسحبها².

بهدف تحسين مردودية الموانئ وتقليص دور الدولة في التدخل في تسيير والتخطيط في المنشآت المينائية، فقد عرفت الموانئ في السنوات الأخيرة تغيرات معتبرة سواء من الناحية التنظيمية أو الناحية المؤسساتية، خاصة من خلال إعتماد السياسة العامة في الخوصصة، إلى جانب إزالة التنظيم وتكريس نظام اللامركزية في تسيير المنشآت المينائية³.

1 . HADDOUM Kamel, « le patenariat public-privé dans le financement des investissements portuaires », Op.Cit , p 29.

2. رفيق عبد الصمد، مرجع سابق، ص 260 و مايليها.

3 . COMTOIS Claude, SLACK Brian, « Innover l'autorité portuaire au 21^e siècle: Un nouvel agenda de gouvernance », LCSDT, N° 44, 2003, p 12.

<https://www.etudier.com/dissertations/Les-Autorit%C3%A9s-Portuaires/493943.html>.

1/ إحداه القانون رقم 98-05 كتاب جديد يتعلق بالإستغلال المينائي.

أحدث المشرع الجزائري بموجب القانون رقم 98-05 المعدل والمتمم لأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري كتاب جديد يتعلق بالإستغلال المينائي أين كرس جملة من الأحكام الخاصة بالنشاطات المينائية، ومن بين هذه الأحكام الجديدة التي تضمنها هذا القانون هو إنشاء سلطات مينائية مكلفة بمهام الخدمة العامة وهو ما أكدته المادة 891 من القانون البحري التي نصت على أنه: "يشكل تطوير الأملاك العمومية للميناء وصيانتها وتسييرها والمحافظة عليها، مهمات خدمة عامة وتوكل إلى هيئة تنشأ لهذا الغرض وتسمى "سلطات مينائية".

تحدد كليات تنظيم هذه الهيئات وإستغلال الأسلاك المذكورة أعلاه عن طريق التنظيم"، وعلى إثر هذا التعديل صدر المرسوم التنفيذي رقم 99-199 المؤرخ في 18 أوت 1999 ليحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية¹.

كما أكد المشرع الجزائري في الفقرة الثانية من المادة 890 من القانون البحري على أن مهمات القوة العمومية يتم ممارستها من طرف هيئات الدولة المؤهلة لذلك².

حدد تعديل القانون البحري النشاطات التجارية المينائية في كل من قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين، وبعدها أن أصبح من الصعب على الدولة تغطية وإستثمار مبالغ مالية ضخمة في تسيير الموانئ، تم تحريرها للمبادرة الخاصة سواء بالنسبة للأشخاص الطبيعة الحاملة للجنسية الجزائرية أو الأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون الجزائري وهو ما جاءت به المادة 892 من القانون البحري³.

أنشأ المشرع الجزائري ثلاثة سلطات مينائية وذلك من أجل تكريس مضمون المادة 891 من القانون البحري⁴، المتمثلة في السلطة المينائية للشرق المنشأة بموجب المرسوم التنفيذي

1. مرسوم تنفيذي رقم 99-199 مؤرخ في 18 أوت 1999، يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، ج ر ج ج عدد 57، صادرة في 22 أوت 1999.

2. م 890 من الأمر رقم 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر.

3. COMTOIS Claude, SLACK Brian, Op.Cit, p 12.

4. الماحي فاطيمة زهرة شريفة، الشراكة المينائية، إمتياز نهائي الحاويات، مرجع سابق، ص 88.

رقم 99-200¹، السلطة المينائية للوسط المنشأة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 99-201²، السلطة المينائية للغرب المنشأة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 99-202³.

2/ تكريس القانون رقم 98-05 مبدأ الفصل بين الخدمة العامة والأنشطة المينائية التجارية.

كرس المشرع الجزائري بموجب هذا التعديل الفصل بين مهام الخدمة العامة والقوة العمومية وبين الأنشطة المينائية التجارية، والتي كانت في السابق محتكرة من طرف الدولة ممثلة في مؤسساتها المينائية، وهو ما يجعله تطور هام في مجال النشاطات المينائية والنقل البحري بصفة خاصة والمجال البحري بصفة عامة.

ثالثا: تكريس آلية الشركة عام - خاص في قطاع النشاطات المينائية.

ظهر في السنوات الأخيرة عقد يدعى عقد الشراكة عام خاص والذي يضاف إلى العديد من الآليات القانونية الموجودة التي تهدف إلى الإدماج بين القطاع العام والقطاع الخاص، ويعتبر عقد الشراكة شكل من أشكال الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص، إلا أنه في الواقع له مفهوم واسع وهو ما أثار عدة إختلافات فقهية حول فعاليتها، ففي فرنسا أصبح عقد الشراكة من بين الآليات التعاقدية التي تنافس الصفقات العمومية التقليدية أو تفويضات المرفق العام.

ويعتمد عقد الشراكة عام خاص على عنصرين هما تعقد المشروع أين لا يملك القطاع العام الوسائل اللازمة والمؤهلات والموارد الضرورية من أجل إنجاز أو تسيير المشروع. والعنصر الثاني الحالة الطارئة وهذا لما يتعلق الأمر بإستدراك تأخر قد يمس بالمصلحة العامة والذي يدخل في إطار التجهيزات العامة أو ممارسة وظائف المرفق العام أو لدى

1. مرسوم تنفيذي رقم 99-200 مؤرخ في 18 أوت 1999، يتضمن إنشاء السلطة المينائية للشرق، ج ر ج ج عدد 57، صادرة بتاريخ 22 أوت 1999.
2. مرسوم تنفيذي رقم 99-201 مؤرخ في 18 أوت 1999، يتضمن إنشاء السلطة المينائية للوسط، ج ر ج ج عدد 57، صادرة بتاريخ 22 أوت 1999.
3. مرسوم تنفيذي رقم 99-202 مؤرخ في 18 أوت 1999، يتضمن إنشاء السلطة المينائية للغرب، ج ر ج ج عدد 57، صادرة بتاريخ 22 أوت 1999.

مواجهة حالة غير متوقعة، وفي فرنسا يضاف عنصر آخر وهو الكفاءة الاقتصادية والتي يتطلبها المشروع أو شروط الخدمة العمومية الذي يتكلف به القطاع العام أو نقص أو صعوبة في إنجاز المشروع مما يستدعي اللجوء إلى عقد الشراكة¹.

هناك العديد من الطرق للجوء إلى تمويل الإستثمارات المينائية إلا أن في الجزائر لا يمكن للموانئ اللجوء إلى تمويلات غرفة التجارة والصناعة المحلية، وإنما تكفي الموانئ فقط بمساعدات الدولة، إلا أنه في إطار شراكة عام خاص يمكن إيجاد تمويل خارجي عن الدولة بين المؤسسات المينائية والقطاع الخاص والتي يجب تكييفها على أساس أنها شراكة لتقوية مجال المنشآت المينائية والمنشآت المتخصصة، وغالبا ما تتم هذه الشراكة في إطار عقد الإمتياز الممنوح من طرف السلطة المينائية للخواص من أجل إستغلال النشاطات المينائية.

وفي مجال النقل البحري والنشاطات المينائية يمكن إعتبار عقد الإمتياز شكل من أشكال تدخل القطاع الخاص في تسيير المرافق العمومية المينائية التي تستدعي مبالغ مالية ضخمة لاسيما إنجاز الأشغال المينائية أين تكون مردودية الإستثمار على المدى البعيد، وهو ما يعتبر طريقة لإشراك والجمع بين الأموال العمومية والخاصة بهدف تطوير الإستثمارات في مجال النشاطات التجارية المينائية².

ومن بين العقود الإمتياز التي كرسست الشراكة بين العام والخاص نجد إتفاقية الإمتياز لنهائي الحاويات ببجاية وذلك في إطار شراكة بين مؤسسة بورتاك (portek) سنغفورة وشركة تسيير وإستغلال نهائي المحروقات (STH) التابعة لسونتراك ومؤسسة الموانئ أرزيو، سكيكدة وبجاية، وتعود نسبة 60% من الأسهم لشركة سونتراك، 20% لشركة مؤسسة ميناء أرزيو، 15% لمؤسسة ميناء سكيكدة، 5% لمؤسسة ميناء بجاية، ورأسمال الشركة تقدر بمليار دينار جزائري.

1 . HADDOUM Kamel, « le patenariat public-privé dans le financement des investissements portuaires », Op.Cit, p 62.

2 . Ibidem, Op.cit, p 73.

كما تم إقامة شراكة متساوية الأسهم (50%/50%) بين ميناء الجزائر وميناء جن جن مع مؤسسة إمارات دبي Emirati Dubai Port World من أجل تسيير نهائي الحاويات بالجزائر العاصمة وميناء جن جن بجيجل لمدة غير معلومة لكنها لا تزيد عن 50 سنة وقدر رأسمال الإستثمار بـ 108 مليون دولار¹.

الفرع الثاني

الطبيعة القانونية المزدوجة للسلطات المينائية.

منح المشرع الجزائري طبيعة مزدوجة للسلطات المينائية بإعتبارها مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري، تطبق عليها قواعد القانون الخاص في علاقتها مع الغير (أولا)، وتطبق عليها قواعد القانون العام في علاقتها مع الدولة (ثانيا)².

أولا: الطبيعة التجارية للسلطات المينائية.

تحملت السلطات المكلفة بالتسيير المينائي منذ وقت طويل مسؤولية ترقية الموانئ وتطويرها، وبالرغم من تعدد أهدافها، ومن بينها جذب خدمات البحرية على خطوط منتظمة، وتعزيز الأسواق الجديدة التي تعتبر من أهم النشاطات التي تقوم بها السلطات المكلف بالموانئ، وأصبحت الشركات العالمية هي التي تقوم بترقية التجارة البحرية، والسلطات المكلفة بالموانئ تقوم بمهام المنسق في تأجير الأرصفة أو المحطات لمدة محددة، وتم فيما بعد توجيه مجال التأجير إلى شركات محتكرة لهذا النشاط³.

1 . HADDOUM Kamel, « Le partenariat public-privé dans le financement des investissements portuaires », Op.Cit, p 59.

2. نصت المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 99-99 المؤرخ في 18 أوت 1999 على أنه: "السلطة المينائية، كما هي مسماة بأحكام الأمر المذكور أعلاه، هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري، تتمتع بالشخصية المعنوية والإستقلال المالي.

تحكم هذه المؤسسة القواعد المطبقة على الإدارة في علاقاتها مع الدولة وتعتبر تاجرة في علاقاتها مع الغير".

3 . COMTOIS Claude, SLACK Brian, Op.Cit, p 19.

ثانيا: الطبيعة الإدارية للسلطات المينائية.

تعتبر المؤسسات العمومية ذات الطابع الصناعي والتجاري هي المكلفة بتسيير المرافق العمومية حفاظا على المصلحة العامة وإستمراريتها¹، وفي المجال البحري أسند تسيير مرفق الموانئ التجارية إلى السلطات المينائية التي أنشأها المشرع الجزائري.

لا تتمتع السلطات المينائية بإستقلالية عن الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية وإنما هي تابعة تبعية مطلقة لها، وأكثر من ذلك فهي سلطة ذات طابع إداري بحت لغياب ممثلين ذات كفاءات إقتصادية وقانونية، وهو ما يظهر من خلال تشكيلة مجلس الإدارة وتعيين المدير العام.

إذ نصت المادة 08 من المرسوم التنفيذي رقم 99-199 المؤرخ في 08 أوت 1999 ولذي يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية على أنه: "يسير السلطة المينائية مجلس الإدارة ويديرها مدير عام".

يتكون مجلس الإدارة من: ممثلين(2) من الوزير المكلف بالنقل، ممثل عن الوزير المكلف بالدفاع الوطني، ممثل عن الوزير المكلف بالمالية، ممثل عن وزير الداخلية، ممثل عن الوزير المكلف بالأشغال العمومية، ممثل عن الوزير المكلف بالصيد البحري، المدير العام للغرفة الوطنية للتجارة أو ممثله، ويتأرض المجلس وزير النقل أو ممثله².

يتم تعيين المدير العام بموجب مرسوم تنفيذي بناء على إقتراح من وزير النقل، وهو الأمر الذي أكدته المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 99-199³.

1 .VIDELIN Jean-Christophe, « Etablissement public industriel et commercial et service public », RRJ, presses universitaires d'Aix-Marseille, N°1,2007, p 266.

2. م 9 من المرسوم التنفيذي رقم 99-199، سالف الذكر.

3. تنص المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 99-199، سالف الذكر، على أنه: "يسير السلطة المينائية مدير عام يعين بمرسوم تنفيذي بناء على إقتراح وزير النقل".

كما أن إقتراح التنظيم الداخلي للمؤسسة يتم بعد مداولة مجلس الإدارة وموافقة الوزير الوصي عليه، وهذا يدل على التبعية المطلقة للسلطة المينائية للوزير المكلف بالنقل وهذا بالرغم من أنها مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري ينظم مرفق عام في الجزائر.

المطلب الثاني

دور السلطة المينائية في مجال النقل البحري

منحت للسلطة المينائية مهمة تطبيق أحكام المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06 يناير 2002 والذي يحدد النظام العام إستغلال الموانئ وأمنها¹، وذلك بواسطة ضباط ومراقبي الموانئ²، الأمر الذي جعل السلطات المينائية تقوم بدور هام في مجال النقل البحري بإعتبار أن مؤسسات النقل البحري من بين المتدخلين الرئيسيين على مستوى الموانئ، فالسلطة المينائية تلعب دور هام سواء على مستوى السفن التي تتراد الميناء (الفرع الأول)، أو على مستوى البضائع والمسافرين (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تدخل السلطة المينائية على مستوى إستغلال السفن للموانئ البحرية.

نظم المرسوم التنفيذي رقم 02-01 طريقة إستغلال مؤسسات النقل البحري للموانئ البحرية، وذلك من خلال تنظيم و رقابة كافة التصرفات التي تقوم بها السفن بمجرد دخولها لمناطق الإستغلال المينائي والمتمثلة في: رقابة ملاحية السفن في الموانئ والرحب وممرات الدخول (أولاً)، دور السلطة المينائية في خدمة السفن (ثانياً)، ضمان إحترام السفن لقواعد الأمن على الموانئ وملحقاته (ثالثاً).

أولاً: رقابة ملاحية السفن في الموانئ والرحب وممرات الدخول.

تسهر السلطة المينائية على تطبيق مؤسسة النقل البحري جملة الإلتزامات المفروضة عليها من أجل دخوله سفنها إلى الموانئ وتخصيص لها رصيف، وتتعلق هذه الإلتزامات في

1. مرسوم تنفيذي رقم 02-01 مؤرخ في 06 جانفي 2002، يحدد النظام العام إستغلال الموانئ وأمنها، ج ر ج ج العدد 01، صادر في 06 جانفي 2002.

2. م 127 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، سالف الذكر.

إشعار السلطة المينائية بالوصول إلى الميناء (1)، تأكيد البيانات والمعلومات (2)، الإلتزام بالقواعد المطبقة في مناطق الميناء (3)، وإحترام إلتزامات المتعلقة بالمغادرة (4).

1/ إلتزام مؤسسة النقل البحري بإشعار السلطة المينائية قبل الوصول إلى الميناء.

باعتبار أن كل ميناء له مخطط وجدول الرسو للسفن لديها، والتي تتم طبقا لإجراءات معينة تسمح بتسيير فعال للسفن، فإنه تلتزم مؤسسة النقل البحري عن طريق وكيل السفينة¹ بإشعار السلطة المينائية قبل وصول سفينتهم إلى الميناء ثمانية وأربعون (48) ساعة على الأقل لما تكون السفينة على بعد 24 ساعة، وهذا من أجل حجز لها مكان على مستوى الرصيف، ويقع إحترام هذه الإجراءات على عاتق كل من وكيل السفينة أو المجهز أو الريان وشركة صاحب الإمتياز المينائي، السلطة المينائية أو المؤسسة المينائية، و كل هذا يدخل ضمن تخطيط الرسو السفن لدى الميناء المقصود.

وهناك جملة من الإجراءات المعتمدة من طرف شركات التخطيط وإعداد برامج إستقبال وتشغيل السفن، تتمثل في حجز أحد المراسي للسفن القادمة إليه وبرمجة رسوها فيها، إذ يمنع رسو سفينة أخرى مكانها إلا في الحالات المستثناة قانونا².

وتلتزم مؤسسة النقل البحري بتقديم مجموعة من البيانات تتعلق بـ:

. إسم السفينة ورايتها وتاريخ وساعة وصولها وكذا مدة التوقف المتوقعة.

. الخاصيات الأساسية للسفينة لاسيما حمولتها وطولها وعرضها ومنسوب الماء الأقصى

للسفينة عند وصولها إلى الميناء.

. حمولة وطبيعة مختلف البضائع المنقولة وكيفية توضعها لاسيما مختلف المواد الخطرة

الموجودة على متن السفينة³.

1. الماحي فاطيمة الزهراء شريف، " التعامل مع السفن في أرصفة نهائيات الحاويات، دراسة حالة نهائيات الحاويات في

الجزائر"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 03، العدد 03، سنة 2016، ص 78.

2. الماحي فاطيمة الزهراء شريف، "التعامل مع السفن في أرصفة نهائيات الحاويات، دراسة حالة نهائيات الحاويات في

الجزائر"، مرجع سابق، ص 76.

3. م 73 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، سالف الذكر.

إن تقديم هذه البيانات للسلطة المينائية والتأكد من صحتها أمر هام كونه على أساس جملة هذه البيانات المقدمة يتحدد المكان الذي سيخصص للسفينة على مستوى الميناء للرسو فيه، إذ أن هذه البيانات هي عبارة عن تحديد مكان رسو السفينة في الميناء كمعرفة غاطس السفينة، عرضها وطولها والمواد المحملة عليها وما مدى توفر مكان الرسو على معدات الشحن أو التفريغ اللازمة للعملية.

2/ إلتزام مؤسسة النقل البحري بتأكيد البيانات والمعلومات.

يتم تخصيص مراكز على الرصيف لجميع السفن المستوفية لشروط الدخول إلى الموانئ وذلك حسب ترتيب الوصول المتخذ من طرف السلطة المينائية ممثلة في مصالحها المؤهلة وهذا عملاً بأحكام المادة 74 و 75 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في جانفي 2002، لذا تلتزم مؤسسة النقل البحري بتأكيد البيانات والمعلومات المقدمة في الإشعار وذلك في 24 ساعة قبل الوصول، إلى لجنة تخصيص أماكن للسفن على مستوى الرصيف، هذا بهدف تخصيص المكان على مستوى الميناء للسفينة.

كما أنه يجوز للسلطة المينائية منع دخول السفن التي تشكل خطراً على البنايات والمنشآت المينائية، لا سيما في حالة ما إذا إتضح أن المعلومات المقدمة تختلف على ما هو موجود في السفينة، إلى جانب ذلك فإنه يمكن أن يخضع الدخول لزيارة مسبقة من طرف لجنة التفتيش وهذا من أجل تأكيد صحة المعلومات المقدمة¹.

3/ إلتزامات مؤسسة النقل البحري في مناطق الميناء.

يسهر ضباط الموانئ التابعين للسلطة المينائية بتنظيم حركة الملاحة في الحدود البحرية للموانئ خاصة ما يتعلق بدخول السفن وخروجها ومكوئها وذلك وفقاً للبرنامج المحدد من طرف اللجنة المكلفة بتحديد الأماكن كما يأمرهم ويسيروهم جميع الحركات للسفن في الميناء بحيث تخضع طوال مدة تواجدها في مناطق الميناء للجنة المكلفة بتحديد الأماكن والسلطة المينائية وذلك بهدف تنظيم الحركة داخل الموانئ².

1. م 77 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، سالف الذكر.

2. م 78 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، سالف الذكر.

يلتزم ريان السفينة أثناء دخوله للميناء بتقديم تصريح مكتوب وفي المقابل يخصص له رقم الإرساء، ويتم إعداد نفس التصريح قبل الخروج من الميناء إلى جانب إلتزام ريان السفينة بتسليم نسخة من البيان أو مستخرجا منه لما يقوم بتفريغ جزء فقط من البضائع¹.

تلتزم السفن لدى قيامها بحركات في الميناء والرحب وممرات الدخول بإحترام رايات التشوين، إلى جانب رفع راية جنسيتها والراية الجزائرية، وهذا طبقا للمادة 55 و56 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02، كما تتدخل السلطة المينائية بواسطة مصالحها المؤهلة من أجل إلزام الريان بتحرير مكان الذي تشغله السفينة، وذلك كلما إستدعت الحاجة إليه خاصة لما يتعلق الأمر بأمن البنايات والمنشآت المينائية، وإذا لم ينفذ الريان الأوامر أو عدم كفاية طاقم السفينة أو إنعدامه فإن السلطة المينائية لها القدرة على تنفيذ الأوامر تحت نفقة مؤسسة النقل البحري بالإستعانة بالقاطرات والمستخدمين المناسبين لذلك².

كما تلتزم مؤسسة النقل البحري بإعلام السلطة المينائية بالمواد الخطرة التي تنقلها أو تشحنها أو تفرغها وكذلك مخطط الرسو والقائمة الكاملة للمواد المنقولة أو التي يجب شحنها أو تفريغها³.

4/ إلتزامات مؤسسة النقل البحري المتعلقة بالمغادرة.

قبل إبحار السفينة تلتزم مؤسسة النقل البحري بإشعار السلطة المينائية قبل ثلاثة (3) ساعات قبل موعد الخروج المقرر، وهذا من أجل إتخاذ كل التدابير الضرورية لاسيما برمجة مرشد لها و كذا سفن القطر إذا إستدعت الضرورة ذلك وفسح لها الممرات للخروج⁴.

كما يمكن للمصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية أن تلزم مؤسسة النقل البحري على تحرير المكان الذي تشغله على الرصيف وذلك في الحالات التالية:

1. م 79 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02، سالف الذكر.
2. م 67 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02، سالف الذكر.
3. م 80 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02، سالف الذكر.
4. م 84 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02، سالف الذكر.

. إذا بقيت السفينة بضعة أيام متتالية أو متقطعة ولم تقم بأية عملية للتفريغ أو الشحن، وهذا ما يقع غالبا لما يكون هناك عطب في السفينة أو خلل فيها أو في معدات المناولة الخاصة بها.

. لما تتقضي المدة المحدد لشحن أو تفريغ البضائع حتى ولو لم تنتهي العملية، غير أنه في هذه الحالة يمكن العودة بعد ذلك وكما يمكن لها المواصلة في عملية الشحن أو التفريغ في حالة ما إذا لم يتم إلزامها بمغادرة الميناء وتحرير المكان.

. إذا أنهت السفينة عمليات الشحن أو التفريغ قبل المدة المحددة وهو ما سيسمح للسلطة المينائية برمجة عمليات شحن أو تفريغ البضائع بمجرد مغادرة السفينة لاسيما في الموانئ التي لا تحتوي على إمكانيات كبيرة أو عدة أماكن لرسو السفن¹.

ثانيا: دور السلطة المينائية في خدمة السفن.

إستبعد المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06 جانفي 2002 نشاط المناولة والتشوين من مهام السلطات المينائية⁽¹⁾، في حين حددت المادة 87 من نفس المرسوم الخدمات الرئيسية التي تحتكرها السلطات المينائية والمتمثلة في القيادة والإرشاد والقطر والتموين⁽²⁾.

1/ إستبعاد نشاط المناولة والتشوين من مهام السلطات المينائية.

يتضح من خلال نص المادة 892 من القانون البحري أن المشرع الجزائري إستبعد ممارسة السلطة المينائية لكل من نشاط قطر السفن والمناولة والتشوين ، إذ إعتبرها نشاطات تجارية يمارسها الأشخاص الخاضعين للقانون الخاص.

2/ إحتكار السلطات المينائية لنشاطات إرشاد السفن.

إحتكرت السلطات المينائية نشاط قيادة السفن وإرشادها وذلك حفاظا على البنايات والمنشآت المينائية وسلامة الملاحة داخل الموانئ وضرورة إشراف المباشر للسلطة المينائية لنشاطات قيادة وإرشاد السفن بواسطة أعوانها².

1. م 85 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، سالف الذكر.

2. بلحاج خديجة، مرجع سابق، ص 07.

الملاحظ أن المرسوم التنفيذي رقم 01-02 فرق بين الإرشاد والقيادة¹، إلا أنه في الأصل الإرشاد هو الإستعانة بالمرشد لقيادة السفن كما أكدت عليه المادة 171 من القانون البحري²، ولا يعني الإرشاد ربط السفينة بواسطة الحبال أو فكها من الأجهزة المخصصة لذلك كما ذهبت إليه المادة 90 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02³.

ثالثا: ضمان إحترام السفن لقواعد الأمن على الموانئ وملحقاتها.

يعتبر موضوع الحفاظ على الأمن دخل الموانئ البحرية وملحقاتها من بين المهام الرئيسية المخولة للسلطة المينائية تنفيذها على الواقع، لما يشكله الأمن من عنصر هام لإستمرارية المرفق المينائي وتقديم خدماته بشكل متواصل دون إنقطاع، وهو ما يجعل السلطة المينائية تسهر على إلتزام مؤسسة النقل البحري بالمحافظة على الأملاك العمومية المينائية(1)، إلتزام مؤسسة النقل البحري بالمحافظة على البيئة والوقاية من الكوارث ومكافحتها(2).

1/ إلتزام مؤسسة النقل البحري بالمحافظة على الأملاك العمومية المينائية.

ألزم المشرع الجزائري مؤسسة النقل البحري بموجب المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المؤرخ في 06 جانفي 2002 المحافظة على الأملاك العمومية المينائية من خلال الإمتناع عن شحن أو تفريغ البضائع التي من شأنها إتلاف المباني المينائية أو سد كل المداخل إلى المنشآت المينائية ورمي نفايات على الموانئ أو ملحقاتها، ويلتزم كل من يسبب ضررا

1. تنص المادة 88 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02، سالف الذكر، على أنه: " تعني القيادة في مفهوم هذا المرسوم المساعدة التي تمنح للربانة لقيادة سفنهم عند الدخول إلى الموانئ والرحب والخروج منها، وتتم من طرف مستخدمين مؤهلين تابعين للسلطة المينائية".

2. تنص المادة 171 من الأمر رقم 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر، على أنه: "الإرشاد هو المساعدة التي تقدم إلى الربانة من قبل مستخدمى الديوان الوطنى للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والفرض والمياه الداخلية والخروج منها".

3. تنص المادة 99 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02، سالف الذكر، على أنه: "يقصد بالإرشاد في مفهوم هذا المرسوم، عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدتها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرساء".

للمنشآت المينائية إشعار السلطة المينائية، وهذا بغض النظر عن العقوبات والمتابعات القضائية التي سيتعرض لها المتسبب بهذه الأضرار¹.

2/ إلتزام مؤسسة النقل البحري بالمحافظة على البيئة والوقاية من الكوارث ومكافحتها.

يعتبر التلوث البحري من بين الأخطار الكبرى للسواحل الجزائرية بسبب الموانئ النفطية و نشاط السفن بصفة خاصة والملاحة البحرية عموماً²، ونجد أن النصوص التشريعية والتنظيمية تؤطر بشكل صارم هذه المسألة³، وتلتزم مؤسسة النقل البحري بالمحافظة على مساحات الماء وأعماق الأحواض وذلك عن طريق الإمتناع عن الرمي في أحواض الميناء أو المرسى مياه تحتوي على المحروقات ومواد كيميائية أو أية مواد من شأنها تلوث مياه البحر، والإمتناع عن رمي من السفن ردم أو قاذورات سفينة أو متلف المواد على الأرض أو في مياه الموانئ أو ملحقاتها، وكذلك الإمتناع عن شحن وتفريغ أو نقل مواد قابلة للتفتت أو هشّة دون إقامة أحواض مناسبة إلا بإعفاء من السلطة المينائية⁴.

كما تلتزم مؤسسة النقل البحري القيام بنزع وترميم السفن التي تشكل خطراً على البيئة والمنشآت المينائية والسفن المجاورة وهذا بعد إعدار السلطة المينائية بذلك، كما يلتزم ملاك السفن التي تعرضت للإصطدام أو الغارقة بنزع حطامها أو قطعها في الآجال والشروط المحددة من طرف السلطة المينائية، وإلا تعرضت مؤسسة النقل البحري مالكة الحطام من

1. م 54 و 55 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، سالف الذكر.

2. حددت المادة 147 من القانون البحري الجزائري المقصود من الوقود وهو كل وقود ثابت بما في ذلك النفط الخام، وزيت المحركات وزيت الديزل الثقيل، وزيت التشحيم، وزيت السمك عندما ينقل على السفينة كحمولة أو في عابرها.
ضرر التلوث: يعني كل خسارة أو ضرر يخرج السفينة الناقلة للوقود والحاصل من التلوث الناتج عن تسرب أو طرح هذا الوقود أينما حصل هذا التسرب أو الطرح ويشمل تكاليف التدابير الخاصة بالوقاية وكل خسارة أو ضرر مسبب من هذه التدابير، سماعين فاطمة، "الوسائل القانونية لمنع تلوث البيئة البحرية بالمحروقات ومكافحته"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، مجلد 02، العدد 01، السنة 2015، ص 134.

3. BOUKHATMI Fatima, « la pollution maritime : cadre juridique et institutionnel », Revue de droit des transports et des activités, volume 01, N°01, Année 2014, p 20.

4. م 56، 57، 58، 59 و 60 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، سالف الذكر.

للمصادرة وللمتابعات القضائية، إلى جانب ذلك تلتزم مؤسسة النقل البحري بتوفير بجميع الضمانات الضرورية للأمن و الملاحة التي يقتضيها التشريع و التنظيم المعمول بهما¹.

ولا يمكن بناء أية سفينة أو ترميمها أو هدمها إلا في الأماكن التي تحددها السلطة المينائية، ولا يمكن تحريك السفن أو وضعها في الماء، إلا بعد موافقة مسبقة من طرف السلطة المينائية وحسب الشروط المحددة من قبلها، كما يمكن للسلطة المينائية في هذا الصدد الأمر بوقف القيام بأية مناورة قد تشكل خطرا على الأجهزة والمنشآت المينائية².

كما تلتزم مؤسسات النقل البحري بالتقيد بكافة التشريعات والتنظيم المعمول به في مجال الوقاية من الكوارث ومكافحتها وفي هذا الصدد تلتزم السلطة المينائية بمجرد إرساء السفينة بالميناء بتسليم لها موقع مراكز مكافحة الحريق مع أرقام هاتفها، وموقع مكاتب المصالح الرئيسية التابعة للسلطة المينائية والحماية المدنية والهيئات والمؤسسات الأخرى المعنية مع أرقام هاتفها، والمراكز الهاتفية الدائمة لمنبهات الحريق ومراكز الشرطة المقيمة على الميناء، وتلتزم مؤسسة النقل البحري بالإحتفاظ على متن السفينة بمخططاتها المفصلة وأن توضع في مكان معروف للطاقم والحارس حتى ولو لم تكن السفينة مجهزة³.

يلتزم الريان شخصا في حالة وقوع كوارث على متن السفينة بقيادة عملية مكافحة الكارثة، مع التزامه بإبلاغ المصالح المؤهلة التابعة للسلطات المينائية بكل الإجراءات المتخذة ومستجدات العملية⁴.

الفرع الثاني

تدخل السلطة المينائية على مستوى البضائع والمسافرين.

تقوم السلطة المينائية بوظائف في مجال تنظيم ومراقبة البضائع المتداولة في الموانئ البحرية (أولا)، كما تتدخل في مجال تنظيم حركة المسافرين على مستوى الموانئ (ثانيا).

1. م 61، 62 و 63 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، سالف الذكر.

2. م 125 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، سالف الذكر.

3. م 100 و 101 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، سالف الذكر.

4. م 19 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، سالف الذكر.

أولاً: تنظيم البضائع المتداولة على مستوى الموانئ.

تقع على مستوى الموانئ مجموعة من العمليات تتعلق بالبضائع، بحيث تلعب في ذلك السلطة المينائية دور هام من أجل تنظيمها وتتعلق بعبور ومكوث البضائع (1)، والسهر على مراعاة شروط الشحن والتفريغ (2)، ومراقبة إحتزام شروط إيداع البضائع وسحبها وإستغلال المستودعات والسطوح الترابية المينائية (3)، وإستغلال الآلات المينائية والمنشآت المتخصصة (4)، نقل المواد الخطرة في الموانئ ومناولتها (5).

1/ مراقبة عملية عبور ومكوث البضائع في الموانئ.

يقصد بعبور البضائع إنتقال هذه الأخيرة من السفينة إلى وسيلة نقل برية أو العكس، سواء مكثت أو لم تمكث في السطوح الترابية أو المخازن والمباني والمنشآت المتخصصة أو تم تفريغها مباشرة بواسطة نقل بري أو شحنها مباشرة على السفينة، وتضم عملية العبور كذلك نقل البضائع من سفينة لأخرى والتي تتم في الحدود الإدارية للميناء¹.

كل عملية عبور تخضع لترخيص من طرف السلطة المينائية بناء على طلب مؤسسة النقل البحري أو أحد مساعديها، وتتم تحت رقابة السلطات الإدارية الأخرى كالجمارك إلى جانب الأعوان المؤهلين التابعين للسلطة المينائية ويشرفون عليها عن طريق تحديد الأماكن المخصصة للشحن أو التفريغ وتحديد كل الآلات والوسائل اللازمة لإنجاح عملية العبور².

يخضع مدة المكوث للنظام الداخلي للميناء بحيث يلتزم صاحب البضائع أو ممثله بسحب البضائع خلال مدة المكوث المرخص بها، وإلا تم تحويلها إلى المناطق الجمركية الموجودة خارج الميناء وذلك على نفقة ومسؤولية المرسل إليهم كما أنه يمكن للسلطة المينائية التدخل لما يتبين لها أو تتوقع وجود عائق بتحويل البضائع أو صنف منها تلقائياً³.

1. م 18 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، سالف الذكر.

2. م 19 و 20 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، سالف الذكر.

3. م 21 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، سالف الذكر.

2/ السهر على مراعاة شروط شحن البضائع وتفريغها.

يلتزم المتدخلين فور رسو السفينة بالقيام بعمليات شحن أو تفريغ البضائع بشكل مستمر ودون أي تأخير، مع مراعاة التوقيت العمل وظروف توقيت الحمولة والأمن المحدد في النظام الخاص بكل ميناء، ويجب إستعمال الآلات اللازمة في عمليات المناولة وذلك في ظروف حسنة¹.

غير أنه يمكن لأعوان السلطة المينائية المؤهلة في إطار السهر على حسن سير العمليات القيام دون سابق إنذار بإجراء مراقبة للسفينة أو على اليابسة وإتخاذ كافة الإجراءات اللازمة قصد تدارك النقائص المسجلة في عتاد المناولة².

كما يلتزم المتدخلين بإتخاذ جميع الإحتياطات الضرورية خلال عمليات تفريغ السفن وشحنها لتفادي إحداث ضرر أو تلف على الطرقات والمحيط المباشر. تعتبر مؤسسة النقل البحري مسؤولة عن عملية الشحن³، والتي تقوم بها إما بوسائلها الخاصة بحيث يتم شحنها بروافع السفينة أو أنابيب السفينة أو مضخاتها، أو تستعين بشخص يتولى عملية الشحن بوسائل الشحن الموجودة على السفينة، أو بالمناولة بين روافع الميناء وروافع السفينة⁴.

يعتبر شحن البضائع في عابرة السفينة هي القاعدة العامة، بحيث لا يجوز لمؤسسة النقل البحري تحميل البضائع على ظهر السفينة نظرا للأخطار التي قد تصيبها أثناء الملاحة البحرية، وإستثنائيا يمكن الشحن على سطح السفينة بشرط إعلام الشاحن بذلك أو بناء على

1. م 23 و 24 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، سالف الذكر.

2. م 25 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، سالف الذكر.

3. نصت المادة 773 من الأمر رقم 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر، على أنه: "يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورسو البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضاعة بعناية عادية حسب الإتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل. وإذا إقتضت عناية خاصة بالبضائع، يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن".

4. جبر كوماني لطيف، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين، الطبعة الأولى، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996، ص 114.

إتفاق بينهما، ويجب أن يكون التحميل نظاميا كما هو متعارف عليه وبشكل يسمح بالملاحة البحرية بأمان¹.

إذ تعتبر موافقة الشاحن على شحن البضائع على السطح شرط أساسي لصحته، وهذا لما تتعرض إليه البضائع من مخاطر السقوط في البحر أو تعرضها لتقلبات الأحوال الجوية كالأمواج والرطوبة والبرودة والحرارة وغيرها من الظروف الطبيعية التي تؤثر على البضائع، إلى جانب المسؤولية المترتبة عن ذلك فعدم موافقة الشاحن على الشحن على السطح يعتبر شحن غير قانوني وتترتب عنه نتائج هامة عن المسؤولية الملقاة على مؤسسة النقل البحري، أما إذا كان الشحن قد تم بعد الحصول على موافقة الشاحن فإن الشحن في هذه الحالة يكون قانوني، إلا أن هذا لا يمنع من مسائلة مؤسسة النقل البحري عن الأضرار التي تلحق بالبضائع².

غير أنه مع إنتشار نقل البضائع في الحاويات نجد أن المشرع لم يساير هذا التطور كون أن الحاويات هي الأكثر شحنا على السطح، بالرغم من أن الموانئ الكبرى في الجزائر تمت تهيأتها من أجل إستقبال الحاويات وشحنها وتفريغها³.

ويلتزم الربان تحت مسؤولية مؤسسة النقل البحري ببذل العناية التامة في رص البضائع وتثبيتها⁴، وأكدت المادة 773 من القانون البحري على إلقاء مسؤولية رص وتثبيت البضاعة

1. نصت المادة 774 من الأمر رقم 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر، على أنه: "لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا عليه بوجه العموم.

وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدى حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالإتفاق مع الشاحن".

2. سوزان على حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، النقل أحادي الوسائط والنقل الدولي متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004، ص 54.

3. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2012، ص 122.

4. BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, Droit Maritime, L.G.D.J, Paris, 2006, p 645.

على عاتق مؤسسة النقل البحري، ويسعى الريان إلى الحصول على شهادة لسلامة الرص وذلك من أجل دفع مسؤوليته عن تلف البضائع أو هلاكها بسبب سوء في الرص¹.

وعندما تصل السفينة التي تحمل البضاعة إلى ميناء الوصول تقع على مؤسسة النقل البحري مجموعة من الإلتزامات تتمثل أساسا في إنزال وتفريغ البضاعة، إذ تعتبر عملية فك وإنزال البضائع بعناية من السفينة الإلتزام الأول الذي تقوم به مؤسسة النقل البحري عند الوصول، وهو ما أكدت عليه المادة 780 من القانون البحري²، فهو إلتزام يقع على عاتق مؤسسة النقل البحري وليس على عاتق الشاحن أو المرسل إليه.

3/ مراقبة إحترام شروط إيداع البضائع وسحبها وإستغلال المستودعات والسطوح الترابية المينائية.

يتم إيداع البضائع في مساحات التخزين المخصصة لذلك، ويجب ترتيبها ورصها بدقة للتقليل من إزدحام المساحات وتفادي وقوع أضرار³.

تخضع عملية فرز وإنتقاء البضائع لرخصة مسبقة من طرف السلطة المينائية، إلى جانب الرخص الأخرى التي تفرضها الهيئات والمصالح الأخرى⁴.

ويمكن أن تقييد السلطة المينائية لعملية سحب البضائع بإحترام كفاءة المستخدمين وكذا خصوصا أدوات المناولة ووسائل النقل المستعملة، وتخصص المستودعات والسطوح الترابية ما لم يوجد ترخيص تمنحه السلطة المينائية لإيداع البضائع العابرة عند التفريغ أو الشحن وهذا حسب ما نصت عليه المادة 41 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02.

1. علي حسين يونس، أصول القانون البحري، الإستغلال البحري، مطبعة المدني، القاهرة، د س ن، ص 47.
2. تنص المادة 780 من الأمر رقم 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر، على أنه: "بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعملية فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه، المتعلقة بتحميل البضائع ومع مراعاة أعراف ميناء التفريغ". ورد خطأ في المادة 780 بحيث أن المادة 773 من القانون البحري هي المتعلقة بتحميل البضائع و ليس المادة 607 الواردة خطأ.
3. م 30، 31 و 32 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02، سالف الذكر.
4. م 47 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02، سالف الذكر.

4/ إستغلال الآلات المينائية والمنشآت المتخصصة.

تلتزم السلطات المينائية بالسهر على تمكن مؤسسات النقل البحري من إستغلال الآلات والمنشآت المتخصصة والعمل على المحافظة على البضائع التي تمكث فيها، إلى جانب توفير الوسائل اللازمة لتفريغ البضائع¹.

يمكن للسلطة المينائية منح الأولوية في عمليات شحن أو تفريغ أو نقل البضائع من سفينة إلى أخرى، والتي ينبغي أن تتم إنطلاقاً من المنشآت المتخصصة الموجودة على مستوى الميناء².

5/ نقل المواد الخطرة في الموانئ ومناولتها.

يتم تحديد شروط نقل ومناولة وتخزين المواد الخطيرة أو المعدية المنصوص عليها في الإتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، حسب الحاجة بموجب نظام خاص بكل ميناء وهذا حسب المادة 112 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02.

يجب على كل سفينة تحمل مواد خطيرة ترغب الدخول إلى الميناء الحصول على ترخيص كتابي من طرف المصلحة المختصة التابعة للسلطة المينائية، بحيث يمكن لأعوان المؤهلين التابعين للسلطة المينائية إتخاذ الإجراءات الضرورية لمراقبة صحة التصريحات وكذا التحقق من أن المواد الخطيرة تتوفر على الضمانات الأمنية الضرورية وتطابقها مع الشروط المفروضة عليها³.

ثانياً: تنظيم حركة المسافرين على مستوى الموانئ.

يتطلب تنظيم المسافرين على مستوى الموانئ من السلطات المينائية، الإلتزام بتوفير الإمكانيات اللازمة لركوب وعبور ونزول المسافرين وأمتعتهم(1)، والسهر على سلامة وصيانة المنشآت المستقبلة للمسافرين(2).

1. م 37 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02، سالف الذكر.

2. م 48 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02، سالف الذكر.

3. م 113 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02، سالف الذكر.

1/ الإلتزام بتوفير الإمكانات اللازمة لركوب وعبور ونزول المسافرين وأمتعتهم.

تلتزم السلطة المينائية المختصة بتوفير المحطات البحرية أو المباني أو الأماكن المماثلة المخصصة لإركاب وإنزال المسافرين وأمتعتهم وهذا عملاً بأحكام المادة 14 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02، وكما يحدد النظام الخاص بالمحطات البحرية قواعد سيرها وكذا شروط تدخل حاملي الأمتعة وهذا طبقاً للمادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02.

تلتزم السلطة المينائية بتوفير على مستوى المحطات المينائية المرافق والمنشآت اللازمة لإستقبال المسافرين بما فيه سياراتهم وأمتعتهم وكذا تلتزم بتأمين عبورها وأمنها، ويجب أن تكون هذه المحطات مخصصة للمسافرين وأمتعتهم دون سواهم.

لا يتم إنشاء على المحطات البحرية إلا مكاتب الإدارات والهيئات التي تتدخل مباشرة في عمليات مراقبة المسافرين وسياراتهم وأمتعتهم، وكما أنه يمكن أن يرخص بإنشاء المحلات التجارية والمرافق الضرورية للمسافرين¹.

ومن جهة مؤسسة النقل البحري فإنها تلتزم بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية وتضمن سلامة الركاب كأهم الإلتزامات الملقاة عليها، فيتعين على مؤسسة النقل البحري أن توفر للمسافر سفينة صالحة للملاحة وقادرة على الإبحار ومواجهة مختلف الأخطار البحر المحتملة، ويجب أن تكون مجهزة ومتوفرة على كافة الضروريات اللازمة لوصول السفينة إلى ميناء نزول الركاب، ويكون ذلك بتجهيز السفينة بالمؤن اللازمة منذ بداية النقل إلى غاية نهايته²، إذ أكدت المادة 841 من القانون البحري على مسؤولية الناقل البحري بضرورة المحافظة على السفينة وفي حالة تصلح للملاحة.

