

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة
كلية الحقوق و العلوم السياسية
قسم الحقوق

النظام القانوني للأملاك العمومية البحرية

أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث ل م د
تخصص الدولة و المؤسسات

تحت إشراف :
أ.د يوسف بو القمح

من إعداد الطالب :
هشام عبد العزيز

أعضاء لجنة المناقشة

الاسم و اللقب	الرتبة	الصفة	جامعة الانتماء
بوحديد فارس	أستاذ التعليم العالي	رئيساً	جامعة 20 أوت 1955 . سكيكدة
يوسف بوالقمح	أستاذ التعليم العالي	مشرفاً ومقرراً	جامعة 20 أوت 1955 . سكيكدة
بوحوش هشام	أستاذ التعليم العالي	ممتحناً	جامعة الاخوة منتوري قسنطينة 1
لصلح نوال	أستاذ محاضر . أ	ممتحناً	جامعة 20 أوت 1955 . سكيكدة
لكحل مخلوف	أستاذ محاضر . أ	ممتحناً	جامعة 20 أوت 1955 . سكيكدة

السنة الجامعية 2025/2024

شكر و تقدير و عرفان

الشكر و الحمد لله الذي مكننا من إنجاز هذا العمل

و من لم يشكر الناس لم يشكر الله ؛

كل الشكر إلى الأستاذ المحترم يوسف بوالقمح الذي أمدنا بيد

العون بكل سخاء منذ بداية البحث إلى غاية وضع آخر حرف فيه.

والشكر موصول للجنة المناقشة كل باسمه وصفته على ما بذلوه من

جهد في تقويم وتقييم هذا العمل.

كما لا يفوتنا أن نشكر لجنة التكوين في الدكتوراه على مستوى كلية

الحقوق على ما بذلته من مجهودات ونخص بالذكر المرحوم

الأستاذ كيفاجي عبد الحميد نسأل الله ان يجعل علمه نورا له في

قبره، و يسكنه فسيح جناته.

إهداء

إلى روح أبي و أمي، شمعتان انطفأ نورهما في الدنيا، لكن دعائهما
لا يزال يضيء دربي بالدعاء.

إلى زوجتي وبناتي عائشة باية و نور مارية

إلى كل إخوتي وأخواتي وأصدقائي

هشام

مقدمة

مقدمة :

تشكل الأملاك العمومية البحرية مصدراً حيوياً واقتصادياً هاماً للدولة؛ ليس فقط لكونها أكبر الاملاك الوطنية، ولكن لإرتباطها الكبير بالنظام الاقتصادي و السياسي و الاجتماعي للدولة، ما جعلها في تغير وتطور مستمرين تماشياً مع تطور التغيرات السياسية و الاقتصادية و الاجتماعية، تاريخياً؛ شهد النظام القانوني للأملاك العمومية البحرية تطورات هامة يعكس التحولات الكبيرة التي مست السياق الاقتصادي والسياسي وحتى البيئي، فمنذ العصور الوسطى كانت الاملاك البحرية لها مكانة و أهمية استراتيجية واقتصادية كبيرة، و كانت تُستخدم لأغراض الدفاع والتجارة، و الحقوق المتعلقة بها و غالباً ما تكون ملكاً عاماً وليست ملكاً خاصاً، أما في العصر الحديث، ومع تطور الملاحة وتزايد أنشطة الصيد والتجارة والنقل البحري، برزت الحاجة إلى وضع قوانين واضحة تنظم هذا القطاع الحيوي. غير أن تنظيم الأملاك العمومية البحرية ظل مرتبطاً إلى حد كبير بالخيارات السياسية لكل دولة، مما انعكس على تحديد مفهومها، ومدى نطاقها، وآليات حمايتها.

لقد تأثرت الأملاك العمومية البحرية بشكل كبير بتطور دور الدولة من حارسة إلى متدخلة، في الماضي، كان دور الدولة مقتصرًا على حماية السواحل وضمان الأمن البحري، ومع مرور الوقت، زادت تحديات و أهمية هذا المجال الحيوي، مما دفع الدول إلى تبني دوراً أكثر تدخلاً للمحافظة على الموارد البحرية بشكل عام، مع تشجيع الدول على تطوير اقتصاد بحري قوي يشمل الصناعات البحرية، و يعزز الاستفادة الاقتصادية من مجال الاملاك البحرية، إلى ان أصبحت وسيلة مهمة لأداء وظيفة الدولة، وهو ما ترتب عليه آليا ضرورة وضع آليات لحمايتها و صيانتها، من اجل استدامتها وتطوير مردوديتها.

ومادام أن موضوع دراستنا هو " النظام القانوني للأملاك العمومية البحرية " يجدر بنا تحديد نطاقه، " فالنظام القانوني" يشير إلى الإطار القانوني و التنظيمي الذي يحكم الممتلكات البحرية و المجالات ذات الصلة بها، يتضمن ذلك القوانين و التنظيمات التي تحدد حقوق والتزامات الدولة والأفراد فيما يتعلق بالاستعمال و الاستغلال والحفاظ على الاملاك البحرية، لضمان استدامة الموارد البحرية، وحماية البيئة البحرية، وتنظيم النشاط الاقتصادي فيها، و مفهوم النظام القانوني يشمل كل القواعد القانونية التي تنظم الاملاك العمومية البحرية، فيمكن أن يشمل ذلك القوانين المتعلقة بالصيد البحري و تربية المائيات، والنقل البحري، والموانئ، والملاحظ هو ان أغلب النصوص القانونية تهدف إلى تحقيق حماية لهذه الأملاك وضمان أمنها وسلامتها من المخاطر، و إحداث توازن بين استغلال الموارد

البحرية من جهة وضرورة حمايتها و استدامتها من جهة أخرى، وهذا لن يتحقق إلا بتحديد ماهية الأملاك العمومية البحرية، خاصة و انها مرتبطة - مثلما سبقت الإشارة إلى ذلك - بالنظام السياسي و الاقتصادي للدولة، فالمصطلحات متغيرة من دولة إلى أخرى فيتم استعمال مفاهيم مختلفة تختلف باختلاف النهج السياسي لكل دولة، مثل : الاملاك الوطنية، الأموال العامة ، الدومين ، اموال الادارة.

هذا وتقسم الأملاك الوطنية، إلى أموال عمومية مخصصة للنفع العام تخضع للقانون العام و أموال خاصة للدولة و تخضع للقانون الخاص؛ هذه الأخيرة و إن كانت ملكيتها تعود للدولة إلا انها غير مخصصة للمنفعة العامة، المشرع الجزائري إستعمل في البداية مصطلح " أموال " متأثراً بالمشرع المصري، وذلك في القانون المدني و دستور 1976، أما المشرع الفرنسي فقد استعمل مصطلح " الدومين" غير أن المشرع الجزائري تراجع عن ذلك واستعمل مصطلح الملكية وذلك بمناسبة صدور قانون الاملاك الوطنية سنة 1990¹، هذا الاخير قسّم الاملاك الوطنية إلى أملاك وطنية عمومية و املاك وطنية خاصة، وعرفّ الأملاك العمومية بأنها تلك الأملاك التي لا يمكن أن تكون محل ملكية خاصة بحكم طبيعتها او غرضها²، وتتعدد الأملاك العمومية بحسب النطاق و النوع و الاستخدام، كالاملاك العمومية المائية، الاملاك العمومية الغابية، النهرية و غيرها، إلا ان الاملاك العمومية البحرية تعد أكبر الاملاك العمومية على الإطلاق وقد تم ذكرها بالمادة 15 من القانون 90-30 المتضمن قانون الاملاك الوطنية وهي: شواطئ البحر - طرح البحر و محاسره . الثروات البحرية في سطح البحر أو في جوفه - الجرف القاري - المناطق البحرية الخاضعة للسيادة الجزائرية أو لسلطتها القضائية.

أما القانون البحري³ فقد خصص القسم الثالث من الفصل الاول للباب الاول من الكتاب الاول ، بعنوان الاملاك العمومية البحرية، و قسّمها بالمادة 07 منه إلى املاك عمومية بحرية طبيعية و حصرها في : المياه الإقليمية وما تحتها و المياه الداخلية الواقعة من جانب الخط الذي تم ابتداء منه قياس المياه الداخلية ، وهي تضم الخلجان الصغيرة و الشواطئ التي تضم منطقة الساحل المغطى بأعلى مد خلال السنة في ظروف جوية عادية وبأراضي الانحسار و الاتصال البحرية، و املاك عمومية بحرية

¹ - قانون رقم 90-30 مؤرخ في 01/12/1990 المتضمن قانون الأملاك الوطنية، الجريدة الرسمية رقم 52، صادرة في 02/12/1990، المعدل و المتمم بالقانون 08-14 المؤرخ في 20/07/2008 الجريدة الرسمية عدد 44، الصادرة في 03/08/2008.

² - المادة 03 من القانون 90-30 ، المعدل و المتمم.

³ - الامر 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 الجريدة الرسمية عدد 47 لسنة 1998، و القانون 10-04 المؤرخ في 15/08/2010 الجريدة الرسمية رقم 46 الصادرة في 18/08/2010.

إصطناعية وتتمثل في الموانئ و التركيبات المباشرة و الضرورية المستخدمة عادة للتحميل و التفريغ و رسو السفن، و المنشآت العمومية، وبصفة عامة الاماكن المهيأة و المخصصة للاستعمال العمومي.

وعلى غرار باقي الاملاك العمومية؛ المشرع الجزائري جعل الاملاك العمومية البحرية مخصصة للمنفعة العامة يستعملها الجميع إما مباشرة او بواسطة مرفق عام، سواء كان الملك البحري موجود في الطبيعة سلفاً أو إصطناعي تم إنشائه بعمل الانسان، و سواء كان الاستعمال جماعي أو فردي، مجاني أو بمقابل يدفعه المنتفع، وقد يكون الاستعمال متاحاً دون ترخيص كما قد يكون معلق على ترخيص مسبق قد يأخذ هذا الاخير شكل قرار أو عقد، وفي كل الأحوال يجب أن يكون الملك البحري ملكاً للدولة بصفة قانونية، ومخصصاً للمنفعة العامة.

ومن الخصائص التي تتميز بها الاملاك العمومية البحرية هي انها تخضع لتداخل قانوني، فلا ينظمها القانون الوطني فقط بل ينظمها ايضا القانوني الدولي، مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) مونتيقوباي لسنة 1982 و التي أسهمت في تعزيز فهم الحقوق والإلتزامات الخاصة بالأملاك البحرية.

ويعد عنصر " الحماية " العامل المشترك بين القوانين الوطنية المختلفة و القانون الدولي، فالدولة أخذت على عاتقها توفير الحماية، وتجلى هذا الوضع بتحول دور الدولة تدريجياً من حارسة إلى متدخلة إلى ان أصبحت الأملاك العمومية الوسيلة المادية التي تستعين بها لأداء وظيفتها في تقديم الخدمات وتتفرد الأملاك العمومية البحرية بقواعد حماية خاصة تتميز بها عن غيرها من الأموال باعتبارها واحدة من ركائز الدولة في قيامها بوظائفها لاسيما منها الاقتصادية، فنظام حماية الاملاك العمومية البحرية يهدف لضمان الاستجابة الحسنة لمكونات هذه الأملاك، وجعلها مسخرة للأغراض المخصص لها مادامت فكرة المنفعة العامة قائمة، كما يهدف نظام الحماية كذلك لصيانتها و المحافظة عليها في حالة تمكن من استعمالها بما يتوافق وتخصيصها، وتتخذ هذه الحماية صوراً مختلفة : قضائية أو إدارية، هذه الآليات يمكن وصفها بانها محدودة النجاعة، فرغم صرامتها إلا انها لم تفلح في صدّ الاعتداءات على الاملاك البحرية، طبيعية كانت أو اصطناعية، وهو ما يستدعي التفكير في تفعيل آليات حديثة تزامنت مع التطور التقني التكنولوجي حيث قدمت ادوات يبدو انها أكثر نجاعة و فعالية، تتمثل في الوسائل التقنية التي قدمتها التكنولوجيا من أتمتة و ذكاء اصطناعي توليدي.

ومما يكسب موضوع النظام القانوني للأملاك العمومية البحرية أهمية بالغة ويحفّز على دراسته؛ هو أولاً كونه يتميز بقيمة علمية ونظرية وتطبيقية في آنٍ واحد، ومع ذلك لم يحظَ بنصيب وافٍ من الدراسة والبحث، على الرغم من أهميته الاقتصادية والسياسية وارتباطه المباشر بسيادة الدولة واستغلال ثرواتها. كما أن للموضوع خصوصية علمية ومنهجية متميزة، تتمثل في طبيعته المركبة وتداخله مع عدة منظومات قانونية، حيث تتوزع قواعده بين فروع متعددة من القانون؛ ففي مجال القانون الإداري، تتجلى مسؤولية الدولة في تنظيم واستغلال هذه الأملاك، وتحديد أدوار المرافق العامة البحرية والقطاعات الوزارية المعنية، أما في القانون البحري، فإن الأملاك العمومية البحرية تُدرج ضمن النصوص المنظمة للنشاطات البحرية وعلاقتها بالمجال البحري، ويبرز القانون العقاري من خلال صلته بالملكية العامة وشروط انتقالها، باعتبار أن هذه الأملاك تخضع لسيادة الدولة، مما يربط الموضوع كذلك بالقانون المدني، كما احتل الجانب الجزائي حيزاً هاماً في هذه الدراسة، نظراً لما أقره المشرع من حماية جزائية فعالة لهذه الأملاك عبر قانون العقوبات وقانون الإجراءات الجزائية، بالنظر إلى الطابع المحمي لهذه الأملاك ومساس أي اعتداء عليها بالمصلحة العامة.

هذا دون إغفال ارتباط الموضوع بالقانون البيئي، وقوانين أخرى ذات صلة، كقانون الاستثمار 18-22، وقانون المناجم 05-14، وقانون التهيئة والتعمير 29-90، إضافة إلى القانون المتعلق بحماية التراث الثقافي 04-98، الذي يشمل فئة خاصة من الأملاك العمومية البحرية ذات القيمة الأثرية، إلى جانب قوانين حماية الساحل والشواطئ، وتتعمق هذه الخصوصية بامتداد الموضوع نحو القانون الدولي، حيث تُطرح إشكاليات سيادة الدولة والأنظمة القانونية البحرية الدولية، مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (مونتيجوباي 1982)، ومدونة أمن وسلامة السفن والموانئ ISPS، وغيرها من الاتفاقيات الدولية المنظمة للمجالات البحرية الطبيعية أو الاصطناعية.

هذه الطبيعة التداخلية تجعل من دراسة النظام القانوني للأملاك العمومية البحرية تحدياً بحثياً يستوجب معالجة دقيقة وشاملة، تأخذ بعين الاعتبار تعدد المرجعيات القانونية وتكاملها.

إن الهدف من الدراسة مرتبط بأهميته؛ فهو يسعى لجمع وتقريب هذه القواعد القانونية المتناثرة والبعيدة عن بعضها مع شرحها و عرض اهم التطورات القانونية التي عرفتھا مع ابراز التوضيحات و الانتقادات كلما دعت الضرورة لذلك، و في نفس الوقت البحث في الاشكالات القانونية و سبل حلها فليس من السهل احداث تناسق بين هذا الكم من القواعد القانونية المنظمة لمنطقة حساسة، لقد حاول المشرع تجنب حدوث تداخل في المهام الموكلة لعدد الهيئات المكلفة بضمان امن الاملاك العمومية

المينائية بموجب القرار الوزاري المشترك الصادر في 2019/07/17، هذا الوضع الذي نراه معقدا في غياب السلطة المينائية المنصوص عليها قانونا و الغير موجودة فعليا - في انتظار تنصيبها - وقد تتداخل المهام أكثر إذا لم يسارع المشرع لجمع النصوص المتناثرة في قانون واحد - قانون الاملاك العمومية البحرية - ، يتم فيه جمع الأحكام بحيث يأخذ في الحسبان تحقيق التناسق و الانسجام بين الهيئات و المتدخلين.

ورغم قدم موضوع البحث - النظام القانوني للاملاك العمومية البحرية - حيث تعود نشأة الاملاك العمومية البحرية إلى الأمر الذي أصدره الوزير جون باتيست كولبير J-B colbert المكلف بالمالية في عهد الملك لويس الرابع عشر بفرنسا سنة 1681، إلا انه لا توجد دراسات سابقة خصصت بحثها لهذا الموضوع، ماعدا اشارات جانبية، مثلما جاء في مؤلف الاستاذ نصر الدين هنوني، بعنوان : الحماية الراشدة للساحل في القانون الجزائري و الذي تضمن مطلبا منه حول آليات حماية الساحل في إطار الاملاك العمومية البحرية الطبيعية، وهو نفس المطلب الذي صدر في شكل مقال بعنوان : نظام الاملاك العمومية البحرية الطبيعية ومحك حماية الساحل، وقد تركزت الدراسة حول جانب واحد من الاملاك العمومية البحرية و هو الاملاك العمومية البحرية الطبيعية وبنظرة بيئية، في حين تركزت كل البحوث حول الاملاك الوطنية بصفة عامة، ولا يوجد بحث تخصّص في دراسة الاملاك العمومية البحرية بنوعيتها الطبيعية و الاصطناعية، لذلك وجدنا صعوبة في إعداد هذا البحث أمام كثرة و قدم النصوص التشريعية المتعلقة بهذه الأملاك و التي جاءت مشتتة و متناثرة على أكثر جهة مثلما سلف بيانه، مما تطلب منا التطرق بالدراسة لمجموعة من القوانين و الأوامر و المراسيم، الأمر الذي تطلب منا الكثير من الوقت و الجهد، هذا فضلا على تداخل المهام بين عديد القطاعات و الهيئات مركزية أو محلية، فالأدوار المنوطة بتنظيم و حماية الاملاك العمومية تتقاسمتها قطاعات النقل و الاشغال العمومية و الطاقة و المناخ و البيئة و الصيد البحري و الثقافة وغيرها، و من جانب الحماية تتدخل عديد الهيئات المركزية و المحلية أهمها الهيئة الوطنية لحرس السواحل، والأمن الوطني و الجمارك .

هذا الزخم القانوني و المؤسساتي المحيط بالاملاك العمومية البحرية له ما يبرره بالنظر للتهديدات التي تواجه الأملاك العمومية البحرية ولدورها الاقتصادي و الاستراتيجي الهام، والتي تتطلب جهودا مشتركة وتنسيق مستمر يكون محوره الاساسي التشريع بصفة عامة.

ومن هذا المنطلق حاولنا الإجابة على الإشكالية التالية: هل يوفر النظام القانوني للأملاك العمومية البحرية في التشريع الجزائري آليات تضمن تحقيق توازن بين متطلبات الحماية و الاستدامة من جهة، وضرورات الاستغلال من جهة أخرى؟.

تنبثق عن هذه الإشكالية أسئلة فرعية أهمها :

- ماهي طبيعة النظام القانوني للأملاك العمومية البحرية في التشريع الجزائري، و هل القواعد التي وضعها المشرع تضمن حماية فعّالة لهذه الأملاك ؟ .

- كيف وازن المشرع الجزائري بين تمكين الجمهور من استغلال الأملاك العمومية البحرية وفي نفس الوقت حمايتها وبين ممارسة السيادة عليها في الإقليم البحري من جهة و الوفاء بالالتزامات الدولية من جهة أخرى؟.

- هل التعدي المستمر من طرف الأشخاص على الأملاك العمومية البحرية يعود لقصور في التشريع أم تتحمله الإدارة بسوء التسيير و التسبب ؟ .

للإجابة على هذه الإشكالية اعتمدنا على المنهج الوصفي وهو المنهج المناسب لرصد الآليات التي وضعت لاستغلال و استعمال وحماية الأملاك العمومية البحرية، و ربطها بالممارسة الإدارية العملية للوقوف على مكن الخلل ومعالجة النقائص، ولئن كان موضوع دراستنا ينصبّ على الأملاك العمومية البحرية حسب المنظومة القانونية الجزائرية، فهذا لا يمنعنا من تسليط الضوء على الموضوع في دول أخرى و بالأخص التشريع الفرنسي الذي يعد المصدر التاريخي للتشريع الجزائري وهذا ما يبرر الاستعانة بالمنهج المقارن.

إن اختيار موضوع "النظام القانوني للأملاك العمومية البحرية " جاء نتيجة تفاعل جملة من الدوافع الذاتية والموضوعية التي شكلت قناعة لدى الباحث بأهمية التطرق إلى هذا الحقل القانوني المتخصص، لما يتسم به من دقة وتعقيد، وما يطرحه من إشكاليات نظرية وتطبيقية ذات صلة بالصالح العام.

فعلى المستوى الذاتي، ينبع هذا الاختيار من اهتمام أكاديمي متجذر بالقانون العام، لا سيما في شقه المرتبط بالأملاك الوطنية التي تُعد من أهم وسائل تدخل الدولة في تنظيم واستغلال المجال العام، وبشكل أدق، الأملاك العمومية البحرية، بالنظر إلى ما تمثله من فضاء حيوي واستراتيجي تتقاطع فيه الاعتبارات القانونية مع الأبعاد البيئية، والاقتصادية، والسيادية، كما أن الاحتكاك المبكر ببعض

الإشكالات القانونية والعملية المرتبطة بالتسيير الساحلي، والتحديات المسجلة على الشريط الساحلي، ساهم في تعميق هذا الاهتمام، خاصة في ظل محدودية الدراسات الوطنية المتخصصة في هذا المجال.

أما من الناحية الموضوعية، فإن من أبرز الدوافع التي دفعت إلى تناول هذا الموضوع ندرة الدراسات الأكاديمية التي خُصّصت لمعالجة الإطار القانوني للأملاك العمومية البحرية في الجزائر، على الرغم من أهميته وحساسيته المتزايدة في ظل التحديات البيئية والاقتصادية الراهنة، إلى جانب تشتت القواعد القانونية المنظمة لها بين مستويات مختلفة؛ منها ما هو دستوري وتنظيمي، ومنها ما هو عام أو قطاعي، ما يفضي في النهاية إلى غياب إطار قانوني موحد وفَعّال يضمن حسن إدارة هذا المورد العمومي.

أضف إلى ذلك، فإن غياب نص تشريعي متكامل ومخصص لتنظيم الأملاك العمومية البحرية، والاكتفاء بمعالجتها ضمن قوانين متفرقة، شكّل بدوره حافزا علميا إضافيا للسعي إلى تشخيص الإشكاليات القائمة واقتراح مقاربة قانونية أكثر تكاملاً ووضوحاً تُمكن من إحكام حوكمة هذه الأملاك وتحقيق توازن بين متطلبات الحماية والاستغلال المستدام.

بناءً عليه، فإن اختيار هذا الموضوع يُعد استجابة لحاجة علمية وواقعية مزدوجة: من جهة، الرغبة في سد ثغرة معرفية وتشريعية قائمة؛ ومن جهة أخرى، المساهمة في بلورة تصور قانوني عقلاني وفَعّال لحماية وتثمين هذا المورد العمومي الحيوي، بما ينسجم ومتطلبات التنمية المستدامة.

و للإحاطة بجميع جوانب الموضوع، والكشف عن طبيعة النظام القانوني للأملاك العمومية البحرية وكذا الإجابة على التساؤلات المطروحة، فقد تم تقسيم الدراسة إلى بابين :

تطرقنا في الباب الأول إلى التصنيف القانوني للأملاك العمومية البحرية (الطبيعية و الاصطناعية) وكل ما يتعلق بهذه الأملاك من حيث مشتملاتها وقواعد تكوينها واستعمالها واستغلالها، أين قسمنا هذا الباب إلى فصلين تناولنا في الأول إلى الاملاك العمومية البحرية الطبيعية و تناولنا في الثاني الاملاك العمومية البحرية الاصطناعية، اما الباب الثاني فقد تطرقنا فيه إلى آليات حماية هذه الاملاك و الأجهزة الإدارية القائمة على حمايتها ثم القواعد التي كرسها المشرع خصيصا لحماية الأملاك العمومية المينائية كونها تنفرد بقواعد خاصة وتتداخل فيها التشريعات الوطنية مع الدولية، حيث خصصنا الفصل الأول لدراسة الآليات المقررة لحماية الاملاك العمومية البحرية و خصصنا الفصل الثاني للقواعد العامة لأمن وسلامة الاملاك العمومية البحرية المينائية .

وفي الأخير خاتمة نستعرض فيها أهم النتائج و المقترحات المتوصل إليها في بحثنا هذا.

الباب الأول

تصنيف الأملاك العمومية

البحرية

الباب الاول

تصنيف الأملاك العمومية البحرية

تعتبر الأملاك العمومية البحرية أكبر الأملاك العمومية على الإطلاق، وقد اضطلعت الدولة منذ القديم بحراستها وحمايتها، فهي غير قابلة للتملك الخاص، و تُسَيَّر من طرف السلطة العامة، فقد كانت الرخصة واجبة للبناء على ضفاف البحر منذ العصر الروماني، إلى ان جاء أمر كولبير J.B Colbert¹ في أوت 1681 الخاص بالبحرية الذي قنّن هذا المبدأ ولازال إلى يومنا هذا أساس تسيير الدولة لهذه الأملاك العمومية البحرية المشكّلة أساساً من شواطئ البحر، الأرض وباطن الأرض في البحر إلى حدود المياه الإقليمية².

ويوصف إقليم الدولة بأنه مكوّن من مساحة من الاراضي وامتداداتها العمودية التي هي باطن الارض، من ناحية ومن ناحية أخرى المجال الجوي الذي يظلل المساحة الواقعة تحته، وهذا الوصف للأقليم بمعناه الضيق Territoire مشتق من كلمة Terre أرض، و يشمل كذلك بعض المجالات البحرية - إذا ما كانت الدولة تطل على البحر - التي تخضع لسيادة الدولة³.

هذا وقد عرّف المشرع الجزائري الأملاك العمومية على أنها تلك الأملاك التي لا يمكن أن تكون محل ملكية خاصة بحكم طبيعتها أو غرضها، كما يضبطها بمعايير إستعمال الجميع و الموضوعة تحت تصرف الجمهور المستعمل إما مباشرة و إما بواسطة مرفق عمومي بحكم طبيعتها أو بإدخال التهيئة الخاصة عليها، و بالرغم من خصوصية نظام الملكية العمومية في الجزائر إلا أن بعض المبادئ و القواعد لها جذور في القانون الفرنسي الذي طُبّق ببلادنا خلال فترة زمنية طويلة ، فيشكل كل من إمتيازات السلطة العامة Les prérogatives de puissance publique ، الصالح العام L'intérêt général و التخصيص L'affectation أسس نظام الملكية العمومية الكلاسيكية ، تلك العناصر التي تفصل بين صنفى الأملاك الوطنية و التي يرجع إرساء دعائم التفرقة بينهما إلى الفقيه الفرنسي برودون⁴،

¹ - جان باتيست كولبير (1619-1683) واحداً من أبرز السياسيين والمسؤولين الفرنسيين خلال القرن السابع عشر و يتضمن الامر الذي اصدره سنة 1981 و الذي حمل إسمه . أمر كولبير . تطوير البحرية الفرنسية.

² . نصر الدين هنوني، الحماية الراشدة للساحل في القانون الجزائري ، دار هومة، الجزائر ، 2013 ص 241.

³ . حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر و القانون، المنصورة، مصر، 2013 ص 27 .

⁴ - نصر الدين هنوني، نظام الاملاك العمومية البحرية الطبيعية ومحك حماية الساحل : قواعد تقليدية صارمة لكنها قاصرة و قليلة النجاعة، مجلة الحقوق و العلوم الانسانية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 3، العدد 1، 2010/01/15، ص 49.

و بالرجوع إلى قانون الأملاك الوطنية نجده لم يخصص عنواناً منفرداً للأملاك العمومية البحرية، و إنما تناول موضوعها مع باقي الاملاك العمومية، حيث نص على أن الأملاك الوطنية العمومية بشكل عام تتكون من الأملاك العمومية الطبيعية و من الأملاك العمومية الاصطناعية، الشيء الذي ينطبق تماماً على الأملاك العمومية البحرية و التي تتشكل بدورها من الاملاك الطبيعية و الاملاك الاصطناعية. وعليه؛ سنتناول في هذا الباب الاملاك العمومية البحرية الطبيعية (الفصل الاول) و الاملاك العمومية البحرية الاصطناعية (الفصل الثاني).

الفصل الأول

الأملاك العمومية البحرية

الطبيعية

الفصل الأول

الأملاك العمومية البحرية الطبيعية

تطبق تدابير الاملاك العمومية البحرية على أجزاء واسعة من الساحل، وتمتد من الشاطئ إلى أعالي البحار مروراً بالامتدادات البحرية، وهي الأملاك العمومية المذكورة بالمادة 15 من القانون 90-30 المتضمن قانون الاملاك الوطنية وهي : شواطئ البحر ، طرح البحر ومحاسره ، قعر البحر الاقليمي و باطنه و كذا المياه البحرية الداخلية فهذه الاملاك ينظمها و يضبطها التشريع الوطني كونها تقع في مناطق خاضعة لسيادة الدولة او لسلطتها القضائية، كما تشمل كذلك الاملاك العمومية الموجودة في مناطق خاضعة لولاية محدودة كالمنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري، وكل المناطق البحرية الخاضعة للسيادة الجزائرية فهذه الاملاك تخضع للتشريعات التي يغلب عليها الطابع الدولي وعلى رأسها اتفاقية قانون البحار لسنة 1982¹، وتعد هذه الاتفاقية الاساس العام لقواعد القانون الدولي للبحار، فقد تضمنت الاتفاقية و الملحقات التابعة لها، تفاصيل قواعد هذا القانون بشكل دقيق، كما أجازت الاتفاقية للدول أن تعقد الاتفاقية الدولية لتنظيم العلاقات فيما بينها فيما يتعلق بالبحار².

بالنسبة للتشريع الوطني فقد تضمنت نصوص تشريعية عديدة مشتملات الاملاك العمومية البحرية الطبيعية، و جاءت متفرقة على عدد من النصوص التشريعية وهي قانون الاملاك الوطنية 90-30 والامر رقم 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05³ و كذا القانون 03-02 المؤرخ في 17 فبراير 2003 المحدد للقواعد العامة للاستعمال و الاستغلال السياحيين للشواطئ⁴.

وفي إطار التنظيم؛ ونظراً لانفراد الدولة بملكية الاملاك العمومية البحرية، فقد تضمن المرسوم التنفيذي 12-427 المؤرخ في 2012/12/16⁵ الشروط المحددة لإدارة الاملاك الخاصة والعامة التابعة

¹ - دعت الجمعية العامة للأمم المتحدة عام 1973 الدول الى عقد مؤتمر دولي و قد بدأت مؤتمرات الامم المتحدة لقانون البحار و أقر المؤتمر في 1982/04/30 اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار، وهي اتفاقية دولية شاملة لموضوعات البحار .

² - سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، 2012، ص 21 .

³ - الامر 80-76 المؤرخ في 23/10/1976 و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم ، المصدر السابق.

⁴ - القانون 03-02 مؤرخ في 17 فبراير سنة 2003 ، يحدد القواعد العامة للاستعمال و الاستغلال السياحيين للشواطئ، الجريدة الرسمية عدد 11 الصادرة في 19 فبراير 2003.

⁵ - مرسوم تنفيذي رقم 12-427 مؤرخ في 2 صفر عام 1434 الموافق لـ 16 ديسمبر 2012، يحدد شروط وكيفيات إدارة وتسيير الاملاك العمومية و الخاصة التابعة للدولة الجريدة الرسمية عدد 69 الصادرة في 19 ديسمبر 2012

للدولة ويضبط كفيات ذلك، كما احتوى على بعض مكونات الاملاك البحرية الطبيعية التي حصرها في الشاطئ وطروح البحر ومحاسره، مفردا لكل منهما تعريفًا قانونيا خاصا به. وعليه سنتناول في هذا الفصل الاملاك العمومية البحرية الطبيعية من حيث مشتملاتها (المبحث الاول) وقواعد تكوينها و استعمالها (المبحث الثاني) ثم من حيث استغلالها (المبحث الثالث) .

المبحث الأول :

مشتملات الاملاك العمومية البحرية الطبيعية

مبدئياً لا توجد أملاك عمومية طبيعية بحسب طبيعتها، بل يتوقف ذلك على إرادة المشرع، فالمشرع هو من يلحق ملك معين بتتابع الأملاك العمومية البحرية الطبيعية، ذلك ان إضفاء نظام الأملاك العمومية يكون نتيجة أحداث فيزيائية التي على الادارة معاينتها فقط¹ لتصدر بعد ذلك قراراً يثبت حدودها التي عيّنتها الظواهر الطبيعية من قبل - بفعل الخالق سبحانه وتعالى - بحيث لا تتعارض مع طبيعة الواقع .

ان مشتملات الاملاك العمومية البحرية الطبيعية غير مستقرة على تعداد ثابت متفق عليه²، هذا فضلاً على تشتت النصوص القانونية الضابطة و المنظمة و المحددة لها، فالدستور الجزائري بما تضمنه من تعديل سنة 2020³ و بصفته الوثيقة السامية في الدولة أشار إلى الاملاك العمومية البحرية بالمادة 20 منه : " الملكية العامة هي ملك المجموعة الوطنية، وتشمل باطن الارض، و المناجم، و المقالع، و الموارد الطبيعية للطاقة، و الثروات المعدنية الطبيعية و الحية، في مختلف مناطق الاملاك الوطنية البحرية، و المياه والغابات " وعلى سبيل العموم جاءت الاملاك العمومية البحرية بالمادة 22 من الدستور " يحدد القانون الاملاك الوطنية ، تتكون الاملاك الوطنية من الاملاك العمومية و الخاصة التي تملكها كل من الدولة و الولاية و البلدية ، تسيير الاملاك الوطنية طبقاً للقانون " .

لقد ادى البحث عن المصلحة المشتركة المتبادلة بين الدول في استغلال البحر على قدم المساواة إلى البحث عن قواعد قانونية دولية لتسيير وتنظيم ذلك، فالاتفاقيات الدولية و الأطر القانونية الدولية تعمل على تحقيق توازن بين حماية حقوق الدول الساحلية وتعزيز استخدام مستدام للموارد البحرية لصالح الجميع، حيث قسّمت السيادة على البحر تقسيماً جديداً، ترتب عليه انقسام الاملاك العمومية البحرية الطبيعية الى قسمين، القسم الاول وهي الاملاك العمومية البحرية الطبيعية المتواجدة في مناطق خاضعة

¹ -Philippe GODFRIN et Michel DEGOFF , Droit administratif des biens , 7^e édition , Armand Colin, paris 2005, p 12 et 13 .

² - نصرالدين هونوي، المرجع السابق، ص 250 .

³ - التعديل الدستوري لسنة 2020 الصادر بموجب المرسوم الرئاسي 442-20 الصادر في الجريدة الرسمية عدد 82 بتاريخ 30 ديسمبر 2020.

لسيادة الدولة (المطلب الاول) و القسم الثاني هي الاملاك العمومية البحرية المتواجدة في مناطق خاضعة لولاية محدودة (المطلب الثاني).

المطلب الاول : مُشتملات وحدود الأملاك العمومية البحرية الطبيعية في المناطق الخاضعة لسيادة الدولة

انطلاقاً من النصوص التشريعية و التنظيمية التي سبق و ان اشرنا إليها، المنظمة و المحددة للاملاك العمومية البحرية الطبيعية، وفي اطار اتفاقية مونتيجوباي 1982، يمكن حصر الاملاك العمومية البحرية الطبيعية الموجودة في المناطق الخاضعة لسيادة الدولة في : شاطئ البحر، المياه البحرية الداخلية، قعر البحر الاقليمي وباطنه، طروح البحر ومحاسره، الجزر و الجزيرات، وطالما ان هذه الاملاك مستقرة و مرتبطة وجوداً بالبحر فسنتناول مفهومها في نظر القانون، و مشتملاتها في هذه المنطقة (الفرع الاول) ثم الى قواعد ضبط حدودها (الفرع الثاني).

الفرع الأول : مُشتملات الأملاك العمومية البحرية الطبيعية في المناطق الخاضعة لسيادة الدولة

الاملاك العمومية البحرية الطبيعية مرتبطة وجوداً بالبحر فكل مشتملاتها على تماس مع البحر أو في محتواه : شاطئ البحر، المياه البحرية الداخلية، قعر البحر الاقليمي و باطنه، طروح البحر ومحاسره، الجزر و الجزيرات، و ترتبط الأملاك العمومية البحرية بالبحر بصفاتها جزءاً لا يتجزأ من البيئة البحرية، وتحدد القوانين البحرية والتنظيمات المحلية والدولية حقوق الدول والأفراد في استخدام الأملاك العمومية البحرية، فيتم من خلال هذه الأنظمة تحديد الحدود والمسؤوليات والسلطات المرتبطة بإدارة وحماية هذه الأملاك.

إنطلاقاً من ذلك يمكن تعداد الأملاك العمومية البحرية الطبيعية في المناطق الخاضعة لسيادة الدولة إلى:

أولاً : شاطئ البحر

البحر في اللغة العربية تعني كل ذراع أو جزء من محيط يكون إما مسطحاً مائياً بهذا المحيط أو فجوة واسعة في ساحله تملؤها المياه المالحة موعلة في اليابس، وذكر ابن دريد أن " العرب تسمي الماء المِلْح أو العذب بَحراً إذا كثر¹، أما لدى فقهاء القانون فيعرفه البعض، بأنه هو الذي تحدده وحدة المياه، ويضيف البعض إلى ذلك صفة الملوحة في الماء، ومن هذا التعريف يتضح أنه لكي نطلق على المياه

¹ - أحمد بن عبد الرحمن بالخير، مفردات البحر و دلالاتها في اللغة العربية : مرباط نموذجاً، المؤتمر الدولي السادس حول القضايا الراهنة للغات، علم اللغة، الترجمة و الادب، مجموعة مقالات المؤتمر، المجلد الاول، دار الأهواز للطباعة و نشر البحوث و العلوم، الأهواز، إيران، 2021، ص 83.

بحراً في عرف القانون الدولي يجب أن تتوافر صفتان : الاولى ان تكون مكونة من وحدة واحدة من الكرة الارضية متصلة ببعضها ببعض اتصالاً حراً طبيعياً ، الثانية : أن تكون مألحة¹.

أما شاطئ البحر فهو قطع صغيرة على ضفاف البحر تكون مغطاة و بشكل متقطع، كلياً أو جزئياً بالأمواج، وعادةً ما تكون أرضها مغطاة بالرمل أو الأحجار أو الحصى، وهي بهذا المفهوم تدرج تحت تعريف جيولوجي أكثر من التعريف القانوني² كما عرفت الشواطئ بأنها الأراضي التي تمتد بجوار البحر وتغطيها مياه المد العالي ثم تكشف عنها مياه المد المنخفض، و تضم بذلك كافة الأراضي و الأشياء التي تغطيها المياه خلال فترة المد العالي و كذلك مصبات الانهار التي تنتهي عندها³ .

وقد جاء تعريف الشاطئ بالمادة : 11 من المرسوم التنفيذي رقم 12-427⁴ ، الذي يحدد شروط وكيفيات إدارة وتسيير الاملاك العمومية و الخاصة التابعة للدولة : " الشاطئ هو جزء الساحل الذي تغطيه أعلى مياه البحر تارة ، ويكشفه اخفضها تارة اخرى " .

ومن الجانب الجغرافي يعرف الشاطئ بأنه المساحة الواقعة بين أدنى الجزر و الحوائط أو الحواف الصخرية المشرفة على البحر، ويطلق أحيانا على السواحل ذات الظهر السفلي عندما يكون خاليا من الحواف، على المساحة المحصورة بين أعلى ما تصله أمواج العواصف و أقصى الجزر⁵.

ان البحث عن التعريف القانوني للشاطئ يستلزم الغوص في الجانب الجيولوجي للشاطئ تحليلاً وتدقيقاً بغض النظر عن التعريفات الموجودة مسبقاً، فالشاطئ يبدو انه مركب من أراضي غير متشابهة و غير متكافئة، فهو إما مساحة " رطبة " لأنها عادة ما تكون مغمورة بالبحر، أو أنها مساحة " جافة " بعيدة تماماً عن أي غمر بحري أو قد تكون مغمورة بمياه البحر بصفة استثنائية⁶، بناء على هذا التعريف الذي زاوج بين التعريف القانوني و التعريف الجغرافي للشاطئ نستنتج أن الشاطئ يتكون من جزأين: الجزء "الجاف" المتواجد في الجهة العلوية للمياه المرتفعة من جهة البحر ، وهو ذو حجم متغير، و يتلقى رذاذاً من البحر، كما يمكنه أن يُغمر أثناء موجات المد العالية جداً أو خلال العواصف، و الجزء " الرطب

¹ - محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ، لبنان، 2010، ص 18.

² - Jean-Pierre Ferrand، LA PROTECTION DE LA PLAGE PAR LE DROIT DE L'URBANISME. Lavoisier « Revue juridique de l'environnement » 2014/3 Volume 39، lavoisier. Cachan، france، 2014 ، p 448 .

³ . باديس بومزبر ، النظام القانوني للأموال العامة في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق ، جامعة منتوري قسنطينة 2011-2012 ص 13 .

⁴ . مرسوم تنفيذي رقم 12-427 مؤرخ في 2 صفر عام 1434 الموافق لـ 16 ديسمبر 2012، يحدد شروط وكيفيات إدارة وتسيير الاملاك العمومية و الخاصة التابعة للدولة الجريدة الرسمية عدد 69 الصادرة في 19 ديسمبر 2012 .

⁵ . الهادي مصطفى ابولقمة و محمد علي الاعور، الجغرافيا البحرية ، الدار الجماهيرية للنشر و التوزيع و الاعلان، ليبيا، 1999، ص 59 .

⁶ -- Jean-Pierre Ferrand، Op.cit p 449.450.

" و هو الجزء الذي يكون مغمورا بالمياه تارة و تارة اخرى يكشفه أخفضها، وهو الجزء الذي يتوافق مع التعريف الذي أورده المشرع في المرسوم التنفيذي 12-427 أعلاه.

ثانياً : المياه البحرية الداخلية

تتكون المياه الداخلية من مجموع المياه المحصورة بين خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الاقليمي و الساحل¹، وهذا ما حددته المادة الثامنة من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 و التي تنص على أنه : " ... تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزء من المياه الداخلية للدولة " وهي مياه توجد فيما بين المياه الاقليمية و الشاطئ و تشمل الموانئ و الأحواض و الخلجان، وتتكون حدود المياه الداخلية من جهة اليابسة، من خط انحسار المياه وقت الجزر، وتتكون حدودها الخارجية من خط الأساس للبحر الاقليمي و هي بذلك تتطابق مع الحدود الداخلية لهذا البحر²، وهو ما بينته المادة 08 من اتفاقية مونتيجباي 1982 " باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع، تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الاقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة" و الملاحظ انه يتم قياس البحر الاقليمي عند حد أدنى للجزر على امتداد الساحل، وهو ما نصت عليه المادة 05 من الاتفاقية: " ... خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الاقليمي هو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل"³، أما في حالة إنبعاج عميق أو وجود سلسلة من الجزر على امتداد الساحل وعلى مسافة قريبة منه مباشرة، فيتم قياس البحر الاقليمي وفقاً لطريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة⁴ وهو ما نصت علي المادة 07 من ذات الاتفاقية، كما نصت المادة 05 على أن خط الأساس، هو الخط الذي يلتقي عنده اليابس بالماء في ادنى درجات الجزر على طول امتداد سواحل الدولة المطلة على البحر⁵.

ومما سبق نخلص؛ الى ان المياه الداخلية هي تلك المياه التي تتحصر بين اليابسة من جهة وبين بداية خط الأساس من جهة أخرى، و بالتالي فمفهوم المياه الداخلية يتقلص إذا أخذنا بطريقة الحد الأدنى

¹ - المادة الاولى من المرسوم رقم 84-181 مؤرخ في 4 أوت 1984 يحدد الخطوط الاسية يقاس منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري، الجريدة الرسمية عدد 32 صادرة في 07 أوت 1984 .

² - محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية ، مصر، 2010 ص 25 .

³ - محمد منصوري ، المصالح المشتركة للدول في المناطق البحرية على ضوء إتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في العلوم القانونية ، كلية الحقوق ، جامعة الحاج لخضر 01 بسكرة، 2019 - 2020 ص 25 .

⁴ - جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، الطبعة الاولى، دار الخلدونية، الجزائر، 2009 ص 49 .

⁵ - تنص المادة 05 من اتفاقية 1982 على أنه " باستثناء الحالات التي تنص فيها الاتفاقية على غير ذلك، خط الأساس العاجي لقياس عرض البحر الاقليمي هو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية".

للجزر (خط الأساس العادي)، وقد يتسع هذا المفهوم عندما يتم قياس البحر الاقليمي وفقاً لطريقة الخطوط المستقيمة¹.

اما البحار المغلقة فهي تلك البحار التي تحيط بها أراضي دولة أو أكثر و لا يكون لها إتصالاً بالبحار العامة، و البحار شبه المغلقة فهي التي تتصل بأعالي البحار أو مضيق و تشمل كل من الخلجان و الاحواض متى اتصلت بالبحر العالي، بالإضافة إلى المضائق و التي هي عبارة عن ممر بحري ضيق يصل بين جزأين من البحر العالي، تستخدمه الدولة في الملاحة الدولية².

يدخل كذلك في مفهوم البحار المغلقة القنوات الدولية و التي هي عبارة عن طرق إصطناعية، او ممرات تحفر لتسهيل الملاحة و المواصلات الدولية مثل قناة السويس في مصر.

وتعد المياه الداخلية جزءاً من مياه الدولة الداخلية وليس للدول الاخرى حق استعمالها أو الدخول لها بدون موافقة الدولة، إلا إذا كانت هذه المياه مثقلة بحق المرور البري (حق ارتفاق) لدولة قبل عقد اتفاقية قانون البحار عام 1982، فيجوز لهذه الدولة أو للدول المرور في المياه الداخلية لتلك الدول، وليس للدول الاخرى التي لم يكن لها مثل هذا الحق استخدام هذه المياه³.

ثالثاً : قعر البحر الاقليمي و باطنه

يعد البحر الإقليمي أو المياه الإقليمية جزءاً من الاملاك العمومية البحرية المتواجدة بالمناطق الخاضعة لسيادة الدولة، وهو عبارة عن جزء من البحار ملاصق لشواطئ الدولة، ويأتى تالياً لإقليمها البري ومياهها الداخلية، أو بمعنى آخر هو عبارة عن رقعة من البحار تنحصر بين المياه الداخلية وشاطئ الدولة من جهة والمنطقة المتاخمة من جهة أخرى⁴، و للدولة السيادة على قاع بحرهما الاقليمي كما هو الحال بالنسبة لإقليمها البري، فلها حق إقامة منشآت، جزر صناعية و أنفاق للمواصلات و إقامة مرسلات للبث التلفزيوني و الاذاعي ، ومد الكابلات و انابيب نقل النفط و الغاز و المياه وغيرها، و التنقيب عن الثروة النفطية و المعادن، و سيادة الدولة على باطن الاقليم نحو نقطة تمركز باطن الارض فكلما يزداد الاتجاه نحو عمق الأرض تقل مساحة باطن الاقليم إلى أن تصل إلى نقطة مركز الارض⁵.

¹ - منصور محمد، المرجع السابق ص 18 .

² - وليد بيطار ، القانون الدولي العام، مجد للنشر و التوزيع، بيروت، لبنان 2008 ، ص 98.

³ - سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 88 .

⁴ - منقول من موقع : <https://www.politics-dz.com/> دراسات في القانون الدولي للبحار : البحر الاقليمي ، اطلع عليه بتاريخ 2022/02/12 .

⁵ . سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق ، ص 106 .

هذا وقد نصت المادة الثانية من اتفاقية قانون البحار 1982¹، على أن " تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي، وتمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه، وأن السيادة على هذا البحر الإقليمي تمارس مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي".

تجدر الإشارة إلى أنه قبل ديسمبر 1965 لم يكن قعر البحر الإقليمي وباطنه تابعا للاملاك العمومية البحرية في التشريع الجزائري، بحيث كانت عملية استغلال الثروات التي يطرحها قاع البحر تسبب خسارة و تمنع بالأخص أي عملية رقابة فعالة لنشاطات قاع البحر في السواحل، لكن بعد صدور الامر المؤرخ في 06 ديسمبر 1965² المتعلق بالاملاك العمومية البحرية أصبح هذا الفضاء الإقليمي مصنف ضمن ملحقات الملك العام البحري، وكل النصوص الصادرة فيما بعد تؤكد الطبيعة العمومية لهذه الملحقات³.

رابعا : طروح البحر و محاسره

طروح البحر ومحاسره؛ هي مصطلحات تستخدم في مجال الجغرافيا وعلوم الأرض لوصف تضاريس الشواطئ والمياه الضحلة، كما تستخدم هذه المصطلحات لفهم تشكل السواحل وتطورها، وتأثير العوامل الطبيعية والبشرية عليها، يتم دراسة طروح البحر ومحاسره لفهم التغيرات في البيئة الساحلية ولتخطيط الاستخدام المستدام للموارد الساحلية.

- طروح البحر les relais: هي قطع الأرض التي تتكون من الطمي الذي يأتي به البحر على الساحل و الذي يظهر فوق أعلى مستوى تبلغه الامواج.

¹ . اتفاقية قانون البحار هي إتفاقية دولية نتجت عن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار (UNCLOS III) التي وقعت بين 1973 و 1982. وحددت الاتفاقية حقوق ومسؤوليات الدول فيما يتعلق باستخدامها لمحيطات العالم، ووضع مبادئ توجيهية للأعمال التجارية والبيئة وإدارة الموارد الطبيعية البحرية، حلت الاتفاقية التي أبرمت في 1982 محل المعاهدة الرباعية لسنة 1958 بشأن أعالي البحار، ودخلت حيز التنفيذ سنة 1994، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996 المتضمن التصديق على اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار، الجريدة الرسمية عدد 9، الصادرة في 1996/01/24.

² - الامر رقم 65-301 المؤرخ في 06 ديسمبر 1965 المتعلق بالاملاك العمومية البحرية، الجريدة الرسمية عدد 102، السنة الرابعة، الصادرة في 1965/12/14 (ordonnance n° 64-301 du 06 décembre 1965 relative au domaine public maritime journal) (ملاحظة : أول جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية صدرت بتاريخ 1964/05/29 قبل هذا التاريخ كانت تصدر باللغة الفرنسية)..

³ - النوعي أحمد، النظام القانوني للاملاك الوطنية العمومية في التشريع الجزائري، اطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة محمد خيضر بسكرة 2017/2018، ص 118.

- المحاسر Les lais : هي القطع الارضية التي يتركها البحر مكشوفة لدى انحساره و لم تعد الامواج تغمرها في أعلى مستواها¹.

ومثلما كان الشأن بالنسبة لقعر البحر الاقليمي وباطنه فإن طروح البحر ومحاسرها لم تكن قبل سنة 1965 من الاملاك العمومية البحرية بل كانت تنتمي إلى الاملاك الخاصة للدولة، المشرع الجزائري في هذا الموقف كان مستأنسا برأي جانب من الفقه المصري الذي أكد على أن الصحيح هو أن الاراضي التي تتكون من طمي البحر و الاراضي التي تنكشف عنها المياه هي من أملاك الدولة الخاصة لا من املاكها العامة فيجوز للدولة التصرف فيها².

هذا وقد اشترط المشرع الجزائري تجريد أراضي طروح البحر ومحاسره التي تستعاد من البحر وتعزل عن حركة الامواج من صفتها العامة في إطار القوانين و التنظيمات المعمول بها، حتى يمكن استعمالها في أغراض اقتصادية أو إجتماعية على الخصوص³.

خامسا : الجزر و الجُزَيْرَات⁴ (Les îles et les îlots)

الجزر هي " أرض منعزلة يحيط بها الماء من جميع الجهات "⁵ وهي بهذا المفهوم تشمل كل ما هو يابسة و تحيط بها الماء من جميع الاتجاهات، سواء كانت موجودة بصورة طبيعية أم وجدت بفعل الانسان أو كانت صالحة للسكن ولها مجال إقتصادي خاص بها من عدمه؛ اتفاقية مونتيقوباى لعام 1982 عرّفت الجزيرة بالمادة 121 منها، على أنها " رقعة أرض مكونة طبيعيا محاطة بالمياه وتبقى مكشوفة أثناء المد" وهو أيضا تعريفا واسعا غير انه يختلف عن التعريف الجغرافي كونه اشترط ان يكون تكوين الجزيرة طبيعيا ليميزها عن الجزر الصناعية⁶.

و إذا كان هذا هو المتعارف عليه في تعريف الجزر، فإن هذا المفهوم الآن يختلف، حيث تتطلب بعض الدول إضافات إلى جانب ذلك التعريف الدارج، بينما اختلفت الدول فيما بينها حول معاملة الجزر هل تعامل كلها معاملة واحدة مع اختلاف انواعها، رغم وجود اعتبارات كثيرة متباينة حول حجم

¹ - المادة 12 من المرسوم التنفيذي 427-12.

² - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء 08 ، حق الملكية، دار احياء التراث العربي، بيروت 1976 ، ص 119.

³ - المادة 13 من المرسوم التنفيذي 427-12.

⁴ - الجُزَيْرَات (les îlots) أو الجُزَيْرَة (L'îlot) هي الجزيرة الصغيرة.

⁵ - بيار جورج، معجم المصطلحات الجغرافية، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، بيروت، لبنان، 2002، ص 270.

⁶ - منقول بتصرف من موقع : حماة الحق <https://jordan-lawyer.com/2021/06/19> الجزر في القانون الدولي ، اطلع عليه بتاريخ

2022/03/28 على الساعة 00:23 .

الجزيرة وطبيعة تكوينها الجيولوجي، ومدى قربها من الاقليم البحري للدولة، وهل يتوافر لها الكيان الاقتصادي اللازم للإعاشة من عدمه¹.

هذا وقد طالبت الدول في اتفاقية الأمم المتحدة 1982 بمعاملة الجزر معاملة الاقليم البري ومنحها نفس المجالات البحرية مما رتب أثر قانوني في رسم حدود المياه الإقليمية للدولة وباقي مجالاتها البحرية حيث نصت المادة الخامسة من اتفاقية الأمم المتحدة على انه : " باستثناء الحالات التي تنص فيها تلك الاتفاقية على غير ذلك، خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الاقليمي هو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسميا من الدول الساحلية"، ويستفاد من نص هذه المادة أن اكتساب رقعة الأرض وصف الجزيرة يترتب عليه قياس الامتداد الاقليمي للدولة وان يكون للجزيرة كافة المجالات البحرية المعترف بها².

وقد اعتبر المشرع الجزائري الجزر من الاملاك العمومية البحرية وهو ما نصت عليه صراحة المادة 15 من قانون 90-30، كما اعتبر القانون 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتنظيم الجزر جزءاً من المساحة النوعية بالساحل المسماة المنطقة الشاطئية و التي تكون موضوع تدابير حماية وتنظيم، وتضم بالاضافة إلى جانبها : الشاطئ الطبيعي، المياه البحرية الداخلية، سطح البحر الاقليمي و باطنه ، والملاحظ أن هذه الاجزاء هي نفسها مشتملات الاملاك العمومية التي نصت عليها المادة 15 من قانون الاملاك الوطنية 90-30 .

الفرع الثاني : حدود الأملاك العمومية البحرية الطبيعية في المناطق الخاضعة لسيادة الدولة

ان سيادة الدولة على الاجزاء المجاورة و القريبة من الشاطئ و التي تشتمل على املاكها العمومية البحرية، تماثل سيادتها على إقليمها البري من حيث المبدأ العام، إلا انها مع ذلك تأخذ بعين الاعتبار الطبيعة الخاصة لتلك الاجزاء من إقليم الدولة التي تغمرها مياه البحر، وهو ما يسمح بفرض بعض القيود على سيادة الدولة في تلك المناطق كحق المرور البرئ للسفن الاجنبية، ومعاملتها وفقاً لقواعد خاصة، تحقيقاً لنوع من التوازن بين الدواعي الامنية و الاقتصادية للدولة من جهة؛ و الملاحة الدولية من جهة اخرى، هذا ما يستدعي دراسة الاطار القانوني لحدود الولاية الوطنية في المياه البحرية في التشريع الوطني (أولاً) ثم حدودها في في اتفاقية قانون البحار 1982 لاسيما المياه الداخلية فحدود البحر الإقليمي (ثانياً).