وكما تلتزم مؤسسة النقل البحري خلال نقلها للمسافر بتأمين سلامته إلى غاية الوصول إلى ميناء النزول، وذلك بالعمل أو الإمتناع عن القيام بأي تصرف قد يؤدي إلى إصابة المسافر مادياً أو جسمانياً وحتى معنوياً، وإلا كانت مؤسسة النقل البحري مسؤولة عن ذلك³.

1. م 16 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02، سالف الذكر.

2. محمود محمد عابنة، مرجع سابق، ص 213.

3. هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1976، ص 241.

إلى جانب ذلك يعتبر الإلتزام بنقل المسافرين ونقل أمتعته، من الإلتزامات الرئيسية التي تلتزم مؤسسة النقل البحري تنفيذها، بحيث تلتزم مؤسسة النقل بنقل المسافرين من ميناء الصعود إلى غاية ميناء النزول وفق الأوقات المحددة، وعلى السفينة المنفق عليها¹.

وكما تلتزم مؤسسة النقل البحري بنقل أمتعة المسافرين والتي حددتها المادة 822 من القانون البحري في:

. الأمتعة التي يحملها المسافر عادة معه، والأمتعة التي يأخذها إلى حجرته، أو تكون تحت حراسته، ويتم تسجيلها بإسم أمتعة الحجرة.

. الحقايب المحتوية على الأمتعة الشخصية للمسافر والمسجلة والمنقولة في عنبر السفينة وتدعى هذه الأمتعة بأمتعة بالعنبر.

. السيارات السياحية بما في ذلك الأمتعة الموجودة بداخلها والتي ترافق المسافرين ويستخدمها لأغراض شخصية².

2/ السهر على سلامة و صيانة المنشآت المستقبلية للمسافرين.

كما يتعين على السلطة المينائية السهر على صيانة وسلامة المنشآت وكذا السير الحسن للعمليات المنجزة، وذلك بالإمتناع عن القيام بأي عمل من شأنه أن يلحق ضرر وخسائر بالمسافرين وأمتعتهم، كما تستوجب المادة الفقرة 02 من المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02 صيانة المنشآت والسهر على سلامتها وحسن سير العمليات المنجزة بها.

1. عدلى أمير خالد، عدلى أمير خالد، عقد النقل البحري، قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث في إطار أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006، ص 112.

2. م 822 من الأمر رقم 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر.

المبحث الثاني

الدور التجاري للموانئ البحرية.

بعد تعديل القانون البحري في سنة 1998 بموجب القانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1995، تم تكريس الفصل بين الخدمة والقوة العموميتين في الموانئ وبين النشاطات المينائية بحيث تم تحريرها للمبادرة الفردية والسماح للرؤوس الأموال الخاصة بإستثمارها في هذا المجال وهذا بهدف تحقيق المردودية الإقتصادية للموانئ (المطلب الأول)، إذ إشتراط المشرع الجزائري من أجل ممارسة هذه النشاطات إلزامية الحصول على عقد الإمتياز من طرف السلطة المينائية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

تحديد النشاطات التجارية المينائية المحررة للإستثمار الخاص.

حددت الفقرة الأولى من المادة 892 من القانون البحري النشاطات التجارية المينائية التي يمكن ممارستها من طرف كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو من شخص إعتباري خاضع للقانون الجزائري¹، وتتمثل هذه النشاطات في قطر السفن (الفرع الأول)، أعمال المناولة (الفرع الثاني) وأعمال التشوين (الفرع الثالث).

الفرع الأول

نشاط قطر السفن.

يعتبر نشاط قطر السفن التجارية من بين النشاطات الهامة التي تقع على مستوى الموانئ لذلك نتطرق إلى تعريف القطر (أولا)، ثم نتطرق إلى الخصائص العامة المكونة له (ثانيا).

1. تنص الفقرة الأولى من المادة 892 من الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم على أنه: "يشكل قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين، نشاطات تجارية مينائية. ويمكن ممارستها من طرف كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص إعتباري خاضع للقانون الجزائري وذلك وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم".

أولاً: تعريف عقد القطر.

القطر بالمعنى العام هو "إستعانة بقوة محرك خارجية لتغيير مكان الشيء لا تتوافر له، أو لم يعد يتوافر له، الوسائل اللازمة لتحقيق الإنتقال المنشود ذاتياً"¹.

للقطر عدة صور ومن بينه إنقاذ سفينة معرضة للخطر عن طريق القطر، أو يكون القطر عن طريق قيام سفينة قاطرة بقطر سفينة مقطورة كالقيام بالمانورات اللازمة لإدخال سفينة إلى ميناء أو إخراجها منه، أو قد يكون القطر طريقة لنقل المنشآت المينائية العائمة كالرافعات والمواعين والصناديل فهذه المنشآت لا تتوفر على قوة دفع ذاتية².

ثانياً: الخصائص العامة لنشاط قطر السفن.

أهم خصائص نشاط قطر السفن هو عبارة عن عقد ملزم للجانبين (1)، ويرتب مسؤولية إتجاه الطرفين (2).

1/ قطر السفن عقد ملزم للجانبين.

قطر السفن عقد ملزم للجانبين ويبرم بين صاحب السفينة القاطرة ومؤسسة النقل البحري صاحبة السفينة المقطورة، يلتزم صاحب السفينة المقطورة على تقديم خدمات قطر للسفينة التابعة لمؤسسة النقل البحري، و ذلك مقابل أجره مكافأة عن الخدمات المقدمة³.

2/ نشأة مسؤولية متبادلة لأطراف عقد قطر السفن.

فيما يخص تحديد المسؤولية هناك فرضيتين، ففي حالة إستحواذ طاقم السفينة القاطرة على عملية القطر يكون طاقم السفينة القاطرة هو المسؤولون عن الأضرار اللاحقة بالغير والأضرار اللاحقة بالسفينة المقطورة وهو ما أكدته المادة 866 من القانون البحري، أما إذا كان طاقم السفينة المقطورة يتحكم في عملية القطر ففي هذه يكون العقد بمثابة عقد عمل

1. دويدار هاني، مرجع سابق، ص 126.

2. دويدار هاني، مرجع سابق، ص 126.

3. م 860 من الأمر رقم 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر.

وبالتالي تكون السفينة المقطورة مسؤولة عن كافة الأضرار التي تنشأ عن الأخطاء في عملية القطر إلا إذا أثبت خطأ السفينة المقطورة طبقاً للمادة 867 من القانون البحري¹.

كما أكدت المادة 869 من القانون البحري على أن صاحب السفينة القاطرة والمقطورة يعتبران مسؤولين بالتضامن إتجاه أي شخص آخر تضرر من عمليات القطر إلا إذا أثبتنا أن الأضرار الحاصلة للغير مسببة من الغير أو حصلت نتيجة للقوة القاهرة.

الفرع الثاني

نشاط المناولة المينائية.

تعتبر المناولة المينائية من بين العمليات الضرورية المتصلة بمجال النقل البحري، لذا نتعرض لتعريف عقد المناولة (أولاً) ثم الخصائص العامة لنشاط المناولة البحرية (ثانياً).

أولاً: تعريف عقد المناولة.

عقد المناولة هو العقد المبرم بين مؤسسة النقل البحري وشخص يدعى المقاول البحري²، يقوم بالعمليات المادية المتمثلة في شحن وتفريغ البضائع³.

يعتبر عقد المناولة من بين العقود الخاصة وليس من العقود الإدارية، إلا إذا كانت المناولة من أجل القيام بخدمة عمومية، أو إذا كان العقد يتضمن القواعد المعروفة في القانون العام⁴.

1. دويدار هاني، مرجع سابق، ص 132.

2. يعتبر عقد المناولة المينائية بمثابة عقد مقاوله كون أن محل عقد المناولة المينائية عبارة عن أعمال مادية تتمثل في شحن و تفريغ البضائع و هو ما يتفق مع عقد المقاوله كون أن المقاول يعمل مستقلا عن رب العمل بحيث يترك للمقاول حرية إختيار وإستعمال وسائله لتنفيذ الخدمة، وهو نفس الأمر الذي يتمتع به المناول، وقد أخذ المشرع الجزائري بهذا التكيف لعقد المناولة المينائية بموجب المادة 915 من القانون البحري، طيب إبراهيم ويس، "الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية في التشريع الجزائري"، مجلة الفقه والقانون، العدد 15، 2014، ص 318.

3. دويدار هاني، مرجع سابق، ص 137.

4 . RODIERE René, Traité général du droit maritime, Tome 03, DALLOZ, Paris, 1970, p 20.

ثانيا: الخصائص العامة لنشاط المناولة المينائية.

يتميز نشاط المناولة المينائية بمجال تدخلها (1)، ونسبية إحتكاره مقابل المناولة للعمليات المناولة (2)، وإمكانية تطبيق المسؤولية المحدودة على الأضرار اللاحقة أثناء عملية المناولة (3).

1/ من حيث مجال التدخل.

تشمل عملية المناولة المينائية حسب المادة 912 من القانون البحري عمليات شحن البضائع، تفريغها، رصها، فكها، وعملية وضع البضائع في السطوح الترابية وفي المستودعات ورفعها منها¹.

مع تطور نظام الحاويات تطلب الأمر توفير أجهزة ومعدات تتناسب مع عملية مناولتها، وأصبحت الموانئ في الجزائر بحاجة لمساحات كبيرة لوضع الحاويات وتخزينها فيها، وكانت أول مرة تمت فيه مناولة الحاويات في الجزائر سنة 1975 ومنذ ذلك الحين عرفت نظام الحاويات تطور في مختلف الموانئ الجزائرية².

2/ مدى إحتكار مقابل المناولة للعمليات الواردة في المادة 918 من القانون البحري. بالعودة إلى أحكام القانون البحري التي تنظم المناولة المينائية يتضح أن مؤسسة النقل البحري غير ملزمة بإستعانة بهذه الخدمات لاسيما أنه قد تتوفر السفينة التي تنقل البضائع على المعدات التي تسمح لها بالشحن وتفريغ البضائع³.

يعتبر عقد المناولة إتفاق يبرم بين المناول ومؤسسة النقل البحري، ويعتبر من العقود التجارية بالنسبة للمؤسسة النقل البحري، وطبقا لنظرية التبعية لعقد النقل البحري لبضائع فالمناولة تدخل ضمن النشاط التجاري للشاحن أو المرسل إليه⁴.

1. م 912 من الأمر رقم 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر.

2 . GHRIS Abdennour, BELACEL Amar, « Le développement de la gestion portuaire en Algérie face aux contraintes et endogènes », RRE, université Blida 2, N°08, 2013, p 32.

3 .BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, Op.Cit, p 438.

4 . RODIERE René, Traité général du droit maritime, Op.Cit, p 19.

3/ تحديد المسؤولية الناشئة عن الأضرار اللاحقة أثناء عملية المناولة.

طبقا للمادة 915 من القانون البحري فإن مقاول المناولة يبقى مسؤولا إتجاه الشخص الذي طلب خدماته وبالتالي قد يكون هو الناقل البحري أو الشاحن أو حتى المرسل إليه، كما أكدت الفقرة 02 من نفس المادة أن مقاول المناولة لا يسأل عن الخسائر أو النقص التي تثبت بموجب خبرة حضورية أنها حدثت قبل و/أو بعد العملية التي إستدعت تدخله.

إلى جانب ذلك فإن المناولة يمكن أن تستعمل قوارب التحميل أو وسائل أخرى للشحن المينائي ففي هذه الحالة بإمكان مقاول المناولة الإستفادة من تحديد في مسؤولية قياسا بتحديد مسؤولية الناقل البحري¹.

وتستدعي عملية المناولة جملة من العوامل التقنية التي تسمح بعدم وقوع مسؤولية المناول ومن بين العوامل التي يجب إحترامها، تتمثل في إتزان السفينة أثناء عملية تفريغ البضائع أو شحنها سواء طولا أو عرضا، وذلك بالقيام بتفريغ أو شحن بطريقة متزنة ومنظمة تسمح بمحافظة السفينة على توازنها وعدم ميلانها لجهة وهذا ما يجنبها الغرق².

الفرع الثالث

نشاط التشوين.

يعتبر نشاط التشوين من بين الأعمال التجارية المرتبطة بعملية النقل البحري والمنتصلة بالبضائع المنقولة، ولذا يستوجب الأمر التطرق لتعريف نشاط التشوين (أولا)، ثم التطرق إلى الخصائص العامة لهذا النشاط(ثانيا).

1. تنص المادة 916 من الأمر رقم 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر، على أنه: "إذا حدثت الأضرار الملحقة بالبضائع خلال عملية الشحن والتفريغ الذي إستعملت فيه قوارب التحميل أو وسائل أخرى للشحن المينائي، فإن مقاول المناولة بإمكانه أن يحدد مسؤوليته وفقا للشروط المحددة في أحكام الفصل الرابع من الباب الثالث الكتاب الثاني من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 والمنكور أعلاه".

2. الماحي فاطمة الزهراء شريف، " التعامل مع السفن في أرصفة نهائيات الحاويات، دراسة حالة نهائيات الحاويات في الجزائر"، مرجع سابق، ص 88.

أولاً: تعريف نشاط التشوين.

هو مجموع الأعمال القانونية التي يقوم بها مقاول التشوين ومهمته هو تأمين العمليات الموجهة لإستلام وحراسة البضائع¹.

ثانياً: الخصائص العامة لنشاط التشوين المينائي.

يتميز نشاط التشوين المينائي بخصائص وهي نشاط التشوين هو عقد وكالة(1)، نشاط التشوين تنشأ عنه مسؤولية المقاول(2).

1/ نشاط التشوين هو عقد وكالة.

التشوين المينائي هو عبارة عن عقد يبرم بالتفاوض والتعاقد الحر بين مقاول التشوين والشخص الذي يطلب الخدمات، وقد يكون الشاحن أو مؤسسة النقل البحري أو المرسل إليه، بحيث يقوم مقاول التشوين بتقديم خدماته مقابل أجره عن ذلك وهذا حسب المادة 921 من القانون البحري.

طبقاً للمادة 923 من القانون البحري يلتزم مقاول التشوين بإتخاذ كافة التحفظات ضد مؤسسة النقل البحري أو مُسلم البضائع بخصوص جميع النقائص المتعلقة بسوء حالة البضائع أو تعليبها التي يعاينها حضورياً، كما يلتزم بإتخاذ جميع التدابير المجدية للحفاظ على البضائع الموضوعة تحت حراسته أثناء مكوثها على السطح الترابي أو في المخازن الموجودة تحت حيازته.

2/ نشاط التشوين تنشأ عنه مسؤولية المقاول.

يكون مقاول التشوين مسؤولاً تجاه من طلب خدماته، ولا يتحمل مسؤولية الخسائر أو الأخطاء الناقصة التي ثبت بموجب خبرة حضورية أنها حدثت قبل أو بعد العملية التي تكفل بها²، ولا يمكن مساءلة مقاول التشوين عن الأضرار اللاحقة بالبضائع إذا بقيت البضائع لمدة تتعدى الآجال المسموحة، إلا في حالة ما إذا تم الإتفاق على خلاف ذلك³.

1. طيب إبراهيم ويس، مرجع سابق، ص 319.

2. م 924 من الأمر رقم 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر.

3. م 925 من الأمر رقم 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر.

قبل تعديل القانون البحري بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 كان المشرع الجزائري لا يفرق بين العمليات المادية المتعلقة بنشاط المناولة والعمليات القانونية المتعلقة بالتشوين، علما أن التمييز بينهما من الناحية العملية يبدو صعبا وذلك من ناحية وقت بداية كل عملية¹.

المطلب الثاني

شروط الحصول على إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية.

بعد أن فتح المجال أمام المبادرة الفردية بموجب تعديل القانون البحري سنة 1998، قيد المشرع حرية ممارسة النشاطات التجارية المينائية من طرف الأشخاص التابعة للقانون الخاص، بشرط الحصول على إتفاقية إمتياز، وتم تنظيم هذه الإتفاقية بموجب المرسوم التنفيذي رقم 06-136 المؤرخ في 15 أبريل 2006 والذي يحدد شروط وكيفية ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ²، المعدل بموجب المرسوم التنفيذي رقم 08-363³، والذي تناول إبرام إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية (الفرع الأول)، والآثار المترتبة عن تنفيذ الإتفاقية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

إبرام إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية.

أكد المشرع بموجب المواد 892، 914 و 922 من القانون البحري على أنه يتم ممارسة النشاطات التجارية المينائية على أساس الكفاءة والتأهيل المطلوبين، الأمر الذي تم تكريسه بموجب المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المعدل بموجب المرسوم التنفيذي رقم 08-363، و

1. الماحي فاطيمة زهرة شريفة، الشراكة المينائية، إمتياز نهائي الحاويات، مرجع سابق، ص 90.

2. مرسوم تنفيذي رقم 06-136 مؤرخ في 15 أبريل 2006، يحدد شروط وكيفية ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج ر ج ج عدد 24، صادرة في 16 أبريل 2006.

3. مرسوم تنفيذي رقم 08-363 مؤرخ في 08 نوفمبر 2008، يعدل المرسوم التنفيذي رقم 06-136 مؤرخ في 15 أبريل 2006، يحدد شروط وكيفية ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج ر ج ج عدد 64، صادرة في 17 نوفمبر 2008.

الذي يقضي إبرام إتفاقية الإمتياز تحديد أطرافه (أولا) وكذلك تحديد مراحل إبرامه إتفاقية الإمتياز (ثانيا).

أولا: أطراف إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية.

حسب المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 139-06 المعدل يتم إبرام إتفاقية الإمتياز بين السلطة المينائية المعنية (1) والمتعامل المختار طبقا لأحكام المادة 03 من نفس المرسوم (2).

1/ السلطة المينائية.

تعتبر السلطة المينائية التي يقع في نطاقها الميناء المراد إنشاء عليه النشاطات التجارية المينائية، الطرف المخول قانونا بموجب نص المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 139-06 لمنح إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية، مع العلم أن السلطة المينائية تتصرف في هذه الحالة بإعتبارها تاجرة وهذا حسب الفقرة الثانية من المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 199-99¹، مما يجعل أن إتفاقية الإمتياز تخضع للقانون التجاري.

2/ صاحب إتفاقية الإمتياز.

من بين العوائق التي تعيق الإستثمار الأجنبي في مجال الموانئ الجزائرية هي القاعدة 49/51% والتي تعتبر آلية لمراقبة الطرف الجزائري للشراكة المبرمة مع المستثمر الأجنبي لاسيما مراقبة هيكل الشركة، مراقبة إتخاذ القرارات والنشاطات، وبإعتبار أن الجزائر إعتمدت فيما سبق على نظام الإحتكار فقد أصبح من الصعب تجاوزه، وهذا نظرا للتعقيدات الموجودة في إطار إبرام الشراكات أين يتطلب تدخل العديد من الهيئات ومن بينها : مجلس مساهمات الدولة، الوزير المعني بالمجال الذي يشرف على العملية، مجلس الإدارة على مستوى المؤسسة، مع إحترام البنود المقررة من الأطراف الثلاثة التي تعتبر تضيق على الشراكة

1. نصت الفقرة الثانية من المادة 02 من مرسوم التنفيذي رقم 199-99، سالف الذكر، على أنه: "تحكم هذه المؤسسة القواعد المطبقة على الإدارة في علاقاتها مع الدولة وتعتبر تاجرة في علاقاتها مع الغير".

إليها أعباء الضرائب التي تفرض على المستثمر الأجنبي وكذا فرض عليه نظام بنكي تقليدي¹.

ومن بين المشاكل الأخرى التي تعيق الإستثمار في مجال النشاطات المينائية هناك مشكل وجود عجز كبير في التجهيزات المتوفرة في الموانئ الجزائرية إلى جانب إفتقار الموانئ للتجديد والعصرنة ونقص العقار الموجه للإستثمار المينائي².

حصرت المادة 892 من القانون البحري المتعامل الذي بإمكانه الحصول على إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية في كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص إعتباري خاضع للقانون الجزائري، في حين أن المرسوم التنفيذي رقم 06-136 أكد في المادة 03 منه على أنه يمكن ممارسة النشاطات التجارية المينائية من طرف كل شخص طبيعي أو معنوي، غير أنه تم تجميد العمل بموجب هذا المرسوم على أساس أن كل شخص تتوفر فيه المؤهلات والكفاءة المطلوبة سواء كان جزائري أو أجنبي يمكن له ممارسة النشاطات التجارية المينائية، وهو الأمر الذي رفضته نقابات العمال داخل الموانئ مما إنجر عن ذلك إضراب العمال من أجل التراجع عن أحكام المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139³.

وأدى ضغط العمال إلى تعديل أحكام المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139 بموجب المرسوم التنفيذي رقم 08-363 أين أصبحت تشترط لممارسة النشاطات التجارية البحرية الجنسية الجزائرية لدى الشخص الطبيعي، وخضوع الشخص المعنوي للقانون الجزائري وهو ما يتطابق مع أحكام المادة 892 من القانون البحري.

كما أكدت المادة 14 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المعدل على مواصل المؤسسات المينائية ممارسة نشاطات القطر والمناولة والتشوين إلى غاية البدء في عملية

1 . BOUKHATMI Fatima, « La nécessaires adaptation des ports algériens : Les outils juridiques », Revue de droit des transports et des activités, volume 04, N°02, Année 2018, p42

2 . Ibidem, Op.Cit , p.46

3 . بلحاج خديجة، مرجع سابق، ص 8.

المناقصة طبقا للمادة 06 من نفس المرسوم، على أن يتم ممارستها للنشاطات على أساس إتفاقية الإمتياز ودفتر شروط مرفقا به¹.

يرتكز المستثمر في مجال النشاطات التجارية المينائية على مجموعة من المعايير التي تحدد له مدى أهمية الإستثمار والتي تتمثل في مدى إرتفاع التعريفات الجمركية ، وهو ما يفسر البحث الدائم إلى إحتكار نشاطات التجارية للميناء، كما يتم الإعتماد على القدرة على التحكم بشكل كبير في تسيير الحاويات (التجاري، التقني، والبشري)، إلى جانب الأخذ بمعيار المدة الزمنية الطويلة التي تتراوح بين 10 و 30 سنة، وكل هذه المعايير تقترن بالسياسة التي يتبعها المستثمر في تطوير نشاطاته².

وكما تعتبر الموارد اللوجستكية التي يستخدمها المستثمر في النشاطات التجارية المينائية الوسائل الإستراتيجية والعملياتية التي تسمح له بتحسين عمليات النقل المتعدد الوسائط في الميناء، وكما تسمح بالإسراع في إجراء مختلف العمليات المينائية لاسيما المناولة بحيث يسمح بتنظيم تدفق البضائع ومعالجتها بأقل تكلفة وبنوعية الخدمة المطلوبة³.

ثانيا: كفيات إبرام إتفاقية إمتياز ممارسة النشاطات التجارية المينائية.

يتم إبرام إتفاقية إمتياز النشاطات التجارية المينائية عن طريق الإعلان عن البدء في إجراءات إبرام إتفاقية الإمتياز(1)، و ثم القيام بإجراءات منح إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية(2).

1. بلحاج خديجة، مرجع سابق، ص 9.

2 . LACOSTE Romuald, TERRASSIER Nicolas, « La manutention portuaire conteneurs: les opérateurs internationaux-perspectives européennes », synthèse N°39, Novembre 2001, P 2. www.isemar.fr.

3 . CHACHOUA Fadloun, HENNI Amina, « Performance des terminaux portuaires, cas du port de Mostaganem »,RSD, Faculté des sciences économiques, commerciales et de gestion - Université Abdelhamid Ben Badis – Mostaganem, N°10 ,2016, p12.

1/ الإعلان عن البدء في إجراءات إبرام إتفاقية الإمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية.

يتم الإعلان عن البدء في إجراءات إبرام إتفاقية الإمتياز بموجب قرار الوزير المكلف بالموانئ، وذلك بعد إقتراح من طرف السلطة المينائية أو عن طريق أحد المستثمرين في مجال النشاطات المينائية أو يكون تلقائيا من طرف الوزير المكلف بالموانئ¹.

2/ إجراءات إبرام إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية.

تتم إجراءات إبرام إتفاقية إستغلال النشاطات التجارية بإتباع إحدى طرق منح الإمتياز (أ)، وتلتزم السلطة المينائية بتكوين ملف إعلان المنافسة (ب)، مع تحديد أجل إتفاقية الإمتياز (ج).

أ/ طرق منح إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية.

حددت المادة 3 من المرسوم التنفيذي 06-139 طريقة إختيار صاحب الإمتياز بإجراء مناقصة عن طريق المنافسة، بشرط التوفر على جملة من الشروط التأهيل المهني وإحترام دفتر الشروط، في حين أنه بعد تعديل المرسوم التنفيذي سنة 2008 تم بموجب المادة 03 إستحداث آلية منح إمتياز إستغلال النشاطات المينائية بالتفاوض المباشر ومنح الإمتياز عن طريق التراضي في حالة توفر صاحب الطلب على سمعة جيدة في السوق، وذلك من خلال تحديد وسائله التسييرية والتقنية وفائدة إستثماره على الإقتصاد الوطني².

حسب المادة 06 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المعدل فإنه يتم منح إتفاقية الإمتياز عن طريق إجراء منافسة أو عن طريق التراضي، والملاحظ أنه لم يوضح بشكل دقيق كيفية إجراء المنافسة خاصة فيما يخص مراحلها، الشروط الواجب توافرها، أجال المناقصة، معايير إنتقاء المترشحين، إلى جانب عدم تحديد الإجراءات اللازمة في حالة عدم جدوى المنافسة³، بحيث تركت مهمة تحديد النظام المفصل لإجراء المنافسة للسلطة المينائية، وهو

1. م 06 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139، معدل، سالف الذكر.

2. HADDOUM Kamel, « Les investissements maritimes et portuaires en Algérie : la consécration du régime de la concession », Op.Cit, p 8.

3. م 07 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139، معدل، سالف الذكر.

الأمر الذي يشكل عائق كبير في القيام بهذا الإجراء عمليا، في حين أن المشرع أكد في المادة 06 من المرسوم التنفيذي 06-139 المعدل على أن التراضي البسيط يكون من خلال التفاوض المباشر مع المستثمر.

ب/ إلتزام السلطة المينائية المختصة بتكوين ملف إعلان المنافسة.

حسب المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المعدل¹ فإنه يتعين على السلطة المينائية إعداد ملف إعلان المنافسة والذي يحتوي بالأخص على:

. دعوة للمشاركة في المنافسة مصحوبة بمحتويات المشروع، بحيث تبين الدعوة الإعلان عن فتح منافسة من أجل إبرام إمتياز إستغلال إحدى النشاطات المينائية التجارية وهي قطر السفن أو المناولة أو التشوين.

. دفتر الشروط مطابق لنص المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المعدل، إذ يبين دفتر الشروط إلزامية أن يكون المستثمر متمتع بالجنسية الجزائرية إذا كان شخص طبيعي أو يكون خاضع للقانون الجزائري إذا كان شخص معنوي، إلى جانب تحديده للمؤهلات والكفاءات اللازمة توافرها لدى المستثمر، كما يحدد حقوق وواجبات الأطراف حسب النموذج الموافق عليه بقرار من الوزير المكلف بالموانئ².

. نظام مفصل عن إعلان المنافسة يوافق عليه مسبقا الوزير المكلف بالموانئ، توضح فيه كفاءات فتح العروض وتقييمها.

ج/ مدة إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية البحرية.

قبل تعديل المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المؤرخ في 15 أفريل 2006 كانت مدة عقد الإمتياز لا تتجاوز عشرون (20) سنة، والتي تحدد بالنظر إلى أهمية النشاط ونوعية الإستثمارات المنجزة، غير أنه بعد تعديل نص المادة 05 من المرسوم أصبحت مدة الإمتياز أربعون (40) سنة، وهو ما يحفز الإستثمار في هذا المجال، غير أنه لا المرسوم

1. م 07 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139، معدل، سالف الذكر.

2. م 03 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139، معدل، سالف الذكر.

التنفيذي رقم 06-139 ولا التعديل بموجب المرسوم التنفيذي رقم 08-363 نصا على إمكانية تجديد إتفاقية الإمتياز¹.

الفرع الثاني

الأثار المترتبة عن إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية ونهايتها.

يترتب على إبرام إتفاقية عقد الإمتياز مجموعة من الأثار القانونية على عاتق المستثمر صاحب إتفاقية الإمتياز (أولا)، كما أن نهاية إتفاقية الإمتياز تكون إما بطريقة عادية أو بطريقة غير عادية (ثانيا).

أولا: الأثار المترتبة عن إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية.

يترتب على المستثمر صاحب إتفاقية الإمتياز مجموعة من الإلتزامات المهمة والخاصة والمتمثلة في دفع الحقوق المالية (1) وإحترام الأنظمة المينائية (2).

1/ الإلتزام بدفع الحقوق المالية.

قبل تعديل المادة 09 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139 كان يشترط على المستثمر صاحب إتفاقية الإمتياز دفع:

- . حق الدخول مرة واحد عند بداية سريان الإمتياز.
- . إتاوة سنوية ثابتة تتعلق بشغل الأملاك العمومية المينائية وإستعمالها.
- . إتاوة سنوية متغيرة تقاس بتطور حجم النشاطات المينائية.

تكون الأتاوى الخاصة بإتفاقية الإمتياز محل تفاوض بين السلطة المينائية والمستثمر وذلك على أساس مخطط أعمال مطابق لأعراف وتقاليد المعروفة في مجال ممارسة النشاطات التجارية المينائية.

الملاحظ أن الإتاوات المدفوعة من طرف المستثمر ليست محددة بطريقة إنفرادية من قبل السلطة المينائية كما هو معمول به في دول القانون الإداري كون أن التفاوض هو مبدأ موجود في دول القانون العام (common law)¹.

1 . HADDOUM Kamel, « les investissement maritime et portuaire en algerie : la concecration du régime de la concession », Op.Cit, p 9.

نظرا للغموض الموجود في كيفية دفع الأتاوى، وكيفية التفاوض تم تعديل المادة 09 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139 بموجب المرسوم التنفيذي رقم 08-363 الذي حدد كيفية دفع هذه الأتاوى بشكل واضح، بحيث نص على أنه يلتزم صاحب الإمتياز بدفع مبلغ مالي يحدد في عرضه المالي المقدم، إلى جانب ذلك يدفع إتاوة خاصة بإستغلاله للأملاك العمومية المينائية حسب النسب المحددة في التنظيم المعمول به في هذا المجال، مع دفع إتاوة أخرى قابلة للتفاوض بين السلطة المينائية والمستثمر إعتقادا على رقم الأعمال المحقق من خلال النشاط الممارس.

2/ الإلتزام بإحترام الأنظمة المينائية.

أكدت المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المعدل على أن المستثمر صاحب إتفاقية الإمتياز بإستغلال النشاطات التجارية المينائية ملزم في إطار أداء نشاطه بإحترام على وجه الخصوص²:

. بنود دفتر الشروط.

. الأنظمة والتعليمات الخاصة المعمول بها في الموانئ في مجال الإستغلال وأمن وسلامة الأشخاص والمنشآت والتجهيزات والسفن، بالإضافة إلى حماية البيئة.

. قواعد تسيير وأمن الأملاك العمومية للموانئ.

. التنظيم التقني المقرر فيما يخص سلامة النقل البحري والعمليات المينائية.

. نظام العمل الخاص بكل ميناء، وخصوصا مداومة الخدمة التي تتطلبها قواعد السلامة

والأمن المعمول بهما في هذا المجال.

. كما يتعين على المستثمر القيام بإكتتاب تأمين لتغطية كل المخاطر المهنية ذات

العلاقة بنشاطه، لاسيما الحوادث والحرائق والمسؤولية المدنية واللجوء إلى الغير ويلتزم

المستثمر بإرسال نسخة من شهادة التأمين كل سنة للسلطة المينائية.

1 . HADDOUM Kamel, « le partenariat public/privé dans le financement », Op.Cit , p 42.

2. م 11 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139، معدل، سالف الذكر.

ثانيا: النهاية الخاصة لإتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية.
إلى جانب الحالات العامة لنهاية العقود سواء الخاصة أو الإدارية فإن إتفاقية الإمتياز قد تنقضي لدى نهاية مدتها(1)، أو لعدم إستيفاء الشروط والمقاييس(2).

1/ نهاية إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية بنهاية مدة الإتفاقية.
بمجرد نهاية المدة المتفق عليها بين السلطة المينائية والمستثمر صاحب إتفاقية الإمتياز تنتهي الإتفاقية، و تنقضي معه كافة الإلتزامات والحقوق المتبادلة بين الأطراف.

2/ فسخ إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية لعدم إستيفاء الشروط والمقاييس.

نصت المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المعدل على أنه عند إنقضاء الأجل الممنوح للمستثمر صاحب إتفاقية الإمتياز من أجل إستدراك النقائص الملاحظة ومن بينها كل مساس بأمن البواخر والأشخاص والسلع¹، فإنه يمكن للسلطة المينائية بعد إعلام الوزير المكلف بالموانئ فسخ الإتفاقية، بحيث يتحمل المستثمر صاحب إتفاقية الإمتياز كل الآثار المترتبة عن ذلك، في حين أنه قبل تعديل نص المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139 كان المشرع ينص على أنه في حالة عدم إستجابة المستثمر صاحب إتفاقية الإمتياز للإعذار فإن السلطة المينائية تقوم بعد إعلام الوزير المكلف بالموانئ بتعليق الإمتياز لمدة 06 أشهر، مع أخذها كافة التدابير الضرورية لإستمرار عمل الميناء.

إلا أن تعليق عمل المستثمر صاحب إتفاقية الإمتياز يؤدي إلى شلل في الميناء خاصة أنه قد لا تملك السلطة المينائية كافة المؤهلات والمنشآت الضرورية لإستمرار عمل الميناء وهو ما يبرر قيام المشرع بتعديل نص المادة 12 أين أكد على أنه في حالة عدم إستجابة المستثمر صاحب إتفاقية الإمتياز للإعذار يؤدي مباشرة إلى إقصاءه، وبالتالي الإسراع في إجراء منافسة جديدة تسمح بالحصول على مستثمر جديد يضمن إستمرار عمل الميناء.

1 . HADDOUM Kamel, « le partenariat publ/c/privé dans le financement », Op.Cit , p 44.

الفصل الثاني

آليات ضمان ديمومة مؤسسات النقل البحري

يعتبر الإستثمار في مجال النقل البحري من بين الإستثمارات التي تتطلب رؤوس أموال ضخمة من أجل إنجاز المشروع لاسيما ما يتعلق بثمن إقتناء السفن أو إستئجارها، وتتعرض هذه المشروعات لأخطار تؤدي إلى إحداث أضرار جسيمة كغرق السفن، سواء كانت أخطار طبيعية ناشئة عن البحر أو أخطار ناشئة عن فعل الإنسان.

ينجر عن هذه الأخطار أضرار جد معتبرة تصيب المشروع الإستثماري مما يؤدي إلى تكبد هذه الأخيرة خسائر كبيرة، تصل في بعض الأحيان إلى درجة عدم إمكانية سد وتعويض الخسائر، وهو ما يجعل هذه الأخطار تشكل عائق في إنشاء وتطور مثل هذه المشروعات الإستثمارية.

لذا كان موضوع التأمين¹ في مجال النقل البحري ضروري بل هو حتمي فرضه طابع النشاط الذي تحيطه به المخاطر البحرية، وهذا من أجل التعويض عن الأضرار التي تلحقها

1. عرف الأستاذ جورج ريبير التأمين البحري على أنه:

« *Un contrat par lequel une personne appelée assureur consent à indemniser une autre personne appelée assuré du préjudice subi dans une expédition maritime par suite de certains de risques dans la proposition de la somme assurée et moyennant le versement d'une prime* ».

يتصف التعريف الذي قدمه جورج ريبير بالدقة والشمول لكونه ذلك الطبيعة العقدية للتأمين البحري، كما حدد أطراف العقد وممثلهما، إلى جانب تمييزه بين الخطر والضرر الذي في غالب الأحيان يتم الخلط بين المفهومين إلى جانب ذلك إلى جانب ذلك تأكيد على مبلغ التأمين، غير أن ما يؤخذ على هذا التعريف هو إقتصاره فقط على ما يحدث فقط أثناء الرحلة البحرية.

في حين عرف الفقه روني روديار التأمين البحري على أنه:

« *L'assurance maritime est le contrat par lequel l'assureur s'engage, moyennement le paiement d'une prime, à indemniser l'assuré du préjudice, subi par des valeurs définies et exposées aux dangers d'une opération maritime, du fait de la survenance de certains risques* ».

يتشابه تعريف روني روديار مع التعريف الذي قدمه جورج ريبير من حيث الدقة والشمول مع أن هذا الأخير وليد التشريع الجديد وإستبدال الخطر الناتج عن الرسالة البحرية الضيقة النطاق، بالخطر الناتج من العمليات البحرية الأكثر شمولاً، مع تأكيد على التعويض بتحقيق الخطر المضمون المحتمل، الذي هو جوهر التأمين، مواسي العلجة، النظام القانوني للتأمين البحري، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2003، ص 20.

مؤسسة النقل البحري بالغير أو الأضرار التي تُلحق بها جراء خطأ الغير من جهة، ومن جهة أخرى يساهم التأمين في ضمان مواصلة مؤسسات النقل البحري نشاطها التجاري كونها تغطي الأضرار التي تلحق بها بدلا عنها (المبحث الأول).

من بين الضمانات الأخرى التي يبحث عنها المستثمر هو مدى توفر الضمانات في مجال حل النزاعات وما هي الخيارات المطروحة من أجل حل النزاع وما هي الآليات المتوفرة فالأمر يتطلب دراسة الآليات القانونية الموجودة لحل النزاعات.

وتحتل الطرق البديلة لحل النزاعات مكانة هامة في مجال حل النزاعات الإستثمارية وهو ما سعى المشرع الجزائري إلى تنظيمه بموجب قانون الإجراءات المدنية والإدارية¹، بحيث نظم مختلف الطرق البديلة لحل النزاعات وحدد مدى خضوع الأطراف لهذه الطرق البديلة وهو ما يستدعي دراسته وتحليله (المبحث الثاني).

عرف القانون المدني الجزائري التأمين على أنه: "عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه، أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي إشتراط لتأمين لصالحه، مبلغا من المال أو إيرادا أو مرتبا، أو أي عوضا مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، وذلك مقابل قسط أو دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن"، والملاحظ أن هذا التعريف شامل لكل أنواع التأمين بما في ذلك التأمين البحري، وكما بين أطراف عقد التأمين، والصفة التعويضية عن الأضرار وعناصره المتمثلة في الخطر، القسط ومبلغ التأمين، وما يؤخذ على هذا التأمين هو أنه تطرق فقط إلى الجانب القانوني للعقد دون الجانب الفني الذي يرمي إلى تكريس التعاون بين المؤمن لهم في حين يقوم المؤمن بتنظيم وتسييره بجمع المخاطر وإجراء مقاصة بينهم طبقا لقواعد الإحصاء، مواسي العلجة، مرجع سابق، ص 23.

عرفت الفقرة الأولى من المادة 92 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه: "تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري"، والملاحظ أن ترجمة مصطلح Objet التي تعني المحل وليس الهدف Objectif، ومن مزايا هذا التعريف هو توسيعه لمجال التأمين البحري ليشمل الرسالة البحرية والإرشاد والقطر وإصلاح الموانئ وبناء السفن وكل العمليات البحرية الهامشية، مواسي العلجة، مرجع سابق، ص 25.

1. قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر ج ج عدد 21، صادرة في 23 أبريل 2008.

المبحث الأول

نسبية خضوع مؤسسة النقل البحري للتأمين البحري

نظرا لمختلف الأخطار البحرية التي تتعرض لها مؤسسة النقل البحري سواء من جانب أموالها أو من جانب مسؤوليتها عن البضائع المنقولة أو المسافرين، فإن الأمر يستدعي من أجل ضمان الأمن والطمأنينة لدى المستثمر حماية مشروعته وهذا عن طريق التأمين.

هذه الآلية ليست حديثة النشأة وإنما تعود إلى وقت بعيد¹، وأكثر من ذلك فإن التأمين البحري يعتبر من التأمينات القديمة والهامة بين التأمينات الأخرى من جهة ومن جهة أخرى تعتبر من أهم العقود التي تبرمها مؤسسة النقل البحري²، ونظرا لإتساع وتنوع المخاطر المحدقة بمؤسسة النقل البحري يستوجب الأمر التطرق إلى نطاق إلزامية التأمين البحري في مجال النقل البحري (المطلب الأول)، ثم التطرق إلى مدى تكافئ الإلتزامات المتبادلة في عقد التأمين البحري (المطلب الثاني).

1. من الناحية التاريخية فإن التأمين ظهر في المجال البحري إذ القانون الروماني ما يسمى بقرض الملاحة البحري (prêt naval) والذي أشتهر فيما بعد تحت تسمية قرض المغامرة الكبيرة (prêt à la grosse aventure) أين تتم في علاقة ثلاثية في قرض المغامرة الكبيرة بحيث تم قلب عملية التأمين إذ يستلم مجهزة السفينة قبل السفر مبلغ مالي من أجل تغطية كل الأضرار التي قد تلحقه، أما إذا لم يحدث أي ضرر للسفينة يقوم مجهزة السفينة بإرجاع مبلغ المقترض مع فوائد تتراوح بين 10 و 30 %، وقد ظهرت وثيقة التأمين في القرن الرابع عشر في الموانئ الكبرى في البحر المتوسط كالبندقية أين يقوم مجهزة السفن بدفع مسبا قسط التأمين لشركة التأمين التي تقوم بدورها بتغطية الخطر الذي قد يصيب الرحلة البحرية، ففي فرنسا يعتبر أمر كولبرت لسنة 1681 القانون المؤسس للتأمين البحري، وفي إنجلترا تعتبر الحانة اللندنية للإدوارد للويد المكان المشهور لإلتقاء مجهزة السفن و المؤمنين لتصبح فيما بعد المنطقة الأولى عالما للتأمين البحري.

YVONNE Lambert-Faivre, Risques et assurances des entreprises, 3^e édition, DALLOZ, Paris, 1991. p 330.

2. سيف طارق جمعة، تأمين النقل الدولي، البحري، الجوي، البري، النهري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008،

المطلب الأول

نطاق إلزامية التأمين في مجال النقل البحري

يعتبر التأمين من الأنظمة التي تناولها المشرع الجزائري، نظرا لأهميته في الحياة الإقتصادية لكافة المؤسسات الإقتصادية خاصة مؤسسات النقل البحري التي تنشط في بيئة معرضة للعديد من المخاطر التي يتطلب الأمر التأمين عليها نظرا لجسامة الخسائر المترتبة عنها، إذ نجد المستثمر في مجال النقل البحري يهتم بمعرفة نطاق إلزامية التأمين سواء بالنسبة إلى الأموال والمصالح التي يمكن إبرام عقد التأمين عليها (الفرع الأول)، وسواء بالنسبة لإحتواء التأمين لكافة المخاطر المتعلقة بمؤسسة النقل البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الأموال والمصالح الخاضعة للتأمين البحري

إن طبيعة إلزامية التأمين في مجال النقل البحري فرضته ظروف ممارسة هذا النشاط نظرا لكثرة الأخطار البحرية التي تحدد بمؤسسة النقل البحري، ويعد النظام العام للتأمين في مجال النقل البحري أساسه في النظام القانوني والإقتصادي الذي يحكمه (أولا)، كما أن إلزامية التأمين في مجال النقل البحري يعتبر من النظام العام لا يجوز مخالفته وهو ما يجعل المستثمر ملزم بمعرفة الأموال والمصالح الخاضعة للتأمين البحري (ثانيا).

أولا: الأساس القانوني والإقتصادي للإلزامية التأمين.

يستمد التأمين الإلزامي في مجال النقل البحري أساسه من النظام القانوني الذي يحكمه (1)، وكذلك من النظام الإقتصادي الذي يمارس فيه نشاطه (2).

1/ الأساس القانوني للإلزامية التأمين البحري.

لم يُلحق المشرع الجزائري الأحكام المتعلقة بالتأمينات البحرية بالقانون البحري إنما قام بفصلها عنه وألحقها بالأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المعدل والمتمم والمتعلق بالتأمينات¹.

1. أمر رقم 95-07 مؤرخ في 25 جانفي 1995، يتعلق بالتأمينات، ج ر ج ج عدد 13 صادرة بتاريخ 08 مارس 1995، معدل ومتمم بموجب، القانون 06-04 مؤرخ في 20 فيفري 2006، ج ر ج ج عدد 15، صادرة في 12 مارس 2006، القانون 06-24 مؤرخ في 26 ديسمبر 2006، يتضمن قانون المالية لسنة 2007، ج ر ج ج عدد 85، صادرة

أ/ الأساس القانوني لإلزامية التأمين على السفن المسجلة في الجزائر.

نصت المادة 192 من قانون التأمينات على أنه: "كل سفينة مسجلة في الجزائر يجب تأمينها لدى شركة التأمين معتمدة بالجزائر عن الأضرار والتي قد تلحق بها أو عن طعون الغير أيضا حسب المادة 132 من هذا الأمر"، ويتضح من خلال أحكام هذه المادة أن المشرع الجزائري أكد على التأمين الإلزامي للسفينة المسجلة في الجزائر لدى شركة التأمين، بحيث يجب أن يشمل هذا التأمين الأضرار التي يمكن أن تلحق بها إلى جانب الأضرار التي قد تلحقها الغير، وما يلاحظ أن المشرع لم يؤكد على تأمين كل السفن التي تستغلها مؤسسات النقل البحرية الجزائرية وإنما إشتراط أن تكون السفينة مسجلة في الجزائر.

ب/ الأساس القانوني لألزامية التأمين لتغطية مسؤوليته المدنية إتجاه الأشخاص

والبضائع المنقولة وإتجاه الغير.

كما نصت المادة 132 من قانون التأمينات على أنه: "يجب على كل ناقل بحري أن يكتتب تأميناً لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية إتجاه الأشخاص والبضائع المنقولة وإتجاه الغير"، وما يلاحظ أن المشرع كرس إجبارية التأمين من طرف مؤسسة النقل البحري على كل مسؤوليتها المدنية الناشئة عن ممارسة نشاطها سواء بالنسبة للبضائع المنقولة أو المسافرين أو بالنسبة للأضرار التي قد تلحق بالغير.

ويترتب عن الإخلال بإلزامية التأمين المنصوص عليها في المواد 192 و 193 و 194 من الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جوان 1995 المعدل والمتمم عقوبات تتمثل في دفع غرامة تتراوح بين 5000 إلى 10000 دج، وهذا دون الإخلال بوجود إكتتاب تأمين¹.

2/ الأساس الإقتصادي لإلزامية التأمين البحري.

يتمثل الأساس الإقتصادي الذي يرتكز عليه إلزامية التأمين البحري في تفادي إفلاس مؤسسات النقل البحري (أ)، و ضمان حقوق البنوك الممولة للتجارة الخارجية(ب).

في 27 ديسمبر 2006، الأمر رقم 08-02 المؤرخ في 24 جويلية 2008، يتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2008، ج ر ج ج عدد 42، صادرة في 27 جويلية 2008، الأمر رقم 10-01 المؤرخ في 26 أوت 2010، يتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2010، ج ر ج ج عدد 49، صادرة في 29 أوت 2010.
1. م 199 من الأمر رقم 95-07، معدل ومتمم، سالف الذكر.

أ/ تفادي إفلاس مؤسسات النقل البحري أساس إلزامية التأمين.

يعتبر الأساس الإقتصادي الذي يبرر إلزامية التأمين في أن كل السفن المسجلة في الجزائر تدخل ضمن الأسطول الجزائري، وهو ما يسمح للتأمين البحري بالتعويض عن كافة الأضرار التي تلحق بالسفينة والبضائع المنقولة، فالتأمين يسمح لمعاملتي التجارة الخارجية بصفة عامة القيام بكافة عملياتهم التجارية دون أي تخوف من فقدان سفنهم أو بضائعهم جراء حدود إحدى الأخطار البحرية لوجود التأمين كآلية تسمح التعويض عن أي ضرر يلحق بهم¹، وبالتالي التأمين البحري يقدم ضمانات هامة للمستثمر في مجال النقل البحري.

ب/ ضمان حقوق البنوك الممولة للتجارة الخارجية أساس إلزامية التأمين.

تعتمد عمليات الإستيراد على الإعتماد المستندي في تمويل التجارة الخارجية والذي يستدعي تدخل البنوك بإعتبار أن الإقراض هو من صميم مهامها، غير أن هذه الأخير تشترط أن تكون البضائع المنقولة مؤمنة ضد المخاطر البحرية²، إذ أنه لا يمكن للبنوك تمويل التجارة الخارجية دون وجود وثيقة التأمين ضد المخاطر التي تهدد البضائع المنقولة بحرا، وهذا ضمانا لحق البنك في حالة الضرر أو الخسارة التي قد تصيب البضائع أو تخلف المشتري على دفع قيمة البضائع³.

يترتب عن عدم التأمين حسب المادة 194 و197 من قانون التأمينات عقوبات مالية تتمثل في غرامة تمثل 1% من قيمة البضائع ومواد التجهيز على أن لا تتجاوز 100.000,00 دج، غير أنه لا تفرض هذه الغرامة في حالة ما إذا كانت قيمة البضائع أو مواد التجهيز لا تتجاوز 500.000,00 دج⁴.

ثانيا: تحديد المصالح المؤمن عليها من طرف مؤسسة النقل البحري.

1 . HAMNACHE Rabah, « Assurance faculté : nature de la couverture et l'état des lieux du marché », séminaire national virtuel sur les services de transport maritime de marchandise en Algérie : réalité et perspectives, jour 11/02/2022, Université d'Alger 1 faculté de droit, pp 143.

2. علوان ايمان، "تأمين النقل البحري ودوره في تسهيل التجارة الخارجية"، الملتقى الوطني الافتراضي حول خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع وآفاق، يوم 10 فيفري 2022 جامعة الجزائر 1 كلية الحقوق، ص 300.

3. سيف طارق جمعة، مرجع سابق، ص 13.

4. م 200 من الأمر رقم 95-07، معدل ومتمم، سالف الذكر.

تتمثل أهم مصالح مؤسسة النقل البحري والتي تكون موضوع ضمان بموجب عقد التأمين في: التأمين على السفينة (1)، التأمين عن المسؤولية (2)، التأمين على الأجرة (3)، التأمين على الأقساط (4) والتأمين على أجرة الطاقم (5)¹.

1/ التأمين على السفينة.

عرف التأمين على السفن من التأمين على هيكل السفينة إلى التأمين على السفينة ولواحقها (أ)، وهو ما وسع التأمين البحري على عدة مكونات السفينة (ب).

أ/ تطور موقف المشرع الجزائري إلى التأمين على السفينة ولواحقها.

باعتبار السفينة الأداة الرئيسية في مجال النقل البحري فقد حضي موضوع تأمين السفينة من مختلف الأضرار والخسائر التي تلحقها بإهتمام من طرف المشرع، إذ سعى إلى تنظيم موضوع تأمين السفينة، وعندما كان ينص على إمكانية التأمين على هيكل السفينة فقط دون لواحقها، تغير موقف المشرع الجزائري بحيث أصبح ينص على إمكانية التأمين على هيكل السفينة وكل لواحقها والتي تتمثل في الزوارق الحبال والمحركات وكل الآلات المواد المستعملة لتشغيل السفينة².

ب/ المكونات التي يشملها التأمين على السفينة.

حددت المادة 128 من قانون التأمينات مكونات السفينة والتي تدعى بالقيمة المقبولة للسفينة، وتشمل على هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقها، وكل ما تملكه مؤسسة النقل البحري من توابع للسفينة وحتى الموجودة خارجها³، كما يصح كذلك التأمين على

1. حسب المادة 11 من الأمر رقم 95-07، معدل ومتمم، سالف الذكر، فإنه يمكن إجراء تأمين على الخسائر العامة وتكاليف المساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد في التأمين، وكما يمكن إكتتاب تأمين على المصاريف الضرورية والمعقولة المصروفة بهدف حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره.

2. مهري محمد أمين، التأمين البحري على السفينة، رسالة لنيل درجة الماجستير القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، جامعة الجزائر، 2002، ص 39.

3. م 128 من الأمر رقم 95-07، معدل ومتمم، سالف الذكر.

السفينة قيد الإنشاء وتضمن شركة التأمين كافة الأضرار التي تلحق بالسفينة أثناء إنشاءها أو بعد وضعها في البحر¹.

غير أنه لا تضمن شركة التأمين الأضرار والخسائر المتسببة من طرف ريان السفينة عمداً، كما لا تضمن الخسائر والأضرار الناتجة عن عيب ذاتي في السفينة إلا إذا كان هناك إتفاق مخالف، مع أن المؤمن يضمن في كافة الأحوال الخسائر والأضرار الناجمة عن عيب خفي في السفينة².

2/ التأمين على المسؤولية.

شهد التأمين من طرف شركات التأمين على المسؤولية تطور (أ)، وفصل المشرع بين مسؤولية مالك السفينة ومسؤولية الناقل البحري لبضائع (ب).

أ/ تطور التأمين على المسؤولية.

كانت في بداية الأمر التأمين البحري منصب فقط على تأمين الأضرار والخسائر المادية التي تتعرض لها مؤسسة النقل البحري جراء الإستغلال التجاري للسفن إلى جانب تأمين البضائع المنقولة، ويعود هذا الوضع بما جرى عليه العمل في سوق التأمين الإنجليزي منذ منتصف القرن التاسع عشر أين تركت شركات التأمين الإنجليزية وكذا جماعة اللويدز، لنوادي الحماية والتعويض المتكونة من ملاك السفن للتأمين التبادلي ضمان مخاطر المسؤولية المدنية، إلا أن الأمر تطور وأصبحت هناك إمكانية للتأمين على المسؤولية من طرف شركات التأمين³.

ب/ فصل المشرع بين مسؤولية مالك السفينة ومسؤولية الناقل البحري لبضائع.

الملاحظ أن المشرع الجزائري فصل بين مسؤولية الشخص بإعتباره مالك السفينة ومسؤولية الشخص بإعتباره ناقل بحري لبضائع⁴، ففيما يخص التأمين على مسؤولية مالك

1. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الطبعة الثالثة، الإسكندرية، 1989، ص 420.

2. المواد 126 و 127 من الأمر 95-07، معدل ومتمم، سالف الذكر.

3. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، في القانون المصري، الفرنسي، الإنجليزي، اللبناني، الكويتي، السعودي، الأردني، الليبي، القطري، البحريني، العماني، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 67.

4. مواسي العلجة، مرجع سابق، ص 53.

السفينة فقد نصت المادة 145 من قانون التأمينات على أنه: "يهدف التأمين على مسؤولية مالك السفينة إلى التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج من جراء إستغلالها، غير أن هذا التأمين لا ينطبق على الأضرار التي تلحقها بالغير والتي تكون مضمونة وفقا لأحكام المادة 132 أعلاه، إلا إذا تبين أن وثيقة تأمين "جسم السفينة" غير كاف".

يتضح أن المشرع الجزائري حدد نطاق مسؤولية مالك السفينة في الأضرار المادية والجسمانية التي تلحقها سفينته بالغير أثناء إستغلالها إما من طرفه شخصيا أو من طرف شخص آخر غيره، كما أكدت المادة 145 من قانون التأمينات على أنه لما تكون الأضرار ناشئة عن الإصطدام البحري فإن التعويض يكون على أساس عقد التأمين على هيكل السفينة بشرط أن يكون المبلغ المؤمن عليه بموجبه كاف لسداد التعويض¹.

أما فيما يخص التأمين على مسؤولية مؤسسة النقل البحري باعتبارها هي التي تقوم بعمليات النقل البحري سواء كانت مالكة أو مستأجرة للسفينة، نصت المادة 156 من قانون التأمينات على أنه: "يهدف التأمين على مسؤولية الناقل البحري إلى التعويض عن الأضرار والخسائر اللاحقة بالبضائع والأشخاص بمناسبة الإستغلال التجاري للسفينة"، ويتبن من خلال نص المادة أن المشرع الجزائري حدد مجال تأمين مسؤولية مؤسسة النقل البحري بالأضرار والخسائر التي تلحق بالبضائع أو الأشخاص عند الإستغلال التجاري للسفينة².

تنشأ مسؤولية مؤسسة النقل البحري إما جراء عمل تقصيري أين تسبب مؤسسة النقل البحري ضرر للغير بسبب خطأ صادر منها، وإما جراء الإخلال بالالتزامات العقدية³.

يعتبر تأمين مؤسسة النقل البحري إلزامي طبقا للمادة 193 من قانون التأمينات، والتي تجبر مؤسسة النقل البحري على إكتتاب تأمين لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليتها إتجاه الأشخاص والبضائع المنقولة وإتجاه الغير، وكما أكدت نفس المادة على أنه

1. مواسي العلجة، مرجع سابق، ص 56.

2. تكاري هيفاء رشيدة، النظام القانوني لعقد التأمين، دراسة في التشريع الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2012، ص 364.

3 . YVONNE Lambert-Faivre, Op.Cit, p 336.

لا يجب أن يقل المبلغ المؤمن عليه لتعويض عن الأضرار التي تلحق الأشخاص المنقولين مقدار المسؤولية المحددة في التشريع المعمول به في هذا المجال¹، في حين أن قانون التأمينات لا يلزم مالك السفينة على إكتتاب تأمين على الأضرار المادية والجسمانية التي تلحقها سفينته بالغير أثناء إستغلالها.

3/ التأمين على أجرة النقل.

يمكن أن تتعرض مؤسسة النقل البحري لفقدان السفينة أو تعرض البضائع المنقولة للخسارة أو الهلاك أو التلف وبالتالي تفقد مؤسسة النقل البحري أجرة النقل البحري²، إذ بقيت مؤسسة النقل البحري لوقت طويل غير قادرة على التأمين على أجرة النقل بسبب تضرر البضائع المنقولة أو فقدانها على أساس أنه لا يمكن أن تتحصل على التعويض بإعتباره سببا للإثراء والكسب دون مقابل لذلك، إلا أن المنع في التأمين على أجرة النقل عرقل كثيرا نشاط النقل البحري، وهو الأمر الذي لم يأخذه المشرع الجزائري بعين الإعتبار مما يعتبر نقص يستوجب تداركه، مع العلم أن هذا النوع من التأمين أصبح نادرا كون أن مؤسسات النقل البحري تشتترط في وثائق الشحن إستحقاق الأجرة مهما كان الحادث بحيث أصبح التأمين على الأجرة عبارة عن تأمين على دين يدخل ضمن قيمة السفينة والبضائع عند وصولها وهذا ما أكدته المادة 125 من قانون التأمينات التي تنص على أنه: "يمكن للمؤمن والمؤمن له الإتفاق على تأمين وصول السفينة سالمة، وفق شروط يحددونها في العقد"³.

4/ التأمين على الأقساط.

يمكن لمؤسسة النقل البحري التأمين على أقساط التأمين المعرضة للخطر البحري غير أن هناك إنتقاد موجه لذلك كون أن الأقساط غير معرضة لمخاطر البحر فهي تدفع سواء وقع الحادث البحري أو لم يقع، إلا أن ذلك لا يمنع من التأمين عليها للتعويض عن الخسائر

1. م 193 من الأمر رقم 95-07، معدل ومتمم، سالف الذكر.

2. يقصد بأجرة النقل الثمن الذي تقبضه مؤسسة النقل البحري عن خدمات النقل البحري الذي قدمته، سواء تعلق الأمر بنقل المسافرين أو نقل البضائع، ويدخل ضمنها النفقات المتعلقة بأتعاب الطاقم و المواد الإستهلاكية، مواسي العلجة، مرجع سابق، ص 41.

3. مواسي العلجة، مرجع سابق، ص 42.

والأضرار التي قد تحدث، ويظهر أهمية التأمين على الأقساط في فترات الحروب أين ترتفع قيمتها بالنظر إلى المخاطر التي تتسبب فيها هذه الحروب¹.

5/ التأمين على أجرة الطاقم.

يمكن لمؤسسة النقل البحري إكتتاب تأمين على أجرة طاقم السفينة، ففي حالة ما إذا فقدت السفينة أو تحطمت فإن شركة التأمين تضمن دفع أجرتهم مع أن قانون التأمينات لم يتطرق إلى موضوع التأمين على أجرة الطاقم، بإعتبار أن الأجر لا يستحقه الملاح كونه لم يقدم الخدمة التي من أجلها يستحق الأجرة².

الفرع الثاني

نسبية إحتواء التأمين البحري لكافة الأخطار البحرية التي تتعرض لها مؤسسة النقل البحري يعتبر الخطر من بين العناصر الجوهرية لعقد التأمين البحري، كون أن الغاية من إكتتاب التأمين هو حماية مصالح مؤسسة النقل البحري المادية والمعنوية عند تتعرض للأخطار البحرية، لذا كان الخطر البحري³، من بين المواضيع الهامة المرتبطة بالتأمين، فبتحديد نوع الخطر الذي تتعرض إليه مؤسسة النقل البحري يتحدد مدى إستحقاقها لتعويض من طرف شركة التأمين، فهناك أخطار يرد عليها التأمين بمجرد إبرام عقد التأمين (أولاً)، هناك أخطار مستبعدة من التأمين (ثانياً).

أولاً: الأخطار التي يرد عليها التأمين.

نصت الفقرة الأولى من المادة 101 من قانون التأمينات على أنه: "يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق، حسب الحالة، الأموال والبضائع المشحونة وهيكل السفن

1. تكاري هيفاء رشيدة، مرجع سابق، ص 359.

2. عوض علي جمال الدين، مرجع سابق، ص 390.

3. للخطر البحري معنيين، الأول يعني بالخطر بالبحري الخطر الذي يرتبط بالبحر برابطة سببية تنشأ عنه مباشرة، أما المعنى الثاني فالخطر البحري هو الخطر الذي يتصل بالبحر بالمكان أي تتعرض مصالح المؤمن له للخطر أثناء تواجدها بالبحر، وهي التفرقة الموجودة في القانون الإنجليزي في وثيقة اللويدز، وهذا على عكس لقانون الفرنسي الذي لا يفرق بين الأخطار التي تحدث في البحر أو بسببه إذ أدرجها تحت مصطلح واحد و هو الأخطار البحرية fortunes de mer، ويرى الفقيه ريبير أن كلمة fortunes يقصد بها الحادث الفجائي التي يمكن أن تصيب الأموال المؤمن منها أثناء الرحلة البحرية، مهري محمد أمين، مرجع سابق، ص 51.

المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغتة أو القوة القاهرة و/أو الأخطار البحرية طبقاً للشروط المحددة في العقد".

يتضح من خلال نص المادة أن المشرع الجزائري فتح المجال أمام مؤسسة النقل البحري للتأمين على العديد من الأخطار التي يمكن التأمين عليها سواء تعلقت بالقوة القاهرة أي الحادث الفجائي وسواء تعلق الأمر بالأخطار البحرية، بحيث جاءت المادة عامة ولم تحدد بشكل خاص نوع هذه الأخطار¹، ويمكن تقسم هذه الأخطار إلى الأخطار البحرية (1) والأخطار الأخطار الأخرى التي تكون محل إتفاق (2).

1/ الأخطار المتصلة بالبحر.

الأخطار المتصلة بالبحر هي الأخطار التي تنشأ في البحر دون شك في ذلك²، وتتمثل هذه الأخطار في:

أ/ العاصفة والغرق.

(1) العاصفة.

العاصفة هي اضطراب الجو اضطراباً قوياً وعنيفاً، ويتمثل في الرياح القوية مرفوقة برعود وأمطار قوية وتبلغ سرعته 18 إلى 30 متر في الثانية، وتختلف العاصفة عن سوء الأحوال الجوية فهذا الأخير يحدث بشكل طبيعي في الملاحة البحرية والذي يكون في مجال التوقع العادي للأحوال الجوية إذ لا تدخل ضمن الأخطار التي تؤمنها شركة التأمين³.

(2) الغرق.

الغرق هو ارتفاع مياه البحر فوق السفينة ويؤدي ذلك إلى نزولها إلى تحت سطح البحر حتى تصل إلى قاعه، وغالبا ما يكون سبب الغرق وجود خلل في السفينة يتسبب في تسرب المياه إلى داخله، أو يكون بسبب رياح قوية تؤدي إلى تشكل أمواج ضخمة ترتفع فوق سطح السفينة⁴.

1. تكاري هيفاء رشيدة، مرجع سابق، ص 377.

2. موسي العلجة، مرجع سابق ص 92.

3. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 93.

4. تكاري هيفاء رشيدة، مرجع سابق، ص 379.

ب/ الجنوح والتصادم.**(1) الجنوح.**

الجنوح هو توقف السفينة عن العمل جبرا بسبب تصادمها بالصخور أو بقاع البحر وذلك عندما تجرفها الرياح نحو منطقة منخفضة المياه، فالجنوح من الأخطار التي تنشأ عن البحر مباشرة لذا يكون قابلا للضمان¹.

(2) التصادم.

يقصد بالتصادم إرتطام السفينة بأي جسم آخر كالإرتطام بسفينة أخرى أو حطام السفينة، أو مبنى أو برصيف الميناء، و هذا النوع من الأخطار يكون موضوع التأمين².

ج/ الإرساء والتغيير الجبري للطريق السفينة والرمي في البحر.**(1) الإرساء والتغيير الجبري للطريق السفينة.**

يكون الإرساء أو التغيير الجبري لطريق السفينة إضطرابا وقهرا بسبب خطر قد يصيب السفينة والبضائع المنقولة، ولتفادي الخطر كالرياح القوية أو العاصفة، والإرساء أو التغيير الجبري للطريق يؤدي إلى تكبد مؤسسة النقل البحري لنفقات ومصاريف إضافية تتعلق بمصاريف الدخول والخروج من الموانئ ورسوم الإرشاد والقطر ومؤونة البحارة وأجورهم، بحيث لا تتحمل شركة التأمين هذه النفقات بشرط أن يكون الإرساء أو تغيير المسار للسفينة ناتج عن خطر يهدد السفينة ومن فيها، بحيث يكون الريان مجبر على الإرساء أو تغيير مسار السفينة وليس إختياريا³.

(2) الرمي أو الطرح في البحري.

تكون شركة التأمين مسؤولة عن التعويض عن الأضرار التي تحصل جراء رمي بعض البضائع في البحر للتخفيف من وزنها والذي يدخل ضمن الخسائر البحرية المشتركة، وهذا في سبيل إنقاذ السفينة، وإن كان عمل الريان إختياريا، إلا أنه يقع على عاتق المؤمن، فهو

1. مواسي العلجة، مرجع سابق، ص 93.

2. عوض علي جمال الدين، مرجع سابق، ص 404.

3. المققادي عادل علي، مرجع سابق، ص 271.

ليس عمل حر وإختياري كما يبدو في الظاهر، و إنما فرضه الخطر الحقيقي الذي يهدد الرحلة البحرية¹.

د/ الحريق، الانفجار، النهب و السرقة.

(1) الحريق والانفجار.

يعتبر الحريق من الأخطار البحرية بطبيعته إلا أنه إذا وقع في البحر فتكون نتائجه وخيمة وكبيرة على السفينة وما فيها، و من أجل أن يكون الحريق أو الانفجار موضع تأمين يجب أن يكون قهري أو يكون بسبب صاعقة أو فعل الغير، ولا تكون لمؤسسة النقل البحري أو ممثليها يد في نشوبه ويفترض فيه كذلك، بحيث يقع على شركة التأمين إثبات العكس².

(2) النهب والسرقة.

يقصد بالنهب الأخذ عنوة أي هو عبارة عن سرقة بإستخدام القوة والعنف، بحيث يكون الغرض منه هو الكسب العادي، بحيث لا يكون لدافع سياسي إذا لا يندرج في الفتن والإضطرابات الشعبية مما لا يستثنى من التأمين، أما السرقة فهو أخذ الشيء دون رضا مالكة أو حائزه سواء حدثت السرقة من الغير أو من طرف البحارة، ولكي تكون ضمن مخاطر البحر يجب أن تحدث أثناء الرحلة البحرية ليقع عليها التأمين³.

2/ الأضرار المادية الأخرى المضمونة.

إلى جانب الأخطار البحرية التي تتعرض لها مؤسسة النقل البحري، هناك أضرار مادية أخرى تصيب مؤسسة النقل البحري يمكن أن يغطيها التأمين، نصت عليها الفقرة الثانية من المادة 101 من قانون التأمينات، على أنه: " كما يغطي:

أ . الإسهام في الخسائر العامة وتكاليف مساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها إلا إذا

نجم عنه خطر مستبعد في التأمين،

ب . المصاريف الضرورية والمعقولة المنفقة قصد حماية الأموال المؤمن عليها من

خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره"، ويتضح من هذه المادة أنه يتم التأمين على

1. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 96.

2. عوض علي جمال الدين، مرجع سابق، ص 404.

3. مواسي العلجة، مرجع سابق، ص 95.

الأضرار التي تلحق بالأموال المؤمن عليها، دون تأمين الأضرار التي تحدثها الأموال المؤمن عليها للأموال المملوكة للغير¹، ومنه يمكن تقسيمها إلى التأمين على الأضرار والخسائر العامة (أ)، التأمين على خسائر النفقات (ب)، التأمين على الأضرار اللاحقة بالغير (ج).

أ/ التأمين على الأضرار والخسائر العامة.

تنقسم إلى خسائر عامة وخسائر خاصة، وتتمثل الخسائر العامة في كل النفقات التي تتفقهها مؤسسة النقل البحري أو ممثله بصفة إختياريا لإنقاذ السفينة من خطر مشترك، وكذا البضائع الموجودة على متنها، بحيث يقع التأمين على كل هذه الخسائر، وتتصف بالخسائر المشتركة الأضرار والخسائر التي تصيب الأموال المتصلة بها في الرحلة إلى جانب المصاريف المدفوعة عنها².

كما قد تكون الخسائر العامة فعلية وتؤدي إلى الهلاك الكامل والتام للأموال المؤمن عليها كالغرق، أو تكون الخسائر العامة حكمية أو تقديرية كجنوح السفينة في مكان ما بحيث تتطلب مصاريف وتكاليف تزيد عن قيمة السفينة³.

أما الخسائر الخاصة يقصد بها الخسائر الجزئية التي تتعرض لها السفينة أو البضائع المنقولة، وتحدث الخسائر البحرية الخاصة بسبب القوة القاهرة أو بسبب عوامل القوة الطبيعية بحيث تكون موضوع تأمين بحري وتدفع تكاليف الإصلاح في حدود القيمة القابلة للتأمين عن كل حادث بمفرده⁴.

كما أنه يمكن يُعتبر من بين الخسائر والأضرار العامة بيع الأموال المؤمن عليها بخسارة إذ يتم بيع الشيء محل التأمين لوجود خطر فجائي يستحيل معه إكمال الرحلة البحرية والوصول إلى الميناء المقصود، بحيث يستدعي التخلص منها عن طريق بيعها حتى

1. مواسي العلجة، مرجع سابق، ص 101.

2. مرجع نفسه، ص 102.

3. تكاري هيفاء رشيدة، مرجع سابق، ص 381.

4. مرجع نفسه، ص 382.

بشأن أقل من قيمته، وهذا النوع من التصرفات يمكن أن تكون موضوع تأمين بحري ويتم التعويض عن الفرق في الخسائر التي حدثت¹.

ب/ التأمين على خسائر النفقات.

تتمثل خسائر النفقات في الخسائر البحرية المشتركة التي تنفقها مؤسسة النقل البحري لحماية الأموال المؤمن عليها، وتحمل شركة التأمين هذه الخسائر، إذ أن هذه النفقات تأتي في مصلحة هذه الأخيرة إذ تجنب السفينة والبضائع المؤمن عليها من الهلاك وإلحاق أضرار أكبر من النفقات المشتركة².

ج/ التأمين على الأضرار اللاحقة بالغير.

أكدت المادة 147 من قانون التأمينات على أن الهدف من التأمين هو تأمين مسؤولية مؤسسة النقل البحري في التعويض عن الأضرار والخسائر المادية والجسمانية التي تلحقها بالبضائع والأشخاص بمناسبة الرحلة البحرية³.

تضمن شركة التأمين التعويضات المستحقة للغير بسبب حادث بحري⁴، والتي تنشأ من الدعوى المرفوعة من قبل الغير على السفينة بسبب ضرر ألحقته بالغير كالتصادم بسفينة أخرى أو برصيف الميناء⁵.

ثانيا: الأخطار المستبعدة من التأمين.

هناك فئتين من الأخطار التي إستبعدتها المشرع الجزائري من التأمين، إذ هناك فئة من الأخطار المستبعدة من التأمين إلا إذا كان إتفاق مخالف لذلك في عقد التأمين(1)، وفئة أخرى من الأخطار المستبعدة من التأمين والتي لا يجوز الإتفاق على التأمين عليها إطلاقا(2).

1. مواسي العلجة، مرجع سابق، ص 103.

2. المقدادي عادل علي، مرجع سابق، ص 273.

3. م 147 من الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم، السالف الذكر.

4. تكارى هيفاء رشيدة، مرجع سابق، ص 383.

5. المقدادي عادل علي، مرجع سابق، ص 273.

1/ الأخطار المستبعدة من التأمين إلا إذا كان إتفاق مخالف.

حددت المادة 103 من قانون التأمينات الأخطار المستثناة من التأمين التي لا تلتزم شركة التأمين بالتعويض عنها، إلا إذا كان هناك إتفاق خاص على ذلك، وتتمثل هذه الأخطار في الأضرار اللاحقة بالشيء المؤمن عليه مباشرة (أ)، الأخطار التي يتسبب فيها الغير (ب)، الإضرابات والفتن وإغلاق المصانع وإختراق الحصار (ج).

أ/ الأضرار اللاحقة بالشيء المؤمن عليه مباشرة.

يمكن أن يكون الأضرار اللاحقة عبارة عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه (1)، أو أضرار تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو لأشخاص آخرين (2)، أو عبارة عن ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة (3).

(1) العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه.

العيب الذاتي هو كل عيب داخلي في المال المؤمن عليه يؤدي إلى الهلاك أو التلف، إذ لا يعفى شركة التأمين من التعويض عن الأضرار الناتجة عن العيب الذاتي إلا إذا كان ناتج مباشرة منه، بحيث يكون العيب الذاتي هو السبب الوحيد في نشوء الضرر، وكما يجب أن يكون العيب سابقا على تعرض المال المؤمن عليه للخطر، فإذا كان العيب الذاتي ناشئ عن خطر بحري فإن التأمين يسري عليه، كما أنه يجب أن يتصل العيب الخفي مباشرة بالمال المؤمن عليه فمثلا عيب السفينة الذاتي الذي يلحق ضرر بالبضاعة يعتبر خطرا بحريا بالنسبة للضرر الذي لحق البضائع ومن ثمة وجب التعويض عن الضرر اللاحق بالبضائع¹.

(2) الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو لأشخاص آخرين.

أكدته الفقرة 06 من المادة 103 من قانون التأمينات أن كل الخسائر التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى كالسفينة أو للمسافرين، فإن صاحب السفينة المتضرر أو الأشخاص المتضررين، لا يتحصلون على التعويض إلا إذا كان هناك عقد تأمين خاص على ذلك.

1. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 106.

(3) الضرر الذي لا يدخل في نطاق الأضرار المادية التي تصيب المال المؤمن عليه

مباشرة.

يغطي التأمين الأضرار المادية الناتجة مباشرة من أخطر والتي تلحق بالمال المؤمن عليه، أما الأضرار التي تكون بسبب غير مباشر فإنه يشترط لكي يغطيها التأمين وجود عقد تأمين خاص، مع العلم فإن المشرع الجزائري إستبعد فقط الأضرار المادية دون الجسمانية التي تصيب الشخص¹.

ب/ الأخطار التي يتسبب فيها الغير.

تتمثل هذه الأخطار في الأخطار الحربية(1)، القرصنة(2)، الإستيلاء والحجز(3).

(1) الأخطار الحربية.

كانت قديما أخطار الحرب الداخلية أو الأجنبية من المخاطر التي تضمنها شركات التأمين، وذلك بالنظر لكثرة الحروب وطول مدتها، غير أنه مع تطور المجتمعات وتعاونها تم إستبعاد مخاطر الحروب من التأمين مقابل تخفيض أقساط التأمين².

تضاف إلى الحروب كل من الألغام وجميع معدات الحرب كالقذائف والسفن الحربية، وكذلك أعمال التخريب والإرهاب³.

(2) القرصنة.

حسب المكتب البحري العالمي يقصد بالقرصنة كل تصرف من شأنه التصادم مع السفينة بنية القيام بالسرقة والنهب مع إمكانية إستعمال القوة خاصة الأسلحة للسطو على السفينة، وقد عرفت السداسي الأول من سنة 2016 عودة هذه الخطر إلى الساحة الدولية وذلك في مجموعة من المناطق و من بينها ساحل الصومال وغينيا، المضيق الماليزي، وفي بحر سالو، و بشكل أقل في بحر الكاريبي، وقد أحصى المكتب البحري العالمي 191 عملية قرصنة، وهي السنة التي سجلت أقل عمليات القرصنة منذ 20 سنة، غير أنه فيما يخص

1. الفقرة 08 من المادة 103 من الأمر رقم 95-07، معدل ومتمم، سالف الذكر.

2. المقداي عادل علي، مرجع سابق، ص 274.

3. الفقرة 02 من المادة 103 من الأمر رقم 95-07، معدل ومتمم، سالف الذكر.

الإختطافات فقد إرتفع عدد البحارة الرهائن إلى 151 رهينة و62 مختطف في سنة 2016 مقابل 19 شخص فقط في سنة 2015¹.

القرصنة من الأخطار التي تؤمن عليها شركات التأمين بموجب إتفاق خاص، وهذا الخطر من بين الأخطار التي كانت تحق بالسفن منذ زمن بعيد، إلا أنها أصبحت قليلة الوقوع في وقتنا الحاضر²، وبالرغم من قلة حالات وقع القرصنة إلا أن وقوعها يترتب عنها أضرار جسيمة.

(3) الإستيلاء والحجز.

يتم الإستيلاء من طرف الحكومات وذلك بوضع يدها على الأموال المؤمنة، في حين يتم الحجز عن طريق قرار صادر عن القضاء يقضي بحجز الأموال المؤمنة لإستيفاء دين موجود على عاتق المؤمن له³، بما في ذلك جميع المصاريف أو التعويضات عن الحجز أو الكفالات المدفوعة من أجل إسترداد الأموال المحتجزة بشرط أن لا تكون ناتجة عن خطر مضمون، فهذا النوع من الأخطار يمكن التأمين عليها بموجب عقد تأمين خاص⁴.

ج/ الإضرابات والفتن وإغلاق المصانع وإخترق الحصار.

كل هذه الأخطار مصدرها المطالبات الشعبية ذات طابع إجتماعي وإقتصادي وسياسي مرتبط بالدولة التي تحدث فيها، وليس الغاية منها بالنتيجة الإطاحة بالسلطة القائمة كما هو الحال في الحروب الأهلية، أما إخترق الحصار فيقصد منه إخترق الحصار المفروض من طرف الدولة أو من طرف المنظمات الدولية⁵.

2/ الأخطار المستبعدة إطلاقاً من التأمين.

حددت المادة 102 من قانون التأمينات الأخطار التي لا يجوز التأمين عليها والتمثلة في الأخطاء الجسيمة المتعمدة لمؤسسة النقل البحري أو لممثليها(أ)، الأضرار

1. QUASHIE Frédéric, ROLLAND Edouard, SPINEC Axel, UBO, VALERO Camille, ISEMAR, « L'assurance maritime, évolution de la perception du risque », note de synthèse N°192, septembre 2017, www.isemar.fr.

2. مواسي العلجة، مرجع سابق، ص 117.

3. الفقرة 03 من المادة 103 من الأمر رقم 95-07، معدل ومتمم، سالف الذكر.

4. الفقرة 07 من المادة 103، مرجع نفسه.

5. مواسي العلجة، مرجع سابق، ص 117.

والخسائر الناتجة عن مخالفات أنظمة التصدير والإستيراد والعبور والنقل والأمن(ب)،
الغرامات المفروضة على مؤسسة النقل البحري(ج)، الأضرار الناتجة عن الانفجار المتولد
عن تحول نووي(د).

أ/ الأخطاء الجسيمة المتعمدة لمؤسسة النقل البحري أو لممثليها.

لا يمكن مطالبة شركة التأمين عن الأضرار والخسائر الناشئة عن فعل عمدي بتوفر
إرادة لدى المؤمن له في إحداث الضرر، وليس فقط السعي إلى وقوع الخطر¹، إذ لا يمكن
أن تتخذ التأمين كوسيلة لتغطية الأخطاء، كأن تقوم مؤسسة النقل البحري بإرسال سفينة لنقل
البضائع وهي على علم بوجود عطب في المحركات فتجنح السفينة، وبالرغم من أن التأمين
يغطي خطر الجنوح إلا أن إقترانه بالخطأ المتعمد من طرف مؤسسة النقل البحري يفقده
الحصول على التعويض عن الأضرار التي تلحقها².

ب/ الأضرار والخسائر الناتجة عن مخالفات أنظمة التصدير والإستيراد والعبور والنقل والأمن.

هذه الأضرار والأخطار تمس بالنظام العام والآداب العامة، فهي أفعال مجرمة قانونا
يتعرض صاحبها للعقوبات كالتهريب أو ممارسة تجارة محضرة³.

ج/ الغرامات المفروضة على مؤسسة النقل البحري.

تعتبر الأضرار والخسائر الناتجة عن الغرامات المالية والمصادرات الموضوعات تحت
الحراسة والإستيلاء والتدبير الصحية أو التطهيرية التي تقوم بها الدولة عن طريق سلطاتها
الإدارية المؤهلة، غير قابلة للتأمين عليها وحتى باتفاق خاص، باعتبارها إجراءات ردية
ضد المخالف للقوانين والأنظمة البحرية⁴.

1 .BEIGNIER Bernard, Droit du contrat d'assurance, Presses Universitaires de France, Paris, 1999, p 141.

2. على جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص 406.

3. مواسي العلجة، مرجع سابق، ص 105.

4. الفقرة 02 من المادة 102 من الأمر رقم 95-07، معدل ومتمم، سالف الذكر.

د/ الأضرار الناتجة عن الانفجار المتولد عن تحول نووي.

يمنع التأمين على كل الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة أو غير المباشرة للانفجار وإطلاق الحرارة والإشعاع الناتجة عن تحول نووي، والأضرار الناتجة عن آثار الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزيئات¹.

ما يلاحظ أن المشرع الجزائري لم يرتب أي جزاء عن عدم إحترام الأحكام الواردة في المادة 12 من قانون التأمينات، لاسيما أن هذه الأخطار تمس بالنظام العام والآداب العامة² وبالسير الحسن لنشاط النقل البحري، بحيث لم يحدد المشرع مصير العقد هل هو البطلان المطلق أم أنه يبقى لإرادة الطرفية في المطالبة بإلغاءه.

المطلب الثاني**تحديد الإلتزامات المتبادلة في عقد التأمين البحري.**

عقد التأمين البحري من العقود الملزمة للجانبين إذ تقع على الطرفين إلتزامات متبادلة، ويندرج ضمن عقود المعاوضة، ومن أجل بيان مدى تكافؤ إلتزام المتبادلة بين الأطراف وتوازنها³، ومدى حمايتها لمصالح مؤسسة النقل البحري، فإن الأمر يستدعي دراسة الإلتزامات المتبادلة بين الأطراف كونها هي التي تحدد الأعباء التي تقع على كل طرف، وعليه سندرس إلتزامات مؤسسة النقل البحري (الفرع الأول)، ثم إلتزامات شركة التأمين (الفرع الثاني).

الفرع الأول**إلتزامات مؤسسة النقل البحري**

لتقييم الإلتزامات التي يستوجب على مؤسسة النقل البحري إحترامها في عقد التأمين، يستوجب الأمر التعرض إليها من خلال توضيح مدى تطابق هذه الإلتزامات مع الهدف من

1. مواسي العلجة، مرجع سابق، ص 105.

2. BEIGNIER Bernard, Op.Cit, p 139.

3. يظهر توازن عقد التأمين من خلال الحقوق والإلتزامات المتبادلة بين الأطراف المتعاقدة وذلك على مستويات عقد التأمين أي على مستوى العلاقة العقدية، وعلى مستوى مرحلة تكوين العقد ومرحلة تنفيذه وإنقضاءه.

BAKAS-TSIRIMONAKI Stella, « Les principes généraux du droit hellénique de l'assurance », RIDC, Vol 37, N°1, Janvier-mars 1985, p 73.

http://www.persee.fr/doc/rid_0035-3337_1985_37_1_2842.

التأمين البحري وهو ضمان مؤسسة النقل البحري عن الأضرار اللاحقة بها، وتتمثل هذه الإلتزامات في دفع أقساط التأمين (أولاً)، المحافظة على مصالح شركة التأمين (ثانياً)، تقديم معلومات صحيحة ودقيقة عن الخطر المضمون (ثالثاً).

أولاً: بالنسبة لإلتزام بدفع أقساط التأمين.

قسط التأمين هو المبلغ الذي تتعهد مؤسسة النقل البحري بدفعه لشركة التأمين مقابل تحملها المخاطر المؤمن عليها¹، إذ أن دفع قسط التأمين هو سبب إلتزام شركة التأمين، فلا وجود لتأمين دون خطر ولا وجود لتأمين دون قسط².

يثير إلتزام مؤسسة النقل البحري دفع الأقساط جملة من المسائل المتمثلة في:

1/ حساب مبلغ القسط.

يتم تحديد قسط التأمين إما بمبلغ ثابت أو نسبة مؤوية من المبلغ المؤمن عليه، مع الأخذ بالحسبان مدة تحقق الخطر المؤمن عليه، والأخذ كذلك بمدى جسامته وطبيعة الشيء المؤمن عليه ومدته، خصائصه التقنية، نوعية المحركات، الشركة المصنعة، سنة التصنيع، الحمولة الإجمالية، الضرر المحتمل والحالة المالية لمؤسسة النقل البحري³.

في حالة ما إذا لم يتم تحديد القسط فإنه يعتمد في ذلك على السعر المعمول به في مكان إبرام العقد اعتماداً على كشف تجريه هيئات فنية ومتخصصة⁴، ولقد عرفت أقساط التأمين إنخفاض في قيمتها بين سنة 2013 و 2014 وذلك بسبب إرتفاع عدد العروض المقدمة من طرف شركات التأمين وحدة التنافس بينها من جهة ومن جهة أخرى فقد عرفت الأسعار العالمية للسفن التي تأثرت قيمتها بإنخفاض أسعار البترول والغاز⁵.

1. محمد فريد العريني، دويدار هاني، مرجع سابق، ص 672.

2. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 142.

3. QUASHIE Frédéric, ROLLAND Edouard, SPINEC Axel, UBO, VALERO Camille, ISEMAR, Op.Cit, www.isemar.fr.

4. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 143.

5. QUASHIE Frédéric, ROLLAND Edouard, SPINEC Axel, UBO, VALERO Camille, ISEMAR, Op.Cit, www.isemar.fr.

2/ قاعدة عدم تغيير القسط.

الأصل أن قسط التأمين يجب أن يكون ثابت إذ أن مؤسسة النقل البحري لا تلتزم إلا بدفع المبلغ المتفق عليه مقابل تحمل شركة التأمين الأخطار¹، بحيث لا يمكن لأطرف عقد التأمين تغيير قيمة القسط بناء على الظروف الجديدة التي تطرأ أثناء تنفيذ العقد بالرغم من عدم التمكن من توقعها وذلك عملاً بالقاعدة المطبقة على العقود المستمرة المتمثلة في عدم تغيير القسط²، غير أن هذه القاعدة ليست من النظام العام إذ يمكن للطرفين الإتفاق على مخالفتها عن طريق تعديل قسط التأمين، إذ يمكن الإتفاق على زيادة قسط التأمين في حالة زيادة الخطر أو الإتفاق على خفضه في حالة نقصان الخطر³.

أكدت المادة 133 من قانون التأمينات على أن من حيث الأصل فإن شركة التأمين ملزمة بالتأمين في حدود قيمة مصالح مؤسسة النقل البحري المؤمن عليها، غير أنه يمكن للطرفين أن يتفاوضا على دفع قسط تكميلي بعد وقوع الحادث المؤمن عليه⁴.