¹ - محمد سلامة مسلم الدويك، المرجع السابق، ص 152.

² - منقول من موقع حماة الحق، المرجع السابق ، اطلع عليه بتاريخ 2022/03/29، على الساعة 20:00.

أولاً : حدود الأملاك العمومية البحرية الطبيعية في اتفاقية قانون البحار 1982

تُعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الإطار القانوني الدولي الذي ينظم استخدام البحار والمحيطات ومواردها، من بين أهم جوانب هذه الاتفاقية هي تحديد حدود الأملاك العمومية البحرية الطبيعية للدول، بما في ذلك المياه الداخلية والبحر الإقليمي، المياه الداخلية تشمل الأنهار والبحيرات والمياه المحصورة داخل اليابسة، وتخضع للسيادة الكاملة للدولة الساحلية، أما البحر الإقليمي فيمتد إلى 12 ميلاً بحرياً من خط الأساس للدولة الساحلية، وتملك الدولة سيادة كاملة على هذا النطاق مع مراعاة بعض حقوق المرور البريء للسفن الأجنبية، هذه الحدود تهدف إلى تحقيق توازن بين حقوق الدول الساحلية في استغلال مواردها البحرية وحقوق المجتمع الدولي في حرية الملاحة، في هذا العنصر سنتناول ما تضمنته الاتفاقية حول حدود المياه الداخلية و البحر الاقليمي.

1 . حدود المياه الداخلية

تنص الفقرة الاولى من المادة الثامنة من اتفاقية قانون البحار 1982 على ما يلي : " باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع، تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الاساس للبحر الاقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة ".

وتتكون حدود المياه الداخلية من جهة اليابسة، من خط أقصى مد للمياه عند اتباع طريقة خط الاساس العادي، لرسم خط الاساس الذي يبدأ من عنده حساب عرض البحر الاقليمي، ومن خط انحسار المياه وقت الجزر عند اتباع طريقة الخطوط المستقيمة المشكلة لخط الاساس وتتكون حدودها الخارجية من خط الاساس للبحر الاقليمي، وهي بذلك تتطابق مع الحدود الداخلية لهذا البحر¹، وتدخل ضمن المياه الداخلية كل من الموانئ و الخلجان المحاطة باقليم دولة واحدة و الخلجان التاريخية و فوهات الانهار و المراسي و القنوات البحرية و الضايق و البحار المغلقة و شبه المغلقة .

2. حدود البحر الاقليمي

يتحدد البحر الاقليمي للدولة الساحلية من الداخل بخط وهمي يسمى بخط الاساس و هو الخط الذي يبدأ منه قياس البحر الاقليمي نحو البحر العالي أو الذي يفصل البحر الاقليمي عن اليابسة أو عن المياه الداخلية²، وبصرف النظر عن اختلاف آراء الفقهاء بشأن طريقة رسم خط الأساس، إلا ان اتفاقية

¹ . لعمامري عصاد، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق، 2010، ص 46.

² . محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الاولى، دار الثقافة، عمان، 2008 ص 101.

قانون البحار لسنة 1982 و على غرارها إتفاقية البحر الاقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958 حسمت الموقف وحددت ثلاث طرق لرسم خط الاساس تتمثل في خط الاساس العادي خطوط الاساس المستقيمة، الحالات الخاصة¹.

ويمتد البحر الاقليمي بين نقطتين او خطين خط البداية و يسمى خط الاساس الذي يبدأ منه قياس البحر الاقليمي، وخط النهاية الذي هو الحد الخارجي للبحر الاقليمي أي حد إنتهاء البحر الاقليمي، أما قضية تحديد مدى البحر الاقليمي فقد اختلف بشأنها الفقهاء بحسب المعيار المعتمد، فقد بدأ بستين ميلا في القرن الرابع عشر ثم مائة ميلاً اعتداداً على معيار أقصى ماتراه العين المجردة، ثم 100 ميلا بحريا ويحدد بناء على حاجة الدولة الساحلية اعتمادا على مرمى المدفع، إعتقاداً على كون سلطة الارض تتوقف عند الحد الذي توقف فيه قوة الاسلحة²، وأمام هذا الجدل الفقهي، وفي ظل غياب قاعدة دولية مستقر العمل بها تحدد اتساع البحر الاقليمي، جاءت اتفاقية قانون البحار 1982، لتعطي الحق لكل دولة في أن تحدد بحرها الاقليمي في حدود 12 ميل بحري حيث نصت المادة 03 منها على أنه : " لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الاقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا مقيسة من خطوط الاساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية " و ترك هذا الموضوع للمواقف الانفرادية للدول، فلكل دولة عن طريق إعلان او تشريع أن تبين إتساع بحرها الاقليمي³، فأى دولة لا يجوز لها أن تطالب ببحر اقليمي يزيد عرضه عن 12 ميلا بحريا كما أنها غير ملزمة بمد بحرها الاقليمي لمسافة 12 ميل بحري، وإذا لم تحدد الدولة الساحلية عرض بحرها الاقليمي فيحتسب لها بحر اقليمي بعرض 12 ميل بحري لأن قاعدة الاتني عشر ميل بحري قاعدة عرفية.

ثانيا : حدود الأملاك العمومية البحرية الطبيعية في التشريع الوطني

بعد الاستقلال أصدرت الجزائر مجموعة من القوانين تهدف الى بسط سيادتها على المجال البحري وتحديد الولاية الوطنية في المجال البحري، أهم هذه القوانين هي :

¹ . المادة الاولى من المرسوم رقم 84-181 مؤرخ في 04 أوت 1984 يحدد الخطوط الاساسية التي يقاس انطلاقا منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري، الجريدة الرسمية الصادرة في 07 أوت 1984 ، عدد 32 .

² - يعتبر الفقيه الهولندي فان بنكرشوك أول من طرح الفكرة بصورة مبدأ عام في 1703 و 1737 وقد عبر عنه في قوله " تتوقف سلطة الارض عند الحد الذي تتوقف فيه قوة الاسلحة " .

³ - لعماري عصاد، المرجع السابق ، ص 32.

1 . المرسوم رقم 403/63 المؤرخ في 12/10/1963؛ المحدد لامتداد المياه الإقليمية¹، و الذي تضمن على الخصوص تحديد المياه الإقليمية ببعد بحري يتمثل في 12 ميل بحري، هذا القانون لم يحدد النقاط التي يتم منها قياس عرض البحر الاقليمي أو مسألة خطهط الاساس العادية أو المستقيمة المعتمدة في القياس كما انه لم يتم بالاشارة إليها على غرار بعض القوانين التي تحيل على مسألة التحديد اللاحق بموجب قانون خاص².

2 . الأمر رقم 84/76 المؤرخ في 23/10/1976؛ المتضمن التنظيم العام للصيد البحري³، حدد المشرع الجزائري بموجب هذا المرسوم ثلاث مناطق للصيد البحري، وهي : الصيد على مستوى السواحل، الصيد في عرض البحار، الصيد البحري الكبير، كما منع بموجبه الصيد داخل المياه الإقليمية إلا فيما يخص المواطنين الجزائريين وبرخصة مسبقة.

3 . المرسوم رقم 181/84 المؤرخ في 04/08/1984 المحدد للخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقا منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري⁴، هذا المرسوم استند إلى القانون 403/63 السابق الذكر و المتعلق بالمياه الإقليمية، إلا ان المادة الأولى منه اشارت إلى المناطق البحرية الخاضعة للقضاء الوطني بصيغة الجمع، لاسيما البحر الإقليمية منها، وهو ما يفيد إلى ان الجزائر تنوي اعتماد مناطق بحرية أخرى غير المياه الإقليمية المعتمدة بموجب القانون، و أهم المعطيات التي جاء بها هذا القانون هو اعتماد النقطة التي تقاس منها المناطق البحرية على نظام خطوط الاساس المستقيمة التي تربط بين نقطتين و الذي سيأخذ كبداية لحساب 12 ميل بحري للمياه الإقليمية⁵.

4 . المرسوم 13/94 المؤرخ في 28/05/1994، المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالصيد البحري⁶ جاء المرسوم ليحدد الاطار التشريعي لمسألة الثروات البيولوجية المتواجدة في المياه الجزائرية الخاضعة للقضاء الوطني، و هو التنظيم الذي يتمحور حول المجال النوعي و المكاني معاً، و ان كانت مسألة الاطار المكاني و الحيز الذي يمارس فيه الصيد هو ما يهمنا اكثر كون أن هذا القانون هو من قام

¹ - décret n° 63-403 du 12 octobre 1963 fixant l'étendue des eaux territoriales ، الجريدة الرسمية رقم 76 السنة الثانية ، الصادرة في 15/10/1963 ص 1038.

² - يخلف نسيم، التحديد البحري للمياه الخاضعة للقضاء الوطني الجزائري، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية و الانسانية، جامعة حسينية بن بوعلي، قسم العلوم الاقتصادية و القانونية، العدد 16، جوان 2016، ص 151.

³ - الأمر رقم 84/76 المؤرخ في 23/10/1976؛ المتضمن التنظيم العام للصيد البحري الجريدة الرسمية عدد 30 ، الصادرة في 07/08/1984.

⁴ - المرسوم رقم 181/84 المؤرخ في 04/08/1984 المحدد للخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقا منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري الجريدة الرسمية عدد 86 ، الصادرة بتاريخ 27/10/1984 .

⁵ - يخلف نسيم، التحديد البحري للمياه الخاضعة للقضاء الوطني الجزائري، المرجع السابق ص 152.

⁶ - المرسوم 13/94 المؤرخ في 28/05/1994، المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالصيد البحري، الجريدة الرسمية عدد 40، الصادرة بتاريخ 22/06/1994.

بالاعلان عن منطقة محفظة للصيد البحري في المادة الأولى و السادسة منه¹، واهم ما تضمنه هذا القانون هو توسيع السيادة الوطنية إلى الموارد البيولوجية الحية الموجودة في المياه الواقعة فيما وراء المياه الإقليمية، وهذا عن طريق إنشاء منطقة محفظة للصيد البحري.

كما احترم التفرقة بين المناطق البحرية الموجودة في القانون الدولي و بذلك فقد أشار في الفقرة الأخيرة من المادة الثالثة إلى أن المياه التي تخضع للقضاء الوطني هي المياه الداخلية و المياه الإقليمية أو منطقة الصيد المحفظة و قم تم استعمال لفظ (أو) على أساس انه لفظ يفيد الخيار في اللغة العربية في حين استعمل النص الفرنسي لفظ "et la zone de pêche réservée" وهو ما يفيد الاضافة إلى ما سبقه وهو ما كان يقصده المشرع مادام أنه سبق و ان تكلم عن توسيع السيادة الوطنية إلى هذه المنطقة وهو ما يعني بالضرورة إخضاعها أيضا إلى القضاء الوطني رمز السيادة الوطنية².

5 . القانون رقم 11/01 المؤرخ في 2001/07/03، المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات³، وميزة هذا القانون أنه أشار في ديباجته إلى الاتفاقيات الدولية التي ارتبطت بها الجزائر في مجال قانون البحار و الصيد و المحافظة على البيئة البحرية، وقد بدأ هذا القانون بتعداد مناطق المياه الخاضعة للقضاء الوطني، حيث ذكر المياه الداخلية، المياه الإقليمية، ومياه منطقة الصيد المحفظة و هذا بطريقة صريحة لا تترك أي مجال للخلط أو الالتباس، كما ذكرت المادة 03 منه أن هذا القانون يهدف إلى تحديد القواعد العامة لتسيير و تنمية الصيد البحري وتربية المائيات وفقا للالتزامات الدولية للجزائر في استغلال الموارد البيولوجية و حفظها في المياه الخاضعة للقضاء الوطني، وهذا التبرير في الواقع هو بمثابة تبرير لحق ملد الولاية الوطنية إلى غاية 32 ميل بحري غربا و 52 ميل بحري شرقا، بشكل يجعل من منطقة الصيد المحفظة متناغمة مع القانون الدولي العام، و قد أشارت المادة 22 إلى أن مسألة الصيد في المناطق الثلاث الخاضعة للقضاء الوطني هي حق منفرد لسفن الصيد الجزائرية أو السفن المؤجرة من طرف أشخاص جزائريين طبيعيين أو معنويين، إلا أن المادة 23 أشارت إلى امكانية الترخيص المؤقت لسفن الصيد الأجنبية لممارسة الصيد التجاري في منطقة الصيد المحفظة فقط دون

¹ - يخلف نسيم، التحديد البحري للمياه الخاضعة للقضاء الوطني الجزائري، المرجع السابق ص 153.

² - يخلف نسيم، المرجع نفسه، ص 154.

³ - القانون رقم 11/01 المؤرخ في 2001/07/03، المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات، الجريدة الرسمية عدد 36، الصادرة بتاريخ 2001/07/08، المعدل و المتمم بالقانونين : 1. القانون رقم 15 - 08 المؤرخ في 2 افريل 2015 يعدل و يتم القانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات الجريدة الرسمية عدد 18، الصادرة في 8 افريل 2015، 2. القانون 22-14 المؤرخ في 12 يوليو 2022، المعدل و المتمم للقانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 48 ، بتاريخ 17 يوليو 2022.

المياه الاخرى على أنه يمكن الترخيص للسفن الاجنبية بممارسة الصيد العلمي و الصيد التجاري للأسماك الكثيرة الترحال في المياه الخاضعة للقضاء الوطني عموماً¹.

6 . المرسوم التنفيذي 03 - 781 المؤرخ في 2003/12/13، المحدد لشروط ممارسة الصيد البحري وكيفياته²، وهو يهدف إلى تنظيم نشاط الصيد فيما يخص رخص الصيد و السفن و انواع الصيد و حصصه، و وقد قسم مناطق الصيد إلى ثلاثة مناطق . بحسب المادة 32 منه . يتم قياسها انطلاقاً من الخطوط المرجعية و ليس من الخطوط الاساسية وهذه المناطق هي : منطقة الصيد البحري وهي بعرض 06 أميال بحرية انطلاقاً من الخطوط المرجعية، منطقة الصيد البحري وهي ما بين 06 أميال و 20 ميل بحري من الخطوط المرجعية و منطقة الصيد البحري الواقعة ماوراء منطقة الصيد البحري في عرض البحر .

تجدر الإشارة إلى ان الخطوط المرجعية تقاس منها مناطق الصيد طبقاً للتقسيم الداخلي لها فقط، اما منطقة الصيد المحفوظة المنشأة بموجب المادة 06 من المرسوم رقم 13/94 المؤرخ في 1994/05/28 تبقى تعتمد خطوط الاساس المشار اليها في المرسوم رقم 181/84 المؤرخ في 1984/08/04 في مسألة قياس 32 ميل بحري في الواجهة البحرية الغربية و 52 ميل بحري في الواجهة البحرية الوسطى و الشرقية انطلاقاً من رأس تنس في اتجاه الشرق.

7 . المرسوم الرئاسي رقم 04-344 المؤرخ في 2004/11/06 ، المتضمن انشاء منطقة متاخمة في المياه الجزائرية بامتداد يصل إلى 24 ميل بحري وفق ما تنص عليه احكام اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 حيث أعتمدت المادة 33 من الاتفاقية لتحديد عرض المنطقة المتاخمة و التي اشارت إلى أقصى حد وهو 24 ميل بحري، إضافة إلى ان الثانية من المرسوم اعتمدت مباشرة الاختصاصات الواردة في المادة 33 من الاتفاقية دون الإشارة اليها وهي الاختصاصات المتعلقة بفرض احترام القوانين المتعلقة بانظمة الجمارك، الضرائب، الهجرة و الصحة و اخضاع كل خرق لها لولاية القضاء الوطني إضافة إلى حماية الاشياء ذات الطابع التاريخ المتواجدة في اعماق البحر و منع كل اتجار بها³.

¹- يخلف نسيم، التحديد البحري للمياه الخاضعة للقضاء الوطني الجزائري، المرجع السابق ص 155.

² . المرسوم التنفيذي 03 - 781 المؤرخ في 2003/12/13، المحدد لشروط ممارسة الصيد البحري وكيفياته، الجريدة الرسمية عدد 78 الصادرة في 2003/12/14.

³- يخلف نسيم، التحديد البحري للمياه الخاضعة للقضاء الوطني الجزائري، المرجع السابق ص 156.

المطلب الثاني : مشتملات الأملاك العمومية البحرية الطبيعية في المناطق الخاضعة لولاية محدودة

اعتبر المشرع الجزائري بعضاً من المجالات البحرية كأجزاء من الأملاك العمومية البحرية الطبيعية فقد نصت المادة 15 من قانون 90-30 بالإضافة إلى الأملاك العمومية البحرية الموجودة في المناطق الخاضعة لسيادة الدولة السالف ذكرها، إلى أملاك عمومية متواجد في المناطق الخاضعة لولاية محدودة للدولة وهي الواردة بالفقرة الأخيرة من ذات المادة : "... الثروات البحرية وكذلك الثروات الغابية الواقعة في كامل المجالات البرية و البحرية من التراب الوطني في سطحه أو في جوفه و / أو الجرف القاري و المناطق البحرية الخاضعة للسيادة الجزائرية أو لسلطتها القضائية".

كما أشارت المادة 14 من الدستور الجزائري المعدل سنة 2020¹ إلى انه : " تُمارَس سيادة الدولة على مجالها البرّي، ومجالها الجوّيّ، وعلى مياهها، كما تُمارَس الدولة حقّها السيّد الذي يقرّه القانون الدوليّ على كلّ منطقة من مختلف مناطق المجال البحريّ التي ترجع إليها".

ان المفاهيم الواردة في المادة الدستورية اعلاه مرتبطة بالقانون الدولي، و المؤسس الدستوري أشار أيضا في ديباجة الدستور على مجال بحري واحد ما يوحي خضوعه لنفس النظام القانوني، ويرى البعض أن المشرع كان عليه أن يعتمد مفهوم المناطق البحرية لانها المفهوم الاكثر مطابقة للقواعد المحددة في القانون الدولي وخصوصا في اتفاقية الامم المتحدة² والتي تم التصديق عليها بموجب المرسوم الرئاسي 96-53 المؤرخ في 1996/01/22³.

في هذا المطلب سنتناول الاملاك العمومية البحرية الطبيعية في تلك الامتدادات؛ وهي المنطقة المتاخمة (الفرع الاول) الجرف القاري (الفرع الثاني) و المنطقة الاقتصادية الخالصة (الفرع الثالث).

الفرع الأول : المنطقة المتاخمة

إن فكرة المنطقة المتاخمة للبحر الاقليمي وليدة الضرورة العمليّة لحماية بعض مصالح الدولة الساحلية خاصة بالنسبة للمسائل الجمركية و المالية و الصحة و الامن، التي لا تتوفر لها حماية فعّالة إذا اقتصر نشاط الدولة الساحلية لحمايتها على امتداد البحر الاقليمي، لذلك كان إضافة منطقة من البحر العالي لتمارس الدولة الشاطئية عليها بعض حقوق الرقابة الضرورية لحماية مصالحها الجوهرية، وقد أثر

¹ - الصادر بموجب الامر الرئاسي رقم 20-442 مؤرخ في 2020/12/30 يتعلق بإصدار التعديل الدستوري و المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر سنة 2020 ، الجريدة الرسمية عدد 82 الصادرة في 2020/12/30 .

² . دغبار رضا، بعض تطبيقات قانون البحار في الجزائر ، مجلة الحقوق و العلوم الانسانية ، جامعة زيان عاشور بالجلفة، المجلد 9 العدد 1، 15 مارس 2016 ص 79 .

³ - المرسوم الرئاسي 96/53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، المتضمن التصديق على اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار، الجريدة الرسمية عدد 09 الصادرة في 24 جانفي 1996 .

التساؤل جدوى بقاء نظام المنطقة المتاخمة بعد أن استقر الاتفاق الدولي على امتداد البحر الاقليمي باثنتي عشر ميلا، وبروز نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة الذي يمكن أن يكون بديلاً عن نظام المنطقة المتاخمة ويؤدي إلى إلغائها، إلا أن أغلبية الدول عبرت عن تمسكها بهذه الاتفاقية نظراً لما تؤديه من وظائف تقصر المنطقة الاقتصادية منها¹.

أولاً : تعريف المنطقة المتاخمة

يمكن تعريف المنطقة المتاخمة بأنها " منطقة تالية للبحر الاقليمي للدولة الشاطئية وملاصقة له تمارس عليها الدولة بعض الاختصاصات اللازمة للمحافظة على كيائها"² وقد اوضحت اتفاقية الامم المتحدة 1982 لقانون البحار سلطات الدولة الساحلية على منطقتها المتاخمة على سبيل الحصر في المادة 33 فقرة 1 و التي جاء نصها على النحو التالي : " للدولة الساحلية في منطقة متاخمة لبحرها الاقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل :

- 1 . منع خرق قوانينها ولوائحها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة أو داخل إقليمها أو بحرها الاقليمي.

- 2 . المعاقبة على أي خرق للقوانين و الأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرها الاقليمي.

ثانياً : نطاق المنطقة المتاخمة و اختصاصات الدولة الساحلية فيها

يمتد عرض المنطقة المتاخمة إلى مسافة 12 ميلا قياساً من الحد الخارجي للبحر الاقليمي، ورغم أن المنطقة الاقتصادية تجبُ المنطقة المتاخمة من حيث النطاق المكاني، فإنه يبقى لكل منهما نظام قانوني قائم بذاته، ذلك أن فكرة المنطقة الاقتصادية تتوخى تخويل الدولة الساحلية في منطقة بحرية تلي الحدود الخارجية للبحر الاقليمي - التي يمتد اتساعها إلى 200 ميلا مقاسه من خطوط الاساس - حقوق سيادية طبيعة مانعة لغرض كشف واستغلال الموارد الحية وغير الحية سواء كانت على قاع البحر أو تحته أو في عمود المياه، اما المنطقة المتاخمة فتمارس الدولة الساحلية عليها الرقابة الضرورية من أجل منع الاخلال بنظمها الجمركية و الصحية و المالية ولوائح الهجرة واقليمها او بحرها الاقليمي وبالتالي تكون حقوق الرقابة في المنطقة المتاخمة من طبيعة وقائية هدفها توقي المخالفات المحتملة للنظم

¹ - علي مزراح، تحديد المجالات البحرية الوطنية وتطبيقاتها في القانون الدولي، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، الجزائر، د.س.ن، ص 981 .

² . حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق ص 69 .

الجمركية و المالية و الصحية ونظم الهجرة للدولة الساحلية، فإذا لم تحقق التدابير الوقائية الاغراض المقصود بها كان للدولة ان تتدخل لردع المخالفات التي تقع ضد أنظمتها المذكورة¹.

وبناء عليه فالدولة تمارس الرقابة الضرورية في المنطقة المتاخمة لأجل منع خرق قوانينها الجمركية و الضريبية و الصحية و تلك المتعلقة بالهجرة، كما تمارس على هذه المنطقة باعتبارها جزءاً من المنطقة الاقتصادية الخالصة ما تمارسه الدولة على هذه المنطقة².

ثالثاً : المنطقة المتاخمة كملك عمومي بحري في التشريع الجزائري

مقارنة مع دول أخرى كان اهتمام المشرع الجزائري بالمنطقة المتاخمة كملك عمومي متأخراً فأول تناول لها من طرفه كان التعديل الذي طرأ على قانون الجمارك³ عندما نصت المادة الاولى من قانون الجمارك على مجال تطبيقه: " يشمل الإقليم الجمركي، نطاق تطبيق هذا القانون، الإقليم الوطني والمياه الداخلية والمياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة والفضاء الجوي الذي يعلوها " وهو تأكيد من المشرع الجزائري من خلال تشريع داخلي على اختصاصات الدولة الجزائرية على هذه المنطقة.

و بعد الاشارة للمنطقة المتاخمة في قانون الجمارك الصادر في 22 أوت 1998، صدر المرسوم الرئاسي رقم 04-344 المؤرخ في 06 نوفمبر 2004⁴ الذي أسست بموجبه الدولة الجزائرية منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي على مسافة 24 ميلا بحريا يتم قياسها انطلاقا من خطوط الاساس للبحر الاقليمي، حيث نصت المادة الاولى من المرسوم على انه : " تؤسس منطقة متاخمة للبحر الاقليمي، امتداد هذه المنطقة 24 ميلا بحريا، يتم قياسها انطلاقا من خطوط الاساس للبحر الاقليمي"، و تمارس الدولة الجزائرية بصريح المادة الثانية من ذات المرسوم ، حق المراقبة طبقا للمادتين 33 و 303 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ، اين نصت المادة الثانية من المرسوم على ذلك : " يمارس حق المراقبة داخل هذه المنطقة طبقا للمادتين 33 و 303 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المذكورة أعلاه " .

¹ . علي مزاح، المرجع السابق 982 .

² . دغبار رضا، المرجع السابق، ص 79 .

³ . القانون رقم 98-10 الصادر في 22 اوت 1998 ، ج ر عدد 61 لسنة 1998 الصادرة بتاريخ 23/08/1998 المعدل و المتمم لقانون 79-07 المتضمن قانون الجمارك، المعدل بموجب القانون 17-04 المؤرخ في 16/02/2017، الجريدة الرسمية عدد 11 الصادرة في 2017/02/19.

⁴ . المرسوم الرئاسي رقم 04-344 المؤرخ في 23 رمضان عام 1425 الموافق لـ 6 نوفمبر سنة 2004، ج ر عدد 70 مؤرخة في 21 رمضان عام 1425 الموافق لـ 7 نوفمبر 2004 .

الفرع الثاني : المنطقة الاقتصادية الخالصة

كان لابد للدول النامية أن تسعى لزيادة فرصتها كي تنهض بقطاعي التنمية و الاقتصاد، وكان لابد من استحداث فكرة تستطيع بها الاستفادة من الثروات البحرية، ومن ثمة السماح لكل دولة من إنشاء منطقة إقتصادية فيما وراء بحرها الاقليمي تمارس عليها حقوق سيادية بهدف استكشاف واستغلال الثروات الطبيعية الحية وغير الحية الموجودة بها، مع احترام الحقوق المقررة للدول الاخرى من ملاحه أو طيران أو مد كابلات وانابيب تحت الماء¹ ، ومن هنا جاءت فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة.

أولا : نشأة فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة

فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة يرجع الفضل في الدعوة إليها للدول الآخذة في النمو، وتعد واحدة من أهم أوجه التجديد في قانون البحار في الوقت المعاصر، كما تعد من أبرز المسائل التي عني مؤتمر الامم المتحدة الثالث لقانون البحار بدراستها²، ولقد عبر عن هذه الفكرة لأول مرة في 22 جانفي 1971 ممثل كينيا أنجينغا Njenga خلال الدورة السنوية للجنة القانونية الاستشارية الأفروآسيوية المنعقدة في كولومبو، عندما اعلن انه من المتعين النظر إلى المنطقة الاقتصادية بوصفها نطاقاً يكون للدولة الساحلية أن تصدر بشأنه تصاريح الصيد في مقابل حصولها على مساعدات فنية³ وسرعان ما وجدت هذه الافكار تعبيراً محدداً عنها أمام لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحار و المحيطات، حيث تقدمت وفود افريقية عديدة بمشروعات نصوص حول المنطقة الاقتصادية، وقد حسمت المسألة بأن انتقل مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة من الممارسة و الواقع الدولي إلى القاعدة القانونية الدولية بأن أفردت بخصوصها اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أحكاماً خاصة بها، نظمت بموجبها حقوق وواجبات جميع الدول الساحلية منها وغير الساحلية وهو ما تضمنته المواد من 45 إلى 61 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 .

ان نشأة فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة على المستوى الدولي كانت وليدة مواقف الدول الافريقية و دول امريكا اللاتينية وجميعها من الدول الآخذة في النمو و الحديثة الاستقلال آنذاك، وبناء على هذا فإن نشوء المنطقة الاقتصادية لم يكن يستند إلى سلوك دولي مضطرد أو عرف دولي سائد

¹ . حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق ص 105 .

² . المرجع نفسه، ص 106 .

³ . عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الثاني، الإصدار الثالث القانون الدولي المعاصر، الطبعة الاولى، عمان ، دار الثقافة للنشر و التوزيع، 2007 ص 95 .

على غرار البحر الاقليمي او المنطقة المتاخمة ، وإنما يعود الفضل في نشأة هذه المنطقة إلى روح القانون الدولي العام التي تقبل التطوير و التأقلم مع حاجيات الجماعة الدولية¹.

ثانيا : مفهوم و نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة

يعرف الفقه المعاصر المنطقة الاقتصادية الخالصة على انها : " منطقة واقعة وراء البحر الاقليمي وملاصقة له، ولا تمتد لأكثر من 200 ميل بحري من خطوط الاساس التي يقاس منها عرض البحر الاقليمي" ولعل أول تعريف للمنطقة الاقتصادية الخالصة هو الذي نادى به السيد أنجيغا مندوب كينيا في الاجتماع السنوي للجنة الاستشارية لدول آسيا و افريقيا المنعقد في كولومبو بتاريخ 1971/01/22 حيث عبر عنها بأنها : " المنطقة التي تختص فيها الدولة الساحلية بمنح تصاريح للصيد مقابل حصولها على مساعدات فنية " ثم عرفها في اجتماع آخر بانها " منطقة الاختصاص المانع للدولة الساحلية على كافة الثروات البيولوجية و المعدنية ".

ولقد عرفت اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 المنطقة الاقتصادية الخالصة بانها تلك المنطقة الواقعة وراء البحر الاقليمي وملاصقة له، يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء من الاتفاقية، وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها وحقوق الدول الاخرى وحياتها لاحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية².

يستنتج من المادة اعلاه ان المنطقة تستوعب المنطقة المتاخمة كليا، وبذلك فإن الحد الداخلي للمنطقة الاقتصادية الخالصة هو ذاته الحد الداخلي للمنطقة المتاخمة، أي هو الحد الخارجي للبحر الاقليمي، الذي يتجسد في ذلك الخط الوهمي الذي يبعد عن خط الاساس، كقاعدة بـ 12 ميلا بحريا و الذي يرسم باتباع طريقة منحى التماس أو الاقواس.

وقد قررت المادة 57 من اتفاقية قانون البحار 1982 أنه : " لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الاساس التي يقاس منها عرض البحر الاقليمي".

ثالثا : المنطقة الاقتصادية الخالصة كملك عمومي بحري في التشريع الجزائري

لم يسبق للجزائر و ان قامت بتعيين وتحديد منطقة اقتصادية خالصة خاصة بها إلى غاية سنة 2018، رغم أنها كانت من بين الدول المتحمسة لإقرارها ضمن المفاهيم الجديدة لقانون البحار، بحيث اعتبرت أن اقامة 200 ميل بحري منطقة اقتصادية خالصة يمكن من إعادة النظر في عدم المساواة

¹. منصوري محمد ، المرجع السابق ص 132 .

². المادة 55 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 .

الفعالية التي رتبها قانون البحار القديم و تساهم في التنمية الاقتصادية للدول النامية¹، ولكن الجزائر قامت بإنشاء منطقة صيد محفظة و التي اقترتها سنة 1994² وبعد تعديل قانون 90-30 بموجب القانون 08-14 أدخل المشرع الجزائري المنطقة الاقتصادية الخالصة ضمن الاملاك العمومية بصريح المادة 36 الفقرة الاخيرة : " وتدخل ايضا في الاملاك الوطنية العمومية ثروات الجرف القاري و المنطقة الاقتصادية البحرية الواقعة وراء المياه الاقليمية بمجرد ما توضع هذه المجالات ضمن اختصاص السلطة القضائية الجزائرية طبقا للقانون" ، قبل أن يحددها بموجب مرسوم رئاسي سنة 2018 ، وبناء على ذلك سنتناول مفهوم ونطاق منطقة الصيد المحفوظة و كذلك مضمون المرسوم الرئاسي الصادر سنة 2018 المحدد للمنطقة الاقتصادية الخالصة.

1 - مفهوم ونطاق منطقة الصيد المحفوظة

منطقة الصيد المحفوظة هي منطقة مشابهة في أحكامها للمنطقة الاقتصادية الخالصة والملاحظ أن المرسوم المنشأ لها لم يحدد هذه المنطقة وتم احتسابها من خطوط الأساس بعرض 32 ميلا بحريا، بين الحدود البحرية الغربية إلى غاية رأس تنس، وبعرض 52 ميلا بحريا من رأس تنس إلى الحدود البحرية الشرقية، وما يلاحظ على هذا التحديد من طرف الجزائر أنها جاءت ببعدين مختلفين 32 و 52 ميلا بحريا بسبب ضيق الامتدادات غرب السواحل الجزائرية واتساعها نوعا ما شرق السواحل الجزائرية. كذلك أن هذا التعيين يبقى ما دون خط الوسط الذي يفصل بين الحدود البحرية الجزائرية والاسبانية والايطالية، الأمر الذي لم يثر أي نزاع طالما أن الجزائر لم تستغل كامل مساحتها البحرية وتركت مجالا يعتبر من قبيل أعالي البحار.

2 - التعيين الحديث للمنطقة الاقتصادية الخالصة الجزائرية

اصدرت الدولة الجزائرية مرسوما رئاسيا يحدد المنطقة الاقتصادية الجزائرية الخالصة، مؤرخ في 20 مارس 2018³ يتكون من أربعة مواد، المادة الأولى منه نصت على ان : " تعيين الحدود الخارجية للمنطقة الاقتصادية الخالصة تحسب انطلاقا من خطوط الأساس المحددة بموجب المرسوم رقم 84-181، عن طريق الإحداثيات الواردة في المنظومة الجيوديزية العالمية"، فيما نصّت المادة الثانية من

¹ سهيلة قمودي، مجال السيادة البحرية الجزائرية حسب المادة 12 من دستور 1996 ، مخبر أثر الاجتهاد القضائي على حركة التشريع، المجلد 3 العدد 4، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2008/0103 ص 248 .

² بموجب المرسوم التشريعي 94-13 الصادر بتاريخ 28 ماي 1994 المحدد للقواعد العامة للصيد، الجريدة الرسمية رقم 40 ، الصادرة بتاريخ 12 جوان 1994 .

³ - المرسوم الرئاسي رقم 18-96 المؤرخ في 02 رجب 1439 الموافق لـ 20 مارس 2018 يؤسس منطقة إقتصادية خالصة عرض السواحل الجزائرية، الجريدة الرسمية عدد 18 الصادرة في 21 مارس 2018 .

المرسوم بأنه " يمكن أن تكون الحدود الخارجية للمنطقة الاقتصادية الخالصة عند الاقتضاء، محل تعديل في إطار اتفاقيات ثنائية مع الدول التي تكون سواحلها متلاصقة أو متقابلة مع السواحل الجزائرية" أما المادة الثالثة فقد نصت على أن " الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية تمارس حقوقها السيادية وولايتها في منطقتها الاقتصادية الخالصة، طبقاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982".

إن ما جاء به المرسوم الرئاسي لاسيما المادة 03 اعلاه، يمثل خروجاً عن النظرة التقليدية والتاريخية التي كانت تنتهجها الجزائر بأن تركت جزءاً من مجالها البحري واعتبرت كمنطقة أعالي البحار، إلا أنها وبصدور هذا المرسوم الذي أعاد رسم الحدود البحرية الجزائرية خصوصاً ما تعلق بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، والذي زاد في امتداداتها بما يتماشى مع الواقع البحري الجزائري وكذا المصالح البحرية الجزائرية، الأمر الذي لم يعجب كل من الطرفين الإيطالي والإسباني بالخصوص، خصوصاً في ظل نزاعات بحرية سابقة إيطالية تونسية وخصوصاً إسبانية مغربية وضغط أوروبي على المغرب¹.

الفرع الثالث : الجرف القاري

من المتفق عليه فقهاً أن استئثار الدولة الساحلية بجزء من ثروات قاع البحار المجاورة لسواحلها تمخض عن ممارسة دولية تلت إعلان الرئيس الأمريكي ترومان و الذي بموجبه أعطى للولايات المتحدة الأمريكية الحق في أن تضع تحت رقابتها وسلطانها القضائية قاع البحر وباطنه المجاور لسواحلها، وهذا من أجل حماية الثروات البيولوجية الموجودة في عرض هذه المنطقة المسماة الجرف القاري، حتى يتم الفصل بين اختصاصات الدولة في الانفراد باستغلال اقتصادي لقاع البحر وما تحته في المناطق القريبة وبين حقوق الدول في المرور ظهرت فكرة الجرف القاري وحق الدولة عليه²، وعليه سنتناول تعريف الجرف القاري (أولاً) و الطبيعة القانونية لولاية الدولة الساحلية على جرفها القاري وحقوقها عليه (ثانياً) ثم موقف المشرع الجزائري تجاه منطقة الجرف القاري كملك عمومي بحري (ثالثاً).

¹ - كانت وزيرة الخارجية الإسبانية أرانجا كونزاليث لايا قد صرحت في 21 فبراير 2020 أن مدريد غير متفقة مع الجزائر بشأن ترسيم الحدود البحرية للبلدين في البحر الأبيض المتوسط قبل زيارتها للجزائر في 05 مارس 2020 عقب إعلان الجزائر بشكل أحادي في أبريل 2018 ترسيماً حدودياً لمناطقها البحرية في البحر المتوسط يلامس جزر البليار الإسبانية، وفق ما قالت الوزيرة لإذاعة " كادينا سر " ، أما بالنسبة للنزاع بين الجزائر وإيطاليا فهو متعلق كذلك بامتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة الجزائرية و التي تدعي إيطاليا أنها تقترب كثيراً من مياهها في جزيرة سردينيا، أنظر أيضاً : علي البايزيد و شهرزاد نوار ، المحكمة الدولية لقانون البحار ومدى امكانية النظر في النزاعات البحرية الجزائرية، مجلة العلوم الانسانية، المجلد 32 عدد 2 جوان 2021 جامعة الاخوة منتوري 1 ص 359 .

² - Paul Bastid ,droit international public, supplément au cours les cours de droit, Paris, 1970, P352.

أولاً : تعريف الجرف القاري

كان لابد لاتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بقانون البحار لعام 1982 أن تضع أحكاماً للجرف القاري تزيل الالتباسات الحاصلة وتوحد الموقف من هذه المنطقة من البحر، فنصت المادة 76 منها على أنه " يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن ارض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الاقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الاساس التي يقاس منها عرض البحر الاقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة" وعرفت الفقرة الثالثة من المادة نفسها الجرف القاري بأنه : " الامتداد الواقع تحت مياه البحار للكتلة البرية الخاصة بالدولة الساحلية ".

الجرف القاري هو الحافة المغمورة من الساحل المنحدرة في انحدار بسيط تحت البحر قبل ان تصل إلى أعماق البحار، وهو بذلك يعني الارض المغمورة تحت مياه البحر الاقليمي و المنطقة المتاخمة، وما تبقى من المنطقة الاقتصادية الخالصة¹.

كما نصت المادة 83 من اتفاقية قانون البحار على ما يلي : " يتم تعيين حدود الجرف القاري بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة عن طريق الاتفاق على أساس القانون الدولي، كما أشير إليه في المادة 38 من النظام الأساس لمحكمة العدل الدولية، من أجل التوصل إلى حل منصف، و إذا تعذر التوصل إلى اتفاق في غضون فترة معقولة من الزمن، لجأت الدول المعنية إلى الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر...".

ثانياً : الطبيعة القانونية لولاية الدولة الساحلية على جرفها القاري

علاقة الدولة الساحلية بالجرف القاري تختلف عن علاقتها بالمياه التي تعلو الجرف القاري وللدولة الساحلية السيادة الكاملة على الجرف القاري ولها حق الاستثمار و الاستغلال بما يحقق مصالحها، وتتمتع الدولة الساحلية على الجرف القاري بحقوق سيادية لأغراض استكشافه و استغلال موارده الطبيعية وفقاً للفقرة الاولى من المادة 77 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، ان الحقوق المشار اليها بالفقرة الأولى من المادة 77 من اتفاقية 1982 هي حقوق خالصة، فإذا لم تقم الدولة الساحلية باستكشاف

¹ . محمد منصورى ، المرجع السابق ص 175 .

الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية فلا يجوز لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية¹.

ومن خصائص هذه الحقوق في الجرف القاري أن الدولة الساحلية لا تتمتع بالسيادة، وإنما تتمتع بحقوق سيادية، ولكن بالرجوع إلى أحكام محكمة العدل الدولية في هذا الصدد نجد أنها تقول أن الدولة الساحلية تمارس الحقوق على الجرف القاري بموجب سيادتها على إقليمها الذي يشكل الجرف القاري الامتداد الطبيعي له، وقد وضعت المحكمة هذه الحقوق بقولها أنها حقوق أصلية وطبيعية و مانعة، وهي الاوصاف التي تنطبق على السيادة نفسها.

وتتمتع الدولة الساحلية في جرفها القاري بممارسة حق اصيل يتعلق باستكشاف و استغلال موارده إعمالا لنص المادة 77 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فضلا عن حق التمتع بجملة من الحقوق الأخرى كالحق في إجراء عمليات الحفر و انجاز الانفاق و البحث العلمي و اقامة الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات ...الخ.

ثالثا : منطقة الجرف القاري كملك عمومي بحري في التشريع الجزائري

إنطلاقا مما ذكر في الفقرة الثانية أعلاه من أن حقوق الدولة الساحلية لا تتوقف على أي إعلان صريح، وهو ما أقرته الفقرة الثالثة من المادة 77 من اتفاقية 1982 : " لا تتوقف حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري وعلى إحتلال فعلي أو حكمي، ولا على أي إعلان صريح ".

تمت الإشارة لمنطقة الجرف القاري بالمادة 15 من قانون 90-30 المتعلق بالاملاك الوطنية : " تشمل الاملاك الوطنية العمومية الطبيعية خصوصا على ما يأتي : شواطئ البحر، قعر البحر الاقليمي وباطنه ... و الثروات البحرية وكذلك الثروات الغابية الواقعة في كامل المجالات البرية و البحرية من التراب الوطني في سطحه أو في جوفه و / أو الجرف القاري و المناطق البحرية الخاضعة للسيادة الجزائرية أو لسلطتها القضائية " وبعد تعديل قانون 90-30 بموجب القانون 08-14 أكد المشرع الجزائري على أن الجرف القاري يعد ضمن الأملاك العمومية بالمادة 36 الفقرة الأخيرة : " وتدخل أيضا في الأملاك الوطنية العمومية ثروات الجرف القاري ... " كما تمت الإشارة إلى الجرف القاري بالمادة 07

¹ . جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، المجال الوطني للدولة، عنابة ، الجزائر، دار العلوم للنشر و التوزيع 2004 ص 396 .

من قانون 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه¹، اين اعتبره القانون جزء من الساحل : " يشمل الساحل ، في مفهوم هذا القانون جميع الجزر و الجزيرات ، و الجرف القاري ... " .

هذا ويعد اعتبار المشرع الجزائري للجرف القاري بصريح نص المادة 15 و الفقرة الاخيرة للمادة 36 من قانون 90-30 المعدل و المتمم من مشتملات الأملاك العمومية الطبيعية، دون أي نتائج قانونية ملموسة وفقا لقواعد القانون الدولي طالما ان الدولة الساحلية تتمتع بحقوق على جرفها القاري دون الحاجة إلى الإعلان عنها .

المبحث الثاني

قواعد تكوين و استعمال الأملاك العمومية البحرية الطبيعية

سبق و أن ذكرنا بأن المجال البحري يعد أحد أكبر العناصر اتساعا في الإقليم العام للدولة، كما ان من مميزاته أنه يستند إلى حالة جيولوجية ناجمة عن عمل الطبيعة بفعل الخالق سبحانه وتعالى، لذلك لما يتعلق الامر بالأملاك العمومية البحرية فإن حدودها غير مضبوطة من جهة الشاطئ مقارنة بباقي الأملاك العمومية، كونها تعتمد على مد البحر أو تراجعها؛ من جهة أخرى الأملاك العمومية البحرية لها خصوصية فريدة من نوعها لا تشملها باقي الأملاك لارتباطها أولا بالساحل و لامتداداتها الطبيعية الشاسعة و الغير ثابتة لارتباطها بالمد و الجزر .

ورغم تعداد المشرع الجزائري للأملاك العمومية البحرية وتبيان عناصرها بدءاً من المؤسس الدستوري الى غاية المراسيم التنظيمية - وهو ما تم تناوله في المبحث الاول - الا ان ذلك لا يكفي لمعرفة مشتملاتها كما ان النص أيضا على معيار لتمييز المال العام كما ورد ذلك في المادة 12 من قانون الاملاك الوطنية 90/30 المعدل و المتمم، لا يكفي لمعرفة نطاق كل عنصر من عناصره على وجه الدقة²، و من ثمة لابد من تعيين الحدود وضبطها بتبيان الحد الفاصل بين الأملاك العمومية البحرية الطبيعية وبين ما يتاخمها من أملاك خاصة، وتخضع عملية تحديد حدود هذه الأموال لقواعد قانونية

¹ . قانون رقم 02-02 المؤرخ في 5 فبراير سنة 2002 يتعلق بحماية الساحل وتثمينه ، الجريدة الرسمية عدد 10 الصادرة في 12 فبراير سنة 2002 .

² . بن شعبان علي، الاملاك الوطنية تسيير الاموال العامة للدولة، منشورات الوطن اليوم 2020 ، الجزائر، ص 69 .

خاصة غير مألوفة في القانون الخاص، إذ يتم تعيين هذه الحدود بمجرد عمل قانوني (قرار) صادر عن جهة الإدارة وحدها¹.

ومن أجل المحافظة على وحدة الأملاك العمومية البحرية فقد وضع المشرع الجزائري مجموعة من القواعد الاجرائية الاستثنائية التي تميزها عن تلك المتعلقة بتعيين الحدود بين الملكية الخاصة، لذلك سنتناول في هذا المبحث كيفية تكوين الاملاك العمومية البحرية الطبيعية و ضبط حدودها (المطلب الأول) ثم قواعد استعمال الأملاك العمومية البحرية الطبيعية (المطلب الثاني).

المطلب الأول : قواعد تكوين الاملاك العمومية البحرية الطبيعية و ضبط حدودها

سار المشرع الجزائري على نفس النهج الذي رسمه المشرع الفرنسي في مجال تعيين حدود الاملاك العمومية، حيث تشكل القواعد القانونية لتعيين حدود الاموال العامة جانبا من القواعد الاستثنائية للنظام القانوني للملكية العامة الذي يختلف عن قواعد تعيين الحدود في القانون المدني، ففي الوقت الذي يقوم فيه الأسلوب العادي لتعيين الحدود على القواعد المدنية و على مبدأ الرضائية للملاك المتجاورين في وضع حدودهم، فإن تعيين حدود الأملاك العمومية البحرية يكون وفقا للأسلوب الإداري وبناء على سلطة الإدارة في مدها الى القدر الذي يحقق المصلحة العامة ويسخر الملك العمومي لخدمة اهداف النفع العام. وقبل التطرق إلى قواعد تعيين حدود الاملاك العمومية البحرية الطبيعية لابد من الاشارة الى كيفية اكتسابها اولا لصفة العمومية، و هو ما سنتناوله في الفرع الموالي.

الفرع الاول : اكتساب الاملاك العمومية البحرية الطبيعية لصفة العمومية

يقصد بعملية اكتساب الاملاك لصفة العمومية العمل القانوني أو المادي الذي على أساسه يضم الملك العمومي سواء كان طبيعياً أو اصطناعياً²، فالأملاك العمومية البحرية لا تصبح عمومية تلقائياً، بل يجب أن يكون هناك إجراء قانوني يمنحها هذه الصفة، وهو ما سنتناوله في هذا الفرع.

أولاً: إدراج الاملاك العمومية البحرية الطبيعية في نطاق الاملاك الوطنية

تكتسب الأملاك العمومية البحرية الطبيعية صفة العمومية بتخصيصها للمنفعة العامة، ويتم ذلك بفعل الطبيعة كأن يمتد شاطئ البحر إلى ما فوق حده المعتاد، فيعتبر الامتداد الجديد للشاطئ من الأملاك العامة ولو لم يصدر قرار من السلطة المختصة.

¹ . ابراهيم عبد العزيز شبيحة ، الاموال العامة ، منشأة المعارف بالاسكندرية ، مصر ، 2006 ، ص 449 .

² . النوعي أحمد، النظام القانوني للاملاك الوطنية العمومية في التشريع الجزائري، المرجع السابق ، ص 136.

وفي هذا السياق الفقه الفرنسي يستخدم ثلاث مصطلحات لما يتعلق الأمر باكتساب الأملاك صفة العمومية، بموجب قانون أو قرار إداري من السلطة المختصة يقضي بتخصيص ملك معين للمنفعة العامة على النحو التالي :

الاكتساب (acquisition) : وهو العمل القانوني أو الواقعة القانونية التي تؤدي إلى تملك الإدارة لأحد الاموال.

الادراج او اللاحق (incorporation) ويقصد به العمل الذي يصدر من الإدارة ويتم بمقتضاه إلحاق المال الخاص بالمال العام.

التخصيص (affectation) : وهو تخصيص المال بالفعل لمنفعة الجمهور أي تخصيص المال للنفع العام وهو الذي يؤدي لاكتساب المال صفة العمومية¹.

ولما يتعلق الأمر باكتساب الاموال العمومية البحرية الطبيعية لصفة العمومية فهي تدمج آليا بمجرد تكامل الظواهر الطبيعية دون الحاجة إلى قرار رسمي، و تتزامن العمليات الثلاثة (الاكتساب، الادراج، التخصيص) في وقت واحد، ويقتصر دور القرار الإداري في كشف الحدود الطبيعية للملك البحري كما اوجده الظواهر الطبيعية.

ونقطة البدء في عملية اكتساب صفة العمومية هي أن يكون الملك المراد إلحاقه بالاملاك العامة ملك للدولة، سواء تمت الملكية بالوسائل القانونية أو بفعل الطبيعة مثلما هو الأمر بالاملاك البحرية، حيث تنص المادة 26 من القانون 90-30 المعدل و المتمم المتضمن قانون الاملاك الوطنية على مايلي : " تقام الاملاك الوطنية بالوسائل القانونية أو بفعل الطبيعة، وتتمثل الوسائل القانونية في تلك الوسيلة القانونية أو التعاقدية التي تضم بمقتضاها أحد الاملاك إلى الاملاك الوطنية حسب الشروط المنصوص عليها في هذا الباب".

وباشتراطه عملية اكتساب الأملاك كشرط مسبق لإلحاقها بالاملاك العمومية، يكون المشرع الجزائري قد فصل في عدم مشروعية إغتصاب الإدارة الاملاك الخاصة للأفراد، و تخصيصها للمنفعة العامة و إضفاء صفة العمومية عليها، و التي عرفت جدلاً كبيراً في الفقه الفرنسي و المصري بين مؤيد ومنكر و متوسط².

¹ . محمد انس جعفر قاسم، النظرية العامة لاملاك الإدارة و الاشغال العمومية، ط3 ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992 ، ص 21 .

² . النوعي أحمد، المرجع السابق ص139.

وبعد ان تقتني الادارة المختصة هذه الأملاك بإحدى الطرق المشروعة التي حددها القانون، تقوم بالعملية الثانية وهي عملية إلحاق أو إدماج (incorporation) للملك ضمن نطاق الأملاك الوطنية العمومية، وقد حصر المشرع الجزائري طريقة الادماج بالنسبة للأملاك العمومية البحرية الطبيعية في أسلوب تعيين الحدود، و أسلوب التصنيف بالنسبة للأملاك العمومية الاصطناعية.

حيث تنص المادة 27 من قانون الاملاك الوطنية : " يمكن ان يتفرع تكوين الاملاك الوطنية العمومية عن إجراءات متميزين مع مراعاة أحكام المواد من 35 إلى 37 أدناه و الاجراءان هما : - إما تعيين الحدود - و إما التصنيف ، و حتى يكون تعيين الحدود و التصنيف مقبولين يجب أن يسبقهما الاقتناء باعتباره فعلاً أو حدثاً معيناً يترتب عليه التملك القبلي للملك الذي يجب ان يدرج في الاملاك الوطنية العمومية " ، كما تنص المادة 28 من ذات القانون على أنه : " تختلف عملية الادراج في الاملاك الوطنية حسب طبيعة الملك الوطني العمومي المعني كما يأتي : - يثبت الادراج في الاملاك العمومية الطبيعية بالعملية الادارية لتعيين الحدود، يكون الادراج في الاملاك الوطنية العمومية الاصطناعية على أساس الاصطفاة بالنسبة لطرق المواصلات و على أساس التصنيف حسب موضوع العملية المقصودة بالنسبة للأملاك الأخرى " .

ويقتصر دور الادارة لما يتعلق الامر بالاملاك العمومية البحرية على تعيين حدود قامت الظواهر الطبيعية - بفعل الخالق سبحانه - بوضعها فهي موجودة سلفاً، لذلك يصعب الفصل زمنياً بين الاكتساب (L'acquisition) و الادماج او الالحاق (L'incorporation) و التخصيص (L'affectation).

لذلك تتميز الاملاك العمومية البحرية بأنها توجد وتتحدد بفعل الطبيعة التي وضعها الخالق سبحانه، فهي التي تنشأ وهي التي تحددها، ومع ذلك فقد تصدر الادارة عملاً قانونياً في هذا الشأن ترسم فيه حدود هذه الاموال، غير أن قرارها في هذه الحالة يجب أن يكون مثبتاً فقط لتلك الحدود التي عينتها الظواهر الطبيعية من قبل بحيث لا تتعارض مع طبيعة الواقع ، وقد اعتبر القانون 90-30 المتضمن قانون الأملاك الوطنية أن عملية الإدراج في الأملاك العمومية الطبيعية تكون بطريقة تعيين الحدود.

وعليه فإن الظواهر الطبيعية هي أساس إدراج الاملاك العمومية البحرية في نطاق الاملاك العامة، بينما العمل القانوني المتمثل في القرار الصادر عن الادارة يقرر الحالة الموجودة بسبب الظواهر الطبيعية ويقف عند حد تثبيت الحدود التي سبق وان عينتها الطبيعة وهذا ما أكدته المادة 09 من المرسوم التنفيذي

رقم 12-427 المؤرخ في 16 ديسمبر 2012¹ الذي يحدد شروط وكيفيات إدارة وتسيير الاملاك العمومية و الخاصة التابعة للدولة و التي تنص على أنه : " يعد قرار ضبط الحدود القانوني تصريحاً، وهو يثبت أن المساحات التي غطتها الامواج في أعلى مستواها قد أدرجت فعلاً في الاملاك العمومية بسبب الظواهر الطبيعية".

ثانيا: الأسلوب الإداري كأداة لتعيين حدود الأملاك العمومية البحرية الطبيعية

يتم الالتجاء إلى الأسلوب الإداري لتعيين الحدود من جانب الشخص العام المالك في حالة تعيين حدود الاموال العامة، أي انه إذا كانت إحدى الأموال العامة العقارية ضمن الأراضي المتلاصقة و المراد وضع حد يفصل بينهما وبين هذه الملكيات الخاصة فإن الامر يتعلق بتعيين حدود الاموال العامة، وفي هذا الشأن توافق التشريع الفرنسي و المصري ومعهم المشرع الجزائري على ان الادارة تملك في هذا الشأن بما لها من ميزة السلطة العامة طريقاً خاصاً في التحديد هو الطريق الإداري، فتقوم الادارة بإصدار قراراً ادارياً تضع بمقتضاه الحدود الفاصلة بين املاكها العامة و الاملاك الخاصة المجاورة لها دون حاجة للجوء الى الطريق الاتفاقي بينهما و أصحاب الشأن من الملاك المجاورين، او تقوم برفع دعوى تعيين حدود، وهذا الحق في رفع الدعوى مقتصر على الادارة فقط أما اذا رفع أصحاب الشأن هذه الدعوى فيجب على المحكمة ان تحكم بعدم الاختصاص².