3/ قابلية القسط للتجزئة.

ترد مسألة قابلية القسط للتجزئة لما تحاول مؤسسة النقل البحري إسترجاع جزء من قسط التأمين أو كله على إثر إنعدام محل التأمين كالتأمين الذي تجريه مؤسسة النقل البحري ضد خطر الحريق غير أن السفينة تعرضت للقرصنة وتم توجيهها إلى مكان آخر، وقد أكد القضاء الفرنسي على مبدأ قابلية القسط للتجزئة على أساس أنه يعتبر المدة المتبقية من العقد لم تنفذ وهذا راجع إلى سبب خارج عن الخطر المضمون وخارج عن إرادة الطرفين وبالتالي يعتبر إثراء بلا سبب وهو ما يسمح لمؤسسة النقل البحري في هذه الحالة المطالبة بإسترجاع مبلغ القسط الذي لم يستنفذه عقد التأمين⁵، غير أن المشرع الجزائري لم يأخذ

1. المقادي عادل علي، مرجع سابق، ص 280.

2. عوض علي جمال الدين، مرجع سابق، ص 417.

3. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، مرجع سابق، ص 475.

4. تنص المادة 133 من الأمر رقم 95-07 معدل ومتمم، سالف الذكر، على أنه: "يلزم المؤمن بضمان كل حادث في حدود القيمة المؤمن عليها مهما كان عدد الحوادث الواقعة خلال مدة العقد.

غير أن للمؤمن الحق في التفاوض مع المؤمن له بخصوص دفع قسط تكميلي بعد الحادث".

5. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، مرجع سابق، ص 476.

بقابلية القسط للتجزأة، غير أن هذا لا يمنع الإتفاق على تجزأة القسط في عقد التأمين البحري.

4/ المدين بالقسط.

المدين بالقسط هو المستفيد من التأمين، غير أن الملزم بالدفع هو المتعاقد شخصيا مع شركة التأمين حتى ولو كان المستفيد هو شخص غيره¹، ويكون الوفاء بالقسط في الدين في محل إقامة المؤمن عليه طبقا لمبدأ الدين مطلوب وليس محمول، غير أن شركات التأمين تشترط أن يتم دفع أقساط التأمين في محل إقامتها وهذا لتيسير عملها وتجنب مصاريف المطالبة بدفع القسط²، كما أن القسط يجب دفعها نقديا لشركة التأمين، وهو ما يستثنى الدفع مثلا عن طريق المقاصة³.

5/ جزاء عدم الوفاء بقسط التأمين.

يترتب عن الإخلال بعدم الوفاء جزائين مختلفين يتحقق إحداهما وفق الحالة ويتمثلان في وقف الضمان (أ) وفسخ عقد التأمين (ب).

أ/ وقف الضمان.

إذا تخلفت مؤسسة النقل البحري عن دفع قسط التأمين المتفق عليه من أجل ضمان الأخطار المحددة في عقد التأمين، فإن شركة التأمين تقوم بإعذارها برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالإستلام بلزوم دفع مبلغ القسط في أجل 08 أيام الموالية للإعذار، وإذا أصرت مؤسسة النقل البحري عن عدم الدفع تعتبر مخلة بالتزامها بدفع قسط التأمين، وإستنادا على ذلك فإنه طبقا للمادة 111 من قانون التأمينات تقوم شركة التأمين بوقف التأمين على الأخطار المؤمن عليها⁴، وتوقيف سريان التأمين يعتبر أول جزاء تتعرض له مؤسسة النقل البحري يبدأ بعد نهاية الأجل الممنوح لدفع القسط المتمثلة في ثمانية أيام، فكل

1. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 456.

2. موسى العجعة، مرجع سابق، ص 162.

3. BAKAS-TSIRIMONAKI Stella, Op.Cit, p 83.

4. تنص المادة 111 من الأمر رقم 95-07، معدل ومتمم، سالف الذكر، على أنه: "إذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين، وجب على المؤمن إنذاره برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالإستلام بوجوب دفع القسط خلال الأيام الثمانية (8) الموالية، وإذا لم يدفع القسط بعد إنقضاء هذا الأجل أوقف المؤمن الضمان،...".

ضرر يلحق بمصالح مؤسسة النقل البحري يكون محل التأمين لا تلتزم شركة التأمين بتعويضه¹.

ب/ فسخ عقد التأمين.

يجوز لشركة التأمين فسخ عقد التأمين في حالة التوقف عن دفع القسط لمدة 10 أيام، وهذا طبقاً للمادة 111 من قانون التأمينات²، ويعتبر فسخ العقد جوازي بالنسبة لشركة التأمين بحيث يمكن لها أن تختار بين إيقاف الضمان إلى غاية الوفاء بقسط التأمين، أو فسخ العقد بعد مرور 10 أيام من تاريخ إيقاف الضمان مع إخطار مؤسسة النقل البحري بموجب رسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالإستلام³.

غير أنه بالنسبة للغير حسن النية المستفيد من التأمين، فلا يؤثر عليه إيقاف الضمان أو فسخ عقد التأمين، إلا بعد إعلامه بالتوقف أو الفسخ وهو ما أكدته الفقرة الثانية من المادة 111 من قانون التأمينات⁴، وهو الأمر الذي يحدث غالباً في مجال التأمين على البضائع إذ أن سريان إيقاف الضمان أو فسخ العقد بالنسبة للمؤمن له أو الغير يصبح عائق أمام سير الإعتماد المستندي⁵.

ثانياً: الإلتزام بتقديم معلومات صحيحة عن الخطر المؤمن والتصريح بتفاقمه.

يعتبر الإلتزام بتقديم البيانات والمعلومات الصحيحة والدقيقة عن الخطر المراد تأمينه والتصريح عن تفاقمه من بين الإلتزامات المترتبة على عاتق مؤسسة النقل البحري إتجاه شركة التأمين، ويعود أساس هذا الإلتزام إلى إطلاع مؤسسة النقل البحري على طبيعة

1. مهري محمد أمين، مرجع سابق، ص 85.

2. تنص المادة 111 من من الأمر رقم 95-07، معدل ومتمم، سالف الذكر، على أنه: "...، ويجوز فسخ العقد بعد عشرة (10) أيام من إيقاف الضمان، وفي هذه الحالة يجب عليه إعلام المؤمن له برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالإستلام".

3. مهري محمد أمين، مرجع سابق، ص 87.

4. نصت الفقرة الثانية من المادة 111 من الأمر رقم 95-07، معدل ومتمم، سالف الذكر، على أنه: "يكون هذا الإيقاف أو الفسخ عديم الأثر بالنسبة للغير حسن النية الذي أصبح مستفيداً من التأمين قبل التبليغ بالإيقاف أو الفسخ".

5. مواسي العلجة، مرجع سابق، ص 162.

الخطر أفضل من شركة التأمين (1) ويترتب عن الإخلال بهذا الإلتزام جزاءات على عاتق مؤسسة النقل البحري (2).

1/ أساس الإلتزام هو الإطلاع الأفضل لمؤسسة النقل البحري على الخطر المؤمن.

ليس من السهل على شركة التأمين أن يتحقق من طبيعة الخطر الذي يلتزم بتأمينه في حين أن مؤسسة النقل البحري لها الإمكانية التي تسمح بالتعرف على طبيعة الخطر الذي تريد تأمينه، لذلك فرض القانون على مؤسسة النقل البحري أن يقدم للشركة التأمين البيانات والمعلومات الصحيحة والدقيقة عن الخطر المراد تأمينه، بحيث يسمح ذلك لشركة التأمين لكي تكون فكرة عن حجم وطبيعة الخطر الذي تستند عليه في تحديد مبلغ قسط التأمين¹.

يعتبر إلتزام مؤسسة النقل البحري بتقديم تصريح صحيح عن الخطر المراد تأمينه أحد الإلتزاماتها الأساسية بحيث لا يمكن لمؤسسة النقل البحري التذرع بأنه يمكن لشركة التأمين التحقق من حجم الخطر، فعلى مؤسسة النقل البحري تقديم المعلومات الضرورية التي تحدد الخطر الذي تريد إكتتاب تأمين من أجله²، وهذه المعلومات تسمح لشركة التأمين بتقييمه وتحديد الأقساط الواجب دفعها حسب الفقرة الأولى من المادة 108 من قانون التأمينات³.

لا يتوقف إلتزام مؤسسة النقل البحري عن تقديم المعلومات أثناء إبرام العقد وإنما يمتد على طول فترة سريانه، إذ تبقى ملزمة بإبلاغ شركة التأمين عن كل الظروف الجديدة التي أدت إلى زيادة إحتمال وقوع الخطر المؤمن عليه الحاصل أثناء سريان عقد التأمين، على أن يتم إبلاغ شركة التأمين في أجل 10 أيام على الأكثر من تاريخ الإطلاع على أي تفاقم للخطر المضمون وذلك عملاً بأحكام الفقرة 03 من المادة 108 من قانون التأمينات⁴.

1. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، مرجع سابق، ص 468.

2. Hélène de Rode, Le contrat d'assurance en général, Larcier. Belgique, 2013, p 57.

3. تنص الفقرة الأولى من المادة 108 من الأمر رقم 95-07، معدل ومتمم، سالف الذكر، على أنه: "يترتب على المؤمن له:

1. أن يقدم تصريحاً صحيحاً بجميع الظروف التي عرفها وتسمح للمؤمن بتقدير الخطر".

4. مواسي العجلة، مرجع سابق، ص 157.

2/ جزاء الإخلال بالالتزام بتقديم معلومات صحيحة عن الخطر المؤمن والتصريح بتفاقمه.

يترتب على إخلال المؤمن له بهذا الإلتزام جزاءات نصت عليها المادة 109 من قانون التأمينات والتي نصت على أنه: "إذا أخل المؤمن له بالإلتزامات الواردة في المادة 108-1 و3 أعلاه، يستطيع المؤمن أن يطالب المؤمن له بزيادة في القسط، وإذا وقع حادث في تلك الأثناء يجوز له أن يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع بالنسبة إلى القسط المستحق فعلا.

غير أنه بإمكان المؤمن أن يطالب بإبطال العقد إذا أثبت أنه لم يغط الخطر لو كان مطلعاً عليه عند إكتتاب وثيقة التأمين أو عند تفاقم الخطر".

من خلال أحكام المادة 109 من قانون التأمينات يتضح أن لشركة التأمين ثلاثة حلول لما لا تقدم مؤسسة النقل البحري معلومات وبيانات صحيحة ودقيقة تتعلق بالخطر المؤمن أو عدم التصريح بتفاقمه، ويعتبر التشريع الفرنسي أول من وضع هذه الحلول¹، وتتمثل في المطالبة بزيادة القسط (أ)، أو تخفيض قيمة التعويض (ب) أو إبطال عقد التأمين (ج).

أ/ المطالبة بزيادة القسط:

يكون ذلك عن طريق دفع مبلغ إضافي من طرف مؤسسة النقل لبحري لشركة التأمين، جزاء لإغفال التصريح بإحدى البيانات المتعلقة بالخطر المؤمن.

ب/ تخفيض قيمة التعويض:

إذا وقع الحادث وأخلت مؤسسة النقل البحري بإلتزامها بتقديم بيانات صحيحة أو التصريح بتفاقم الخطر، يتم تخفيض قيمة التعويض بما يتناسب مع القسط المدفوع، مقارنة بالقسط اللازم دفعه فعلا على ذلك النوع من الأخطار².

1 . Rapport du secrétariat de la CNUCED, Aspects juridiques et documentaires du contrat d'assurance maritime, conférence des nation unies sur le commerce et le développement, Genève, Nations Unies, New York, 1982, p 23.

2. مهري محمد أمين، مرجع سابق، ص 94.

ج/ إبطال العقد.

يتم إبطال العقد في حالة ما إذا أثبتت شركة التأمين أنه لو كانت على علم بهذا النوع من الخطر لما قامت بتغطيته، ويعتبر هذا الجزء صارم في حق مؤسسة النقل البحري، إذ يشترط في البطلان سكوت مؤسسة النقل البحري أو تعمدتها تقديم بيان خاطئ أو تصريح كاذب¹، بحيث يجب أن ترتبط هذه البيانات بوقائع لا يمكن لشركة التأمين التعرف عليها شخصياً إلا عن طريق مؤسسة النقل البحري، فإذا كانت الوقائع والظروف معروفة من كافة الأشخاص فإنه يفترض أن تكون شركة التأمين على علم بها هي كذلك، وفي هذه الحالة لا يمكن إبطال العقد، كما أنه يجب أن يؤدي السكوت أو تقديم بيان خاطئ إلى التقليل من فكرة الخطر وإلا لا يمكن كذلك المطالبة بإبطال العقد².

أكدت المادة 113 من قانون التأمينات أنه في حالة تقديم تصريح كانت غير صحيحة وذلك عن سوء النية بخصوص حادثة فإنه يترتب سقوط الحق، إلا أنه يقع عبئ الإثبات على عاتق المؤمن، وكما أكدت المادة 110 من قانون التأمينات أنه يعتبر العقد ملغى مباشرة وفي جميع الحالات إذا أثبت المؤمن أن مؤسسة النقل البحري ارتكبت غشاً³.

ثالثاً: الإلتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن.

حسب المادة 108 فقرة 5، 6 و7 من قانون التأمينات التي تنص على أنه: "يترتب على المؤمن له: ...

5. أن يراعي الإلتزامات المتفق عليها مع المؤمن أو المحددة في التنظيم الساري المفعول، وأن يبذل الجهود لاتقاء الأضرار أو الحد من إتساعها،

6. أن يتخذ جميع التدابير الضرورية الرامية إلى حفظ حقوق المؤمن للطعن ضد الغير المسؤولين عن الأضرار الحاصلة،

7. أن يعلم المؤمن بمجرد إطلاعه، وخلال سبعة (7) أيام على الأكثر، بأي حادث من طبيعته أن يستلزم ضمانه وأن يسهل عليه كل تحقيق يتعلق بذلك وأن يقدم بياناً خاصاً بالحادثة وتعيين مبلغ الأضرار والخسائر".

1. Hélène de Rode, Op.Cit, p 60.

2. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، مرجع سابق، ص 471.

3. م 110 من الأمر رقم 95-07، معدل ومتمم، سالف الذكر.

يتبين من خلال هذه المادة أن هناك مجموعة من الإلتزامات تقع على مؤسسة النقل البحري التي يستوجب عليه القيام بها والتي ترمي إلى المحافظة على حقوق شركة التأمين لاسيما الحد من التعويض الذي يلتزم به المؤمن¹، وتتمثل هذه الإلتزامات في الإلتزام بإخطار شركة التأمين (1)، التخفيف من آثار الحادث(2)، إلتزام بالمحافظة على الطعون شركة التأمين ضد الغير المسؤول(3).

1 / الإلتزام بإخطار شركة التأمين.

تلتزم مؤسسة النقل البحري بإخطار شركة التأمين عن كافة الظروف التي تطرأ أثناء سريان العقد التي من شأنها أن تزيد في الخطر المؤمن منه، وذلك في أجل 07 أيام من تاريخ علمها بزيادة الخطر المؤمن منه، أما فيما يخص الجزاء من عدم الإلتزام بالإبلاغ فإن قانون التأمينات ووثائق التأمين لم ترتب أي جزاء عن ذلك، إلا أنه صدرت إجتهدات قضائية في هذا الشأن تقضي بأنه في حالة الإخلال بالإلتزام بإخطار شركة التأمين لا يؤدي مباشرة إلى فسخ العقد وإنما يؤدي إلى مساءلة المؤمن له عن تعويض الضرر اللاحق بشركة التأمين من جراء ذلك، كما أكد قرار تحكيم صادر في 12 مارس 1992 على أنه لا يأخذ بحالة التأخر عن الإبلاغ إذا لم تثبت شركة التأمين أنه لو أخطر بالحادث في المهلة المحددة لكان من المؤكد أنه تنجح في منع الضرر أو التخفيف منه².

إذا تم الإبلاغ عن تفاقم الضرر في الوقت المناسب فإن مؤسسة النقل البحري تستحق مبلغ التعويض كاملاً، أما إذا لم يتم الإخطار عن تفاقم الضرر وأثبتت شركة التأمين سوء نية مؤسسة النقل البحري في ذلك، فإن التعويض في هذه الحالة يكون جزئي يتم دفعها بالمقارنة بين القسط المدفوع والقسط الذي كان عليه أن يدفعه عند تفاقم الضرر³.

2 / التخفيف من آثار الحادث.

يكون ذلك بإتخاذ مؤسسة النقل البحري التدابير اللازمة من أجل عدم تفاقم الضرر وذلك عن طريق العمل على تخفيف آثار الحادث، بإتخاذ كافة الإجراءات الإحترازية اللازمة

1. المقدادي عادل علي، مرجع سابق، ص 285.

2. مواسي العلجة، مرجع سابق، ص 163.

3 . Hélène de Rode, Op.Cit, p 78.

التي من شأنها أن تحافظ على حقوق شركة التأمين لدى المسؤول عن الضرر، دون أن تلتزم مؤسسة النقل البحري بمباشرة الدعوى فهي من إختصاص شركة التأمين وحدها¹.

طبقا للمادة 112 من قانون التأمينات فإنه في حالة ما إذا لم تحترم مؤسسة النقل البحري الأحكام المتعلقة ببذل الجهد لإتقاء الضرر أو الحد من إتساعه حسب ما ورد في المادة 108 الفقرة 05 من قانون التأمينات، وكان ذلك سببا في الضرر أو في إتساعه، ويمكن للشركة التأمين اللجوء إلى القضاء من أجل المطالبة بتخفيض التعويض أو عدم دفعه إطلاقا².

كما أكدت المادة 119 على أنه في حالة ما إذا لم تلتزم مؤسسة النقل البحري بالأحكام الواردة في المادة 108 الفقرة 06 من قانون التأمينات، المتعلقة بقيام مؤسسة النقل البحري بإجراءات الضرورية من أجل تمكين المؤمن من الطعن ضد الغير المسؤول، ففي هذه الحالة تتحرر شركة التأمين من إلتزاماتها في حدود المبلغ الذي كان من حقه أن يسترجعه من الغير المسؤول لو أدى المؤمن له إلتزاماته.

3/ إلتزام بالمحافظة على الطعون شركة التأمين ضد الغير المسؤول.

تلتزم مؤسسة النقل البحري بالقيام بكافة الإجراءات القانونية اللازمة للمحافظة على دعوى الرجوع لشركة التأمين على الغير المسؤول الضرر الحاصل³.

يترتب على عدم إلتزام بالأحكام الواردة في المادة 108 الفقرة 06 من قانون التأمينات، المتعلقة بقيام مؤسسة النقل البحري بإجراءات الضرورية من أجل تمكين المؤمن من الطعن ضد الغير المسؤول، جزاء خطير على مؤسسة النقل البحري يتمثل في تحرر شركة التأمين من إلتزاماتها في حدود المبلغ الذي كان من حقه أن يسترجعه من الغير المسؤول لو إتخذت مؤسسة النقل البحري الإجراءات الإحترازية للحفاظ على حقوق شركة التأمين⁴.

1. مهري محمد أمين، مرجع سابق، ص 104.

2. م 112 من الأمر رقم 95-07، معدل ومتمم، سالف الذكر.

3. عوض علي جمال الدين، مرجع سابق، ص 423.

4. م 119 من الأمر رقم 95-07، معدل ومتمم، سالف الذكر.

الفرع الثاني

التزامات شركة التأمين

تتمثل التزامات شركة التأمين في إلتزام رئيسي يقع على عاتقها¹، في التعويض عن الضرر المؤمن عليه والذي لحق بمؤسسة النقل البحري، ويعتبر دفع التعويض هو الطريقة العادية لتنفيذ إلتزام شركة التأمين (أولاً)، كما يعتبر تنفيذ الإلتزام عن طريق نظام التخلي طريق إستثنائي (ثانياً).

أولاً: التعويض عن الضرر اللاحق بمؤسسة النقل البحري كطريقة عادية لتنفيذ الإلتزام.

تثير مسألة التعويض عن الضرر اللاحق بمؤسسة النقل البحري مسألة تقدير التعويض المستحق على الأضرار اللاحقة بالأموال المؤمنة (1)، إلى جانب تحديد شروط الحصول على التعويض (2)، وكذا ميعاد التنفيذ بالتعويض عن الأضرار المؤمن عليها (3)، وتحويل الحق في التعويض (4).

1/ تقدير التعويض المستحق على الأضرار اللاحقة بالأموال المؤمنة.

إذا كانت الخسائر عبارة عن نفقات دفعتها مؤسسة النقل البحري لتجنب الضرر أو التخفيف منه، ففي هذه الحالة لا توجد صعوبة في تحديد قيمة التعويض، إذ تدفع شركة التأمين مبلغ التعويضات في حدود مبلغ التأمين²، وهو ما أكدته المادة 114 من قانون التأمينات التي نصت على أنه يتم التعويض عن الخسائر في حدود التلف الحاصل والذي أصاب المال المؤمن³.

أما إذا أصيبت السفينة بخسائر يستوجب الأمر إصلاحها، يقدر التعويض إستناداً على نفقات الإصلاح الضروري إعادة السفينة إلى حالة تكون صالحة للملاحة، ويتم إثبات هذه النفقات بموجب الفواتير المدفوعة⁴.

1. محمد فريد العريني، دويدار هاني، مرجع سابق، ص 675.

2. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 464.

3. م 114 من الأمر رقم 95-07، معدل ومتمم، سالف الذكر.

4. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 170.

أما إذا هلكت السفينة هلاكاً كلياً كالغرق، فيقدر التعويض إستناداً على قيمة السفينة المحددة في عقد التأمين، وفي حالة ما إذا لم يحدد قيمتها في عقد التأمين يتم الإستعانة بالخبراء لتقدير قيمتها على أساس الحالة التي كانت عليها قبل وقوع الحادث مباشرة¹.

حددت المادة 116 من قانون التأمينات طبيعة التعويض الذي تلتزم به شركة التأمين بدفعه لمؤسسة النقل البحري، بحيث يجب أن يكون من حيث الأصل مبلغاً نقدياً، إذ لا تلتزم شركة التأمين بإعادة الشيء إلى الحالة التي كان عليه قبل وقوع الضرر سواء عن طريق إصلاحه أو شراء غيره بدلاً منه، وإستثنائياً يمكن للطرفين الإتفاق صراحة على أن يتم التعويض من غير دفع مبلغ نقدي².

2/ تحديد شروط الحصول على التعويض.

لكي تتحصل مؤسسة النقل البحري على مبلغ التعويض يستوجب عليها إثبات أنها صاحبة الحق في التأمين وذلك من خلال عقد التأمين الذي يثبت أنها هي المستفيدة من التعويض على الأضرار الحاصلة، كما يستوجب على مؤسسة النقل البحري إثبات مصلحتها في المحافظة على المال المؤمن عليه بحيث يجب إثبات المصلحة وقت حصول الحادث وليس وقت إبرام عقد التأمين فقط، كما تلتزم مؤسسة النقل البحري بإثبات الضرر الحاصل جراء الأخطار المؤمن منها³.

طبقاً للمادة 108 الفقرة 07 من قانون التأمينات تلتزم مؤسسة النقل البحري بإعلام شركة التأمين بمجرد علمها بالحادث من شأنه أن يكون موضوع ضمان خلال سبعة أيام على الأكثر، وكما يلتزم بتسهيل التحقيق وتقديم البيانات المتعلقة بالحادث وتحديد الأضرار والخسائر⁴.

1. محمد فريد العريني، دويدار هاني، مرجع سابق، ص 276.

2. مهري محمد أمين، مرجع سابق، ص 110.

3. مواسي العلجة، مرجع سابق، ص 172.

4. مهري محمد أمين، مرجع سابق، ص 112.

3/ ميعاد التعويض عن الأضرار.

تلتزم شركة التأمين بدفع التعويض عن الأضرار اللاحقة بمؤسسة النقل البحري وذلك وفقاً للأجال المحددة في الشروط العامة لعقد التأمين، إذ أن المادة 117 من قانون التأمينات تركت تحديد آجال الدفع بناءً على نموذج الشروط العامة لعقد التأمين، ويترتب على الإخلال بهذا الآجال تعويض إضافي على التعويض المستحق¹.

إن عقد التأمين يتم عادةً بصدد كل رحلة بحرية، وبما أن السفينة تقوم بعدد كبير من الرحلات والمتعاقبة، يخشى أن يتعذر إثبات الأخطار البحرية أو تقدير الضرر الحاصل، إذ أخضع المشرع في حالة عدم دفع التعويض في الأجل المحدد دعوى الخسارة التي ترفعها مؤسسة النقل البحري في هذا الشأن إلى مدة تقادم صغيرة حددتها المادة 121 من قانون التأمينات التي نصت على أنه: "يحدد أجل تقادم الدعاوى الناتجة عن عقد التأمين البحري بعامين(2). يسري أجل التقادم ابتداءً من:..."

2 . تاريخ الحادث الذي يفضي إلى دعوى العطب بالنسبة للتأمينات الخاصة بالسفينة،..."².

4/ تحويل الحق في التعويض.

تحويل الحق في التعويض عن الأضرار التي لحقت المؤمن له من طرف الغير هو مبدأ معمول به في مجال التأمين البحري دون غير من التأمينات فالقانون يمنح لمؤسسة النقل البحري تحويل حقها في التعويض عن الأضرار الحاصلة إلى الغير المتمثلة في شركة التأمين التي قامت بالتعويض عن الضرر المؤمن عليه، وقد نصت الفقرة الأولى من المادة 118 من قانون التأمينات على أنه: "يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له"³.

1. تنص المادة 117 من الأمر رقم 95-07، معدل ومتمم، سالف الذكر، على أنه: "يتعين على المؤمن دفع التعويض الناتج عن الخطر المضمون في الآجال المحددة في الشروط العامة في عقد التأمين.

عند إنتهاء هذا الأجل، يجوز للمؤمن له أن يطالب بتعويض الضرر زيادة عن التعويض المستحق".

2. مهري محمد أمين، مرجع سابق، ص 119.

3. مواسي العلجة، مرجع سابق، ص 174.

يعبر عقد التأمين من عقود التعويض، غير أنه لا يمكن لمؤسسة النقل البحري أن تنثري من وراء التأمين إذ لا يمكن لها الحصول على تعويض التأمين من طرف شركة التأمين من جهة و من جهة أخرى مطالبة المسؤول عن الضرر الحاصل بالتعويض، لذا تحقيقا للصفة التعويضية للتأمين وتقاديا للإثراء الغير المبرر فقد جرى العرف البحري واستقرت معظم التشريعات وأخذت به العقود النموذجية للتأمين على أحقية شركة التأمين في الحلول محل مؤسسة النقل البحري في الدعوى ضد الغير المسؤول عن الضرر¹.

ثانيا: التعويض بالتخلي كطريق إستثنائي.

قد يكون إلتزام شركة التأمين في عقد التأمين البحري غير التعويض الذي تقدمه لمؤسسة النقل البحري، وهو ما يسمى بالتخلي لذا سنتطرق إلى تعريفه(1)، ثم إلى حالات التخلي(2)، ومن ثم نتطرق إلى إستعمال حق التخلي(3).

1/ تعريف بنظام التخلي.

يقصد به ترك الشيء المؤمن مقابل مبلغ تعويض كامل للشيء المؤمن²، وهناك من يسميه التزك وهو نظام ينفرد به التأمين البحري.

يعتبر التخلي طريق إستثنائي يتم اللجوء إليه في الحالات التي يتعرض لها الشيء المؤمن لخسائر جسيمة، وهو إختياري بالنسبة لمؤسسة النقل البحري وليس إلزامي، إذ لها أن تختار بين التعويض أو التخلي وذلك وفق ما تقتضيه مصلحتها، إلا أنه في حالة الخسائر غير الجسيمة فإنه ليس لمؤسسة النقل البحري سوى القبول بالتعويض³، وهو الأمر الذي أكدته المادة 114 من قانون التأمينات التي نصت على أنه: "تعويض الأضرار و/أو الخسائر في حدود التلف الحاصل ما عدا الحالات التي يحق فيها للمؤمن له إختيار التخلي، وفقا لأحكام المواد 115 و134 و143 من هذا الأمر".

للتخلي فائدة تتمثل في حالة إنقطاع أخبار السفينة أو في حالة الهلاك، تحصل مؤسسة النقل البحري على مبلغ التعويض بأكمله دون أن تكون ملزمة بإثبات الهلاك في

1. مهري محمد أمين، مرجع سابق، ص 113.

2. عوض علي جمال الدين، مرجع سابق، ص 452.

3. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 185.

حالة إنقطاع الأخبار، أو إثبات أن المال المؤمن هالك هلاك كلي، وتعتبر الفائدة الرئيسية من الترك في تيسير تسوية تعويض التأمين بطريقة أبسط وأسرع من طريقة التعويض¹.

2/ حالات التخلي.

حسب المادة 134 من قانون التأمينات يمكن لمؤسسة النقل البحري إختيار نظام التخلي لتسوية الأضرار الحاصلة للسفينة بسبب الأخطار المضمونة في العقد، في عدم قدرة السفينة للملاحة وإستحالة إصلاحها(أ)، الإختفاء الكلي للسفينة(ب)، تجاوز قيمة إصلاح الضرر ثلاثة أرباع القيمة المتفق عليها(ج)، إنعدام أخبار السفينة(د).

أ/ عدم قدرة السفينة للملاحة وإستحالة إصلاحها.

يمكن لمؤسسة النقل البحري ترك السفينة، إذا أصبحت غير قادرة على الملاحة البحرية بسبب تعرضها لخطر بحري مضمون من طرف شركة التأمين.

ب/ الإختفاء الكلي للسفينة.

إختفاء السفينة هو فقدان السفينة فقداناً كلياً، والذي يتعين إثباته خلافاً لحالة إنقطاع الأخبار الذي يقوم على قرينة الهلاك، ويلاحظ أن التخلي جائز حتى ولو أنقذت السفينة بعد الغرق وذلك أن الحق في التخلي يثبت بمجرد الغرق مباشرة².

ج/ تجاوز قيمة إصلاح الضرر ثلاثة أرباع القيمة المتفق عليها.

إذا كانت قيمة إصلاح السفينة تتجاوز ثلاثة أرباع القيمة المتفق عليها للتعويض على السفينة التي تعرضت لخطر مضمون، فإنه يجوز لمؤسسة النقل البحري التخلي عن السفينة، وبالتالي إذا كان مجموع النفقات الواجب إنفاقها على إصلاح الضرر الحاصل لا يتجاوز ثلاثة أرباع قيمة التعويض المتفق عليه عن السفينة، ففي هذه الحالة لا محل للمطالبة بنظام التخلي³.

1. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 186.

2. مرجع نفسه، ص 190.

3. مواسي العجلة، مرجع سابق، ص 183.

د/ إنعدام أخبار السفينة.

يعتبر إنقطاع أخبار السفينة من بين أقدم حالات الترك وأكثرها فائدة لمؤسسة النقل البحري، فإذا لم يصل الخبر عن السفينة خلال مدة معينة فإنه يفترض أنها هلكت، لذا يجوز لمؤسسة النقل البحري المطالبة بالتخلي عن السفينة مقابل مبلغ التعويض الكامل عن قيمة السفينة وهذا دون أن يثبت هلاك السفينة¹.

أكدت الفقرة 04 من المادة 134 من قانون التأمينات على أنه يمكن إختيار الترك إذا إنعدمت أخبار السفينة لمدة تزيد على ثلاثة (3) أشهر، أما إذا كان سبب تأخر الأخبار يعود لحوادث حربية فإن الأجل يمدد إلى ستة (06) أشهر.

3/ إستعمال حق التخلي.

لإستعمال حق التخلي يتوجب الأمر مراعاة الأحكام الواردة في المادة 115 من قانون التأمينات² والمتمثلة في:

. شمول التخلي على أصل وملحقات الشيء المؤمن عليه، بمعنى أنه يشمل السفينة وكل ملحقاتها كقوارب النجاة والمكينات وكل الوسائل الأخرى المركبة على السفينة مثل الروافع.

. أن لا يكون التخلي مقترن بأي شرط، كأن لا يشترط صاحب السفينة إسترجاع السفينة وهي محطة أو إسترجاع إحدى لواحقها في حالة ظهور السفينة.

. أن يقبل المؤمن التخلي أو يقضي بصحته ويتعين على شركة التأمين دفع المبلغ المؤمن عليه بكامله إما بقبول التخلي، أو على أساس الخسائر الكاملة بدون إنتقال الملكية لتفادي الأضرار الأخرى التي قد يلحق بالشيء المؤمن للغير³.

تلتزم مؤسسة النقل البحري بتبليغ شركة التأمين بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي خلال 03 أشهر على الأكثر من تاريخ الإطلاع على الحادث الذي أدى

1. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 473.

2. تنص المادة 115 من الأمر رقم 95-07، معدل ومتمم، سالف الذكر، على أنه: "إذا إختار المؤمن له التخلي، كما

هو منصوص عليه في المادتين 134 و 143 من هذت الأمر، وجب أن يكون هذا التخلي تاما وبدون أي شرط،...".

3. YVONNE Lambert-Faivre, Op.Cit, p 351.

إلى التخلي أو إنقضاء الآجال الذي تسوغه¹، كما حددت المادة 121 من قانون التأمينات آجال تقادم الدعاوى بعامين من تاريخ وقوع الحادث الذي يفضي إلى الترك أو إنقضاء الأجل المحدد المقرر لرفع دعوى التخلي.

المبحث لثاني

الآليات الودية لحل النزاعات الناشئة في مجال الإستثمار في النقل البحري

يتسم الإستثمار في مجال النقل البحري بالتشعب والتعدد وتداخل العديد من الأنظمة القانونية، إذ يستلزم لإنشاء مشروع إستثماري في مجال النقل البحري، تدخل أشخاص القانون العام لاسيما الوزير المكلف بالبحرية التجارية وهيئات إدارية عمومية من جهة ومن جهة أخرى فإن ممارسة نشاط النقل البحري يستوجب على مؤسسة النقل البحري إقامة علاقات مع العديد من الفاعلين في مجال النقل البحري من متعاملين إقتصاديين، لذا يستوجب الأمر لحل النزاعات الناشئة في هذا المجال تحديد صفة الأشخاص المتدخلين وطبيعة النزاع الناشئ ومن ثم تحديد القضاء المختص للفصل في النزاعات إما القضاء العادي أو القضاء الإداري.

غير أنه نظرا لتميز القضاء بالبطء في الإجراءات عند الفصل في النزاعات المطروحة أمامها إلى جانب تخوف المتقاضي من إنحياز القاضي إلى جهة معينة، تطلب الأمر على المشرع الجزائري مساندة الآليات الجديدة للفصل في النزاعات ضمانا لحقوق المتقاضي والتي تتسم بالودية والسرعة والثقة إلى جانب التشديد على حفظ الأسرار المتعلقة بالنزاعات، وهو ما يظهر من خلال نظام التحكيم الذي يتميز بنوعية الأحكام التحكيمية الصادرة من المحكمين بالرغم من تعقد النزاعات المطروحة² (المطلب الأول)، إلى جانب وجود آليات ودية أخرى للفصل في النزاعات و المتمثلة في الصلح والوساطة (المطلب الثاني).

1. م 115 من الأمر رقم 95-07، معدل ومتمم، سالف الذكر.

2. BENCHENAB Ali, «La conciliation et la médiation en droit des affaires internationales», colloque international, Alger 06 & 07 Mai 2014, Université d'Alger 1, p302. http://www.univ-alger.dz-univ_ang.

المطلب الأول

التحكيم كآلية رئيسية لحل النزاعات الناشئة في مجال النقل البحري

يعتبر التحكيم الوسيلة الرئيسية البديلة التي تستعين بها مؤسسة النقل البحري لفض النزاعات الناشئة في علاقاتها مع الغير، نظرا لتداول هذه الآلية على المستوى الدولي وفعاليتها في حل النزاعات، و هناك العديد من الأسباب التي تجعل مؤسسة النقل البحري إختيار التحكيم كوسيلة لحل النزاعات ومن بين هذه الأسباب هو أرادة الأطراف لحل النزاعات عن طريق محكمين مختصين في المجال البحري، إلى جانب أن النقل البحري ذو طابع دولي وهو ما يتماشى مع التحكيم¹.

لدراسة التحكيم في مجال النقل البحري يستوجب الأمر التطرق إلى الإطار العام لتحكيم في النزاعات الناشئة في مجال النقل البحري (الفرع الأول)، والتطرق إلى القواعد المنظمة للتحكيم (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الإطار العام لتحكيم في النزاعات الناشئة في مجال النقل البحري

يعتبر نظام التحكيم من بين الأنظمة التي عرفت تطور وتنظيم من طرف المشرع الجزائري وذلك نظرا لأهميته²، وسعيا من أجل تقديم ضمانات تسمح باللجوء إلى هذه الآلية

1. خوجة حسينة، "التحكيم أسلوب فعال في حل المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع"، الملتقى الوطني الإفتراضي حول خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع وآفاق، يوم 10 فيفري 2022 جامعة الجزائر 1 كلية الحقوق، ص 343.

2. أول مرة أدرج فيها المشرع الجزائري التحكيم بحيث مس التحكيم الذي تكون فيه الدولة أو أحد الهيئات التابعة لها طرفا في الخصومة التحكيمية منذ تعديل قانون الإجراءات المدنية القديم وذلك بموجب المرسوم التشريعي رقم 93-09 المؤرخ في 25 أفريل 1993 أين أكدت المادة 442 الفقرة الثالثة منه على أنه لا يمكن للأشخاص المعنوية العامة اللجوء إلى التحكيم إلا في العلاقات التجارية الدولية في حين أنه المادة 442 من القانون الإجراءات المدنية قبل تعديلها أكدت على أنه لا يمكن للدولة أو أحد الأشخاص العامة اللجوء إلى التحكيم إطلاقا، غير أنه في سنة 1971 لما بدأت عملية تأميم المحروقات فرضت الشركات الأجنبية على الدولة الجزائرية على إدراج شرط التحكيم في بروتوكول، وهو نفس الأمر بالنسبة للجماعات المحلية التي تبرم عقود تجارية دولية أين تدرج شرط التحكيم في إتفاقياتها وهو ما أكده المرسوم رقم 82-145 المؤرخ في 10 أفريل 1982 المتضمن تنظيم صفقات الأعوان العموميون، إلى جانب التعليمات الوزارية للرئيس الحكومة المؤرخة في 18 نوفمبر 1982 التي تسمح بصريح العبارة باللجوء إلى التحكيم.

NATHALIE Najjar, L'arbitrage dans les pays arabes face aux exigences du commerce international, L.G.DJ, Paris, 2004, p 201.

لحل النزاعات، يتطلب الأمر تحديد النزاعات التي يجوز الفصل فيها عن طريق التحكيم (أولاً)، وكذا إلزامية توافر العناصر التي تأسس لنظام التحكيم (ثانياً).

أولاً: النزاعات التي يجوز الفصل فيها عن طريق التحكيم.

لا يمكن إستبعاد إمكانية نشوء نزاعات خلال ممارسة مؤسسة النقل البحري لنشاطها بينها وبين كافة الأطراف المتدخلين في مجال النقل البحري، بحيث أنه يمكن أن تكون هذه النزاعات ذات طابع عام لما يكون الطرف المتدخل الدولة أو إحدى الهيئات الإدارية العمومية التابعة لها، وكما يمكن أن تكون هذه النزاعات ذات طابع خاص لما يكون الطرف المتدخل أحد الأشخاص الخاضعين للقانون الخاص، من هنا يستوجب الأمر دراسة مدى إمكانية التحكيم في النزاعات ذات الطابع العمومي (1)، إلى جانب دراسة نطاق التحكيم في النزاعات مع الأشخاص الخاضعين للقانون الخاص (2).

1/ مدى إمكانية التحكيم في النزاعات ذات الطابع العام.

يقصد بالتحكيم في النزاعات ذات الطابع العام لجوء أحد أشخاص القانون العام وهي الدولة أو أحد الهيئات الإدارية التابعة لها إلى التحكيم من أجل حل نزاعاتها الناشئة مع الغير¹، وذلك في التصرفات التجارية التي تقوم بها أي تدخل الدولة بصفتها عون إقتصادي².

غير أن المادة 975 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية أكدت على أنه لا يجوز للأشخاص المذكورين في المادة 800 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية³، اللجوء إلى التحكيم إلا بموجب الإتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر وكذلك في مجال الصفقات العمومية⁴.

1. صافي أحمد قاسم، مدى جواز التحكيم في دعاوى الإلغاء، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009، ص 9.

2. FOUCHRD.Ph, GAILLARD.E, GOLDMAN.B, Traité de l'arbitrage commercial International, Litec, Paris, 1996, p43.

3. تنص المادة 975 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر، على أنه: "المحاكم الإدارية هي جهات الولاية العامة في المنازعات الإدارية".

تختص بالفصل في أول درجة، بحكم قابل للإستئناف في جميع القضايا، التي تكون الدولة أو الولاية أو البلدية أو إحدى المؤسسات العمومية ذات الصبغة الإدارية طرفاً فيها".

4. م 975 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر.

كما أكدت الفقرة الثانية من المادة 1006 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية التي تنص على أنه: "ولا يجوز للأشخاص المعنوية العامة أن تطلب التحكيم، ما عدا في علاقاتها الإقتصادية الدولية أو في إطار الصفقات العمومية".

من خلال نص المواد السالفة الذكر يتضح أنه لا يجوز للأشخاص المعنوية العامة أن تطلب التحكيم، إلا في علاقاتها الإقتصادية الدولية أو المتعلقة بالصفقات العمومية¹.

يتضح أن المشرع الجزائري إستبعد مجال الإستثمار في النقل البحري من التحكيم في النزاعات ذات الطابع العمومي أين تكون الدولة أو إحدى مؤسساتها طرفا فيها، كون أن الإستثمار في مجال النقل البحري في الجزائر يستلزم أن يكون المستثمر محلي وذلك طبقا للمادة 1-571 من القانون البحري، والتي تشترط بالنسبة للشخص الطبيعي أن يتمتع بالجنسية الجزائرية وبالنسبة للشخص المعنوي يستوجب الأمر أن يخضع للقانون الجزائري، بالتالي يستبعد وجود علاقات إقتصادية دولية في مجال الإستثماري في النقل البحري.

بالإضافة إلى ذلك فإن منح ممارسة نشاط النقل البحري يستوجب على المستثمر الحصول على عقد إمتياز، والذي يعتبر عقد من عقود تفويض المرفق العام، ومنه يستبعد الإستثمار في مجال النقل البحري من مجال الصفقات العمومية.

2/ نطاق التحكيم في النزاعات الناشئة مع أشخاص القانون الخاص.

يقصد بالتحكيم في النزاعات الخاصة المتعلقة بالأشخاص الخاصة النزاعات التي تنشأ بين الأشخاص الخاضعة للقانون الخاص، وفي هذا الصدد نصت الفقرة الأولى من المادة 1006 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه: "يمكن لكل شخص اللجوء إلى التحكيم في الحقوق التي له مطلق التصرف فيها. لا يجوز التحكيم في المسائل المتعلقة بالنظام العام أو حالة الأشخاص وأهليتهم".

يتضح من خلال المادة 1006 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية أن مؤسسة النقل البحري يمكن لها اللجوء إلى التحكيم في النزاعات الناشئة عن علاقاتها مع الأشخاص القانون الخاص، بشرط أن لا تكون هذه النزاعات تتعلق بالنظام العام أي نزاعات ذات طابع

1. نوفل حسان، التحكيم في منازعات العقود الإدارية، في القانون المقارن، دار هومة، الجزائر، 2016، ص 170.

جزائي، أو النزاعات التي يؤول الإختصاص الإستثنائي للفصل فيها للمحاكم الوطنية وكذا يرفض اللجوء إلى التحكيم فيما يخص حالة الأشخاص وأهليتهم في التصرف¹.

كما أنه هناك العديد من المعايير المتخذة لتحديد نطاق التحكيم ما إذا كان دولي أو محلي وما إذا كان وطني أو أجنبي، إذ هناك من يأخذ بمعيار مكان التحكيم، وهناك من يأخذ بطبيعة النزاع، ومنهم من يأخذ بعيار جنسية الأطراف وطبيعة النزاع².