ويشترط لسلوك الادارة للطريق الإداري في تعيين الحدود ثبوت الصفة العامة لاملاك الادارة الملاصقة للملكيات الفردية المجاورة محل قرار التحديد، وهذا الشرط يعتبر شرطاً جوهرياً، إذ يلزم قبل أن تقوم الادارة بالتحديد، ان يكون ذلك بمقتضى قانون او قرار او حتى بالفعل بالنسبة لتخصيص المال العام فإذا لم يكن المال المملوك للدولة قد اكتسب الصفة العامة فيكون قرار الادارة بالتحديد متعارض مع صفة العمومية في المال وبين تخصيصه للمنفعة العامة، كما يجوز للادارة دعوة اصحاب الملكيات المتاخمة للاموال العامة أثناء عملية التحديد، إلا أن تلك الدعوة لا تنفي الصفة الادارية لقرار التحديد.

ويرتب الفقه على اشتراط سلوك الطريق الإداري من جانب الادارة في تعيين حدود الأموال العامة، أن كل اتفاق بين جهة الادارة وأصحاب العقارات المتاخمة للأموال العامة يكون مجرداً من الاثر القانوني³.

¹ . مرسوم تنفيذي رقم 12-427 مؤرخ في 2 صفر عام 1434 الموافق لـ 16 ديسمبر 2012، يحدد شروط وكيفيات إدارة وتسيير الاملاك العمومية و الخاصة التابعة للدولة ج ر عدد 69 الصادرة في 19 ديسمبر 2012 .

² . ابراهيم عبد العزيز شيحة، المرجع السابق ص 454 .

³ . ابراهيم أحمد الشرقاوي، الاموال العامة وحمايتها مدنيا وجنائيا ، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية ، مصر 2010 ص 133.

ثالثا : الأسلوب العادي و الأسلوب الإداري لتعيين الحدود و الفرق بينها

نصت المادة 646 من القانون المدني الفرنسي¹ على انه " لكل مالك أن يلزم جاره على وضع حدود لأملاكهما المتلاصقة، ويكون وضع هذه الحدود بمصاريف مشتركة " وعلى نفس النهج سار المشرع الجزائري، اين نصت المادة 703 من القانون المدني " لكل مالك ان يجبر جاره على وضع حدود لأملاكهما المتلاصقة، وتكون نفقات التحديد مشتركة بينهما " وبالتالي فإن وضع الحدود بين الملكيات الخاصة يتم إما بالطريق الاتفاقي عن طريق محضر يوقع عليه الملاك أصحاب الشأن أو عن طريق دعوى تسمى بدعوى تعيين الحدود في حالة عدم الاتفاق وديا على تعيينها .

والطريق العادي لتعيين الحدود يختلف عن التحديد الإداري الذي تسلكه الادارة من ثلاث نواحي² :

الناحية الاولى : يكون لمحضر التحديد الموقع بين الطرفين اذا انتهت الخصومة بالصلح بناء على المادتين 992 و 992 من قانون 08-09 المتضمن قانون الاجراءات المدنية و الادارية³ قيمة السند القانوني المثبت للملكية بين اصحاب الشأن مالكي العقارات المتلاصقة وهذا المحضر يوقع عليه الطرفان ويصدر في منطوق الحكم فيكون بالتالي حجة بما جاء فيه على الطرفين من حيث المساحة و الحدود الفاصلة، فإذا طُمت الحدود بعد ذلك جاز لاي طرف ان يطلب اعادة معالم الحدود من واقع محضر التحديد .

اما بالنسبة للقرار الصادر من جانب الادارة فلا يكون له قيمة السند القانوني المثبت للملكية لمصلحة المالك المجاور، ومن ثمة فلا يستطيع هذا الاخير التحدي به في مواجهة الغير الذي ينازعه الملكية و القول ان ملكيته تمتد الى الحد الذي رسمته الادارة عند قيامها بالتحديد فقرار الادارة الصادر بالتحديد ليس من شأنه إذن الإقرار بالملكية للمالك المجاور⁴.

الناحية الثانية : لا يكون لمحضر التحديد أو للحكم الصادر في دعوى تعيين الحدود سوى اثر كاشف للملكية بين أصحاب الشأن من ملاك العقارات المجاورة، بينما قد يكون للقرار الصادر عن الإدارة - في بعض الحالات - أثر منشئ ناقل للملكية لمصلحة الادارة .

¹ - المادة 604 من القانون المدني الفرنسي، الصادر بموجب القانون المؤرخ في 21 مارس 1804 والمعروف باسم "قانون نابليون"، المعدل والمتمم.

² . ابراهيم أحمد الشرفاوي، المرجع السابق. ص 135 .

³ . قانون 08-09 المؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق لـ 25 فبراير سنة 2008 المتضمن قانون الاجراءات المدنية و الادارية الجريدة الرسمية رقم 21 لسنة 2008 .

⁴ . ابراهيم عبد العزيز شبيحة، المرجع السابق ص 456 .

الناحية الثالثة : طالما ان القرار الصادر من الإدارة بالتحديد له صفة القرار الإداري فإن القرار الإداري هو الذي يختص وحده بشأن فحص مشروعيته وحق الغائه اذا ما شابه عيب من عيوب القرار، فالإدارة و ان كان لها سلطة القيام بالتحديد إلا أن ذلك كله يجري تحت رقابة القاضي الإداري¹.

الفرع الثاني: قواعد تعيين حدود الأملاك العمومية البحرية الطبيعية وآثارها

يتم تحديد الأملاك العمومية البحرية الطبيعية كشواطئ البحر بفعل الظواهر الطبيعية و الجغرافية نفسها، ويتمثل تعيين حدودها في معاينة السلطة الادارية المختصة للظواهر الطبيعية التي تتعرض لها هذه الاموال ثم رصد وقياس ثم تثبيت ما ينتج عن هذه الظواهر، وبناء على ذلك تصدر الإدارة المختصة قراراً ترسم فيه حدود هذه الأملاك، ويعد القرار الصادر بالتحديد كاشفاً لما تمخضت عنه الطبيعة فقرار الإدارة لا ينشأ الحدود، وإنما الذي ينشأها هو الطبيعة وما تدخل الإدارة إلا إقراراً للواقع وكاشفاً له وهو ما نصت عليه المادة 104 من قانون 30/90 المتعلق بالأملاك الوطنية .

والقاعدة الاساسية في هذا النظام الاستثنائي تتبلور في ان السلطة الادارية تضطلع بتعيين حدود اموالها العامة بمقتضى سلطتها الانفرادية، وتستطيع أن تفرض إرادتها في هذا المجال على الملاك المجاورين الذين لا يملكون حيال هذا الاجراء إلا الانصياع له طالما إلتزم إجراء تعيين الحدود بضوابطه التشريعية و الاجرائية².

أولاً : ضبط حدود الأملاك العمومية البحرية الطبيعية

تمتد السواحل الجزائرية على طول حدودها الشمالية، وبما أن هذا الشاطئ يعتبر من الاموال العمومية الطبيعية بنص المادة 15 من قانون 30-90 المتعلق بالاملاك الوطنية، فإن تعيين حدوده يتم عن طريق إجراء إداري كما ورد ذلك في المادة 28 فقرة 02 من ذات القانون، وكذا ما جاء به المرسوم التنفيذي 12-427 المؤرخ في 16 ديسمبر 2012.

وتقدر هذه العملية بالنسبة للساحل من جهة الارض ابتداءً من حد الشاطئ، وذلك بمعاينة الحد الذي تبلغه الامواج في أعلى مستواها خلال السنة في الظروف الجوية العادية وكل مساحة تغطيها مياه الموج في هذه الظروف تعتبر مالاً عاماً بحرياً، وهي نفس القواعد التي جرى العمل بها في فرنسا، وذلك ابتداء من حكم مجلس الدولة الفرنسي الصادر في 12 اكتوبر 1973 و الذي الغى التفرقة بين سواحل

¹ . ابراهيم عبد العزيز شبيحة، المرجع السابق ، ص 457 .

² . محمد فاروق عبد الحميد، المركز القانوني للمال العام (دراسة مقارنة) ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر 1984 ، ص 91 .

المحيط الاطلسي التي كانت تحدد شهر مارس و سواحل البحر الابيض المتوسط التي كانت تحدد في الشتاء¹.

1 . الإجراءات السابقة لصدور قرار ضبط الحدود

قبل إصدار القرار الإداري من الجهة المختصة يستوجب اتخاذ اجراء تقني يتمثل في معاينة حركة الامواج، ويتم ذلك بمقتضى تحقيق تقوم به لجنة مشكلة من الهيئات المختصة ومنها إدارة الشؤون البحرية، وإدارة املاك الدولة ، او بمبادرة مشتركة، تنتقل إلى الموقع لمعاينة حركة الأمواج ومراقبتها، ومن ثمة تحديد أعلى حد تصله في الظروف الجوية العادية، ويتم ذلك بإشراك الملاك المجاورين الذين يجب إخطارهم بهذه المعاينة، بالإضافة الى جهات الجهات الاخرى التي قد تكون معنية كوزارة الدفاع مثلاً²، حتى يتسنى لهم إبداء ملاحظاتهم وتحفظاتهم وهو ما اقرته المادة 08 من المرسوم التنفيذي 427-12 و التي نصت على : "تقدر حدود البحر وتعاين من جهة الارض، ابتداء من حد الشاطئ الذي تبلغه الأمواج في أعلى مستواها خلال السنة وفي الظروف الجوية العادية، وتعد مساحة الشاطئ التي تغطيها الامواج على هذا النحو جزءاً لا يتجزأ من الاملاك العمومية البحرية الطبيعية، ويثبت الوالي المختص اقليمياً بقرار هذا الحد بعد اجراء معاينة علنية، ويكون إجراء المعاينة علناً، بمبادرة مشتركة بين الادارة المكلفة بالشؤون البحرية و إدارة الاشغال العمومية، وتقوم بهذا الاجراء المصالح التقنية المختصة عندما تصل الامواج إلى مستواها الاعلى، و يترتب على ذلك إعداد محضر معاينة".

2 . إجراءات ضبط حدود الأملاك العمومية البحرية الطبيعية

يصدر الوالي المختص إقليمياً قرار بتعيين الحدود بعد ان تنتهي اللجنة التقنية من إعداد محضر المعاينة، الملاحظ ان المشرع الجزائري منح الوالي السلطة الكاملة في إصدار القرار وتم إعفائه من الرجوع إلى المجلس الشعبي الولائي لمعرفة رأيه قبل إصدار القرار، و هو الاجراء الذي كان ساري المفعول سابقاً، واشترطت المادة 08 من المرسوم التنفيذي 427/12 لانعقاد الاختصاص للوالي أن لا يقع اختلاف بين اعضاء اللجنة و تنعدم الاعتراضات على محضر المعاينة المنجز من قبل اللجنة التقنية، فسلطة القرار في هذه الحالة تخرج من نطاق اختصاص الوالي وتتصرف إلى الوزير المكلف بالمالية و الوزراء المعنيين (وزير الدفاع، وزير الصيد البحري ...) بموجب قرار وزاري مشترك، بعد الانتهاء من المعاينة و مع انعدام الاعتراضات المعتبرة، يضبط الوالي بقرار الحدود البرية للاملاك

¹ . بن شعيان علي ، المرجع السابق، ص 71 .

² . المرجع نفسه، ص 71 .

العمومية البحرية الطبيعية مع تبليغه إلى مدير أملاك الدولة المختص إقليميا وكذا المعنيين به بالطرق القانونية.

وقد منحت المادة 10 من المرسوم 12-427 الوالي أثناء عملية ضبط الحدود إمكانية حجز شريط لا يتجاوز عرضه 20 م من الاملاك الخاصة المجاورة لحافة الشاطئ ابتداء من الحد المسطر للاملاك العمومية، تكون فيه عملية البناء أو أي تغيير في القطع الارضية المحجوزة مرهونة بالخضوع للتنظيم المعمول به في هذا المجال والحصول على رخصة خاصة من الوالي، دون المساس بالاحكام المتعلقة برخصة البناء.

ويلاحظ في هذا الصدد أن هناك فرقاً شاسعاً بين التشريع الجزائري وما هو معمول به في فرنسا، حيث ان تحديد حدود المال العام في فرنسا يتم بمرسوم بعد أخذ رأي مجلس الدولة، وهو مرسوم عام يشمل جميع شواطئ البلاد، ثم يستصدر المحافظون (الولاية) قرارات إقليمية بناء على هذا المرسوم¹. ومهما كانت الجهة المصدرة للقرار فإن القرار يبقى كاشفاً ومؤقتاً يعبر عن الزمن و الظروف التي صدر فيها وهو مرهون بتغير العوامل الطبيعية، لذلك فإنه من الطبيعي ان تحدث تغييرات في الحدود البرية للاملاك العمومية البحرية خلافا لما نص عليه القرار، وذلك كلما تغيرت الظروف الجوية و الطبيعية التي تنشأها، فيختلف الوضع عندما تغمر المياه أراضي لم تصل إليها من قبل وهو ما يعرف بطرح البحر²، أو عندما تتسحب من جزء من الشاطئ الذي كانت تصله الامواج من قبل، وهو ما يعرف بمحاصر البحر³ فهذين النوعين هما خلافاً للشاطئ الذي يعرفه المشرع الجزائري بأنه " الساحل الذي تغطيه أعلى مياه البحر تارة و يكشفه أخفضها تارة أخرى"⁴، أما بالنسبة لملكية القطع الارضية التي لم تعد الامواج تصلها نهائيا فالمشرع الجزائري حسم الامر حول ملكيتها، حيث أرجع ملكيتها للدولة بموجب نص صريح بالقانون المدني : " تكون ملكاً للدولة الاراضي التي ينكشف عنها البحر"⁵.

ثانيا : ضمانات الملاك المجاورين قبل ترسيم حدود الأملاك العمومية البحرية الطبيعية

رغم ان القرار الاداري الصادر بتعيين الحدود لا يمنح أية حقوق للملاك المجاورين، فهو يقتصر على كشف واعلان الحدود التي رسمتها الطبيعة، إلا ان المشرع وضع ضمانات اولية للأفراد حيال

¹ . بن شعبان علي، المرجع السابق، ص 72 .

² . وهو قطع الارض التي تتكون من الطمي الذي يأتي به البحر إلى الساحل وتظهر فوق اعلى مستوى تبلغ الامواج ، راجع المادة 08 الفقرة 02 من القانون 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتنظيمه .

³ . وهي القطع الأرضية التي يتركها البحر مكشوفة لدى انحساره ولم تعد الامواج تغمرها في أعلى مستواها، المادة 08 من القانون 02-02.

⁴ . المادة 22 من المرسوم التنفيذي 12-427.

⁵ . المادة 779 من الامر رقم 75-58 المتضمن القانون المدني ، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، ج ر رقم 78 لسنة 1975.

الادارة، لما ألزم اللجان الادارية المختصة بإجراء المعاينة الميدانية للظواهر الطبيعية وضبط الحدود بسماع الافراد المعنيين وتسجيل ملاحظاتهم سواء كانوا ملاك مجاورين أو غيرهم من المصالح العمومية المعنية، هذه الضمانة تحول دون محاولة من الادارة تلافي الاعتراضات المشروعة قبل إصدار القرار. من جهة أخرى اوجب المشرع¹ على الجهة المختصة باصدار قرار ضبط الحدود البرية للملاك العمومية البحرية إخبار المجاورون العموميون أو الخواص ومنحهم المجال لتسجيل ملاحظاتهم وحقوقهم و إدعاءاتهم، خلال إجراء المعاينة، كما تجمع آراء المصالح أو الادارات المطلوبة قانونا .

كما قرر المشرع الجزائري أيضا، وضماناً للملاك المجاورين إزاء قرارات ضبط الحدود منح الملاك المجاورين الحق في الطعن في قرارات ضبط الحدود، حيث تنص المادة 24 من المرسوم 12-427 على انه : " يمكن الطعن في قرارات ضبط الحدود المذكورة في هذا القسم وفقا للتشريع المعمول به " ، وعليه يمكن للملاك المجاورين الطعن بالالغاء في قرارات ضبط الحدود لتجاوز السلطة أمام القضاء الاداري كما يحق لهم المطالبة بالتعويض المالي من الادارة إذا أثبت وجود ضرر .

وتجدر الإشارة إلى ان قرارات ضبط الحدود البرية للملاك العمومية البحرية كانت تعد عملا من أعمال السيادة، التي تتمتع الادارة في مباشرتها بسلطة تقديرية مطلقة وغير قابلة للطعن، ماعدا الطعون المقدمة من المضرورين بالغاء القرارات في حالتها عدم الاختصاص وعيب الشكل ، قبل ان يعترف مجلس الدولة الفرنسي سنة 1861 لهذه القرارات صراحة بصفة الاعمال الادارية العادية القابلة للطعن فيها بالالغاء بسبب تجاوز السلطة² .

هذا ويحدث أن يصدر قرار ضبط الحدود سليما ومطابقا للقانون، إذا ما تم بناء على إرتفاع منسوب مياه البحر وألحق بالشاطئ أجزاء من الملكيات الخاصة المتاخمة له، ثم اصدرت الادارة قراراً بالتحديد إلترمت فيه بالحدود التي عينتها المياه، فإن قرارها يكون في هذه الحالة سليما من حيث المبدأ³ رغم انه قد الحق أجزاء من الملكيات الخاصة بالاملاك العمومية البحرية .

وفي هذا الصدد ذهب الفقه الفرنسي إلى انه إذا كان إرتفاع منسوب مياه البحر بفعل الظواهر الطبيعية دون فعل الادارة، فلا يستطيع المضرور الذي الحق أرضه بالأموال العامة الطبيعية أن يطالب الإدارة بالتعويض عن قيمة هذه الارض، مبررا ذلك على أساس عدم مسؤولية الدولة عن افعال القوة

¹ . المادة 08 من المرسوم التنفيذي 12-427.

² . ابراهيم عبد العزيز شيجا ، المرجع السابق، ص 484 .

³ . تكون الادارة في هذه الحالة قد احترمت مايجب أن يكون لقرار التحديد من أثر كاشف عن الحدود الطبيعية لهذه الاموال تبعا لفعل الظواهر الطبيعية.

القاهرة و الحالات الفجائية التي لا يمكن توقعها مثل ارتفاع مياه البحر¹، أما إذا كان ارتفاع منسوب مياه البحر ناتجا عن قيام الدولة بتنفيذ بعض الأشغال العامة، كإقامة الجسور أو السدود وترتب على ارتفاع المياه على النحو السابق أن ألحقت بعض الأراضي الخاصة بشاطئ البحر، فإن لصاحب الشأن حق طلب التعويض عن فقدته لملكيته، على أساسا الضرر الناتج عن قيام الدولة بالاشغال العامة.

ثالثاً: خروج الاملاك العمومية البحرية الطبيعية من نطاق الاملاك العمومية

إن تخصيص أملاك عمومية معينة لاستعمال الجمهور أو لخدمة مرفق عام، لا يعتبر بالضرورة نهائياً، لأن هذه الصفة يمكن ان تزول عن تلك الأملاك، فكما تم إكتسابها بإجراءات قانونية، فمن المنطق أن تفقد هذه الصفة بالوسيلة التي اكتسبها، ذلك أن إلغاء تخصيص مال مخصص لاستعمال الجمهور أو لخدمة مرفق عام قد يكون بفعل الطبيعة، كما قد يكون زوال صفة المال العام بقانون، فتخرج الاملاك العمومية الطبيعية من نطاق الاملاك الوطنية العمومية بزوال السبب الذي أدى لإدراجها ضمنها، ويصبح بعدها من املاك الدولة الخاصة².

و يتم تجريد الاملاك العمومية البحرية الطبيعية من صفتها العامة في غالب الاحيان نتيجة لإنهاء تخصيصها الفعلي او الواقعي للاستعمال الجماهيري العام، نتيجة للظواهر الطبيعية التي تجعل من هذا الاستعمال أمراً مستحيلاً، ويقتصر الامر في مثل هذه الحالة على مجرد معاينة فعل الطبيعة و إثبات إستحالة إستعمال الملك البحري إستعمالاً عاماً، إلا ان ذلك لا يمنع من إتمام تجريد الاملاك البحرية الطبيعية من صفتها العامة بمقتضى إجراء شكلي، وهو وضع يجرد المال من صفته العامة رغم عدم حيولة الطبيعة من إمكانية إستعماله إستعمالاً عاماً، وذلك بإصدار قرار من السلطة المختصة بإنهاء تخصيص الملك للمنفعة العامة وتجريده من صفة العمومية، وبالتالي فقدانه لصفة العمومية وخروجه من الاملاك العمومية البحرية الطبيعية إلى الاملاك الخاصة للدولة، أو إلى مالكة الخاص إذا كان في الاصل قد انتزعت الطبيعة من مالكة، ويشترط في هذه الحالة أن لا تكون قد مضت على المال منذ صيرورته عاماً بفعل الطبيعة مدة التقادم الطويلة المدنية و ذلك حسب الرأي الراجح فقها وقضاء في فرنسا³.

¹. ابراهيم عبد العزيز شيحا، المرجع السابق، ص 490.

². نصر الدين هنوني، المرجع السابق ص 256 .

³. محمد فاروق عبد الحميد، التطور المعاصر لنظرية الاموال العامة، المرجع السابق، ص 278.

ويمكن تصور إنهاء تخصيص الاملاك العمومية البحرية الطبيعية بالاسلوب الواقعي إذا ما أدت الظروف الطبيعية إلى تعديل جذري في طبيعة هذه الاموال تجعلها غير صالحة لتحقيق أهداف التخصيص للاستعمال العام، ويتحقق ذلك بالنسبة لشواطئ البحار التي لم تعد تغطيها مياه البحار و البحيرات التي جفت منها المياه وانقطع اتصالها بالبحر، ففي هذه الحالات يتم رفع التخصيص بصفة فعلية نتيجة الظواهر الطبيعية التي تجعل من استعمالها وتخصيصها أمراً مستحيلاً.

أما بالنسبة لتجريد الثروات الطبيعية التي تعتبر جزء من الاملاك العمومية البحرية الطبيعية، فكما أن الثروات الطبيعية تدمج قانوناً بمجرد معاينة وجودها ضمن الاملاك العمومية حسب المادة 36 من قانون الاملاك الوطنية، فإن تجريدها من صفتها العمومية يتم بمجرد نضوب مخزون الثروة ذاته ويتحول إلى مجرد أملاك خاصة للشخص العمومي المالك، ويتصور الفرض السابق بالنسبة لحقول البترول التي انتهت مخزونها في الامتدادات البحرية التابعة للدولة كالجرف القاري أو المنطقة الاقتصادية الخالصة.

المطلب الثاني : قواعد استعمال الاملاك العمومية البحرية الطبيعية

تخضع الاملاك العمومية البحرية على غرار باقي الاملاك العمومية الاخرى لعدة استعمالات تضبطها القواعد العامة للاملاك العمومية، فقد تتعدد على الفضاء الواحد عدة استعمالات أين يجب تدخل الادارة للقيام بدور الحكم كالاستعمال السياحي من اجل الاستحمام على الشاطئ، الاستعمال في مجال نشاطات الصيد البحري وغيرها، وتختلف الاستعمالات طبقاً لطبيعة الاستعمال، فأهم خاصية تتميز بها الاملاك العمومية بصفة عامة هي خاصية تسخيرها ووضعها رهن تصرف الجمهور وهذه الخاصية جعلت المشرع الجزائري يضع نظاماً خاصاً لهذا القطاع، حيث نميز بين نوعين من استعمال الاملاك العمومية البحرية؛ الاستعمال العام وهو نوع من الاستعمال يكون فيه الجمهور على قدم المساواة وهو الغرض الذي من أجله خُصص المُلْك العمومي البحري، ويكون مباشراً أو غير مباشر، ويخضع لثلاث قواعد أساسية : المساواة ، الحرية و المجانية.

أما النوع الثاني فهو الاستعمال الخاص للاملاك العمومية البحرية، ويتخذ صورتين : الاولى تتجلى في الانتفاع بالملك العام البحري عن طريق ترخيص و الثانية يتم الانتفاع بالملك العام عن طريق التعاقد.

المشرع الجزائري نظم موضوع استعمال الاملاك العمومية البحرية بالمرسوم التنفيذي 12-427 المحدد لشروط وكيفيات إدارة وتسيير الاملاك العمومية و الخاصة التابعة للدولة .

وبناء عليه سنتناول في هذا المطلب قواعد استعمال الأملاك العمومية البحرية الطبيعية المخصصة للاستعمال العام (الفرع الاول) ثم قواعد الاستعمال الخاص للأملاك العمومية البحرية الطبيعية (المطلب الثاني).

الفرع الاول : الاستعمال العام للأملاك العمومية البحرية الطبيعية

باعتبار أن الأملاك العمومية البحرية ملك لجميع الناس، فإن لكل فرد من افراد المجتمع حق الانتفاع بتلك الاملاك إنتفاعاً مباشراً بدون واسطة، وهذا تحت شرط مراعاة تخصيصها للمنفعة العامة وهو ذلك الاستعمال كذلك الذي يمكن ان يقوم به جميع المواطنين حسب الشروط نفسها¹.

والانتفاع بالاملاك العمومية البحرية الطبيعية انتفاعاً مباشراً إنما هو حق مقرر لافراد كافة دون استثناء، بل ويعتبر من الحقوق العامة التي تكفلها الدساتير عادة للافراد، وفيما يلي نعرض المبادئ المنظمة للاستعمال العام للأملاك العمومية البحرية الطبيعية (أولاً) ثم الاستعمال العام للأملاك العمومية البحرية الطبيعية المخصصة لمرفق عمومي من طرف الادارة العمومية (ثانياً).

أولاً : المبادئ المنظمة للاستعمال العام للأملاك العمومية البحرية الطبيعية

القواعد العامة التي تنظم استعمال الاملاك العمومية البحرية الطبيعية قرّرها المشرع الجزائري بالفقرة 02 من المادة 62 من قانون 90-30 من قانون الاملاك الوطنية : " ... يخضع الاستعمال الجماعي للأملاك الوطنية العمومية الذي يمارسه الجمهور لمبادئ الحرية و المساواة و المجانية ، مع مراعاة بعض الرخص الاستثنائية ... " وهذا لا يمنع أن تأخذ الادارة كل الاجراءات القانونية من أجل الحفاظ على الملك العمومي البحري من الاعتداء و التدهور وضمان المحافظة عليه، فقد نصت المادة 63 من المرسوم التنفيذي 12-427 على أن الاستعمال العادي للأملاك العمومية حُر و مجاني و يتساوى فيه جميع المستعملين مع مراعاة الاستثناءات و القيود المنصوص عليها صراحة في القوانين و التنظيمات المعمول بها.

من نص المادتين أعلاه نجد أن الاستعمال الجماعي العام تحكمه ثلاث مبادئ رئيسية تناولتها جل التشريعات واتفق عليها الفقهاء وهي مبادئ حرية المنتفعين (01) ومبدأ مساواة المنتفعين (02) و مجانية الاستعمال العام (03) .

¹ . دريش ورده، النظام القانوني لاستعمال الاملاك الوطنية العمومية في التشريع الجزائري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه ، جامعة البليدة 02 ، كلية الحقوق، 2019 ، ص 32 .

1 - مبدأ حرية المنتفعين في الاستعمال المباشر للاملاك العمومية البحرية الطبيعية

القاعدة ان الافراد أحرار في الانتفاع بالاملاك العمومية، فهذه الحرية تعد أكبر ضمانات لهم لاستعمال هذا النوع من الاملاك، وبناء على هذه الحرية يكون لكل فرد من أفراد المجتمع أن يستعمل هذه الاملاك بارادته المنفردة و بالطريقة التي يراها مناسبة¹، بشرط أن لا يتعارض هذا الاستعمال مع الغرض الذي خصص له الملك العمومي، وتحقيقا لهذا الغرض تلجأ الادارة إلى تنظيم ممارسة الحريات عن طريق وضع لوائح الضبط الاداري².

ومن بينها ما جاء بالفقرة الثانية من المادة 66 من المرسوم التنفيذي 12-427 و التي نصت على أنه : " تخول حرية دخول الجميع إلى شواطئ البحر و استعمالها استعمالا عاديا الحق لأي شخص أن يمر فيها ويتوقف ويسبح ويستعمل في حاجاته الخاصة منتوجات البحر باعتدال، ضمن الحدود و الشروط المنصوص عليها في القوانين و التنظيمات المعمول بها " ، وقد خول المرسوم التنفيذي 12-427 كل من الوالي ورئيس المجلس الشعبي البلدي³ لإتخاذ أي إجراء يكون غرضه ضمان حرية الدخول إلى الاملاك العمومية البحرية.

غير ان ممارسة هذا الحق ليس مطلقا، فلهذه الحرية كغيرها من الحريات حدود تقيدها وتستهدف أساسا تنظيمها وكفالة استعمالها من قبل الجمهور .

إن الادارة تهدف من خلال سلطات الضبط الاداري إلى المحافظة على الاملاك العمومية من جهة و المحافظة على النظام العام من جهة أخرى، بهدف تنظيم الحريات العامة، فقد قررت المادة 09 من قانون 03-02 المحدد للقواعد العامة للاستعمال و الاستغلال السياحيين للشواطئ⁴ منع فتح الشاطئ للجمهور عندما يتسبب استغلاله في اتلاف منطقة محمية او موقع إيكولوجي هش، كما وضعت المادة 17 من ذات القانون شروطاً للشواطئ المفتوحة للسباحة، فالادارة لا يمكنها ان تمنع المواطنين من استعمال الملك العمومي البحري الطبيعي إلا بمقتضى نص خاص أو بمقتضى عمل من أعمال الضبط الاداري الذي يعتبر وظيفة من اهم وظائف الادارة يتمثل في المحافظة على النظام العام و بعناصره الثلاث : الامن العام ، الصحة و السكينة العمومية.

¹ . دريش وردة ، المرجع السابق ص 33.

² . عبد العزيز سيد الجوهري، محاضرات في الاموال العامة، دراسة مقارنة ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1983 ص 35 .

³ . المادة 15 من المرسوم التنفيذي 12-427 : " يخول الوالي ورئيس المجلس الشعبي البلدي والسلطات المختصة في مجال تسيير الاملاك العمومية، طبقا للقوانين و التنظيمات المعمول بها ، إتخاذ أي إجراء يكون غرضه ضمان حرية الدخول إلى الاملاك العمومية البحرية".

⁴ . القانون رقم 03-02 المحدد للقواعد العامة للاستعمال و الاستغلال السياحيين للشواطئ، مؤرخ في 17 فبراير 2003 ، الجريدة الرسمية العدد 11 الصادرة في 19 فبراير 2003 .

إن لوائح الضبط الإداري عبارة عن قرارات إدارية نظامية تتعلق بموضوعها بمركز قانوني عام وتمتاز بكونها مخصصة الأهداف¹ فهي تهدف إلى تنظيم كافة أوجه استعمال الأفراد للاملاك العمومية، فإذا فرضت الإدارة بناء على المادة 17 من قانون 03-02 شروطاً وقيوداً تخضع لها الشواطئ المفتوحة للسباحة كأن تكون قابلة مادياً للاستعمال و لا تشكل خطر على المصطافين، و ألا تكون ضمن الأملاك المحاذية مباشرة للأملاك العسكرية و أن تتوفر على موقف سيارات و تجهيزات صحية ملائمة وغيرها من الشروط، فواضح أنها ليست قيود تفرض على الاستعمال العام المباشر للأملاك العمومية، إنما هي تنظيم له حتى لا تضار حرية الآخرين².

هذا وتمارس الإدارة المختصة سلطة الضبط الإداري الخاص بالملك العام بهدف الحفاظ و حماية وحدة وتكامل عناصر الأملاك العمومية ضد صور الاستعمال السيئ لهذه الأملاك، والذي قد يعرضها لخطر التلف و الضياع، ولذا وجب صيانة مكونات هذه الأملاك من خلال إصدار لوائح الضبط الخاصة بهذه الصيانة³.

2 - مبدأ مساواة المنتفعين في الاستعمال المباشر للاملاك العمومية البحرية الطبيعية

يرتبط هذا المبدأ بمبدأ حرية الاستعمال العام، فما دام الاستعمال حر فيجب أن يتمتع بهذه الحرية جميع الافراد على قدم المساواة مادام قد تساوا في مراكزهم القانونية و التنظيمية.

فمبدأ المساواة مبدأ قانوني يشتمل على عدة معاني وتطبيقات قد تصل إلى حد جعله من المفاهيم المعقدة، حيث نجد أن هذه الفكرة أو المبدأ يعتمد أحياناً على مساواة الافراد في الحقوق و الواجبات التي قررها الدستور مباشرة كأساس في الانتفاع بخدمات المرافق العامة، وهو ما اقرته المادة 37 من التعديل الدستوري لسنة 2020⁴ و التي تنص على ان : " كل المواطنين سواسية امام القانون"، و المساواة بهذا المفهوم تشمل مجالات عديدة، واهمها المساواة في استعمال الاملاك العمومية حيث يقصد بها تمتع جميع الرعايا بالتساوي في حق الاستعمال المتعلق بالاملاك العمومية وهو ما أكدته المادة 63 الفقرة الاخيرة من المرسوم التنفيذي 12-427 " الاستعمال العادي للاملاك العمومية، حر ومجاني ويتساوى فيه جميع

¹ . محمد الصغير بعلي، القانون الإداري . التنظيم الإداري، النشاط الإداري . دار العلوم للنشر و التوزيع ، الجزائر ، 2004 ، ص 280 .

² . امير يحيوي، نظرية المال العام، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع ، الجزائر 2002 ، ص 73 .

³ . محمد يوسف المعداوي ، مذكرات في الاموال العامة و الاشغال العامة . الجزء الاول . الاموال العامة ، ط 2 ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992 ، ص 32.

⁴ . الصادر بموجب الامر الرئاسي رقم 20-442 ، المصدر السابق.

المستعملين ... " و المادة 68 من ذات المرسوم، فبموجب هذا المبدأ يخول للأفراد حق الدخول دون تمييز لشواطئ البحر و الانتفاع به وكذا جميع مرافق الاملاك العمومي المفتوحة للجمهور .
لكن المساواة تتسم بالنسبية إذ تحددها أسباب تتعلق بالنظام العام و أخرى بهدف المحافظة على استعمال الاملاك العمومية.

إن مبدأ المساواة كغيره من الحقوق له حدود تمليها المصلحة العامة أو طبيعة الاشياء حيث يمكن للإدارة أن تميز بين المنتفعين في بعض الحالات حيث ترخص للبعض بالاستعمال دون البعض الآخر دون ان يخل ذلك بمبدأ المساواة بين المنتفعين مادامت أن الإدارة قد حددت قواعد هذا الاستعمال بشروط عامة مبنية على ضوابط موضوعية لها صفة العمومية بعيدا عن الضوابط الشخصية تعطي لمن توفرت فيه حق الاستعمال، أي أن هذا المبدأ تقيدده عدة استثناءات تسمى بالقواعد الخاصة طغت على المبدأ نفسه كتخصيص أماكن معينة من شواطئ البحر للنساء فقط¹ أو منع الاطفال دون سن معينة من ولوج نوع من الشواطئ لخطورتها او لطبيعتها.

3 - مبدأ مجانية الاستعمال العام

أهم مبدأ يميز استعمال الأملاك العمومية فكرة مجانية الخدمة، وهو مبدأ مرتبط بالمبدأ الأول الذي يعتبر الاستعمال العام أحد صور الحريات العامة، فالحرية في الاستعمال تؤدي بالقطع إلى مجانية الاستعمال، فلا يدفع شيء مقابل التنزه على الشواطئ أو المنتزهات العامة، وقد تحقق مبدأ المجانية بصورة تدريجية حيث كان لاستعمال عناصر الأموال العامة يتم لقاء مقابل مادي ثم ألغي هذا المقابل بعد ذلك بحيث أصبح المبدأ العام هو مجانية الاستعمال العام و أسس ذلك على أن المقابل المادي يشكل قيда على الحريات العامة التي يكفلها الاستعمال العام² .

وهو ما اكدته المادة 05 من قانون 02-03 الذي يحدد القواعد العامة للاستعمال و الاستغلال السياحيين للشواطئ : " يكون الدخول الى الشواطئ دون مقابل، ويتم الإعلان عن مجانية الدخول في لوحات إعلامية واضحة تضعها مصالح البلدية لهذا الغرض ...".

لكن؛ و نظرا لما تتطلبه هذه الاملاك من نفقات لصيانتها و الحفاظ عليها وكذا رغبة الادارة في الحصول على منافع إقتصادية من وراء استعمال الاملاك العمومية لم تعد قاعدة المجانية شاملة

¹ . النوعي احمد، المرجع السابق ص 221 .

² . محمد فاروق عبد الحميد ، المركز القانوني للمال العام في مصر في ظل التطبيق الاشتراكي ، رسالة للحصول على درجة دكتور في القانون، جامعة عين شمس ، مصر (دون سنة النشر) ص 183 .

و مطلقة، وتم الخروج عليها باستثناءات متعددة، كدخول شواطئ البحر ووقوف السيارات على الطريق العمومي بجانب الشاطئ، لدرجة أصبح معها مبدأ المجانية استثناء و منحصر في الاماكن المخصصة لممارسة الحريات العامة، و المقابل المادي المقرر بصفة استثنائية على الاستعمال العام يتم فرضه بمقتضى النص التشريعي على أساس تعريف عامة محددة، ويتم تحديد قيمته بإرادة المشرع المنفردة و بالتالي لا يمكن تحليله على اساس أنه ايجار حيث أنه لا يحوز مطلقا الصفة التعاقدية و كيف عادة بأنه نوع من أنواع الضريبة أو الرسوم المقررة مقابل الفائدة العائدة من استعمال المال العام¹، وقد نصت المادة 67 من المرسوم التنفيذي 12-427 على انه : " تتطلب مجانية استعمال الاملاك العمومية المخصصة لاستعمال الجميع استعمالا مشتركا أن لا يخضع هذا الاستعمال لدفع اتاوى ماعدا الحالات المنصوص عليها في القانون...".

ويلاحظ أن هذه المادة جاءت بقاعدة المجانية و أدخلت عليها الاستثناء وهو ما يفهم من عبارة " ماعدا الحالات المنصوص عليها في القانون " فلم تعد الأملاك العامة تلعب دورا اجتماعيا فقط و إنما أيضا لها دوراً اقتصاديا تحصل من خلاله الدولة على مداخيل في شكل إتاوات ورسوم إما مباشرة أو بصفة غير مباشرة من صاحب الامتياز الذي يحصلها بدوره من جمهور المستعملين².

ثانيا - الاستعمال العام للاملاك العمومية البحرية الطبيعية المخصصة لمرفق عمومي من طرف الادارة العمومية

تستطيع الادارات العمومية إستعمال الاملاك العمومية البحرية بموجب قرار التخصيص، الذي يمكن أن يكتسي طابعا داخليا عندما يتم التسيير من طرف المصالح التابعة للشخص العمومي صاحب الملك، كما يمكن أن يكتسي طابعا خارجيا عندما يتم التسيير من طرف شخص عمومي آخر غير صاحب الملك، مع تحمل مسؤولية صيانتها و المحافظة عليه وتبقى الادارة المالكة الممثلة بوزارة المالية بالنسبة للاملاك العمومية التابعة للدولة و التي تتمتع بحق مراقبة إستعمال الملك العمومي المخصص³. وتتمتع المصلحة أو الادارة المخصص لها وحدها بحق استعمال مرفق الاملاك الوطنية وفقا للتخصيص الذي منحت إياه، غير انه يمكن للشخص العمومي المالك أن يستعمل هذا الملك إستعمالا فرعا أو تكميليا إذا تطلبت المنفعة العمومية ذلك، شريطة أن لا تسيء إلى حقوق استعمال المصلحة أو

¹ . محمد فاروق عبد الحميد ، المركز القانوني للمال العام . ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، ص 184 .

² - أحمد النوعي ، الاستعمال الجماعي للاملاك الوطنية العمومية من طرف الجمهور و مبادئه في التشريع الجزائري، مجلة الحقوق و العلوم السياسية، جامعة زيان عاشور ، الجلفة، المجلد 8 العدد 1 ، 15/03/2015، ص 52.

³ - نصر الدين هنوني، المرجع السابق ، ص 266.

الإدارة المخصص لها، وتتحمل المصلحة أو الإدارة المخصص لها صيانة الملك أو مرفق الأملاك الوطنية الموضوعة تحت تصرفها، أما الإصلاحات الكبرى فتبقى مبدئياً على عاتق الشخص العمومي المالك¹.

ومن خلال هذا النوع من الاستعمال، فمن الأجدر أن تؤسس الإدارة العمومية تقاليد للاستعمال السليم لتكون مثالا يقتدى به من طرف الخواص وهو من صميم مهام المرفق العمومي الذي تديره الإدارة بنفسها، وعن طريق ذات الاستعمال تتخلص من الانحراف جراء الاستعمال الخاص المضر بالأملاك العمومية البحرية الطبيعية، لأن الواقع يثبت بروز الرغبة في الكسب السهل و السريع على حساب الخدمة المقدمة².

الفرع الثاني : الاستعمال الخاص للأملاك العمومية البحرية الطبيعية

الاستعمال الخاص للأملاك العمومية البحرية الطبيعية قائم على الشغل الاحتكاري أو الاستثنائي لهذه الأملاك، من قبل فرد أو أفراد محددين بذواتهم، لاستعمال جزء من الأملاك العمومية البحرية، بناءً على إذن مسبق من الإدارة، خاضع لسلطتها التقديرية، في مقابل مالي يدفعه المستعمل الخاص وينقسم الاستعمال الخاص إلى استعمال عادي وغير عادي³، فاستحواذ شخص على جزء من المال العام و احتكاره لنفسه وهذا بموافقة الإدارة هو ما يبدو غير عادي بالنظر لوجهة تخصيصه، وانطلاقاً من طبيعة العلاقة التي تربط الشخص المستفيد من هذا الاستعمال الخاص للمال المخصص أصلاً للاستعمال الجماعي، فالإدارة التي تعطيه الموافقة بذلك في صورة رخصة إدارية ، أو عقد. هذا وتجدر الإشارة إلى ان المشرع بموجب المادة 69 مكرر 05 من قانون 90-30 المعدل و المتمم قد جعل الأملاك العمومية البحرية الطبيعية غير معنية بأحكام الشغل الخاص للأملاك الوطنية العمومية المنشئة لحقوق عينية.

وعليه سنتناول في هذا الفرع الاستعمال الخاص للأملاك العمومية البحرية الطبيعية بموجب ترخيص (أولاً) ثم الاستعمال الخاص للأملاك العمومية البحرية الطبيعية بموجب عقد (ثانياً).

¹ - أنظر المادة 80 من المرسوم التنفيذي 12-427 السالف الذكر.

² - نصر الدين هونوي ، المرجع السابق ص 266.

³ - خالد بعوني ، تنظيم رخص الاستعمال الخاص غير العادي للأملاك العمومية، مجلة دراسات قانونية ، مركز البصيرة للبحوث و الاستشارات و الخدمات التعليمية، المجلد 11 العدد 23 ، الجزائر، 2016/09/01، ص 61 .

اولا _ الاستعمال الخاص للاملاك العمومية البحرية الطبيعية بموجب ترخيص

الاستعمال الخاص للمال العام بصفة عامة عن طريق رخصة إدارية يتميز بكونه استعمال مؤقت، و يتم بإحدى وسيلتين، الاولى بموجب رخص إدارية عادية و الثانية بموجب رخص إدارية إستثنائية، و وفقا لهذا الشكل يكون الاستعمال عن طريق رخص تصدر بموجب قرار إداري من السلطة المختصة يمثل عقداً أحادي الطرف، و سنتناول فيما يلي كل وسيلة على حدا:

1 . إستعمال الاملاك العمومية البحرية الطبيعية بموجب رخص إدارية

يتم إستعمال الاملاك العمومية البحرية الطبيعية بموجب رخص إدارية - تمثل شغل مؤقت - بأسلوبين : إذا كان شغلاً سطحياً لا يستدعى وجود أساسات ثابتة في الأرض، وهو ما يسمى برخصة الوقوف permis de stationnement (أ) ، أو ان يكون الاستعمال أكثر التصاقاً بالمال، أي أن له أساسات أرضية، بمعنى أنه شغل مستقر، وهو ما يسمى برخصة الطريق permis de voirie (ب)، لكن في كل الاحوال فإن الرخصة لا ترتب حقوق عينية وفقاً للمادة 69 مكرر 5 المذكورة اعلاه. ويكون هذا الاستعمال مؤقتاً وقابلًا للإلغاء بدافع المنفعة العامة أو بسبب حفظ النظام العام، ويجب ان تتماشى هاتان الرخصتان مع طبيعة استعمال الملك العمومي الذي يحق للجمهور أن يستعمله بدوره استعمالاً عادياً دون مضايقات.

أ - رخصة الوقوف

تمكّن رخصة الوقوف المستفيد منها، بالشغل المؤقت لجزء من الملك العام البحري الطبيعي ، لكن دون لأن يكون له الحق في تغيير أساس المال المشغول و إقامة مشتملات عليه، هذا ولم ينظم قانون 90-30 المعدل و المتمم أحكام رخصة الوقوف وإنما نص عليها فقط، الامر الذي يستلزم الرجوع إلى المرسوم التنفيذي 12-427 .

يمكن تعريف رخصة الوقوف على أنها : عبارة عن ترخيص، صادر من السلطة الإدارية المختصة تخوّل للمستفيد منها الحق بشغل قطعة من الأملاك العمومية البحرية الطبيعية المخصصة لاستعمال الجميع، شغلاً خاصاً دون إقامة مشتملات على أرضيتها على عكس رخصة الطريق - التي سيأتي ذكرها لاحقاً - و التي تخول لصاحبها حق الشغل المؤقت لجزء من الملك العام البحري بعد تغيير أساسه وإقامة مشتملات عليه.

الفقرة 2 من المادة 72 من المرسوم التنفيذي 12-427 تشير إلى السلطة الادارية المختصة بتسليم أو رفض تسليم رخصة الوقوف و تتمثل في السلطة الادارية المكلفة بأمن المرور عبر مرفق

الأماكن العمومية المعني، وهي رئيس المجلس الشعبي البلدي و الوالي، و التي لها السلطة التقديرية في منح هذه الرخصة، غير انه يمكنها الرفض إذا كان ذلك مؤسسا على أسباب شرعية، كالمحافظة على الأماكن العمومية على أحسن وجه التي تعتبر سببا من أسباب الرفض، ذلك أن هذه الأماكن مخصصة للجمهور، والإدارة ملزمة بالمحافظة على ذلك¹، فعلى السلطة التي تمكن الشغل المؤقت لأماكن بالشواطئ كأستغلال الاكشاك مثلاً، عليها مراقبة شغل الملك العمومي الذي يجب أن لا يتعارض مع المحافظة عليه، وعليه فإن سحب الرخصة يمكن أن يتم في أي وقت كما يمكن تجديدها إذا إنتهى اجل صلاحيتها، فبالرجوع إلى قانون الأماكن الوطنية 90-30 المعدل و المتمم وعلى وجه الخصوص المادة 64 منه نجدتها تقيد الرخصة بمدة زمنية، حيث جعلته مؤقتا، ومن جهة أخرى جعلته مؤقتا بدفع مبلغ مالي وهو ما اكدته المادة 70 من المرسوم التنفيذي 12-427 لأن الاستعمال الخاص يترتب عليه دفع أتاوى وكونه مؤقت.

لقد كان في السابق منح الرخصة او منعها عامل من اعمال الضبطية يلزم الإدارة بمنح الرخصة لكل من يطلبها، ما عدا إذا كان في ذلك مساس بالنظام العام، ولكنه أصبح مع المفهوم الاقتصادي للمال العام الذي يوجب على الإدارة حسن استغلال مالها، فمنح الرخصة محكوم بالمصلحة العامة بالمعنى الواسع الذي يشمل المحافظة على المال العام ذاته، والمردودية الاقتصادية له إلى غير ذلك².

ب - رخصة الطريق

رخصة الطريق و إن كانت تسمى بهذا الاسم إلا أنها في الحقيقة لا تشمل على الطريق فحسب، بل تشمل جميع عناصر المال العام، وتسمى أيضا "برخصة التطرق"³؛ تنص المادة 1/72 من المرسوم التنفيذي 12-427 على أن رخصة الطريق : " تتمثل في الترخيص بشغل قطعة من الأماكن العمومية المخصصة لاستعمال الجميع شغلاً خاصاً مع إقامة مشتملات في أرضيتها..." ويعرفها البعض بأنها عبارة عن قرار إداري، صادر من السلطة المكلفة بالمحافظة على الأماكن الوطنية العمومية، يخول لصاحبه حق الشغل المؤقت لجزء من الطريق العام، بعد تغيير أساسه وإقامة مشتملات عليه، وتقضي

¹ . خالد بعوني، المرجع السابق ، ص 65 .

² . علي بن شعبان، أساليب الاستعمال الخاص للمال العام المخصص للاستعمال الجماعي، مجلة العلوم الانسانية، جامعة الاخوة منتوري قسنطينة، عدد 49 المجلد أ ، جوان 2018 ص 36 .

³ . محمد فاروق عبد الحميد، التطور المعاصر لنظرية الاموال العامة في القانون الجزائري دراسة مقارنة في ظل الاملاك الوطنية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص 128 .

عنها أتاوى طبقا للتشريع المعمول به، وهي تسلم لفائدة مستعمل معين، كما تتجزز عنها أشغال تغيير أساس الأملاك المشغولة¹.

وهي تختلف عن رخصة الوقوف، حيث أنها تعطي لصاحبها الحق في شغل المال العام شغلا مستقرا، عن طريق منشآت مثبتة على المال بأساسات، و تسلم رخصة الطريق (خلافا لرخصة الوقوف) من طرف السلطة الإدارية المكلفة بتسيير المال العام موضوع الطلب، وغالبا ما تتمثل هذه السلطة فى رئيس المجلس الشعبي البلدي إذا تعلق الأمر بطريق بلدي، أو بشبكة الطرق الحضرية، أي داخل التجمع السكني أو الوالي إذا تعلق الأمر بجزء من الطريق الوطني المار بتراب الولاية، أو طريق يشمل بلديتين أو أكثر من بلديات الولاية، كما يمنحها وزير الأشغال العمومية إذا كانت الأشغال تمس عددا من الولايات. و للإدارة حق رفض تسليم الرخصة بسبب الحفاظ على النظام العام أو حماية المال العام من التلف، وهي الأسباب التقليدية، وأما الأسباب التي تقبلها القضاء فيما بعد فمنها تعارض الترخيص مع أهداف التخصيص، أو إذا كان الترخيص يؤدي إلى الأضرار بحقوق المرخص لهم سابقا، أو بحقوق الملاك المجاورين².

أما المشرع الجزائري فقد منح سلطة واسعة للإدارة من حيث إلغاء الرخصة او الامتناع عن تسليمها وهو ما يعني أن السلطة التقديرية التي منحها المشرع الجزائري للإدارة هي سلطة واسعة سعة مفهوم المنفعة العامة³.

و بالنسبة لسحب الرخصة ، فإن المشرع الجزائري أجاز للإدارة سحبها " لسبب مشروع " أو " بدافع المنفعة العامة، أو بسبب حفظ النظام العام"، وهناك حالات تسحب فيها الرخصة بحكم القانون وفقا للمادة 70 من المرسوم التنفيذي 427-12 وهي : إذا لم تستعمل في ظرف ستة أشهر و إذا توقف عن استعمالها لمدة شهرين، مع احتمال توقيع عقوبات في هذا الحالة، كما يمكن للإدارة أن تسحب رخصة الطريق في أي وقت بسبب المصلحة العامة.

وفي مقابل هذه السلطة التقديرية الواسعة الممنوحة للإدارة في منح و سحب رخصة الطريق، فإن قرارها يجب أن يكون في حدود الأسباب التي حددها المشرع، وإلا كان عرضه للإلغاء بدعوى تجاوز السلطة.

¹ . امير يحيوي، الوجيز في الاموال الخاصة التابعة للدولة و الجماعات المحلية، درا هومة للطباعة و النشر و التوزيع ، الجزائر 2004 ، ص 40 .

² . محمد فاروق عبد الحميد، التطور المعاصر لنظرية الاموال العامة في القانون الجزائري، المرجع السابق، 318.

³ . علي بن شعبان، أساليب الاستعمال الخاص للمال العام المخصص للاستعمال الجماعي، المرجع السابق، ص 38.

هذا وقد كان المشرع قد اقرّ المنح الضمني للرخصة عن طريق استيفاء ميعاد محدد بخمسة عشر يوما من تاريخ تسلم السلطة المكلفة بمنح الرخصة للطلب أو الملف، حيث أن عدم صدور قرار بالرفض في خلال هذه المدة، يعتبر قرارا ضمنيا يمنح الرخصة وفقا للتشريع الجزائري¹ إلا انه بعد صدور المرسوم التنفيذي 04-392² المتعلق برخصة شبكة الطرق لم يشر لمسألة المنح الضمني، أما المشرع المصري فقد جعل مرور ذات الأجل قرارا ضمنيا بالرفض.

وهناك حالة استثنائية يمكن فيها البدء بانجاز أشغال في الأملاك العمومية قبل الحصول على رخصة الطريق، وهي حالة الاستعجال التي تمليها ضرورة الحفاظ على أمن الأشخاص و الأموال، أو أمن الخدمة و ضرورتها، ففي هذه الحالة يمكن للإدارات والهيئات العمومية فحسب دون الهيئات الخاصة والأفراد أن تباشر الأشغال، على أن تخطر المصالح المعنية بالرخصة في أجل لا يتعدى اليوم الواحد، وإلا كانت محل توقيع العقوبات³.

2 - استعمال الاملاك العمومية البحرية الطبيعية بموجب رخص استثنائية

بحسب النظرية الكلاسيكية فإن الاملاك العمومية البحرية غير منتجة و الادارة تمارس على هذه الاملاك السلطة الضبطية، فهي لا تقبض مداخل عليها إلا بشكل عرضي، ورغم ذلك فقد أقرت السماح باستغلال الأملاك العمومية البحرية الطبيعية، حيث صَمَن القانون 90-30 باستغلال و تامين الأملاك الوطنية و لواحقها طبقا لطبيعتها، غرضها و استعمالها بما يحقق الأهداف المُسطرة لها⁴، فخرج المشرع عن القواعد العامة التي تفرض المنع و سمح بالترخيص لبعض المشاريع على مستوى الساحل (أ) كما أجاز ممارسة بعض المنافسات الرياضية على مستوى الشاطئ (ب) إضافة إلى ترخيصه باستخراج بعض المواد من باطن الارض (ج)، و تجدر الاشارة إلى أن المشرع الجزائري إستثنى الموارد و الثروات الطبيعية السطحية و الجوفية من أحكام المرسوم التنفيذي 12-427 و التي يخضع نظامها القانوني ونمط استغلالها وكذا قواعد تسييرها للتشريعات و التنظيمات الخاصة المطبقة عليها⁵ مما يجعل المشاريع و النشاطات التي سنتناولها واردة على سبيل المثال لا الحصر.

¹. أنظر المادة 9 من المرسوم رقم 83/ 699 المؤرخ في 26 نوفمبر 1983 يتعلق برخصة الطرق و الشبكات، الجريدة الرسمية عدد 49 الصادرة في 1983/11/29.

². المرسوم التنفيذي 04-392 المؤرخ في أول ديسمبر 2004 يتعلق برخصة شبكة الطرق، ج ر عدد 78 صادرة بتاريخ 05 ديسمبر 2004 .

³. بن شعبان علي، أساليب الاستعمال الخاص للمال العام المخصص للاستعمال الجماعي، المرجع السابق، ص 38.

⁴. دريش ورده، النظام القانوني لاستعمال الاملاك الوطنية العمومية في التشريع الجزائري، اطروحة لنيل شهادة الدكتوراه علوم تخصص قانون عقاري، كلية الحقوق، جامعة البليدة 02، 2018/2019، ص 246.

⁵. انظر المادة 02 من المرسوم التنفيذي 12-724 السالف الذكر .

أ . المشاريع المرخص بها على مستوى الساحل

قرر المشرع الخروج عن القاعدة العامة التي تفرض المنع، بنصه على مجموعة من الاستثناءات نظرا لوجود رابط قوي مابين بعض المشاريع وضرورة تواجدها على مستوى الساحل¹، ومن هذه المشاريع نجد المنشآت و البناءات الخفيفة و الضرورية، وقد حصرها المشرع في المنشآت و البناءات الضرورية لحماية الفضاءات الساحلية الفريدة أو الضرورية و للمحافظة عليها، التي تساهم بدورها في تطويرها وتضمن حسن استعمالها وتسهل فتحها أمام الجمهور على النحو الذي لا يتسبب في تدهورها²، كما سمح المشرع بموجب قانون التهيئة و التعمير بالترخيص لإقامة البناءات أو النشاطات التي تتطلب الجوار المباشر لمياه البحر³ بالإضافة إلى البناءات و عمليات شغل الاراضي المرتبطة مباشرة بوظائف الأنشطة الاقتصادية المرخص بها بموجب أدوات التهيئة و التعمير على الشريط الساحلي المشمول في مساحة 03 كلم ابتداءً من اعلى نقطة تصل إليها مياه البحر، وهو ما كرسته أحكام المرسوم التنفيذي 07-206⁴ و الذي جاء تطبيقا للمواد 14، 17 و 18 من القانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتنظيمه، كما أقر المشرع حالات إستثنائية أخرى جاء بها المرسوم التنفيذي 06-351⁵ الصادر تطبيقا لاحكام المادة 16 من القانون 02-02 ، تتمثل في انجاز شبكات الطرق و مسالك جديدة للمركبات المؤدية إلى الشاطئ و التي تكون موازية للشاطئ على ان يتم ضمن حدود شريط عرضه 800 متر، أو يتم إنجازها على الكثبان الساحلية و الاشرطة الكثبانية الساحلية و الاجزاء العليا من شواطئ الاستحمام، إذا دعت إلى ذلك القيود الطبوغرافية للاماكن أو الاحتياجات الأنشطة التي تقتضي مجاورة البحر، على أن يتم تحديد هذا الاستثناء عن طريق التنظيم⁶.

¹ . دريش وردة المرجع السابق، ص 247.

² . بن صالح محمد الحاج عيسى، الآليات القانونية المقررة لحماية الساحل من التلوث في التشريع الجزائري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه ، جامعة الجزائر 1 كلية الحقوق سعيد حمدين، 2016/2015 ، ص 182.

³ - المادة 2/45 من قانون 90-29 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 المتعلق بالتهيئة و التعمير، الجريدة الرسمية عدد 52 ، المعدل و المتمم بالقانون 04-05 المؤرخ في 14 أوت 2004، جريدة رسمية عدد 51 .

⁴ - المرسوم التنفيذي 07-206 المؤرخ في 30 يونيو 2007، يحدد شروط وكيفيات البناء وشغل الاراضي على الشريط الساحلي وشغل الاجزاء الطبيعية المتاخمة للشواطئ وتوسيع المنطقة موضوع منع البناء عليها، الجريدة الرسمية عدد 43 ، الصادرة في 01 يوليو 2007.

⁵ - المرسوم التنفيذي 06-351 المؤرخ في 05 أكتوبر 2006، يحدد شروط إنجاز المسالك الجديدة الموازية للشاطئ، الجريدة الرسمية، العدد 93 الصادرة في 08 أكتوبر 2006 .

⁶ . المادة 16 من القانون 02-02 السالف الذكر .

ب . الترخيص بممارسة بعض المنافسات الرياضية على مستوى الشاطئ

المادة 35 من القانون 03-02 المتضمن القواعد العامة لاستعمال و الاستغلال السياحيين للشواطئ، أكدت على ان ممارسة النشاطات الرياضية المائية يجب أن تكون وفق شروط منصوص عليها في التنظيم، و إلى ذلك صدر المرسوم التنفيذي 06-429 الذي يحدد شروط تنظيم المنافسات الرياضية الممارسة على الشاطئ و كفايات ذلك¹ أين حدد شروط تنظيم المنافسات الرياضية على الشاطئ وكفايات ذلك، كما وضع شروط يجب أن تتوفر في الشاطئ حماية له، ومن اجل تهيئته، بالنسبة لشروط المنافسات الرياضية الشاطئية، المشرع إشتراط ان تقام هذه المنافسات على الشواطئ المرخص لها وفقا لمخطط تهيئة الشاطئ، بحيث تقتصر الرخصة على الفيدراليات و الروابط و النوادي و الجمعيات الرياضية المعتمدة قانونا وكل شخص طبيعي او معنوي مؤهل وفقا للقانون²، كما ألزم المشرع منظم المنافسة الرياضية الحصول على الموافقة المسبقة من الوالي المختص إقليميا ومن صاحب امتياز الشاطئ المعني³ و يجب ان يشمل قرار الوالي المتضمن تنظيمها تحديد مكان المنافسة و طابعها _ دوليا كان أو محليا _ مع تحديد مدة المنافسة وموضوعها وكذا هوية المنظم⁴ ومن اجل المحافظة على الحالة الطبيعية للشاطئ و المواقع الحساسة بيئيا و بأمن وطمأنينة المترددين على الشاطئ، فقد ألزم التنظيم المرخص له بتهيئة و تحديد المنطقة التي تمارس فيها المافسة بواسطة معالم لهذا الغرض وبعد الفراغ من النشاط يدفع المرخص له أتاوى مقابل هذا الاستغلال⁵.

ج . الترخيص باستخراج المواد من باطن البحر

منع المشرع الجزائري بموجب المادة 21 من قانون 02-02 إستخراج المواد من باطن البحر إلى غاية خط تساوي العمق 25 متر، مع إمكانية توسيع المناطق المعنية في حالة الضرورة المرتبطة بطبيعة الأعماق المعنية أو إذا تعلق الأمر بخصوصيات الأنظمة البيئية التي تحتضنها، وأحال المشرع مسألة ضبط النشاطات في عرض البحر على التنظيم الذي صدر سنة 2010 أين حدد المرسوم التنفيذي 10-

¹ . راجع المرسوم التنفيذي 06-249 المؤرخ في 09 يوليو سنة 2006، يحدد شروط تنظيم المنافسات الرياضية الممارسة على الشاطئ وكفايات ذلك، ج ر العدد 16 الصادرة في 16 يوليو 2006.

² . أنظر المادة 07 و 08 من المرسوم التنفيذي 06-249.

³ . أنظر المادة 11 من المرسوم التنفيذي 06-249 .

⁴ . أنظر المادة 17 من المرسوم التنفيذي 06-249 .

⁵ . أنظر المادة 05 و 06 من المرسوم التنفيذي 06-249 .

31 الاحكام المطبقة في هذا المجال¹، و الملاحظ ان هذا المرسوم قد أحالنا بدوره على قانون المناجم 05-14² هذا الاخير أفرد باب خاص " الباب الثامن " تحت عنوان " أحكام عامة تتعلق بالنشاط المنجمي في البحر " والمشرع يكون قد استشرّف المستقبل بنوع من الادراك الممزوج بالتخوف على الاجيال المستقبلية من خلال السماح للوطنيين، و الاجانب القيام بالأنشطة المنجمية في المجالات البحرية على امتداد الساحل الجزائري، عززها بقواعد حماية تصل إلى العقوبات السالبة للحرية و الغرامات المالية³، ولا تتم ممارسة نشاطات البحث و الاستغلال المنجميين إلا من طرف الأشخاص الحائزين على تراخيص منجمية و التي تسلمها لهم الدولة الجزائرية، أي ممارسة سيادة الدولة على مجموع مجالاتها البحرية ضمن الشروط داخل منطقة الأمن على مراقبة العمليات الجارية، و المحافظة على الامن العمومي، ولم يكن بإمكان للمشرع تفصيل الاحكام المتعلقة بالبحث، أو الاستغلال المنجميين في البحر دون الرجوع للقواعد القانونية الموجودة في القانون البحري الجزائري⁴، وقانون الاملاك الوطنية 90-30 فالاول سبق له وان حدد مجال الاملاك العمومية البحرية و الثاني وصفها وبيّن ضوابطها وحدودها وآليات حمايتها، وخلاصة ما توصل إليه فقهاء القانون البحري هو أن قواعده لا تحدد بنوعها ولا صياغتها أو جوهرها بل تتحدد بمكان تطبيقها ، ومكان تطبيق القانون البحري هو البحر وهو ذاته الوعاء الذي يحتوي أكبر الاملاك العمومية، وهي الاملاك العمومية البحرية، لذلك وضع المشرع الجزائري بالقانون 05-14 جملة من الأحكام الخاصة بالأنشطة المنجمية من تنقيب و بحث واستكشاف و استغلال، و التي تتم في الاملاك العمومية البحرية الطبيعية سواء في قاع البحر أو على سطحه، إذ بمجرد ثبوت الجدوى الاقتصادية مع بداية الاستغلال و جني الثمار الفعلية و بدء الانتاج اعتبر المشرع كل المنتوجات المكتشفة و غير المكتشفة المواجدة في المجال البري الوطني السطحي أو الباطني، أو المجال البحري التابع لسيادة الدولة ملكا للمجموعة الوطنية.

و إلى ذلك اعتبرت المادة 11 من القانون 05-14 أن النشاط المنجمي هو كل تنقيب و بحث و استغلال بترخيص إداري وفقا للتشريع الجاري العمل به، و الترخيص المنجمي هو عبارة عن وثيقة

¹ - أنظر المواد 03 و 04 من المرسوم التنفيذي 10-31 المؤرخ في 21 جانفي 2010 المحدد لكيفيات توسيع حماية اعماق البحر ويضبط النشاطات الصناعية في عرض البحر ، الجريدة الرسمية العدد 06 ، الصادرة في 24 يناير 2020.

² . راجع القانون 05-14 المتضمن قانون المناجم، المؤرخ في 24 فيفري 2014 ، الجريدة الرسمية عدد 18 لسنة 2014 الصادرة في 30 مارس 2014.

³ . مصطفى بوضياف، أحكام النشاط المنجمي البحري في التشريع الجزائري، مجلة الدراسات القانونية و السياسية المجلد 2 العدد 2، جامعة عمار ثلجي، الاغواط، الجزائر، 05/ 06/ 2016، ص 239 .

⁴ . المرجع نفسه، ص 234 .

تسلم من طرف السلطة الادارية المختصة تخول حقوق ممارسة نشاطات البحث او الاستغلال المنجمي على محيط مساحة يحدد بنظام إحداثيات مستعرض مركاتور العالمي¹ وكل مخالفة لذلك يعاقب بعقوبات سالبة للحرية تتراوح ما بين سنة إلى ثلاثة سنوات وبغرامة مالية من 1.000.000,00 دج إلى 3.000.000,00 دج².

ثانيا _ الاستعمال الخاص للأملاك العمومية البحرية الطبيعية بموجب عقد إمتياز

بعد أن أشرنا إلى الصيغة الأولى لاستعمال الاملاك العمومية البحرية الطبيعية و التي تُمنح بمقتضى الإرادة المنفردة للإدارة في صورة تراخيص وتبيان بعض صورها، سنتطرق إلى الصيغة الثانية و التي تكون نتيجة لعلاقة تعاقدية بين المستعمل و السلطة الإدارية في صورة عقد امتياز لشغل الأملاك العمومية البحرية الطبيعية، وعليه سنتناول النظام القانوني لعقد امتياز شغل الاملاك العمومية البحرية الطبيعية (01) ثم حقوق والتزامات الطرفين (02).

1 _ النظام القانوني لعقد امتياز شغل الاملاك العمومية البحرية الطبيعية

يعتقد الكثير من رجال القانون أن الاملاك الوطنية هي وسائل الادارة العمومية فقط، إلا ان التطور الاداري وازدياد دور الدولة في الحياة الاقتصادية جعل المشرع يغيّر رؤيته لها، و أصبح يستغلها استغلالاً اقتصادياً وهذا عن طريق تثمينها، وأول ما فكر فيه المشرع في هذا المجال هو حمايتها من التصرف فيها وتغيير وجهتها، وهذا ماذهب اليه المشرع الجزائري ابتداء من سنة 2008³.

هذا ويعرف عقد الامتياز المتعلق بالاملاك العمومية على انه " عقد إداري تمنح بموجبه السلطة المانحة رخصة الاستخدام الخاص للاملاك العامة"⁴ كما عُرّف أيضا بانه " إتفاق يبرم بين الادارة و احد الأفراد بهدف ممارسة شغل غير عادي لجزء من المال العام المخصص للاستعمال الجماعي"⁵ مقابل تقاضي المتعاقد رسوماً من المنتفعين بعد الانتفاع من هذا الملك، أما المشرع الجزائري فقد أعطى تعريفا مفصلا لعقد الامتياز على مختلف مشتملات الأملاك العمومية، حيث تنص المادة 64 من 90-30

¹. بعض المصطلحات التقنية مرتبطة بمعاني تتحدد من خلالها مفاهيم الثروة المعدنية و تشكيلتها ومنها التعاريف المذكورة بالمادة 04 من القانون 05-14 المتعلق بالمناجم.

². المادة 174 من القانون 05-14 المتعلق بالمناجم .

³. عايلي رضوان، الادارة الجزائرية وعقود امتياز الاملاك الوطنية، الاكاديمية للدراسات الاجتماعية و الانسانية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، قسم العلوم الاقتصادية و القانونية، المجلد 10، العدد 2، 2018/07/01 ص 122.

⁴ _ Alexandre Ponchaut , Le point sur les occupations privatives du domaine public , document téléchargé du site <http://www.uvcw.be>.

أطلع على الموقع بتاريخ 2022/03/30 على الساعة 21:00 .

⁵ _André de laubadère , traite de droit administratif , 6 eme ed1975 , p191

المعدل و المتمم بالقانون 04-08 على أنه " يشكل منح إمتياز استعمال الاملاك الوطنية العمومية المنصوص عليه في هذا العقد الذي تقوم بموجبه الجماعة العمومية صاحبة الملك المسماة السلطة صاحبة حق الامتياز، كل شخص معنوي أو طبيعي، يسمى صاحب الامتياز، حق إستغلال ملاحق الملك العمومي الطبيعي أو تمويل أو بناء أو استغلال منشأة عمومية لغرض خدمة عمومية لمدة معينة، تعود عند نهايتها المنشأة أو التجهيز، محل منح الامتياز إلى السلطة صاحبة حق الامتياز ... يحدد دفتر الشروط المتعلق بمنح الامتياز الشروط الخاصة التي يجب أن تتوفر لأخذ متطلبات الخدمة العمومية بعين الاعتبار"، ويستنتج من هذه التعريفات ان منح الإدارة العمومية للشخص المعنوي أو الطبيعي استغلال الملك العمومي أو تمويل أو بناء أو استغلال منشأة عمومية لغرض خدمة عمومية يكون بصفة مؤقتة، وهذا الطابع المؤقت لم يحدده قانون 90-30 و انما قرره المرسوم التنفيذي 12-247 في مادته 75 بمدة لا تتجاوز 65 سنة و للإدارة السلطة التقديرية في تقديرها إما عن طريق القوانين الخاصة او دفا تر الشروط.

من جهة أخرى، المشرع الجزائري في القانون 03-02 الذي يحدد القواعد العامة لاستعمال و الاستغلال السياحيين للشواطئ¹ حصر الإستغلال السياحي للشواطئ في حيازة حق الامتياز، وبالمقابل تتم إزالة كل التجهيزات المقامة على الشاطئ المستغل بدون حق امتياز على حساب المخالف، كما حدد المشرع شروط و كفاءات استغلال الشواطئ في ذات القانون، والذي جعله يتم وفق نظام الامتياز عن طريق المزايدة المفتوحة، على ان يتم تحديد أجزاء أو مساحات من الشواطئ لتكون محل امتياز، بقرار من الوالي المختص إقليميا بناء على اقتراح من اللجنة الولائية المنصوص عليها في المادة 19 من هذا القانون، وطبقا لمخطط تهيئة الشاطئ.

وتطبقا للمادتين 04 و 22 من القانون 03-02 صدر المرسوم التنفيذي 04-274 يحدد شروط الاستغلال السياحي للشواطئ المفتوحة للسباحة وكفاءات ذلك² و الذي فصل شروط الاستغلال السياحي للشواطئ و كذا إجراءات و شروط منح الامتياز و الاستغلال السياحي للشواطئ.

¹ . أنظر المادة 13 من القانون 03-02.

² . المرسوم التنفيذي 04-274 مؤرخ في 05 سبتمبر 2004 يحدد شروط الاستغلال السياحي للشواطئ المفتوحة للسباحة وكفاءات ذلك، الجريدة الرسمية، عدد 56 الصادرة في 05 سبتمبر 2004 .

2 _ حقوق والتزامات الطرفين

لما تلجأ الدولة بصفقتها مالكة لمكونات الساحل بصفته جزء من الاملاك العمومية البحرية إلى عقود الامتياز كاسلوب قانوني نص عليه المشرع لاستغلال الشواطئ، فإنها ملزمة باحترام الالتزامات المفروضة عليها كسلطة متعاقدة(أ) في نفس الوقت منح المشرع حقوق للمتعاقدين مع الادارة كما فرض عليه التزامات (ب).

أ . حقوق و إلتزامات السلطة الادارية المتعاقدة

تقوم السلطة بسد احتياجات المرفق العام بما يكفل أداء وظيفتها على أكمل وجه وتغليب المصلحة العامة، ولهذا فهي تتمتع في مواجهة المتعاقدين معها بوسائل تخولها العديد من الحقوق و السلطات للحفاظ على حسن سير المرفق العام و استمرارها في تقديم خدماتها للأفراد بانتظام واطراد ويمكن حصر حقوق والتزامات السلطة المتعاقدة فيما يلي :

- العقد المبرم بين الطرفين يعد احد العقود الادارية، فضلا على انه ينصبّ على أحد عناصر الاموال العامة ويتم الفسخ بمقتضى سلطة الادارة الانفرادية دون الحاجة إلى الحصول على موافقة المتعاقدين و الذي ينحصر حقه في طلب التعويض عما لحقه من أضرار ويحق للادارة ايضا تعديل شروط العقد بما تراه محققا لصالح المال و اهداف التخصيص¹.

- للإدارة المتعاقدة الحق في مراقبة الشخص المتعاقدين أثناء استغلاله للاملاك العمومية البحرية فتعمل على مراقبة المتعاقدين معها بمدى التزامه بتنفيذ بنود شروط عقد الامتياز فتقوم باصدار الاوامر و التوجيهات و الاعذارات و كذا التعليمات الضرورية لحسن سير التنفيذ، ففي حالة عدم تنفيذ امتياز الاستغلال السياحي للشواطئ في خلال أجل أقصاه 06 أشهر من الموافقة على عقد امتياز الاستغلال السياحي للشواطئ ونشرها في الجريدة الرسمية، توجه السلطة المانحة إعدار باستغلال الحقوق في اجل أقصاه 15 يوم وفي حالة الامتناع تلغي السلطة الامتياز².

- للسلطة المتعاقدة الحق الغاء او انتهاء العقد بالارادة المنفردة للمصلحة العامة، إذا أصبح موضوع العقد يتعارض مع اهداف التخصيص أو اقتضت المصلحة العامة ذلك، و انعدمت الشروط التي

¹ . محمد فاروق عبد الحميد، المركز القانوني للمال العام ، المرجع السابق، ص 204 .

² . المادتين 26 و 27 من المرسوم التنفيذي 04-274 .

أملت الحصول عليه كما في حالة عدم امتثال صاحب الامتياز لاعدار السلطة المانحة للإمتياز التي عاينت مخالفة خطيرة أو إذا أخل صاحب الامتياز بالتزاماته بصفة خطيرة أو متكررة¹.

- للسلطة العامة الحق في توقيع الجزاءات لحماية الملك العام البحري، إذا قصر المتعاقد معه في تنفيذ التزاماته لان الامر بتعلق بملك عمومي يستلزم التشدد في التعامل مع المتعاقدين وهو ما كرسه المشرع في الفصل الرابع من المرسوم التنفيذي 02-03 بعنوان العقوبات الجزائية لاسيما القسم الثاني منه و المتعلق بالعقوبات اين رتب جملة من العقوبات على المتعاقد في حالة عدم احترامه للالتزامات الواردة في دفتر الشروط و كذا الاعذارات الموجهة له و تتمثل هذه العقوبات في سحب امتياز استغلال الشاطئ دون الاخلال بالمتابعات القضائية².

- جعل المشرع الجزائي على عاتق الدولة في اطار الامتياز الشاطئي التزامات ضبط حدود و مناطق السباحة و وضع معالمها - وضع اعمدة وإشارة بثلاثة الوان - وضع مراكز إسعاف اولي و مراكز النجدة للحماية المدنية وكذا تواجد فرع أو فروع لاسلاك الامن³، وهي من الالتزامات المهمة التي يستوجب على الجهة المتعاقدة التقيد بها.

ب _ التزامات المتعاقد مع الادارة

يقع على صاحب الامتياز الشاطئي احترام الصحة العمومية وحماية المحيط إذ يقع عليه عدم القيام بكل عمل يمس بالصحة العمومية أو يتسبب في افساد نوعية مياه البحر أو إتلاف قيمتها النوعية، كما يلزم باحترام الغرض المخصص لهذا الفضاء⁴، وعلى هذا الاساس يقع على صاحب الامتياز العناية المنتظمة بالشاطئ وصيانة ملحقاته و التجهيزات، بالإضافة إلى ضرورة إعادة الأماكن إلى حالتها الطبيعية بعد انتهاء موسم الاصطياف⁵، كما منع المشرع صاحب الامتياز أن يغيّر حدود المساحة الممنوح اياها ما لم يحصل على ترخيص صريح من السلطة المانحة للامتياز، أو يشيد على الشاطئ أية بناية أو منشأة قارة او دائمة، وعليه ان يمارس نشاطه على اساس برنامج الاستغلال⁶، كما هو ملزم باحترام قواعد الآداب العامة و إعلام الجمهور بالمواقيت و التعريفات المتعلقة بمختلف خدماته كما يتعين

¹ . المادة 31 من نفس المرسوم التنفيذي.

² . المادة 45 من القانون 02-03.

³ . المادة 29 من القانون 02-03 .

⁴ . المواد 07، 08 ، 10 من القانون 02-03 .

⁵ . المادة 30 من نفس القانون.

⁶ . المواد 34 ، 35 ، 36 من المرسوم التنفيذي 04-274 .

عليه تزويد السلطة المانحة بكل ما يتعلق بتدفق المصطافين و المستخدمين و كذا الاحداث و الحوادث المسجلة و تكلفة الاستغلال و الوضعية المالية¹.

ج . حقوق المنتفعين

إن علاقة المنتفعين بشاغل الاملاك العمومية البحرية الطبيعية بموجب عقد، هي علاقة تعاقدية يلتزم بموجبها المتعاقد مع الادارة بتقديم خدمات للمنتفع مقابل مبلغ معين، كما يحق للمنتفعين مطالبة الادارة بتدخلها لاجبار المتعاقد على احترام شروط العقد و الامتثال لقاعدة المساواة بين المنتفعين بالمال العام²، ولفائدة المنتفعين كرسست المادة 05 من قانون 03-02 مجانية استعمال الاملاك العمومية البحرية الطبيعية حيث نصت على أنه : " يكون الدخول الى الشواطئ دون مقابل ، ويتم الاعلان عن مجانية الدخول في لوحات اعلامية واضحة تضعها مصالح البلدية لهذا الغرض ، يلزم صاحب الامتياز بضمان التنقل الحر للمصطافين على طول الشاطئ محل الامتياز شريط ساحلي يحدد عرضه في دفتر الشروط " .

المبحث الثالث

صور استغلال الأملاك العمومية البحرية الطبيعية

سبق و ان تناولنا في المبحث الثاني من هذا الفصل طرق استعمال الاملاك العمومية البحرية الطبيعية وقلنا أنها إما ان تستعمل استعمالا عاما أو إستعمالا خاصا، وبالنسبة لهذا الاخير قلنا أنه إما ان يكون بموجب ترخيص أو بموجب عقد.

في هذا المبحث سننتظر إلى بعض صور استغلال الاملاك العمومية البحرية الطبيعية و المرتبطة في اساسها القانوني بالاستعمال الخاص نظرا للتقارب الكبير بين مفهومي الاستعمال و الاستغلال.

لذلك سنميز أولا بين الإستعمال (usage) و الاستغلال (exploitation) هذا الأخير يقترب من مصطلح الاستثمار لارتباطه بالمفهوم الإقتصادي لتحقيق الربح، فقد عُرِفَ الاستعمال على أنه استخدام الشيء بما يتفق مع طبيعته بغية الحصول على منفعه بطريقة مباشرة؛ كزراعة الأرض، وركوب السيارة،

¹ . المادة 38 من المرسوم التنفيذي 04-274 .

² -نادية بلعموري، أحكام الاموال العمومية في القانون الجزائري، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر ، كلية الحقوق، بن عكنون السنة الجامعية 2000/1999 ص 78.

وسكن المنزل ودون الحصول على منافع مادية من الشيء، و أما الاستغلال يعني استثمار الشيء بغية الحصول على منافعه بطريقة غير مباشرة، فاستغلال الأرض يكون عن طريق تأجيرها والحصول على أجزائها أو زراعتها بقصد بيع ثمارها، إذن الاستغلال هو سلطة الحصول على ما يُدر الشيء من ريع أو دخل، فالمالك له الحق في الثمار و المنتجات أما غير المالك فلا حق له في المنتجات، ومنه يلاحظ التداخل الكبير بين مفهومي الاستغلال و الاستعمال إلى حد اعتبار الاستعمال استغلال مباشر و الاستغلال استعمال غير مباشر، هذا التداخل جعل الفقيه عبد الرزاق السنهوري يجمع بين الاستعمال و الاستغلال في مطلب واحد لما تناول عناصر حق الملكية في مؤلفه " الوسيط في شرح القانون المدني" مبررا ذلك بكون " الاستعمال و الاستغلال يقربان أحدهما من الآخر، فكلاهما إستعمال للشيء، فإذا استعمل المالك الشيء بشخصه سمي هذا استعمالا، وإذا استعمله بواسطة غيره مقابل أجره يتقاضاها من الغير سمي هذا استغلالاً، وقد يستغل المالك الشيء مباشرة بنفسه، لذلك نجمع بين الاستعمال و الاستغلال في مطلب واحد"¹، و الحال ان الملك العمومي البحري يستعمل في احيان عديدة بواسطة الغير " شخص معنوي او طبيعي " مقابل أجره يتقاضاها الدولة صاحبة الملك أو تستغله بنفسها.

و من هنا نميز أيضا بين صور إستغلال الاملاك العمومية البحرية الطبيعية، فقد يكون استغلالا اقتصاديا غرضه تحقيق الربح و المنفعة كالتقيب عن الطاقة و الاعمال المنجمية و الصيد البحري و تربية المائيات و توليد الطاقة الكهربائية و غيرها، و قد يكون إستعمالها في الجانب الغير اقتصادي كالبحث العلمي (الصيد العلمي بغرض الدراسة و البحث) و الرصد الجوي، وهي استعمالات لا تهدف لتحقيق الربح، وما تجب مراعاته هو ان الاملاك العمومية البحرية الطبيعية تخضع إلى نوعين من القواعد القانونية التي تنظمها : قواعد القانون العام التي تحكم الاملاك العمومية التقليدية و القواعد الخاصة التي تحكم الموارد و الثروات الطبيعية، وعليه سنتناول في هذا المبحث صور استغلال واستعمال الاملاك العمومية البحرية الطبيعية استغلال اقتصادي (المطلب الاول) ثم سنقوم بدراسة الاستخدام غير الاقتصادي لها، وسنتناول البحث العلمي كنموذج لهذا النوع من الاستغلال (المطلب الثاني).

المطلب الاول : صور الاستغلال الاقتصادي للاملاك العمومية البحرية الطبيعية

للجزائر امكانيات طبيعية كبيرة في مجالها البحري، وتسعى الدولة في إطار إقتصاد تحكمه ميكانيزمات السوق إلى الرفع من القدرات المادية و البشرية بوضع إطار تنظيمي وتشريعي ملائم يضمن حرية الاستثمار من جهة و يكفل حماية الاملاك العمومية البحرية الطبيعية من جهة أخرى، هذه الاخيرة

¹ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 496.

التي تعد أكبر املاك الدولة على الاطلاق و اوسعها نطاقاً، لذلك كانت أحد قطاعات الاقتصاد الوطني المعول عليها لانعاش الاقتصاد الوطني لما تزخر به من ثروات طبيعية هائلة متجددة ودائمة، فالجزائر بلد ساحلي يمتد على أكثر من 1280 كلم له مساحة شاسعة مخصصة للصيد البحري فضلاً عن مسطحات مائية تستغل في نشاط تربية الاحياء المائية و الصيد البحري ونشاطات منجمية و طاقوية. في هذا المطلب سنتناول الأملاك العمومية البحرية الطبيعية وهي في حالة نشاط بعدما درسناها في المبحث الأول و الثاني وهي في حالة سكون، فهي تستغل إقتصاديا في مجالات عديدة وقد رأينا أن نتناول بالدراسة مجالين فقط لأهميتهما و هما : مجال نشاطات المحروقات (الفرع الاول) و مجال الصيد البحري و تربية المائيات (الفرع الثاني).

الفرع الاول: استغلال الأملاك العمومية البحرية الطبيعية في مجال نشاطات المحروقات

تعتبر المحروقات (النفط و الغاز) أهم مصادر الطاقة في العالم، ومكّن التطور التكنولوجي من الكشف عن طبقات قاع البحر التي تحتوي على ثروات هائلة ورغم تكلفته المضاعفة ثلاثة إلى أربع مرات¹ عن تلك التي تجرى على اليابسة، إلا ان تعدد الاحتياجات وضرورة التقليل من التبعية للخارج جعلت المحروقات البحرية تساهم بنسب معتبرة في الانتاج العالمي.

و من الثابت في القانون الدولي أن الدولة الساحلية تمارس إختصاصاً حصرياً على الموارد الطبيعية الكامنة في المناطق البحرية الواقعة تحت ولايتها مثلما تم شرحه بالمبحث الاول من هذا الفصل، و المشرع الجزائري أشار إلى ذلك في القانون 90-30 المتعلق بالأملاك الوطنية و اكد عليه بالقانون 19-13² الذي ينظم نشاطات المحروقات، أين اعتبر أن تطبيق أحكام هذا القانون تسري على نشاطات المحروقات التي تنجز في الاقليم البري و في المجالات البحرية التي تمارس الدولة عليها سيادتها أو حقوقها السيادية، واستنادا لأحكام الدستور³ تعد المحروقات المكتشفة أو غير المكتشفة، الموجودة على سطح الإقليم البري أو في باطنه وعلى سطح أو في باطن أرض المجالات البحرية، التي تمارس الدولة

¹ . رأي عبد النور، الجوانب القانونية لاستغلال المحروقات في البحر الأبيض المتوسط، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه ، كلية الحقوق، سعيد حمدين، جامعة الجزائر 1. بن يوسف بن خدة ، 2019، ص 2.

² . القانون رقم 19-13 المؤرخ في 11 ديسمبر 2019، ينظم نشاطات المحروقات، الجريدة الرسمية عدد 79 الصادرة في 2019/12/22.

³ . اشارت المادة 5 من القانون 19-13 الى المادة 18 من الدستور، وهو دستور 2016 الصادر في الجريدة الرسمية عدد 14 بتاريخ 7 مارس 2016، الا انه بعد التعديل الدستوري لسنة 2020 فإن الامر يتعلق بالمادة 20 من الدستور التي تضمنت نفس احكام المادة 16 سابقا والتي نصت على أن : " الملكية العامة هي ملك المجموعة الوطنية، وتشمل باطن الارض و المقالع و الموارد الطبيعية للطاقة و الثروات المعدنية الطبيعية و الحية في مختلف مناطق الاملاك الوطنية البحرية و المياه و الغابات ... " .

عليها سيادتها أو حقوقها السيادية، ملكاً للمجموعة الوطنية تتكفل الدولة بتسييرها من منظور التنمية المستدامة والتثمين في إطار الشروط المنصوص عليها في هذا القانون.

هذا وحدد نفس القانون¹ المجال البحري بأنه المياه الإقليمية و الجرف القاري و المنطقة الاقتصادية الخالصة كما يحددها التشريع الجزائري، و الذي تمارس فيه الدولة الساحلية اختصاصها حصريا على الموارد الطبيعية الكامنة فيه، هذا الاختصاص قننته اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982، وتفصيلا لذلك سنتناول المجال البحري الوارد بقانون 19-13 كل مجال على حدا.

في هذا الفرع سنتناول طريقة استغلال الملك العمومي البحري الطبيعي في مجال التنقيب عن النفط و النشاطات المنجمية، وسنتناول لاحقا²، المنشآت التي تستعمل في التنقيب عن الطاقة و الاستغلال المنجمي البحري وكذا نظامها القانوني.

أولا. استغلال المحروقات بالمياه الداخلية

سبق و ان أشرنا في المبحث الاول من هذا الفصل إلى ان المياه الداخلية تعتبر جزءاً لا يتجزأ من إقليم الدولة، وتمتلك الدولة الساحلية السيادة الإقليمية الكاملة و الاختصاص القضائي الشامل على المياه الداخلية فيمكنها بمحض ارادتها أن تمنع السفن الأجنبية من الولوج فيها، إذ ما يفرق المياه الداخلية عن البحر الإقليمي هو انه لا يوجد حق التنقل و المرور البرئ للسفن الأجنبية، إلا ما نصت عليها المادة 8 فقرة 2 من اتفاقية مونتيفاي 1982.

في مجال استكشاف و استغلال المحروقات البحرية، لها الحق المطلق في بناء المنشآت البحرية فيها بيد انه ليس منصوصا عليه صراحة في القانون الدولي، فيعتبر من الاختصاص الداخلي للدولة الساحلية وتحكمه القوانين و اللوائح الوطنية، وليس لها أن تراعي في ذلك حقوق الدول الاخرى لانه ليس لهذه الاخيرة أي حق يذكر، ومن الضروري أيضا للدول و الشركات الأجنبية الحصول على إذن صريح من الدولة الساحلية من أجل بناء و تشغيل هذه المنشآت في المياه الداخلية³، المشرع الجزائري بالمادة 21 من القانون 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه يمنع استخراج المواد من باطن البحر إلى غاية خط تساوي العمق البالغ خمسة وعشرين 25 مترا، ويمكن أن توسع عن طريق التنظيم المناطق المعنية

¹ - المادة 2 من قانون 19-13.

² .بالمطلب الأول من المبحث الثاني من الفصل الثاني، من هذا الباب، بعنوان الأملاك العمومية البحرية الاصطناعية المتعلقة بنشاطات الطاقة.

³ .راي عبد النور، المرجع السابق، ص 28.

في حالة الضرورة المرتبطة بطبيعة الأعماق المعنية أو بخصوصيات تتصل بالانظمة البيئية التي تحتضنها.

وتطبيقاً لأحكام المادة 21 أعلاه صدر المرسوم التنفيذي 10-31¹ الذي يحدد كفاءات توسيع حماية أعماق البحر في الساحل ويضبط النشاطات الصناعية في عرض البحر، و الذي يهدف إلى تمديد منع استخراج المواد من باطن البحر إلى ما وراء خط تساوي العمق البالغ خمسة وعشرين 25 متراً في عرض البحر و ضبط النشاطات الصناعية في عرض البحر، كما فسر المرسوم مصطلح " المواد " التي ذكرت بالمادة 21 من قانون 02-02، حيث جاء بالمادة 02 من المرسوم 10-31 أن المقصود باستخراج المواد كل استخراج لحصى الملاط ورمل أعماق البحار.

ثانياً . استغلال المحروقات بالمياه الإقليمية

حددت المادة 3 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 امتداد البحر الإقليمي بمسافة لا تزيد عن 12 ميل بحري، و للدولة الساحلية السيادة السياسية و الاقتصادية عليه، وتمتد هذه السيادة إلى المجال الجوي الذي يعلوه، فضلاً عن قاع البحر و باطنه، وترتبط لهذه السيادة يعود للدولة الساحلية الاختصاص لبناء منصات النفط و الغاز البحرية و غيرها من المنشآت كي تنتفع بثروات قاع البحار، غير ان الوضع يختلف عما هو عليه في المياه الداخلية لان سفن جميع الدول، ساحلية كانت او غير ساحلية، تتمتع بحق المرور البريء في البحر الإقليمي و هو ما نصت عليه المادة 17 من اتفاقية اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، وهو ما يعد قيداً على الدولة الساحلية، فقد لا يتم استغلال المحروقات بالمياه الإقليمية طالما انها تتداخل مع حق المرور البريء في البحر الإقليمي.

ويؤول تقدير الدولة الساحلية في تحديد معنى إعاقة المرور البريء، فعليها أن تمارس حقوقها بحسن نية وتبتعد عن التعسف وتستدعي المعقولة والحاجة إلى إيجاد توازن بين القيمة التي تضيفها منصات النفط في اقتصاد الدولة الساحلية وحرية المرور البريء، فللدولة الساحلية الحق في بناء المرافق في مياهها الإقليمية طالما أنها لا تمنع تماماً حق المرور البريء أو تتعارض معه بشكل غير معقول، وهو ما أقرته المادة 56 فقرة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .

¹. المرسوم التنفيذي 10-31 مؤرخ في 21 يناير 2010، يحدد كفاءات توسيع حماية أعماق البحر في الساحل ويضبط النشاطات الصناعية في عرض البحر، الجريدة الرسمية عدد 6 الصادرة في 24 يناير 2010.

ثالثا . استغلال المحروقات بالجرف القاري

نظام الجرف القاري لم تأسسه اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982¹، وإنما دقت وفصلت أكثر في أحكامه لكن في المقابل هي من أوجدت مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة ، وهوما انجر عنه ازدواجية في الأحكام، وترتب عليه، نظامين قانونيين لحقوق الدول الساحلية فيما يتعلق بالموارد الطبيعية في منطقة قاع البحار الموجودة في حدود المئتي ميل بحري، فمن جهة؛ تمتلك الدولة الساحلية حقوق سيادية على جرفها القاري فقط لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية غير الحية فيه، في حين أنها تملك حقوقا سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، سواء كانت حية أو غير حية، في منطقتها الاقتصادية الخالصة.

من الناحية العملية، المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري يتعايشان ضمن مساحة 200 ميل بحري، ويطبق تقريبا النظام القانوني نفسه على كليهما، ففي موضوع بناء المرافق والتركيبات على الجرف القاري، اتفاقية مونتيغوباي أحالت إلى المادة 60 التي تعطي للدولة الساحلية الحق دون غيرها في أن تقيم وتجيز وتنظم إقامة وتشغيل واستخدام المنشآت والتركيبات البحرية المستخدمة لأغراض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية لكن بشرط مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال بين طبيعة الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية، ومع ذلك، في حالة إذا لم تقم الدولة الساحلية بإنشاء منطقة اقتصادية خالصة، سيطبق فقط النظام القانوني المتعلق بالجرف القاري، وتجدر الإشارة إلى أن نفس القيود تقوض حق الدول في تشييد المرافق البحرية على الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية².

رابعا . استغلال المحروقات في المنطقة الاقتصادية الخالصة

الفكرة التي كانت وراء انشاء المنطقة الاقتصادية الخالصة هي مسألة وضع اليد على الثروات الموجودة فيما وراء المياه الإقليمية، بهدف دمج تلك الثروات ضمن الاملاك العامة الطبيعية للدولة الساحلية، وأبرز دليل على ذلك هو ارتباط تسميتها بالاقتصاد.

وقبل التطرق إلى هذه الحقوق ومنها حق الدولة في استغلال المحروقات في المنطقة الاقتصادية الخالصة، تجدر بنا الإشارة إلى مسألة الحق السيادي الذي يفهم منه حسب تسميته أنه مشتق من السيادة، وإذا كانت السيادة هي أساس السلطة الأسمى بالنسبة للدولة و التي لا يضاهيها أي مصدر آخر و التي

¹ - يستند النظام القانوني للجرف القاري الى اساس دولي بدأ إعلان ترومان سنة 1945، وتطور في إطار اتفاقية جينيف 1958 قبل ان يكرس يوضح في اتفاقية مونتيغوباي 1982.

² .راي عبد النور، المرجع السابق، ص 31.

تتحنى أمامها جميع الاختصاصات الأخرى المجبرة على مسايرتها، فبذلك تكون السيادة شاملة وممانعة اتجاه الغير بحيث لا تقبل المشاركة، وهي تتضمن جميع الحقوق.

ومنه يمكن القول في مجال قانون البحار أن الدولة تكون لها الحقوق الحصرية فيما يخص المياه الداخلية و المياه الإقليمية بمفهوم السيادة الحرفي، أما فيما وراء هذا المجال البحري فإن القانون الدولي يعطي للدولة الساحلية حقوق سيادية فيما يخص ثروات المياه و القاع ما بين البحر الإقليمي و أعالي البحار في حالة الإعلان عنها و هذه الحقوق واردة على سبيل التحديد، وهذه الحصرية لا تشمل جميع الحقوق، و إنما هي واردة على البعض منها فقط¹.

و للدولة الساحلية الحق في استكشاف موارد الثروات غير الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة بنص المادة 52 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، كما أن لها الحق في القيام بكل الأعمال التي يتطلبها هذا الاستكشاف و التي من بينها أعمال الحفر السطحي و الباطني وكل ما يفيد التنقيب و الاستغلال، فهذا الحفر هو العملية الاقتصادية ذات المردودية المالية و التي من أجلها ظهرت فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة، وهذا الحق الذي للدولة الساحلية على الموارد الطبيعية غير الحية هو نتيجة لحق الاستكشاف السابق الذكر والذي يتم على ضوء ما توصلت إليه العملية السابقة من نتائج، وقد اعطت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للدولة الساحلية الحق دون غيرها في ان تقيم و تجيز و تنظم إقامة وتشغيل و استخدام المنشآت و الترتيبات المستخدمة لأغراض استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية وفي غير ذلك من الأغراض الاقتصادية، كما يكون للدول الساحلية الولاية الخالصة على هذه الجزر و المنشآت و التركيبات، غير أن حق الدولة الساحلية في بناء المرافق والمنشآت في هذه المنطقة مقيد ويخضع لشروط معينة فلا يسمح مثلاً للدولة الساحلية بإقامة منصات النفط وغيرها من المنشآت التي قد تتسبب في عرقلة استخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهريّة للملاحة الدولية².

الفرع الثاني : استغلال الاملاك العمومية البحرية الطبيعية في الصيد البحري و تربية المائيات

تعتبر الجزائر من الدول التي تشهد تقدماً ملحوظاً في مجال الصيد البحري، ويعتبر هذا القطاع مصدراً استراتيجياً واقتصادياً مهماً بالنسبة للدولة، فقطاع الصيد البحري وتربية المائيات في الجزائر يعد ركيزة رئيسية في الديناميكية الاقتصادية الحالية والمستقبلية، وعلى هذا الأساس اعتبر المشرع الجزائري

¹ - يخلف نسيم، إشكالية المنطقة الاقتصادية الخالصة في البحر الابيض المتوسط، اطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016، ص 107.

² - رأي عبد النور، المرجع السابق، ص 30.

بقانون 11-01 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات المعدل و المتمم¹، كل الموارد البيولوجية من اسماك وقشريات و رخويات و المرجان و النباتات و كل جسم عضوي آخر يشكل الماء و سط حياته الدائم أو الغالب، ملكاً وطنياً، ومن ثمة فإن تحديد شروط وكيفيات الحفاظ عليها و الوصول إليها و استغلالها و استعمالها و تسييرها يعد من صلاحيات السلطة المكلفة بالصيد البحري، و تسير وفقاً لاحكام القانون 11-01 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات.

وقبل دراسة النظام القانوني لنشاط الصيد البحري و تربية المائيات التي تؤدي إلى شغل الأملاك العمومية البحرية، سنتطرق أولاً إلى مفهوم هاذين النشاطين.

أولاً : مفهوم الصيد البحري وتربية المائيات

الصيد البحري كمصطلح له مدلول متسع الحدود، إذ يشمل أنشطة متعددة مرتبطة باستغلال الثروات الحية التي يكون موطنها المساحات المائية سواء المساحات المائية المالحة كالمحيطات والبحار، والمساحات المائية الحلوة كالبحيرات والأنهار وخزانات السدود، وهذه الأنشطة يمكن أن ترتبط بالصيد البحري بالمعنى الحرفي للكلمة، كما يمكن أن ترتبط بأنشطة تربية الحيوانات البحرية والصيد الإصطناعي ونشاط الصيد البحري، هو في كل الحالات يتبع القطاع الأول أي قطاع استخراج أو إنتاج المواد الأولية، لكن في المقابل هناك من يعتبره نشاطاً تابعاً لقطاع الفلاحة وهناك من يعتبره نشاطاً مستقلاً عن الفلاحة نظراً لتباين بنيتي النشاط : اليابسة والماء².

1 _ مفهوم الصيد البحري

عرّف المشرع الجزائري الصيد البحري بالمادة 8/2 من القانون 11-01، فهو : " كل عمل يرمي إلى قنص أو استخراج حيوانات أو جني نباتات بشكل ما البحر حياتها الدائم أو الغالب" كما عرفت المادة 3/2 من ذات القانون الصيد بأنه : " كل نشاط يرمي إلى قنص أو جمع أو استخراج موارد بيولوجية، يشكل الماء وسط حياتهم الدائم أو الغالب " .

ويمكن التمييز بين عدة أنواع من الصيد البحري حسب تصنيفات مختلفة عن بعضها البعض :

¹ المادة 02 و المادة 7 من قانون رقم 11-01 مؤرخ في 3 يوليو 2001 يتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، جريدة رسمية عدد 36، صادرة في 8 يوليو 2001، معدل بالقانون رقم 08-15 المؤرخ في 2 ابريل 2015، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 18 ، بتاريخ 8 ابريل 2015، و القانون 14-22 المؤرخ في 12 يوليو 2022، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 48 ، بتاريخ 17 يوليو 2022.

² هبة هيثم، النظام الجبائي المطبق على الاستثمار في قطاع الصيد البحري وتربية المائيات في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و السياسية، المجلد 51 العدد 3، 2014/09/15، جامعة بن يوسف بن خدة الجزائر، ص 96.

أ_ أنواع الصيد البحري المصنفة على اساس الطبيعة المشكلة لوسط حياة الموارد البيولوجية

يقوم هذا التصنيف على التمييز بين نوعين من الصيد وهما : الصيد البحري و الصيد القاري، فالصيد البحري تعرفه المادة 3/02 من القانون 11-01 بأنه : " كل عمل يرمي إلى قنص أو استخراج حيوانات أو جني نباتات يشكل ماء البحر و سط حياتها الدائم أو الغالب"، وعليه فصفة بحري تضيف على الصيد الذي يتم في مياه البحر، اما الصيد القاري، فقد عرفته المادة 08/02 من القانون 11-01 بأنه : " كل عمل يرمي إلى قنص أو استخراج حيوانات أو جني نباتات تشكل المياه العذبة أو الأجاجة وسط حياتها العادي أو الغالب" كما تعرفه المادة 34 من المرسوم التنفيذي 1481-03¹ بأنه " الصيد الممارس في المسطحات المائية الطبيعية و الاصطناعية مثل السدود و البحيرات و الأودية و السبخات و مماسك المياه " .

ومن ثمة فإن صفة " قاري " تضيف على الصيد الذي مارس في المياه القارية، كالبحيرات، الانهار، الوديان، السدود، السبخات، البرك، المستنقعات.

ب _ أنواع الصيد البحري المصنفة على أساس عتاد الصيد

يعتمد هذا التصنيف على درجة تطور العتاد المستعمل في الصيد، من قوارب و سفن و شباك صيدية و كذا الوسائل الصوتية منها و المرئية المستعملة في رصد و تحديد أسراب السمك، و عليه يتم التفريق بين نوعين من الصيد البحري : الصيد الحرفي و الصيد التقليدي و الصيد الصناعي.

الصيد الحرفي عرفته المادة 11/02 من القانون 11-01 بأنه : " كل ممارسة للصيد التجاري بصفة تقليدية بالقرب من الساحل " الصيد الحرفي عموماً، هو ذلك النشاط الذي يقوم على إنتاج السمك باستخدام و سائل صيد و إنتاج تقليدية محدودة التطور في معظمها، ويكون العمل اليدوي فيه هو الغالب²، و النوع الثاني هو الصيد الصناعي، ويعتمد على السفن و مراكب الصيد الضخمة المزودة بآلات عالية الجودة و المجهزة بأفضل ما وصل إليه التطور التكنولوجي³، أما النوع الثالث فهو الصيد المصنف على أساس الهدف المتوخى من نشاط الصيد، فهو إما تجاري هدفه الربح أو صيد علمي غايته البحث و المعرفة، أو صيد ترفيهي غرضه الترفيه و النزهة.

¹ المرسوم التنفيذي 481-03 المؤرخ في 13 ديسمبر 2003، يحدد شروط ممارسة الصيد البحري و كفاياتها، الجريدة الرسمية عدد 78، الصادرة في 12 ديسمبر 2003 .

² اعمر بوزيد امجد، تحليل نشاط الصيد البحري، دراسة اقتصادية قياسية - حالة الجزائر - مذكرة ماجستير- جامعة الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، 2002، ص 2.

³ - مليكة موساوي، النظام القانوني للإستثمار في مجال الصيد البحري و تربية المائيات، رسالة من اجل الحصول على شهادة ماجستير في القانون، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة، كلية الحقوق، 2007، ص 9.

الصيد التجاري عرفته المادة 11/02 من القانون 11-01 بأنه : " كل ممارسة للصيد بغرض الربح " وهو أكثر أنواع الصيد انتشارا في العالم، الصيد العلمي عرفته المادة 09/02 من ذات القانون على انه " كل ممارسة للصيد بغرض الدراسة او البحث أو التجربة قصد معرفة مورد أو منطقة أو تقنية أو آلة صيد" فهو يهدف إلى تعزيز القدرات المعرفية و الاستكشافية للقائم بعملية الصيد و ذلك من خلال الرحلات البحرية التي تنظم من قبل معاهد التكوين و مراكز البحث، أما الصيد الترفيهي فقد عرفته المادة 11/02 بأنه " كل ممارسة للصيد بغرض الرياضة او التسلية دون قصد الربح " ويعتبر من انواع الصيد حديثة النشأة حيث يقوم الصياد الهاوي بصيد الاسماك للاستهلاك الشخصي بغرض التسلية و الترفيه دون قصد الحصول على الربح .

2 _ مفهوم تربية المائيات

تربية المائيات أحد الأوصاف الذي يطلق على مفهوم الاستزراع المائي، ولقد جرى العرف على استخدام اصطلاح الاستزراع السمكي (pisciculture) في وصف استزراع وتربية الكائنات الحية المائية، باعتبار أن الأسماك هي أولى هذه الكائنات التي تمت زراعتها وتربيتها وأكثرها شيوعا، إن اصطلاحات استزراع الأسماك fish farming أو fish culture ، أو الاستزراع المائي aquaculture أو الاستزراع البحري mariculture أو زراعة البحر sea farming ، أو التربية في البحر sea ranching ما هي إلا مترادفات لشيء واحد هو ما يطلق عليه أو ما جرى العرف على تسميته بالاستزراع السمكي، وكلها تعني تفرخ وتربية كائنات مائية في ظروف يتم التحكم فيها لتحقيق منفعة اقتصادية أو اجتماعية، ويقصد بالاستزراع البحري أو زراعة البحر أو التربية في البحر: تربية الكائنات المائية في بيئة بحرية، أما اصطلاح استزراع الأسماك أو زراعة الأسماك أو الاستزراع المائي فهي كلها ذات معنى أعم وأشمل حيث تشير إلى تربية الكائنات في المياه سواء كانت مياه عذبة أو مياه مالحة " بحرية".

وتضم الكائنات المائية كل من الحيوانات والنباتات المائية، حيث تشمل الأولى كل أنواع الأسماك والقشريات والصدفيات أما الثانية فتشمل الأنواع المختلفة من الأعشاب البحرية وطحالب المياه العذبة، ولكي تحقق عملية الاستزراع السمكي أهدافها الاقتصادية والاجتماعية فإنها يجب أن تتم في ظل ظروف خاصة، حيث يمكن التحكم في نوعية المياه توفير الغذاء المناسب للأسماك وتهيئة الظروف لتكاثرها وحمايتها من الأمراض والأحياء المفترسة، بعد دراسة العوامل المؤثرة على حياة الأسماك والعوامل التي تساعد على الحصول على أكبر قدر من الإنتاج السمكي وبأقل التكاليف¹.

¹. ملكة موساوي، المرجع السابق ص 15 .

فرق المشرع الجزائري في القانون رقم 01-11 بين الصيد و تربية المائيات بوضوح ووضع لكل منهما تعريفا منفصلا بالمادة 02 منه، حيث عرّف الصيد بأنه " كل نشاط يرمي إلى قنص أو جمع أو إستخراج موارد بيولوجية يشكل الماء وسط حياتها الدائم او الغالب " وعرف تربية المائيات بأنها " كل عمل يرمي إلى تربية أو زرع موارد بيولوجية".

و تتم عملية الاستزراع المائي في المياه القارية كالأودية، الأنهار، البرك، الأحواض السدود، الخزانات، حقول الأرز المستنقعات البحيرات وكل التجمعات والمسطحات المائية وفقا لطرق وتقنيات تختلف من وسط بيئي لآخر، كما تتم في المياه البحرية بهدف المساهمة في إحياء وإعادة إنتاج بعض الأنواع التي تتعرض للاستنزاف من خلال عملية الصيد المفرط، وكذا المساهمة في زيادة إنتاج بعض المواقع المائية المالحة واستغلال مناطق المد والجزر للسواحل الضحلة والبحيرات شبه المالحة والخلجان البحرية والداخلية، وتؤدي إلى الإنتاج المكثف للأقفاص الموضوعة في الوسط البحري، حيث تتلخص في جمع زريعة الأسماك البحرية واحتجازها في أحواض سمكية تزود من مياه البحر، أو أقفاص عائمة في وسط بحري طبيعي أو حظائر بحرية مسيجة، والقيام بتغذيتها إلى أن تبلغ الحجم الذي يسمح بتسويقها أو أداء أحد الأدوار المنوطة بعملية الاستزراع المذكورة آنفا¹.

ثانيا _ النظام القانوني لنشاط الصيد البحري وتربية المائيات التي تؤدي الى شغل الاملاك العمومية البحرية

يلعب الحيز المكاني دوراً كبيراً في تحديد مناطق الصيد البحري وتربية المائيات كونها تعد من الاملاك العمومية البحرية، فهي الوعاء الذي تتم فيه ممارسة النشاطات المتعلقة بالصيد البحري و الاستزراع السمكي المحددة من طرف الدولة، وقد حرصت الجزائر على تأطير مناطقها البحرية، فتم الترخيص لانشاء مؤسسات بموجب القانون 01-11، لاستغلال الموارد البيولوجية البحرية عن طريق الصيد البحري و تربية المائيات بواسطة : مؤسسة استغلال الموارد البيولوجية البحرية التي تؤدي إلى شغل الأملاك العمومية و مؤسسة التربية و الزرع المقامة على الأملاك العامة و الخاصة، وقد اعتمد مفهوم الأملاك العمومية البحرية كأساس لنشاط كلا المؤسستين.

1 _ مؤسسة استغلال الموارد البيولوجية البحرية

عرّفت المادة 18/2 من القانون 01-11 مؤسسة استغلال الموارد البيولوجية البحرية بأنها " كل منشأة يكون الهدف منها ممارسة نشاطات الصيد و التي تؤدي إلى شغل الاملاك العمومية " أما المادة

¹ - امر بوزيد احمد، المرجع السابق ص ، 10.

40 من ذات القانون فقد احوالت موضوع تحديد مختلف أنواع مؤسسات استغلال الموارد البيولوجية البحرية و شروط انشائها و قواعد استغلالها للتنظيم، وتطبيقا لذلك صدر المرسوم التنفيذي رقم 05-184 الذي يحدد مختلف أنواع مؤسسات استغلال الموارد البيولوجية البحرية و شروط إنشائها وقواعد استغلالها¹ وقد عرفت المادة 2 من المرسوم بأنها كل منشأة لعتاد الصيد البحري الثابت الموجود في الاملاك العمومية البحرية، ثم صنف المرسوم المادة 3 من المرسوم أنواع مؤسسات استغلال الموارد البيولوجية البحرية إلى صنفين : مؤسسات الصيد بواسطة شباك الصيد الثابتة و مؤسسات الصيد بواسطة مصايد أو أقفاص.