ثانيا: عناصر التحكيم في مجال النقل البحري.

يقوم التحكيم في مجال النقل البحري على توفر جملة من العناصر التي تمهد لإجراء التحكيم، والتي تتمثل في تحديد مصدر التحكيم(1)، وكذا تعيين الهيئة القائمة بالتحكيم(2)، إلى جانب تحديد القانون الواجب التطبيق(3).

1/ تحديد مصدر التحكيم في مجال النقل البحري.

إن لجوء مؤسسة النقل البحري إلى التحكيم في النزاعات التي تنشأ بينها وبين المتعاملين معها، يكون إما على أساس إتفاق تحكيم(أ)، وإما يكون بموجب شرط التحكيم(ب).

أ/ إتفاق التحكيم.

إتفاق التحكيم هو تصرف قانوني مستقل، بحيث يكون كتابي، ويتم تحديد فيه موضوع النزاع وأسماء المحكمين، ومكان وإجراءات التحكيم، إلى جانب إمكانية تعيين القانون الواجب تطبيقه، ويتسم إتفاق التحكم على أنه غالبا ما يكون بعد نشوب الخلاف³، يكون الأطراف على دراية بنوع النزاع القائم بينهما وكل التفاصيل المتعلقة بها لذا يتفاوض الطرفين على إحالة النزاع على التحكيم وذلك بالإتفاق بينهما⁴.

1 .CAVALDA Christian, LUCAS DE LEYSSAC Claude, L'arbitrage, DALLOZ, Paris, 1993, p 22.

2. علياتي محمد، "التحكيم التجاري الدولي"، مجلة البحوث والدراسات العلمية، المجلد 09، العدد الأول، 2015، جامعة المدية، ص 147.

3. عشوش أحمد عبد الحميد، التحكيم كوسيلة لفض المنازعات في مجال الإستثمار، دراسة مقارنة، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1990، ص 16.

4 . HOCINE Farida, L'influence de l'accueil de la sentence arbitrale par le juge algérien sur l'efficacité de l'arbitrage commercial international, Thèse pour Doctorat en Droit, Faculté de Droit et Sciences Politique, Université Mouloud MAMMERI, TIZI-OUZOU, 2012, p 79.

كما يعتبر هذا النوع من التحكيم الأسبق ظهوراً وإعترافاً به، وتستعمل في حالات المساعدة البحرية الإنقاذ، وتسوية الخسارات البحرية المشتركة وكذا في مسائل التصادم البحري¹.

أكدت المادة 1011 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أن إتفاق التحكيم يكون بقبول الأطراف لعرض نزاع سابق عن إبرام إتفاق التحكيم، إلى جانب ذلك فقد إشتطرت المادة 1012 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أن الإتفاق يجب أن يكون كتابياً يتضمن لزوماً موضوع النزاع وأسماء المحكمين أو كيفية تعيينهم، وذلك تحت جزاء إمكانية المطالبة بإبطال إتفاق التحكيم².

حتى أثناء سريان الخصومة بين الطرفين أمام الجهة القضائية، يمكن لمؤسسة النقل البحري والطرف الآخر الذي تتخاصم ضده أمام الجهة القضائية، أن يتفقا على التحكيم، وهذا عملاً بأحكام المادة 1013 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية³.

أكدت الفقرة الرابعة من المادة 1040 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أن إتفاقية التحكيم تبقى صحيحة وناجزة لآثاره، بالرغم من عدم صحة العقد الأصلي⁴.

ب/ شرط التحكيم.

عرفت المادة 1007 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية شرط التحكيم على أنه الإتفاق الذي بموجبه يلتزم أطراف العقد على عرض النزاعات التي قد تثار لاحقاً على

1. الفقي عاطف محمد، التحكيم في المنازعات البحرية، دراسة مقارنة للتحكيم البحري في لندن ونيويورك وباريس مع شرح أحكام قانون التحكيم المصري في المواد المدنية والتجارية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996، ص 118.

2. م 1011، 1012 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر.

3. م 1013 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر.

4. تنص الفقرة الرابعة من المادة 1040 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر، على أنه: "لا يمكن الإحتجاج بعدم صحة إتفاقية التحكيم، بسبب عدم صحة العقد الأصلي".

التحكيم¹، ويمتد شرط التحكيم إلى المتعاقد من الباطن الذي يلتزم بالتزامات المتعاقد الأصلي إتجاه المتعاقدين مع هذا الأخير².

يستلزم إدراج شرط التحكيم في الإتفاقية الأصلية المبرمة أو في الوثيقة التي تسند إليها، تعيين المحكم أو المحكمين أو تحديد كفاءات تعيينهم، وعلى خلاف ذلك يمكن المطالبة بإبطال شرط التحكيم وهذا طبقا للمادة 1008 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

يعتبر شرط التحكيم الصورة الأحدث ظهورا وإعترافا بها، ولكنها الأكثر شيوعا وانتشارا في مجال التحكيم، ويدرج شرط التحكيم خاصة في عقود التأمين، وفي عقود البيع البحري وعقود بناء السفن وإصلاحها وشرائها، وفي كل العقود البحرية بشكل عام بما في ذلك إتفاقات المساعدة البحرية والإنقاذ³.

يعتبر H. Motulsky أن شرط التحكيم عبارة عن عقد داخل عقد، بحيث أنه يبقى عبارة عن عقد مستقل عن العقد الأصلي المبرم بين الطرفين، خاصة أن إتفاقية نيويورك⁴ لا تشترط أن يكون شرط التحكيم وارد في العقد الأصلي⁵.

يمكن للعقد الأصلي أن يحيل إلى التحكيم بطريقة بسيطة بحيث يكفي الإشارة إلى التحكيم من أجل إخضاع الطرفين للتحكيم، و قد أكد المشرع في الفقرة الأولى من المادة

1. تنص المادة 1007 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر، على أنه: "شرط التحكيم هو الإتفاق الذي يلتزم بموجبه الأطراف في عقد متصل بحقوق متاحة بمفهوم المادة 1006 أعلاه، لعرض النزاعات التي قد تثار بشأن هذا العقد على التحكيم".

2. DE FONTMICHEL Maximin, BEATRIZ BURGHEITTO Maria, « La circulation de la convention d'arbitrage », Les cahiers de l'arbitrage, Nouveaux domaines nouvelles utilisations, 3^e édition, conseil national des barreaux, France, 2017, p 31. www.cnb.avocat.fr.

3. الفقي عاطف محمد، مرجع سابق، ص 118.

4. مرسوم رقم 88-233 مؤرخ في 05 نوفمبر 1988، يتضمن الإنظام بتحفظ إلى الإتفاقية التي صادق عليها مؤتمر الأمم المتحدة بتاريخ 10 جوان والخاصة بإعتماد القرارات التحكيمية الأجنبية وتنفيذها، ج ر ج ج عدد 48، صادرة بتاريخ 23 نوفمبر 1988.

5. HOCINE Farida, Op.Cit, p 77.

1008 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه يجب أن يكون شرط التحكيم تحت طائلة البطلان كتابي، سواء في العقد الأصلي أو في الوثيقة التي تحيل إلى العقد الأصلي¹. غير أنه و إن حدث و أن تم إبطال العقد الأصلي لبطلان أحد أركان العقد فإن شرط التحكيم يبقى ساري المفعول ولا يتأثر بالبطلان وهذا كون أن إتفاق التحكيم البحري يبقى مستقل عن الإتفاق الأصلي على أن يكون إتفاق التحكيم بذاته مستوفي لكل الشروط والأركان القانونية لقيام العقد، وأن لا يكون قد تم الإتفاق على إعتبار إتفاق التحكيم جزء لا يتجزأ من العقد الأصلي كون أن هذا النوع من الإتفاق يؤدي إلى إزالة مفعول مبدأ إستقلالية إتفاق التحكيم².

2/ الهيئة المكلفة بالتحكيم في مجال النقل البحري.

لما يتفق أطراف المنازعة البحرية على اللجوء إلى التحكيم سواء بموجب إتفاق التحكيم أو شرط التحكيم، فإنهما يتفقان على طريقة التحكيم التي تكون إما عن طريق التحكيم الحر (أ)، أو عن طريق التحكيم المؤسستي (ب).

أ/ التحكيم الحر في مجال النقل البحري.

يقصد بالتحكيم الحر تولي أطراف الخصومة تجسيده عن طريق تحديد الإجراءات والقواعد التي تطبق، بحيث يتميز هذا النوع من هذا التحكيم عدم وجود أي إشراف وتوجيه من منظمة تحكيم، إذ أن الأطراف هم الذين يقومون بوضع نظام إجراءات التحكيم مع الأخذ باللوائح التي أعدت خصيصا مثل لائحة لجنة الأمم المتحدة لتنظيم التحكيم التجاري الدولي³.

غالبا ما يتدخل القضاء في التحكيم الحر من أجل حل كل النزاعات التي تترتب عن تأسيس المحكمة التحكيمية، لاسيما عندما يتعلق الأمر بتعيين المحكمين⁴.

1 . HOCINE Farida, Op.Cit, p 78.

2. بلباقي بومدين، "مدلول مبدأ إستقلال إتفاق التحكيم في المنازعات البحرية، دراسة في ضوء قانون الإجراءات المدنية والإدارية وأنظمة التحكيم البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 04، العدد الأول، 2017، ص 260.

3. عبدلي جببية، "التحكيم التجاري الدولي كحتمية لعولمة النص القانوني الجزائري"، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد الثاني، 2016، ص 112.

4 . TRARI TANI Mostafa, Droit algérien de l'arbitrage commercial international, 1^{ère} Edition, BERTI Edition, Alger, 2007, p 94.

ب/ التحكيم المؤسسي في مجال النقل البحري.

التحكيم المؤسسي هو التحكيم الذي تقوم به المنظمات أو المراكز أو الهيئات التحكيم الدائمة، بحيث يكون فض النزاعات وفقا لقواعد وإجراءات موضوعة مسبقا تنظم وتحكم عمل هذه الهيئات¹.

من أهم ما يميز هذا النوع من التحكيم هو الضمان الذي يقدمه في حسن سير التحكيم نظرا للكفاءة والمؤهلات المهنية لهيئات التحكيم المتخصصة، إلى جانب ذلك فإن التحكيم المؤسسي يسهل إختيار المحكمين المتخصصين وذلك من القوائم المعدة سلفا، كما أنها توفر الإجراءات المتبعة للتحكيم إلا إذا إتفق الأطراف على خلافها².

بلغ عدد مؤسسات التحكيم حول العالم ما يقارب أربعة آلاف مؤسسة وهذا نظرا لما يتميز به التحكيم المؤسسي من توفيره كل ما يلزم لإدارة العملية التحكيمية من بدايتها إلى غاية نهايتها الأمر الذي ساهم في إحتلال هذا النظام مكانة خاصة ومتميزة على المستوى الوطني والدولي، بل أصبح هو القاعدة العامة³.

ومن بين مراكز التحكيم المؤسسي المعروفة في حل النزاعات الناشئة مجال النقل البحري نجد غرفة التحكيم البحري بباريس، المنظمة الدولية للتحكيم البحري، غرفة اللويدز للتحكيم البحري⁴.

في الجزائر تم إنشاء مركز الصلح والتحكيم الذي يشتغل في ظل الغرفة الجزائرية للتجارة والصناعة (CACI)، وذلك بموجب القرار الصادر عن المديرية العامة للغرفة الجزائرية للتجارة والصناعة بتاريخ 01 سبتمبر 2003 تحت رقم 012/DG/CACI/2003.

حسب ديباجة نظام التحكيم المقترح من طرف الغرفة الجزائرية للتجارة والصناعة فإن هذا النظام موضوع تحت تصرف كل المتدخلين الإقتصادييين سواء كانوا أشخاص طبيعيين

1. نوفل حسان، مرجع سابق، ص 70.

2. مرجع نفسه، ص 71.

3. دويب حسين صابر، حدود إختصاص القضاء الإداري بدعوى بطلان أحكام التحكيم، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014، ص 26.

4. الفقي عاطف محمد، مرجع سابق، ص 91 وما يليها.

أو معنويين ينتمون إلى القطاع العام أو القطاع الخاص، الأجنبي والوطني، بصرف النظر عن النظام القانوني الذي يحكم نشاطهم، وهذا من أجل وضع نظام التحكيم في كافة النزاعات التي تنشأ بين الأعوان الإقتصاديين ذات الطابع التجاري والإقتصادي، ومن خلال هذه الديباجة يتضح أن مؤسسات النقل البحري يمكن أن تلجأ إلى هذا النظام للتحكيم المقترح من طرف الغرفة الجزائرية للتجارة والصناعة مادام أن إختصاصها عام يمس كل النزاعات التجارية والصناعية¹.

3/ تحديد القانون الواجب التطبيق في التحكيم النقل البحري.

يتمتع أطراف التحكيم بكامل الحرية من أجل تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع²، وذلك إما في إتفاق التحكيم أو شرط التحكيم، إذ أن العلاقات التعاقدية ذات العنصر الأجنبي تقر بإرادة الأطراف في التحديد الصريح أو الضمني للقانون الواجب التطبيق مادام أنه لا ينطبق على القواعد الأمرة والمتعلقة بالنظام العام في الدولة المعنية أو أن يكون هذا الإختيار هدفة الغش نحو القانون الذي كان من المفروض هو المطبق على موضوع النزاع³.

كما أنه يمكن لهيئة التحكيم تحديد القانون الواجب التطبيق على النزاع بكل حرية، لاسيما عندما لا يحدده أطراف التحكيم في إتفاق أو شرط التحكيم⁴.

الفرع الثاني

القواعد المنظمة للتحكيم في مجال النقل البحري

يمر التحكيم في النزاعات الناشئة في مجال النقل البحري بمجموعة من الإجراءات المعروفة في كل النزاعات المعروضة على التحكيم والتي تتمحور أساسا في إجراءات الفصل في الدعوى التحكيمية (أولا)، وتنفيذ أحكام التحكيم (ثانيا).

1 . CACI, CCMA, Règlement d'arbitrage, alger, 2016. p 4, www.caci.dz.

2 . NATHALIE Najjar. Op.cit, p 330.

3. الفقي عاطف محمد، مرجع سابق، ص 479.

4. مرجع نفسه، ص 489.

أولاً: إجراءات الفصل في الدعوى التحكيمية.

يتطلب الفصل في الدعوى التحكيمية جملة من الإجراءات الواجب إتباعها للفصل في النزاع المطروح أمامها المحكمين، وتتمثل هذه الإجراءات في كيفية مباشرة الإجراءات أمام المحكمة التحكيمية⁽¹⁾، إعداد حكم التحكيم وإصداره⁽²⁾.

1/ حرية تشكيل محكمة التحكيم من قبل أطراف التحكيم.

إن إختيار المحكمين المشكلين للمحكمة التحكيمية، يدخل ضمن الحرية التامة للأطراف في إختيارهم¹، غير أن هناك تباين في كيفية تعيين المحكمين في التحكيم الداخلي (أ)، عن تعيينهم في التحكيم الدولي (ب).

أ/ التحكيم الداخلي.

بالرجوع إلى نص المادة 1008 و 1012 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية يتضح أن المشرع الجزائري يشترط سواء في شرط التحكيم المدرج في الإتفاقيات الأصلية أو سواء في إتفاق التحكيم، تعيين المحكم أو المحكمين أو تحديد كيفية تعيينهم².

يتدخل رئيس المحكمة الواقع في دائرة إختصاصها محل إبرام العقد أو محل تنفيذه لتعيين المحكمين، في حالة ما إذا وجدت عائق في تشكيل محكمة التحكيم بسبب أحد الأطراف أو بمناسبة تنفيذ إجراءات تعيينهم، كما أنه إذا كان شرط التحكيم باطلا كونه مثلا ليس له علاقة بالإتفاقية الأصلية أو غير كاف لتشكيل محكمة التحكيم، فإن رئيس المحكمة يعاين ذلك ويصرح بالألا وجه للتعيين³.

يلاحظ أن المشرع الجزائري كرس نوع من السهولة والحرية للأطراف في تعيين المحكمين المكلفين بالفصل في النزاع، في حين أنه لا يتدخل القضاء في تعيين المحكمين إلا في حالة وجود صعوبات تحول دون تشكيل المحكمة وذلك عن طريق رئيس المحكمة المختص⁴.

1 .ZENNAKI Dalila, « De l'importance du choix de l'arbitre », colloque international , Alger 06 & 07 Mai 2014, Université d'Alger 1, p391. http://www.univ-alger.dz-univ_ang

2. م 1008 و 1012 من القانون 08-09، سالف الذكر.

3 . ZENNAKI Dalila, Op.cit, p394.

4 . Ibidem, Op.cit, p394.

ب/ التحكيم الدولي.

حسب المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية فإنه يتم تعيين المحكم أو المحكمين أو تحديد شروط تعيينهم وشروط عزلهم أو إستبدالهم إما في إتفاق التحكيم أو بالرجوع إلى نظام التحكيم المحال إليه¹، والملاحظ أن المشرع الجزائري في التحكيم الدولي لم يفرق بين وقوع النزاع بعد الإتفاق على التحكيم أو قبله، مثلما فعل فيما يخص التحكيم الداخلي².

منح قانون الإجراءات المدنية والإدارية إلى حد بعيد الحرية للأطراف في تعيين المحكم أو المحكمين وذلك بكل إستقلالية، حتى ولو لم تكن بأكثر من السهولة كما هو معروف في القانون الدولي خاصة إتفاقية واشنطن، وإتفاقية نيويورك وإتفاقية نواكش³.

إذا لم يتم تعيين المحكمين بسبب الغياب أو وجود صعوبات في ذلك، أو تم عزلهم أو إستبدالهم، فإن الفقرة الثانية من المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية تسمح للطرف المستعجل القيام إما برفع الأمر إلى رئيس المحكمة التي يقع في دائرة إختصاصها التحكيم، إذا كان التحكيم يجري في الجزائر، وإما رفع الأمر إلى رئيس محكمة الجزائر، إذا كان التحكيم يجري في الخارج إذا إختار الأطراف تطبيق قواعد الإجراءات المعمول بها في الجزائر.

أما في حالة ما إذ لم يعين أصلا الجهة القضائية المختصة في إتفاقية التحكيم، فإن الإختصاص يؤول إلى المحكمة التي يقع في دائرة إختصاصها مكان إبرام العقد أو مكان التنفيذ⁴.

2/ مباشرة الإجراءات أمام المحكمة التحكيمية.

تخلف إجراءات المتبعة من أجل طلب التحكيم بإختلاف نوع التحكيم بين التحكيم المؤسساتي والتحكيم الحر، مع أنه فيما يخص التحكيم المؤسساتي فإن الإجراءات تختلف من مؤسسة عن مؤسسة أخرى، فالإجراءات المتبعة أمام غرفة التحكيم البحري بباريس

1. الفقرة الأولى من المادة 1041 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر.

2. ZENNAKI Dalila, Op.cit, p 396.

3. Ibidem, Op.cit, p 396.

4. م 1042 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر.

تختلف عن الإجراءات المتبعة أمام المنظمة الدولية للتحكيم البحري، وهذا الاختلاف موجود كذلك في التحكيم الحر فالإجراءات المتبعة بموجب لائحة جمعية المحكمين البحريين بلندن تختلف عن الإجراءات لمتخذة بموجب لائحة جمعية المحكمين البحريين بنيويورك، وكما تختلف عن الإجراءات المتبعة بموجب لائحة تحكيم اليونسترال 1976¹.

يمكن للمحكم القيام بإجراءات ترمي إلى التحقيق في النزاع المطروح أمامه، بطريقة مرنة تسمح بإجراء التحقيق بفعالية معتمدا في ذلك على الإجراءات المعمول بها في التحكيم التجاري الدولي².

3/ الشروط الشكلية المتعلقة بحكم التحكيم.

حسب المادة 1025 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية فإن مداولة المحكمين يجب أن تكون سرية، بحيث تصدر الأحكام بأغلبية الأصوات وهذا طبقا للمادة 1040 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

إلى جانب ذلك فقد فرض المشرع في قانون الإجراءات المدنية والإدارية مجموعة من الشروط الشكلية الواجبة توفرها في حكم التحكيم، إذ يشترط بموجب المادة 1027 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية أن يتضمن الحكم التحكيمي عرضا موجزا لإدعاءات الأطراف وأوجه دفاعهم، إلى جانب تسبيب الحكم التحكيمي.

كما يجب أن يتضمن حكم التحكيم البيانات التالية:

. إسم ولقب المحكم أو المحكمين.

. تاريخ صدور الحكم.

. مكان صدوره.

. أسماء وألقاب الأطراف وموطن كل منهم وتسمية الأشخاص المعنوية ومقرها

الإجتماعي.

. أسماء وألقاب المحامين أو من مثل أو ساعد الأطراف، عند الإقتضاء¹.

1. الفقي عاطف محمد، مرجع سابق، ص 352.

2. LEGER Lréne, DEGOS Louis, « L'instruction du litige en matière d'arbitrage, Les cahiers de l'arbitrage », Nouveaux domaines nouvelles utilisations, 3^e édition, conseil national des barreaux, France, 2017, p 76. www.cnb.avocat.fr.

ألزمت المادة 1029 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية جميع المحكمين على توقيع حكم التحكيم، وفي حالة رفض الأقلية من المحكمين عن التوقيع يشير بقية المحكمين عن ذلك، و يعتبر الحكم كأنه موقع من طرف الجميع، ويحوز بذلك الحكم التحكيمي حجية الشيء المقضي فيه بمجرد صدوره فيما يخص النزاع المفصول فيه²، الملاحظ أن المشرع الجزائري لم يرتب أي جزاء عن الإخلال بإدراج البيانات الواردة في المادة 1027 و 1028 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

ثانيا: تنفيذ أحكام التحكيم والطعن فيها.

ميز المشرع الجزائري بموجب قانون الإجراءات المدنية والإدارية بين الإجراءات المتبعة في التنفيذ والطعن في أحكام التحكيم الوطنية(1)، عن الإجراءات المتبعة في التنفيذ والطعن في أحكام التحكيم الدولي(2).

1/ الإجراءات المتبعة في التنفيذ والطعن في أحكام التحكيم الوطنية.

طبقا للمادة 1035 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية يصبح الحكم التحكيمي النهائي أو الجزئي أو التحضيري قابلا للتنفيذ بموجب أمر صادر عن رئيس المحكمة التي صدر في دائرة إختصاصه الحكم التحكيمي، مع أنه يجب إيداع نسخة من الحكم التحكيمي لدى أمانة ضبط المحكمة ممن يهمله التعجيل في تنفيذه.

ويسلم رئيس أمناء الضبط نسخة رسمية ممهورة بالصيغة التنفيذية من حكم التحكيم لمن يطلبها من الأطراف، مع أنه تطبق القواعد المتعلقة بالنفاذ المعجل للأحكام التحكيم المشمولة بالنفاذ المعجل³.

حسب المادة 1033 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية فإنه يرفع الإستئناف في الأحكام التحكيم في أجل شهر من تاريخ النطق به، وذلك أمام المجلس القضائي الذي صدر في دائرة إختصاصه حكم التحكيم، بحيث يعود الإختصاص للغرفة التجارية لدى المجلس،

1. م 1028 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر.

2. م 1031 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر.

3. المواد 1036 و 1037 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر.

غير أنه يمكن الأطراف التنازل عن حقهما في إستئناف الأحكام التحكيمية وذلك في إتفاقية التحكيم.

كما أكدت المادة 1034 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أن فقط القرارات الفاصلة في الإستئنافات المرفوعة أمام المجالس القضائية المختصة هي القابلة للطعن بالنقض أمام المحكمة العليا طبقاً للأحكام المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

2/ الإجراءات المتبعة في التنفيذ والطعن في أحكام التحكيم الدولي.

إن الأحكام التحكيمية الصادرة في التحكيم الدولي تمر عبر إجراءات قبل تنفيذها (أ)، وكما أنها قد تكون عرضة للطعن فيها (ب).

أ/ إجراءات تنفيذ أحكام التحكيم الدولي.

إن تنفيذ أحكام التحكيم الدولي يتطلب الأمر أولاً الإعتراف بها، بحيث يتم الإعتراف بالحكم التحكيمي بناء على طلب مقدم ممن له المصلحة في ذلك، وعلى أن يثبت وجوده حكم التحكيم عن طريق تقديم أصله مرفقاً بإتفاقية التحكيم أو بنسخ عنها تستوفيان شروط صحتها¹، إلى جانب إثبات أن هذا الإعتراف لا يخالف النظام العام الدولي².

ميز المشرع الجزائري في تحديد الجهة القضائية المختصة في إصدار أوامر الإعتراف بأحكام التحكيم الدولي وتنفيذها الجبري، بحيث إذا كان التحكيم يجري في الجزائر فالمحكمة المختصة هي المحكمة التي يكون في دائرة إختصاصها مكان صدور الحكم التحكيمي، أما إذا كان التحكيم جرى في دولة أجنبية فإن المحكمة مكان تنفيذ الحكم هي المختصة في الإعتراف والتنفيذ الجبري للحكم التحكيم الدولي³.

1 . TRARI TANI Mostafa. Op.cit, p 163.

2. يلتزم القاضي الذي ينظر في الإعتراف وتنفيذ حكم التحكيم الدولي بالتأكد من عدم مخالفة حكم التحكيم الدولي للنظام العام الدولي، أي بمعنى عدم مخالفة مجموعة من القواعد والقيم القانونية الموجودة في القانون الدولي، ويكون القاضي ملزم بالإطلاع عليها. HOCINE Farida , Op.cit, p 218.

3. سراح حليتيتم، " نطاق التدخل القضائي في التحكيم الدولي لمنازعات الإستثمار"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة الوادي، العدد 16، 2017، ص 459.

أما فيما يخص تنفيذ أحكام التحكيم الدولي فقد أحالت المادة 1054 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية إلى المواد 1035 إلى 1038 من نفس القانون.

2/ الطعن في الأمر برفض الإقرار أو برفض التنفيذ.

يكون الأمر القاضي برفض الإقرار أو تنفيذ حكم التحكيم قابلاً للإستئناف، والطعن بالنقض وفقاً لما نصت عليه المادة 1055 والمادة 1061 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، إذ أن القرار الصادر عن المجلس يخضع للرقابة القضائية للمحكمة العليا¹.

حصر المادة 1056 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الحالات التي يمكن فيها إستئناف الحكم القاضي بالإقرار أو بالتنفيذ في ستة حالات واردة على سبيل الحصر والتي تتمثل في:

1. إذا فصلت محكمة التحكيم بدون إتفاقية التحكيم، أو بناء على إتفاقية تحكيم باطلة أو إنتضاء مدة اللإتفاقية.
2. إذا كان تشكيل محكمة التحكيم أو تعيين المحكم الوحيد مخالفاً للقانون كأن لا يكون المحكم متمتع بحقوقه المدنية طبقاً للمادة 1014 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.
3. إذا فصلت محكمة التحكيم بما يخاف المهمة المسندة إليها كالخروج عن النزاع المعهود لها لحل نزاع آخر مكانه.
4. إذا لم يراعي مبدأ الواجبية، وذلك عن طريق عدم السماح لأحد الطرفين لتقديم دفعه والوثائق التي تثبت مزاعمه.
5. إذا لم تسبب محكمة حكمها أو إذا وجد تناقض في الأسباب، فكل حكم تحكيمي يجب أن يتضمن التبريرات التي على أساسها تم إتخاذ القرار.
6. إذا كان حكم التحكيم مخالف للنظام العام الدولي².

1. سراج حليتيتم، مرجع سابق، ص 462.

2. م 1056 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر.

أكدت المادة 1058 الفقرة الثانية أنه لا يكون الأمر القاضي بالتنفيذ فقط لحكم تحكيم دولي صادر في الجزائر، محل أي طعن بالنقض، وهذا خلافا للأمر القاضي بالإعتراف فهو قابل للطعن بالنقض طبقا للمادة 1061 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

3/ الطعن في أحكام التحكيم الدولي.

تنتهي ولاية محكمة التحكيم بمجرد إصدار الحكم التحكيمي، ومن تلك اللحظة لا يمكن الرجوع إليها إلا في حالة تصحيح أخطاء الحكم التحكيمي أو تفسيره، أما الطعن في الأحكام التحكيمية فإنه يكون أمام المحكمة المختصة¹.

على خلاف أحكام التحكيم الصادرة في التحكيم الداخلي والتي يمكن إستئنافها، فإن أحكام التحكيم الصادرة في التحكيم الدولي لا يمكن أن تكون موضوع إستئناف بل تكون موضوع طعن بالبطلان في نفس الحالات المتعلقة بإستئناف الأمر القاضي برفض الإعتراف أو التنفيذ الواردة في المادة 1056 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، كما أنه الأحكام التحكيمية الصادرة في الجزائر هي فقط التي تكون موضوع الطعن بالبطلان².

يترتب على الطعن بالبطلان لحكم التحكيم الطعن بقوة القانون في أمر التنفيذ أو تخلي المحكمة عن الفصل في طلب التنفيذ، إذا لم يتم الفصل فيه³، كما يترتب عن ذلك توقف تنفيذ حكم التحكيم وهذا طبقا للمادة 1060 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

ويتم الطعن بالبطلان أمام المجلس القضائي الذي صدر حكم التحكيم في دائرة إختصاصه إبتداء من تاريخ النطق بحكم التحكيم، غير أنه في حالة تبليغ الحكم القاضي بالتنفيذ للطرف المبلغ أجل شهر واحد من تاريخ التبليغ للطعن في حكم التحكيم⁴.

1. سراح حليتي، مرجع سابق، ص 460.

2. سعدية بن دويمة، مسؤولية الناقل البحري على ضوء إتفاقية روتردام، إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا 2008، مذكرة لنيل درجة الماجستير، في القانون البحري والأنشطة المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2013، ص 115.

3. الفقرة الثانية من المادة 1058 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر.

4. م 1059 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر.

يمكن الطعن بالنقض أمام المحكمة العليا ضد القرار الصادر عن المجلس القضائي من الطرف الذي خسر، وهذا طبقاً للمادة 1061 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

المطلب الثاني

الصلح والوساطة كآليتين لحل النزاعات الناشئة في مجال النقل البحري.

إلى جانب التحكيم الذي يعتبر آلية بديلة عن القضاء الوطني لحل النزاعات التي تنشأ في مجال النقل البحري هناك آليتين بديلتين أيضاً لحل النزاعات وديا والتي تحتل تدرجياً مكانة في حل النزاعات التجارية الدولية، بحيث تسمح بتفادي وقوع النزاعات بين الطرفين وذلك عن طريق التفاوض بين الأطراف أو معالجة النزاع بتفادي القضاء الوطني أو التحكيم¹، والتي تتمثل في الصلح الذي يعتبر أقدم الآليات المستخدمة في مجال حل النزاعات² (الفرع الأول) والوساطة (الفرع الثاني).

الفرع الأول

حرية اللجوء إلى الصلح كآلية لحل النزاعات الناشئة في مجال النقل البحري

تملك مؤسسة النقل البحري الحرية في اللجوء وطلب الصلح في القضايا التي تكون طرفاً فيها، كون أن الصلح ليس فقط وظيفة يقوم بها القاضي وإنما هي كذلك حرية مخولة لمؤسسة النقل البحري، إذ أن لمؤسسة النقل البحري الحق في إختيار الطريقة التي بموجبها يتم حل النزاعات التي تنشأ بينها وبين الغير³، لذا سنتطرق إلى مجال تطبيق الصلح في النزاعات المتعلقة بمؤسسة النقل البحري (أولاً)، ثم نتطرق إلى أحكام إجراء الصلح (ثانياً).

أولاً: مجال تطبيق الصلح في النزاعات المتعلقة بنشاط النقل البحري.

يعتبر الصلح من أقدم الآليات المستخدمة في مجال حل النزاعات

1 . BENCHENAB Ali, Op.Cit, p 305.

2. زوية سميرة، "الحلول البديلة لحل نزاعات المستثمر الأجنبي"، ملتقى وطني حول مستجدات الإستثمار في الجزائر في ظل القانون رقم 09-16 المتعلق بالإستثمار، يوم 08 ماي 2017، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس كلية الحقوق بالتنسيق مع غرفة التجارة والصناعة لولاية بومرداس، ص 148.

3. BOUHAFS Nanaa épouse DJELLAB, « Les nouveaux horizons de la médiation et la conciliation », Aux termes de la loi n°08-09, RF, Université Mohamd KHIDER, BISKRA, N°14, année 2016,p04.

ينشأ في مجال النقل البحري نوعين من النزاعات المرتبطة بمؤسسة النقل البحري، فهناك نزاعات ذات طابع إداري، ونزاعات ذات طابع عادي، لذا سنتناول مدى جواز الصلح في النزاعات الإدارية المرتبطة بنشاط النقل البحري (1)، ثم نتطرق إلى مدى إمكانية الصلح في النزاعات العادية (2).

1/ مدى جواز الصلح في النزاعات الإدارية المرتبطة بنشاط النقل البحري.

نظم المشرع الجزائري الصلح في المنازعات الإدارية بموجب المواد 970 إلى غاية 974 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، إذ ورد فيه أن الجهات القضائية تفصل في الصلح في النزاعات التي تدخل ضمن اختصاصها¹، غير أن هناك نوعين من الصلح في المنازعات الإدارية، وهما الصلح غير القضائي (أ)، والصلح القضائي (ب).

أ/ الصلح غير القضائي.

قد تحاول مؤسس النقل البحري التصالح مع الهيئات الإدارية العامة التي تتعامل معها بطرق خارجة عن القضاء، وذلك عن طريق تقديم تظلم إداري أمام الجهة المصدرة للقرار أو السلطة الرئاسية طالبا منها سحب القرار أو تعديله².

يهدف التظلم الموجه من طرف مؤسسة النقل البحري للإدارة مصدرة القرار أو السلطة الرئاسية إلى إنهاء الخصومة بطريقة ودية وذلك تقاديا للجوء إلى القضاء، إذ أن هناك العديد من الحالات أين تقوم الإدارة بالتراجع عن قرارها أو تعديله مما يؤدي إلى إنهاء النزاع المحتمل³.

نصت الفقرة الأولى من المادة 830 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه: **"يجوز للشخص المعني بالقرار الإداري، تقديم تظلم إلى الجهة الإدارية مصدرة القرار في**

1. عروي عبد الحكيم، الطرق البديلة في حل النزاعات القضائية، الصلح والوساطة القضائية، طبقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، تخصص العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر 1، 2012، ص 43.

2. مرجع نفسه، ص 43.

3. العيش فضيل، الصلح في المنازعات الإدارية وفي القوانين الأخرى، منشورات بغدادية، الجزائر، د س ن، ص 63.

الأجل المنصوص عليه يف المادة 829 أعلاه¹، يتضح أن المشرع الجزائري جعل التظلم الإداري جوازي أي إختياري لمؤسسة النقل البحري في حين أنه في السابق كان يستوجب قبل اللجوء إلى القضاء تقديم تظلم لإداري أمام الجهة المصدرة للقرار، بحيث يتحدد نوع الدعوى ومصيرها طبقا لموضوع القرار الإداري وهذه القاعدة حددتها المادة 169 مكرر من قانون الإجراءات المدنية القديم².

2/ الصلح القضائي.

الصلح القضائي هو الصلح الذي يتم تحت رعاية وتنظيم الجهة القضائية المختصة، وهو ما أكدته المادة 970 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، بشرط أن النزاع موضوع الصلح يكون داخل في إختصاص الجهة القضائية³.

يتضح من خلال المادة 970 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية أن المشرع الجزائري حدد نطاق الصلح في المنازعات الإدارية في مادة القضاء الكامل فقط، دون الدعاوى المتعلقة بإلغاء القرار الإداري والدعاوى التفسيرية ودعاوى فحص المشروعية للقرار، والدعاوى الأخرى التي قد تخول للقضاء الإداري للفصل فيها بنصوص خاصة.

الملاحظ أن الصلح في القضايا الإدارية المطروحة أمام الجهات القضائية تكون جوازي وذلك برضا وتطابق إرادة طرفي النزاع على حل النزاع عن طرق الصلح.

ثانيا: جواز الصلح في النزاعات العادية المرتبطة بنشاط النقل البحري.

بالرجوع إلى نص المواد 990 إلى 993 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، يتضح أن المشرع الجزائري لم يحدد نوع النزاعات التي تكون موضوع صلح بين الأطراف، إلا أنه من بين النزاعات التي تكون فيها مؤسسة النقل البحري طرفا فيها نجد النزاعات التجارية(1)، والنزاعات الإجتماعية(2).

1. تنص المادة 829 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر على أنه: "يحدد أجل الطعن أمام المحكمة الإدارية بأربعة(4) أشهر، يسري من تاريخ التبليغ الشخصي بنسخة من القرار الإداري الإفرادي أو من تاريخ نشر القرار الإداري الجماعي أو التنظيمي".

2. عروي عبد الحكيم ، مرجع سابق، ص 45.

3. م 974 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر.

1/ الصلح في النزاعات التجارية.

بالعودة إلى القانون البحري نجد أن المشرع لم يدرج الصلح كآلية من أجل حل النزاعات المرتبطة بمؤسسة النقل البحري، غير أنه بالرجوع إلى القانون التجاري يتضح أن المشرع نظم مسألة حل النزاعات عن طريق الصلح وذلك في المادة 317 وما يليها من القانون التجاري¹.

هناك ثلاثة أنواع من الصلح في القانون التجاري والتي تتمثل في الصلح الإتفاقي الجوازي (أ)، الصلح الواقي (ب)، والصلح القضائي (ج).

أ/ الصلح الإتفاقي الجوازي.

نصت المادة 318 من القانون التجاري على الصلح الإتفاقي الجوازي والمتمثل في الإتفاق الذي يبرم بين المدين المفلس ودائنيه، ويخضع لأحكام العقد الواردة في القانون المدني، بحيث يشترط موافقة الدائنين بالإجماع².

يتم اللجوء إلى هذا النوع من الصلح في الحالات التي تكون فيها مؤسسة النقل البحري مفلسة، إذ تسمح لها المادة 318 من القانون التجاري إبرام إتفاق الصلح مع دائنيها، على أن يتم بالموافقة عليه بالأغلبية المزدوجة وبالتصديق من المحكمة، وهذا ما يجعل الصلح في المسائل التجارية يختلف عن الصلح المدرج في القانون المدني، غير أنه لا يجوز التصالح مع المفلس إلا إذا كان إفلاسه بريئاً من التدليس وهذا عملاً بأحكام المادة 322 من القانون التجاري، أما إذ كان الإفلاس بالتقصير ففي هذه الحالة لا يوجد ما يمنع من التصالح، كما أنه في هذه الحالة يمكن للدائنين الإنتظار إلى بعد الفصل في الدعوى حتى يتبين مدى جسامته التقصير وتحديد مدى إمكانية إجراء الصلح³.

1. عروي عبد الحكيم ، مرجع سابق، ص 35.

2. م 318 من الأمر رقم 75-59، معدل ومتمم.

3. شريفي نسرین، الإفلاس والتسوية القضائية، دار بلقيس، الجزائر، 2013، ص 82.

ب/ الصلح الواقي.

الغرض من هذا النوع من الصلح هو وقاية مؤسسة النقل البحري من الإفلاس بحيث يتم إبرامه بينها وبين الأغلبية المطلقة لدائنيها، وذلك حسب مجموعة من الشروط وهذا عملاً بأحكام المواد 320 و 321 من القانون التجاري¹.

ج/ الصلح القضائي.

الصلح القضائي هو إتفاق يقوم بين المدين الخاضع للتسوية القضائية، وبين دائنيه بأغلبية معينة وبشروط معينة، بحيث يستلزم الأمر رفع هذا الإتفاق إلى المحكمة المختصة لإقراره لإضفاء عليه الصبغة القضائية، ويرتب آثاره على كافة الدائنين بما فيهم الذين لم يوافقوا عليه، غير أنه لا يقبل هذا الإتفاق في حالة الإفلاس، وهذا وفق المادة 317 من القانون التجاري².

2/ الصلح في النزاعات العمالية.

إن الصلح في النزاعات الإجتماعية يخضع إلى تطبيق أحكام 90-04 المؤرخ في 06 فيفري 1990 والمتعلق بالنزاعات الفردية³.

يعتبر إجراء الصلح في المواد الإجتماعية إلزامي بحيث لا يمكن اللجوء إلى القضاء إلا بعد إجراء محاولة الصلح أمام مفتشية العمل المختصة محلياً⁴.

يتم إجراء المصالحة عن طريق طلب من طرف المدعي لرئيس مفتشية العمل والذي يحدد لاحقاً جلسة المصالحة بين الطرفين، وعند حلول تاريخ جلسة الصلح إذا لم يحضر المدعي أو ممثله يتم شطب الطلب، أما في حالة عدم حضور المدعي عليه أو حضر ولم يتم التوصل إلى الإتفاق بينه و بين المدعي، يتم تحرير محضر عدم المصالحة في كلتا الحالتين ويمكن للمدعي في غضون ستة (06) أشهر من تاريخ صدوره رفع دعوى قضائية

1. المواد 320 و 321 من الأمر رقم 75-59، معدل ومتمم.

2. عروي عبد الحكيم ، مرجع سابق، ص 36.

3. قانون رقم 90-04 مؤرخ في 09 فيفري 1990، يتعلق بتسوية النزاعات الفردية في العمل، ج ر ج ج عدد 06، صادرة في 07 فيفري 1990.

4. مرسوم تنفيذي رقم 91-272 مؤرخ في 10 أوت 1991، يحدد الإختصاص الإقليمي لمكاتب المصالحة، ج ر ج ج عدد 38، صادرة في 14 أوت 1991.

أما القسم الإجتماعي المختص، أما في حالة حضور الطرفين وتم التوصل إلى إتفاق ففي هذه الحالة يتم تحرير محضر الصلح، الذي يستوجب على الطرفين تنفيذه¹.

حددت المادة 02 من القانون رقم 90-02 المؤرخ في 06 فيفري 1990 والمتعلق بتسوية النزاعات الجماعية في العمل حق ممارسة الإضراب²، المنازعات الجماعية، بحيث أن كل خلاف يتعلق بالعلاقات العمل الجماعية يستوجب القانون إخضاعها للتسوية بين المستخدمين ومؤسسة النقل البحري وجوبا، ولا يمكن اللجوء إلى القضاء إلا في حالة عدم المصالحة بين الطرفين طبقا للمواد 04 و 05 من القانون رقم 90-02 المعدل والمتمم.

يمر الصلح القضائي بمجموعة من الإجراءات القانونية والذي يسمح بإجراء الصلح بين الأطراف المتنازعة وقد حددتها المواد من 991 إلى 993 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية(1)، وباعتبار الصلح عقد فإنه ينقضي بإحدى طرق إنقضاء العقد(2).

1/ الإجراءات المتبعة في الصلح.

يتضح من خلال قانون الإجراءات المدنية والإدارية أن الصلح يعتمد على أربعة نقاط أساسية تحكم الإجراءات المتبعة في تطبيق الصلح والتي تتمثل في تحديد الجهة المسموح لها بإجراء الصلح (أ)، إجراء محاولة الصلح (ب)، تحرير محضر الصلح (ج)، أثر محضر الصلح (ب).

أ/ تحديد الجهة المسموح لها بإجراء الصلح.

تطبيقا لنص المادة 990 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية يتضح أنه يمكن المبادرة بالصلح إما من طرف الخصوم تلقائيا إذ أنه للأطراف النزاع الإتفاق على حل النزاع القائم بينهما عن طريق الصلح وهذا دون طلب من القاضي، كما أنه يمكن أن يبادر

1. سليمان حميدة، تعسف المستخدم في إطار ممارسة سلطاته، أطروحة لنيل درجة دكتوراه الطور الثالث (ل م د) في لقانون، تخصص القانون الإجتماعي، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي زوز، 2016، ص150.

2. قانون رقم 90-02 مؤرخ في 06 فيفري 1990، يتعلق بالوقاية من النزاعات الجماعية في العمل وتسويتها وممارسة حق الإضراب، ج ر ج ج عدد 06 الصادرة في 07 فيفري 1990، معدل ومتمم بموجب القانون رقم 91-27 مؤرخ في 21 ديسمبر 1991، والقانون رقم 90-02 المؤرخ في 06 فيفري 1990، المتعلق بالوقاية من النزاعات الجماعية في العمل وتسويتها وممارسة حق الإضراب، ج ر ج ج عدد 68، صادرة في 25 ديسمبر 1991.