أما شباك الصيد الثابتة فتعرف بأنها مكان واسع محاط بسور تنصب فيه الشباك على شكل حلقة لصيد سمك التونة، فيما تعرف الاقفاص القارة بكونها سياج يقام على شاطئ البحر لصيد السمك أو الاحتفاظ به حيا².

ويشترط لإنشاء مؤسسة لاستغلال الموارد البيولوجية البحرية الحصول على امتياز يكون العقد الاداري الذي تتنازل بموجبه إدارة الاملاك الوطنية لشخص طبيعي من جنسية جزائرية او شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري على مساحات تابعة للاملاك الوطنية العمومية البحرية، بعد ترخيص من الوزير المكلف بالصيد البحري ودراسة من اللجنة المؤسسة على مستوى كل ولاية تحت سلطة الوالي لمنح الامتيازات من اجل إنشاء مؤسسات استغلال الموارد البيولوجية البحرية³.

من جهة أخرى؛ يجب ان تجسد مؤسسات استغلال الموارد البيولوجية البحرية بواسطة معالم تحدد العلامات الخاصة بمؤسسات استغلال الموارد البيولوجية البحرية وكذا كفاءات تسجيل رقم الامتياز بقرار مشترك بين الوزير المكلف بالصيد البحري و الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

2_ مؤسسة التربية و الزرع المقامة على الاملاك العامة

عرفت المادة 18/2 من القانون 01-11 مؤسسة التربية و الزرع بأنها : " كل منشأة مقامة على الاملاك العامة أو الخاصة و التي يكون الهدف منها تربية موارد بيولوجية وزرعها". وبالتالي فقد خُصص نشاط هذه المؤسسات لتربية و زرع الموارد البيولوجية و التي يتم إقامتها على الاملاك العامة و الخاصة وهي تختلف عن مؤسسات استغلال الموارد البيولوجية البحرية التي تؤدي إلى شغل الأملاك العمومية فقط وتخصص للصيد دون الزرع و التربية لأنها تستغل موردا جاهزا.

¹ - المرسوم التنفيذي 05-184، المؤرخ في 18 ماي 2005، يحدد مختلف أنواع مؤسسات استغلال الموارد البيولوجية البحرية و شروط إنشائها وقواعد استغلالها، الجريدة الرسمية عدد 36 الصادرة في 22 ماي 2005.

² .ملكية موساوي، المرجع السابق ص 85.

³ .المادتين 4 و 5 من المرسوم التنفيذي 05-184.

وتحليل المادة 41 من القانون 01-11 شروط ممارسة نشاط التربية و الزرع ومختلف أنواع المؤسسات و شروط إنشائها و قواعد إستغلالها إلى التنظيم، وإلى ذلك صدر المرسوم التنفيذي 07-208 الذي يحدد شروط ممارسة نشاط التربية و الزرع في تربية المائيات و مختلف انواع المؤسسات وكذا شروط إنشائها و قواعد استغلالها¹، فحددت المادة 2 منه المؤسسات المعنية بتربية المائيات وهي : مؤسسات تربية الاسماك البحرية أو اسماك المياه العذبة - مؤسسات تربية المحار - مؤسسات تربية القشريات - مؤسسات تربية القنفذيات - مؤسسات أخذ الأسماك الياقة - الاحواض وهي كل هيكل خفيف يستعمل فقط من أجل الاستيداع المؤقت للأسماك أو القشريات أو الاصداف وهي حية.

ويشترط لإنشاء مؤسسة تربية المائيات واستغلالها الحصول على ترخيص تسلمه الادارة المكلفة بالصيد البحري المختصة اقليميا بناء على ملف يقدمه المعني، وفي حالة الموافقة يسلم ترخيص مسبق يبرز فيه مجموع التعليمات التقنية الواجب تنفيذها خلال انجاز مؤسسة تربية المائيات².

ثالثا : النطاق المكاني للصيد البحري

من خصوصية الصيد البحري أنه يمارس في مناطق محددة تشكل وسط تواجد الموارد البيولوجية المراد استغلالها، فإذا كان المجال البحري يتسم بالوحدة من الناحية الطبيعية فإنه من الناحية القانونية ليس كذلك بل يقسم إلى مناطق يتدرج فيها تطبيق فكرة حرية البحار، فالقانون الدولي فرق بين المناطق البحرية التي تعد جزءاً من إقليم الدولة و تلك التي يكون للدولة عليها و لاية إقليمية محدودة و أخيرا المناطق البحرية التي تخرج عن سيادة الدولة و تتمثل اساسا في اعالي البحار.

جعل المشرع الجزائري نشاط الصيد البحري يمارس في المناطق الخاضعة للقضاء الوطني، حيث نصت المادة 02/02 من القانون 01-11 على ان المياه الخاضعة للقضاء الوطني هي المياه الداخلية و المياه الاقليمية و مياه منطقة الصيد المحفوظة وفق تعريفها في التشريع الجاري به العمل، كما نصت المادة 17 من ذات القانون، على انه يمارس الصيد البحري في المناطق التالية : منطقة الصيد الساحلي - منطقة الصيد في عرض البحر - منطقة الصيد الكبير، يمارس الصيد القاري في المياه القارية كالسدود و البحيرات و الأودية و السبخات و الحواجز المائية التلية.

¹ - المرسوم التنفيذي 07-208 مؤرخ في 30 يونيو سنة 2007 يحدد شروط ممارسة نشاط التربية و الزرع في تربية المائيات و مختلف انواع المؤسسات وكذا شروط إنشائها و قواعد استغلالها، الجريدة الرسمية عدد 43 الصادرة بتاريخ 1 يوليو 2007.

² - المواد 3 . 4 . 5 . 6 من المرسوم التنفيذي 07-208 الذي يحدد شروط ممارسة نشاط التربية و الزرع في تربية المائيات و مختلف انواع المؤسسات وكذا شروط إنشائها و قواعد استغلالها ، سالف الذكر.

وقد تم انشاء منطقة الصيد المحفوظة بموجب المرسوم التنفيذي 94-13¹ وهو ما تمت الاشارة اليه بالمطلب الثاني من المبحث الاول من هذا الفصل، لما تناولنا مشتملات الاملاك العمومية البحرية الطبيعية، أين أشرنا إلى انها منطقة مشابهة في أحكامها للمنطقة الاقتصادية الخالصة ويتم احتسابها من خطوط الأساس بعرض 32 ميلا بحريا، بين الحدود البحرية الغربية إلى غاية رأس تنس، وبعرض 52 ميلا بحريا من رأس تنس إلى الحدود البحرية الشرقية، وما يلاحظ على هذا التحديد من طرف الجزائر أنها جاءت بباعدتين مختلفين 32 و 52 ميلا بحريا بسبب ضيق الامتدادات غرب السواحل الجزائرية واتساعها نوعا ما شرق السواحل الجزائرية.

المطلب الثاني : صور الاستغلال غير الاقتصادي للاملاك العمومية البحرية الطبيعية (البحث العلمي انموذجاً)

يشير الاستغلال غير الاقتصادي للاملاك العمومية البحرية الطبيعية إلى الاستخدامات التي تتم لهذه الاملاك دون تحقيق أي عائد مالي أو فائدة اقتصادية مباشرة، كالبحث العلمي و الرصد الجوي، وحماية البيئة، فهي نشاطات ليس لديها هدف تجاري وراءها، و هذا النوع من الاستغلال يعكس أهمية الاملاك العمومية البحرية كموارد مشتركة يجب الحفاظ عليها وحمايتها، كونها تأخذ بعين الاعتبار الجوانب الاجتماعية والبيئية التي تتجاوز العوائد الاقتصادية.

ويعد البحث العلمي أهم صور الاستغلال غير الاقتصادي للاملاك العمومية البحرية الطبيعية ، وقد كان الاهتمام كبيراً لدى دول عديدة في تنظيم نشاطات البحث العلمي البحري و الحرص على إخضاعه لسلطة الدولة الساحلية و على عدم إبقائه حكراً على الدول المتقدمة، اين سارعت إلى تكريس الضمانات القانونية لحرية البحث العلمي وتفعيلها في ارض الواقع نظرا لاهمية وحساسية المجال البحري و احتوائه على الثروات الباطنية البيولوجية و الطاقوية، فقد بات اولوية بالنسبة لدول العالم الثالث للخروج من دائرة التخلف عن طريق الاستثمار في نتائج البحث العلمي البحري.

في هذا المطلب سنتناول النظام القانوني للبحث العلمي البحري في المناطق البحرية كصورة من صور الاستغلال الغير اقتصادي للاملاك العمومية البحرية الطبيعية (الفرع الاول) ثم نتطرق إلى حقوق وواجبات الدول الحبيسة و المنظمات الدولية المختصة في اجراء البحث العلمي (الفرع الثاني).

¹ - المرسوم التشريعي 94-13 الصادر بتاريخ 28 ماي 1994 المحدد للقواعد العامة للصيد، الجريدة الرسمية رقم 40 ، الصادرة بتاريخ 12 جوان 1994 .

الفرع الاول : النظام القانوني للبحث العلمي البحري في المجالات المصنفة كأماكن عمومية بحرية
هو مجموعة من القوانين واللوائح التي تنظم الأنشطة البحثية في المناطق البحرية، بهدف حماية البيئة البحرية وضمان الاستغلال المستدام لمواردها، وتكون وفقاً لاتفاقية قانون البحار (أولاً) و التشريع الوطني (ثانياً).

أولاً - البحث العلمي في المجال المصنف كملك عمومي بحري وفقاً لأحكام اتفاقية قانون البحار
تختلف احكام البحث العلمي البحري باختلاف المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة و التي تعد من الاملاك العمومية البحرية و هي : البحر الإقليمي، المنطقة الاقتصادية الخالصة، الجرف القاري.

1 - البحث العلمي في البحر الاقليمي

نصت المادة 245 من من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982 على أنه : " للدول الساحلية في ممارستها لسيادتها، الحق دون غيرها في تنظيم البحث العلمي البحري في بحرها الإقليمي و الترخيص به و إجرائه، ولا يُجرى البحث العلمي البحري في هذا البحر إلا بموافقة صريحة من الدولة الساحلية و بموجب الشروط التي تحددها "، و انطلاقاً من هذا النص يستنتج ان الدولة الساحلية لها الحرية المطلقة وبدون أي قيد لاستخدام بحرها الاقليمي في البحث العلمي، و بالنسبة للدول الاخرى فهي تتوقف على موافقة صريحة من طرف الدولة الساحلية و بناء على الشروط التي تحددها، وفي حالة إجراء أنشطة البحث او المسح أثناء مرور سفن الدول الأخرى في البحر الاقليمي اعتبر هذا المرور ضاراً بالدولة الساحلية ويعد مروراً غير برئ، وهذا ما قرره المادة 19 من نفس الاتفاقية و التي جاء فيها : " ... يعتبر مرور سفينة أجنبية ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الاقليمي بأي من النشاطات التالية : ... القيام بأنشطة بحث او مسح ...".

وقد اهتمت الدول الساحلية وغير الساحلية بمحاولات البحث العلمي رغبةً في المعرفة و تأكيد المعلومات المتعلقة بجيولوجيا قاع البحار و المحيطات، ومعرفة إنتاجية الثروات الحية ومن الملاحظ أن الفهم الجيد لدرجات حرارة المحيط و التيارات ضرورية لمعرفة توزيع الثروة السمكية خلال فترات العام و المناطق التي تهجر اليها، بما يمكن أن يزوده المحيط للعالم من السمك¹.

¹ - بوسكرة بوعلام، المنطقة الدولي وفق الجزء 11 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 1، 2014، ص 34.

2 _ البحث العلمي في المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري

نصت المادة 56 من اتفاقية قانون البحار على انه للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة ولاية على الوجه المنصوص عليه في الاحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالبحث العلمي.

كما تنص المادة 246 من الاتفاقية على أن الدولة الساحلية تلتزم بإعطاء موافقتها صراحة او ضمناً على إجراء البحث العلمي في منطقتها الاقتصادية الخالصة للدول الأخرى أو المنظمات الدولية المتخصصة، إذا كان البحث العلمي يتعلق بأغراض سلمية و يهدف إلى زيادة المعرفة بالبيئة البحرية لمصلحة الانسانية و لأسباب مبررة، ووفقاً لنص المادة 192 من الاتفاقية فالدولة الساحلية ملتزمة بالعمل على الحفاظ على البيئة البحرية وصيانتها ضد التلوث و إن كان هذا الالتزام يقع على عاتق جميع الدول.

كما منحت المادة 246 فقرة (أ) الدولة الساحلية سلطة تقديرية لحجب موافقتها على إجراء مشروع بحث علمي بحري في منطقتها الاقتصادية الخالصة أو على جرفها القاري إذا كان ذا صلة مباشرة باستكشاف واستغلال الموارد الطبيعية.

إن هذا النص يطرح صعوبة عند تطبيقه بالنسبة للدول التي تجري البحث العلمي البحري في المناطق الخاضعة لولايتها، خاصة المتخلفة منها، حيث يصعب عليها تحديد ما إذا كان مشروع البحث ذا علاقة بالموارد الطبيعية أم لا، مما يستوجب دفع الدول الساحلية إلى الاستعانة بمبادئ و معايير في تقويمها للمعلومات المقدمة لها حول مشروع البحث حتى تكون موضوعية في اتخاذ قرار منح أو حجب موافقتها¹، وقد منحت المادة 77 من الاتفاقية للدول الساحلية حقوقاً سيادية لأغراض استكشافية واستغلال الموارد الطبيعية لجرفها القاري، هذه الحقوق التي وصفتها الفقرة الثانية من نفس المادة بأنها " خالصة " أي أن هذه الأنشطة حكراً للدولة الساحلية لايحوز لاحد ان يقوم بها بدون موافقة صريحة منها، و بالتالي فإن وصف الحقوق التي للدولة الساحلية على مواردها الحية في منطقتها الاقتصادية على انها " خالصة " أمر منطقي لكون أن هذه الثروات هي حكر لهذه الدولة بآتم معنى الكلمة بالرغم من الواجب " الصوري "

¹ - نواصر مليكة، المنطقة الاقتصادية الخالصة و البحث العلمي البحري، مجلة العلوم الاجتماعية و الانسانية، المجلد 10، العدد 1 ، جامعة تبسة، 2017، ص 232.

الذي وضعته الفقرة 21 من المادة 71 من اتفاقية قانون البحار على عاتق هذه الدولة بإتاحة الفرصة للدول الأخرى للوصول إلى الفائض من كمية الصيد المسموح بها.¹

ثانيا _ البحث العلمي في المجالات المصنفة كأماكن عمومية بحرية وفقا للتشريع الوطني

المشرع الجزائري اهتم بالبحث العلمي و خصه بعناية كبيرة اولها دسترة حرية البحث العلمي لما قضت المادة 75 من الدستور المعدل سنة 2020 على ان : " حرية البحث العلمي مضمونة، تعمل الدولة على ترقية البحث العلمي و تثمينه خدمة للتنمية المستدامة للأمة"، ونظرا لأهمية الوسط البحري و دوره في التنمية الاقتصادية و السياحية فقد عملت الجزائر على تطوير البحث العلمي في هذا المجال للاستفادة من هاته الموارد و الحفاظ عليها عبر وضع العديد من القوانين و التشريعات التي تساهم في توفير الدعم اللازم للباحثين في هذا المجال ومن أهم هذه القوانين :

1_ قانون 15-21 المتضمن القانون التوجيهي للبحث العلمي و التطوير التكنولوجي²: فقد حددت المادة 7 من هذا القانون الاهداف العامة للبحث العلمي و التطوير التكنولوجي في كونها تسعى إلى تحقيق التنمية الاقتصادية و الاجتماعية و الثقافية و العلمية و التكنولوجية للبلاد، و من بين الاهداف الأساسية للبحث العلمي و التطوير التكنولوجي على الخصوص تنمية الصيد البحري و تربية المائيات و الاستكشاف في الارض و باطن الارض و البحار وتقدير مواردها.

2_ القانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات: بموجب هذا القانون³ وضعت الدولة أجهزة متخصصة في قطاع الصيد البحري و تربية المائيات من بينها المركز الوطني للبحث في مجال الصيد البحري و تربية المائيات و الذي تم إنشاؤه بموجب المرسوم التنفيذي 08-128⁴ المتضمن تحويل المركز الوطني للدراسات و الوثائق في ميدان الصيد البحري و تربية المائيات إلى مركز وطني للبحث و التنمية في الصيدي البحري و تربية المائيات.

¹ - جندلي وريدة، الاشكالات المتعلقة بالبحث العلمي البحري و الحلول المقترحة بموجب اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مجلة حقوق الانسان و الحريات العامة، المجلد 06، العدد 03 ، جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم ، سنة 2021، ص 520.

² - القانون رقم 15-21 المؤرخ في 30 ديسمبر 2015 و المتضمن القانون التوجيهي للبحث العلمي و التطوير التكنولوجي، الجريدة الرسمية عدد 71 ، الصادرة بتاريخ 30 ديسمبر 2015.

³ - المادة 11 من القانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات المؤرخ في 03 يوليو 2001، الجريدة الرسمية عدد 36 الصادرة في 8 يوليو 2001 .

⁴ - المرسوم التنفيذي 08-128 المؤرخ في 30 ابريل 2008 المتضمن تحويل المركز الوطني للدراسات و الوثائق في ميدان الصيد البحري و تربية المائيات إلى مركز وطني للبحث و التنمية في الصيدي البحري و تربية المائيات ، الجريدة الرسمية عدد 23 الصادر بتاريخ 4 مايو 2008.

ويندرج المركز في اطار المؤسسة الوطنية ذات الطابع العلمي و التكنولوجي كما يتمتع بالاستقلالية المالية وتبعاً للمراسيم و القوانين التي تحدد مهامه يهدف الى تطوير القدرات العلمية باستعمال الاليات التي تساعده على اتخاذ القرارات للوصول الى فعالية و نجاعة في مجال البحث العلمي التي تتماشى و تتجاوز كل المعوقات و العقبات التي يواجهها الاستغلال الأمثل من جهة و العوامل الطبيعية من جهة أخرى لتمكين و تطوير قطاع الصيد البحري و تربية المائيات الذي يعتبر قطاعاً استراتيجياً من أجل تحقيق التنمية المستدامة وحماية البيئة للإنتاج، كما يسعى الى تحقيق تطور تقني ونوعي في مجال الصيد البحري وتربية المائيات من خلال الكفاءات التي تسهر على تنفيذ البرامج¹.

أما المادة 02 فقرة 09 من القانون 01-11 فقد اشارت الى الصيد العلمي : " الصيد العلمي، كل ممارسة للصيد بغرض الدراسة أو البحث أو التجربة قصد معرفة مورد أو منطقة أو تقنية أو آلة صيد" وتحت عنوان الفصل السادس ذكر المرسوم التنفيذي 03-481² الذي يطبق احكام هذا القانون، " الصيد البحري العلمي" _ المادة 51 وما بعدها _، مؤكداً على انه مقتصر فقط على المؤسسات و الهيئات المتخصصة الوطنية منها أو الأجنبية التي تكون بحوزتها رخصة علمية، كما انه يتعين تبليغ الوزارة المكلفة بالصيد البحري بالمعطيات التي تم جمعها خلال عمليات الصيد البحري العلمي، وكذا النتائج المحصل عليها بعد المعالجة و التحليل، ويشترط على المستفيد من رخصة الصيد البحري العلمي أن يُبحر معه علميون تعينهم الادارة المكلفة بالصيد البحري.

الفرع الثاني : الدول الحبيسة و المنظمات الدولية المختصة في اجراء البحث العلمي

وضعت اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982 أحكام ونظم يمكن من خلالها مباشرة الابحاث العلمية البحرية في مختلف المناطق البحرية المدرجة كملك عمومي بحري، باعتبارها تدخل في نطاق الولاية الوطنية الخاضعة لسلطة الدولة الساحلية، من جهة اخرى تعترف الاتفاقية و تشجع جميع الدول سواء كانت ساحلية او غير ساحلية وكذا المنظمات الدولية المختصة بمباشرة الابحاث العلمية بهذه المناطق لاسيما المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري، فما هي هذه الدول و المنظمات الدولية المختصة التي يحق لها إجراء الابحاث العلمية البحرية ؟ وما هو الاساس التي تستند إليه في ذلك.

¹. منقول من موقع وزارة الصيد البحري و تربية المائيات mpeche.gov.dz، اطلع عليه بتاريخ 2023/05/02 على الساعة 20:00.

². المرسوم التنفيذي 03-481 المؤرخ في 13 ديسمبر 2003 يحدد شروط ممارسة الصيد البحري و كفاءاته، الجريدة الرسمية عدد 78، الصادرة في 14 ديسمبر 2003 .

الاجابة تقتضي تعريف الدول الحبيسة و المنظمات الدولية المختصة (اولا) ثم حقوقها وواجباتها في اجراء البحث العلمي بالمنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري (ثانيا).

اولا - تعريف الدول الحبيسة و المنظمات الدولية المختصة

نحاول في هذا العنصر تبين تعريف لكل من الدول الحبيسة و المنظمات الدولية المختصة كما يلي :

1. تعريف الدول الحبيسة (غير الساحلية)

عرفت المادة 134 الفقرة الاولى من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982 الدولة الحبيسة أو غير الساحلية بأنها كل دولة ليس لديها ساحل بحري ، وبالتالي فهي مجموعة من الدول حرمها موقعها الجغرافي من ان تكون دولة ساحلية¹، ويبلغ عددها 49 دولة في العالم.

كما عرفت المادة الفقرة 1 من المادة 70 بأنها كل دولة ليس لها ساحل ، اما الفقرة 2 فقد عرفت الدول المتضررة جغرافيا على انها : " ... الدول الساحلية بما فيها الدول المشاطئة لبحر مغلق او شبه مغلق، التي يجعل موقعها الجغرافي معتمد في حصولها على إمدادات كافية من السمك لاغراض تغذية سكانها أو جزء من سكانها".

2. تعريف المنظمات الدولية المختصة

عرّفها الدكتور أحمد أبو الوفا بأنها كائن قانوني دولي يتمتع بإرادة ذاتية يمارسها من خلال أجهزة أو فروع تابعة له ويهدف إلى رعاية المصالح المشتركة أو تحقيق أهداف معينة على الصعيد الدولي²، وتتصف هذه المنظمات بالصفة الدولية، ويقصد بها ان عضوية المنظمة الدولية تكون مقتصرة على الدول ذات السيادة ولذلك يطلق على هذا النوع من المنظمات اسم المنظمات الدولية الحكومية مثل الامم المتحدة، الاتحاد الافريقي، الجامعة العربية، وذلك تمييزا لها عن غيرها من المنظمات التي يشترك فيها أكثر من طرف من أكثر من دول، كما ان المنظمة الدولية تجمع اداري فهي تجمع للدول الراغبة في الانضمام اليها و التعاون معها فضلا عن ذلك فإنه يتم إنشاء المنظمة الدولية للعمل على رعاية مصالح دائمة مستمرة للدول التي عنيت بإنشائها و بالمساواة في السيادة بين الدول الاعضاء فيها³.

وتقسم المنظمات الدولية من حيث الاختصاص إلى قسمين : منظمات عامة و منظمات متخصصة، المنظمات العامة هي التي تهدف لتحقيق التعاون الدولي في المجالات السياسية والاقتصادية

¹. سليمان زباني، حقوق وواجبات الدول الحبيسة و المتضررة جغرافيا في المنطقة الاقتصادية الخالصة على ضوء اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مجلة الحوار الفكري، جامعة احمد دراية ، أدرار ، المجلد 13 ، العدد 15 ، 14/06/2018 ص 506.

². أحمد ابو الوفا، الوسيط في قانون المنظمات الدولية، دار الثقافة العربية، القاهرة، مصر، 1984، ص 32.

³. أبكر علي عبد المجيد أحمد، النتائج المترتبة على التغيرات التي تطرأ على المنظمات الدولية . دراسة تطبيقية على المنظمات الدولية العامة و المتخصصة، مجلة معالم للدراسات القانونية و السياسية، المجلد 01، العدد الثاني ، المركز الجامعي تندوف، 01 ديسمبر 2017، ص 6.

والاجتماعية والثقافية والإنسانية وغيرها، ومن أمثلة هذه المنظمات عصابة الأمم، وهيئة الأمم المتحدة، وبعض من المنظمات الإقليمية المهمة مثل، جامعة الدول العربية والاتحاد الأفريقي، واما المنظمات المتخصصة فهي المنظمات التي تقتصر اهدافها طبقاً لمواثيقها على التعاون في سبيل تحقيق أهداف في إطار تخصص واحد، والمثال لهذه المنظمات كل الوكالات المتخصصة التابعة للأمم¹.

وترتبط العديد من المنظمات بمنظمة الامم المتحدة رغم أن الاختصاص التشريعي لهذه المنظمات مقيد بمجالات معينة يحدده لها دستورها، هذه المنظمات المتخصصة في مجال البحث العلمي لها خبرة كافية في مجال البحار و المحيطات حيث خولتها الاتفاقية الجديدة القيام بالأبحاث العلمية البحرية و التشجيع عليها و فقا لما هو منصوص عليه في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، و اهم هذه المنظمات المجلس الدولي لاكتشاف البحر (I.C.E.S)² و لجنة المحيطات الدولية (I.O.C)³ التابعة لليونسكو.

ثانيا - حقوق وواجبات الدول الحبيسة و المنظمات الدولية المختصة في اجراء البحث العلمي بالمنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري

تضمنت اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار بالمواد 254 وما بعدها النص على حقوق وواجبات الدول غير الساحلية و المتضررة جغرافيا المشاركة في البحث العلمي البحري، الذي يدخل في إطار المعاملة التفضيلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري.

1 . حقوق الدول الحبيسة (غير الساحلية) والمنظمات الدولية المختصة

أ . حق المشاركة في البحث العلمي البحري: يحق للدول الحبيسة والدول المتضررة جغرافيا المشاركة في البحث العلمي البحري ضمن المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري للدول الساحلية، شريطة

¹ - أبكر علي عبد المجيد أحمد ، المرجع السابق، ص 9.

² - المجلس الدولي لاكتشاف البحر (ICES) هو منظمة دولية تُعنى بتعزيز البحث العلمي البحري، تأسس المجلس عام 1902، يقع مقره في كوبنهاغن بالدنمارك، في الأصل، تم إنشاء " المجلس الدولي لاكتشاف البحر (ICES)" كمندوب لمناقشة جوانب البحث البحري، لكنه تطور ليصبح جهة رائدة في جمع المعلومات البحرية، حيث يجمع خبراء من مختلف التخصصات العلمية، يشارك أكثر من 1600 عالم من جميع أنحاء العالم في لجان ومجموعات بحثية تابعة للمجلس، إلى جانب أبحاثه في علم المحيطات وعلم الأحياء البحرية، يدرس المجلس الصناعات المرتبطة بالبحر، حيث تشمل مجالات البحث الرئيسية ممارسات الصيد المستدامة، وتحسين إدارة مصائد الأسماك، وحماية المواطن البحرية (منقول بتصرف من الموقع الرسمي للمجلس الدولي لاكتشاف البحر (ICES) www.ices.dk/Pages/default.aspx، اطلع عليه بتاريخ 2024/09/30).

³ - لجنة المحيطات الدولية (IOC) هي هيئة تابعة لليونسكو تأسست عام 1960 لتعزيز التعاون الدولي في مجالات العلوم البحرية، وذلك بهدف تحسين فهم المحيطات وإدارتها بشكل مستدام، تهدف إلى التنسيق بين الدول الأعضاء لدعم الأبحاث المتعلقة بالمحيطات، وتطوير نظم الإنذار المبكر للكوارث، وتعزيز التكيف مع تغيرات المناخ وحماية البيئة البحرية، وتُعد اللجنة المنتدى الوحيد في العالم الذي يوفر آلية للتعاون بين الحكومات في العلوم البحرية، حيث تضم 150 دولة عضو تلقي بشكل دوري لصياغة سياسات مشتركة وتعزيز برامج مراقبة المحيطات وتبادل المعلومات (منقول بتصرف من الموقع الرسمي لليونسكو ioc.unesco.org/en/state-ocean-repor، اطلع عليه بتاريخ 2024/09/30).

الحصول على موافقة الدولة الساحلية، و ينطوي هذا الحق على استفادة الدول غير الساحلية من الموارد المتاحة في تلك المناطق نظرًا لافتقارها إلى سواحل خاصة بها.

ب . الحصول على المعلومات حول المشاريع البحثية : وفقًا للمادة 248 من الاتفاقية، يحق للدول الحبيسة والمنظمات الدولية المختصة طلب المعلومات الضرورية حول المشروع البحثي المخطط إجراؤه، بما يشمل أهداف البحث، الأساليب العلمية، والمعدات المستخدمة، وهو ما يسهم في ضمان شفافية النشاط البحثي واحترام القوانين البيئية للدولة الساحلية.

ج . تلقي إشعارات مسبقة بالمشاريع: ينبغي للدولة الساحلية إشعار الدول الحبيسة والدول المتضررة جغرافيا بالمشاريع البحثية المزمع تنفيذها في مناطقها الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، بما يسهم في تعزيز التعاون وتجنب النزاعات.

د . الاشتراك في أنشطة البحث العلمي: إذا رغبت الدول الحبيسة في المشاركة في تنفيذ مشروع علمي، فإنه يحق لها طلب الانضمام إليه والاستفادة من النتائج المتوقعة منه، في إطار التعاون العلمي وتحقيق المنافع المشتركة بين الدول.

2 . واجبات الدول الحبيسة والمنظمات الدولية المختصة:

أ . التقيد بشروط الموافقة المسبقة للدولة الساحلية: لا يجوز تنفيذ أي مشروع بحثي دون الحصول على موافقة صريحة من الدولة الساحلية، وتعد هذه الموافقة إلزامية، وتكون خاضعة لشروط وإجراءات تنظيمية تهدف لحماية البيئة ومصالح الدولة الساحلية.

ب . الالتزام بالإجراءات التنظيمية للدولة الساحلية: يشترط أن تلتزم الدول والمنظمات التي تنفذ الأبحاث بالضوابط والقوانين التي تضعها الدولة الساحلية، بما في ذلك احترام القوانين المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث، وهذا يشمل أيضًا اتباع البروتوكولات التي تضعها الدولة لتنظيم النشاطات البحثية وضمان السلامة البيئية.

ج . إخطار الدولة الساحلية بالتفاصيل الكاملة للنشاط البحثي: يتوجب على الدول والمنظمات الراغبة في إجراء البحث العلمي إخطار الدولة الساحلية مسبقًا بكافة التفاصيل المتعلقة بالنشاط البحثي، مثل الأهداف والأساليب العلمية المستخدمة والمعدات، وذلك لضمان توافق المشروع مع القوانين المحلية والبيئية.

د - مسؤولية التعويض عن الأضرار البيئية: في حال تسبب الأنشطة البحثية بأي تلوث أو أضرار بيئية، تكون الدول والمنظمات المسؤولة عن البحث ملزمة بإصلاح الأضرار أو دفع التعويض المناسب، ويشمل هذا الضرر البيئي الذي قد ينجم عن الأنشطة البحثية، كالتلوث الناتج عن المعدات المستخدمة أو المواد

الكيميائية، كما تتحمل المسؤولية الكاملة عن التلوث الذي يحدث أضراراً نتيجة قيامها بالبحث العلمي البحري¹.

¹ - تيطراوي بلخير، المرجع السابق، ص 79.

خلاصة الفصل الأول :

نخلص في نهاية هذا الفصل إلى أن الاملاك العمومية البحرية الطبيعية هي أكبر الاملاك العمومية وقد تم ذكرها بالمادة 15 من القانون 90-30 المتضمن قانون الاملاك الوطنية وهي شواطئ البحر - طرح البحر و محاسره ، الثروات البحرية في سطح البحر أو في جوفه - الجرف القاري - المناطق البحرية الخاضعة للسيادة الجزائرية أو لسلطتها القضائية كما تناولتها المادة 07 من القانون البحري ، و التي حصرها في : المياه الإقليمية وما تحتها و المياه الداخلية الواقعة من جانب الخط الذي تم ابتداء منه قياس المياه الداخلية ، وهي تضم الخلجان الصغيرة و الشواطئ التي تضم منطقة الساحل المغطى بأعلى مد خلال السنة في ظروف جوية عادية وباراضي الانحسار و الاتصال البحرية.

و الملاحظ من هذه النصوص ان المشرع الجزائري جعل الاملاك البحرية الطبيعية الموجودة في المناطق الخاضعة لولاية محدودة جزء من الاملاك العمومية، وقد جاء ذلك تفرغاً لما قرره إتفاقية مونتقباي لقانون البحار 1982 كحماية لمصالح الدول الساحلية حيث ألحقت بالإقليم البحري للدولة الساحلية نطاقاً بحرياً مقسم إلى ثلاث مناطق بحرية وهي : المنطقة المتاخمة و المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري، و للدولة الساحلية على هذه المناطق الثلاث الولاية دون السيادة.

ورغم هذا التعداد المقرر من المشرع الجزائري بدءاً من المؤسس الدستوري الى غاية المراسيم التنظيمية فهو غير كافٍ لمعرفة مشتملات الاملاك العمومية البحرية الطبيعية، كما ان النص أيضاً على معيار لتمييز المال العام كما ورد ذلك في المادة 12 من قانون الاملاك الوطنية 90/30 المعدل و المتمم، لا يكفي لمعرفة نطاق كل عنصر من عناصره على وجه الدقة، و من ثمة لا بد من تعيين الحدود وضبطها بتبيان الحد الفاصل بين الأملاك العمومية البحرية الطبيعية وبين ما يتاخمها من أملاك خاصة، وتخضع هذه العلمية لقواعد قانونية خاصة غير مألوفة في القانون الخاص.

إلى جانب ذلك تخضع الاملاك العمومية البحرية الطبيعية لعدة استعمالات تضبطها القواعد العامة للاملاك العمومية، فقد تتعدد على الفضاء الواحد عدة استعمالات خاصة او عامة أين يجب تدخل الادارة للقيام بدور الحكم من اجل ضمان استعمال حقيقي للمرتفقين و في نفس الوقت توفير حماية للاملاك العمومية البحرية الطبيعية وضمان الاستعمال و الاستغلال الامثل لها سواء كان ذلك استغلالاً اقتصادياً غرضه تحقيق الربح و المنفعة كالتنقيب عن الطاقة و الاعمال المنجمية و الصيد البحري و تربية المائيات و توليد الطاقة الكهربائية و غيرها، أو إستعمالاً في الجانب غير الاقتصادي كالبحث العلمي و الرصد الجوي، وهي استعمالات لا تهدف لتحقيق الربح، وهو ما ترتب عنه خضوع الاملاك

العمومية البحرية الطبيعية إلى نوعين من القواعد القانونية التي تضبطها و تنظمها : قواعد القانون العام التي تحكم الاملاك العمومية التقليدية و القواعد الخاصة التي تحكم الموارد و الثروات الطبيعية .

الفصل الثاني

الأملاك العمومية البحرية

الاصطناعية

الفصل الثاني

الأماك العمومية البحرية الاصطناعية

سبق ان قلنا بان المشرع الجزائري يقسم الأماك العمومية البحرية إلى نوعين من الأماك، أماك عمومية بحرية طبيعية و أماك عمومية بحرية إصطناعية، الأولى تم التطرق إليها في الفصل الاول وقلنا ان نشأتها تكون بإرادة الله عز وجل بفعل الظواهر الطبيعية كالبحر و الشاطئ و الجزيرة وغيرها ويتم تعيين حدودها التقنية والقانونية عن طريق نظام التحديد الاداري للأماك العمومية البحرية الطبيعية، بينما الاملاك العمومية البحرية الاصطناعية فهي نشأت بفعل الإنسان كالميناء وملحقاته و السكك الحديدية و الطرق التابعة له والتي يتم إدماجها ضمن الأماك العامة بواسطة عملية التصنيف بالنسبة للطرق والتصنيف لباقي الأماك الاصطناعية.

ان الأماك العمومية البحرية الاصطناعية عبارة عن منشآت تقام على شاطئ البحار بقصد تنظيم وتسهيل عمليات الملاحة و المراقبة و الصيد ومراقبة السواحل وهي تضم الموانئ و المنارات وعلامات الإرشاد ومشروعات استخلاص قاع البحر وسدود وورش عائمة للإصلاح¹، وقد أشار إليها المشرع الجزائري بالمادة 07 من القانون البحري و هي تضم : الموانئ ، و التركيبات المباشرة و الضرورية و الغرض المستخدمة عادة للتحميل و التفريغ و رسو السفن و المنشآت العمومية وبصفة عامة الأماكن المهيأة و المخصصة للاستعمال العمومية، وتخضع لنفس الاحكام التي تخضع لها الاملاك العمومية كعدم القابلية للتصرف فيها و عدم اكتسابها بالنقادم ، وهي الاحكام التي سنتناولها في الباب الثاني من هذا البحث.

وعليه سنتناول بالدراسة في هذا الفصل الأماك العمومية المينائية كأهم واكبر الاملاك البحرية الاصطناعية؛ من حيث ماهيتها و قواعد تكوينها وتسييرها (المبحث الأول) ثم نتناول باقي الاملاك العمومية البحرية الاصطناعية المتواجدة خارج الميناء (المبحث الثاني) وأخيرا نتناول النظام القانوني لطرق تسيير الاملاك العمومية البحرية المينائية (المبحث الثالث).

¹ - سعودي علي ، إشكالية محتوى الاملاك العمومية، مجلة التعمير و البناء، جامعة ابن خلدون تيارت، العدد الاول مارس 2017 ص 93 .

المبحث الاول

الاملاك العمومية البحرية المينائية و قواعد تكوينها وتسييرها

تُعدّ الأملاك العمومية المينائية فرعاً نوعياً من فروع الأملاك العمومية البحرية ذات الطابع الاصطناعي، وهي تشكّل بنية قانونية ومادية قائمة بذاتها داخل المنظومة العامة للموانئ، بوصفها فضاءات استراتيجية مخصصة لخدمة المرفق العام المرتبط بالنشاطات البحرية والنقل البحري و التجارة الخارجي، وتكتسي هذه الأملاك أهمية متزايدة نظراً لطبيعتها المزدوجة التي تجمع بين البعد الاقتصادي والتجاري من جهة، والطابع العام والوظيفي المرتبط بالمصلحة العامة من جهة أخرى، مما يستدعي إخضاعها لنظام قانوني خاص يوازن بين مقتضيات الاستغلال والرقابة، ويُراعي الخصوصية التقنية والبنوية التي تميزها.

تعدّ الأملاك العمومية المينائية أحد مكونات الأملاك العمومية البحرية الاصطناعية، وهي مجموع الأملاك العمومية الضرورية للمرفق العام للميناء، و تتشكل من بنى تحتية أو مباني أو معدات تتعلق بتشغيل الميناء أو من المحتمل أن تساهم في تنشيط وتطوير الميناء¹.

ومن هذا المنطلق، فإن طبيعة هذه الأملاك من حيث تكوينها وطريقة تسييرها تخضع لمجموعة من القواعد القانونية والتنظيمية التي تهدف إلى تحقيق التوازن بين التخصيص الدائم للنفع العام وبين ضرورة تأمين مردودية اقتصادية فعّالة للميناء كفضاء منتج للثروة، وهو ما يطرح عدة إشكالات قانونية تتعلق بطبيعة النظام القانوني المطبق عليها، وآليات إدارتها، وحدود تدخل السلطات العمومية والهيئات المستثمرة أو المكلفة باستغلالها.

وعليه سننطلق في هذا المبحث إلى مشتملات الاملاك العمومية البحرية المينائية ونظام تسييرها (المطلب الاول) بعد ذلك نتناول الاملاك العمومية المينائية كمرفق عام (المطلب الثاني) .

المطلب الأول : مشتملات الاملاك العمومية البحرية المينائية ونظام تسييرها

يُقسم مجال الميناء إلى عدة دوائر كلّ منها يعمل ويسخر مع المحيط الذي تمارس عليه السلطة المينائية صلاحياتها، كإنشاء و تشغيل وصيانة المنافذ البحرية، الشرطة و السلامة و الأمن بناء وصيانة

¹ -marion magnan. le domaine portuaire, entre protection et valorisation : l'ambiguïté de la notion d'utilité publique au prisme du droit domanial, Université Gustave Eiffel « Flux » ، 2016/1 N° 103-104 p 73.

البنى التحتية للموانئ... إلخ، ويعد الميناء أحد مكونات الاملاك العمومية الاصطناعية¹، وبناء على ذلك سنتناول الميناء من حيث المفهوم و الانواع بالاضافة إلى مكونات الاملاك العمومية المينائية (الفرع الاول) ثم نتطرق للنظام القانوني لتسيير الاملاك العمومية المينائية (الفرع الثاني).

الفرع الاول : مشتملات الاملاك العمومية البحرية المينائية وطرق ادراجها و تصنيفها ضمن الاملاك الوطنية

سنتناول في هذا الفرع مشتملاك الاملاك العمومية المينائية (أولا) ثم كيفية ادراجها في نطاق الاملاك الوطنية و تصنيفها عن طريق تعيين حدودها (ثانيا).

أولا : مشتملات الاملاك العمومية البحرية المينائية

تشتمل الأملاك العمومية البحرية المينائية على مجموعة متنوعة من المنشآت والبنى التحتية الضرورية لعمل الموانئ البحرية بكفاءة، تتضمن هذه المشتملات الموانئ البحرية نفسها (1)، والبنائات المينائية وملحقاتها التي توفر الدعم اللوجستي والتشغيلي (2)، بالاضافة الى مناطق مسورة و مناطق غير مسورة واخرى خارج الميناء وفقا للتخصيص القانوني للأملاك العمومية المينائية (3)، فضلا على نهائي الحاويات (4) والطرق، والسكك الحديدية الواقعة ضمن حدود الميناء (5).

1 - الموانئ البحرية

يعد الميناء أحد اهم عناصر المنظومة البحرية فهو يلعب دوراً رائداً في مجال النقل البحري وتفعيل حركة التجارة الخارجية من خلال الخدمات التي يقدمها، إذ يعد تجهيز بنيوي عادي يضم عددا من المرافق ويقوم بعدد من الأدوار قصد تسهيل المبادلات، وتنشيط الرواج التجاري، وهو ضروري وحيوي لأي بلد ساحلي باعتبار انفتاح البلد على الخارج، كما أنه المساهم الأساسي في جلب المساهمات الخارجية بكل أصنافها لتطوير الإنتاج والاستهلاك الداخلي وتنويعه وتحديثه وعصرنته، وهو على هذا الأساس باعث التطور والنماء².

وبناء عليه فالموانئ تتحكم فيها بُعدين مختلفين، البعد الأول هو البعد الوظيفي بالنظر للدور الاقتصادي الهام للموانئ، أما البعد الثاني فأساسه النظرة المُحافظة التي ترى في الموانئ جزءاً من

¹ . المادة 893 من قانون 05/98 المعدل و المتمم للقانون البحري.

² - حياة بن عيسى ، تطوير الموانئ و صيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)، مجلة الدراسات القانونية و السياسية، المجلد 1 ، العدد 1 ، جامعة عمار ثلجي ، الأغواط سنة 2015 ، ص 113

الأمالك العمومية البحرية التي تستفيد من قواعد الحماية الكلاسيكية، وعلى الدولة أن تزاوج بين كلا البعدين لتحقيق التنمية من جهة و المحافظة على الأمالك العمومية من جهة أخرى.

أ - تعريف الميناء

عُرف الميناء بأنه " منفذ طبيعي أي من صنع الطبيعة أو صناعي أي منشأة تقيمها الدولة على الشاطئ تتخذ منه السفينة مأوى لها لإفراغ البضائع أو شحنها أو إنزال الركاب وحملهم"¹ وعرفته اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ لعام 1923 بكونه " الأماكن التي تتردد عليها السفن البحرية عادة والتي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية" كما عُرِف أيضا بأنه " منطقة يتم فيها شحن السفن بالشحنة أو تفرغها منه وتتضمن الأماكن المعتادة التي تنتظر فيها السفن دورها أو تأمر أو تجبر على انتظار دورها بها"².

و عرفه المشرع الجزائري بأنه نقطة من ساحل البحر مهيئة ومجهزة لاستقبال السفن و لإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية و الصيد البحري و النزهة، وهو ما نصت عليها المادة 888 من القانون البحري، ووفقا لهذا التعريف فالميناء تتقاطع فيه ثلاثة عناصر : المجال الجغرافي، التسيير الإداري، و النشاط الاقتصادي، فهو رقعة جغرافية مهيأة ومجهزة إداريا للقيام بالنشاط الاقتصادي، وكل عنصر يكمل الآخر.

وتعد الموانئ من مشتملات الاملاك العمومية البحرية الاصطناعية، وهو ما قرره المادة 16 من قانون الاملاك العمومية 90-30 " و المادة 893 من القانون البحري، وينسحب تكييف الميناء كملك عام على جميع المنشآت المينائية و البنى التحتية و الفوقية.

ب - أنواع الموانئ

تتنوع الموانئ من حيث موقعها، ومن حيث الغرض الذي أنشئت من أجله وتصنف كما يلي:

1. من حيث موقعها

تُقسم الموانئ من حيث الموقع إلى : موانئ طبيعية وهي الموانئ التي تتوفر فيها الحماية الطبيعية، ولا تحتاج إلا لبعض الإصلاحات والتحسينات المحدودة لتعتبر صالحة، وتنشأ هذه الموانئ كمأوى طبيعي مثل خليج أو مصب أو خلف الجزر، و إلى موانئ نصف طبيعية وهي الموانئ التي تحتاج إلى منشأة صناعية لحمايتها كحواجز الأمواج، و القسم الثالث منها هو الموانئ الصناعية وهي الموانئ التي تنشأ

¹ - محمد طلعت، القانون الدولي البحري، منشأة المعارف الاسكندرية، مصر، 1998، ص 26 .

² - محمد العباسي، إدارة عمليات النقل، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 2000، ص 90 .

على الشواطئ المكشوفة ولا يتم إنشاؤها إلا عند الضرورة، كالأرصفت البحرية التي تنشأ داخل البحر لنقل البترول¹.

II. من حيث الغرض

تصنف الموانئ من حيث الغاية التي أنشئت من أجلها إلى موانئ تجارية وموانئ النزهة وموانئ الصيد، إضافة إلى موانئ الأمان، وقد صنّفها المشرع الجزائري في المادة 889 من القانون البحري : " تصنف الموانئ حسب الغاية المرجوة منها إلى:

- **الموانئ التجارية** : تعتبر الموانئ تجارية وتصنف ضمن هذه الفئة الموانئ الموجهة للقيام بجميع عمليات إركاب وإنزال الأشخاص والبضائع والحيوانات الحية المتنقلة من وسائل النقل البحري إلى وسائل النقل الجوي والعكس، وكافة العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية، وذلك في أحسن الظروف الاقتصادية والأمنية.

- **موانئ النزهة** : تصنف ضمن هذه الفئة الموانئ المهيأة لتلبية حاجات ملاحة النزهة وتطوير هذا النشاط، والموانئ التجارية هي تلك الموانئ التي تتردد عليها السفن بانتظام واعتياد سواء لعمليات الشحن أو التفريغ ولابد أن تكون على طرق الملاحة البحرية التي تمرّ بها السفن الضخمة خاصة إذا ما كانت تتميز تلك الموانئ ببنية تحتية سليمة ومتجددة وخطوط مواصلات متشعبة تجعلها قادرة على المنافسة لجذب السفن الكبيرة، إلى جانب ضرورة أن يتوافر بها ساحات تخزينية و أوناش عملاقة سواء على الأرصفة أو داخل الساحات للمناولة².

- **موانئ التعدين** : هي موانئ تنشأ على الساحل في مناطق استخراج المعادن كالفوسفات وخام الحديد والفحم، وتزود تلك الموانئ بالأوناش والسيور الحديثة المغطاة لسرعة وسهولة شحن المواد الخام من المحاجر والمناجم مباشرة وبطرق ميكانيكية³.

- **موانئ البترول** : هي موانئ تنشأ وتتطور باستمرار لتساير التطور في تكنولوجيا وحجم ناقلات البترول، وليس من الضروري أن تتراكم ناقلات البترول بكامل طولها على الأرصفة، وإنما قد تنشأ بالموانئ أرصفة بحرية ممتدة داخل البحر حيث تتلاقى ناقلات البترول بمخاطيفها للتراكم بجانبها لشحن الزيت الخام من خلال خراطيم تتراوح ما بين 12 و 16 بوصة مثبتة بمواسير متصلة بصهاريج ضخمة على الشاطئ

¹ - محمد غريب عبد العزيز، القانون البحري ومعاملات السفن منشأة المعارف الاسكندرية، بدون سنة نشر، ص 49.

² - محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق ص 50.

³ - حياة بن عيسى، تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية) المرجع السابق، ص 115.

يخزن بها الخام بعد إنتاجه من الآبار المنتشرة داخل البحر، وبعد معالجته ليكون جاهزا لكي يشحن على الناقلات سواء للتصدير أو إلى معامل التكرير¹ الجزائر خصصت موانئ سكيكدة وأرزيو لحاجيات الغاز والبتروول.

- موانئ الصيد : تختص فيه بعمليات الصيد، ويتركز نشاطها الأساسي في استغلال الثروات البحرية ونذكر منها ميناء بوهارون، تنس، زموري، أزفون، ويشترط في هذه الموانئ أن تكون قريبة من المناطق التي يكثر فيها الصيد، ومحترفي مهنة الصيد، وأن تتوفر لها سهولة وسبل الاتصالات في أي وقت وفي أي جو، وتنشأ بها أرصفة صالحة لتفريغ وفرز وتصنيع الأسماك وصيانة المراكب وإمكانية التزود بالوقود والثلج والملح ومعدات الصيد، إضافة إلى وجوب وجود مساحات واسعة كافية لنشر الشباك وتجفيفها وصيانتها².

- موانئ الأمان : واسمها نسبة للغرض الذي أنشأت من أجله، فهي موانئ مجهزة لتوفير الخدمات الأمنية للسفن في حالات الطوارئ، تلجأ إليها السفن إذا ما تعرضت أثناء رحلتها إلى عواصف يخشى منها أو إذا ما تعرضت لعطل مفاجئ، لذا يشترط أن تكون قريبة من الطرق الملاحية التي تكثر بها العواصف، وأن يتوافر لها إمكانية الحماية من العواصف والأمواج إلى جانب سهولة الوصول إليها واتساع المساحة المائية بها لتستوعب أكبر عدد من السفن في الوقت الواحد، وأن تكون مزودة بسبل التموين بالوقود والأغذية وورش الإصلاح³.

- موانئ الحاويات : هي موانئ تستقبل سفناً خاصة تحمل الحاويات، وتتميز بأساليب خاصة في الشحن والتفريغ⁴.

- الموانئ العسكرية : وهي موانئ تكون معدة فقط لخدمة البوارج والأساطيل الحربية، ولهذا يشترط أن تقع في منطقة هامة تكون صالحة ومجهزة بالكيفية التكنولوجية لمراقبة تحركات العدو لإمكان الدفاع عن المنطقة الإستراتيجية المحيطة⁵.

- الميناء الجاف : هو نقطة جديدة فرضتها التحولات الطارئة على النقل البحري، كونه غير متصل بالوسط البحري وهو عبارة عن منشأة مجهزة تقام في عمق البلاد بعيدا عن البحر لإتمام وظائف متعددة

¹ - محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 51 .

² - المرجع نفسه، ص 50 .

³ - محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق ص 49 .

⁴ - حياة بن عيسى ، تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية) المرجع السابق، ص 116.

⁵ . محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق ص 50 .

على حسب موقعها، والغرض من إنشائها هو إتمام النقل متعدد الوسائط، تحقيق المفاهيم اللوجستية لإنتاج سلع بأسعار تنافسية، منع تكس الموانئ البحرية، مع ضرورة أن يتوافر لهذه الموانئ بنية أساسية متميزة وأن يكون مسيطرا عليها جمركيا.

يخضع الميناء الجاف لنظام خاص يعرف بالميناء الداخلي كميناء او محطة لاستقبال البضائع يتموقع على اليابسة دون البحر، فيشكل مركز تجميع البضائع القادمة من البحر لاجل توزيعها إلى الجهات الموردة بهدف تخفيف الضغط على الطاقة التخزينية والمساحة الجمركية التي تكتظ بها الموانئ البحرية¹.

وما تجدر الإشارة اليه هو أن الميناء الجاف لا يعد من مشتملات الاملاك العمومية البحرية الاصطناعية إذا أسند للخواص أما إذا تم انشاؤه و تسييره من طرف الدولة مباشرة او بواسطة احدى مؤسساتها فإنه يعد من الاملاك العمومية ولكن سنصطدم بمفهوم الاملاك العمومية البحرية المرتبط اساسا بالبحر وهو ما يمكن ان يعطينا مفهوما جديدا للملك العمومي البحري، فالميناء الجاف إذا كان تحت سلطة الدولة او احدى مؤسساتها فهو ملك عمومي ولكن هل يمكن إدراجه ضمن الاملاك العمومية البحرية؟.

إذا كان الامر كذلك فسننتعارض مع مفهوم الاملاك العمومية البحرية و التي من اسمها يلاحظ انها أنها مرتبطة بالبحر و الساحل اما الميناء الجاف و بغض النظر عن مصطلح الميناء المرتبط بالبحر فهو عمليا عبارة عن منشأة " مستودع " مجهزة تقام في عمق البلاد بعيدا عن البحر لإتمام وظائف متعددة على حسب موقعها يتم انشاؤه بشروط خاصة²، ومن هنا نتساءل عن علاقته بالاملاك العمومية البحرية فيجب ان نفرق بين الميناء الجاف الذي يقع في المنطقة المينائية فهذا الميناء يعد من لواحق الميناء البحري ومن ثمة يدخل في نطاق الاملاك العمومية البحرية أما إذا كان الميناء الجاف يقع خارج المنطقة المينائية و بعيدا عن الميناء فهو في هذه الحالة لا يعد من الاملاك العمومية البحرية بغض النظر إذا كان مسير من طرف الدولة او احدى مؤسساتها مباشرة او من طرف الخواص.

2 - البنايات المينائية وملحقاتها

الموانئ باعتبارها المكان الذي يتم فيه توفير خدمات التداول للسفن و البضائع، لا تقتصر خدماتها على هذين النوعين من الخدمات وهما استقبال السفن وتداول البضائع وتخزينها؛ بل تمتد إلى

¹ - أسماء شعبان، الموانئ الجافة طريق مصر الى التجارة العالمية، المجلة الالكترونية، مصر، العدد 14، سنة 2015، ص 20.

² - لمزيد من التفصيل حول شروط انشاء الموانئ الجافة أنظر : أمينة بورطال، تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة نظام النقل من الباب إلى الباب، مجلة الدراسات القانونية، جامعة يحيى فارس، المدينة، المجلد 06، العدد 01، جانفي 2020، ص 61.

مجموعة أخرى من الخدمات كصيانة واصلاح السفن و خدمات التموينات و الامداد، وتجميع وتخزين البضائع، كما يمكن أن يكون لشركات الشحن و التداول ومتعهدي النقل و مقدمي الخدمات اللوجستية مقرات إدارية في الميناء أيضا¹ ومن جهة أخرى تقدم الموانئ خدمة عمومية وحق للاستعمال من قبل المرتفقين .

وقد صنفّت المادة 16 من القانون 90-30 المعدل و المتمم بالقانون 08-14 الاملاك العمومية المينائية ضمن الاملاك العمومية الاصطناعية و كذا المادة 893 من الامر 76-80 المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم بالقانون 98-205²، هذه الاخيرة نصت صراحة على أنه : " طبقا للاحكام التشريعية المعمول بها في هذا الشأن تتدرج الموانئ ضمن الاملاك العمومية الاصطناعية " . وتتكون الأملاك العمومية المينائية بحسب المادة 894 من القانون البحري ، من بنيات أساسية و بنيات فوقية و ملحقات متقلة بالارتفاعات لصالح الملاحة البحرية و تطوير الموانئ.