القاضي ويسعى إلى التصالح بين الطرفين، بحيث يمكن التصالح بين الطرفين في أية مرحلة كانت عليها الدعوى أي سواء كان أمام المحكمة أو المجلس لقضائي.

ب/ إجراء محاولة الصلح.

حسب المادة 991 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية فإن القاضي هو الذي يحدد المكان والوقت المناسبين لإجراء محاولة الصلح، مع الأخذ بعين الاعتبار وجود نصوص خاصة في القانون تقرر كيفية إجراء محاولة الصلح، كما هو الحال بالنسبة للنزاعات العمالية التي تحدد إجراءات تنفيذها بموجب القانون 90-104¹.

ج/ تحرير محضر الصلح.

بعد الإتفاق بين الطرفين لحل النزاع، يتم إثبات ذلك في محضر يدعى محضر الصلح ويتم توقيعه من طرف الخصوم والقاضي وأمين الضبط، على أن يتم إيداعه لدى أمانة ضبط المحكمة، فمحضر الصلح هو الأداة الوحيدة لإثبات الصلح القائم بين الطرفين²، مع أنه في حالة ما إذا لم يتوصل القاضي للتوافق بين الطرفين، يحرر بذلك محضر عدم الصلح إثباتاً لذلك.

د/ أثر محضر الصلح.

يترتب على إيداع محضر الصلح لدى أمانة ضبط المحكمة إضفاء الصبغة التنفيذية عليه، بحيث يصبح سنداً تنفيذياً طبقاً لأحكام المادة 600 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية³.

2/ إنقضاء الصلح.

باعتبار الصلح عقد ملزم للجانبين فإنه يمكن أن ينقضي إما بالفسخ (أ)، أو البطلان وفقاً للقواعد العامة (ب).

1. تنص المادة 991 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر، على أنه: "تتم محاولة الصلح في المكان والوقت الذي يراهما القاضي مناسبين، ما لم توجد نصوص خاصة في القانون تقرر خلاف ذلك".

2. م 992 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر.

3. م 993، من القانون رقم 08-09، سالف الذكر.

أ/ إنقضاء الصلح بالفسخ.

طبقا للمواد 119 و122 من القانون المدين فإنه إذا لم يقم أحد الأطراف بالتزاماته فإنه يمكن للطرف الآخر المطالبة بفسخه مع التعويض عن الأضرار اللاحقة به، ويعود الأطراف إلى الحالة التي كان عليها¹.

ب/ إنقضاء الصلح بالبطلان.

لا يمكن أن يبطل العقد للغلط وهذا طبقا للمادة 465 من القانون المدني التي تنص على أنه: "لا يجوز الطعن في الصلح بسبب الغلط في القانون"، وتعتبر احكام المادة 465 من القانون المدني كاستثناء لما ورد في نص المادة 81 و82 و83 من القانون المدني.

غير أنه يمكن أن يبطل الصلح لوجود التدليس وهو ما أكدت عليه المادة 86 من القانون المدني، وهو نفس الأمر بالنسبة للإستغلال فإنه يمكن إبطال العقد.

كما أكدت المادة 466 من القانون المدني على أن البطلان لا يتجزأ فإذا تم إبطال جزء منه فإنه ينقضي كل العقد، وهذا خلافا للقواعد العامة التي تجيز بطلان فقط الجزء القابل للإبطال، إلا إذا إتفق الطرفين على جعل أجزاء العقد مستقلة بعضها عن البعض².

الفرع الثاني**الوساطة في نزاعات النقل البحري**

تعتبر الوساطة آلية من الآليات الأخرى المستخدمة من أجل حل النزاعات الناشئة بين مؤسسة النقل البحري مع الغير، وتعتبر الوساطة أسلوب جديد وحديث أدخله المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ولذا سنتطرق إلى نطاق تطبيق الوساطة في حل النزاعات (أولا)، ثم نتطرق إلى الإجراءات المتبعة في الوساطة (ثانيا).

أولاً: نطاق تطبيق الوساطة في المنازعات المتعلقة بممارسة نشاط النقل البحري.

يطرح تطبيق الوساطة تساؤل حول نطاق تطبيقها، من حيث مدى إمكانية اللجوء إلى الوساطة في النزاعات الناشئة بين مؤسسة النقل البحري والهيئات الإدارية العمومية(1)،

1. عروي عبد الحكيم ، مرجع سابق، ص 72.

2. مرجع نفسه، ص 72.

ومدى إلزامية اللجوء إلى الوساطة في النزاعات القائمة بين مؤسسة النقل البحري وأشخاص القانون الخاص (2).

1/ مدى إمكانية اللجوء إلى الوساطة في المنازعات الإدارية.

منذ صدور قانون الإجراءات المدنية والإدارية، اختلف شراح هذا القانون في تحديد ما إذا كان تجوز الوساطة في المنازعات الإدارية أم لا.

أ/ الرأي القائل بعدم جواز الوساطة في النزاعات الإدارية.

يستند هذا الرأي القائل بعدم جواز تطبيق الوساطة في النزاعات الإدارية على عدم ذكر الوساطة ضمن الكتاب الرابع والباب الخامس منه الذي أورد فقط الصلح والتحكيم أي أن المشرع الجزائري إستبعدها ضمناً من النزاعات الإدارية، وقد أورد الدكتور بربارة أن المشرع الجزائري قبل أن يتطرق إلى الطرق البديلة لحل النزاعات العادية تطرق مسبقاً إلى الطرق البديلة لحل النزاعات الإدارية في باب واحد بالكتاب الخاص بالإجراءات المتبعة أمام الجهات القضائية الإدارية¹.

ب/ الرأي القائل بجواز الوساطة في النزاعات الإدارية.

حسب المادة 994 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية يتبن أن المشرع الجزائري لم يستثني المنازعات الإدارية من الوساطة سوى التي تمس بالنظام العام، وأكثر من ذلك نجد أن المشرع يلزم القاضي على عرض الوساطة على الأطراف لحل النزاع المطروح أمامه².

غير أنه بالرجوع إلى قانون الإجراءات المدنية والإدارية في الباب الخامس المعنون بالصلح والتحكيم من الكتاب الرابع المعنون بالإجراءات المتخذة أمام الجهات القضائية الإدارية، نجد أن المشرع الجزائري لم يتطرق في هذا الصدد إلى الوساطة ضمن الباب الخامس كما فعل مع الصلح والتحكيم.

1. ساجية بوزنة، الوساطة في ظل قانون الإجراءات المدنية والإدارية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون العام، تخصص القانون العام للأعمال، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2012، ص 69.

2. تنص الفقرة الأولى من المادة 994 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر، على أنه: "يجب على القاضي عرض إجراء الوساطة على الخصوم في جميع المواد، باستثناء قضايا شؤون الأسرة والقضايا العمالية وكل ما من شأنه أن يمس بالنظام العام".

وبالعودة لقانون الإجراءات المدنية والإدارية فإنه لم يذكر أن الطرق البديلة تطبق فقط على النزاعات العادية دون سواها، كما انه لم يستثنى إطلاقا النزاعات الإدارية من تطبيق الوساطة¹، كما أنه بالرجوع إلى نص المادة الأولى من قانون الإجراءات المدنية والإدارية فإنها تنص على أن الأحكام الواردة في هذا القانون تطبق على كافة الدعاوى المرفوعة أمام الجهات القضائية العادية والجهات القضائية الإدارية دون تمييز بينهما².

ومن بين الآراء التي أكدت على إجازة المشرع تطبيق الوساطة على النزاع الإداري الأستاذ الدكتور "مكي مساهل"³، وهو الرأي الذي نؤيده مادام أن المشرع الجزائري لم يستثنى النزاعات الإدارية بموجب المادة 994 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية من الوساطة، إلى جانب ما أكدته المادة 01 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الذي يطبق على النزاعات العادية والإدارية على حد سواء.

2/ إلزامية عرض الوساطة في النزاعات العادية.

من حيث المبدأ فإن عرض لوساطة على أطراف النزاع أمر إجباري(أ)، غير أنه النزاعات العمالية مستثناة من الوساطة(ب).

أ/ إلزامية عرض الوساطة على الأطراف من حيث المبدأ.

أكد المشرع الجزائري من خلال نص المادة 994 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أن القاضي مجبر على عرض الوساطة على أطراف النزاع المعروض أمامه، وتعتبر الوساطة من بين الوسائل البديلة لحل النزاعات المستعملة في النزاعات العادية بصفة عامة، وكما تلعب كذلك دور في حل النزاعات ذات المرتبطة بنشاط النقل البحري.

1. ساجية بوزنة، مرجع سابق، ص 72.

2. المادة الأولى من القانون رقم 08-09، سالف الذكر.

3. ساجية بوزنة، مرجع سابق، ص 73.

ب/ إستثناء القضايا العمالية من إلزامية عرض الوساطة.

لم يستثنى المشرع الجزائري في المادة 994 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية النزاعات العادية المتعلقة بأشخاص القانون الخاص، سوى ما يتعلق بالقضايا العمالية التي قد تنشأ بين مؤسسة النقل البحري وعمالها¹.

ثانيا: الإجراءات المتبعة في الصلح.

بعد عرض الوساطة من طرف القاضي على مؤسسة النقل البحري والطرف المتخاصم معها وإبداءهم قبولهم لهذا الإجراء يقوم القاضي بتعيين وسيط(1)، وبحيث يسعى هذا الأخير من خلال المهام الموكلة إليه إلى إيجاد حل للنزاع(2)، وهذا تحت إشراف ومراقبة من طرف القاضي الذي أمر بإجراء الوساطة(3).

1/ تعيين الوسيط من طرف القاضي.

حسب الفقرة الثانية من المادة 994 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية يقوم القاضي بعد قبول مؤسسة النقل البحري والطرف المتخاصم معها للوساطة بتعيين وسيط، الذي يكون إما يكون شخص طبيعي أو جمعية(أ)، وتتوفر لديه مجموعة من الشروط(ب)، وذلك بموجب أمر بتعيين وسيط(ج).

أ/ طبيعة الشخص القائم بالوساطة.

قد منح إنجاز الوساطة القضائية لشخص طبيعي تتوفر لديه الشروط الواردة في المادة 993 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، إلى جانب الشروط المنصوص عليها في المرسوم التنفيذي رقم 09-100 المؤرخ في 10 مارس 2009².

كما أنه يمكن منح مهمة إجراء الوساطة لجمعية تمارس نشاط الوساطة، غير أنه في هذه الحالة يستوجب على رئيس الجمعية تعيين أحد أعضائها لتنفيذ الإجراء بإسمها، ثم يخطر بعد ذلك القاضي بالتعيين³.

1. م 994 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر.

2. مرسوم تنفيذي رقم 09-100 مؤرخ في 10 مارس 2009، يحدد كفاءات تعيين الوسيط القضائي، ج ر ج ج عدد 16، صادرة في 15 مارس 2009.

3. الفقرة الثانية من المادة 997 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر.

ب/ الشروط الواجب توافرها في الوسيط المعين.

يعتبر الوسيط أهم الأشخاص المكونين لمجلس الوساطة، وذلك نظرا للدور الذي يقوم به من أجل التوفيق بين المتخاصمين، ولم يقدم قانون الإجراءات المدنية والإدارية والمرسوم التنفيذي رقم 09-100 المؤرخ في 10 مارس 2009 تعريف للوسيط، بحيث إكتفى بتحديد شروطه، ويعتبر الوسيط شخص من الغير لا تربطه علاقة بالنزاع المعروض عليه لكن له القدرة على مناقشته مع الأطراف للتوصل إلى إتفاق بينهما¹.

حددت المادة 998 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية إلى جانب المواد 02 و 03 من المرسوم التنفيذي رقم 09-100 الشروط الواجب توافرها في الوسيط المعين لإجراء الوساطة والتي تتمثل في:

(1) أن يكون الوسيط معترف له بحسن السير والإستقامة.

يعود سبب الأخذ بهذا الشرط على أن شخصية الوسيط تأخذ بعين الإعتبار في مهنة الوساطة، فتتقن الأطراف في الوسيط عامل أساسي لنجاح مهمته، لاسيما أن الأمر يتعلق بحقوق الأطراف بالتالي نزاهة وإستقامة الوسيط مطلوبة².

(2) أن يتمتع الوسيط بكافة حقوقه المدنية وأن لا يكون مسبقا قضائيا في جريمة**تمس بالشرف.**

أكدت على ذلك الفقرة الأولى من المادة 998 من قانون الإجراءات لمدينة والإدارية، بحيث يتم التأكد من ذلك من خلال صحيفة السوابق العدلية، والتحقيق الإداري والإجتماعي الذي يتم حوله والذي تجريره لجنة الإنتقاء، إلى جانب ذلك أكد المرسوم التنفيذي رقم 09-100 على أن لا يكون محكوم عليه بسبب جنائية أو جنحة بإستثناء جرائم غير عمدية، كما أنه لا يكون قد حكم عليه كمسير من أجل جريمة جنحة الإفلاس ولم يرد إعتباره أو يكون ضابط عمومي وقع عزله، أو محامي شطب إسمه، أو موظف عمومي عزل بمقتضى إجراء تأديبي نهائي³.

1. عروي عبد الكريم ، مرجع سابق، ص 100.

2. مرجع نفسه، ص 102.

3. م 02 من المرسوم التنفيذي رقم 09-100، سالف الذكر.

(3) أن يكون الوسيط ذات كفاءة وتأهيل.

يفترض في الوسيط المعين توفر مؤهلات وكفاءة في حل النزاع وله قدرة على فهم طبيعته وله المعرفة والدارية الضرورية لجميع نواحيه، وفي هذا الصدد أكدت المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 09-100 على أن التكوين العلمي للوسيط في مجال النزاع كاف لأن يكون مؤهلاً للتوسط في النزاع المطروح أمامه، أو أن تكون له مكانة إجتماعية محترمة لدى المجتمع تسمح له بالنظر في النزاع¹.

(4) يجب أن يكون الوسيط محايداً ومستقلاً في ممارسة الوساطة.

أكدت الفقرة الثالثة من المادة 998 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أن يكون الوسيط المعين لإجراء الوساطة محايداً ومستقلاً في ممارسة الوساطة، ويقصد بالحياد مراعاة الوسيط مبدأ المساواة بين الأطراف المتنازعة وضمن عدم التحيز لأي طرف من الأطراف، ويقصد بالإستقلالية إنتفاء أية علاقة تربطه بالنزاع وأطرافه وليس له أية مصلحة في ذلك، ويلتزم الوسيط بالحياد والوساطة على طول إجراءات الوساطة².

أكدت المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 09-100 على أنه في حالة حدوث وضعية تشكل تهديداً أو مساساً بحياد الوسيط أو إستقلاليته، فإنه يستلزم على الوسيط أو أحد أطرافه بإخطار القاضي بذلك، الذي يقوم بإستبداله بخبير آخر إذا تأكد له عدم حياد أو إستقلالية الوسيط³.

1. عبد الكريم عروي، مرجع سابق، ص 102.

2. مرجع نفسه، ص 103.

3. تنص المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 09-100، سالف الذكر، على أنه: "يجب على الوسيط القضائي أو أحد أطراف النزاع الذي يعلم بوجود مانع من الموانع المذكورة أدناه، أن يخطر القاضي فوراً قصد إتخاذ ما يراه مناسباً من إجراءات لضمان حياد الوسيط وإستقلاليته:

- إذا كانت له مصلحة شخصية في النزاع،
- إذا كانت له قرابة أو مصاهرة بينه أو بين أحد الخصوم،
- إذا كانت له خصومة سابقة أو قائمة مع أحد الخصوم،
- إذا كان أحد أطراف الخصومة في خدمته،
- إذا كان بينه وبين أحد الخصومة صداقة أو عداوة".

(5) التزام الوسيط بكتمان السر المهني.

يلتزم الوسيط المعين من عند إجراء الوساطة بحفظ كل الأسرار التي يبوح بها له الأطراف حول النزاع المطروح أمامه، وعدم كشفها للغير تحت أية ذريعة، ويسمر كتمان السر المهني حتى بعد نهايته من المهمة الموكلة إليه، وهو ما أكدته المادة 1005 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية¹.

ج/ الأمر بتعيين وسيط.

يتم تعيين الوسيط المكلف بالمهمة بموجب أمر صادر عن القاضي المختص، ويدعى بأمر تعيين الوسيط، ويقوم أمين الضبط بمجرد النطق بأمر تعيين الوسيط بتبليغ نسخة منه للخصوم والوسيط².

يجب أن يتضمن الأمر عملاً بأحكام المادة 999 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية موافقة الخصوم المتنازعة، بإعتبار أن رضا الطرفين على الوساطة شرط ضروري لصحة الوساطة، إلى جانب تحديد الآجال الأولى الممنوحة للوسيط للقيام بمهمته وتاريخ رجوع القضية إلى الجلسة على أن لا تتجاوز مدة الوساطة 03 أشهر، ويمكن تجديدها مرة واحدة فقط بطلب من الوسيط وبالموافقة من طرف الخصوم، ويرجع هذا التحديد في مدة الوساطة لمنع أي تماطل قد يصدر من أحد الأطراف سواء كان الوسيط أو الطرفين الذي لا يخدم مصلحة الطرفين³.

2/ أداء الوسيط لمهامه.

تتمثل مهام الوسيط في دعوة الأطراف إلى جلسة الوساطة (أ)، شروع الوسيط في مناقشة النزاع مع الأطراف وتقريب وجهة نظرهما (ب)، تحرير الوسيط لمحضر يتضمن فحوى الإتفاق (ج).

1. تنص المادة 1005 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر، على أنه: "يلتزم الوسيط بحفظ السر إزاء الغير".

2. الفقرة الأولى من المادة 1000 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر.

3. م 996 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر.

أ/ دعوة الأطراف إلى جلسة الوساطة.

مجرد تبليغ أمر بتعيين الوسيط للوسيط يستوجب عليه إخبار القاضي بقبوله للمهمة المسندة إليه، ويدعوا بذلك أطراف النزاع إلى أول جلسة للوساطة بينهما وهذا طبقاً للفقرة الثانية من المادة 1000 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

ب/ شروع الوسيط في مناقشة النزاع مع الأطراف وتقريب وجهة نظرهما.

يسعى الوسيط من خلال جلسة الصلح إلى تلقي وجهة نظر كل واحد من الأطراف والإستماع إلى حججه ودفوعه في النزاع المطروح بحيث يقوم الوسيط بالإستفسار بشكل دقيق عن النزاع وبطريقة تسمح له أولاً بفهم جوهر النزاع القائم بين الطرفين، ومن ثم يسعى إلى تقريب وجهة نظر الطرفين وإقتراح حلول تساعد الطرفين، والمحاولة للتوفيق بينهما، حتى يتمكنوا من إيجاد حل للنزاع¹.

ج/ تحرير الوسيط لمحضر يتضمن فحوى الإتفاق.

عملاً بأحكام المادة 1003 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، عند نهاية الوساطة يقوم الوسيط بإخبار القاضي كتابياً بما توصل اليه من إتفاق أم عدم إتفاق، كما يقوم الوسيط بتحرير محضر بذلك يتضمن محتوى الإتفاق، ويوقعه مع الخصوم.

3/ دور القاضي في عملية الوساطة.

عملاً بأحكام المادة 995 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، لا يترتب على أمر القاضي بتعيين وسيط من أجل التوسط في النزاع المطروح أمامه، تخليه عن النزاع، وإنما يبقى القاضي مرتبطاً بالنزاع من خلال الرقابة والإشراف الذي يمارسه عليه، لاسيما عن طريق إتخاذ التدابير الضرورية والتي تفيد الوساطة، بحيث يتدخل القاضي أثناء الوساطة (أ)، وكما يمتد دوره إلى ما بعد نهاية الوساطة (ب).

أ/ دور القاضي أثناء عملية الوساطة.

نظراً للعراقيل التي قد تثار أثناء الوساطة، يمكن يستدعي الأمر تدخل القاضي المختص أثناء سير الوساطة، من خلال إتخاذ التدابير الإحترازية التي يراها ضرورية

1. الفقرة الثانية من المادة 994 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر.

لإزاحة العراقيل التي تعرقل عملية الوساطة، كما أن في حالة إعتراض الوسيط صعوبات تحول دون القيام بمهمة في ظروف حسنة أن يخطر القاضي بذلك هذا عملاً بأحكام المادة 1001 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية¹.

إضافة إلى مرافقة القاضي لعملية الوساطة يقوم كذلك بدور المراقب في عملية الوساطة ويسهر على حسن سيرها إذ يتمتع القاضي بسلطة إيقاف الوساطة تلقائياً عندما يتبين له إستحالة المواصله فيها، كما يسهر القاضي على حياد وإستقلالية الوسيط في إنجاز مهمته لاسيما من خلال مراقبة توفر الشروط الواردة في المادة 998 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية في الوسيط، إلى جانب تأكده من عدم وجود مصلحة شخصية في النزاع أو له قرابة أو مصاهرة مع أحد أطراف النزاع، أو له صداقة أو عداوة مع أحد أطراف الخصومة عملاً بأحكام المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 09-100².

ب/ دور القاضي بعد نهاية الوساطة.

عملاً بأحكام الفقرة الثالثة من المادة 1003 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية بعد نهاية المهلة المحددة من طرف القاضي ترجع إليه القضية، أين يقوم القاضي بتفحص محضر الوساطة ومدى مطابقته للأشكال القانونية، والتأكد من أنه لا يمس بالنظام العام³. بذلك يقوم القاضي بالمصادقة على محضر الإتفاق بموجب أمر غير قابل لأي طعن، ويعتبر بذلك محضر الإتفاق حائز لقوة الشيء المقضي فيه، ويصبح بذلك سنداً تنفيذياً طبقاً للمادة 600 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية⁴.

1. تنص المادة 1001 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر، على أنه: "... ويخطر القاضي بكل الصعوبات التي تعترضه في مهمته".

2. عروي عبد الكريم ، مرجع سابق، ص 111.

3. مرجع نفسه، ص 112.

4. م 1004 من القانون رقم 08-09، سالف الذكر.

الخلاصة

مما لا شك فيه أن النقل البحري يعتبر من بين القطاعات الإستراتيجية لدولة مهما كانت درجة قوتها الإقتصادية، وهو ما يجعل إهتمامها بتنظيم مجال النقل البحري أمر لا يمكن الإستغناء عنه، وهو ما سعى المشرع الجزائري إلى القيام به.

حاول المشرع الجزائري بداية بتنظيم وتأطير كل الهيئات الإدارية التي لها علاقة بنشاط النقل البحري والنشاطات المرتبطة به، وقد ظهرت هذه المحاولة في تأطير نشاط النقل البحري بشقيه المحلي والدولي، إذ صدر القانون البحري بموجب أمر تحت رقم 76-80 والذي عرف عدة تعديلات ومن أهمها تعديل سنة 1998 بموجب القانون رقم 98-05، إلى جانب صدور نصوص تنظيمية وتطبيقية له والمصادقة على إتفاقيات دولية المتعلقة بتنظيم نشاط النقل البحري خاصة عقود النقل البحري والحجز على السفن والسلامة البحرية وغيرها من الإتفاقيات.

وفي البداية برز موقف المشرع الجزائري من مسألة تنظيم نشاط النقل البحري بالنزعة الإحتكارية للدولة لهذا النشاط الذي يعتبر إمتداد منطقي وطبيعي بالنظر إلى النظام الإشتراكي الذي إنتهجه الجزائر منذ الإستقلال، والذي إستمر إلى غاية سنة 1998 أين صدر تعديل القانون البحري الذي بموجبه تم فتح المجال للإستثمار الخاص.

لكن بالرغم من الإفتتاح على الإستثمار الخاص والذي بقي جزئي كونه إقتصر فقط على المستثمر الوطني بنسبة 51 بالمائة والذي لم يغير في الواقع شيئا، بحيث لم يسمح بالإستثمار الأجنبي في هذا المجال مما أدى إلى منع رؤوس الأموال الأجنبية من التدفق لتنمية هذا النشاط، بل سمح فقط للأشخاص الطبيعيين الحاملين للجنسية الجزائرية إلى جانب الأشخاص الإعتبارية والخاضعة للقانون الجزائري بمزاولة هذا النشاط في الجزائر، الأمر الذي أدى إلى بقاء نشاط النقل البحري حكرا على الشركة الوطنية للملاحة البحرية والشركات العالمية للنقل البحري.

كما أن مجال الإستثمار في النقل البحري عرفت تأخر في فتحه أمام المبادرة الفردية وذلك إلى غاية سنة 1998 عن طريق تعديل القانون البحري لاسيما المادة 571 منه وإضافة مواد جديدة تركز الإفتتاح الإقتصادي لهذا المجال، وذلك بتكريس عقد الإمتياز

كآلية أصلية للإستثمار في هذا المجال، والرخصة الإدارية كآلية إستثنائية بالنسبة للنقل البحري الحضري، وهذا بالرغم من الإفتتاح الإقتصادي الذي عرفته الجزائر منذ سنة 1988، أين تم تكريس ترسان من القوانين التي تسمح بالمبادرة الفردية، لاسيما المرسوم الرئاسي رقم 93-12 المتعلق بترقية الإستثمار وكذا ما جاء في المادة 37 من دستور سنة 1996 أين أكد المؤسس الدستوري على أن حرية التجارة والصناعة مضمونة.

أما ممارسة الأنشطة المساعدة لمجال النقل البحري فقد رخص بها للخواص منذ سنة 1991 مع إمكانية الإستثمار فيها من طرف الأشخاص الوطنية والأجنبية على حد سواء دون تمييز، لكن بصدور المرسوم التنفيذي رقم 01-286 تم وضع حد للإستثمار الأجنبي في الأنشطة المساعدة، وهو ما تم تأكيده كذلك بموجب المرسوم التنفيذي رقم 09/183 الذي إحتفظ بفكرة إقصاء المستثمر الأجنبي من ممارسة الأنشطة المساعدة للنقل البحري.

لم يكتفي المشرع الجزائري بالتأخر عن تعديل القانون البحري في سنة 1998 بالسماح بالخواص من أجل الإستثمار في مجال النقل البحري بل تأخر كذلك في إصدار المرسوم التنفيذي الذي يحدد شروط وإجراءات منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري والذي صدر في سنة 2002 أي بعد مرور أربعة سنوات وقد تم إعادة النظر في أحكام هذا المرسوم في سنة 2008 وذلك لتسهيل الإجراءات من أجل الحصول على إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري. ليضيف في سنة 2016 آلية جديدة تتمثل في الرخصة لممارسة نشاط النقل البحري الحضري.

تناول المشرع الجزائري مسألة ممارسة مؤسسة النقل البحري لنشاطه بنوع من الصرامة في معاملاتها مع كافة الأطراف التي تتعامل معها سواء كانوا شاحنون أو مرسل إليهم أو مسافرون أو موانئ تجارية، إذ تدخل المشرع الجزائري في تنظيم عقد النقل البحري للبضائع والمسافرين عن طريق تحديد إلتزامات وحقوق الأطراف وتنفيذها، دون أن يترك المجال أمام مؤسسة النقل البحري وزبائنها في التفاوض والتعاقد بحرية تامة، وكما نظم المشرع على علاقة مؤسسة النقل البحري بالموانئ التي تكون تارة علاقة تجارية و تارة أخرى علاقة إدارية.

كما كان لموضوع المحافظة على ديمومة مؤسسات النقل البحري وحماية مصالحها جزء من تنظيم مجال النقل البحري وذلك بسعي المشرع الجزائري إلى إلزام مؤسسة النقل البحري بإكتتاب تأمين على السفينة المسجلة في الجزائر من المخاطر والمسؤولية الناشئة عن نشاطها من خلال إبرام عقود مع شركة التأمين، إلى جانب تحديد مختلف المخاطر التي يحتويها التأمين كما حرص المشرع على عدم ضم بعض المخاطر التي لها طابع جزائي والتي لا يمكن التأمين عليها.

لم يستثني المشرع الجزائري النزاعات الناشئة عن ممارسة نشاط النقل البحري من عرضها على الطرق البديلة لحل النزاعات وعلى رأسها التحكيم إلى جانب الوساطة والصلح بحيث تم تنظيم هذه الطرق في حل النزاعات بموجب قانون الإجراءات المدنية والإدارية سواء كان تحكيما وطنيا أو دوليا، غير أنه من جهة أخرى بإعتبار أن نشاط النقل البحري لا يمكن الإستثمار فيه في الجزائر إلا عن طريق جزائريون أو أشخاص معنوية خاضعة للقانون الجزائري لا يمكن لمؤسسات النقل البحري اللجوء إلى التحكيم لما يكون الخصم هو الإدارة العامة هذا ما أكدته المادة 1006 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

من خلال دراسة موضوع الإستثمار في مجال النقل البحري توصلنا إلى مجموعة من النقائص والعيوب في المنظومة القانونية التي تحكم مجال الإستثمار النقل البحري وكما قدمنا جملة من الإقتراحات والتعديلات التي حذب أن يدخلها المشرع الجزائري على مختلف النصوص القانونية والتنظيمية المتعلقة بإستثمار في مجال النقل البحري، وذلك على النحو التالي:

. إن المشرع الجزائري تماطل في تحرير نشاط النقل البحري مقارنة بالمجالات الأخرى بالرغم من تكريس حرية الإستثمار بموجب قانون الإستثمار لسنة 1993، وهو ما أخرج الإستثمار في هذا المجال من طرف الخواص.

. إن المشرع الجزائري أقصى المستثمر الأجنبي من إمتلاك مؤسسة للنقل البحري في الجزائر، في حين سمح له بإمتلاك فقط 49 بالمائة من رأس المال من المؤسسة للنقل البحري، بحيث مس هذا الإجراء حتى الأنشطة المساعدة للنقل البحري التي كانت في الماضي مسموحة للمستثمر الأجنبي، وهو الأمر الذي أدى إلى عرقلة تدفق رؤوس الأموال

لإستثمار في هذا المجال كباقي المجالات مما لم يعرف تطورا حقيقيا، بل حرم الخزينة العمومية من الأموال المحصلة من الضرائب والرسوم، مع أن المشرع الجزائري عمل من جهة أخرى على تحسين مضمون الإجراءات الواردة على شروط وكيفيات منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري من خلال الإجراءات الجديدة المتخذة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 57/08.

. إن المشرع الجزائري لم ينظم كافة الجوانب المتعلقة بإمتياز خدمات النقل البحري وإنما ترك جانب آخر للقواعد المعروفة في تفويضات المرفق العام لاسيما المرسوم الرئاسي رقم 247/15 المؤرخ في 16 سبتمبر 2015 الذي يتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام.

. جاء المرسوم التنفيذي رقم 203/16 المؤرخ في 25 جويلية 2016 لفرض على المستثمرين في مجال النقل البحري الحضري شرط الحصول على رخصة من أجل ممارسة النشاط، وهو ما يعتبر تمييز بين النقل البحري الدولي للمسافرين والنقل البحري الوطني للمسافرين، وهو ما يؤثر على إرادة المستثمر في التوجه إلى الإستثمار في نقل المسافرين سواء الوطني أو الدولي.

. أثار المرسوم التنفيذي رقم 203/16 إشكالات قانونية حول إزدواجية الآليات المطبقة على النقل البحري الحضري، إذ أن هذه الرخصة تم إنشائها بموجب مرسوم تنفيذي وليس بموجب قانون وفي نفس الوقت لا يوجد أي قانون يلغي تطبيق نظام عقد الإمتياز على النقل البحري الحضري، وهو ما يجعل أن عقد الإمتياز يسري حتى على النقل البحري الحضري، ويكون المستثمر في هذا لمجال مضطر إلى الحصول على عقد الإمتياز و الرخصة معا من أجل ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.

. لم يميز المشرع الجزائري بين الإستثمار في مجال النقل البحري للبضائع عن الإستثمار في النقل البحري للمسافرين من حيث الشروط الواجب توافرها لدى المستثمر إلا فيما يخص شرط الحصول على الرخصة لممارسة نشاط النقل البحري الحضري.

. إن تنظيم الموانئ في الجزائر لازالت يعاني من عدم خلق السلطات المينائية المكرسة بموجب تعديل القانون البحري في سنة 1998، والمنظم بموجب المرسوم التنفيذي رقم

199/99، والتي كرست لمبدأ الفصل بين مهام الخدمة العامة، والأنشطة التجارية المينائية، مما يجعل هناك عدم الرؤية الواضحة في فيما يخص إستغلال الموانئ ومردوديتها. . إستبعاد التحكيم كطريقة بديلة لحل النزاعات العادية في القضايا الإدارية بموجب المادة 1006 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، في حين أنه يمكن الإستعانة بآلية الصلح في النزاعات القضاء الكامل، أو الوساطة في حل مختلف النزاعات مادام لا يوجد أي نص قانوني يقرر خلاف ذلك.

. لم ينظم المشرع الجزائري الطرق الودية لحل نزاعات النقل البحري بنصوص خاصة إنما أحال ذلك إلى القواعد العامة المعروفة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية وهذا بالرغم من خصوصية الإستثمار في مجال النقل البحري. ولتسهيل الإستثمار في مجال النقل البحري وإزالة العراقيل القانونية التي تحول دون تطور هذا المجال نتقدم بالإقتراحات التالية:

. بالنظر إلى التطور الحاصل في القوانين المتعلقة بالإستثمار يستلزم الأمر تعديل القانون البحري بما يساير الأحكام الجديدة، لاسيما تحرير الإستثمار الأجنبي الوارد في قانون الإستثمار لسنة 2016 وقانون المالية لسنة 2020 وقانون المالية التكميلي لنفس السنة. . ضرورة تعديل المراسيم التنظيمية بما يتوافق مع وضع جديد قائم على تحرير مجال النقل البحري للإستثمار الخاص الوطني والأجنبي، لاسيما تعديل المرسوم التنفيذي رقم 08-57، وكذا تعديل المرسوم التنفيذي رقم 09-183 المتعلق بشروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري.

. إزالة إزدواجية الآليات الإدارية المطبقة على مجال النقل البحري الحضري للمسافرين من خلال تعديل المرسوم التنفيذي رقم 16-203 بجعله ينظم فقط النزهة البحرية و ترك تنظيم النقل البحري الحضري للمرسوم التنفيذي رقم 08-57.

. إنشاء السلطات المينائية المستحدثة بموجب تعديل القانون البحري لسنة 1998، و المنظم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 99-199.

. تعزيز مكانة الآليات الودية لحل النزاعات المتعلقة بمجال النقل البحري عن طريق إنشاء مراكز و هيئات متخصصة لحل النزاعات.

قائمة المراجع

قائمة المراجع.

أولاً: المراجع باللغة العربية.

1 - الكتب باللغة العربية.

- . الأسبر وهيب، القانون البحري، السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس-لبنان، 2001.
- . أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، دار قنديل للنشر و التوزيع، عمان، 2009.
- . النحراوي أيمن، إقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2015.
- . السيد الفقي محمد، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحري، إيجار السفينة، النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
- . المقدادي عادل علي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع والدار الدولية، الأردن، 2002.
- . الفقي عاطف محمد، التحكيم في المنازعات البحرية، دراسة مقارنة للتحكيم البحري في لندن ونيويورك وباريس مع شرح أحكام قانون التحكيم المصري في المواد المدنية والتجارية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996.
- . العيش فضيل، الصلح في المنازعات الإدارية وفي القوانين الأخرى، منشورات بغدادي، الجزائر، د س ن.
- . السعيد محمد صبري، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للإلتزامات، مصادر الإلتزام، العقد والإرادة المنفردة، دراسة مقارنة في القوانين العربية، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الطبعة الرابعة، الجزائر، 2009.
- . بعلي محمد صغير، الوجيز في المنازعات الإدارية، دار العلوم للنشر و التوزيع، الجزائر، 2005.
- . بعلي محمد الصغير، العقود الإدارية، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2005.

- . بلحاج العربي، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الأول
التصرف القانوني العقد و الإرادة المنفردة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001.
- . بوضياف عمار، الوجيز في القانون الإداري، دار ربحانة، الجزائر، د س ن.
- . جهاد زهير ديب الحرازين، الآثار المترتبة على عقد الإمتياز، دراسة نظرية مقارنة،
دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، مصر، 2015.
- . جبر كوماني لطيف، القانون البحري، السفينة-أشخاص الملاحة-النقل-البيوع-
التأمين، الطبعة الأولى، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1996.
- . حمادة عبد الرزاق حمادة، منازعات عقد إمتياز المرفق العام، بين القضاء والتحكيم،
دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012.
- . حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية،
الطبعة الثانية، الجزائر، 1988.
- . دويب حسين صابر، حدود إختصاص القضاء الإداري بدعوى بطلان أحكام التحكيم،
دار النهضة العربية، القاهرة، 2014.
- . دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية،
2001.
- . رضا محمد سعد الله، أساليب الخصومة وتقنياتها مع إشارة خاصة إلى التجربة
التونسية، مجلة العلوم الإقتصادية وعلوم التسيير، عدد 04، 2005.
- . زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة،
1988.
- . سيف طارق جمعة، تأمين النقل الدولي، البحري، الجوي، البري، النهري، دار الفكر
الجامعي، الإسكندرية، 2008.
- . سليمان محمد الطماوي، الأسس العامة للعقود الإدارية، دراسة مقارنة، الطبعة
الخامسة، دار الفكر العربي، عين شمس، 1991.
- . سوزان على حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، النقل أحادي الوسائط والنقل الدولي
متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004.

- . شحات محمد، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014.
- . شرفي نسرين، الإفلاس والتسوية القضائية، دار بلقيس، الجزائر، 2013.. صافي أحمد قاسم، مدى جواز التحكيم في دعاوى الإلغاء، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009.
- . عشوش أحمد عبد الحميد، التحكيم كوسيلة لفض المنازعات في مجال الإستثمار، دراسة مقارنة، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1990.
- . عابنة محمود محمد، أحكام النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 2015.
- . عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
- . عدلى أمير خالد، عقد النقل البحري، قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث في إطار أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006.
- . علي حسين يونس، أصول القانون البحري، الإستغلال البحري، مطبعة المدني، القاهرة، د س ن.
- . عوض علي جمال الدين، القانون البحري، دار النهضة العربية، بيروت، 1987.
- . علي فيلالي، الإلتزامات النظرية العامة للعقد، طبعة منقحة و معدلة، موفم للنشر، الجزائر 2008.
- . عنبر عبد الحميد مرسى، شركات النقل البحري، شركات الملاحة البحرية، دار الكتب المصرية، الإسكندرية، 2014.
- . عوابدي عمار، القانون الإداري، النشاط الإداري، الجزع الثاني ، الطبعة الرابعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007.
- . فضيل نادية، القانون التجاري، الأعمال التجارية، التاجر، المحل التجاري، الطبعة السادسة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004.
- . محمود عبد المجيد المغربي، المشكلات التي يواجهها تنفيذ العقود الإدارية وآثارها القانونية، دراسة مقارنة في النظرية والتطبيق، الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 1998.

- . مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الطبعة الثالثة، الإسكندرية، 1989.
- . مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، في القانون المصري، الفرنسي، الإنجليزي، اللبناني، الكويتي، السعودي، الأردني، الليبي، القطري، البحريني، العماني، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.
- . مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، الضمان (الأمين) البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، لبنان، 2006.
- . نوفل حسان، التحكيم في منازعات العقود الإدارية، في القانون المقارن، دار هومة، الجزائر، 2016.
- . هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1976.

2 - الرسائل الجامعية.

أ- رسائل الدكتوراه.

- . الماحي فاطيمة زهرة شريفة، الشراكة المينائية، إمتياز نهائي الحاويات، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، تخصص القانون الخاص المعمق، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، وهران، 2017.
- . بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2012.
- . تكاري هيفاء رشيدة، النظام القانوني لعقد التأمين، دراسة في التشريع الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2012.
- . زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام و العلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010.

. سليمان حميدة، تعسف المستخدم في إطار ممارسة سلطاته، أطروحة لنيل درجة دكتوراه الطور الثالث (ل م د) في لقانون، تخصص القانون الإجتماعي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي زوز، 2016.

. ضريفي نادية، المرفق العام بين ضمان المصلحة العامة وهدف المردودية، حالة عقود الإمتياز، أطروحة دكتوراه في الحقوق، قسم القانون العام، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 1 بن يوسف بن خدة، 2012.

. عزاوي عبد الرحمن، الرخص الإدارية في التشريع الجزائري، رسالة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2007.

. عيبوط محند وعلي، الحماية القانونية للإستثمارات الأجنبية في الجزائر، رسالة لنيل درجة الدكتوراه دولة في القانون، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق، 2006.

. لكل صالح، مدى إنسحاب الدولة من الحقل الإقتصادي في الجزائر، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 14 ماي 2018.

ب- مذكرات الماجستير

. أكلي نعيمة، النظام القانوني لعقد الإمتياز الإداري في الجزائر، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون العقود، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي زوز، 2013.

. بلسبط سمية، عقد إمتياز خدمات النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون البحري و النشاطات المينائية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران، 2013.

. جقبوبي حمزة، أحكام عقد الإمتياز البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الخاص، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، كلية الحقوق، 2007.

. ساجية بوزنة، الوساطة في ظل قانون الإجراءات المدنية والإدارية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون العام، تخصص القانون العام للأعمال، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2012.

- . سعدية بن دويمة، مسؤولية الناقل البحري على ضوء إتفاقية روتردام، إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا 2008، مذكرة لنيل درجة الماجستير، في القانون البحري والأنشطة المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2013.
- . سلطانة عائشة، تنفيذ عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2012.
- . عروي عبد الحكيم، الطرق البديلة في حل النزاعات القضائية، الصلح والوساطة القضائية، طبقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، تخصص العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر 1، 2012.
- . ولد رايح إقلولي صافية، مبدأ حرية التجارة والصناعة في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق، 2001.
- . مهري محمد أمين، التأمين البحري على السفينة، رسالة لنيل درجة الماجستير القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، جامعة الجزائر، 2002.
- . موسي العلجة، النظام القانوني للتأمين البحري، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2003.

3 - المقالات و المداخلات.

أ- المقالات.

- . أوباية مليكة، "مكانة مبدأ حرية الإستثمار في القانون الجزائري"، المجلة النقدية للقانون و العلوم السياسية، العدد 2، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010، ص ص 261-238.
- . الماحي فاطيمة الزهراء شريف، " التعامل مع السفن في أرصفة نهائيات الحاويات، دراسة حالة نهائيات الحاويات في الجزائر"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 03، العدد 03، سنة 2016، ص ص 92-73.

- . بركيبة حسام الدين، "تفويض المرفق العام مفهوم جديد ومستقل في إدارة المرافق العامة"، مجلة المفكر، العدد الرابع عشر، جامعة محمد خيضر، بسكرة، السنة 2017، ص 557-577.
- . بلباقي بومدين، "مدلول مبدأ إستقلال إتفاق التحكيم في المنازعات البحرية، دراسة في ضوء قانون الإجراءات المدنية والإدارية وأنظمة التحكيم البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 04، العدد الأول، 2017، ص ص 257-272.
- . بلحاج خديجة، "النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر"، مجلة قانون النقل والنشاطات البحرية، عدد 04، سنة 2017، ص ص 12-20.
- . بن عيسى حياة، " تطوير الموانئ وصيانتها(واقع الموانئ الجزائرية)"، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، العدد 01، السنة 2017، ص ص 112-131.
- . خلوط زينب، " تفويض المرفق العام"، مجلة العلوم القانونية والإجتماعية، عدد الأول، جامعة زيان عاشور، الجلفة، السنة 2017، ص ص 50-60.
- . رفيق عبد الصمد، " تطور النظام القانوني للموانئ في الجزائر"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 01، الحجم 05، سنة 2018، ص ص 257-267.
- . زمال صالح، "مبادئ تفويض المرفق العام في التشريع الجزائري، قراءة في أحكام نص المادة 209 من المرسوم الرئاسي 15-247"، حوليات جامعة الجزائر 1، العدد 32، الجزء الأول، 2018، ص ص 494-518.
- . سراح حليتييم، "نطاق التدخل القضائي في التحكيم الدولي لمنازعات الإستثمار"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة الوادي، العدد 16، 2017، ص ص 450-464.
- . سليمان سهام، " تفويض المرفق العام كتقنية جديدة في التشريع الجزائري"، مجلة الدراسات القانونية، المجلد 03، العدد 02، جامعة الدكتور يحي فارس، المدينة، 2017، ص ص 127-152.
- . سماعيل فاطمة، "الوسائل القانونية لمنع تلوث البيئة البحرية بالمحروقات ومكافحته"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، مجلد 02، العدد 01، السنة 2015، ص ص 132-140.