أ - البنيات الاساسية المينائية

تشمل البنية الاساسية المينائية بحسب المادة 895 من القانون البحري المعدل و المتمم مايلى :

- الممرات المائية وأجهزة التشوير وإرشاد السفن المتكونة خصوصا من المنارات و العوامات و المعالم و أية وسيلة أخرى مطلوبة لضمان تحرك السفن وأمن الملاحة.
- مباني حماية الميناء (الأرصفة - سدود الحجز، كاسرات الأمواج) ومساحات الماء المغطاة (الأحواض وبركات الموانئ).
- الاجهزة اللازمة لبناء السفن و تصليحها (الأحواض الجافة، أحواض جر السفن بالحبال).

ب . البنيات الفوقية المينائية

مشمّتات البنيات الفوقية المينائية نصت عليها المادة 896 من القانون البحري، وتتضمن مجمل المنشآت و التجهيزات الثابتة أو المتحركة و الادوات اللازمة للعمليات الآتية :

- رسو السفن و الاتصالات اللاسلكية.
- إركاب و إنزال الركاب.
- شحن وتفريغ السفن.
- استلام البضائع وتخزينها ووزنها وتسليمها.

¹. أيمن النحراوي، تخطيط و إدارة و إقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية ، مصر ، 2014 ، ص 66.

². الامر 76-80 المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم بالقانون 98-05 ، المرجع السابق.

- تموين السفن بالمياه العذبة و الطاقة الكهربائية.
- إزالة الصابورة و إزالة غاز السفن .
- تصليح السفن و مكافحة الحريق و التلوث.
- الصيد البحري و النزهة.
- وتشمل أيضا :
- السطوح الترابية و المساحات المغطاة اللازمة لعبور البضائع و إيداعها .
- المحطات البحرية .
- المحطات و السكك الحديدية و كذا الطرقات وممرات الدخول المدرجة في حدود الموانئ.
- أسواق الاسماك.
- شبكات المياه العذبة و الطاقة الكهربائية وكذا شبكات صرف و جمع المياه القذرة و مياه الامطار .

ج - ملحقات الاملاك العمومية المينائية

- تتكون ملحقات الاملاك العمومية المينائية المثقلة بالارتفاقات لصالح الملاحة البحرية و تطوير الموانئ بحسب المادة 897 من القانون البحري مما يأتي :
- منطقة رسو السفن المنتظرة، و التي تشمل مساحة ماء مغطاة طبيعيا او إصطناعيا، تسمى الرحب، مع أعماق بحرية مطابقة لمقاييس امن الملاحة.
 - المناطق الملاصقة للحصن المينائية اللازمة للاستغلال و كذا مناطق توسعة الميناء.

3 - التخصيص القانوني للاملاك العمومية المينائية

كل منطقة من المناطق البرية والبحرية الواقعة في حدود الأملاك العمومية المينائية تم وضع تصنيف قانوني لها، إلى مناطق مسورة ومناطق غير مسورة ومناطق خارج الموانئ، إضافة إلى المناطق المخصصة للصيد البحري والنزهة، وذلك حسب التخصيص المقرر لكل منطقة وحسب درجة أهمية هذا التخصيص بالنسبة للمرفق العام المينائي¹، وقد ترك ترتيب الأولوية للتواجد في المنطقة للنظام الخاص بالميناء، والذي تعده كل سلطة مينائية على حدا، بالتشاور مع جميع أجهزة وإدارات وهيئات الدولة المعنية، والذي يصدر بقرار من وزير النقل.

¹. المادة 13 من المرسوم التنفيذي 02-01، الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و امنها، الجريدة الرسمية عدد 01، الصادرة بتاريخ 06 يناير 2002 .

أ- تخصيص المناطق المينائية المسورة

يمكن للسلطة المينائية بعد استشارة إدارة الجمارك تحديد منطقة أو عدة مناطق تخضع لحماية خاصة باعتبارها تمثل أهمية خاصة بالنسبة للنشاط المينائي وتخصص للنشاطات المينائية الأساسية، وهذا طبقا لما جاء في النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها¹.

هذا وقد ضبط المرسوم التنفيذي 01-02 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها، مناطق مينائية أساسية تخصص طبقا لما جاء بالمادة 04 منه لعبور البضائع والمسافرين، ولمقتضيات بناء السفن وتصليحها، وكذا لنشاطات الصيد البحري والنزهة، وتقتصر هذه المناطق على مكاتب الرصيف الضرورية لمستخدمي الإدارات والمؤسسات المساهمة مباشرة في استغلال الموانئ وأمنها، إلى جانب النشاطات المينائية الأساسية يمكن استعمال المناطق المسورة لنشاطات أخرى بترخيص من السلطة المينائية، وتتمثل هذه النشاطات في تخزين عتاد الاستغلال الضروري لعمليات المناولة، وكذا العتاد المستخدم في أشغال البناء وصيانة المباني والمنشآت المينائية، ويشترط أن يتم هذا التخزين في المناطق المخصصة مسبقا لهذا الغرض و أن يكون قبل ذلك قد تم إعلام السلطة المينائية بحجم و مميزات هذا العتاد حتى يتم تقييم ضرورة تخزينه أو لا داخل هذه المناطق²، كما يمكن للسلطة المينائية - عندما تسمح الظروف - أن تهيء أو تكلف بتهيئة أماكن خاصة أو محطات داخل هذه المناطق مخصصة للحاويات و حركة العربات و البضائه الخطيرة أو الثقيلة و لأية بضاعة أخرى نقلت بواسطة وسيلة نقل متخصصة او جلبت من حظائر للعزل³.

وبالإضافة إلى هذه المناطق فقد صنف المرسوم التنفيذي 01-02 المباني والمنشآت التي تتمتع بالأولوية للتواجد في المناطق المسورة وذلك بالمادة 07 منه، وتضم المباني التالية :

- المباني والمستودعات والسطوح الترابية المخصصة لعبور البضائع وتخزينها.
- المنشآت المتخصصة الضرورية لمناولة البضائع ، المخازن وأقبية الخمور ومحطات الحاويات ومحطات البضائع الثقيلة وحظائر المواد سريعة الالتهاب ومخازن التبريد.
- المنشآت المتخصصة لتصدير واستقبال المحروقات وكذا المحطات الخاصة بالتزويد بالمحروقات وتفريغ نفايات المحروقات.

¹ المادة 05، من المرسوم التنفيذي 01-02 ، المرجع السابق.

² - المادة 05، من المرسوم التنفيذي 01-02 ، المرجع السابق.

³ - المادة 06، من نفس المرسوم .

- المحطات البحرية ومخابئ للعتاد المينائي و ورشات بناء وتصلح السفن .

- مراكز الإسعاف الأولي.

- محطات قيادة السفن وإرشادها وقطرها.

ب- تخصيص المناطق المينائية غير المسورة

يتم تخصيص المناطق المينائية غير المسورة للنشاطات المرتبطة بالحركة البحرية و التي تشكل فائدة للميناء¹ و تمنح الأولوية للإقامة فيها للمناطق التالية :

- المباني والمنشآت التي تتواجد من حيث الاصل في المناطق المسورة ولم يخصص لها مكان بهذه المناطق.

- المكاتب الادارية و التجارية وكذا الورشات و الادارات و الشركات التي تمارس نشاطا في الميناء.

- نشاطات الاستيراد و التصدير عن طريق البحر و التي يعتبر وزن بضائعها المشحونة أو المفرغة في الاماكن الموضوعة تحت تصرفها مهما².

ج- المناطق المخصصة للصيد البحري و النزهة

المناطق المخصصة للصيد البحري والنزهة لا تعد مناطق منفصلة عن المناطق المسورة وغير المسورة والتي سبق لنا ذكرها، بل هي الجزء المخصص من المناطق المسورة و غير المسورة و المهياً لممارسة نشاطات الصيد البحري والنزهة³.

وقد تم منح أولوية الإقامة في مناطق الصيد البحري والنزهة لـ :

- مرائب الصيادين و كذا منشآت تسويق المواد الصيدية وحفظها وتحويلها.

- منشآت تصلح وصيانة وتجفيف مراكب الصيد و النزهة وصيانتها ووضعها على اليابسة.

- المراكز والنوادي الثقافية المخصصة للبحارة والنوادي البحرية⁴.

د- تخصيص مناطق خارج الموانئ

نصت المادة 12 من المرسوم التنفيذي 01-02 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وامنها، على أنه " يمكن للسلطة المينائية عند الاقتضاء إنشاء او تهيئة مناطق خارج الموانئ المعتمدة من طرف

¹ - المادة 08، من نفس المرسوم .

² - المادة 09، من المرسوم التنفيذي 01-02 ، المصدر السابق.

³ - المادة 10، من المرسوم نفسه.

⁴ - المادة 11، من المرسوم نفسه.

المصالح المؤهلة التابعة للدولة، يخضع استغلال هذه المناطق للأحكام التشريعية و التنظيمية الجمركية الساري العمل بها وكذا لاحكام هذا النظام العام".

وقد جاء هذا النص نظرا لعدم كفاية مجال الاملاك العمومية المينائية وبروز مشكل اختناق الموانئ الجزائرية بالبضائع و هو المشكل الذي تعاني أغلب الموانئ الجزائرية، ومنه تم إعتقاد إنشاء هذه المناطق من قبل القانون الجمركي¹ وتبعاً لذلك تم إنشاء الموانئ الجافة بالشكل الذي تم تناوله بالفرع الاول من هذا المطلب.

4- نهائي الحاويات

لم يتم إعطاء تعريف قانوني محدد لنهائي الحاويات وانما تمت الإشارة إليه ضمناً فقط، وبشكل غير مباشر بالمادة 07 من المرسوم التنفيذي 02-01 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و امنها، و التي نصت على انه : " في إطار الاحكام السابقة الذكر تكون أولوية الإقامة في المناطق المسورة لما يأتي ... المنشآت المتخصصة الضرورية لمناولة البضائع كالمخازن ... ومحطات الحاويات ... " وهو العنصر الذي تمت الإشارة إليه بالفرع الثالث من هذا المطلب لما تناولنا تخصيص المناطق المينائية المسورة، ويفهم من النص أن نهائي الحاويات في نظر القانون الجزائري هو كل منشأة متخصصة و ضرورية لمناولة الحاويات، حتى و إن كان التعريف ضمناً فالمرجع الجزائري لم يكن هدفه في هذا الاطار تعريف محطات الحاويات أو تحديد ماهيتها فقد ورد التعريف عرضياً² بمناسبة التعريف بالمناطق المسورة التي يمكن القول عنها انها الفضاءات او المساحات المينائية المخصصة إما للتوسعة المينائية أو لتلبية الحاجات المينائية .

و يعرف نهائي الحاويات بأنه " منظمة تقدم مجموعة من الأنشطة للتداول و التحكم في حركة و انسياب الحاوية من السفينة الى الطريق البري و السكة الحديدية و النقل المائي الداخلي و العكس"³ ، ويحتوي على جوانب مادية تتمثل في المنشآت مثل الجسر الرابط بين النهائي و السفن ومنطقة التخزين ، وعلى معدات تصنف على نوعين : معدات ثابتة ترصد للقيام بكل عمليات الحاويات و معدات متحركة تتمثل في عربات النقل من شاحنات وجرارات تستعمل لتحريك ونقل الحاويات.

¹ - المادة 67، من القانون رقم 79-07 المتضمن قانون الجمارك، المعدل و المتمم، المصدر السابق.

² - الماحي فاطيمة الزهرة شريفة، الشراكة المينائية، امتياز نهائي الحاويات، اطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، جامعة وهران 2 ، كلية الحقوق ، 2016-2017 ، ص 118.

³ - أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي ، الطبعة الاولى، الاسكندرية، 2009، ص 4 .

05 - الطرق و السكك الحديدية الواقعة في حدود الموانئ

أضافت المادة 52 من المرسوم التنفيذي 12-427 الطرق و السكك الحديدية إلى مكونات الاملاك العمومية المينائية حيث جاء فيها : " تعد الطرق و السكك الحديدية وكذا طرق الدخول في حدود الموانئ جزءاً لا يتجزأ من الاملاك العمومية المينائية " .

وتعد الطرق و السكك الحديدية من الاملاك العمومية الاصطناعية و التي يتم ادماجها ضمن الاملاك العامة بواسطة عملية التصنيف _ و التصنيف بالنسبة لباقي الاملاك الاصطناعية _ و يسمى ضبط حدود الاملاك العامة في مجال الطرق و السكك الحديدية تصفيفاً، هو العمل الذي تقوم به الادارة لتضبط به حد طرق المواصلات و بالتالي حدود الملكيات المجاورة¹، هدفه إثبات تعيين الحدود الفاصلة بين الطرق العمومية و الملكيات المجاورة.

وتشكل السكك الحديدية ومشتملاتها خارج نطاق الموانئ جزء لا يتجزأ من الاملاك العمومية الاصطناعية، و نفس الوصف ينطبق على الاملاك العمومية الواقعة في حدود الموانئ التي اعتبرها المشرع جزءاً من الاملاك العمومية المينائية، وتحتوي خاصة على الأراضي التي تكون أساس شبكة السكك الحديدية، و الرص و الجوانب و الخنادق و الردوم و جدران الدعم و المنشآت الفنية، و المباني و التجهيزات التقنية لاستغلال الشبكة و اشارتها وكهربتها .

وتضم مشتملات السكة الحديدية المحطات بجميع تهيئاتها و مرافقها ومساحات التخزين المهيأة لها خصيصاً و أفنية المحطات و الطرق المؤدية إليها و المساحات المعدة للوقوف امامها، التي لم تصنف ضمن الطرق وكذلك ورشات التصليح و الصيانة.

كما تلحق بالاملاك العمومية التابعة للسكة الحديدية العمارات و المحال و المباني الادارية و فنادق المحطات النهائية ومساكن الاعوان الموجوة خارج مشتملات السكة الحديدية ، زيادة على ذلك، الأراضي المقتناة و المخصصة للبناء بعد تهيئتها أو لتهيئة شبكة السكة الحديدية وتوسيعها أو لاستغلالها².

هذا و تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري خرج عن الأصل واعتبر الطرقات ومسالك السكك الحديدية الموجودة داخل حدود الميناء من الأملاك الاصطناعية التابعة للميناء، وعليه فانها لا تخضع

¹ - المادة 29 من المرسوم التنفيذي 12-427.

² - المادة 35 من نفس المرسوم.

لقواعد الاصطفااف كباقي الطرق ، وإنما تخضع للقواعد التي تخضع لها الممتلكات البحرية الاصطناعية¹ كما سبق بيانه.

ثانيا - ادراج الاملاك العمومية المينائية في نطاق الاملاك الوطنية و تصنيفها عن طريق تعيين حدودها

دور الادارة في تحديد الاملاك العمومية الاصطناعية المينائية لا يقتصر على مجرد معاينة الحدود المتحققة فعلاً كما هو الحال بالنسبة للاملاك العمومية الطبيعية بل يمتد إلى امكانية تغيير الحدود الفعلية بالتوسعة أو التضييق حسب مقتضيات تحقيق الصالح العام²، ومن ثمة فإن قرارات التحديد الصادرة ليست قرارات مُنشأة لهذه الحدود، وقد ميز المشرع الجزائري في قانون 30-90 المعدل و المتمم، بين اسلوبين لتحديد الاملاك العمومية الاصطناعية بحسب طبيعة الملك العمومي المعني؛ فيكون على أساس الاصطفااف بالنسبة للطرق و المواصلات و على أساس التصنيف بالنسبة للأملاك الأخرى³.

و تهدف عملية التصنيف لإدخال المال في احد عناصر الأملاك العمومية البحرية، فالتصنيف هو عمل السلطة المختصة الذي يضيف على الملك المنقول أو العقار طابع الأملاك الوطنية العمومية الاصطناعية و يعد إلغاء التصنيف تجريد الملك من طابع الأملاك الوطنية العمومية و ينزله إلى الأملاك الوطنية الخاصة⁴، بينما التصنيف هو العملية التقنية و القانونية التي تهدف الى تحديد الحدود الفعلية و المادية للعقار المصنف كملك عمومي بحري.

تجدر الإشارة هنا إلى أن هناك فرقاً جوهرياً بين مفهوم *التصنيف والتصنيف*، فالتصنيف هو عمل إداري قانوني يصدر عن السلطة المختصة ويهدف إلى إدخال المال (عقاراً أو منقولاً) ضمن الأملاك الوطنية العمومية الاصطناعية، وهو بذلك يرتب أثراً قانونياً يتمثل في اكتساب المال لطابع الملكية العمومية، أما التصنيف، فهو إجراء تقني وقانوني يهدف إلى ضبط وتحديد الحدود الفعلية والمادية للعقار الذي تم تصنيفه مسبقاً كملك عمومي، دون أن يُنشئ هذا الطابع القانوني، ومن ثم فإن التصنيف يُعد مكماً للتصنيف وليس بديلاً عنه، وأي خلط بينهما قد يؤدي إلى نتائج قانونية غير دقيقة خاصة في مجال نزاعات الحدود أو تخصيص الملكيات العامة.

¹ - جبوري أحمد، النظام القانوني للإمتياز في مجال الاملاك الوطنية العقارية، أطروحة مقدمة لنيل الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة البليدة 2 ، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2016/2017 ، ص 89.

² - محمد فاروق عبد الحميد، المركز القانوني للمال العام، المرجع السابق، ص 97.

³ - المادة 28 من قانون الاملاك الوطنية 30-90 ، المعدل و المتمم.

⁴ - المادة 31 ف 1 من قانون الاملاك الوطنية 30-90 ، المعدل و المتمم.

و الملاحظ هنا أن المشرع استعمل عبارة ضبط الحدود ولم يستعمل عبارة تصنيف، فهل أن المشرع الجزائري أخضع الممتلكات البحرية الاصطناعية لإجراءات تعيين الحدود رغم أنها تعد من الأملاك الاصطناعية؟ يرى البعض¹ أن المشرع اعتبر الموانئ حدودا بحرية اصطناعية لكونها حدود طبيعية أدخل عليها بعض التعديلات الاصطناعية، لذا فإنها تخضع لقواعد غير مألوفة في مجال الملكية الصناعية، وعليه فإنها تخضع لقواعد تعيين الحدود ويطبق عليها كل ما يتعلق بقواعد تعيين الحدود كما سبق بيانه.

وللإدارة سلطات مُستمدة من قواعد القانون العام تعطيها في حالة عدم التراضي إمكانية فرض إرادتها على المالك المجاورين، وذلك بمد الحدود إلى القدر الذي يحقق المصلحة العامة على حساب الملكيات الخاصة باتباع الأساليب الجبرية كنزع الملكية من أجل المنفعة العامة و الاستيلاء، مع التعويض العادل و المسبق تحت رقابة القضاء الذي يملك حق إلغاء القرار الإداري الغير مشروعة².

و يتم تعيين حدود الاملاك العمومية المينائية بصفتها املاك عمومية من غير طرق المواصلات بمفهوم المادة 28 من قانون 30-90 بواسطة قرار التصنيف وهو قرار اداري كاشف عرّفته المادة 31 من قانون 30-90 المعدل و المتمم المتعلق بالاملاك الوطنية بما يلي : " التصنيف هو عمل السلطة المختصة الذي يضفي على الملك المنقول أو العقار طابعا للاملاك الوطنية العمومية الاصطناعية" وقبل إصدار قرار التصنيف يشترط أن يكون الملك المطلوب تصنيفه ملكا للدولة أو لاحدى الجماعات الاقليمية إما بمقتضى حق سابق و إما بامتلاك يتم لهذا الغرض حسب طرق القانون العام (الاقتناء التبادل ، الهبة) و إما عن طريق نزع الملكية³ ويضاف لهذا الشرط ضرورة الملك المراد تصنيفه أن يكون مهياً و معد للوظيفة المخصص لها، حيث لا يمكن لأي عنصر أن يكتسب صفة العمومية ولو كان مدرجاً في الاملاك الوطنية ما لم يتم إعداده للوظيفة التي خصص حسب الفقرة الرابعة من المادة 31 من قانون 30-90.

و بغرض ضبط الحدود من الجهة البحرية و البرية للميناء اشترط المشرع في عملية تعيين الحدود أن تشمل هذه الاملاك منطقة الاستغلال و منطقة التوسعة⁴ :

¹ - جبوري أحمد، المرجع السابق ، ص 89.

² - النوعي أحمد، النظام القانوني للاملاك الوطنية العمومية في التشريع الجزائري، المرجع السابق، ص 167.

³ - المادة 31 من قانون الاملاك الوطنية 30-90 ، المعدل و المتمم.

⁴ - المادة 898 من القانون البحري المعدل و المتمم .

1 - منطقة الاستغلال : هي المنطقة المتكونة من جزء بحري، وتتألف من مناطق الرسو ومساحات الماء، وكذا من جزء بري يتألف من الميناء و الملحقات اللازمة لاستغلاله¹.

وتحتوي هذه المنطقة على عدة عناصر مثل الأماكن الخاصة بالتحويل و التخزين و الخدمات المتعلقة بالشحن، وتعتمد وجود عناصر بها دون أخرى على تصميم وإدارة الميناء وكيف يتم تحديد مجل الاستغلال الخاص به.

2 - منطقة التوسعة : وهي المنطقة الممتدة إلى ما وراء منطقة الاستغلال، سواء من الجانب البحري او الجانب البري، وهي موجهة للتهيئة و التجهيز في إطار الخطة العامة لتطوير الميناء، وهي مثقلة بالارتفاقات طبقا للتشريع المعمول به².

و منطقة التوسعة هي المنطقة التي يتم التخطيط لها و تطويرها لتصبح منطقة استغلال أخرى، أي أنها هي المنطقة المخصصة للتوسع و التطوير المستقبلي للميناء، بما في ذلك إضافة المرافق و الخدمات اللازمة لتشغيل الميناء بشكل أكثر فعالية، وترتبط منطقة التوسعة بمنطقة الاستغلال بعلاقة الإضافة و التطوير، حيث أن منطقة التوسعة هي أساس منطقة الاستغلال المستقبلية، ويتم تخطيط وتطوير منطقة التوسعة بالالتزام بالمعايير و متطلبات الميناء، وبعد ذلك يتم تحويلها إلى منطقة استغلال جديدة.

من الناحية الإجرائية يخضع تعيين حدود الأملاك العمومية المينائية لتحقيق عمومي يكون طبقا لخطط التهيئة و التعمير³، وإلى ذلك صدر المرسوم التنفيذي 12-427 المحدد لشروط وكيفية إدارة وتسيير الاملاك العمومية و الخاصة التابعة للدولة⁴ وتضمن المادة 52 منه إجراءات تحديد الاملاك العمومية الاصطناعية البحرية المينائية.

أين تم بموجبها منح الوالي دور مهم ومحوري في تحديد الاملاك العمومية المينائية، على غرار الدور المنوط به في تحديد الاملاك العمومية البحرية الطبيعية و الذي تمت دراسته و الاشارة اليه في الفصل الاول من هذا الباب، فالوالي يضبط حدود الأملاك البحرية المينائية التي تتكون من الموانئ المدنية دون العسكرية، مع منشآتها والمرافق اللازمة للشحن والتفريغ وتوقف السفن و رسوها، وجميع الوسائل والمرافق

¹ - المادة 899 من القانون نفسه.

² - المادة 899 من القانون نفسه.

³ - المادة 900 من القانون نفسه.

⁴ - المرسوم التنفيذي 12-427 يحدد شروط وكيفية إدارة وتسيير الاملاك العمومية و الخاصة التابعة للدولة، المؤرخ في 16 ديسمبر 2012، الجريدة الرسمية عدد 69 الصادرة في 19 ديسمبر 2012.

المبينة وغير المبينة الضرورية لإستغلال الموانئ الضرورية أو صيانة السفن و المنشآت وإصلاحها ويساعده في ذلك لجنة مشتركة تنشأ بين إدارة الشؤون البحرية والسلطة المكلفة بتسيير الميناء، وكذلك إدارة الأشغال العمومية، وإدارة أملاك الدولة، تقوم هذه اللجنة بتحقيق إداري، ثم تقدم نتيجة تحقيقها إلى الوالي ليصدر قرار تعيين حدود الأملاك العمومية الاصطناعية المينائية، وهذا في حالة عدم وجود صعوبات تقنية تواجه اللجنة، أما إذا أثرت بعض الصعوبات التقنية التي تعرقل العملية فيمكن الاستعانة بالخبراء الذين يقدمون رأيهم الاستشاري تحت إشراف وزير النقل لمساعدة الوالي حتى يتمكن من اتخاذ القرار¹.

أما فيما يخص الحدود البرية لمنطقة - او مناطق - استغلال الاملاك العمومية المينائية المسورة، فقد اوكل مهمة تحديد حدودها للسلطة المينائية بموجب المادة 03 من المرسوم التنفيذي 02-01 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها في اطار القواعد العامة لاستغلال المناطق المينائية و تخصيصها، اين ترسم حدودها السلطة المينائية بعد استشارة ادارة الجمارك .

هذا وتجدر الاشارة إلى ان عملية التحديد تقتصر فقط على الاملاك العمومية البحرية الاصطناعية المدنية، كون الموانئ العسكرية وملحقاتها تخضع لنصوص خاصة، نظرا لطابعها الحساس حيث تخضع الاملاك المجاورة للاملاك العقارية العامة العسكرية لارتفاعات ترمي للاستخدام الاقصى للعقارات و حماية الممتلكات المتاخمة من المخاطر و الاضرار الملازمة لعملية استغلال المنشآت العسكرية، كما يتم إنشاء محيطات أمن حول النقاط الحساسة للاملاك العسكرية، بعد إجراء تحقيق عمومي يتم القيام به تحت إشراف إدارة أملاك الدولة بناء على طلب السلطات العسكرية المؤهلة مع الحق في التعويض الذي تحدده إدارة أملاك الدولة².

الفرع الثاني : النظام القانوني لتسيير الأملاك العمومية المينائية

تتقاطع بالاملاك العمومية المينائية ثلاث عوامل: الأول يتمثل في العامل الجغرافي وهو الوعاء العقاري الذي يشغله الميناء والثاني يتمثل في العامل الاقتصادي باعتباره منفذ للعمليات التجارية و البحرية ومأوى السفن و البضائع، و العامل الثالث - و هو الذي يهتما في هذا البحث - و هو البعد القائم على الهيئة الادارية المكلفة بتسيير الاملاك العمومية المينائية باعتبارها مرفق عام و هو العامل الإداري المتعلق بتسيير الأملاك العمومية البحرية المينائية، هذه الاخيرة تأثرت بالتطورات التي مست

¹ - المادة 52 من المرسوم التنفيذي 12-427 .

² - النوعي احمد، المرجع السابق، ص 187.

المجال المينائي من حيث ظهور أساليب تسيير جديدة متعددة ومختلفة أدت بالنتيجة إلى تعدد الانظمة المعتمدة في تسيير الموانئ، وقبل التفصيل في الهيئة المكلفة بتسيير الأملاك المينائية في التشريع الجزائري، نعرض أولاً على أنواع الانظمة المينائية مع تبيان نماذج عنها في التشريعات المقارنة.

أولاً: انواع الانظمة المينائية

الانظمة المينائية نوعان : نظام التسيير المركزي للموانئ أو الميناء الخادم (1) و النظام اللامركزي للتسيير المينائي و الموانئ ذات التسيير الذاتي (2)، وهو ما سنتناوله فيما يلي:

1 - نظام التسيير المركزي للموانئ أو الميناء الخادم

تشرف الدولة في هذا النظام على عملية الادارة و الرقابة من أجل تطبيق استراتيجيتها التنموية فتكون هيئة الميناء جهاز من أجهزتها وهذا النوع نجده في عدة بلدان نامية وكذلك في بعض الدول المتطورة كإسبانيا وفرنسا.

هذا النظام يحبذه بعض الاقتصاديين باعتبار ان الدولة تمتلك القدرة المالية لتقديم الدعم المالي وتغطية النفقات الاستغلالية بالإضافة إلى القدرة الاستثمارية التوسعية الكبيرة لتطوير هذه الموانئ، بينما يحبذ اقتصاديون آخرون عدم تدخل الدولة بشكل مباشر في تسيير وتمويل الموانئ وعدم تحملها لأعباء الادارة بالميناء خاصة و انها تضمن بعض الحقوق التي يحددها قانون إنشاء الميناء، كما تهيب للميناء المناخ الملائم للاقتراض و التمويل دون الحاجة إلى تدخل مباشر، و تتولى إدارة الموانئ المسؤولون القائمون بالتشغيل فعلاً حتى يتمكن هؤلاء من التحسين في كفاءة الاداء و اتخاذ القرارات المناسبة في الوقت المناسب و يمكن الميناء من تحقيق أرباح¹.

و إن صح القول فإن هذا النظام يعد النموذج المثالي لاحتكار السلطة المينائية للمرفق المينائي فالدولة هنا مُمثلة بالسلطة المينائية إضافة إلى كونها مالكة للميناء، فإنها تقوم باستغلاله في مجمله ضمان عمليات المناولة، وفي ظروف تسمح لطاقم عمل خاص مؤهل بالقيام بعمليات المناولة، ومنه فالسلطة المينائية في ظل نظام مماثل تحتفظ بكامل سلطاتها و تمارس الوظيفتين : الادارية و التجارية و في حقيقة الامر فإن هذا النظام يساعد أكثر الدول ذات القدرة المالية الكافية أو السلطات المينائية المستقلة ماليا و التي تتمتع بفائض في الميزانية لا تحتاج معه إلى أي تمويل خارجي².

¹ - حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر EPAL L ، اطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة دكتوراه علوم . علوم اقتصادية . كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير ، جامعة الجزائر، 2007/2008، ص 87 .

² - فاطيمة الزهرة شريفة الماحي ، إعادة النظر في مهام السلطة المينائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، المجلد 3، العدد 1 ، جامعة ابوبكر بلقايد، تلمسان ، 2016/03/01، ص 178.

2- النظام اللامركزي للتسيير المينائي والموانئ ذات التسيير الذاتي

يقصد باللامركزية تحويل بعض مسؤوليات الدولة لصالح الجماعات المحلية، أما نظام الادارة الذاتية يتمثل في اقتسام المسؤوليات بين الدولة و ممثلي الجماعات المحلية، ويقصد بالتسيير اللامركزي للميناء نقل صلاحيات و اختصاصات تسيير الميناء إلى الجماعات الاقليمية، ونجد هذا التسيير اللامركزي سائدا خاصة في اوروبا الشمالية، وياخذ شكلين تسيير لا مركزي عادي و تسيير لا مركزي يمنح الاستقلالية الذاتية.

أ . الموانئ ذات التسيير اللامركزي

إن الموانئ في طابعها موانئ تجارية تتطلب السرعة في اتخاذ القرار و المتابعة عن قرب لمختلف الاشغال و على مستوى الميناء ونظرا لأن المركزية الادارية لا تتفق وطبيعة النشاطات المينائية فلا بد من تطبيق نظام يسمح بتحقيق الاهداف للمشروعات المختلفة و ان كان في هذه الحالة من الصعب الحصول على الاموال الضرورية لتمويل الاشغال الهيكلية الكبرى مما يصبح تدخل الدولة أمرا ضروريا¹.

ب . الموانئ ذات الادارة الذاتية

هذا النظام يقر بالشخصية القانونية و الاستقلال المالي للسلطات المينائية عن مالية السلطات المركزية، فهذه الاخيرة تقوم بالوصاية لعملية الرقابة المالية للهيئات المعنية، ولهذا النظام مزايا تتمثل في :

- زيادة القدرة على التمويل الطويل الأجل عن طريق الاكتتاب العام .
 - اللجوء إلى الاقتراض لتغطية تمويل العمليات الجارية.
 - مسؤولية الادارة موزعة بين مجموعة من أعضاء مجلس الادارة طبقا لقانون مجلس الادارة وهم المنتفعون بخدمات الموانئ ذو الخبرة و الكفاءة مثل الشركات الملاحية و التوكيلات الملاحية و المصدرين و المستوردين بالاضافة إلى أعضاء معينين بالمجلس بحكم وظائفهم.
 - يمكن هذا النظام التخلص من القيود الحكومية التي تصاحب عمل المشاريع العامة².
- وهناك رؤى أخرى حديثة لأنظمة إدارية لهيئات الموانئ تظهر فيما يلي :

¹ - حملاوي ربيعة ، المرجع السابق، ص 87.

² - حملاوي ربيعة، المرجع السابق، ص 87.

- نظام آلية الميناء

وفي ظلّه، فإنّ كلا من المنشآت، البنى التحتية ومعدات المناولة تعود ملكيتها للسلطة المينائية التي تعهد باستغلال هذه المعدات إلى شركات المناولة الخاصة أي القطاع الخاص، إمّا في إطار نظام التمويل المُختلط أي الشراكة المينائية أو في إطار عقود امتياز طويلة المدة أو عقود تأجير محدودة المدة، اما عن اليد العاملة فيمكن أن تكون مستخدمة من قبل السلطة المينائية لكنها تخضع في عملها لسلطة المستأجر أو صاحب الامتياز.

في هذا النظام تبقى مشاركة القطاع العام مهيمنة على المرفق المينائي في حين تحصر مشاركة القطاع الخاص في أغلب الأحيان في مُجرد القيام بنشاط المناولة المينائية على الأرصفة بالاعتماد على معدات وتجهيزات تعود ملكيتها للسلطة المينائية، الأمر الذي يجرّد القطاع الخاص من المسؤولية، بحيث تعود في مجملها إلى السلطة المينائية باعتبارها المالكة.

ولقد لقي هذا النظام رواجاً في أوروبا الغربية لفترة ليست ببعيدة، لكن نظراً لعدم فعاليته لكونه يحتفظ بأغلب الأعباء على السلطة المينائية لاسيما في مجال المسؤولية وما قد ينجر عن ذلك من نزاعات، في الوقت الذي تسعى فيه الدول إلى تجريد هذه السلطة من المسؤولية وتخفيف الأعباء المالية عنها، تخلت عنه لتنتهج أنظمة تسيير أخرى، وحالياً بالكاد نلمح تطبيقه في البلدان الأوروبية ماعدا فرنسا التي طبّقته إلى غاية 2008، بعد إصدارها لقانون الإصلاح المينائي، واعتمادها على نظام الإدارة المالكة¹.

- نظام الإدارة المالكة :

ويُعرف كذلك بنظام حيازة الميناء، وفي ظلّ هذا النظام، فإنّ ملكية المنشآت والبنى التحتية المينائية تعود للسلطة المينائية، أما عن المعدات و التجهيزات، فهي من مسؤولية القطاع الخاص، إذ تقوم السلطة المينائية في إطار علاقة شراكة مينائية بتكليف القطاع الخاص بتجهيز هذه البنى التحتية وتطويرها واستغلالها تجارياً ، لتبقى وظيفتها في هذا الشأن هي تحديد وضمان احترام و تطبيق قواعد المنافسة بين مختلف المتدخلين الخواص، ويظهر القطاع الخاص هنا في شكل شركة أو مؤسسات متخصصة في المناولة، وقد أصبح هذا النظام المرجعية الدولية الرائدة في تنظيم و إدارة الموانئ لما يزيله من عبء على الدولة بصفة عامة، و السلطة المينائية بصفة خاصة، إذ انه يتيح فرصة الاستفادة من

¹ - فاطيمة الزهرة شريفة الماحي ، المرجع السابق ص 178.

رؤوس الاموال الخاصة بشكل يساهم في تطوير الموانئ وترقيتها، مع الابقاء على السلطة المينائية كفاعل رئيسي و مسؤول عن ضبط المنافسة بين الفاعلين الخواص ومراقبة عمليات المناولة.¹

- الموانئ الخاصة

يعد هذا النظام نقيضا للميناء الخادم، فإذا كانت الدولة ممثلة بالسلطة المينائية هي التي تتولى إدارة الميناء و تمويله في ظل نظام الميناء الخادم، الامر الذي يعكس احتكارا كليا لهذ المرفق العام، فإن الامر مختلف تماما في ظل نظام الموانئ الخاصة، إذ تتنازل الدولة عنه تنازلا كليا أو شبه كلي لصالح القطاع الخاص، ماعدا إذا تعلق الامر بالعمليات المرتبطة بسيادة الدولة بما في ذلك تنظيم ومراقبة الممرات المؤدية إلى الموانئ الوطنية التي تمارها هياكل السلطة العامة ممثلة في شرطة الحدود، الجمارك و مصالح الصحة.

ثانيا - نظام السلطة المينائية كمسير للاملاك العمومية المينائية

نظراً لعدم وجود نص قانوني خاص يحدد أسس تنظيم الموانئ في الجزائر ويفصل بشكل واضح مهام الخدمة العامة والقوة العمومية عن مهام ممارسة النشاطات التجارية، فقد وجب التفكير في مقاربة جديدة لتنظيم الموانئ في الجزائر، خاصة في ظل التزام الدولة الجزائرية بتعهداتها أمام الاتحاد الأوروبي ومنظمة التجارة العالمية، ولتحقيق هذه الأهداف، تم إجراء تعديلات على القانون البحري بموجب قانون 05/98، حيث تم إنشاء سلطات مينائية مكلفة بمهام الخدمة العامة مع فتح ممارسة النشاطات التجارية المينائية للخواص، وبالتالي، يتعين التفكير بطرق جديدة لتحقيق التنظيم المينائي في الجزائر، مع الأخذ في الاعتبار الالتزامات الدولية والمحلية للدولة.

ويعتبر صدور القانون 05-98 إنطلاقة لتنظيم جديد لقطاع الموانئ، يركز هذا التنظيم على جانب مهم يتمثل في الفصل بين مهام الخدمة العامة و النشاطات التجارية عبر إنشاء السلطة المينائية .

1 - تعريف وخصائص السلطة المينائية

دراسة الوظيفة الإدارية للميناء تتعلق بدراسة الشروط التي في ظلها تم إنشاء الميناء، طبيعة القرار الذي سمح بافتتاحه وكذلك النظام القانوني للأملاك العمومية الذي يطبق على مياه الميناء وعلى الأراضي وعلى الشواطئ المخصصة للميناء و كذا نظام الضبط المطبق على حركة السفن و السلع.

¹ - فاطيمة الزهرة شريفة الماحي ، المرجع السابق ص 179.

وعليه فقد كان من الضروري صياغة تعريف للشخصية القانونية للميناء من خلال استحداث هيئة تهدف إلى مراقبة عدد من النشاطات، هذه الهيئة تتدخل بواسطتها الدولة بصورة أو بأخرى سواء كانت في صورة مصلحة إدارية أو مؤسسة عامة أو شركة خاصة تعمل بناء على عقد امتياز، وما يبرر تدخل الدولة هو قيام الميناء على الاملاك العمومية المينائية، أين يقدم خدمات للسفن ومقاولي شحن البضائع وتفريغها و إلى المسافرين، إذن فالميناء يقوم بتقديم خدمات يمكن تصنيفها بأنها خدمة عمومية، إضافة إلى ان المتعامل الخاص الحامل لامتياز الوسائل العامة يمكن أن يمارس مهام الخدمة العامة، سنتطرق في هذا العنصر إلى تعريف و خصائص السلطة المينائية.

أ . تعريف السلطة المينائية

لقد تم إنشاء السلطة المينائية بموجب التعديل الذي عرفه القانون البحري الجزائري بالقانون 05/98 ، ثم تلتها نصوص تطبيقية تتمثل في المرسوم التنفيذي رقم 99-199 المتضمن القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية الذي اعتبر السلطة المينائية مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تتولى مهام الخدمة العمومية، حيث نصت المادة 2 منه على مايلي: " السلطة المينائية، كما هي مسماة بأحكام الامر المذكور أعلاه هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري، تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي، تحكم هذه المؤسسة القواعد المطبقة على الإدارة في علاقاتها مع الدولة وتعتبر تاجرة في علاقاتها مع الغير"¹.

كما جاء أيضا في نص المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 99-199 السالف ذكره ما يلي : " تتولى السلطة المينائية مهمة الخدمة العمومية و يُحدد دفتر الشروط العامة الملحق بهذا المرسوم تبعات الخدمة العمومية المنوطة بها " وباعتبار الميناء يتضمن تهيئة منجزة بيد الانسان، يمكن إدراج وظيفة الأشغال إلى وظائف السلطة المينائية كوضع البنى التحتية و بناء المنشآت وغيرها، ثم عند إتمام هذه المرحلة تأتي وظيفة الاستغلال (استعمال الأرصفة، تشغيل الوسائل المينائية، شغل المخازن ، استعمال المساحات، عمليات شحن وتفريغ السفن ، القطر ... الخ)، أما الوظيفة الثالثة الممارسة في الميناء هي مهمة الضبط و الجمارك.

ب . خصائص السلطة المينائية

بموجب القانون 05-98 المعدل و المتمم للامر 76-80 المتضمن القانون البحري فقد تم تكريس مفهوم جديد للتسيير المينائي عبر تأسيس سلطات مينائية، وقد أعقب ذلك صدور المرسوم

¹ - المادة 2 ، من المرسوم التنفيذي 99-199 المؤرخ في 18 غشت 1999 الجريدة الرسمية عدد 57 الصادرة في 22 غشت 1999 .

التنفيذي 99-199 المؤرخ في 18 غشت 1999 الذي يحدد القانون الاساسي النموذجي للسلطة المينائية.

انطلاقا من التعريف الوارد بالمادة 02 و من خلال النصوص الواردة بالمرسوم التنفيذي 99-199 يمكن استخلاص خصائص السلطة المينائية :

I - السلطة المينائية مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري

تعتبر المؤسسة العمومية ذات الطابع الصناعي والتجاري نوع من أنواع المؤسسة العامة، فهي تمثل الأسلوب الأكثر نجاعة لتجسيد اللامركزية المرفقية في الدولة، بحيث نجد أنها تختلف عن باقي المؤسسات العمومية الأخرى كون أن المشرع الجزائري خول لها مهمة تسيير المرافق العامة ذات الطابع الصناعي والتجاري من جهة، وكذلك ممارسة نشاطات من طبيعة صناعية وتجارية مماثلة للنشاطات التي تتولاها الشركات الخاصة من جهة أخرى، وبذلك فقد أخضعها لنظام قانوني مزدوج حيث تطبق عليها قواعد القانون الخاص عند إبرامها العقود مع أشخاص القانون الخاص في حين تخضع للقواعد المطبقة على الإدارة في علاقاتها مع الدولة، وكذلك الحال بالنسبة للسلطة المينائية فهي تخضع لوصاية السلطات الادارية المختصة المتمثلة في وزير النقل وهو ما نصت عليه المادة 3 من المرسوم التنفيذي 99-199 وتظهر هذه الوصاية في الرقابة التي تخضع لها، إذ يُعد محافظ الحسابات تقريراً سنوياً عن حسابات السلطة المينائية ويرسله الى الوزير الوصي و وزير المالية ومجلس الإدارة¹ ، كما يرسل المدير العام للسلطة المينائية الحصائل و حسابات النتائج و قرارات تخصيص النتائج و التقرير السنوي للنشاطات مصحوبة بتقرير محافظ الحسابات إلى السلطات المعنية بعد مداولة مجلس الإدارة فيها²، وبالتالي فاستقلالية السلطة المينائية محدودة وغير مطلقة .

II - استفادة السلطة المينائية من حق الاستعمال و الانتفاع كما تتولى مهمة الخدمة العمومية

الخدمة العمومية هي الخدمات التي تقدمها الحكومة للمواطنين ضمن نطاق سلطتها، إما بشكل مباشر من خلال القطاع العام أو عن طريق تنظيم تقديم الخدمات، وطبقا للمادة 04 من المرسوم التنفيذي 99-199 فالسلطة المينائية تتولى مهمة الخدمة العمومية ويحدد دفتر الشروط الملحق بالمرسوم تبعات الخدمة العمومية المنوط بها.

¹ - المادة 25 من المرسوم التنفيذي 99-199.

² - المادة 26 من المرسوم التنفيذي 99-199.

وفضلا عن ذلك تستفيد السلطة المينائية من حق استعمال الأملاك العمومية المينائية المعنية لها وفقا للاستعمال الذي حُصصت له وفقا للصالح العام¹ كما تملك هذه السلطة الحق الكامل للانتفاع بهذه الأملاك العمومية المينائية.

2 - مهام السلطة المينائية وعلاقتها بالأملاك العمومية المينائية

يمكن تقسيم مهام السلطة المينائية إلى قسمين : القسم الاول يتعلق بالوظائف المتعلقة بالمحافظة على الأملاك العمومية المينائية وتسييرها والقسم الثاني يتعلق بوظيفة الاستغلال، وهذا وفقا لما نصت عليه المادة 06 من المرسوم التنفيذي 99-199 : " تكلف السلطة المينائية بمهام تطوير الأملاك العمومية المينائية المعنية لها و صيانتها و تسييرها و استغلالها و حمايتها و المحافظة عليها "، وعليه يمكن جمع مهام السلطة المينائية وعلاقتها بالاملاك العمومية البحرية المينائية في العناصر التالية :

I - المحافظة على الأملاك العمومية المينائية و تطويرها وتسييرها

أسند القانون 76-80 المتضمن القانون البحري المعدل بالقانون 98-05 للسلطة المينائية جملة من المهام الاساسية التي تتعلق بحماية الأملاك العمومية المينائية من التدهور، أين نصت المادة 891 منه " يشكل تطوير الأملاك العمومية للميناء و صيانتها و تسييرها و المحافظة عليها مهمات خدمة عامة و توكل إلى هيئات تنشأ لهذا الغرض و تسمى سلطات مينائية" كما نصت المادة 06 من المرسوم التنفيذي 99-199 المتعلق بتحديد القانون الاساسي النموذجي للسلطة المينائية، على ما يلي : " تكلف السلطة المينائية بمهام تطوير الأملاك العمومية المينائية المعنية لها و صيانتها و تسييرها و استغلالها و حمايتها والمحافظة عليها " ، ويتمثل دور السلطة المينائية في مجال المحافظة على الاملاك العمومية المينائية و حمايتها مايلي :

- السهر على احترام جميع القواعد العامة و الخاصة المنظمة لمساحات الماء، والمنشآت المينائية وتشمل المحافظة عليها وحمايتها واستعمالها واستغلالها و كذا تلك المتعلقة بأمن الملاحة و طرق المرور والنظافة والوقاية من الحرائق والتلوث.

- ضمان شرطة المحافظة والاستغلال، في حدود الأملاك العمومية المينائية، من طرف أعوانها المؤهلين قانونا .

- إعداد مخططات الاستعجال والتدخل و امتلاك وسائل الاتصال و مكافحة الحرائق والتلوث.

- السهر على الاستعمال العقلاني للموانئ وملحقاتها، بضمان استعمال مطابق لهدفها، وتخصيصها .

¹ - المادة 5 من المرسوم التنفيذي 99-199.

- ضمان احترام كل بنود دفاتر الشروط الخاصة بترخيصات استغلال التجهيزات و شغل الأملاك العمومية وممارسة النشاطات التجارية.
- و بحسب النصوص السالفة الذكر فإن هذه الهيئة تضطلع بمهام الخدمة العامة لحماية الأملاك العمومية والحفاظ عليها عبر فرض احترام الأنظمة التي وضعت لهذا الغرض .
- الالتزام بفرض احترام القواعد المتعلقة بالمحافظة على المنشآت المينائية، والمساحات المائية عبر فرض التقيد بقواعد أمن الملاحة و النظافة، و الوقاية من الحريق والتلوث .
- ضمان الاستعمال العقلاني للموانئ وملحقاتها (مطابقة الهدف والتخصيص) ويعد هذا الدور التزاماً قانونياً يقع على كل مسير للملك العمومي المخصص لضمان مرفق عام.
- ضمان احترام البنود التي تتضمنها العقود والتراخيص المتعلقة بشغل الملك العمومي و ممارسة النشاطات التجارية.
- ضمان المحافظة على الاستغلال في حدود الأملاك العمومية.
- إعداد مخططات الاستعجال والتدخل.
- ومن ناحية تطوير الاملاك العمومية المينائية وصيانتها فقد منحت السلطة المينائية بموجب المادة 6 من المرسوم التنفيذي 99-199 عددا من الصلاحيات :
- المشاركة مع السلطات المعنية في صياغة المخططات التوجيهية لتنمية الموانئ المكلفة بها و إعداد برامج الصيانة وإنجاز الأشغال الخاصة بالتهيئة و تطوير المنشآت القاعدية المينائية.
- المشاركة بالاتصال مع السلطات المعنية في اعداد دراسات التصميم و قابلية الانجاز الخاصة باختيار المواقع و الخاصيات التقنية المتعلقة بموقع و انجاز المنشآت المينائية وكذا دراسات الاثر على البيئة .
- المبادرة بكل الدراسات المتعلقة بمهامها و إنجازها، وبصفة عامة ، لتطوير مجموع النشاطات المينائية.
- إنجاز أو تكلف بإنجاز كل أشغال التطوير و الصيانة المتعلقة بالتهيئة و عصرنة وتجديد المنشآت و التجهيزات و العتاد، وبصفة عامة كل البنيات الفوقية المينائية بما فيها الطرق و السكك الحديدية وشبكات الكهرباء و الماء و محاربة الحرائق و شبكة صرف المياه التي تدخل في مجال اختصاصها وذلك بغية تكيفها مع متطلبات النقل البحري وحاجات نشاطات الصيد البحري و النزهة و إصلاح السفن.
- يمكن أن تشارك وفقا للتنظيم المعمول به في انجاز أشغال صيانة و تأهيل وتجديد وتوسيع البنيات القاعدية وكذا عمليات الجرف.
- القيام بإنشاء وتهيئة مناطق خارجة عن الموانئ و الهادفة لفك اختناق الموانئ إذا إقتضى الامر ذلك.

II - في مجال التسيير و الاستغلال

منح المرسوم التنفيذي 99-199 للسلطة المينائية المهام التالية :

- استغلال أو تكلف باستغلال العتاد و التجهيزات و المنشآت الضرورية للقيام بمهامها و ضمان خدمتها.
- القيام بنفسها اذا اقتضى الامر، ببعض النشاطات المينائية التجارية الضرورية لسير الموانئ.
- ضمان عمليات تموين السفن بالمياه العذبة و ارشاد و قيادة السفن وتنظيم حركة الملاحة البحرية في الموانئ ووضع كل الوسائل البشرية و المادية الملائمة لمساعدة السفن على الرسو و الحركة.
- ضمان جمع ومعالجة كل المعلومات الاحصائية الخاصة بنشاطات الموانئ المكلفة بها.
- فيما يخص مجال المحافظة و الحماية كلفت السلطة المينائية بما يلي :
- السهر على احترام جميع القواعد العامة و الخاصة المنظمة لمساحات الماء و المنشآت المينائية وتشمل المحافظة عليها وحمايتها واستعمالها و استغلالها وكذا تلك المتعلقة بامن الملاحة و طرق المرور و النظافة و الوقاية من الحرائق و التلوث.
- ضمان شرطة المحافظة و الاستغلال في حدود الاملاك العمومية المينائية من طرف اعوانها المؤهلين قانونا.

- اعداد مخططات الاستعجال و التدخل و امتلاك وسائل الاتصال ومكافحة الحرائق و التلوث.
- السهر على الاستعمال العقلاني للموانئ و ملحقاتها بضمن استعمال مطابق لهدفها وتخصيصها.
- ضمان احترام كل بنود دفاتر الشروط الخاصة بترخيصات استغلال التجهيزات وشغل الاملاك العمومية وممارسة النشاطات التجارية.

III - في مجال التنسيق و الترقية التجارية للموانئ

اسندت للسلطة المينائية مهام تتعلق بالتنسيق و الترقية التجارية للموانئ عبر قيامها بالمهام التالية :

- تنشيط وتنسيق نشاطات مختلف المتعاملين وذلك بضمن تقارب تدخلاتهم في مجال الاستغلال لتحسين دائم لسير الموانئ وحماية الصالح العام.
- أخذ كل التدابير الخاصة بالتسهيلات التي تضمن سيولة أحسن للبضائع و المسافرين.
- المبادرة بالتشاور مع الهيئات و المتعاملين المعنيين بكل عمليات ترقية الموانئ المكلفة بها وذلك بالجوء إلى استعمال كل الوسائل الاشهارية و الوسائل الضرورية الاخرى.

- تستطيع وضع شبكة معلوماتية ملائمة ومنح المتعاملين كل المعلومات و المعطيات الضرورية لنشاطاتهم.

IV - مهام اضافية

اضافت المادة 7 من المرسوم التنفيذي 99-199 مهام أخرى بالإضافة إلى المهام الواردة بالمادة 6 من المرسوم و التي يمكن للسلطة المينائية القيام بها في اطار مهامها و على حسابها الخاص و التي تتمثل في :

- ضمان كل العمليات و القيام بكل النشاطات التي لها صلة بهدفها وكذا العمليات العقارية المنقولة و التجارية و الصناعية و المالية المرتبطة بنشاطاتها، و التي من شأنها أن تساعد على تنميتها .
- الحصول على كل البراءات و الشهادات المتعلقة بمهامها واقتنائها و استغلالها وبيعها.
- أخذ كل امتياز وكل مساهمة مباشرة أو غير مباشرة تتصل بمهامها في كل مؤسسة عمومية اقتصادية .

V - المهام التي تتولاها السلطة المينائية فيما يخص استغلال الموانئ و امنها

هذه المهام ضبطها وحددها المرسوم التنفيذي 02-01 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ و امنها¹، أين أوكل بالمادة 02 منه للسلطة المينائية مهمة اقتراح نظام الاستغلال و الامن الخاص بكل ميناء يقدم لوزارة النقل، بعد مشاورات تقوم بها السلطة المينائية مع جميع أجهزة و إدارات و هيئات الدولة المعنية، وعلى هذا الاساس فصل المرسوم التنفيذي 02-01 المهام التي تقوم بها السلطة المينائية فيما يخص استغلال وتنظيم الاملاك العمومية المينائية² :

- ترسيم حدود الاملاك العمومية المينائية.
- الترخيص باستغلال وتخزين عتاد داخل المناطق المينائية المسورة .
- تهيئة اماكن خاصة عندما تسمح الظروف مخصصة للحاويات وحركة العربات و البضائع الخطيرة أو الثقيلة .
- انشاء أو تهيئة مناطق خارج الموانئ المعتمدة من طرف المصالح المؤهلة التابعة للدولة .
- توفير المرافق الضرورية لاستقبال الركاب و سياراتهم وضمان امنهم وعبرهم في المحطات البحرية .
- الترخيص بوضع الكتابات او اللوح بالمحطات البحرية .
- الترخيص لعبور البضائع بالميناء تحت رقابة الاعوان المؤهلين قانونا التابعين للسلطة المينائية .

¹ - المرسوم التنفيذي 02-01 المؤرخ في 06 يناير 2002، المرجع السابق.

² - المواد : 03 ، 05 ، 06 ، 12 ، 15 ، 17 ، 19 ، 20 ، 25 من المرسوم التنفيذي 02-01.

- استقبال طلبات شحن وتفريغ السفن .

- القيام و دون سابق انذار بأية رقابة على متن السفن أو على اليابسة على حد سواء .

هذه المهام تم ذكرها على سبيل المثال لا الحصر، و من جهة أخرى يجدر التنويه إلى ان المرسوم التنفيذي أشار في عديد المواضع الى ان عملية الرقابة التي تقوم بها السلطة المينائية تتم دون المساس بعمليات الرقابة التي ينبغي ان يقوم بها اعوان الادارت المعنية الاخرى كإدارة الجمارك و شرطة الميناء .

VI _ المهام التي تتولاها السلطة المينائية لمكافحة التهديدات البيئية على مستوى الاملاك العمومية المينائية

تتحمل السلطة المينائية مسؤولية مباشرة عن الوقاية و مكافحة التهديدات البيئية في الموانئ وخاصة الممتدة إلى الاملاك العمومية المينائية، حيث تعد مخططات طوارئ خاصة بالميناء الواقع في نطاق اختصاصها، كما عليها أن تتصدى عن طريق وحداتها الخاصة لحالات التهديد البيئي ويمكنها إذا تطلب الأمر أن تستعين بمصالح الحماية المدنية ومستخدمي الملاحة والمناولة والمؤسسات الناشطة في الميناء .

ومن أهم مسؤوليات السلطة المينائية المتعلقة بالوقاية من ومكافحة التهديدات البيئية في الاملاك العمومية المينائية و التي حددتها المواد 98 وما بعدها من المرسوم التنفيذي 99-199 ما يلي :

- فرض احترام قواعد المحافظة على الاملاك العمومية المينائية ، والأمر بأي إجراء من شأنه حمايتها وحماية بيئتها ، مثل تقنين وضبط استعمال النار ، التعامل مع المواد الخطرة ،إعداد خطة الطوارئ .