- . شول بن شهرة، جديد حنان، "الرخصة الإدارية كوسيلة لضبط قطاع المحروقات"،
 دفاتر السياسة و القانون، جامعة غرداية، العدد 19، جوان 2018، ص ص 83-92.
- . طيب إبراهيم ويس، "الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية في التشريع الجزائري"،
 مجلة الفقه والقانون، العدد 15، 2014، ص ص 314-324.
- . عبدلي جبيبة، "التحكيم التجاري الدولي كحتمية لعولمة النص القانوني الجزائري"،
 مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد الثاني، 2016، ص ص 107-114.
- . علياتي محمد، "التحكيم التجاري الدولي"، مجلة البحوث والدراسات العلمية، المجلد
 09، العدد الأول، 2015، جامعة المدية، ص ص 145-153.
- . فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، "الموائى الجزائرية: تحول صعب في
 تسييرها"، مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، 2010، ص ص 165-180.
- . فوناس سوهيلة، "عقود تفويض المرفق العام، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري
 والفرنسي"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 01، عدد 02، جامعة عبد الرحمان
 ميرة، بجاية، 2014، ص ص 242-269.
- . مبروكة محرز، ياسين حجاب، "الإطار القانوني المنظم لتفويضات المرفق العام في
 التشريع الجزائري"، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، العدد الثاني، جوان
 2016، ص ص 131-157.
- . نبالي فطة، "المجلس الدستوري وتدرج القواعد القانون"، مجلة المدرسة الوطنية
 للإدارة، مركز التوثيق والبحث والخبرة، عدد 43، 2012. ص ص 21-48.

ب- المداخلات.

- . بن حاج زاهية، مداخلات بعنوان "تأثير الإصلاحات الجديدة التي جاء بها قانون 16-
 09 على جذب الإستثمارات في الجزائر"، اليوم الدراسي حول مناخ الأعمال في الجزائر وأثره
 على الإستثمارات، جامعة تيزي وزو كلية الحقوق، يوم 27 أكتوبر 2016 بملحقة حملات،
 تم الإطلاع عليه في الموقع الإلكتروني www.fdsp.ummtto.dz.

- بن شعلال الحميد، "عقد الإمتياز كآلية لخصوصة تسيير المرفق العام في الجزائر"، الملتقى الوطني حول أثر التحولات الإقتصادية على المنضومة القانونية الوطنية، يومي 30 نوفمبر - 01 ديسمبر 2011 بالقطب الجامعي تاسوست بجيجل، ص ص 64-83.
- خوجة حسينة، "التحكيم أسلوب فعال في حل المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع"، الملتقى الوطني الإفتراضي حول خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع وآفاق، يوم 10 فيفري 2022 جامعة الجزائر 1 كلية الحقوق، ص ص 338-349.
- زوية سميرة، "الحلول البديلة لحل نزاعات المستثمر الأجنبي"، ملتقى وطني حول مستجدات الإستثمار في الجزائر في ظل القانون رقم 09-16 المتعلق بالإستثمار، يوم 08 ماي 2017، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس كلية الحقوق بالتنسيق مع غرفة التجارة والصناعة لولاية بومرداس، ص ص 146 - 158.
- سامية حساين، مداخلة بعنوان "دسترة الإستثمار في الجزائر"، اليوم الدراسي حول "مناخ الأعمال في الجزائر و أثره على الإستثمارات"، جامعة تيزي وزو كلية الحقوق، يوم 27 أكتوبر 2016 بملحقة حملات. تم الإطلاع عليه في الموقع الإلكتروني www.fdsp.ummtto.dz.
- سعيداني-لوناسي ججيقة، مداخلة بعنوان "أثر التعديلات الدستورية على مناخ الإستثمار في الجزائر"، اليوم الدراسي حول مناخ الأعمال في الجزائر وأثره على الإستثمارات، جامعة تيزي وزو كلية الحقوق، يوم 27 أكتوبر 2016 بملحقة حملات، تم الإطلاع عليه في الموقع الإلكتروني www.fdsp.ummtto.dz.
- علوان ايمان، "تأمين النقل البحري ودوره في تسهيل التجارة الخارجية"، الملتقى الوطني الإفتراضي حول خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع وآفاق، يوم 10 فيفري 2022 جامعة الجزائر 1 كلية الحقوق، ص ص 291-305.
- مباركي سهيلة، مداخلة بعنوان "تأثير قاعدة 49-51 بالمائة على جذب الإستثمارات الأجنبية في الجزائر"، اليوم الدراسي حول مناخ الأعمال في الجزائر وأثره على الإستثمارات، جامعة تيزي وزو كلية الحقوق، يوم 27 أكتوبر 2016 بملحقة حملات، تم الإطلاع عليه في الموقع الإلكتروني www.fdsp.ummtto.dz.

4- النصوص القانونية.

أ- الدساتير.

- . دستور 08 سبتمبر 1963، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 64، صادر بتاريخ 10 سبتمبر 1963.
- . الأمر 76-97 المؤرخ في 22 نوفمبر 1976 يتضمن إصدار دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، ج ر ج ج عدد 94 الصادرة بتاريخ 24 نوفمبر 1976 المعدل بموجب المرسوم رقم 88-223 المؤرخ في 05 نوفمبر 1988 يتعلق بنشر نتائج التعديل الدستوري الموافق عليه في إستفتاء 03 نوفمبر 1988 في ج ر ج ج عدد 45، صادرة في 05 نوفمبر 1988.
- . مرسوم الرئاسي رقم 89-18 المؤرخ في 28 فيفري 1989، يتعلق بنشر نص تعديل الدستور الموافق عليه في إستفتاء 23 نوفمبر 1989، ج ر ج ج عدد 09، صادرة في 01 مارس 1989.
- . مرسوم رئاسي رقم 96-438 المؤرخ في 07 ديسمبر 1996 المتعلق بتعديل الدستور، ج ر عدد 76 الصادرة بتاريخ 08 ديسمبر 1996، معدل و متمم.
- . مرسوم الرئاسي رقم 96-438 المؤرخ في 07 ديسمبر 1996، يتعلق بإصدار نص تعديل الدستور المصادق عليه في إستفتاء 28 نوفمبر 1996، ج ر ج ج عدد 76، الصادرة بتاريخ 08 ديسمبر 1996، المعدل والمتمم بموجب، القانون 02-03 المؤرخ في 10 أفريل 2002، يتضمن تعديل الدستور، ج ر ج ج عدد 25 صادرة في 14 أفريل 2002، القانون 08-19 المؤرخ في 15 نوفمبر 2008، يتضمن التعديل الدستوري، ج ر ج ج عدد 63، صادرة في 16 نوفمبر 2008.
- . قانون رقم 16-01 المؤرخ في 06 مارس 2016 يتضمن التعديل الدستوري، ج ر ج ج عدد 14، صادرة بتاريخ 07 مارس 2016.
- . دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 2020 الصادر بالمرسوم الرئاسي رقم 20-442 مؤرخ في 30 ديسمبر 2020، ج ر ج ج عدد 82 الصادر بتاريخ 30 ديسمبر 2020.

ب- الإتفاقيات الدولية.

- . أمر رقم 72-62 المؤرخ في 02 ديسمبر 1972، يتضمن المصادقة على الإتفاقية المتعلقة بإنشاء الشركة العربية البحرية لنقل البترول الموقع عليها بالكويت في 06 ماي 1972، ج ر ج ج عدد 102، صادرة بتاريخ 22 ديسمبر 1972.
- . أمر رقم 74-22 المؤرخ في 04 فيفري 1974، يتضمن المصادقة على الإتفاقية المبرمة بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية وحكومة الجمهورية الإسلامية الموريطانية والمتضمنة إحداث الشركة الموريطانية للملاحة البحرية والموقعة بنواقشط في أول نوفمبر 1973، ج ر ج ج عدد 23، صادرة في 19 مارس 1974.
- . أمر رقم 74-78 المؤرخ في 21 أوت 1974، يتضمن المصادقة على الإتفاقية المبرمة بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية الداهومي والمتعلقة بإحداث الشركة الداهومية للملاحة البحرية والموقعة بمدينة الجزائر في 11 يوليو 1974، ج ر ج ج عدد 71، صادرة في 03 سبتمبر 1974.
- . أمر رقم 74-109 المؤرخ في 06 ديسمبر 1974، يتعلق بالمصادقة على الإتفاقية المتضمنة إنشاء الشركة الجزائرية الليبية للنقل البحري بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية و حكومة الجمهورية العربية الليبية الموقعة بمدينة الجزائر في 10 أكتوبر 1973، ج ر ج ج عدد 06، صادرة في 21 جانفي 1975.
- . مرسوم رقم 88-233 مؤرخ في 05 نوفمبر 1988، يتضمن الإنظام بتحفظ إلى الإتفاقية التي صادق عليها مؤتمر الأمم المتحدة بتاريخ 10 جوان والخاصة بإعتماد القرارات التحكيمية الأجنبية وتنفيذها، ج ر ج ج عدد 48، صادرة بتاريخ 23 نوفمبر 1988.

ج- النصوص التشريعية.

- . قانون رقم 63-277، مؤرخ في 23 جويلية 1963، يتضمن قانون الإستثمارات، ج ر ج ج عدد 53، صادرة في 02 أوت 1963 (ملغى).
- . أمر رقم 66-155 المؤرخ في 8 جوان 1966، الذي يتضمن قانون الإجراءات الجزائية المعدل و المتمم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 48، صادرة في 10 جوان 1966 (ملغى).

- أمر رقم 66-284 مؤرخ في 15 سبتمبر 1966، يتضمن قانون الإستثمارات، ج ر ج ج عدد 80، صادرة في 19 سبتمبر 1966 (ملغى).
- أمر رقم 67-24 المؤرخ في 8 جانفي 1967، يتضمن القانون البلدي، ج ر ج ج عدد 06، صادرة في 18 جانفي 1967 (ملغى).
- أمر رقم 69-38 المؤرخ في 23 ماي 1969، يتضمن ميثاق وقانون الولاية، ج ر ج ج عدد 44 الصادرة في 23 ماي 1969. (ملغى)
- أمر رقم 69-50 المؤرخ في 17 جوان 1969، المتضمن إحتكار النقل بالمواعين والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن، ج ر ج ج عدد 53، صادرة في 20 جوان 1969 (ملغى).
- أمر رقم 71-16 المؤرخ في 09 أفريل 1971، يتضمن إحداث شركة وطنية للشحن وتفريغ البضائع (سوناما)، ج ر ج ج عدد 32، صادرة في 2 أفريل 1971 (ملغى).
- أمر رقم 71-29 المؤرخ في 13 ماي 1971 المتضمن إحداث المكتب الوطني للموانئ، ج ر ج ج عدد 41، صادرة في 21 ماي 1971 (ملغى).
- أمر رقم 71-74 المؤرخ في 16 نوفمبر 1971 يتعلق بالتسيير الإشتراكي للمؤسسات، ج ر ج ج عدد 101، الصادرة تاريخ 13 ديسمبر 1971 (ملغى).
- أمر رقم 73-12 المؤرخ في 03 أفريل 1973 المتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، ج ر ج ج عدد 28، صادرة في 06 أفريل 1973، المعدل والمتمم بموجب المرسوم الرئاسي رقم 95-164 مؤرخ في 14 جوان 1995، ج ر ج ج عدد 33، صادرة في 21 جوان 1995.
- أمر رقم 75-23 المؤرخ في 29 أفريل 1975، يتضمن القانون النموذجي للمؤسسات الإشتراكية ذات الطابع الإقتصادي، ج ر ج ج عدد 38، صادرة في 13 ماي 1975 (ملغى).
- الأمر رقم 75-59 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج ر ج ج عدد 101، صادرة في 19 ديسمبر 1975، معدل ومتمم، بالقانون رقم 88-04 مؤرخ في 06 فيفري 1988، ج ر ج ج عدد 02، صادرة في 13 جانفي 1988، بالمرسوم التشريعي رقم 93-08 مؤرخ في 25 أفريل 1993، ج ر ج ج عدد 27، صادرة في 27 أفريل

- 1993، بالأمر رقم 96-27 مؤرخ في 09 ديسمبر 1996، ج ر ج ج عدد 77، صادرة في 11 ديسمبر 1996 والقانون رقم 05-02 مؤرخ في 06 فيفري 2005، ج ر ج ج عدد 11، صادرة في 09 فيفري 2005.
- . أمر 76-80 المتضمن القانون البحري المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 ، ج ر ج ج عدد 29 الصادرة في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، ج ر ج ج عدد 47، صادرة في 27 يونيو 1998.
- . قانون رقم 82-11 مؤرخ في 21 أوت 1982، متعلق بالإستثمار الإقتصادي الخاص الوطني، ج ر ج ج عدد 34 الصادرة بتاريخ 24 أوت 1982 (ملغى).
- . قانون رقم 83-17 مؤرخ في 16 جويلية 1983، المتضمن قانون المياه، ج ر ج ج عدد 30، صادرة في 04 جوان 1983.
- . قانون رقم 88-01 المؤرخ في 12 جانفي 1988، يتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الإقتصادية، ج ر ج ج عدد 02، صادرة في 13 جانفي 1988.
- . قانون رقم 88-25 مؤرخ في 12 جويلية 1988، خاص بتوجيه الإستثمارات الإقتصادية الوطنية الخاصة، ج ر ج ج عدد 28، صادرة في 13 جويلية 1988.
- . قانون رقم 89-12 المؤرخ في 15 يوليو 1989 يتعلق بالأسعار، ج ر ج ج عدد 29، صادرة بتاريخ 19 يوليو 1989 (ملغى).
- . قانون رقم 90-02 مؤرخ في 06 فيفري 1990، يتعلق بالوقاية من النزاعات الجماعية في العمل وتسويتها وممارسة حق الإضراب، ج ر ج ج عدد 06 الصادرة في 07 فيفري 1990، معدل و متمم بموجب القانون رقم 91-27 مؤرخ في 21 ديسمبر 1991، يعدل ويتم القانون رقم 90-02 المؤرخ في 06 فيفري 1990، المتعلق بالوقاية من النزاعات الجماعية في العمل وتسويتها وممارسة حق الإضراب، ج ر ج ج عدد 68، صادرة في 25 ديسمبر 1991.
- . قانون رقم 90-04 مؤرخ في 09 فيفري 1990، يتعلق بتسوية النزاعات الفردية في العمل، ج ر ج ج عدد 06، صادرة في 07 فيفري 1990.
- . قانون رقم 90-16 المؤرخ في 07 أوت 1990 يتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 1990، ج ر ج ج عدد 34 الصادرة بتاريخ 15 أوت 1990.

- . مرسوم تشريعي رقم 93-12 مؤرخ في 05 أكتوبر 1993 يتعلق بترقية الإستثمار، ج ر عدد 64، صادرة بتاريخ 10 أكتوبر 1993 (ملغى).
- . أمر رقم 95-06 المؤرخ في 15 يناير 1995 يتعلق بالمنافسة، ج ر عدد 09، صادرة في 09 فبراير 1995 (ملغى).
- . أمر رقم 95-07 مؤرخ في 25 جانفي 1995، يتعلق بالتأمينات، ج ر ج ج عدد 13 صادرة بتاريخ 08 مارس 1995، معدل ومتم بموجب، القانون 06-04 مؤرخ في 20 فيفري 2006، ج ر ج ج عدد 15، صادرة في 12 مارس 2006، القانون 06-24 مؤرخ في 26 ديسمبر 2006، يتضمن قانون المالية لسنة 2007، ج ر ج ج عدد 85، صادرة في 27 ديسمبر 2006، الأمر رقم 08-02 المؤرخ في 24 جويلية 2008، يتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2008، ج ر ج ج عدد 42، صادرة في 27 جويلية 2008، الأمر رقم 10-01 المؤرخ في 26 أوت 2010، يتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2010، ج ر ج ج عدد 49، صادرة في 29 أوت 2010.
- . أمر رقم 95-22 المؤرخ في 26 أوت 1995، يتعلق بخصوصة المؤسسات العمومية، ج ر ج ج عدد 48، الصادرة في 03 سبتمبر 1995.
- . قانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، يعدل و يتم الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، ج ر ج ج عدد 47، صادرة في 27 جوان 1998.
- . قانون رقم 98-06 مؤرخ في 27 جوان 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج ر ج ج عدد 48، صادرة في 28 جوان 1998.
- . أمر رقم 01-03 المؤرخ في 2 أوت 2001 يتعلق بتطوير الإستثمار، ج ر ج ج عدد 47، صادرة بتاريخ 22 أوت 2011 (ملغى).
- . أمر 01-04 المؤرخ في 2 أوت 2001، يتعلق بتنظيم المؤسسات العمومية الإقتصادية وتسييرها وخصصتها، ج ر ج ج عدد 47، صادرة بتاريخ 22 أوت 2001.
- . أمر رقم 03-02 المؤرخ في 19 جويلية 2003، متعلق بالمناطق الحرة، ج ر ج ج عدد 43، صادرة في 20 جويلية 2003 (ملغى).

- . أمر رقم 03-03 المؤرخ في 19 يوليو 2003 يتعلق بالمنافسة، ج ر ج ج عدد 43 الصادرة بتاريخ 20 يوليو 2003، معدل و متمم بموجب القانون رقم 08-12 المؤرخ في 25 جوان 2008، يعدل ويتمم الأمر 03-03 المؤرخ في 19 يوليو 2003 والمتعلق بالمنافسة، ج ر ج ج ج عدد 36، الصادرة بتاريخ 02 جويلية 2008، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 10-05 المؤرخ في 15 أوت 2010، يعدل ويتمم الأمر 03-03 المؤرخ في 19 يوليو 2003 والمتعلق بالمنافسة، ج ر ج ج ج عدد 46، صادرة في 18 أوت 2010.
- . قانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003 والمتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج ر ج ج ج عدد 43، صادرة بتاريخ 20 جويلية 2003.
- . أمر 03-11 المؤرخ في 26 أوت 2003 يتعلق بالنقد و القرض، ج ر عدد 52، صادرة بتاريخ 27 أوت 2003.
- . قانون رقم 04-02 مؤرخ في 23 جوان 2004، يحدد القواعد المطبقة على الممارسات التجارية، ج ر ج ج ج عدد 41، صادرة في 27 جوان 2004.
- . قانون رقم 04-08 مؤرخ في 14 أوت 2004، يتعلق بشروط ممارسة الأنشطة التجارية، ج ر ج ج ج عدد 52، صادرة في 18 أوت 2004، معدل ومتمم، بالقانون رقم 13-06 مؤرخ في 23 جويلية 2013، ج ر ج ج ج عدد 39، صادرة في 31 جويلية 2013، وبالقانون رقم 18-08 مؤرخ في 10 جوان 2018، ج ر ج ج ج عدد 35، صادرة في 13 جوان 2018.
- . قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر ج ج ج عدد 21، صادرة في 23 أبريل 2008.
- . قانون رقم 09-03 مؤرخ في 25 فيفري 2009، يتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، ج ر ج ج ج عدد 15، صادرة في 08 مارس 2009. معدل ومتمم بالقانون رقم 18-09 مؤرخ في 10 جوان 2018، ج ر ج ج ج عدد 35، صادرة في 13 جوان 2018.
- . قانون رقم 15-18 مؤرخ في 30 ديسمبر 2015، يتضمن قانون المالية لسنة 2016، ج ر ج ج ج عدد 72، صادرة بتاريخ 30 ديسمبر 2015.

. مرسوم الرئاسي رقم 15-247 المؤرخ في 16 سبتمبر 2015، يتضمن تنظيم الصفقات العمومية و تفويضات المرفق العام، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 50 الصادرة بتاريخ 20 سبتمبر 2015 (ملغى).

. قانون رقم 16-09 المؤرخ في 03 أوت 2016 متعلق بترقية الإستثمار، ج ر ج ج عدد 46، صادرة في 03 أوت 2016.

. قانون رقم 19-14 مؤرخ في 11 ديسمبر 2019، يتضمن قانون المالية لسنة 2020، ج ر ج ج عدد 81، صادرة بتاريخ 30 ديسمبر 2019.

. قانون رقم 20-07 مؤرخ في 04 جوان 2020، يتضمن قانون المالية لسنة 2020، ج ر ج ج عدد 33، صادرة بتاريخ 04 جوان 2020.

د- النصوص التنظيمية.

. مرسوم رقم 63-499 مؤرخ في 31 ديسمبر 1963 المتضمن قبول الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة البحرية والموافقة على قوانينها الأساسية.

. مرسوم رقم 65-86 المؤرخ في 24 مارس 1965، يتضمن تعديل المرسوم رقم 63-499 المؤرخ في 31 ديسمبر 1963 المتضمن قبول الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة البحرية والموافقة على قوانينها الأساسية، ج ر ج ج عدد 30، الصادر بتاريخ 09 أبريل 1965.

. مرسوم رقم 67-77 المؤرخ في 11 ماي 1967، يتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، ج ر ج ج عدد 42، الصادرة بتاريخ 23 ماي 1967.

. مرسوم رقم 75-279 المؤرخ في 14 أوت 1982، يعدل القانون الأساسي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، ج ر ج ج عدد 33، الصادرة بتاريخ 17 أوت 1982.

. مرسوم رقم 80-242 المؤرخ في 04 أكتوبر 1980 يتضمن إعادة هيكلة المؤسسات، ج ر ج ج عدد 41، الصادرة بتاريخ 07 أكتوبر 1980.

. مرسوم رقم 82-282 المؤرخ في 14 أوت 1982، يتعلق بإنشاء الشركة الوطنية لنقل المحروقات والمواد الكيماوية، ج ر ج ج عدد 33، الصادرة بتاريخ 17 أوت 1982.

. قرار مؤرخ في 30 أبريل 1986، يتعلق بالتدابير الخاصة بالصيدليات الموجودة على متن السفن التي تحمل العلم الوطني، وما تشمل عليه، ج ر ج ج عدد 37 الصادرة بتاريخ 10

- سبتمبر 1986، المعدل و المتمم بالقرار المؤرخ في 18 ديسمبر 2001، ج ر عدد 06 الصادرة بتاريخ 23 جانفي 2002.
- . مرسوم رقم 87-77 المؤرخ في 07 أبريل 1987، يتضمن إنشاء المؤسسة الوطنية لإصلاح السفن، ج ر ج ج عدد 15، الصادرة بتاريخ 08 أبريل 1987.
- . مرسوم رقم 87-154 المؤرخ في 14 جويلية 1987، يعدل القانون الأساسي للشركة الوطنية للنقل البحري، ج ر ج ج عدد 29، الصادرة بتاريخ 15 جويلية 1987.
- . مرسوم رقم 87-155 المؤرخ في 14 جويلية 1987، يتضمن إنشاء مؤسسة وطنية للنقل البحري للمسافرين، ج ر ج ج عدد 29، الصادرة بتاريخ 15 جويلية 1987.
- . مرسوم رقم 87-156 المؤرخ في 14 جويلية 1987، يتضمن إنشاء مؤسسة وطنية للخدمات البحرية و الأعمال الملحقة بالنقل البحري، ج ر ج ج عدد 29، الصادرة بتاريخ 15 جويلية 1987.
- . مرسوم رقم 88-201 المؤرخ في 18 أكتوبر 1988 يتضمن إلغاء جميع الأحكام التنظيمية التي تخول للمؤسسات الاشتراكية ذات الطابع الإقتصادي التفرد بأي نشاط إقتصادي أو إحتكار للتجارة، ج ر عدد 42 الصادرة بتاريخ 19 أكتوبر 1988.
- . قرار ممضي في 05 أبريل 1989 المحدد لشروط منح أسماء للسفن و تغييرها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 20، الصادرة بتاريخ 17 ماي 1989.
- . نظام رقم 91-03 المؤرخ في 20 فيفري 1991 يتعلق بشروط القيام بعمليات إستيراد السلع إلى الجزائر و تمويلها، ج ر عدد 23 الصادرة بتاريخ 22 ماي 1991 (ملغى).
- . مرسوم تنفيذي رقم 91-272 مؤرخ في 10 أوت 1991، يحدد الإختصاص الإقليمي لمكاتب المصالح، ج ر ج ج عدد 38 الصادرة في 14 أوت 1991.
- . مرسوم تنفيذي رقم 91-522 مؤرخ في 22 ديسمبر 1991، يحدد شروط ممارسة مهام وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري، ج ر ج ج عدد 68 صادرة بتاريخ 25 ديسمبر 1991.
- . مرسوم تنفيذي رقم 94-41 مؤرخ في 29 جانفي 1994، يتضمن تعريف مياه الحمامات المعدنية وتنظيم حمايتها وإستعمالها وإستغلالها، ج ر ج ج عدد 07 صادرة في 06 فبراير 1994.

- . تعليمة رقم 3.94-842 صادرة عن وزير الداخلية والجماعات المحلية والبيئة والإصلاح الإداري موجهة إلى السادة الولاة وبالإتصال مع السادة رؤساء الدوائر ورؤساء المجالس الشعبية ورؤساء المندوبية التنفيذية، مؤرخة في 07 سبتمبر 1994.
- . مرسوم تنفيذي رقم 96-308 مؤرخ في 18 سبتمبر 1996، يتعلق بمنح إمتيازات الطرق السريعة، ج ر ج ج عدد 55 صادرة في 25 سبتمبر 1996.
- . مرسوم تنفيذي رقم 99-199 مؤرخ في 18 أوت 1999، يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، ج ر ج ج عدد 57 الصادرة بتاريخ 22 أوت 1999.
- . مرسوم تنفيذي رقم 99-200 مؤرخ في 18 أوت 1999، يتضمن إنشاء السلطة المينائية للشرق، ج ر ج ج عدد 57 الصادرة بتاريخ 22 أوت 1999.
- . مرسوم تنفيذي رقم 99-201 مؤرخ في 18 أوت 1999، يتضمن إنشاء السلطة المينائية للوسط، ج ر ج ج عدد 57 الصادرة بتاريخ 22 أوت 1999.
- . مرسوم تنفيذي رقم 99-202 مؤرخ في 18 أوت 1999، يتضمن إنشاء السلطة المينائية للغرب، ج ر ج ج عدد 57 الصادرة بتاريخ 22 أوت 1999.
- . مرسوم تنفيذي 2000-81 المؤرخ في 09 أبريل 2000 الذي يحدد شروط إستغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، ج ر ج ج عدد 21 الصادرة بتاريخ 12 أبريل 2000، المعدل و المتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-261 المؤرخ في 17 أوت 2002، ج ر ج ج عدد 56 الصادرة في 18 أوت 2002 (ملغى).
- . مرسوم تنفيذي رقم 01-286 مؤرخ في 24 سبتمبر 2001، يحدد شروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري، ج ر ج ج عدد 56 الصادرة في 30 سبتمبر 2001.
- . مرسوم تنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06 جانفي 2002، الذي يحدد النظام العام لإستغلال الموانئ وأمنها، ج ر ج ج العدد 01 الصادر بتاريخ 06 جانفي 2002.
- . مرسوم تنفيذي رقم 02-143 مؤرخ في 16 أبريل 2002، يحدد الشهادات والشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها، ج ر ج ج عدد 29 صادرة في 24 أبريل 2002.

- . مرسوم تنفيذي رقم 02-149 المؤرخ في 09 ماي 2002 الذي يحدد قواعد تفتيش السفن، ج ر ج ج عدد 33، صادرة بتاريخ 12 ماي 2002.
- . مرسوم تنفيذي رقم 02-183 المؤرخ في 26 ماي 2002، يحدد مبلغ حقوق إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، ج ر ج ج عدد 38، الصادرة بتاريخ 29 ماي 2002.
- . مرسوم تنفيذي رقم 04-418، مؤرخ في 20 ديسمبر 2004، يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية و إنشاء الهيئات التابعة لها، ج ر ج ج عدد 82 الصادرة في 22 ديسمبر 2004.
- . المرسوم التنفيذي 06-139 مؤرخ في 15 أبريل 2006، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج ر ج ج عدد 24، صادر في 16 أبريل 2006، معدل ومتمم، بالمرسوم التنفيذي رقم 08-363 مؤرخ في 08 نوفمبر 2008، ج ر ج ج عدد 64، صادرة في 17 نوفمبر 2008.
- . مرسوم التنفيذي 08-57 المؤرخ في 13 فيفري 2008، يحدد شروط منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري و كيفياته، ج ر ج ج عدد 09، الصادر بتاريخ 24 فيفري 2008.
- . مرسوم تنفيذي رقم 08-58 المؤرخ في 13 فيفري 2008، يحدد مبلغ حقوق إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري، ج ر ج ج عدد 09، الصادرة بتاريخ 24 فيفري 2008.
- . مرسوم تنفيذي رقم 09-100 مؤرخ في 10 مارس 2009، يحدد كيفيات تعيين الوسيط القضائي القضائي، ج ر ج ج عدد 16 صادرة في 15 مارس 2009.
- . مرسوم تنفيذي رقم 09-183 مؤرخ في 12 ماي 2009، يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، ج ر ج ج عدد 31 الصادر في 24 ماي 2009.
- . مرسوم تنفيذي رقم 16-203، مؤرخ في 25 جويلية 2016، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية، ج ر ج ج عدد 44، صادرة في 27 جويلية 2016.
- . قرار مؤرخ في 23 أوت 2016، يحدد تشكيل وتنظيم وسير اللجان الجهوية المكلفة بدراسة طلبات رخص إستغلال نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية والبت فيها، ج ر ج ج عدد 51، صادرة في 31 أوت 2016.

. مرسوم تنفيذي رقم 17-101، مؤرخ في 05 مارس 2017، يحدد القوائم السلبية والمبالغ الدنيا للإستفادة من المزايا وكيفيات تطبيق المزايا على مختلف أنواع الإستثمارات، ج ر ج ج عدد 16، صادرة في 08 مارس 2017.

. مرسوم تنفيذي رقم 18-199 مؤرخ في 02 أوت 2018 يتعلق بتفويضات المرفق العام، ج ر ج ج عدد 48 صادرة في 05 أوت 2018.

ثانيا: المراجع باللغة الفرنسية.

1- Ouvrages.

- AUBY Jean-François, Les contrats de gestion du service public, LJDG Lextenso éditions, France, 2016, 67.
- BOITEAU Claudie, Les Conventions de délégation de service public, Transparence et service public local, Edition du Moniteur, Paris 2007.
- BEIGNIER Bernard, Droit du contrat d'assurance, Presses Universitaires de France, Paris, 1999.
- BRACONNIER Stéphane, Précis du droit de la commande publique, Marchés publics, Concessions, 5^e édition, LE MONITEUR, Paris, 2017.
- BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, Droit Maritime, L.G.D.J, Paris, 2006.
- CAVALDA Christian, LUCAS DE LEYSSAC Claude, L'arbitrage, DALLOZ, Paris, 1993.
- DELEBECQUE Philippe, Droit maritime, 13 e édition, DALLOZ, Paris, 2014.
- DE CET BERTIN Cécile, Introduction au droit maritime, Ellipses, Paris, 2008.
- FOUCHRD.Ph, GAILLARD.E, GOLDMAN.B, Traité de l'arbitrage commercial International, Litec, Paris, 1996.
- GUETTIER Christophe, Droit de contrats administratif, 3^e édition, PUF, Paris, 2011.
- Hélène de Rode, Le contrat d'assurance en général, Larcier. Belgique, 2013 .
- MONTAS Arnaud, Droit maritime, 2^e édition, Vuibert, s d p.
- NATHALIE Najjar, L'arbitrage dans les pays arabes face aux exigences du commerce international, L.G.D.J, Paris, 2004.

- REMOND-GOUILLOUD Martine, Droit maritime, 2^e édition, Pedone, Paris, 1993.
- RODIERE René, Traité général du droit maritime, Tome 03, DALLOZ, Paris, 1970.
- RICHER Laurent, Droit des contrats administratifs, 5^e édition, L.G.D.G, Paris, 2006.
- SAUVAGE Francis, Manuel pratique du transport des marchandise par mar, la loi du 2 Avril 1936 et La Convention de Bruxelles d’après la jurisprudence, L.G.D.G, Paris, 1955.
- TRARI TANI Mostafa, Droit algérien de l’arbitrage commercial international, 1^{ère} Edition, BERTI Edition, Alger, 2007.
- VIALARD Antoine, Droit maritime, 1^e édition, PUF, Paris, 1997.
- YVONNE Lambert-Faivre, Risques et assurances des entreprises, 3^e édition, DALLOZ, Paris, 1991.

2- Thèses.

- HOCINE Farida, L’influence de l’accueil de la sentence arbitrale par le juge algérien sur l’efficacité de l’arbitrage commercial international, Thèse pour Doctorat en Droit, Faculté de Droit et Sciences Politique, Université Mouloud MAMMERRI, TIZI-OUZOU, 2012.

3- Articles.

- AYACHE Kouider, BELACEL Amar, « L’impact de la concession sur la gestion portuaire en Algérie », RDSU, Université Zian Achour Djelfa, N° (02) 34, 2018, pp 524-532.
- BAKAS-TSIRIMONAKI Stella, « Les principes généraux du droit hellénique de l’assurance », RIDC, Vol 37, N°1, Janvier-mars 1985, pp 68-106. http://www.persee.fr/doc/rid_0035-3337_1985_37_1_2842 .
- BENAMAR Mohammed, « La concession en matière de transport maritime en droit algérien », DMF, Faculté de Droit , Université de Tlemcen , N°609, Novembre 2000. pp 928-937.
- BENCHENAB Ali, « La conciliation et la médiation en droit des affaires internationales », colloque international, Alger 06 & 07 Mai 2014, Université d’Alger 1, p302. http://www.univ-alger.dz-univ_ang.
- BERBER Amel, « La politique de développement Portuaire », Revue les cahiers du POIDEX, Faculté des sciences économiques, commerciales et de gestion - Université Abdelhamid Ben Badis – Mostaganem, N°07, 2017, pp 05-24.

- BOUHAFS Nanaa épouse DJELLAB, « Les nouveaux horizons de la médiation et la conciliation », Aux termes de la loi n°08-09, RF, Université Mohamd KHIDER, BISKRA, N°14, année 2016, pp 3-18.
- BOUKHATMI Fatima, « La pollution maritime : cadre juridique et institutionnel », Revue de droit des transports et des activités, volume 01, N°01, Année 2014, pp 06-38.
- BOUKHATMI Fatima, « La nécessaires adaptation des ports algériens : Les outils juridiques », Revue de droit des transports et des activités, volume 04, N°02, Année 2018, pp 19-49.
- BOUTOUCHENT Abdenour, « Le renforcement du contrôle sur les navires par l'Etat du pavillon et l'Etat du port », REM, Revue des avocats de la région de Tizi-ouzou, N° 5, mars 2007, pp 23-33.
- CHACHOUA Fadloun, HENNI Amina, « Performance des terminaux portuaires, cas du port de Mostaganem », RSD, Faculté des sciences économiques, commerciales et de gestion - Université Abdelhamid Ben Badis – Mostaganem ,N°10 ,2016, pp 8-35.
- COMTOIS Claude, SLACK Brian, « Innover l'autorité portuaire au 21^e siècle: Un nouvel agenda de gouvernance », LCSDT, N° 44, 2003, pp 11-24. <https://www.etudier.com-dissertations-Les-Autorit%C3%A9s-Portuaires-493943.html>.
- DE FONTMICHEL Maximin, BEATRIZ BURGHEITTO Maria, « La circulation de la convention d'arbitrage », Les cahiers de l'arbitrage, Nouveaux domaines nouvelles utilisations, 3^e édition, conseil national des barreaux, France, 2017, pp 27-31. www.cnb.avocat.fr.
- DJELLAB Mohamed, « Le régime de la concession dans le code de l'eau », LJEE, Ecole nationale supérieure d'hydraulique, N°11, 31 décembre 2007, PP 37-44.
- GHRIS Abdennour, BELACEL Amar, « Le développement de la gestion portuaire en Algérie face aux contraintes et endogènes », RRE, université Blida 2, N°08, 2013, pp 25-52.
- HADDOUM Kamel, « Les investissements maritime et portuaire en Algérie: la consécration du régime de la concession », CDMO, Université de Nantes, Vol 20, 2014, pp 1-11. <http://www.cdmov-nantes.fr>.
- HADDOUM Kamel, « délégation de service public et portuaire public-privé en matière portuaire », Revue droit des transports et activités portuaires, volume V/N° 02, 2018, pp 50-80.

- HADDOUM Kamel, « Le partenariat public-privé dans le financement des investissements portuaires », Revue Algérienne des sciences juridiques économiques et politiques ,volume IV, année 2013, pp 23-49.
- HADDOUM Kamel, « Les ports maritime face aux mutations du transport maritime», séminaire national virtuel sur les services de transport maritime de marchandise en Algérie : réalité et perspectives, jour 11/02/2022, Université d’Alger 1 faculté de droit, pp 91-100.
- HAMNACHE Rabah, « Assurance faculté : nature de la couverture et l’état des lieux du marché », séminaire national virtuel sur les services de transport maritime de marchandise en Algérie : réalité et perspectives, jour 11/02/2022, Université d’Alger 1 faculté de droit, pp 143-147.
- LACOSTE Romuald, TERRASSIER Nicolas, « La manutention portuaire conteneurs: les opérateurs internationaux-perspectives européennes », synthèse, N°39, Novembre 2001, www.isemar.fr.
- LEGER Lréne, DEGOS Louis, « L’instruction du litige en matière d’arbitrage, Les cahiers de l’arbitrage », Nouveaux domaines nouvelles utilisations, 3^e édition, conseil national des barreaux, France, 2017, pp 75-82. www.cnb.avocat.fr
- QUASHIE Frédérick, ROLLAND Edouard, SPINEC Axel, UBO, VALERO Camille, ISEMAR, « L’assurance maritime, évolution de la perception du risque », note de synthèse N°192, septembre 2017, www.isemar.fr.
- RAYMUNDIE Olivier, MATHARAN Xavier, « Délégation de service public :vers un nouveau modèle », Contrat public, N°95, 2010, pp 78-82. <https://www.parme-avocats.com>.
- VIDELIN Jean-Christophe, « Etablissement public industriel et commercial et service public », RRJ, presses universitaires d’Aix-Marseille, N°1,2007, p p 265-284.
- ZENNAKI Dalila, « De l’importance du choix de l’arbitre », colloque international, Alger 06 & 07 Mai 2014, Université d’Alger 1, p p 389-420. http://www.univ-alger.dz-univ_ang.
- ZOUAIMIA Rachid, « La délégation conventionnelle de service public à la lumière du décret présidentiel du 16 septembre 2015 », RARJ, Faculté de droit et de science politique, Université Abderrahmane Mira-Béjaia, 2016, p p 7-35.
- 4- Documents :**
- CACI , CCMA, Règlement d’arbitrage, alger, 2016. p 4, www.caci.dz.

– Rapport du secrétariat de la CNUCED, Aspects juridiques et documentaires du contrat d'assurance maritime, CONFERENCE DES NATION UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT, Genève, NATIONS UNIES, New York, 1982.

ثالثا: المواقع الإلكترونية.

- <http://www.oapecorg.org-ar-Home-About-Us-Sponsored-Ventures-AMPTC>
- <http://cnan-nord.com-presentation.php>
- <http://www.industrie.gov.dz-?Definition-de-la-privatisation>

الفهرس

الباب الأول

التحرير المشروط لإستثمار في مجال النقل البحري 8

9..... الفصل الأول: تحديد عناصر إنشاء مشروع في مجال النقل البحري

10..... المبحث الأول: تحرير مجال النقل البحري من إحتكار الدولة

المطلب الأول: من الإحتكار إلى الإفتاح في إنشاء مشروع إستثماري في مجال النقل

10..... البحري

11..... الفرع الأول: تجسيد إحتكار الدولة لمجال النقل البحري في المرحلة الإشتراكية

11..... أولاً: التكريس الدستوري والقانوني لإحتكار الدولة لمجال النقل البحري

11 /1 تجسيد إحتكار الدولة لمجال النقل البحري من الناحية الدستورية.....

11..... أ/ الإحتكار الضمني لمجال النقل البحري في دستور سنة 1963.

12..... ب/ الإحتكار الصريح لمجال النقل البحري في دستور سنة 1976.

13..... 2/ تأكيد إحتكار الدولة لمجال النقل البحري من خلال النصوص التشريعية.

13..... أ/ تأكيد إحتكار الدولة لمجال النقل البحري بموجب قوانين الإستثمار

14..... ب/ تأكيد إحتكار الدولة لمجال النقل البحري بموجب القانون البحري

15..... ثانيا: تجسيد إحتكار الشركات العمومية لنشاطات النقل البحري

15..... 1/ تأسيس الشركة الوطنية للملاحة البحرية وإعادة هيكلتها.

16..... أ/ تأسيس الشركة الوطنية للملاحة البحرية.

17..... ب/ الشركة الوطنية للملاحة البحرية في ظل سياسة إعادة الهيكلة.

19..... 2/ إقامة الشراكة مع الدول الأجنبية.

19..... أ/ إقامة شراكة متعددة الأطراف.

19..... ب/ إقامة شراكة ثنائية الأطراف.

21..... الفرع الثاني: مرحلة تحرير الدولة للإستثمار في مجال النقل البحري

- أولاً: التكريس الدستوري والقانوني لتحرير مجال النقل البحري.....21
- 1/ التكريس الدستوري لتحرير مجال النقل البحري.....21
- أ/ تجسيد الإنفتاح الإقتصادي والسياسي في دستور سنة 1989.....21
- ب/ إقرار مبدأ حرية التجارة والصناعة في دستور سنة 1996.....22
- ج/ دسترة مبدأ حرية الإستثمار في دستور سنة 2016 ودستور سنة 2020.....22
- 2/ التأخر في التكريس القانوني لتحرير مجال النقل البحري.....23
- أ/ مساهمة قوانين الإستثمار في تحرير مجال النقل البحري.....23
- ب/ تأخر القانون البحري في تحرير مجال النقل البحري.....24
- ثانياً: الخوصصة الجزئية للشركات الوطنية للملاحة البحرية في ظل الإنفتاح الإقتصادي.....25
- 1/ إعادة هيكلة الشركة الوطنية للملاحة البحرية في ظل الإنفتاح الإقتصادي.....25
- أ/ فرع خطوط الشمال.....25
- ب/ فرع خطوط البحر الأبيض المتوسط.....26
- ج/ فرع خطوط النقل حسب الطلب.....26
- د/ فرع للأعمال ملحق بالنقل البحري.....26
- هـ/ فرع الصيانة.....26
- 2/ خوصصة الشركة الوطنية للملاحة البحرية في ظل الإنفتاح الإقتصادي.....27
- أ/ عدم خوصصة الشركة الوطنية للملاحة البحرية في ظل الأمر 95-22.....27
- ب/ الشروع في خوصصة الشركة الوطنية للملاحة البحرية في ظل الأمر 01-04.....27
- المطلب الثاني: تحرير الأنشطة التجارية المساعدة للنقل البحري.....28**
- الفرع الأول: الإطار العام لممارسة نشاطات مساعد النقل البحري.....29**
- أولاً: تحديد الأنشطة التجارية المدعمة لنشاط النقل البحري.....29
- 1/ السند القانوني المعتمد في تحديد النشاطات المدعمة لنقل البحري.....29
- 2/ وظائف الأنشطة المساعدة للنقل البحري.....31
- أ/ وظيفة وميزات نشاط وكيل السفينة.....31
- ب/ وظيفة وميزات نشاط وكيل الحمولة.....33

- 35...../3 وظيفة وميزات نشاط السمسار البحري
- 36.....ثانيا: القيود الواردة على المستثمرين في نشاطات مساعدى النقل البحري
- 36...../1 الشروط الواردة على الشخص الطبيعى لممارسة نشاط مساعدى النقل البحري
- 37.....أ/ شرط توفر الجنسية الجزائرية بالنسبة للشخص الطبيعى
- 37.....ب/ شرط السن
- 38.....ج/ الشروط المتعلقة بالنزاهة والأخلاق
- 38.....د/ شرط تقديم ضمانات كافية للمتعاملين
- 38.....هـ/ شرط توفر التأهيل والخبرة المهنية
- 40...../2 القيود الواردة على الشخص المعنوي لممارسة نشاطات مساعدى النقل البحري
- 40.....أ/ شرط التوفر على سمعة حسنة
- 40.....ب/ تملك الشخص الوطنى لنسبة 51 بالمائة فى الرأسمال الأجنبى
- 41.....الفرع الثانى: إجراءات الحصول على الإعتماد والقيود المترتبة عن ذلك**
- 41.....أولاً: إجراءات الحصول على إعتماد ممارسة نشاطات مساعدى النقل البحري
- 41...../1 تشكيل ملف طلب ممارسة نشاط مساعد النقل البحري
- 41.....أ/ بالنسبة للأشخاص الطبيعىة
- 42.....ب/ بالنسبة للأشخاص المعنويين الخاضعين للقانون الجزائرى
- 42...../2 إجراءات إعداد الإعتماد
- 43...../3 الإجراءات المتخذة فى حالة رفض الطلب
- 44.....ثانيا: الآثار المترتبة على إعتماد مساعد النقل البحري
- 44...../1 عدم الإزدواجية فى النشاط المأجور
- 45...../2 يترتب عن الإعتماد حق شخصى غير قابلة للتصرف
- 45...../3 التقييد الزمنى والمكانى لصلاحيه الإعتماد
- 46...../4 الإلتزام بالتسجيل فى سجل مساعدى النقل البحري ومسك دفتر
- 46...../5 التقيد بالتزامات النشاط
- 46...../6 الخضوع للرقابة الإدارية
- 47.....المبحث الثانى: القيود الواردة على المستثمر من أجل إنشاء مؤسسة النقل البحري**

- المطلب الأول: القيود المتعلقة بجنسية المستثمر لإنشاء مؤسسة النقل البحري.....47
- الفرع الأول: إشتراط الجنسية الجزائرية في الشخص الطبيعي.....47
- أولا: الأساس القانوني لإشتراط الجنسية الجزائرية.....48
- 1/ تحديد القانون البحري لشروط الجنسية.....48
- 2/ تحديد القانون التجاري للسن القانوني لممارسة النشاط التجاري.....48
- ثانيا: نسبية إقصاء الشخص الأجنبي من إنشاء نشاط النقل البحري.....48
- 1/ إقصاء الكلي للمستثمر الأجنبي في إنشاء مؤسسة للنقل البحري لوحده.....49
- 2/ السماح للمستثمر الأجنبي بإقامة الشراكة مع المستثمر الوطني.....51
- الفرع الثاني: إشتراط خضوع الشخص الإعتباري للقانون الجزائري.....51
- أولا: إنشاء الشركات التجارية في مجال النقل البحري.....51
- 1/ عدم التمييز بين أشخاص القانون العام وأشخاص القانون الخاص.....52
- 2/ كيفية منح الشخصية المعنوية للشركات التجارية.....52
- ثانيا: إلزامية تواجد المقر الرئيسي لمؤسسة النقل البحري في الجزائر.....53
- المطلب الثاني: إلزامية حيازة سفينة وتجهيزها.....53
- الفرع الأول: إلزامية حيازة السفينة من طرف المستثمر.....53
- أولا: السفينة أداة رئيسية تستعملها مؤسسة النقل البحري.....53
- 1/ تحديد المقصود من السفينة.....54
- أ/ تعريف المشرع الجزائري للسفينة.....54
- ب/ تعريف الفقهاء للسفينة.....54
- 2/ أهمية العناصر المكونة لشخصية السفينة وتمييزها عن شخصية مؤسسة النقل البحري.....55
- أ/ إسم السفينة.....55
- ب/ موطن السفينة.....56
- ج/ حمولة السفينة.....56
- د/ درجة السفينة.....57
- هـ/ جنسية السفينة.....57

- 59.....3/ الشروط المؤهلة لإستغلال السفينة في النقل البحري
- 60.....ثانيا: تعدد طرق حيازة السفن
- 60.....1/ حيازة السفينة عن طريق التملك
- 61.....أ/إمتلاك المستثمر للسفينة عن طريق الشراء
- 61.....ب/ تملك المستثمر للسفينة عن طريق البناء
- 61.....ج/ القيود الواردة على تملك السفينة
- 62.....2/ حيازة السفينة عن طريق الإستئجار
- 62.....أ/ إستئجار السفينة على أساس الرحلة
- 63.....ب/ إستئجار السفينة لمدة معينة
- 63.....ج/ إستئجار السفينة بهيكلها
- 63.....الفرع الثاني:الوسائل اللازمة لتجهيز السفينة**
- 64.....أولا: التجهيز البشري للسفينة المعدة لإستغلال خدمات النقل البحري
- 64.....1/ ريان السفينة
- 65.....أ/ جنسية الريان
- 65.....ب/ المؤهلات المطلوبة لدى الريان
- 66.....ج/ الشروط المشتركة لمنح الشهادات للريان
- 67.....د/ الجمع بين وظيفة السلطة العمومية والعمل التجاري
- 67.....2/ تعيين البحارة المكونين لطاقم السفينة
- 67.....أ/ أنواع البحارة
- 68.....ب/ الشهادات المطلوبة
- 69.....ج/ الإعتراف بالشهادات الأجنبية
- 69.....2/ مسؤولية مؤسسة النقل البحري عن تعيين رجال الملاحة البحرية
- 70.....ثانيا: التجهيز المادي للسفينة المعدة لإستغلال خدمات النقل البحري
- 70.....1/ تحديد المستلزمات المادية للسفينة
- 70.....أ/ المستلزمات الصيدلانية
- 71.....ب/ سكن البحارة

- ج/ تمويل السفينة بالمؤونة.....71
- د/ ملابس رجال البحر71
- 2/ القواعد التي تحكم التجهيز.....71
- أ/ قاعدة الإلتزام بالتجهيز.....71
- ب/ قاعدة المجانية في إستهلاك المؤونة.....72
- ج/ قاعدة عدم التمييز والإنصاف بين البحارة.....72
- الفصل الثاني: تقييد حرية ممارسة نشاط النقل البحري بآليات إدارية.....73**
- المبحث الأول : تقييد ممارسة النقل البحري بشرط الحصول على عقد إمتياز خدمات النقل البحري.....74**
- المطلب الأول: الإطار القانوني لعقد إمتياز خدمات النقل البحري.....74**
- الفرع الأول: الطبيعة القانونية لعقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.....74**
- أولاً: تعريف عقد إمتياز خدمات النقل البحري ومكانته في مجال تفويض المرفق العام.....75
- 1/ تعريف عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.....75
- أ/تعريف الفقه لعقد الإمتياز.....75
- ب/ التعريف القانوني لعقد الإمتياز.....75
- 2/ مكانة عقد الإمتياز خاصة إمتياز خدمات النقل البحري في مجال تفويض المرفق العام.....76
- أ/ التطور القانوني لعقد الإمتياز بصفة عامة.....76
- ب/ التطور القانوني لعقد الإمتياز في مجال النقل البحري.....78
- ثانياً: تميز عقد إمتياز خدمات النقل البحري عن الأنظمة المشابهة.....78
- 1/ تميز عقد إمتياز خدمات النقل البحري عن عقد إمتياز تفويض المرفق العام المنظمة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 18-199.....79
- أ/ تفويض المرفق العام عن طريق التراضي البسيط.....79
- ب/ تفويض المرفق العام عن طريق التراضي بعد الإستشارة.....80

- 81/2 تميز عقد إمتياز النقل البحري عن تقنيات التفويض الأخرى.....81
- أ/ إختلاف عقد الإمتياز عن عقد الإيجار.....81
- ب/ إختلاف عقد الإمتياز عن الوكالة المحفزة.....81
- ج/ إختلاف عقد الإمتياز عن عقد التسيير.....82
- ثالثا: مميزات عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.....83
- أ/ عقد إمتياز خدمات النقل البحري عقد محدد المدة.....83
- ب/ عقد الإمتياز عقد إسمي.....84
- ج/ عقد إمتياز خدمات النقل البحري عقد شبه شامل.....85
- الفرع الثاني: أحكام إبرام عقد إمتياز خدمات النقل البحري**.....86
- أولا: تحديد أطراف عقد إمتياز خدمات النقل البحري.....86
- 1/ الوزير المكلف بالبحرية التجارية ممثل الإدارة المانحة للإمتياز.....86
- 2/ المستثمر هو صاحب الإمتياز.....87
- 3/ المستفيد من خدمات النقل البحري.....87
- ثانيا: مراحل إبرام عقد إمتياز خدمات إستغلال خدمات النقل البحري.....87
- 1/ المرحلة الأولية: مرحلة التصريح بقبول الطلب منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.....87
- أ/ إيداع الطلب مرفق بالوثائق اللازمة.....88
- (1) الوثائق المتعلقة بالحالة المدنية لمؤسسة النقل البحري.....88
- (2) الوثائق المتعلقة بالدراسة التقنية والإقتصادية للمشروع.....89
- ب/ الرد الأولي على طلب منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.....90
- 2/ مرحلة منح قرار إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.....90
- أ/ إستكمال ملف طلب منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.....90
- ب/ إصدار قرار منح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.....91
- 3/ المرحلة الثالثة وهي مرحلة التعاقد.....92
- أ/ الطابع المختلط لإتفاقية إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.....93

- ب/ الطابع التنظيمي لدفتر الشروط النموذجي المتعلق بمنح إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.....93
- ثالثا: الحالات الأخرى المتعلقة بمنح الإمتياز.....95
- 1/ إلزامية تسبب قرار رفض منح عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.....95
- أ/ عدم توافر الشروط الضرورية لمنحه.....95
- ب/ إذا كان الإستغلال المطلوب لا يلبي حاجات نقل مبررة.....95
- ج/ إذا لم تتوافر القدرات الضرورية للإستغلال بشكل كاف.....95
- د/ إذا كان طالب الإمتياز قد تعرض من قبل إلى سحب نهائي للإمتياز.....95
- 2/ تجديد منح عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.....96
- المطلب الثاني: آثار تنفيذ عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري وإنقضائه.....97**
- الفرع الأول: حقوق والتزامات الأطراف المعنية بإمتياز إستغلال خدمات النقل البحري...97**
- أولا: حقوق والتزامات السلطة المانحة للإمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.....97
- 1/ حقوق السلطة المانحة للإمتياز.....97
- أ/ حق الرقابة والإشراف على إستغلال عقد إمتياز خدمات النقل البحري.....98
- ب/ حق تعديل الأحكام التنظيمية للعقد بالإرادة المنفردة للسلطة مانحة الإمتياز....99
- ج/ حق الإدارة المانحة للإمتياز في توقيع الجزاءات كلما أخل صاحب الإمتياز بواجباته.....101
- (1) حق الإدارة مانحة الإمتياز في فرض غرامات المالية.....101
- (2) حق الإدارة المانحة للإمتياز في فسخ العقد.....101
- (3) تعليق تنفيذ عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.....102
- د/ حق إنهاء العقد قبل حلول أجله.....102
- ه/ حق طلب التسخير كلما إقتضت المصلحة العامة ذلك.....102
- 2/ إلتزامات السلطة المانحة للإمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.....103
- أ/ منح المرفق العام لصاحب الإمتياز لتسييره وإستغلاله.....103
- ب/ الإلتزام بحقوق صاحب الإمتياز الواردة في العقد.....103
- ج/ الإلتزام بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بصاحب الإمتياز.....103
- ثانيا: حقوق والتزامات صاحب الإمتياز في عقد خدمات النقل البحري.....104

- 104...../1 حقوق صاحب عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.
- 104.....أ/ الحصول على أجرة مقابل الخدمة التي يقدمها.
- 105.....ج/ الحفاظ على التوازن المالي طريقة لعدم الإضرار بالمستثمر صاحب الإمتياز.
- 105.....أ/ عدم منح مساعدات من جانب الإدارة مانحة الإمتياز على خلاف الوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار.
- 106.....(1) المزايا المشتركة لكل الإستثمارات القابلة للإستفادة.
- 107.....2. المزايا الإضافية لفائدة النشاطات ذات الإمتياز و/أو المنشئة لمناصب الشغل.
- 107.....3. المزايا الإستثنائية الممنوحة لفائدة الإستثمارات ذات الأهمية الخاصة للإقتصاد الوطني.
- 108...../2 إلتزامات صاحب عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.
- 108.....أ/ إلتزامات صاحب الإمتياز إتجاه السلطة المانحة للإمتياز.
- 109.....1. الإلتزام بالإستغلال الشخصي لعقد إمتياز خدمات النقل البحري.
- 109.....2. الإلتزام بمبدأ إستمرارية سير المرفق العام تلبية لإحتياجات المستفيدين منه.
- 110.....3. الإلتزام بالإعلام والإبلاغ للسلطة المانحة للإمتياز عن كل المعلومات الضرورية.
- 111.....4. الإلتزام بدفع الحقوق المالية المترتبة عن إستغلال عقد الإمتياز.
- 112.....ب/ إلتزامات المستثمر صاحب الإمتياز تجاه المنتفعين.
- 112.....(1) إلتزام المستثمر صاحب الإمتياز بإعلام المنتفعين بالمعلومات المتعلقة بخدمات النقل التي يقدمها.
- 112.....(2) ضمان التكفل بنقل المسافرين وبضائعهم.
- 112.....(3) المساواة في المعاملة بين المنتفعين.
- 113.....ثالثا: حقوق وإلتزامات الغير "المنتفعين".
- 113...../1 إلتزامات المنتفعين إتجاه المستثمر صاحب عقد الإمتياز.
- 113.....أ/ الإلتزام بدفع أجرة النقل.
- 113.....ب/ الإلتزام بإحترام قوانين وأنظمة أمن السفن.
- 113...../2 حقوق المنتفعين المترتبة عن عقد النقل البحري.
- 113.....الفرع الثاني: نهاية عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.

- أولاً: نهاية عقد إمتياز خدمات النقل البحري بالإرادة المشتركة للطرفين المتعاقدين.....114
- 1/ نهاية عقد إمتياز خدمات النقل البحري بنهاية أجل المحدد في العقد.....114
- 2/ الفسخ الإتفاقي لعقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.....114
- أ/ الإتفاق على فسخ عقد الإمتياز عند إبرامه..... 114
- ب/ الإتفاق على فسخ عقد الإمتياز إستغلال خدمات النقل البحري أثناء تنفيذه...115
- ثانياً: نهاية عقد إمتياز خدمات النقل البحري بالإرادة المنفردة لأحد طرفيه.....115
- 1/ إنتهاء العقد بالإرادة المنفردة لصاحب الإمتياز.....115
- 2/ إنهاء العقد بالإرادة المنفردة للسلطة المانحة للإمتياز.....117
- أ/ إلغاء عقد إستغلال خدمات النقل البحري.....117
- ب/ الإسترداد.....117
- ثالثاً: الإنتهاء بقوة القانون لعقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.....118
- المبحث الثاني: تقييد حرية ممارسة نشاط النقل البحري الحضري بشرط الحصول على الرخصة.....119**
- المطلب الأول: مكانة الرخصة في مجال النقل البحري.....120**
- الفرع الأول: إزدواجية الآليات المطبقة على النقل البحري.....120**
- أولاً: مدى إسناد نظام الرخصة إلى القانون البحري.....121
- 1/ إنعدام الأساس القانوني للرخصة في القانون البحري.....121
- أ/ إنعدام الأساس القانوني في الأمر رقم 76-80 المتضمن، المعدل والمتمم.....121
- ب/ إنعدام الأساس القانوني في المرسوم التنفيذي رقم 08-57.....122
- 2/ عدم إشارة المرسوم التنفيذي رقم 16-203 لعقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري.....122
- أ/عدم إستناد المرسوم التنفيذي رقم 16-203 على المادة 571من القانون البحري..... 122
- ب/ عدم ذكر المرسوم التنفيذي رقم 16-203 للمرسوم التنفيذي رقم 08-57.....122
- ثانياً: الآثار المترتبة على إزدواجية الآليات المطبق على النقل البحري الحضري..123
- 1/ تنازع الآليات المطبقة على النقل البحري الحضري.....123
- أ/ عدم وجود نص قانوني يلغي آلية الإمتياز في مجال النقل البحري الحضري...123

- ب/ عن إمكانية تفريد الآلية المطبقة على ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.....123
- 2/ تباين في الأحكام المنظمة لآلتي ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.....124
- أ/ أوجه التكامل بين النظامين.....124
- (1) الأحكام الموجودة في نظام الرخصة وغير موجودة في نظام عقد الإمتياز لإستغلال خدمات النقل البحري.....124
- (2) الأحكام الموجودة في نظام عقد إمتياز إستغلال خدمات النقل البحري وغير موجودة في نظام الرخصة.....125
- ب/ أوجه التناقض بين النظامين.....125
- (1) من حيث المدة الزمنية.....125
- (2) من حيث الإتفاق.....125
- (3) من حيث طول السفينة.....126
- الفرع الثاني: نطاق ومميزات رخصة ممارسة النقل البحري الحضري.....126**
- أولاً: عناصر تحديد نطاق رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.....126
- 1/ الرخصة تشمل النقل البحري المنتظم.....127
- 2/ الرخصة تشمل النقل البحري للأشخاص.....127
- 3/ الرخصة تشمل النقل البحري الذي يقع بين الموانئ الوطنية.....127
- 4/ الرخصة تشمل فقط السفن التي تنقل المسافرين.....127
- ثانياً: تحديد مميزات رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.....128
- 1/ رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري قرار إداري إفرادي.....128
- 2/ رخصة ممارسة النقل البحري الحضري محددة المدة.....129
- 3/ رخصة ممارسة النقل البحري الحضري إسمية.....129
- 4/ رخصة ممارسة النقل البحري الحضري رخصة إستثنائية.....130
- 5/ رخصة ممارسة النقل البحري الحضري قابلة لإلغاء.....130
- المطلب الثاني: أحكام رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.....130**
- الفرع الأول: إصدار رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.....131**
- أولاً: أطراف رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.....131

- 1/ السلطة المانحة لرخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.....131
- أ/ المصالح المختصة التابعة للوزير المكلف بالبحرية التجارية.....131
- ب/ اللجان المختصة إقليمياً.....132
- 2/ المستفيد من رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.....133
- ثانياً: شروط منح رخصة إستغلال نشاط النقل البحري الحضري.....134
- 1/ الشروط المشتركة بين النشاطات الخاضعة للإلزامية الحصول على الترخيص بموجب المرسوم التنفيذي رقم 16-203.....134
- أ/ إيداع طلب مصحوب بوثائق عامة.....135
- ب/ التحقيق الإداري.....135
- 2/ الشروط الخاصة المطبقة على نشاط النقل البحري الحضري.....136
- أ/ مميزات المفروضة على السفينة محل إستغلال نشاط النقل البحري الحضري...136
- (1) عمر السفينة.....136
- (2) طول السفينة.....137
- (3) مطابقة المقاييس المعمول بها.....137
- ب/ تدعيم الملف المقدم بوثائق خاصة.....138
- (1) الوثائق المتعلقة بالسفينة محل الإستغلال.....138
- (2) الوثائق المتعلقة بحسن سير مرفق النقل البحري الحضري.....138
- ثالثاً: الحالات الخاصة برخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.....139
- 1/ حالة تجديد رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.....139
- 2/ حالة رفض منح رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.....139
- الفرع الثاني: آثار منح رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري ونهايتها.....140**
- أولاً: الآثار المترتبة عن منح رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.....140
- 1/ إلتزامات وحقوق السلطة مانحة رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري..141
- أ/ إلتزامات السلطة مانحة رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.....141
- ب/ حقوق السلطة مانحة رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.....141
- 2/ إلتزامات وحقوق المستثمر صاحب رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري....142

- أ/ إلتزامات المستثمر صاحب رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.....142
- (1) الإلتزام بالإستغلال الشخصي.....142
- (2) الإلتزام بمبدأ إستمرارية المرفق العام.....142
- (3) الإلتزام بالإعلام والإبلاغ للسلطة مانحة رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.....142
- (4) الإلتزام بالتأمين.....143
- (5) الإلتزام بالسلامة البحرية.....143
- (6) إحترام المنافسة النزيهة وشروط ممارسة نشاطات التجارية.....143
- (7) الإلتزام بإعلام الجمهور.....143
- (8) المساواة بين المسافرين وضمن التكفل بنقلهم.....144
- ب/ حقوق صاحب رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.....144
- (1) الحصول على مقابل مالي.....144
- (2) الحفاظ على التوازن المالي.....144
- 3/ إلتزامات وحقوق المنتفعين.....144
- أ/ إلتزامات المنتفعين.....144
- (1) دفع قيمة التذكرة.....144
- (2) الإلتزام بإحترام قواعد سلامة الملاحة.....145
- ب/ حقوق المنتفعين.....145
- (1) النقل من ميناء الركوب إلى ميناء النزول.....145
- (2) حماية المنتفعين من مختلف الأضرار والأخطار.....145
- ثانيا: نهاية رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.....145
- 1/ نهاية رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري لأسباب عادية.....145
- أ/ نهاية مدة رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.....145
- ب/ توقف المستثمر عن ممارسة النشاط.....146
- 2/ الأسباب غير العادية لنهاية رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.....146
- أ/ إلغاء رخصة ممارسة نشاط النقل البحري الحضري.....146

- 147.....ب/ القوة القاهرة.
- 147.....ج/ الإسترداد.

الباب الثاني

148.....ممارسة نشاط النقل البحري بين الصرامة و الحماية.

- 149.....الفصل الأول: فرض المعاملة المزدوجة للموانئ البحرية على مؤسسة النقل البحري.
- 150.....المبحث الأول: الدور التنظيمي للموانئ البحرية في مجال النقل البحري.
- 151.....المطلب الأول: إستئثار السلطات المينائية بسلطة تنظيم الموانئ.
- 151.....الفرع الأول: التطور التاريخي للإصلاح التنظيمي للموانئ البحرية في الجزائر.
- 151.....أولاً: مرحلة إحتكار الدولة للإقتصاد الوطني.
- 152.....1/ تنظيم المجال المينائي في ظل إحتكار الدولة للحياة الإقتصادية.
- 152.....أ/ تنظيم الموانئ بموجب المرسوم رقم 62-203.
- 154.....ب/ تنظيم الموانئ في ظل الأمر رقم 69-50.
- 155.....ج/ تنظيم الموانئ في ظل الأمر رقم 71-29.
- 156.....د/ تنظيم الموانئ في المرحلة الممتدة بين 1982-1998.
- 157.....2/ المشاكل المترتبة عن الإحتكار في الموانئ الجزائرية.
- 158.....(1) بقاء الموانئ في الحالة المتروكة من الإستعمار.
- 158.....(2) نقص في التجهيزات و الآليات.
- 159.....(3) تأخر في عمليات مناولة الحاويات.
- 159.....(4) سوء توزيع المهام بين الموانئ.
- 159.....(5) إختناق الموانئ.
- 160.....(6) تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري.
- 160.....(7) مشاكل أخرى عانت منها الموانئ البحرية الجزائرية.
- 161.....ثانياً: مرحلة تحرير النشاطات التجارية المينائية.
- 162.....1/ إحداه القانون رقم 98-05 كتاب جديد يتعلق بالإستغلال المينائي.

- 2/ تكريس القانون رقم 98-05 مبدأ الفصل بين الخدمة العامة والأنشطة المينائية التجارية.....163
- ثالثا: تكريس آلية الشركة عام - خاص في قطاع النشاطات المينائية.....163
- الفرع الثاني: الطبيعة القانونية المزدوجة للسلطات المينائية.....165**
- أولا: الطبيعة التجارية للسلطات المينائية.....165
- ثانيا: الطبيعة الإدارية للسلطات المينائية.....166
- المطلب الثاني: دور السلطة المينائية في مجال النقل البحري.....167**
- الفرع الأول: تدخل السلطة المينائية على مستوى إستغلال السفن للموانئ البحرية...167**
- أولا: رقابة ملاحية السفن في الموانئ والرحب وممرات الدخول.....167
- 1/ إلتزام مؤسسة النقل البحري بإشعار السلطة المينائية قبل الوصول إلى الميناء.....168
- 2/ إلتزام مؤسسة النقل البحري بتأكيد البيانات والمعلومات.....169
- 3/ إلتزامات مؤسسة النقل البحري في مناطق الميناء.....169
- 4/ إلتزامات مؤسسة النقل البحري المتعلقة بالمغادرة.....170
- ثانيا: دور السلطة المينائية في خدمة السفن.....171
- 1/ إستبعاد نشاط المناولة والتشوين من مهام السلطات المينائية.....171
- 2/ إحتكار السلطات المينائية لنشاطات إرشاد السفن.....171
- ثالثا: ضمان إحترام السفن لقواعد الأمن على الموانئ وملحقاته.....172
- 1/ إلتزام مؤسسة النقل البحري بالمحافظة على الأملاك العمومية المينائية.....172
- 2/ إلتزام مؤسسة النقل البحري بالمحافظة على البيئة والوقاية من الكوارث ومكافحتها.....173
- الفرع الثاني: تدخل السلطة المينائية على مستوى البضائع والمسافرين.....174**
- أولا: تنظيم البضائع المتداولة على مستوى الموانئ.....175
- 1/ مراقبة عملية عبور ومكوث البضائع في الموانئ.....175
- 2/ السهر على مراعاة شروط شحن البضائع وتفريغها.....176

| | |
|---|-----------------|
| 3/ مراقبة إحترام شروط إيداع البضائع وسحبها وإستغلال المستودعات والسطوح | |
| الترابية المينائية..... | 178..... |
| 4/ إستغلال الآلات المينائية والمنشآت المتخصصة..... | 179..... |
| 5/ نقل المواد الخطرة في الموانئ ومناولتها..... | 179..... |
| ثانيا: تنظيم حركة المسافرين على مستوى الموانئ..... | 179..... |
| 1/ الإلتزام بتوفير الإمكانيات اللازمة لركوب وعبور ونزول المسافرين وأمتعتهم...180 | |
| 2/ السهر على سلامة و صيانة المنشآت المستقبلية للمسافرين..... | 181..... |
| المبحث الثاني: الدور التجاري للموانئ البحرية..... | 182..... |
| المطلب الأول: تحديد النشاطات التجارية المينائية المحررة للإستثمار الخاص..... | 182..... |
| الفرع الأول: نشاط قطر السفن..... | 182..... |
| أولا: تعريف عقد القطر..... | 183..... |
| ثانيا: الخصائص العامة لنشاط قطر السفن..... | 183..... |
| 1/ قطر السفن عقد ملزم للجانبين..... | 183..... |
| 2/ نشأة مسؤولية متبادلة لأطراف عقد قطر السفن..... | 183..... |
| الفرع الثاني: نشاط المناولة المينائية..... | 184..... |
| أولا: تعريف عقد المناولة..... | 184..... |
| ثانيا: الخصائص العامة لنشاط المناولة المينائية..... | 185..... |
| 1/ من حيث مجال التدخل..... | 185..... |
| 2/ مدى إحتكار مقاول المناولة للعمليات الواردة في المادة 918 من القانون البحري.... | 185..... |
| 3/ تحديد المسؤولية الناشئة عن الأضرار اللاحقة أثناء عملية المناولة..... | 186..... |
| الفرع الثالث: نشاط التشوين..... | 186..... |
| أولا: تعريف نشاط التشوين..... | 187..... |
| ثانيا: الخصائص العامة لنشاط التشوين المينائي..... | 187..... |
| 1/ نشاط التشوين هو عقد وكالة..... | 187..... |
| 2/ نشاط التشوين تنشأ عنه مسؤولية المقاول..... | 187..... |

| | |
|--|-----|
| المطلب الثاني : شرط الحصول على إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية..... | 188 |
| الفرع الأول: إبرام إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية..... | 188 |
| أولاً: أطراف إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية..... | 189 |
| 1/ السلطة المينائية..... | 189 |
| 2/ صاحب إتفاقية الإمتياز..... | 189 |
| ثانياً: كيفية إبرام إتفاقية إمتياز ممارسة النشاطات التجارية المينائية..... | 191 |
| 1/ الإعلان عن البدء في إجراءات إبرام إتفاقية الإمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية..... | 192 |
| 2/ إجراءات إبرام إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية..... | 192 |
| أ/ طرق منح إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية..... | 192 |
| ب/ إلتزام السلطة المينائية المختصة بتكوين ملف إعلان المنافسة..... | 193 |
| ج/ مدة إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية البحرية..... | 193 |
| الفرع الثاني: الآثار المترتبة عن إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية ونهايتها..... | 194 |
| أولاً: الآثار المترتبة عن إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية..... | 194 |
| 1/ الإلتزام بدفع الحقوق المالية..... | 194 |
| 2/ الإلتزام بإحترام الأنظمة المينائية..... | 195 |
| ثانياً: النهاية الخاصة لإتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية..... | 196 |
| 1/ نهاية إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية بنهاية مدة الإتفاقية..... | 196 |
| 2/ فسخ إتفاقية إمتياز إستغلال النشاطات التجارية المينائية لعدم إستيفاء الشروط والمقاييس..... | 196 |
| الفصل الثاني: أليات ضمان ديمومة مؤسسات النقل البحري..... | 197 |
| المبحث الأول: نسبة خضوع مؤسسة النقل البحري للتأمين البحري..... | 199 |
| المطلب الأول: نطاق إلزامية التأمين في مجال النقل البحري..... | 200 |
| الفرع الأول: الأموال والمصالح الخاضعة للتأمين البحري..... | 200 |

- أولاً: الأساس القانوني والإقتصادي للإلزامية التأمين.....200
- 1/ الأساس القانوني للإلزامية التأمين البحري.....200
- أ/ الأساس القانوني للإلزامية التأمين على السفن المسجلة في الجزائر.....201
- ب/ الأساس القانوني للإلزامية التأمين لتغطية مسؤوليته المدنية إتجاه الأشخاص والبضائع المنقولة وإتجاه الغير.....201
- 2/ الأساس الإقتصادي للإلزامية التأمين البحري.....201
- أ/ تقادي إفلاس مؤسسات النقل البحري أساس الإلزامية التأمين.....202
- ب/ ضمان حقوق البنوك الممولة للتجارة الخارجية أساس للإلزامية التأمين.....202
- ثانياً: تحديد المصالح المؤمن عليها من طرف مؤسسة النقل البحري.....202
- 1/ التأمين على السفينة.....203
- أ/ تطور موقف المشرع الجزائري إلى التأمين على السفينة ولواحقها.....203
- ب/ المكونات التي يشملها التأمين على السفينة.....203
- 2/ التأمين على المسؤولية.....204
- أ/ تطور التأمين على المسؤولية.....204
- ب/ فصل المشرع بين مسؤولية مالك السفينة ومسؤولية الناقل البحري لبضائع.....204
- 3/ التأمين على أجرة النقل.....206
- 4/ التأمين على الأقساط.....206
- 5/ التأمين على أجرة الطاقم.....207
- الفرع الثاني: نسبية إحتواء التأمين البحري لكافة الأخطار البحرية التي تتعرض لها مؤسسة النقل البحري.....207**
- أولاً: الأخطار التي يرد عليها التأمين.....207
- 1/ الأخطار المتصلة بالبحر.....208
- أ/ العاصفة والغرق.....208
- (1) العاصفة.....208
- (2) الغرق.....208
- ب/ الجنوح والتصادم.....209

- (1) الجنوح.....209
- (2) التصادم.....209
- ج/ الإرساء والتغيير الجبري للطريق السفينة والرمي في البحر.....209
- (1) الإرساء والتغيير الجبري للطريق السفينة.....209
- (2) الرمي أو الطرح في البحري.....209
- د/ الحريق، الانفجار، النهب و السرقة.....210
- (1) الحريق والانفجار.....210
- (2) النهب والسرقة.....210
- 2/ الأضرار المادية الأخرى المضمونة.....210
- أ/ التأمين على الأضرار والخسائر العامة.....211
- ب/ التأمين على خسائر النفقات.....212
- ج/ التأمين على الأضرار اللاحقة بالغير.....212
- ثانيا: الأخطار المستبعدة من التأمين.....212
- 1/ الأخطار المستبعدة من التأمين إلا إذا كان إتفاق مخالف.....213
- أ/ الأضرار اللاحقة بالشيء المؤمن عليه مباشرة.....213
- (1) العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه.....213
- (2) الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو لأشخاص آخرين....213
- (3) الضرر الذي لا يدخل في نطاق الأضرار المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة.....214
- ب/ الأخطار التي يتسبب فيها الغير.....214
- (1) الأخطار الحربية.....214
- (2) القرصنة.....214
- (3) الإستيلاء والحجز.....215
- ج/ الإضرابات والفتن وإغلاق المصانع وإختراق الحصار.....215
- 2/ الأخطار المستبعدة إطلاقا من التأمين.....215
- أ/ الأخطاء الجسيمة المتعمدة لمؤسسة النقل البحري أو لممثلها.....216

- ب/ الأضرار والخسائر الناتجة عن مخالفات أنظمة التصدير والإستيراد والعبور والنقل والأمن.....216
- ج/ الغرامات المفروضة على مؤسسة النقل البحري.....216
- د/ الأضرار الناتجة عن الانفجار المتولد عن تحول نووي.....217
- المطلب الثاني: تحديد الإلتزامات المبادلة في عقد التأمين البحري.....217**
- الفرع الأول: إلتزامات مؤسسة النقل البحري.....217**
- أولاً: بالنسبة لإلتزام بدفع أقساط التأمين.....218
- 1/ حساب مبلغ القسط.....218
- 2/ قاعدة عدم تغيير القسط.....219
- 3/ قابلية القسط للتجزئة.....219
- 4/ المدين بالقسط.....220
- 5/ جزاء عدم الوفاء بقسط التأمين.....220
- أ/ وقف الضمان.....220
- ب/ فسخ عقد التأمين.....221
- ثانياً: الإلتزام بتقديم معلومات صحيحة عن الخطر المؤمن والتصريح بتفاقمه.....221
- 1/ أساس الإلتزام هو الإطلاع الأفضل لمؤسسة النقل البحري على الخطر المؤمن.....222
- 2/ جزاء الإخلال بالإلتزام بتقديم معلومات صحيحة عن الخطر المؤمن والتصريح بتفاقمه.....223
- أ/ المطالبة بزيادة القسط.....223
- ب/ تخفيض قيمة التعويض.....223
- ج/ إبطال العقد.....224
- ثالثاً: الإلتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن.....224
- 1 / الإلتزام بإخطار شركة التأمين.....225
- 2/ التخفيف من آثار الحادث.....255
- 3/ إلتزام بالمحافظة على الطعون شركة التأمين ضد الغير المسؤول.....226
- الفرع الثاني: إلتزامات شركة التأمين.....227**

| | |
|--|-----|
| أولاً: التعويض عن الضرر اللاحق بمؤسسة النقل البحري كطريقة عادية لتنفيذ الإلتزام..... | 227 |
| 1/ تقدير التعويض المستحق على الأضرار اللاحقة بالأموال المؤمنة..... | 227 |
| 2/ تحديد شروط الحصول على التعويض..... | 228 |
| 3/ ميعاد التعويض عن الأضرار..... | 229 |
| 4/ تحويل الحق في التعويض..... | 229 |
| ثانياً: التعويض بالتخلي كطريق إستثنائي..... | 230 |
| 1/ تعريف بنظام التخلي..... | 230 |
| 2/ حالات التخلي..... | 231 |
| أ/ عدم قدرة السفينة للملاحة وإستحالة إصلاحها..... | 231 |
| ب/ الإختفاء الكلي للسفينة..... | 231 |
| ج/ تجاوز قيمة إصلاح الضرر ثلاثة أرباع القيمة المتفق عليها..... | 231 |
| د/ إنعدام أخبار السفينة..... | 232 |
| 3/ إستعمال حق التخلي..... | 232 |
| المبحث لثاني: الآليات الودية لحل النزاعات الناشئة في مجال الإستثمار في النقل البحري..... | 233 |
| المطلب الأول: التحكيم كآلية رئيسية لحل النزاعات الناشئة في مجال النقل البحري.... | 234 |
| الفرع الأول: الإطار العام لتحكيم في النزاعات الناشئة في مجال النقل البحري..... | 234 |
| أولاً: النزاعات التي يجوز الفصل فيها عن طريق التحكيم..... | 235 |
| 1/ مدى إمكانية التحكيم في النزاعات ذات الطابع العام..... | 235 |
| 2/ نطاق التحكيم في النزاعات الناشئة مع أشخاص القانون الخاص..... | 236 |
| ثانياً: عناصر التحكيم في مجال النقل البحري..... | 237 |
| 1/ تحديد مصدر التحكيم في مجال النقل البحري..... | 237 |
| أ/ إتفاق التحكيم..... | 237 |
| ب/ شرط التحكيم..... | 238 |
| 2/ الهيئة المكلفة بالتحكيم في مجال النقل البحري..... | 240 |

- أ/ التحكيم الحر في مجال النقل البحري.....240
- ب/ التحكيم المؤسساتي في مجال النقل البحري.....241
- 3/ تحديد القانون الواجب التطبيق في التحكيم النقل البحري.....242
- الفرع الثاني: القواعد المنظمة للتحكيم في مجال النقل البحري.....242**
- أولاً: إجراءات الفصل في الدعوى التحكيمية.....243
- 1/ حرية تشكيل محكمة التحكيم من قبل أطراف التحكيم.....243
- أ/ التحكيم الداخلي.....243
- ب/ التحكيم الدولي.....244
- 2/ مباشرة الإجراءات أمام المحكمة التحكيمية.....244
- 3/ الشروط الشكلية المتعلقة بحكم التحكيم.....245
- ثانياً: تنفيذ أحكام التحكيم والطعن فيها.....246
- 1/ الإجراءات المتبعة في التنفيذ والطعن في أحكام التحكيم الوطنية.....246
- 2/ الإجراءات المتبعة في التنفيذ والطعن في أحكام التحكيم الدولي.....247
- أ/ إجراءات تنفيذ أحكام التحكيم الدولي.....247
- 2/ الطعن في الأمر برفض الإعتراف أو برفض التنفيذ.....248
- 3/ الطعن في أحكام التحكيم الدولي.....249
- المطلب الثاني: الصلح والوساطة كآليتين لحل النزاعات الناشئة في مجال النقل البحري.....250**
- الفرع الأول: حرية اللجوء إلى الصلح كآلية لحل النزاعات الناشئة في مجال النقل البحري.....250**
- أولاً: مجال تطبيق الصلح في النزاعات المتعلقة بنشاط النقل البحري.....250
- 1/ مدى جواز الصلح في النزاعات الإدارية المرتبطة بنشاط النقل البحري.....251
- أ/ الصلح غير القضائي.....251
- 2/ الصلح القضائي.....252
- ثانياً: جواز الصلح في النزاعات العادية المرتبطة بنشاط النقل البحري.....252
- 1/ الصلح في النزاعات التجارية.....253

- 253..... أ/ الصلح الإتفاقي الجوازي.
- 254..... ب/ الصلح الوافي.
- 254..... ج/ الصلح القضائي.
- 254..... 2/ الصلح في النزاعات العمالية.
- 255..... 1/ الإجراءات المتبعة في الصلح.
- 255..... أ/ تحديد الجهة المسموح لها بإجراء الصلح.
- 256..... ب/ إجراء محاولة الصلح.
- 256..... ج/ تحرير محضر الصلح.
- 256..... د/ أثر محضر الصلح.
- 256..... 2/ إنقضاء الصلح.
- 257..... أ/ إنقضاء الصلح بالفسخ.
- 257..... ب/ إنقضاء الصلح بالبطلان.
- 257..... الفرع الثاني: الوساطة في نزاعات النقل البحري.**
- 257..... أولاً: نطاق تطبيق الوساطة في المنازعات المتعلقة بممارسة نشاط النقل البحري.
- 258..... 1/ مدى إمكانية اللجوء إلى الوساطة في المنازعات الإدارية.
- 258..... أ/ الرأي القائل بعدم جواز الوساطة في النزاعات الإدارية.
- 258..... ب/ الرأي القائل بجواز الوساطة في النزاعات الإدارية.
- 259..... 2/ إلزامية عرض الوساطة في النزاعات العادية.
- 259..... أ/ إلزامية عرض الوساطة على الأطراف من حيث المبدأ.
- 260..... ب/ إستثناء القضايا العمالية من إلزامية عرض الوساطة.
- 260..... ثانياً: الإجراءات المتبعة في الصلح.
- 260..... 1/ تعيين الوسيط من طرف القاضي.
- 260..... أ/ طبيعة الشخص القائم بالوساطة.
- 261..... ب/ الشروط الواجب توفرها في الوسيط المعين.
- 261..... (1) أن يكون الوسيط معترف له بحسن السير والإستقامة.

| | |
|--|------------|
| تمس بالشرف..... | 261 |
| (2) أن يتمتع الوسيط بكافة حقوقه المدنية وأن لا يكون مسبوقا قضائيا في جريمة | |
| (3) أن يكون الوسيط ذات كفاءة وتأهيل..... | 262 |
| (4) يجب أن يكون الوسيط محايدا ومستقلا في ممارسة الوساطة..... | 262 |
| (5) إلتزام الوسيط بكتمان السر المهني..... | 263 |
| ج/ الأمر بتعين وسيط..... | 263 |
| 2/ أداء الوسيط لمهامه..... | 263 |
| أ/ دعوة الأطراف إلى جلسة الوساطة..... | 264 |
| ب/ شروع الوسيط في مناقشة النزاع مع الأطراف وتقريب وجهة نظرهما..... | 264 |
| ج/ تحرير الوسيط لمحضر يتضمن فحوى الإلتفاق..... | 264 |
| 3/ دور القاضي في عملية الوساطة..... | 264 |
| أ/ دور القاضي أثناء عملية الوساطة..... | 264 |
| ب/ دور القاضي بعد نهاية الوساطة..... | 265 |
| الخاتمة | 266 |
| قائمة المراجع | 271 |
| الفهرس | 295 |

الملخص.

عرف الإستثمار في مجال النقل البحري في الجزائر مرحلتين و هما مرحلة إحتكار الدولة لهذا المجال، ومرحلة تحريره نسبيا للإستثمار الخاص سنة 1998 وذلك عن طريق السماح بالإستثمار فقط للأشخاص الطبيعيين الحاملين للجنسية الجزائرية و الأشخاص المعنوية الخاضعة لقانون الجزائري، إلى جانب إلزامية الحصول على عقد الإمتياز إستغلال خدمات النقل البحري والحصول على الرخصة لممارسة نشاط النقل البحري الحضري.

يتميز نشاط النقل البحري بالتنظيم الصارم لمعاملات مؤسسة النقل البحري مع زبائنها، و بفرض معاملة مزدوجة من طرف الموانئ البحرية على مؤسسات النقل البحري التي تكون أحيانا معاملة إدارية وأحيانا أخرى معاملة تجارية هذا من جهة، و من جهة أخرى يستوجب الإستمرار في الإستثمار في مجال النقل البحري توفير الحماية لمؤسسات النقل البحري وذلك سواء عن طريق تكريس آليات المحافظة على مصالح مؤسسة النقل البحري بواسطة التأمين ضد الأخطار التي تلحقها وسواء عن طريق وضع آليات ودية لحل النزاعات الناشئة عن الإستثمار في مجال النقل البحري.

Abstract

Investment in maritime transport in Algeria knew two phases which are ; the stage of state monopoly in this area and the stage of its relatively liberalization of private investment in 1998, through permitting investment in it only for natural persons holding Algeria law. Besides, it is mandatory to obtain a concession contract to use maritime transport services and obtain a license to prative urban maritime transport activity.

The maritime transport activity is characterized by the strict regulation of the transactions of the Maritime Transport Corporation with is customers. By imposing a double treatment by seaports on the maritime transport companies, which somtimes is an administrative transaction and at other times a commercial transaction on the one hand, on the other hand, it is necessary to continue investing in the field of the maritme transport to provide protection for maritime transport institutions through devoting mechanisms to preserve the interests of the Maritime Transport Corporation by insuring against the dangers that befall it, and by establishing friendly mechanisms to resolve disputes arising from investment in the field of maritimr transport.