- إبلاغ الجهات الوصية بحالات الخطر والنقائص الملاحظة على الوسائل المينائية.

- اتخاذ الإجراءات التي تتطلبها الأوضاع حسب الحالات تزويد المتعاملين مع الميناء بالمعلومات المتعلقة بمكافحة التلوث وعناوين مصالح مكافحة الميناء .

- توفير وسائل مكافحة التلوث وتعيين الكفاءات المؤهلة لذلك.

- الاهتمام بنظافة أعماق ومساحات الماء مثل : معالجة بقايا نفايات وحطام السفن ، وكذا القيام بأعمال التطهير ، والقضاء على القواضم.

- إلزام المستغلين ومجهزي السفن بالمحافظة على المحيط البيئي المينائي ، وإصلاح الأضرار المرتبطة بنشاطاتهم ، مع إمكانية التدخل لمنع انتشار التلوث، والاستعانة بالجهات المختصة كمصالح الحماية المدنية.

المطلب الثاني : الاملاك العمومية البحرية المينائية كمرفق عام

ارتبطت فكرة المرفق العام بوجود الدولة منذ القدم، وتطور مفهومه بتطور دورها ووظيفتها في الحياة الاقتصادية والاجتماعية حتى أصبحت متدخلة في جميع هذه المجالات، ولنتمكن من تحديد مفهوم و ضوابط استعمال الأملاك العمومية المينائية كمرفق عام، سننتظر في هذا المطلب إلى التعريف بالمرفق العام وتحديد أنواعه في الفرع الأول ثم نتناول في الفرع الثاني المرفق العام المينائي و الأنشطة المينائية المصنفة كخدمة عامة.

الفرع الاول : التعريف بالمرفق العام

نعني بالمرفق العام كل نشاط يباشره شخص عام بقصد اشباع مصلحة عامة¹ ، كما عُرف بأنه " نشاط يحقق المصلحة العامة مرتبط بشخص عام، ويخضع لنظام قانوني غير مألوف في القانون العادي المطبق على الأفراد "² أو هو "مشروع تنشئه الدولة وتشرف على إدارته وتنظيمه بصورة مباشرة أو غير مباشرة يهدف إلى تلبية حاجات عامة "³ ، انطلاقا من هذه التعريفات للمرفق العام نستنتج أن المرفق العام يتكون من عناصر أساسية، ويتخذ شكلا معيناً حسب طبيعة تخصيصه.

أولا : عناصر المرفق العام

يتكون المرفق العام من ثلاثة عناصر أساسية وهي العنصر الوظيفي ويتمثل في ممارسة نشاط يحقق المصلحة العامة، والعنصر العضوي ويتمثل في الارتباط بالشخص العام، والعنصر المادي ويتعلق بالخضوع للنظام القانوني غير المألوف في القانون العادي.

1_ العنصر الوظيفي

ونعني به ممارسة نشاط يحقق المصلحة العامة، وقد يستعمل تعبير المرفق العام للدلالة على الهيئة التي تتولى إدارة المرفق، غير أن المفهوم الوظيفي الذي يعني ممارسة نشاط معين يحقق المصلحة العامة هو الأرجح على اعتبار أن الفقه والقضاء يستعملان عبارة " مهمة مرفق عام " مما يدل على أنه ليس بهيئة وإنما هو نشاط يحقق المصلحة العامة⁴.

¹ - محمد فاروق عبد الحميد، نظرية المرفق العام في القانون الجزائري، بين المفهومين التقليدي و الاشتراكي، دراسة مقارنة ، ديوان المطبوعات الجامعية ، دون سنة النشر ، الجزائر، ص 6.

² مروان محي الدين القطب، طرق خصخصة المرافق العامة، الطبعة الاولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2009، ص 26.

³ سيف سعد مهدي الدليمي، مظاهر السلطة العامة في تنفيذ العقد الاداري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2017، ص 141 .

⁴ - محمد الصغير بعلي، القانون الاداري ، دار العلوم، الحجار، عنابة، 2004 ، ص 206 .

و الهدف الأساسي من وجود المرفق العام هو تحقيق المصلحة العامة عن طريق إشباع الحاجات العامة سواء كانت مادية أو معنوية لمواطني الدولة، و هذه المصلحة العامة تكون متلائمة مع الطبيعة الاجتماعية، الاقتصادية، و السياسية السائدة في كل مجتمع و دولة، ومنه فإن نشاط الدولة الذي لا يهدف إلى تحقيق المصلحة العامة لا يعتبر نشاط مرفق عام، ومثال ذلك استغلال الدولة لأموالها الخاصة بهدف الربح، كما أن نشاط الأفراد الخاضعين للقانون الخاص الذي يهدف إلى تحقيق المصلحة العامة لا يعتبر من قبيل نشاط المرفق العام.

ويشترط بأن لا يكون الهدف من هذا النشاط تحقيق الربح، وذلك نتيجة طبيعية لصفة المصلحة العامة التي تلازم المرفق العام، وما الربح الذي يحققه النشاط الاقتصادي والتجاري الذي تمارسه الدولة إلا أثراً من الآثار المترتبة على صفة المرفق الذي يمارس نشاطاً يشبه تلك التي يمارسها الأفراد¹.

2_العنصر العضوي

هذه الخدمة تؤديها بصفة اساسية الدولة أو المؤسسات التابعة لها، ذلك أن المشروعات الخاصة يمكن أن تؤدي خدمة من نوع ما يؤديه المرفق العام، ولكن الذي يميز هذه عن تلك هو تدخل الهيئات الحاكمة؛ لأنها وحدها التي تستطيع استعمال وسائل القانون العام، على أن هذا لا يعني أن الأفراد لا يشتركون إطلاقاً في أداء هذه الخدمة، بل على العكس من ذلك، كثيراً ما يعهد الحكام إلى أفراد عاديين بإدارة مرفق عام كما في حالة امتياز المرافق العامة، ويظل المرفق محتفظاً بصفة العمومية؛ لأن الهيئات الحاكمة تظل محتفظة بالإشراف التام على تلك المشروعات بحيث يكون لها الكلمة الأخيرة فيما يتعلق بإدارتها وتنظيمها.

ويتمثل في ارتباط المرفق العام بشخص عام الذي يتبعه مباشرة، وهو الذي يحدد الحاجات العامة ويجعل إشباعها نشاطاً تتحقق من خلاله المصلحة العامة، وتختلف أوجه الارتباط بينهما باختلاف درجة الارتباط و طريقة ادارة المرفق العام فيكون الارتباط مباشراً في حالة إدارة المرفق العام من طرف شخص عام، ويكون غير مباشر في حالة إدارته من قبل أشخاص القانون الخاص.

ففي الإدارة المباشرة للمرفق العام تبلغ قوة الارتباط بين الشخص العام والمرفق حداً أقصى فالشخص العام هو الذي ينشأ المرفق وينظمه ويتولى إدارته، ويظهر الارتباط المباشر عند إدارة المرفق عن طريق المؤسسة العامة التي تعتبر من أشخاص القانون العام الذي يتمتع بالشخصية المعنوية

¹ - عمار بوضياف، الوجيز في القانون الإداري، جسر للنشر والتوزيع، المحمدية، الجزائر، 2007، ص 307 .

والاستقلال المالي والإداري دون أن يكون هذا الاستقلال مطلقاً لأنه يخضع لإشراف ورقابة السلطة المركزية التي تربطه بها علاقة قوية.

أما الارتباط غير المباشر فيتجلى عندما تعهد إدارة المرفق العام إلى مؤسسة خاصة أو إلى شخص من أشخاص القانون الخاص، ففي هذه الحالة تقتصر صلة المرفق العام بالشخص العام في تحديد القواعد الأساسية لتنظيم المرفق أما النشاط في هذه الحالة يخضع لقواعد القانون الخاص، ويبقى للشخص العام دور الرقابة على نشاط المرفق.

3_العنصر المادي

تخضع المرافق العامة لمجموعة من القواعد غير المألوفة في القانون العادي، وهذه القواعد تتصل بعمل المرفق العام و المتضمنة تأمين المصلحة العامة و إشباع حاجات الجمهور، وتتمثل في :

أ - مبدأ استمرارية المرفق العام في تقديم الخدمات : وذلك لكونها جوهرية في حياة المواطنين، و يترتب على انقطاع هذه الخدمات حصول خلل واضطراب في حياتهم اليومية، لذلك كان من الضروري أن لا تكفي الدولة بإنشاء المرافق العامة بل تسعى إلى ضمان استمرارها وتقديمها للخدمات، ومع أن المشرع يتدخل في كثير من الأحيان لإرساء هذا المبدأ في العديد من مجالات النشاط الإداري، فإن تقريره لا يتطلب نص تشريعي لأن طبيعة نشاط المرافق العامة تستدعي الاستمرار والانتظام، ويترتب على تطبيق هذا المبدأ عدة نتائج منها: تحريم الإضراب، وتنظيم استقالة الموظفين العموميين ونظرية الموظف الفعلي ونظرية الظروف الطارئة، وعدم جواز الحجز على أموال المرفق.

ب - مبدأ قابلية المرفق العام للتغيير : كانت المرافق العامة تهدف إلى إشباع الحاجات العامة للأفراد وكانت هذه الحاجات متطورة ومتغيرة باستمرار فإن الإدارة المنوط بها إدارة وتنظيم المرافق العامة تملك دائماً تطوير وتغيير المرفق من حيث أسلوب إدارته وتنظيمه وطبيعة النشاط الذي يؤديه بما يتلاءم مع الظروف والمتغيرات التي تطرأ على المجتمع ومسايرة لحاجات الأفراد المتغيرة باستمرار، ومن تطبيقات هذا المبدأ أن من حق الجهات الإدارية القائمة على إدارة المرفق كلما دعت الحاجة أن تتدخل لتعديل إدارتها المنفردة لتعديل النظم واللوائح الخاصة بالمرفق، أو تغييرها بما يتلاءم والمستجدات دون أن يكون لأحد المنتفعين الحق في الاعتراض على ذلك، والمطالبة باستمرار عمل المرافق بأسلوب وطريقة معينة ولو أثر التغيير في مركزهم الشخصي .

ج - مبدأ المساواة بين المنتفعين : يقوم هذا المبدأ على أساس التزام الجهات القائمة على إدارة المرافق بأن تؤدي خدماتها لكل من يطلبها من الجمهور، ممن تتوافر فيهم شروط الاستفادة منها دون تمييز بينهم

بسبب الجنس أو اللون أو اللغة أو الدين أو المركز الاجتماعي أو الاقتصادي .
ويستمد هذا المبدأ أساسه من الدساتير والمواثيق وإعلانات الحقوق التي تقتضي بمساواة الجميع أمام القانون ولا تمييز بين أحد منهم.

ثانيا : انواع المرفق العام

نستعرض فيما يلي التعريف بأنواع المرافق العامة بدءً بالمرفق التقليدي و هو المرفق العام الاداري ثم المرافق العامة الاقتصادية، ثم المرافق العامة الاجتماعية.

1 - المرافق العامة الادارية :

هي المرافق التي تؤدي خدمات المرافق العامة التقليدية وتخدم الوطن لفترة طويلة وخاصة المرافق الدفاعية والمرافق الأمنية والمرافق القضائية، ثم المرافق الصحية والتعليمية، غالباً ما تتميز هذه المرافق بارتباطها بالجانب السيادي للدولة، مما يفرض عليها القيام بهذه الأنشطة وعدم تكليفها بأفراد وعلى الرغم من إدخال هذا النوع من التسهيلات.

و تخضع المرافق العامة الإدارية إلى أحكام القانون الإداري واختصاص القضاء الإداري كأصل عام، غير أن عقود العمل أو بعض العقود التي تبرم مع المستفيدين من المرفق العام تخضع للقانون الخاص ولاختصاص القضاء العادي، مع مراعاة المعيار العضوي والاستثناءات الواردة عليه.
وتدار أغلب المرافق العامة الادارية بطريقة مباشرة كالتربية والتعليم والدفاع الوطني وغيرها من القطاعات وقد عرف الاستاذ " هوريو " الادارة المباشرة بأنها " الطريقة التي تتولى فيها الإدارة بنفسها وعن طريق العاملين لديها وتحت مسؤوليتها وباستخدام امتيازات السلطة العامة وعن طريق الاموال العامة"¹.

2 - المرافق العامة الاقتصادية :

وهي مرافق جاءت نتيجة التطور الاقتصادي وظهور الأفكار الاشتراكية التي دفعت الدولة إلى القيام بأنشطة كانت في الأصل منظمة للأفراد لذلك صنف هذا المرفق بأنه إقتصادي لكون طريقة ادارته قريبة من الطرق التي يعتمد عليها القطاع الخاص، لاسيما استعمال العرف التجاري في التعامل مع العملاء واعتماد نظام المحاسبة التجارية في ادارة المرفق، ومن الأمثلة على هذه المنشآت، المنشآت الصناعية والمنشآت التجارية.

¹ - مروان محي الدين القطب، المرجع السابق، ص 210 .

3 - المرافق العامة الاجتماعية :

لقد اعتبرت محكمة حل الخلافات الفرنسية سنة 1955 المجمعات الترفيهية المنظمة من طرف الدولة مرافق عامة بسبب هدفها الاجتماعي، ومنه فإن هذا الطابع يشكل معياراً لتحديد النظام القانوني الذي تخضع له المرافق العامة، وبالتالي تخضع لقواعد القانون الخاص واختصاص القضاء العادي، غير أن هذه الفكرة بقيت حبيسة ولم تتطور لا سيما أن القضاء الفرنسي الإداري والعادي قد ترددا في الأخذ بها إلا في حالات نادرة جداً وسرعان ما عدلت محكمة حل الخلافات الفرنسية عن الأخذ بهذه الفكرة، وبالتالي التخلي عن فكرة المرفق العام الاجتماعي.¹

الفرع الثاني : علاقة المرفق العام المينائي بالدولة و الأنشطة المينائية المصنفة كخدمة عامة

يعد مصطلح المرفق العام من أكثر المصطلحات التباساً على الدارسين نظراً لتأثر مضمونه بالتغيرات الاجتماعية والاقتصادية والسياسية التي تعرفها الدولة، ورغم المفاهيم التي قدمناها بالفرع الأول من هذا المطلب من أجل تبسيط مفهومه، إلا أنه يبقى مرناً و يتأثر تارة بالمنطق الفردي الذي يجعل منه استجابة لمجموع احتياجات الأفراد وتارة أخرى لما يأخذ الطابع الجماعي ليصبح عنصراً من العناصر التي تشكل مشروع المجتمع ككل.

أما من الناحية العضوية فيمكن القول أن التلازم الذي كان بين المرفق العام وأشخاص القانون العام قد ضعف مع تطور المرفق العام، حيث أصبح الاجتهاد القضائي يعترف لأشخاص القانون الخاص بإمكانية تكليفها عبر القانون الأساسي الذي ينظمها بمهمة مرفق عام.²

وعليه ؛ وبعد إعطاء لمحة عن المرفق العام؛ مفهومه، مبادئه و أنواعه، نحاول في هذا الفرع إظهار علاقة المرفق العام المينائي بالدولة (أولاً) ثم تبيان الأنشطة المينائية المصنفة كخدمة عامة (ثانياً).

أولاً : علاقة المرفق العام المينائي بالدولة

ترتبط فعالية الأملاك العمومية المينائية بجدارة وقوة أساليب التسيير والتنظيم والإدارة بالإضافة إلى كفاءة العنصر البشري وتطور الإمكانيات والوسائل التقنية، حيث تعتمد توجهات الاستثمار الحديثة على إشراك جهات الاختصاص والخبرة في تسيير واستغلال المرفق العام المينائي وتمويل مشاريع هذا المرفق .

¹ - عمار بوضياف، المرجع السابق، ص 327.

² - Stéphane Braconnier , Droit des services publics, Presse universitaire de France, 2003 , p 143.

و بغض النظر عن نمط تسيير المرفق العام فإن ارتباط مهام المرفق العام بشخص من أشخاص القانون العام يظهر سواء كان المرفق العام وطنيا أو محليا، وسواء كان المرفق العام صناعيا وتجاريا أو مرفقا عاما إداريا، لكن يُعد هذا الارتباط أكثر وضوحا بالنسبة للمرافق العامة الوطنية والمرافق العامة الإدارية، ورغم إسناد تسيير مرفق من هذه المرافق لشخص من أشخاص القانون الخاص فإن هذا الارتباط يظل موجودا¹، فإنشاء المرافق العامة يقع على عاتق الدولة و هي من تتكفل بتوجيه و تحفيز النشاط الاقتصادي كما انها تعد الضامن للنظام العام في المجتمع، الذي يقوم على تنفيذ سياستها المبنية أساسا على المرافق العامة الكبرى ومن ثمة فهي من تقوم بوضع القواعد الضرورية لحسن سير هذه المرافق ومن جهة اخرى تقوم بالرقابة على احترام هذه القواعد.

وطالما ان الدولة هي من يعمل على ضمان احترام المبادئ التي تقوم عليها المرافق العامة فإن الرابط بين الدولة و المرفق العام يظل موجودا حتى ولو كان هذا المرفق ذو طبيعة صناعية و تجارية و قررت الدولة اسناد تسييره لشركة من شركات القانون التجاري، فاستمرارية المرفق العام من اهم مبادئ المرافق العامة و من ثمة لا يمكن للشخص الخاص ان يتراخى عن ذلك كون الدولة هي التي تسهر على ضمان تحقيقها تحت طائلة العقوبات المدنية و الجزائية.

بالنسبة للمرفق العام المينائي يظهر هذا الارتباط من خلال تدخل الدولة في تنظيم النشاط المينائي و تنفيذ رقابة على تأدية الخدمة العامة، إلى جانب إجبارية اللجوء إلى بعض الخدمات و ضرورة الحصول على رخصة أو اعتماد لممارستها الى جانب الاعتراف القانوني لها بوصف الخدمة العامة. فالشخص أو الهيئة الخاصة المكلفة بتسيير المرفق العام المينائي تتمتع بالشخصية القانونية وبالتالي لها الأهلية القانونية وهذا ما يمكنها من استقلالية في تسيير المرفق العام، لكنها استقلالية منقوصة كونها تبقى خاضعة لرقابة السلطات العمومية خاصة لما يتعلق الأمر بقيامها ببعض المهام الإدارية ومدى احترامها للمبادئ العامة التي ويقوم بها المرفق العام.

هذا من جهة، من جهة أخرى يعد تحديد طرق ممارسة هذه الوصاية أو الرقابة من حيث المبدأ في ظل احترام النصوص القانونية، لكن وبصفة عامة لا يمكن اعتبار قيام شخص من أشخاص القانون

¹ –Christine Bréchon Moulène , François Llorens , La concession de service public face au droit communautaire, édition Sirey,Paris, 1992 .

الخاص بمهمة ذات منفعة عامة، خدمة عمومية أو مرفقا عاما إلا إذا كانت ممارسة هذه المهام موضوعة تحت رقابة شخص عام¹.

أما من حيث التمويل فإنشاء المرافق العمومية المينائية يتوقف على عنصر التمويل العمومي، وتوجد علاقة وطيدة بين الدولة بصفة عامة و المرفق العام المينائي ولا تجسد هذه العلاقة في عنصري الإشراف و الرقابة فحسب بل تمتد كذلك للتمويل.

ويتم التمويل عموما عن طريق تخصيص اعتماد مالي في الميزانية السنوية للوزارات الوصية على مختلف المرافق العامة الاقتصادية (وزارة النقل بالنسبة للمرافق المينائية)، فعملية تمويل المرافق العامة الصناعية و التجارية، تكتسي أهمية بالغة لأنها ببساطة مرتبطة بالمال العام الأمر الذي يستوجب وجود أطر و كفاءات معينة تتم وفقها هذه العملية و بالأخص تلك المتعلقة بالميزانية العامة السنوية².

ثانيا : الأنشطة المينائية المصنفة كخدمة عامة

تنص المادة 890 من الامر 76-80 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم بالقانون 98-05 على أنه : " تمارس على مستوى الموانئ مهمات القوة العمومية والخدمة العامة والنشاطات التجارية، تمارس مهمات القوة العمومية ، هيئات الدولة المؤهلة لذلك " من خلال هذه المادة تجتمع صفات المرفق العام الإداري و المرفق العام الصناعي و التجاري في مرفق الميناء، فعلى غير العادة عندما يتعلق الامر بتحديد طبيعة المرفق العام فهو إما مرفق عام إداري أو مرفق عام صناعي وتجاري و بالنسبة للميناء فهو الاثنين معاً.

ومعيار التمييز بين هذين الصنفين هو الطبيعة القانونية للشخص المعنوي، والطبيعة القانونية للخدمة المقدمة، والقانون المطبق فنكون بصدد مهمة القوة العمومية عندما نكون أمام المهام التي لا يمكن للدولة تفويضها والتي تعد خدمة عامة أساسية³.

و يكون المرفق العام المينائي ذو طبيعة إدارية عندما يتعلق بتهيئة المرفق " إنجاز وصيانة المنشآت"، أو عندما يتعلق أيضا بوضع تدبير من تدابير الضبط المينائي " تقديم إذن بالدخول، تخصيص رصيف لسفينة داخل الميناء، حيث نصت المادة 891 من القانون البحري على ما يلي: "

¹ - Pierre Serrand, Manuel d'institutions administratives françaises, Presses universitaires de France, 2012 p 31-318.

² - بوجلطي عز الدين، المظاهر القانونية لازدواجية خضوع المرافق العامة الاقتصادية للقانون العام و القانون الخاص - دراسة في التشريع الجزائري - مجلة الدراسات و البحوث القانونية، المجلد 7 العدد 1 ، جامعة المسيلة، 2022/01/15، ص 322.

³ أفيدة سعدية، المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق بن عكنون ، جامعة الجزائر ، 2011، ص 96.

يشكل تطوير الأملاك العمومية للميناء، و صيانتها و تسييرها و المحافظة عليها مهمات خدمة عامة و توكل إلى هيئات تنشأ لهذا الغرض و تسمى "سلطات مينائية" تحدد كفاءات تنظيم هذه الهيئات و استغلال الأملاك المذكورة أعلاه عن طريق التنظيم" وتطبقا لهذه المادة صدر المرسوم التنفيذي المرسوم التنفيذي 99-199 المؤرخ في 18 غشت 1999¹ الذي يحدد القانون الاساسي النموذجي للسلطة المينائية.

أما إذا تعلق الامر باستغلال التجهيزات العامة المينائية فالمرفق يكون ذو طبيعة صناعية وتجارية ، والذي يقوم به إما شخص من أشخاص القانون العام، أو شخص من أشخاص القانون الخاص يحمل امتياز أجهزة عمومية، أو رخصة باستعمال تجهيزات خاصة مع التزام خدمة عامة، حيث نصت المادة 903 من من القانون البحري على أنه : " يرخص بشغل الأملاك العمومية المينائية، بصفة وقتية و قابلة للإبطال ، ويخصص للنشاطات و الخدمات المرتبطة مباشرة باستغلال الميناء و لا ينبغي أن يمس بالمحافظة على الميناء وتطويره".

فيما جاء النص في المادة 904 من نفس القانون على العقود المتضمنة الترخيص بشغل الأملاك العمومية، والتزامات الخدمة العامة المترتبة عليها بصفة عامة، لكن تفصيل الشروط التي يتم في إطارها التعاقد بالصيغتين المذكورتين أنفا تركت إلى التنظيم، حيث نصت المادة 904 على ما يلي: " يمكن أن تكون إقامة واستغلال تجهيزات موضوعة تحت تصرف الجمهور في الموانئ، موضوع منح امتياز على أجهزة عمومية أو رخصة باستعمال تجهيزات خاصة مع الالتزام بتأدية الخدمة العامة، تحدد الشروط التي يرخص بموجبها شغل الميناء بالصيغتين المذكورتين أعلاه، عن طريق التنظيم".

ويتعدد تصنيف الأنشطة المينائية حسب النظام القانوني لكل نشاط، ففي حين يعد الإرشاد نشاط مرفق عام نظرا لإلزامية اللجوء إليه من قبل كل سفينة تدخل الميناء²، وباعتبار هذه الخدمة تخضع للالتزام الحفاظ على أمن الموانئ فهي تعد الخدمة التي تكتسب طابع العمومية بصفة أقوى وأوضح، لذا فقد تم إسناد نشاطي القيادة و الإرشاد للسلطة المينائية واستثنيت من التعامل التجاري الحر، فيما يعد نشاط المناولة والتشوين من النشاطات التجارية التي تخضع لنظام العقود التجارية، حيث تكون أطراف العقد حرة في اختيار المتعاقد معها، وكذلك في تحديد التزاماتها، حيث نصت المادة 892 من القانون البحري:

¹ المرسوم التنفيذي 99-199 المؤرخ في 18 غشت 1999 ، المرجع السابق.

² المادة 4 ، من المرسوم التنفيذي 06 - 08، المؤرخ في 9 يناير 2006 ، الذي يحدد تنظيم الرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين و قواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، الجريدة الرسمية ، العدد 2 ، الصادر بتاريخ 15 يناير 2006 .

يشكل قطر السفن و أعمال المناولة والتشوين، نشاطات تجارية مينائية ويمكن ممارستها من كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص طبيعي خاضع للقانون الجزائري وذلك وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم تمارس نشاطات قيادة السفن وإرشادها من طرف السلطة المينائية¹ .

المبحث الثاني

الأماك العمومية البحرية الاصطناعية خارج نطاق الميناء

الأماك العمومية البحرية الاصطناعية خارج الميناء (hors port) ، هي الأماك البحرية التي تقع خارج نطاق الموانئ و تخضع لنفس النظام القانوني الذي ينظم الأماك العمومية البحرية، وتشمل جميع المرافق التي تم إنشاؤها بشكل اصطناعي أو يدوي عند الشاطئ أو في المياه الداخلية او الاقليمية أو المناطق الخاضعة لسيادة الدولة، و أهمها الجزر الاصطناعية و المنشآت المتعلقة بالنشاطات المنجمية و الطاقوية او البحث العلمي، كما تدرج ضمن الاملاك العمومية البحرية الاصطناعية الممتلكات الثقافية الموجودة في الوسط البحري.

سنتناول في هذا المبحث الأماك العمومية البحرية الاصطناعية خارج نطاق الميناء المتعلقة بنشاطات الطاقة و المحروقات و البحث العلمي (المطلب الأول) و الاملاك العمومية البحرية الثقافية (المطلب الثاني).

المطلب الأول : الأماك العمومية البحرية الاصطناعية المتعلقة بالنشاطات الصناعية و الطاقة و البحث العلمي

الأماك العمومية البحرية الاصطناعية المتعلقة بالنشاطات الصناعية و الطاقة والبحث العلمي هي المنشآت والتجهيزات التي يتم وضعها في البيئة البحرية لدعم استغلال موارد الطاقة وتنفيذ الأبحاث العلمية وتشمل هذه الأماك، على سبيل المثال، منصات النفط والغاز، محطات الرياح البحرية، محطات تحلية مياه البحر، والمختبرات العائمة أو المغمورة التي تركز على دراسة التنوع البيولوجي البحري أو تحليل البيانات البيئية.

¹ أفيدة سعدية، المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر، المرجع السابق ص 98 .

في هذا المطلب سنتناول النظام القانوني لأهم هذه المنشآت وهي الجزر الاصطناعية و المنشآت البحرية - وهي في حالة سكون - سواء تم انشاؤها متعلق باستخراج المحروقات و انتاج الطاقة وتحلية المياه أو البحث العلمي (الفرع الاول) ثم الطبيعة القانونية لها و كيف تم تصنيفها كملك عمومي اصطناعي (الفرع الثاني).

الفرع الاول : الجزر الاصطناعية و المنشآت البحرية الصناعية و المنجمية

شهدت العقود الأخيرة تطورًا متسارعًا في استخدام المساحات البحرية لأغراض صناعية واقتصادية، مما أدى إلى ظهور مفاهيم جديدة ضمن نطاق الأملاك العمومية البحرية، أبرزها الجزر الاصطناعية والمنشآت الصناعية والمنجمية، هذه المنشآت، التي تشمل محطات استخراج النفط والمنصات العائمة، أصبحت عنصرًا أساسيًا في استغلال الموارد البحرية، مما يطرح إشكالات قانونية وتنظيمية تتعلق بملكيته، إدارتها، وحمايتها.

سنتناول في هذا الفرع الجزر الاصطناعية ومحطات النفط في المجال البحري، من حيث طبيعتها القانونية ومدى اندماجها في الأملاك العمومية البحرية، إضافةً إلى الإطار التنظيمي الذي يحكم إنشائها واستغلالها (أولاً) ثم نسلط الضوء على محطات تحلية مياه البحر، باعتبارها منشآت اصطناعية ضرورية لمواجهة تحديات ندرة المياه، وما يترتب على ذلك من التزامات قانونية لحماية البيئة البحرية وضمان استدامة الموارد المائية (ثانياً).

أولاً : الجزر الاصطناعية و محطات الطاقة و المناجم في البحر

كانت المحروقات البحرية تستخرج على أعماق صغيرة و محدودة نظرا للوسائل الموجودة آنذاك بحيث كانت عمليات التنقيب عن هذه المواد الطاقوية تتم في مناطق قريبة من الساحل، واستمر هذا الوضع إلى ما بعد الحرب العالمية الثانية أين زاد الطلب على هذه المادة الطاقوية، و هو ما دفع الدول إلى تطوير آليات الحفر لاستخراج المحروقات من البحر ومن ثمة استحداث منشآت بحرية في شكل منصات منها ما هو ثابت و منها ما هو متنقل؛ بدأت خشبية وتطورت إلى خرسانية و اخيرا معدنية، وقد يتم صناعتها من معدن آخر مستقبلا.

و بمرور السنوات أصبحت عملية استغلال المحروقات و توليد الطاقة في البحر في انتشار مستمر أدى إلى تغيير خريطة الملاحة البحرية مما اوجب على الدول النظر في سلامة و امن الملاحة و حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن هذه المنشآت.

و وفقا للتشريع الدولي بموجب اتفاقية مونتيجوباي لسنة 1982، - في قسمها 11 - تطرقت إلى المنشآت البحرية بصفة عامة و في مادتها 60 تحت عنوان الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات في المنطقة الاقتصادية الخالصة على أنه يحق لكل دولة ساحلية أن تقيم المنشآت على مياهها البحرية من البحر الإقليمي و المنطقة الاقتصادية الخالصة أين تمارس سيادتها الدولية.

أما من حيث التشريع الوطني فقد تطرق إليها المشرع الجزائري في قانون المناجم¹ بالمادة 161 منه والتي تنص على ما يلي " يقصد بالمنشآت والتجهيزات المستعملة في البحث أو استغلال الموارد المعدنية أو المتحجرة في المجالات البحرية حسب مفهوم هذا القانون : المحطات العائمة و ملحقاتها - الآليات الأخرى الخاصة بالاستغلال و ملحقاتها - السفن البحرية التي تشارك مباشرة في عمليات البحث و استغلال المنجمين".

المشرع الجزائري من خلال هذه المادة لم يعطِ تعريفاً للمنشآت البحرية وإنما ذكر أنواعها مع تحديد مهامها عكس المشرع الفرنسي بالمادة 03 من القانون رقم 68-1181 المؤرخ في 30 ديسمبر 1968 المتضمن استكشاف الجرف القاري و استغلال موارده الطبيعية الذي لم يحصر أنواع المنصات البحرية المستعملة، و إنما عرّفها بأنها كل عمارة بحرية تساهم أو تشارك في عمليات الاستغلال النفطي البحري بصفة عامة، و بهذا يكون قد وسّع من نطاق هذه المنشآت تحت كلمة "العمارات البحرية" أي كل هيكل يساهم في عمليات الأنشطة النفطية، وتنقسم المنصات النفطية البحرية إلى قسمين بحسب النشاط أو الغرض المستعمل لأجله، فهناك منصات البحث و التنقيب و منصات الإنتاج، الأمر الذي يجعلها تنتنوع إلى نوعين هما المنصات النفطية البحرية المتحركة و المنصات النفطية البحرية الثابتة، فالأولى دورها الانتقال من منطقة بحرية إلى أخرى من أجل التنقيب عن النفط أما الثانية هي منشآت ثابتة تستعمل في مرحلة الاستغلال، و هي مثبتة بصفة دائمة في قاع البحر طوال مدة الاستغلال و التي قد تصل إلى عدة سنوات².

كما للدولة الساحلية حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية كإنتاج الطاقة من المياه و التيارات البحرية والرياح، و يلاحظ أن تعدد المنشآت البحرية في مختلف المجالات له أثر مهم في تحديد الطبيعة القانونية لها و هو ما سوف نتطرق إليه في الفرع الموالي.

¹ - قانون 14-05 المؤرخ في 24 فبراير سنة 2014 المتضمن قانون المناجم، الجريدة الرسمية عدد 18 الصادرة في 30 مارس 2014 .

² - سماعين فاطمة، النظام القانوني للمنصات البحرية النفطية، اطروحة للحصول على شهادة الدكتوراه في العلوم في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة وهران 2 ، 2016/2017 ، ص 19.

ثانيا : محطات تحلية مياه البحر

تشكل الأملاك العمومية البحرية أحد أهم الموارد الطبيعية التي تخضع لنظام قانوني خاص، نظراً لأهميتها البيئية والاقتصادية والاستراتيجية، وفي ظل تفاقم أزمة المياه العالمية، أصبحت مصانع تحلية مياه البحر¹ وسيلة رئيسية لضمان الأمن المائي، باعتبارها منشآت قائمة على السواحل، فإن مصانع التحلية تحتاج إلى استغلال جزء من الأملاك العمومية البحرية، لإقامة البنية التحتية و إنشاء أنابيب سحب المياه من البحر، المشرع الجزائري المشرع الجزائري لم يعلن صراحة على تصنيف هياكل تحلية مياه البحر ضمن الاملاك العمومية البحرية إلا انه أخضع طلب امتياز اقامة هياكل تحلية مياه البحر إلى تعليمية مشتركة تصدرها مصالح الادرة المكلفة بالموارد المائية ومصالح الادارة المكلفة بتسيير الاملاك العمومية البحرية و السياحة و البيئة و الفلاحة² .

وهو ما يؤكد على أن المشرع الجزائري قد اعتبر محطات التحلية جزءاً من هذه الأملاك، نظراً للارتباط الوثيق بالوسط البحري؛ حيث تعتمد المحطات على مياه البحر كمورد أساسي، وتؤثر على النظام البيئي البحري، فضلاً على موقعها داخل المجال العمومي البحري إذ غالباً ما تُقام هذه المحطات على مناطق ساحلية أو حتى داخل البحر بواسطة منشآت بحرية (منصات عائمة أو أنابيب ممتدة في البحر).
ودعماً لتوجه الدولة الجزائرية لتحلية مياه البحر كخيار استراتيجي فقد تم إنشاء الوكالة الوطنية لتحلية المياه من خلال المرسوم التنفيذي رقم 23-103³ في سبيل تنفيذ السياسة الوطنية في مجال تحلية المياه، و التي أوكل لها بموجب المادة 05 من المرسوم عمليات انجاز واستغلال وكذا صيانة محطات تحلية المياه، كما تخول في هذا الاطار أيضا بإبرام العقود و الاتفاقيات المرتبطة بموضوع الانجاز أو الاستغلال لهذه المحطات.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للمنشآت البحرية ونظامها القانوني كملك عمومي اصطناعي

أمام العدد الكبير من المنشآت النفطية البحرية فقد استوجب إدخالها في إطار مواضيع القانون البحري، بعدما كانت السفينة هي المنشأة البحرية الوحيدة التي يعرفها البحر و تعتبر من بين مواضيعه

¹ - يقصد بتحلية مياه البحر تحويل الماء المالح إلى ماء عذب و كلمة تحلية مشتقة من الكلمة الإنجليزية sweet water ويقصد بها ما حلو صالح للاستخدام، و التعبير المستخدم كثيراً هو إزالة الملوحة "Desalting" " و أحيانا تستخدم كلمة تعذيب الماء، راجع: حنان عمروسي، دور تكنولوجيا تحلية مياه البحر في سد الفجوة المائية في الدول العربية ، دراسة حالة الجزائر ، مجلة العلوم الاقتصادية والادارية ، الجزائر ، مجلد 20 ، العدد 01 (2019) ص 111.

² - المادة 5 من المرسوم التنفيذي 11-220 المؤرخ في 12/06/2011 يحدد كفاءات امتياز استعمال الموارد المائية باقامة هياكل تحلية مياه البحر او نزع الاملاح او المعادن من المياه المالحة من أجل المافعة العمومية او تلبية الحاجيات الخاصة، الجريدة الرسمية عدد 34 الصادرة في 19/06/2011 .

³ - المرسوم التنفيذي 23-103، المؤرخ في 07/03/2023، المتضمن إنشاء الوكالة الوطنية لتحلية المياه و تنظيمها وسيرها، الجريدة الرسمية عدد 16، الصادرة في 15/03/2023 .

الكلاسيكية إلى حين ظهور هذه المنشآت البحرية الخاصة باستغلال المحروقات أو توليد الطاقة، مما دفع المشرع الدولي و الوطني إلى أخذها بعين الاعتبار.

و كثرة هذه المنشآت البحرية عبر العالم يتطلب نظام قانوني خاص ينظم وجودها، يختلف تارة عن السفينة و يقترب منها تارة أخرى، و ذلك بحسب نوع المنشأة، الأمر الذي جعل الدول تسعى إلى وضع أحكام قانونية تنظم هذه المنشآت من حيث سلامة الملاحة البحرية التي لم تصبح في منأى عن خطر التلوث الذي أصبح محدقا مما يعرقل الملاحة، كما يعرقل استفادة المستعملين الآخرين للبحر مثل الصيد.

و يقصد بالطبيعة القانونية أو التكييف القانوني للمنشآت البحرية هو إدراج هذه الهياكل ضمن مجموعة موجودة مسبقا حتى نعرف على القانون الواجب التطبيق عليها، لذا يجب إعطاء أو تحديد الوصف القانوني لهذه المنشآت البحرية و ذلك لمعرفة هل هي سفينة؟ أم جزيرة طبيعية؟ حتى نتمكن من معرفة و تحديد القانون الواجب التطبيق، فإذا اعتبرت كذلك سوف يطبق عليها القانون البحري باعتبارها سفينة لكونها تعمل في المجال البحري، و تطبق أحكام قانون البحار لاعتبارها جزيرة طبيعية لكونها تنشط في المجال البحري بصفة ثابتة و تشغل حيز جغرافي بصفة دائمة و ثابتة و بالتالي يتم تحديد حدودها البحرية و مدى إختصاص الدولة الساحلية عليها، وهذا ما سنتناوله (أولا) ثم وضعية هذه المنشآت القانونية بصفاتها ملك عمومي بحري اصطناعي(ثانيا).

أولا - الوصف القانوني للجزر الاصطناعية و المنشآت البحرية

الجزيرة في مفهوم قانون البحار تتضمن تصورات جيولوجية وجغرافية واجتماعية متداخلة وهذا حسب المفهوم المقدم في نص المادة 121 من اتفاقية قانون البحار 1982، وهذه المعطيات يمكن استحداثها صناعيا، وبالتالي بات الإنسان قادر على إنشاء جزيرة اصطناعية في وسط البحر تتوفر على جميع المواصفات و يُقيم فيها البشر، إلا أنها غير طبيعية، وعندما عدت المادة 56 حقوق الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية أشارت الفقرة (ب 1) أن للدولة الساحلية حق ولائي فيما يخص إقامة واستعمال الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات، فالدولة الساحلية لها الحق في إقامة منشآت وهياكل تستند إلى قاع البحر و تعلو عليه بهدف تحقيق غايات مختلفة، سواء كانت اقتصادية أو علمية وفق ما تراه مناسبا لعمليات استخراجية تعدينية أو نفطية، أو بغرض تسهيل عملية البحث العلمي و الاستكشاف المنصوص عليه في الفقرة الأولى من المادة 56 وهذا في مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة¹.

¹ - يخلف نسيم، المرجع السابق، ص 123.

وعلى هذا الأساس أصبحت هاته المنشآت البحرية هي العنصر الجديد في الحياة البحرية، باعتبارها دخيلة على المجال البحري الذي كان يعرف السفينة أو الجزر لدراستها من الناحية القانونية و تم إستحداثها بغرض البحث العلمي و استغلال الطاقة في البحر.

المشرع الجزائري في القانون رقم 14-05 المتضمن قانون المناجم بيّن مفهوم هذه المنشآت بالمادة 161 سالفه الذكر¹، وتخضع هذه المنشآت و الآليات عندما تكون قابلة للعوام، للقوانين و التنظيم المتعلق بالوقاية من التصادم في عرض البحر أثناء عومها²، هذا الحكم يطبق على المنصات المتنقلة من دون المنصات الثابتة والتي فرضت عليها أن تلتزم ببعض الأحكام الخاصة بالسفن ومن ثم، القانون الجزائري إن كان أعطى للمنصات المتنقلة حكما خاصا، إلا أنه يعاملها كسفن إن كانت قادرة على الإبحار، وهو ما يستنتج منه ان تكييف المنشآت البحرية له عدة آثار قانونية، فبالنسبة للمنصات المتنقلة القادرة على الإبحار، ترفع كلها علما، ولها جنسية واحدة لأن المخاطر على عدم منحها علم وجنسية يقود إلى إعطائها الحرية الكاملة وتحمل اسم ورقم تسجيل، كون تسجيلها يسهل تحديد حقوقها و واجبتها وأمور أخرى مثل إجراءات التفتيش أو تسليم الشهادات وتحديد مالكها، كما يطبق عليها قواعد القانون البحري في مجال الحوادث البحرية، الرهن، التأجير، المساعدة، التأمين وحماية الحياة البشرية في البحر، أما المنشأة الثابتة، لا ترفع علم، ولا تحمل رقم تسجيل، لكن لديها مالك واسم ، وإن كان يمكن إنزال عليها وصف جزيرة اصطناعية، لا يمكن اعتبارها البتة جزراً بالمفهوم القانوني و الجغرافي كما هو محدد في المادة 121 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ولا تنطبق عليها قواعد القانون البحري إلا ربما قواعد حماية الحياة البشرية في البحر³، وإلى ذلك جعلت المادة 162 فقرة 1 من قانون المناجم قواعد حماية الحياة البشرية في البحر تطبق على المنصات الثابتة و المتنقلة.

ثانيا - الطبيعة القانونية للجزر الاصطناعية و المنشآت البحرية ونظامها القانوني كملك عمومي بحري اصطناعي

الثابت أن الدول تمارس حقوق السيادة الوطنية على مجموع التراب الوطني وعلى مجموع المجالات البحرية، في حالة التشريع الجزائري تم التنصيص عليها في المادة 2 من قانون المناجم 14-

¹ - تنص المادة 161 من قانون 14-05 على : " يقصد بالمنشآت والتجهيزات المستعملة في البحث أو استغلال الموارد المعدنية أو المتحجرة في المجالات البحرية حسب مفهوم هذا القانون : المحطات العائمة و ملحقاتها - الآليات الأخرى الخاصة بالاستغلال و ملحقاتها- السفن البحرية التي تشارك مباشرة في عمليات البحث و استغلال المنجميين".

² - المادة 162 من القانون 14-05.

³ - راي عبد النور، الجوانب القانونية لاستغلال المحروقات في البحر الابيض المتوسط، المرجع السابق، ص 133.

05 لأغراض البحث عن المواد المعدنية أو المتحجرة و استغلالها، و أضاف ذات القانون بموجب المادة 157 أن أحكام الأبواب من الأول إلى الثامن منه تطبق على نشاطات البحث، الاستغلال المنجمين التي تتم في المجالات البحرية، و قيد بموجب المادة 158 من نفس القانون ممارسة النشاطات المنجمية في المجالات البحرية الخاضعة للقانون الجزائري إلا للحائزين على التراخيص المنجمية التي تسلمها لهم الدولة الجزائرية.

و انطلاقا من خصوصية المكان الذي يتم فيه التنقيب والاستكشاف والبحث عن الموارد المعدنية أو المواد المتحجرة في قاع البحر ضمن المجالات البحرية بمفهوم القانون البحري، فإن المنشآت المخصصة لذلك الغرض لا بد أن تتسم بالخصوصية كذلك.

هذا وقد صنف المشرع الجزائري الأملاك المنجمية للمحروقات التي يتم التنقيب عنها في المجال البحري ضمن الاملاك العمومية البحرية الاصطناعية، وذلك مانصت عليه المادة 07 من القانون 08-14 المعدل للمادة 16 من قانون 90-30 و التي أضافت للأملاك العمومية الاصطناعية " المعطيات المترتبة عن اعمال التنقيب و البحث المتعلقة بالأملاك المنجمية للمحروقات " و فضلا على ان المشرع أكد على ذلك في قانون 19-13 المنظم لنشاطات المحروقات¹ ، بالمادة 04 منه و التي أكدت هي الأخرى على أن أحكام هذا القانون تسري على نشاطات المحروقات التي تنجز في الاقليم البري و في المجالات البحرية التي تمارس الدولة عليها سيادتها او حقوقها السيادية، وقد عرفت المادة 02 من ذات القانون المجال البحري بأنه : " المياه الاقليمية و الجرف القاري و المنطقة الاقتصادية الخالصة كما يحددها التشريع الجزائري " .

من جهة أخرى، المشرع الجزائري تعامل بكثير من المنطقية في إعدادة لنصوص قانون المناجم وربط كل المنتجات المكتشفة و غير المكتشفة المتواجدة في المجال البري الوطني السطحي أو الباطني أو المجال البحري التابع لسيادة الدولة ملكاً عمومياً، وفقاً للمادة 20 من الدستور² و التي نصت على أن " الملكية العامة هي ملك المجموعة الوطنية، وتشمل باطن الارض، و المقالع و الموارد الطبيعية للطاقة و الثروات المعدنية الطبيعية و الحية، في مختلف الاملاك الوطنية و البحرية، و المياه و الغابات .. " و إلى ذلك وضع المشرع احكام خاصة بالنشاط المنجمي في المجال البحري الخاضع لسيادة الدولة بمفهوم المادة 20 من الدستور أعلاه، أين اعتبر بموجب المادة 169 من قانون المناجم 14-05 ، كل

¹ - قانون رقم 19-13 المؤرخ في 11 ديسمبر 2019 ينظم نشاطات المحروقات، الجريدة الرسمية عدد 79 ، الصادرة في 2019/12/22.

² - الدستور الجزائري المعدل سنة 2020 الصادر في الجريدة الرسمية عدد 82 بتاريخ 15 جمادى الاولى 1442 هـ الموافق لـ 30 ديسمبر 2020.

المنتجات المستخرجة من المجالات البحرية التابعة للقانون الجزائري، كمواد مستخرجة من جزء جديد تابع للإقليم الجمركي المنصوص عليه في المادة الأولى من قانون الجمارك¹، و تنص المادة الأولى من قانون الجمارك على أنه : " يشمل الإقليم الجمركي، نطاق تطبيق هذا القانون، الإقليم الوطني والمياه الداخلية والمياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة والفضاء الجوي الذي يعلوها " و من ثمة فالمشرع الجزائري اعتبر التشريع الجمركي هو القانون الواجب التطبيق على المنتجات التي يتم الحصول عليها عن طريق الاستغلال المنجمي في المجال البحري، كما اعتبر نفس المنتجات و المواد خاضعة للتشريع الجبائي و تعتبر كمواد ومنتجات مستخرجة من التراب الوطني²، وبالتالي فالمنشآت مهما كانت وجهة إستخدامها سواء للاستغلال المنجمي الطاقوي او البحث العلمي او لأغراض أخرى وكذا الجزر الاصطناعية تخضع لاحكام الاملاك العمومية من حيث النشأة و التكوين او من حيث الحماية و التسيير، وما يترتب عن ذلك من دفع الحقوق و الضرائب و الرسوم و الاتاوى المترتبة عن النشاط الذي تمارسه³.

المطلب الثاني : الممتلكات العمومية البحرية الثقافية

يعتبر مصطلح الممتلك الثقافي بلغة القانون المرادف لكلمة التراث، الذي تتجاذبه العديد من العلوم، ولاسيما علم التراث وعلم التاريخ⁴، و الجزائر على غرار الدول الساحلية فإن موقعها الاستراتيجي في حوض البحر جعل هذا الاخير يكتنز زخما هائلا من التراث الاثري فمنه ما هو قابع في قاع البحر (مغمور) ومنه ما هو متمركز على امتار قليلة منه، هذه المخلفات الاثرية تعتبر جزء لا يتجزأ من التراث الوطني⁵، و اعتبرها المشرع الجزائري جزء من الأملاك العمومية البحرية الاصطناعية بمفهوم المادة 16 من قانون 30-90 المعدل و المتمم و التي اعتبرت الآثار العمومية و المتحف و الاماكن و الحظائر الأثرية من مشتلات الاملاك العمومية الاصطناعية.

وقد استثنى المشرع الجزائري بنص المادة 32 من قانون 30-90 المتعلق بالاملاك الوطنية، مجموعة من الأملاك التي لا تخضع لقانون الأملاك العمومية و إنما لأنظمتها الخاصة رغم

¹ - القانون رقم 98-10 المعدل و المتمم، المتضمن قانون الجمارك.

² - المادة 2/169 من قانون 05-14 .

³ - المادة 6/124 من قانون 05-14.

⁴ - سليمان بوزكري، الممتلك الثقافي العقاري مابين الحماية الادارية و المنفعة في القانون الجزائري، الفا للنشر و الوثائق، قسنطينة، الجزائر، 2021، ص 59.

⁵ - خلاف رفيق . بن سعيداني يوسف ، الآليات القانونية و التنظيمية لحماية المنشآت الاثرية البحرية و الساحلية، الفا للنشر و الوثائق، قسنطينة، الجزائر، 2021، ص 115.

تمتعها بالحماية المقررة للأماكن المعمورة ومنها : " الأملاك والأشياء المنقولة وأماكن الحفريات والتنقيب والنصب التذكارية والمواقع التاريخية والطبيعية ذات الأهمية الوطنية في مجال التاريخ والفن وعلم الآثار طبقاً للتشريع المعمول به".

وعليه فإن الممتلكات الثقافية تخضع لنظامها الخاص رغم تمتعها بالحماية المقررة في قانون الاملاك العمومية.

في هذا المطلب سنتناول تعريف الممتلكات الثقافية البحرية و تصنيفاتها (الفرع الأول) ثم طبيعتها القانونية و طرق تكوينها ودمجها ضمن الاملاك العمومية البحرية الاصطناعية (الفرع الثاني).

الفرع الاول : تعريف الممتلكات الثقافية البحرية و تصنيفاتها

حتى يتم الالمام بالممتلكات الثقافية بصفة عامة و الممتلكات الثقافية البحرية بصفة خاصة يجب أن نعرفها أولاً ، ونعرض تصنيفاتها ثانياً.

أولاً - تعريف الممتلكات الثقافية البحرية

مصدر مصطلح الممتلكات هو المُلْك وهو كل ما يحوزه الشخص من أموال وما يمارس عليه من سلطات، وقبل أن نستعرض تعريفها في التشريع الجزائري وكيف نظمها المشرع، سنلقي أولاً نظرة على تعريف الممتلكات الثقافية البحرية في القانون الدولي.

1 - تعريف الممتلكات البحرية الثقافية في القانون الدولي

عمل المجتمع الدولي على ضمان حماية قانونية فعالة للممتلكات الثقافية حيث عملت منظمة اليونسكو وبمساهمة الدول الأطراف على سن تشريعات دولية لازمة لضمان حماية فعالة للتراث الثقافي العالمي حيث تطرقت اتفاقية اليونسكو المنعقدة بباريس في 14 نوفمبر 1970¹ للتدابير الواجب اتخاذها لحظر ومنع و تصدير ونقل ملكية الممتلكات الثقافية بطرق غير مشروعة، كما تطرقت إلى المقصود بالممتلكات الثقافية بنصها : " تعني عبارة الممتلكات الثقافية لأغراض هذه الاتفاقية الممتلكات التي تقرر لكل دولة لاعتبارات دينية أو علمانية أهميتها لعلم الآثار، او ماقبل التاريخ او الأدب أو الفن أو العلم التي تدخل في إحدى الفئات" التي عدتها الاتفاقية.

¹ - اتفاقية اليونسكو و التدابير الواجب اتخاذها لحظر و منع وتصدير ونقل ملكية الممتلكات الثقافية بطرق غير مشروعة المنعقدة بباريس في 14 نوفمبر 1970، صادقت عليها الجزائر بموجب الامر رقم 73-73 المؤرخ في 25 جويلية 1973 ، الجريدة الرسمية العدد 69، الصادرة بتاريخ 18 أوت 1973.

كما تضمنت المادة الثالثة من ميثاق حماية و ادارة التراث الاثري عام 1990 بلوزان النص على " : حماية التراث الأثري، ينبغي اعتباره واجبا اخلاقيا على جميع البشر، بل هي أيضا مسؤولية جماعية عامة، للالتزام لابد من الاعتراف به من خلال التشريعات ذات الصلة وتوفير ما يكفي من الاموال لدعم البرامج اللازمة للإدارة الفعالة للتراث"¹.

ويعد أول تعريف رسمي في إطار قانوني دولي للتراث الثقافي البحري وُضع في الميثاق الدولي لحماية وتسيير الممتلكات الثقافية تحت مائة من طرف المجلس الدولي للمعالم والمواقع في 1990 م حيث يعرف النص هذا التراث كونه : تراث أثري متواجد في بيئة تحت مائية أو أُستخرج منها، يشمل هذه المنشآت و المواقع الاثرية المغمورة و مواقع غرق السفن وحطامها مع سياقها الاثري و الطبيعي، وفي سنة 2001 قامت منظمة الامم المتحدة للتربية و العلم و الثقافة بإصدار نص اتفاقية حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه، تنص المادة الاولى لهذه الاتفاقية على : " يقصد بعبارة التراث الثقافي المغمور بالمياه جميع آثار الوجود الانساني التي تتسم بطابع ثقافي او تاريخ او أثري و التي ظلت مغمورة بالمياه جزئيا او كليا بصورة دورية أو متواصلة لمدة مائة عام على الاقل مثل المواقع و الهياكل و المباني و المصنوعات و الرفات البشرية مع سياقها الاثري و الطبيعي و السفن و الطائرات وغيرها من وسائل النقل، أو أي جزء من حمولتها أو أي من محتوياتها مع سياقها الأثري و الطبيعي و الاشياء التي تنتمي إلى عصر ما قبل التاريخ"².

2 - تعريف الممتلكات الثقافية في التشريع الجزائري

تطرق المشرع الجزائري للممتلكات الثقافية بالقانون رقم 98-04 المتعلق بحماية التراث الثقافي³، و هو القانون الذي لم يعرف الممتلكات الثقافية واكتفى بسرد أنواعها، حيث جاءت المادة الثانية منه على النحو التالي : " يعد تراثاً ثقافياً للأمة، في مفهوم هذا القانون، جميع الممتلكات الثقافية العقارية، والعقارات بالتخصيص، والمنقولة، الموجودة على أرض عقارات الأملاك الوطنية وفي داخلها، المملوكة لأشخاص طبيعيين أو معنويين تابعين للقانون الخاص، و الموجودة كذلك في الطبقات الجوفية للمياه الداخلية والاقليمية الوطنية الموروثة عن مختلف الحضارات المتعاقبة منذ عصر ما قبل التاريخ إلى يومنا هذا، وتعد جزءاً من التراث الثقافي للأمة أيضا الممتلكات الثقافية المادية الناجمة عن تفاعلات اجتماعية

¹ - زعابة عمر، الحفظ الوقائي للمواقع الأثرية بغرداية، مجلة منبر التراث الأثري، المجلد 4 العدد 1، جامعة ابوبكر بلقايد ، تلمسان، 01 ديسمبر 2015، ص 22 .

² - خلاف رفيق . بن سعيداني يوسف، المرجع السابق، ص 118.

³ - القانون رقم 98-04 المؤرخ في 15/06/1998 المتعلق بحماية التراث الثقافي، الجريدة الرسمية العدد 44 ، الصادرة في 17/06/1998.

وابداعات الافراد والجماعات عبر العصور والتي لا تزال تعرب عن نفسها منذ الأزمنة الغابرة إلى يومنا هذا ".

وقد جاء في نص هذه المادة عبارة : " ... الموجودة على أرض عقارات الأملاك الوطنية وفي داخلها، المملوكة لأشخاص طبيعيين أو معنويين تابعين للقانون الخاص..."، هذه العبارة تحتوي على خلط بين الاملاك الوطنية و الاملاك التابعة للخواص ويبدو من ظاهر العبارة أن هناك أملاكاً ثقافية قد تكون على عقارات الأملاك الوطنية أو في داخلها وهي مملوكة للخواص، غير انه من الناحية القانونية فالثابت انه من يملك السطح يملك الباطن¹.

كما نصت المادة الاولى منه على أن هذا القانون يهدف إلى التعريف بالتراث الثقافي للامة وسن القواعد العامة لحمايته و المحافظة عليه و تثمينه و ضبط شروط تطبيق ذلك، لاسيما لما تتطرق إلى كل ما تعلق بتنظيم الأبحاث الأثرية و الجرد الأثري وصلاحيات إنجاز وأشغال الصيانة و الترميم على الممتلكات الثقافية المصنفة، اما المادة الثالثة من القانون فقد قسمت الممتلكات الثقافية إلى ثلاثة أنواع : الممتلكات الثقافية العقارية – الممتلكات الثقافية المنقولة – الممتلكات الثقافية غير المادية، وتشمل الممتلكات الثقافية العقارية، بحسب المادة 08 : المعالم التاريخية و المواقع الأثرية و المجموعات الحضرية أو الريفية.

هذا وقد نظم المشرع الجزائري الأحكام المتعلقة بالممتلكات الثقافية و المعالم التاريخية و الطبيعية بموجب المادة 54 من المرسوم التنفيذي 12-427 الذي يحدد شروط وكيفيات إدارة وتسيير الاملاك العمومية و الخاصة التابعة للدولة، وجعلها تخضع للتشريع المطبق عليها، وهو ما سنتناوله بالفرع الثاني من هذا المطلب.

ثانيا _ أصناف الممتلكات الثقافية البحرية

يمكن تصنيف الاملاك العمومية البحرية الثقافية إلى ثلاثة أصناف :

1 _ المواقع الاثرية المغمورة كلياً أو جزئياً

وهو كل ما خلفه الانسان في فضاء ما، سواء كان منقولاً أو ثابت ومن المفترض أن لا يكون تحت الماء كمدينة أثرية بأحيائها و منازلها، و الادوات المتواجدة داخل هذه الاخيرة، التي غمرها الماء بسبب صعود مستوى البحر.

¹ - غنية سطوطح، مفهوم وتكوين الممتلكات الثقافية العقارية في القانون الجزائري، مجلة الدراسات القانونية، جامعة يحيى فارس، المدية، المجلد 09 ، العدد 01، 31 جانفي 2023، ص 1282.

2 - المنشآت البحرية و الموانئ

يشمل هذا النوع كل الهياكل المشكلة للميناء مثل الكاسرات و الأرصفة، بالإضافة إلى كل بناء له علاقة مباشرة مع البحر و الذي نفذ عند بنائه جزئيا أو كليا تحت الماء، كاحواض حفظ و تربية الأسماك.

3 - حطام السفن

هذا النوع هو الأغنى و الأكثر صعوبة في تعيينه، فهو يعتبر كموقع أثري شأنه شأن المواقع الأثرية المتواجدة على اليابسة، أي أن أهميته تكمن في حطام السفينة نفسها، بالإضافة إلى سياقها الأثري و الطبيعي، ويشمل حطام السفن في مراكب النقل و حمولتها في مكان دفنها¹، لهذا خصّ المشرع الجزائري عقوبات جزائية لكل من يختلس حطاما ذا طابع تاريخي تتضمن عقوبة الحبس من ستة (6) إلى سنتين (2) وبغرامة مالية من 100.000 دج إلى 5.000.000,00 دج².

الفرع الثاني : الطبيعة القانونية للممتلكات الثقافية البحرية و طرق تكوينها ودمجها ضمن الأملاك العمومية الاصطناعية

سبق وأن قلنا أن المشرع استثنى في نص المادة 32 من قانون الاملاك الوطنية 90-30، مجموعة من الأملاك وجعلها لا تخضع لقانون الأملاك العمومية إنما لأنظمتها الخاصة رغم تمتعها بالحماية المقررة للأملاك العمومية، ومنها الممتلكات الثقافية الوارد مفهومها بنص المادة سالفه الذكر وهي " الأملاك والأشياء المنقولة وأماكن الحفريات والتقيب والنصب التذكارية والمواقع التاريخية والطبيعية ذات الأهمية الوطنية في مجال التاريخ والفن وعلم الآثار طبقا للتشريع المعمول به" وهي الاملاك التي في مجموعها تشكل الممتلكات الثقافية .

و اغلب التشريعات المقارنة عند تناولها لموضوع الممتلكات الثقافية لم تختلف اختلافاً كبيراً من حيث التعريف و إلزامية الحماية و التثمين، إلا أن الكثير اختلف حول طبيعتها القانونية، وهو ما سنقف عليه (أولاً) مع تبيان موقف المشرع الجزائري من ذلك، ثم نتناول (ثانياً) تكوين الممتلكات البحرية الثقافية و طرق دمجها ضمن الأملاك العمومية الاصطناعية (ثالثاً).

¹ - خلاف رفيق . بن سعيداني يوسف ، المرجع السابق، ص 118 . 119 . 120 .

² - المادة 490 من القانون البحري الجزائري.

اولا - الطبيعة القانونية للممتلكات الثقافية البحرية

الطبيعة القانونية للممتلكات الثقافية هي التي على أساسها تحدد آليات الحماية و الاستعمال و التسيير، ومن ثمة سوف نتطرق إلى الطبيعة القانونية للممتلكات البحرية في القوانين المقارنة و في التشريع الجزائري.

1 - موقف القوانين المقارنة من الطبيعة القانونية للممتلكات البحرية الثقافية

لقد انقسمت القوانين المقارنة بشأن الطبيعة القانونية للممتلكات الثقافية و منها البحرية، إلى قسمين :
القسم الاول يقوم على أساس إعطاء الافراد حرية تملك الممتلكات الثقافية و حرية التصرفات القانونية عليها في جميع مفرداتها بما فيها الممتلكات العقارية، و بكل صور التصرف بما في ذلك الاتجار و التبادل وغيرها، حتى و ان كان ذلك يمكنه أن يمس بحماية هذه الممتلكات، ويستند هذا الفريق إلى الحرية الاقتصادية وحياد الدول في الجانب الاقتصادي، وهذا يعني تغليب المنفعة على الحماية، ونذكر من بين هذه الدول القانون الانجليزي و القانون الامريكي، ولهؤلاء اتحاد بتجار هذه الممتلكات وهم يعتبرون خبراء في هذا المجال، أما القسم الثاني، فهو يعتبر هذه الممتلكات، من أموال الدولة في اغلبها ومنهم من يعتبرها من أموالها العامة ومنهم من يعتبرها من أموالها الخاصة¹.

2 - الطبيعة القانونية للممتلكات الثقافية البحرية في التشريع الجزائري

صنفت المادة 23 من قانون 90-25 المتضمن التوجيه العقاري، المعدل و المتمم²، الملكية العقارية إلى ثلاثة أصناف: الملكية الخاصة - الملكية الوقفية و الاملاك الوطنية، و بالرجوع للمادة الثانية و الرابعة من القانون 98-04 يلاحظ ان الممتلكات الثقافية يمكن ان تكون ملكاً وطنياً أو ملكية خاصة او ملكاً وقفياً.

فقد تكون ملكية خاصة وفقا للمادة 02 من القانون 98-04 إذا كانت جميع الممتلكات الثقافية العقارية، والعقارات بالتخصيص، والمنقولة، الموجودة على أرض عقارات الأملاك الوطنية و في داخلها، المملوكة لأشخاص طبيعيين أو معنويين تابعين للقانون الخاص، كما أن المادة 05 جعلت امكانية تملك الخواص للممتلكات الثقافية العقارية إذ أنها أكدت على أنه يمكن دمج الممتلكات الثقافية العقارية التابعة للملكية الخاصة في الأملاك العمومية التابعة للدولة، كما قد تكون الممتلكات الثقافية العقارية موقوفة وهو

¹ - سليمان بوزكري، المرجع السابق، ص 65.

² - القانون رقم 90-25 المؤرخ في 18 نوفمبر 1990، المتضمن التوجيه العقاري، المعدل و المتمم الجريدة الرسمية عدد 49 الصادرة في 18 نوفمبر 1990.

ما نصت عليه المادة 04 من ذات القانون " ... تخضع قواعد تسيير الممتلكات الثقافية الموقوفة للقانون 91-10...".

ويمكن ان تكون الممتلكات الثقافية العقارية املاك وطنية خاصة تابعة للدولة أو الولاية أو البلدية، وهو ما نصت عليها المادة 04: " يمكن أن يتولى تسيير الممتلكات الثقافية المتعلقة بالاملاك الخاصة التابعة للدولة و الجماعات المحلية أصحاب الحق فيها حسب الاشكال المنصوص عليها في القانون 90-30" كما نصت المادة 05 على انه " يمكن دمج الممتلكات الثقافية العقارية التابعة للملكية الخاصة في الاملاك العمومية التابعة للدولة ...".

وعليه فإن الممتلكات الثقافية البحرية تابعة للدولة وتطبق عليها احكام الحماية الثلاثية المتعلقة بقواعد حمال المال العام حيث لا تكون قابلة للتصرف و لا للاكتساب بالتقادم و لا للحجز عليها. بالنسبة للممتلكات العمومية الثقافية البحرية المتواجدة في الاقليم البحري للدولة، يطبق عليها القانون الوطني دون غيره لما تكون في المناطق الخاضعة لسيادة الدولة أي في البحر الاقليمي و المياه الداخلية، أما إذا تعلق الامر بتواجدها في المناطق الخاضعة لولاية محدودة اي في المنطقة المتاخمة و المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري فهي تخضع لاحكام القانون الدولي للبحار او ما يعرف باتفاقية مونتيفوباي لقانون البحار 1982 السالف ذكرها، لأن سيادة الدولة على الأجزاء المجاورة و القريبة من الشاطئ و التي تشتمل على املاكها العمومية البحرية، تماثل سيادتها على إقليمها البري من حيث المبدأ العام، إلا انها مع ذلك تأخذ بعين الاعتبار الطبيعة الخاصة لتلك الاجزاء من إقليم الدولة التي تغمرها مياه البحر.

هذه الاملاك الموجودة في المناطق الخاضعة لولاية محدودة، جاءت كحماية لمصالح الدول الساحلية حيث ألحقت إتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بالإقليم البحري للدولة الساحلية نطاقا بحرياً متاخم مقسم إلى ثلاث مناطق بحرية وهي : المنطقة المتاخمة و المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري، و للدولة الساحلية على هذه المناطق الثلاث الولاية دون السيادة، وتضمنت الاتفاقية قواعد قانونية لحماية الممتلكات الثقافية في هذه المجالات البحرية، و هو ما سنتطرق إليه في العنصر الموالي.

3 - موقف القانون الدولي من الممتلكات الثقافية البحرية

لم يكن القانون الدولي إلى وقت قريب يهتم بمسألة حماية الميراث الثقافي الكائن في أعماق البحار، ويعود الفضل إلى اتفاقية قانون البحار لعام 1982، في وضع الأسس الأولى لقواعد قانونية في

هذا الصدد¹، فالإتفاقيات الدولية السابقة و اللاحقة لها تعلقت بالممتلكات الثقافية بصفة عامة²، ومن اهم الاتفاقيات الدولية التي اهتمت بالممتلكات الثقافية البحرية اتفاقية حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه، و هي معاهدة اعتمدت في 2 نوفمبر 2001 من قبل المؤتمر العام لمنظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة.

أ - حماية الممتلكات الثقافية البحرية في ضوء اتفاقية قانون البحار 1982

كرست اتفاقية قانون البحار 1982 مادتين لحماية التحف و آثار التاريخية في اعماق البحار وهما الفقرة الثانية من المادة 303 و المادة 149، ومثلما تمت الاشارة إليه في الفصل الاول من هذا الباب، فالثابت هو ان سيادة الدولة تمتد خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، الى حزام بحري ملاصق لشواطئها يعرف بالبحر الاقليمي، ومن ثمة فإن جميع الممتلكات الثقافية الموجودة في تلك المناطق هي ملك للدولة وصاحبة الولاية عليها ولها وحدها الحق في استثمارها و التنقيب عنها وحمايتها.

أما فيما تعلق بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، فالدولة الساحلية تمارس فيها السيطرة اللازمة من أجل منع خرق انظمتها المتعلقة بالشؤون الجمركية و الضريبية و الصحة و الهجرة³، إلا ان الفقرة الثانية من المادة 303 من اتفاقية قانون البحار، اضافت اختصاصا جديداً على قائمة الاختصاصات المذكورة، وقد اشارت تلك الفقرة الى ان استخراج الممتلكات الثقافية و التاريخية الموجودة في المنطقة المتاخمة وبدون إذن من السلطات المختصة للدولة الساحلية يشكل انتهاكا لقوانين الدولة الساحلية، وكأن هذا الانتهاك قد حدث في اراضي الدولة أو بحرها الاقليمي⁴.

أما بالنسبة للوضع القانوني للممتلكات الثقافية في الاجراف القارية فالاتفاقية التزمت الصمت تجاه هذا الوضع في المنطقة الممتدة ما بعد المنطقة المتاخمة و الى بداية المنطقة الدولي.

¹ - علي خليل اسماعيل الحديثي، حماية الممتلكات الثقافية في القانون الدولي (دراسة تطبيقية مقارنة)، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع عمان، الاردن، 1999، ص 139.

² - من اهم الاتفاقيات الاساسية لليونسكو الاتفاقيات التالية : اتفاقية حماية الممتلكات الثقافية في حالة النزاع المسلح لعام 1954 و البروتوكولات الملحق بها، الاتفاقية المتعلقة بالتدابير الواجب اتخاذها لحظر ومنع استيراد و تصدير ونقل ملكية الممتلكات الثقافية بطرق غير مشروعة لعام 1970، اتفاقية حماة التراث العالمي الثقافي و الطبيعي لعام 1972.

³ - المادة 33 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

⁴ - علي خليل اسماعيل الحديثي، المرجع السابق ص141.

ب - حماية الممتلكات الثقافية البحرية بموجب اتفاقية اليونسكو لحماية التراث الثقافي المغمور بالمياه 2001

أصبح التنقيب غير المرخص على الممتلكات الثقافية المغمورة بالمياه جزئياً أو كلياً يشكل تهديداً لهذا النوع من التراث الانساني المشترك وعلى ذلك قدمت اتفاقية اليونسكو 2001 اجراءات للحد من أخطار هذه الاعمال.

اتفاقية اليونسكو لحماية التراث الثقافي المغمور بالمياه؛ معاهدة اعتمدت في 2 نوفمبر 2001 من قبل المؤتمر العام لمنظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة، وعرفت المادة 1 من الاتفاقية عبارة " التراث الثقافي المغمور بالمياه" بأنه جميع آثار الوجود الإنساني التي تتسم بطابع ثقافي أو تاريخي أو أثري والتي ظلت مغمورة بالمياه جزئياً أو كلياً، بصورة دورية أو متواصلة، لمدة مائة عام على الأقل، وتهدف اساساً إلى كفالة تعزيز حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه وفقاً للممارسات الدول والقانون الدولي، بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، و كذلك الرفع من مستوى الوعي لدى الجمهور بقيمة و أهمية التراث الثقافي المغمور بالمياه.

من الناحية الاجرائية تحقق المعاهدة سبل لحماية هذا النوع من التراث من خلال مجموعة من الاجراءات منها تسجيل و ضبط التراث المنتشل و ابقاء المعلومات الخاصة باكتشافه أو بمكان تواجده و التي تتبادلها الدول الاطراف فيما بينها أو تتبادل اليونسكو و الدول الاطراف قيد السرية، في حدود تشريعاتها الوطنية، كما اشار ملحق الاتفاقية إلى ضرورة تنظيم الانشطة المتعلقة بالتراث الثقافي المغمور بالمياه تنظيمًا صارماً لضمان التسجيل السليم للمعلومات الثقافية و التاريخية و الأثرية.

لقد دعت الاتفاقية إلى كفالة و تعزيز حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه، وشجعت التعاون الدولي و العمل بشكل مسؤول وغير ضار للوصول إلى التراث الثقافي المغمور بالمياه في موقعه الاصلي لاغراض المشاهدة و التوثيق، من أجل تعزيز توعية الجمهور بأهمية هذا التراث و حمايته، و إلزام كل دولة طرف أي مواطن من مواطنيها أو أي سفينة تحمل علمها يقوم أي منها باكتشاف تراث ثقافي مغمور بالمياه في المنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة لها أو في منطقة الرصيف القاري التابع لها، أو ينوي الاضطلاع بنشاط يستهدف هذا التراث، أن يقوم هذا المواطن أو ربان تلك السفينة بإبلاغها بذلك

الاكتشاف أو النشاط، وتكفل الدولة الطرف النقل السريع و الفعال لذلك البلاغ إلى جميع الدول الأطراف الأخرى، مع فرض جزاءات رادعة على انتهاكات الاتفاقية¹.

هذا وقد حددت المادة 3 من الاتفاقية علاقتها باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار حيث أكدت انه لا يجوز تفسير أي نص في هذه الاتفاقية على نحو يمس حقوق الدول واختصاصاتها وواجباتها المقررة بمقتضى القانون الدولي، بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ويجب تفسير هذه الاتفاقية وتطبيقها في إطار القانون الدولي وبالطريقة التي تتفق مع أحكامه، بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

ثانيا - تكوين الممتلكات البحرية الثقافية و طرق دمجها ضمن الأملاك العمومية الاصطناعية

تنشأ الممتلكات الثقافية البحرية بموجب قرارات تتضمن دمج الممتلك الثقافي ضمن الممتلكات الثقافية عن طريق قرار التسجيل في قائمة الجرد الإضافي، قرار التصنيف ، قرار الاستحداث في شكل " قطاعات محفوظة " وهذه القرارات تُدخل الملك الثقافي في التراث الثقافي أيأ كانت الجهة المالكة له² .

1 - الجرد

يتم التسجيل في قائمة الجرد بموجب قرار إداري صادر عن السلطات المختصة بناء على إجراءات محددة، حيث نصت المادة 11 من القانون 04 - 98 على أن السلطات الإدارية المختصة تقوم بإصدار قرار يتضمن قائمة الجرد، وميّزت بين الممتلكات الثقافية التي لها أهمية وقيمة وطنية عن تلك التي لها أهمية وقيمة محلية، وعليه ورّع المشرع من خلال المادة المذكورة صلاحية إصدار قرار التسجيل في قائمة الجرد الإضافي بين الوزير المكلف بالثقافة والوالي المختص³.

و الجرد الذي تخضع له الممتلكات الثقافية نوعان الجرد الإضافي و الجرد العام :

أ - التسجيل في قائمة الجرد الإضافي

التسجيل في قائمة الجرد الإضافي هو إجراء مؤقت كون الممتلكات الثقافية التي تسجل في قائمة الجرد الإضافي هي التي قد لا تستوجب التصنيف الفوري، و لكنها تكتسي أهمية من وجهة التاريخ أو علم الآثار أو العلوم، أو الاثنوغرافيا، أو الأنثروبولوجيا، أو الفن و الثقافة و تستدعي المحافظة عليها،

¹ - صلاح الدين دهوش، حماية الممتلكات الثقافية من خلال المعاهدات و المواثيق الدولية (1899-2001)، مجلة الباحث في العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة الوادي، المجلد 13 ، العدد 1 ، 30 جانفي 2022، ص 184.

² - المادة 08 من القانون 04-98 .

³ - أحسن غربي، دور الإدارة في حماية الممتلكات الثقافية في ظل القانون 04 - 98 المتعلق بحماية التراث الثقافي، مجلة البحوث القانونية و الاقتصادية، المركز الجامعي آفلو، المجلد 04، العدد 01، 10/01/2021 ص 186.

ويكون التسجيل بقرار من الوزير المكلف بالثقافة، عقب استشارة اللجنة الوطنية المكلفة بالثقافة بالنسبة للممتلكات التي لها أهمية وطنية، كما يمكن أن يكون بقرار من الوالي المختص عقب استشارة اللجنة الوطنية للممتلكات الثقافية التابعة للولاية بالنسبة للممتلكات الثقافية التابعة للولاية بالنسبة للممتلكات التي لها أهمية على المستوى المحلي، وهو ما اشارت إليه المادة 10 من القانون 04-98.

ويكون قرار التسجيل الذي يصدره الوزير المكلف بالثقافة أو الوالي المختص محل نشر بالجريدة الرسمية، كما يكون محل إشهار في البلدية التي يوجد فيها العقار لمدة شهرين متتابعين، ويتولى الوزير المكلف بالثقافة أو الوالي حسب الحالة، تبليغه لمالك العقار الثقافي المعني، وإذا كان التسجيل بقرار من الوزير المكلف بالثقافة، فإنه يبلغ إلى الوالي الذي يوجد في ولايته لغرض نشره في الحفظ العقاري دون أي اقتطاع لفائدة الخزينة¹ و أي مشروع تعديل جوهري للعقار يجب أن يكون محل إبلاغ للوزير المكلف بالثقافة من طرف أصحاب الممتلكات العمومية أو الخواص، وذلك من تاريخ تبليغهم بقرار التسجيل في قائمة الجرد الإضافي و لا يتم أي تعديل إلا بناء على ترخيص مسبق من الوزير المكلف بالثقافة² وتشطب الممتلكات الثقافية العقارية المسجلة في قائمة الجرد الإضافي و التي لم تصنف نهائيا من قائمة الجرد خلال مهلة عشر سنوات³، ومما سبق نستنتج ان صدور قرار التسجيل في قائمة الجرد الإضافي يدمج الملك أولاً ضمن التراث الثقافي إلى حين صدور قرار التصنيف بشأنه فإن لم يصدر خلال عشر سنوات من تاريخ التسجيل في قائمة الجرد الإضافي تشطب هذه الممتلكات الثقافية من التسجيل في قائمة الجرد الإضافي⁴.

ب - الجرد العام

نصت المادة 106 من القانون 04-98 على انه تعتبر ممتلكات ثقافية مسجلة قانونا في الجرد العام الممتلكات الثقافية المذكورة بالمادة 7 من هذا القانون، الممتلكات الثقافية المنقولة و العقارية بالتخصيص، و العقارات المقترحة للتصنيف و المصنفة أو المسجلة في قائمة الجرد الإضافي التي سبق نشرها في الجريدة الرسمية، وتستثنى من الجرد العام للممتلكات الثقافية المواقع الطبيعية وفقا للقانون المتعلق بحماية البيئة، ويعود أصل هذا الاجراء إلى قانون الاملاك الوطنية 90-30 أين أعتمده المشرع كآلية لحماية الاملاك العمومية، فهو يتمثل في تسجيل وصفي وتقييمي لجميع الاملاك التي تحوزها مختلف مؤسسات

1 - المادة 13 من قانون 04-98.

2- المادة 14 و 15 من القانون 04-98.

3- المادة 13 من القانون 04-98.

4- غنية سطوطح، المرجع السابق، ص 1289 .

الدولة وهيكلها وجماعاتها الإقليمية، ويتعين إعداد جرد عام للاملاك الوطنية على اختلاف أنواعها و منها الممتلكات الثقافية البحرية وذلك وفقا لاحكام القانونية و التنظيمية المعمول بها، ويهدف الجرد إلى ضمان حماية الاملاك الوطنية و الحرص على استعمالها وفقا للاهداف المسطرة لها، كما يبين الجرد حركات هذه الاموال ويقوم العناصر المكونة لها، وتعد تبعا لذلك الوزارة المكلفة بالثقافة جردا عاما للممتلكات الثقافية المصنفة، في جرد إضافي، أو الممتلكات المستحدثة في شكل قطاعات محفوظة ويتم تسجيل هذه الممتلكات الثقافية استنادا إلى قوائم تضبطها الوزارة المكلفة بالثقافة وتنتشر في الجريدة الرسمية، وتراجع القوائم العامة للممتلكات الثقافية كل عشر سنوات و تنتشر في الجريدة الرسمية¹، وهو ما أشارت إليه المادة 07 من قانون 98-04.

2 - قرار التصنيف

لقد صنف المشرع الجزائري الممتلكات الثقافية البحرية ضمن الاملاك العمومية الاصطناعية، وهو ما نصت عليه المادة 16 فقرة 7 من القانون 90-30 : " تشمل الاملاك الوطنية العمومية خصوصا على ما يأتي : ... الآثار العمومية و المتاحف و الأماكن الأثرية ... " ورغم تصنيفها الا انها تخضع للتشريع الخاص المطبق عليها قصد المحافظة عليها و حمايتها وهو ما اشارت اليه المادة 54 من المرسوم التنفيذي 12-247 .

وقد عرف قانون الاملاك الوطنية التصنيف بانه عمل السلطة المختصة الذي يضيف على الملك المنقول أو العقار طابع الاملاك الوطنية العمومية الاصطناعية² ، الا انه جعله أحد إجراءات الحماية للممتلكات الثقافية البحرية، ويتجسد بموجب فتح دعوى التصنيف لمدة سنتين التي تكون بقرار من الوزير المكلف بالثقافة ينشر في الجريدة الرسمية ويشهر عن طريق تعليقه بالبلدية المعنية بالملك لمدة شهرين، ويتضمن القرار كل ما من شأنه أن يعرف الممتلك من صنف وموقع جغرافي ، طبعة قانونية، مصادر مبررة للحماية، أهمية نطاق التسجيل كلي أو جزئي، هوية المالكين أو الشاغلين، و الارتفاقات و الالتزامات المقررة على الممتلك.

و يعتبر نشر القرار بمثابة دعوة للمالكين بتقديم ملاحظاتهم كتابيا في دفتر خاص تمسكه مديرية الثقافة، ويعد سكوتهم خلال مدة النشر حتى انتهائهما بمثابة قبول وموافقة، وفي حالة تسجيل اعتراضات تُحال الى اللجنة الوطنية للممتلكات الثقافية لإبداء رأيها، وفي هذه الحالة، لا يتم التصنيف إلا بناءً على

¹ - غنية سطوطح، المرجع السابق، ص 1289 .

² - المادة 31 من قانون 90-30.

الرأي المطابق لهذه اللجنة، الذي يجب أن يتخذ من طرفها في أجل أقصاه شهرين كحد أقصى من تاريخ تسليم الإدارة الدفتر الخاص بالإعترضات للجنة¹، ليتم في نهاية تطبيق هذه الدعوى، إما التصريح بدون تصنيف أو بإصدار قرار التصنيف من طرف الوزير المكلف بالثقافة، ويجب في هذه الحالة أن يتضمن شروط التصنيف ويبين الإرتفاقات والالتزامات المترتبة على الممتلك محله كما يجب أن ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية، ويبلغ إلى الملاك².

إن مرسوم أو قرار التصنيف قبل أن يكون آلية للحماية القانونية للمعالم التاريخية والمواقع الأثرية فهو آلية لإكسابها صفة الممتلك الثقافي ودمجها ضمن التراث³.

ثالثاً - دمج الممتلكات الثقافية البحرية العقارية ضمن الأملاك العمومية

نصت المادة 26 من القانون رقم 90-30 على الوسائل القانونية التي تقام بها الأملاك الوطنية أي التي بمقتضاها تنظم إحدى هذه الأملاك إلى الأملاك الوطنية وذكرت الوسائل التعاقدية الرضائية المتمثلة في العقد والتبرع، والتبادل، والتقدم والحياسة والوسائل الاستثنائية المتمثلة في نزع الملكية وحق الشفعة.

أما المادة الخامسة من القانون رقم 98-04 فنصت على أنه يمكن دمج الممتلكات الثقافية العقارية التابعة للملكية الخاصة في الأملاك العمومية التابعة للدولة عن طريق الاقتناء بالتراضي، أو عن طريق نزع الملكية من أجل المنفعة العامة، أو عن طريق ممارسة الدولة حق الشفعة، أو عن طريق الهبة، ويمكن للدولة أن تكتسب عن طريق الاقتناء بالتراضي ممتلكات ثقافياً منقولاً.

يتضح من خلال هذا النص أن الممتلكات الثقافية التي تكون موضوع دمج في الأملاك العمومية هي تلك الممتلكات التابعة للخواص دون الممتلكات الموقوفة.

سنتناول من خلال هذا العنصر طريقة اقتناء الممتلكات الثقافية العقارية بالتراضي أو بالهبة (الفرع الأول) واقتنائها بنزع الملكية أو الشفعة (الفرع الثاني)

1- اقتناء الممتلكات الثقافية العقارية بالتراضي أو بالهبة

يمكن للدولة أن تكتسب ممتلكات ثقافياً بشراء العقار أو المنقول من الخواص بدفع مبلغ نقدي وفق إجراءات الاقتناء الخاصة بالأملاك الوطنية.

¹ - المادة 18 من القانون 98-04.

² - سليمان بوزكري، المرجع السابق، ص 72.

³ - غنية سطوطح، المرجع السابق، ص 1292.

2- الاقتناء بالهبة

عرفت المادة 202 من قانون الأسرة الجزائري الهبة بنصها على ما يلي: الهبة تمليك بلا عوض ويجوز للواهب أن يشترط على الموهوب له القيام بالتزام بتوقف تماما على انجاز الشروط...". لم ينص المشرع على أن الهبة عقد أي نزع صفة العقد عنها وهي تصرف بإرادة منفردة، ويمكن أن تكتسب الدولة ممتلكا ثقافيا عقاريا بطريق الهبة من طرف الخواص.

3- اقتناء الممتلكات الثقافية العقارية بنزع الملكية أو حق الشفعة

إن الحفاظ على الممتلكات الثقافية العقارية، بما تحمله من رمزية حضارية وقيمة تاريخية، يقتضي من الدولة أحيانا التدخل لإدماج هذه الممتلكات ضمن الملك العام الثقافي، وتحقيقا لذلك، قد تجد السلطات العمومية نفسها مضطرة إلى اقتناء هذه الأملاك من الخواص، سواء عن طريق نزع الملكية للمنفعة العمومية أو بموجب ممارسة حق الشفعة، وذلك لضمان حماية هذه الأملاك من التدهور أو التغيير غير المشروع أو من انتقالها إلى أطراف قد لا تلتزم بالحفاظ على طابعها الثقافي، ويُعد هذان الإجراءان - أي نزع الملكية وحق الشفعة - من بين أبرز الآليات القانونية التي تمكن الدولة أو الجماعات الإقليمية أو المؤسسات العمومية ذات الطابع الثقافي من اكتساب ملكية العقارات ذات القيمة الثقافية الخاصة، في إطار يخضع لمبادئ الشرعية، والعدالة، والتوازن بين المصلحة العامة وحقوق الأفراد، ومن هذا المنطلق، سنعالج في هذا الفرع آليتي الاقتناء على النحو التالي:

أ - نزع الملكية من أجل المنفعة العمومية

نصت المادة 46 من القانون رقم 98-04 على ما يلي: "يمكن أن تقوم الدولة بنزع ملكية الممتلكات الثقافية العقارية المصنفة أو المقترح تصنيفها من أجل المنفعة العامة لتأمين حمايتها وصيانتها، وتكون معنية بنزع الملكية أيضا العقارات المشمولة في المنطقة المحمية التي تسمح بعزل العقار المصنف أو المقترح تصنيفه أو تطهيره أو إبرازه، وكذلك العقارات التي تشملها القطاعات المحفوظة"

إن نزع الملكية طريق استثنائي لاكتساب ممتلك ثقافي عقاري من طرف الدولة.

ب - الشفعة

كل تصرف بمقابل في ممتلك ثقافي عقاري مصنف أو مقترح تصنيفه، أو مسجل في قائمة الجرد الإضافي أو مشمول في قطاع محفوظ يترتب عليه ممارسة الدولة حقها في الشفعة، وهذا ما قضت به

المادة 48 من القانون رقم 04-08 ، و الشفعة في القانون المدني رخصة تجيز الحلول محل المشتري في بيع العقار .

إن بيع الممتلك الثقافي العقاري المملوك للخواص فيما بينهم يخول للدولة طبقاً للمادة 48 أعلاه حق ممارسة الشفعة من خلال تدخل الهيئة المختصة قانوناً للحلول محل المشتري وشراء الممتلك الثقافي العقاري محل البيع.

المبحث الثالث

طرق تسيير الاملاك العمومية البحرية المينائية

إن تطور دور الدولة في الحياة الاقتصادية جعل المشرع يغيّر رؤيته للأملاك العمومية، و أول ما فُكر فيه هو تعظيم استغلالها اقتصادياً، عن طريق تثمينها وحمايتها من التصرف فيها بقصد تغيير وجهتها، لذا تعددت قواعد تسييرها، فأحياناً تخضع لقواعد قانونية لها طابع عام، يحقق الغرض الأساسي لاستعمالها، وهو ما تمت دراسته بالفصل الاول من هذا الباب لما تطرقنا إلى قواعد استعمال الاملاك العمومية البحرية الطبيعية، أين تناولنا المبادئ المنظمة للاستعمال العام للاملاك العمومية البحرية، وقلنا انها تخضع لمبدأ الحرية و المساواة و مجانية الاستعمال، إلا ان الاملاك العمومية البحرية الاصطناعية وبسبب خصوصيتها و دورها في الاقتصاد الوطني، من جهة، ونظراً لتطور دور الدولة وازدياد تدخلها في المجال الاقتصادي من جهة اخرى - وهي المهام الجديدة للدولة - فقد لجأت هذه الاخيرة الى صيغة جديدة يستعمل فيها المالك العمومي عن طريق مرفق عام، وهو الاستعمال الغير مباشر للاملاك العمومية حيث يتحقق الانتفاع بالمرفق العام في هذه الصورة عن طريق ما يقدمه المرفق من خدمات، وتحدد شروط وكيفيات تقديم كل مرفق لخدماته.

فيتم استغلال الأملاك العمومية البحرية المينائية عبر تفويض تسيير المرفق العام أو من خلال عقود BOT (Build-Operate-Transfer) البناء والتشغيل ونقل الملكية¹ فيما يتعلق بتفويض تسيير المرفق العام، يتم منح شركات خاصة الصلاحيات والتفويضات اللازمة لإدارة وتشغيل الميناء أو المرفق البحري نيابة عن الدولة، و يتم ذلك من خلال عقود واتفاقيات تحدد الشروط والمسؤوليات والحقوق

¹ - عقود BOT هي نوع من عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص، حيث تقوم شركة خاصة بتمويل وبناء وتشغيل مشروع معين (مثل الطرق، المطارات، محطات الطاقة...) لفترة زمنية محددة، ثم تنقل ملكيته إلى الدولة أو الجهة المالكة الأصلية بعد انتهاء مدة العقد.

والواجبات لكل طرف، وبالنسبة لعقود BOT، تتمثل العملية في السماح للشركات الخاصة ببناء وتشغيل المرافق البحرية لفترة زمنية محددة، ثم نقل الملكية إلى الدولة بعد انتهاء فترة العقد، و تكون الشركة المشغلة مسؤولة عن تمويل وبناء المشروع، بينما تضمن الدولة المشروع ويتم الحفاظ على حقوق السلطة العامة، باستخدام هذه الآليات، يمكن للدولة تحقيق الاستفادة القصوى من الأملاك البحرية المينائية، وتحسين البنية التحتية وتقديم خدمات محسنة للمرتفقين، بينما تمنح الشركات الخاصة الفرصة للاستثمار وتحقيق العائد المالي من العمليات التشغيلية.

في هذا المبحث سنتناول إستغلال الاملاك العمومية البحرية المينائية عن طريق تفويض تسيير المرفق العام (المطلب الاول) ثم استغلال الأملاك العمومية البحرية المينائية عن طريق عقود BOT (المطلب الثاني)، بعدما بيّنّا في المطلب الثاني من المبحث الاول من هذا الفصل مفهوم وانواع وخصائص المرافق العامة .

المطلب الأول :استغلال الأملاك العمومية البحرية المينائية عن طريق تفويض تسيير المرفق العام

لما كان وجود المرافق العامة مرتبطاً بمتطلبات المواطن وحاجاته المتنوعة والمتغيرة، كان من الضروري على الإدارة العامة أن تسعى دوماً إلى ترقيتها وتحسين أدائها من خلال التخلي عن الطرق التقليدية في التسيير والتوجه إلى إيجاد طرق تسيير جديدة للمرافق العامة يكون فيها المجال مفتوحاً لمن يضمن حسن تسييرها من حيث الخبرات والوسائل اللازمة، بحيث يستمر معها تقديم خدمة المرفق العام للمواطن بانتظام واطراد، أين أصبحت الإدارة العامة على إثرها مجبرة على التخلي عن تسيير بعض مرافقها العامة عن طريق التفويض لاسيما منها المرافق ذات الطابع التجاري والصناعي مثل المرافق العامة المينائية، والتي تعد أكثر قابلية لأن تكون محل تنافس بين المستثمرين، وعليه سنتناول في هذا المطلب التفويض كآلية لتسيير المرفق العام المينائي (الفرع الاول) تمهيدا لدراسة العقود المتضمنة تفويض المرفق العام المينائي (الفرع الثاني).

الفرع الاول : التفويض كآلية لتسيير المرفق العام المينائي

يعد تفويض المرفق العام مظهراً من مظاهر تطور مهام الدولة ودورها التدخل في الجانب الاقتصادي، فطالما ان المرفق العام يهدف إلى تقديم خدمات وتلبية حاجيات المواطنين تحقيقاً للمصلحة العامة، وبما ان الحاجيات تتطور بتطور المجتمع فوجب على المرافق العامة مواكبة هذا التطور لاسيما طرق تسييره، خاصة بعد عجز الطرق التقليدية للتسيير (الاستغلال المباشر، المؤسسة العامة) وذلك بسبب تطور الحياة الاقتصادية ونمو الوعي المدني، إضافة إلى تخلي الدولة من بسط يدها على المرافق

الاقتصادية، مما استدعى البحث عن بدائل لتسيير المرافق تمثلت في آلية تفويض المرفق العام، والتي أخذت مكانتها كمفهوم عام يضم عدد من العقود (الامتياز، الإيجار، الوكالة المحفزة، التسيير)، والتي تسند إلى أشخاص عامة أو خاصة تسيير مرفق عام، وهذا ما تجلّى في المرسوم الرئاسي 247/15¹ المتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام، والمرسوم التنفيذي 199/18² الذي جاء تطبيقاً له، ونظراً للسلبات الكثيرة التي ترتبت عن التسيير العمومي للمرفق العام المينائي، فقد اضحى اللجوء إلى تفويض التسيير في قطاع الموانئ كضرورة فرضت نفسها، لتجنب سلبات التسيير العمومي، وفي هذا المنحى صدر القانون 12-23 المؤرخ في 2023/08/05 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالصفقات العمومية³، و الذي نص على الفصل ما بين قانون الصفقات العمومية و الاحكام المنظمة لعقود تفويضات المرفق العام واستقلال هذه الاخيرة بنص تنظيمي خاص يصدر لاحقاً⁴، سنتطرق أولاً لمفهوم تفويض المرفق العام ثم أشكال تفويض المرفق العام.

أولاً - مفهوم تفويض المرفق العام الصناعي و التجاري

فكرة تفويض المرفق العام ليست بالحديثة ورغم ذلك الفقه و التشريع لا يزالان يجتهدان لتقديم مفهوم جامع مانع لهذه الفكرة، بحيث تعددت التعريفات الخاصة بتفويض المرفق العام وذلك راجع لتعدد أشكاله، لذلك سيتم التطرق إلى التعريف الفقهي لتفويض المرافق العامة وإلى التعريف التشريعي.

1 - التعريف الفقهي لتفويض لمرفق العام

أول من إستعمل مصطلح المرفق العام هو الفقه الفرنسي، فبالنسبة لهذا الاخير فمصطلح تفويض المرفق العام أو ما يسمى بـ " délégation de service public " ظهر لأول مرة على يد الأستاذ " François Auby " سنة 1982 ضمن دراسة تتعلق بالمرافق العامة المحلية، حيث عرفه على أنه: " العقد الذي يهدف إلى تحقيق الأهداف التالية:

_ أن يعهد إلى شخص آخر يطلق عليه تسمية (صاحب التفويض).

¹ - المرسوم الرئاسي 247-15 المؤرخ في 16 سبتمبر 2015، يتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام، الجريدة الرسمية عدد 49 الصادرة في 16 سبتمبر 2016، الملغى بموجب القانون 12-23 المؤرخ في 2023/08/05 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالصفقات العمومية، الجريدة الرسمية عدد 51، الصادرة في 2023/08/06 .

² - المرسوم التنفيذي 18-199 المؤرخ في 02 أوت 2018 يتعلق بتفويض المرفق العام، الجريدة الرسمية عدد 48 الصادرة في 05 أوت 2018.

³ - القانون 12-23 المؤرخ في 2023/08/05 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالصفقات العمومية، الجريدة الرسمية عدد 51، الصادرة في 2023/08/06 .

⁴ - المادة 112 من القانون 12-23.

_ تنفيذ مهمة المرفق العام والقيام باستغلال ضروري للمرفق.

_ أن يتحمل صاحب التفويض مسؤولية تشغيل المرفق العام، وإقامة علاقة مباشرة مع المستفيدين الذين تؤدي إليهم الخدمات مقابل تأديتهم لتعريفات محددة.

_ أن يتقيد صاحب التفويض بالمدة المحددة والتي تعكس الاستثمارات التي تهدف إلى تغطيتها .

وعرفه الأستاذ " chapus " على أنه : " عقود موضوعها تكليف المتعاقد مع الإدارة مهمة تنفيذ مرفق عام إداري أو اقتصادي بصورة جزئية أو كلية".

أما في الفقه العربي فقد عرفه الدكتور وليد حيدر جابر على أنه: " كل عمل قانوني تعهد بموجبه جماعة عامة ضمن اختصاصاتها، ومسؤولياتها، لشخص آخر إدارة واستثمار مرفق عام بصورة كلية أو جزئية مع أو بدون بناء منشآت عامة لمدة محددة وتحت رقابتها، وذلك مقابل عائدات يتقاضاها وفقا للنتائج المالية للاستثمار والقواعد التي ترعى التفويض"، أما الأستاذ مروان محي الدين قطب فقد بين على أن: " تفويض مرفق عام يعني أن تعهد الدولة أو أحد الأشخاص القانون العام، إدارة واستغلال مرفق عام، إلى شخص طبيعي ومعنوي، غالبا ما يكون من أشخاص القانون الخاص" من خلال التعاريف المشار إليها سابقا، يمكن استنتاج بأن تفويض المرفق العام هو : "عقد إداري يخول للدولة أو الجماعات الإقليمية أو المؤسسات التابعة لها تسمى السلطة المفوضة، نقل تسيير مرفق عام غير سيادي إلى شخص معنوي عام أو خاص يسمى المفوض له، الذي يتقاضى أجره من عائدات استغلال هذا المرفق¹".

2 - التعريف التشريعي لتفويض المرفق العام

لم ترق التعريفات السابقة إلى تحديد واضح المعالم لمفهوم تفويض المرفق العام، سواء من الناحية الموضوعية أو المسؤولية أو الإجرائية، مما دفع التشريع إلى التدخل من أجل تعريف هذه التقنية واضعا حداً للاختلافات الفقهية، بالنسبة للمشرع الفرنسي فقد عرفه إثر تعديل القانون رقم 93-125 بموجب قانون 1168-2001 المؤرخ في 11 ديسمبر 2001، المتعلق بالتدابير الطارئة في سبيل تحقيق إصلاحات اقتصادية ومالية المسمى بقانون Murcef ، لقد أعطى المشرع الفرنسي لأول مرة تعريفا لتفويض المرفق العام وذلك في نص المادة الثالثة منه، إذ جاء فيها أن تفويض المرفق العام عبارة عن عقد يعهد بموجبه شخص من أشخاص القانون العام إلى شخص عام أو خاص إدارة مرفق عام، مقابل مالي يتحصل عليه هذا الأخير مرتبط بصورة جوهرية بنتائج استغلال المرفق، كما يمكن أن يعهد إلى

¹ - العبد الراعي، تفويض المرفق العام مفهومه، أسسه، أشكاله، في ظل المرسوم التنفيذي 199/18، مجلة الواحات للبحوث و الدراسات ، جامعة غرداية، المجلد 13 العدد 2 ، 2020/12/17، ص 423.

المفوض له إقامة منشآت واكتساب أموال ضرورية للمرفق¹ إلا أنه وفي نهاية سنة 2015 عرف التشريع الفرنسي عدة مناقشات في هذا الموضوع، خلصت إلى إعادة النظر في الأشكال التقليدية الأربعة لتفويضات المرفق العام، تماشيا والاجتهاد القضائي في فرنسا، ليبقى على الامتياز كشكل وحيد لتفويضات المرفق العام، عدا ما يتعلق بتفويضات المرفق العام المتعلق بالجماعات الإقليمية، الأمر الذي تأكد فعلياً سنة 2016².

أما المشرع الجزائري فإنه لم يضع نظام قانوني خاص بتقنية التفويض إلى غاية صدور المرسوم الرئاسي 247/15 المتعلق بالصفقات العمومية و تفويضات المرفق العام سنة 2015، قبل أن يصدر القانون 12-23 المؤرخ في 2023/08/05 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالصفقات العمومية³ و الذي أعطى استقلالية لعقود تفويضات المرافق العامة بنص تنظيمي خاص عندما اشار في احكامه الختامية - المادة 112 - إلى استمرار العمل بالاحكام التي تدخل ضمن المجال التنظيمي إلى غاية نشر النصوص التنظيمية الجديدة، ومن بينها الاحكام الخاصة بعقود تفويضات المرافق العامة، أما قبل سنة 2015 فقد أشار المشرع إليها في نصوص متناثرة لاسيما قانون 05 / 12 المتعلق بالمياه، حيث نصت المادة 101 منه على أنه : "... يمكن للدولة منح امتياز تسيير الخدمات العمومية للمياه لأشخاص خاضعين للقانون العام، على أساس دفتر الشروط ونظام الخدمة يصادق عليها عن طريق التنظيم، كما يمكن تفويض كل أو جزء من تسيير هذه الخدمات لأشخاص معنويين خاضعين للقانون العام والخاص بموجب اتفاقية"، إضافة إلى تخصيص قسم خاص من المادة 104 إلى المادة 110 من ذات القانون تحت عنوان " تفويض الخدمة العمومية" وبالرجوع إلى قانون البلدية رقم 10 / 11 نجد أنه تم النص فيه صراحة على أسلوب تفويض المرفق العام مع إبقائه على الأساليب التقليدية المتمثلة في الاستغلال المباشر والمؤسسة العمومية وأسلوب الامتياز، وذلك في استعماله عبارة تفويض المصالح العمومية بموجب المادة 156 منه 25 ، إلا أن المشرع لم يفصل في مفهوم التفويض ربما تركه لمجال التنظيم، إضافة إلى قصره فقط في المصالح العمومية البلدية دون المصالح العمومية الولائية⁴، وفي سنة 2015 تم تكريس هذه التقنية عن طريق التنظيم بمقتضى المرسوم الرئاسي 247/15 المتعلق بتنظيم الصفقات

¹ - عصام صبرينة، تفويض المرفق العام ذو الطابع الصناعي و التجاري في القانون الجزائري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث (ل م د) في القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة مولود معمري . تيزي وزو، 2020، ص 14.

² - حسان سامية، لميز لأمنية، قراءة نقدية في تفويض المرفق العام على ضوء المرسوم الرئاسي - 15-247 والمرسوم التنفيذي 18-199 ، مجلة البحوث في الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون، تيارت، مجلد 4 ، عدد 02 ، 2019 ، ص 53 .

³ - القانون 12-23 المؤرخ في 2023/08/05 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالصفقات العمومية، الجريدة الرسمية، 51، الصادرة في 23/08/06

⁴ - العيد الراعي ، المرجع السابق، ص 424.

العمومية وتفويضات المرفق العام لاسيما المادة 207 التي عرفت على أنه : " يمكن للشخص المعنوي الخاضع للقانون العام المسؤول عن المرفق العام، أن يقوم بتفويض تسييره إلى المفوض له، وذلك مالم يوجد حكم تشريعي مخالف، ويتم التكفل بأجر المفوض له، بصفة أساسية، من استغلال المرفق العام، وتقوم السلطة المفوضة التي تتصرف لحساب شخص معنوي خاضع للقانون العام بتفويض تسيير المرفق العام بموجب اتفاقية، وبهذه الصفة، يمكن للسلطة المفوضة أن تعهد للمفوض له إنجاز منشآت أو اقتناء ممتلكات، ضرورية لسيير عمل المرفق العام" ومراعات لخصوصيات عقود تفويضات المرفق العام فقد تضمن القانون القانون 12-23 المؤرخ في 2023/08/05 ، النص على فصل واستقلالية عقود تفويضات المرافق العامة بنصوص تنظيمية خاصة .

نلاحظ في هذا الصدد أن التعريف الموجود في المادة 207 من المرسوم الرئاسي 247/15 هو نفس التعريف الذي أقره المشرع الفرنسي في قانون " murcef " من خلال المادة 03 منه، إضافة إلى أن المادة 04 من المرسوم التنفيذي 199 / 18 أجازت للمؤسسات ذات الطابع الإداري التابعة للجماعات الإقليمية، أن تفوض تسيير مرفق عام، علماً أن هذه المؤسسات هي أيضاً تسيير مرفق عاماً، وهذه الأخيرة تتصف بعدم مردوديتها، وعلى هذا الأساس نتساءل حول كيفية التكفل بأجر المفوض له، خاصة إذا علمنا أن المادة 207 من المرسوم الرئاسي تنص على التكفل بأجر المفوض له يتم بصفة أساسية من استغلال المرفق العام¹.

ثانيا - أشكال تفويض المرفق العام

أشارت المادة 210 من المرسوم الرئاسي 15-247 إلى أشكال تفويض المرفق العام على سبيل المثال وهي : الامتياز، أو الإيجار، أو الوكالة المحفزة، أو التسيير، كما أشارت المادة 49 من المرسوم التنفيذي 18-199 إلى نفس التعداد الذي جاء بالمادة 210 من المرسوم الرئاسي 15-247، وعليه سنقسم هذا المحور إلى قسمين: نتناول في الأول الامتياز و الإيجار و في الثاني الوكالة المحفزة و التسيير.

1- تفويض المرفق العام في شكل الامتياز و الإيجار

في إطار البحث عن أنماط أكثر مرونة وفعالية في إدارة وتسيير المرافق العمومية، اتجهت الدولة الحديثة إلى اعتماد أساليب تعاقدية تسمح للقطاع الخاص بالمساهمة في تسيير هذه المرافق دون المساس بطابعها العام، ويعد تفويض المرفق العام أحد أهم هذه الأساليب، إذ يسمح للإدارة بإسناد

¹ - حساين سامية، لميز لأمنية، المرجع السابق ص 56.

تسيير المرفق العام إلى الغير وفق شروط وقيود تضمن استمرار الخدمة العامة وانتظامها مع احترام المبادئ التي تحكمها.

ومن أبرز صيغ هذا التفويض، نجد الامتياز والإيجار، وهما أداتان قانونيتان تتدرجان ضمن العقود الإدارية التي تمكن الشخص المفوض له من استغلال المرفق العام مقابل التزامه بتحقيق نتائج محددة وتقديم خدمات معينة لفائدة المستفيدين:

أ - تفويض المرفق العام في شكل الامتياز

يُعرف عقد الامتياز من الناحية الفقهية بأنه " عقد إداري، تعهد الإدارة بمقتضاه إلى فرد أو شركة خاصة، إدارة مرفق عام إقتصادي، و استثماره لمدة من الزمن، تحت إشراف الإدارة ورقابتها، فيقوم الملتزم بإدارة المرفق العام على مسؤوليته ونفقاته، وبواسطة عماله، مقابل بدلات مادية وعينية، من أهمها : الرسوم التي يتقاضاها الملتزم مباشرة من المنتفعين بالمرفق العام"¹، هذا وقد عرف المشرع الجزائري عقد امتياز المرفق العام بموجب المادة 53 من المرسوم التنفيذي 18/199 على أنه: " هو الشكل الذي تعهد من خلاله السلطة له إما إنجاز منشآت أو اقتناء ممتلكات ضرورية لإقامة المرفق العام واستغلاله، وإما أن تعهد له فقط استغلال المرفق العام، يستغل المفوض له المرفق العام باسمه وعلى مسؤوليته تحت رقابة جزئية من طرف السلطة المفوضة، ويمول المفوض له بنفسه الإنجاز واقتناء الممتلكات واستغلال المرفق العام، ويتقاضى عن ذلك أتاوى من مستعملي المرفق العام، لا يمكن أن تتجاوز المدة القصوى للامتياز ثلاثين (30) سنة، ويمكن تمديد هذه المدة بموجب ملحق مرة واحدة بطلب من السلطة المفوضة، على أساس تقرير معلل لإنجاز استثمارات مادية غير منصوص عليها في الاتفاقية شريطة ألا تتعدى مدة التمديد أربع (04) سنوات كحد أقصى".

من خلال هذا التعريف، نستنتج أن لعقد امتياز المرافق العامة خصائص متمثلة فيما يلي:

- أن السلطة المفوضة في عقد امتياز المرافق العامة هي الجماعات الإقليمية والمؤسسات العمومية ذات الطابع الإداري التابعة لها والمسؤولة عن مرفق عام.
- تكون رقابة السلطة المفوضة في امتياز المرفق العام رقابة جزئية .
- المفوض له يكون شخص معنوي عام أو شخص معنوي خاص بشرط خضوعه للقانون الجزائري.
- ينصب عقد امتياز المرفق العام على إنشاء واستغلال مرفق عام، أو استغلاله فقط.

¹ - الدكتور إلياس ناصيف، عقد ال BOT، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس ، لبنان ، 2006 ، ص 42.

- إن عقد امتياز المرفق العام هو عقد محدد المدة ثلاثين سنة، ويمكن تمديد هذه المدة كحد أقصى لأربع سنوات بموجب ملحق¹.

ب - تفويض المرفق العام في شكل الإيجار

عرّف التشريع الجزائري عقد إيجار المرفق العام بموجب المادة 54 من المرسوم التنفيذي 199/18 على أنه الشكل الذي تعهد من خلاله السلطة المفوضة له تسيير وصيانة المرفق العام، مقابل إتاوة سنوية يدفعها لها، ويتصرف المفوض له لحساب مع تحمل كل المخاطر وتحت رقابة جزئية من السلطة المفوضة، وقد تعترض المفوض له مخاطر تجارية تتعلق بإيرادات الاستغلال، وكذا مخاطر صناعية تتعلق بأعباء الاستغلال والنفقات المرتبطة بتسيير المرفق العام، وتمول السلطة المفوضة بنفسها إقامة المرفق العام، ويتقاضى المفوض له أجرا من تحصيل الأتاوى من مستعملي المرفق العام. كما تحدد مدة اتفاقية تفويض المرفق العام في شكل الإيجار بخمس عشرة (15) سنة كحد أقصى، ويمكن تمديد هذه المدة بموجب ملحق مرة واحدة بطلب من السلطة المفوضة، على أساس تقرير معمل لإنجاز استثمارات مادية غير منصوص عليها في الاتفاقية شريطة ألا تتعدى مدة التمديد ثلاث (03) سنوات كحد أقصى".

يلاحظ من خلال هذا التعريف أن السلطة المفوضة تتولى إقامة المرفق العام وتحمل نفقات المنشآت، بحيث يتسلم المفوض له المرفق جاهزا للتشغيل، وتسلب عليه رقابة جزئية، يستغله مقابل إتاوة يقدمها للسلطة المفوضة له سنويا كما يتقاضى المفوض له أجرا من مستعملي المرفق العام، وتقع على عاتق المفوض له تسيير وصيانة المرفق خلال فترة تسييره للمرفق العام، لمدة خمسة عشرة (15) سنة، ويمكن تمديد هذه المدة كحد أقصى لأربع سنوات بموجب ملحق.

2 - تفويض المرفق العام في شكل الوكالة المحفزة و التسيير

بالإضافة إلى تفويض المرفق العام في شكل الامتياز و الإيجار، أضاف المشرع إليهما شكل الوكالة المحفزة و شكل التسيير.

أ - تفويض المرفق العام في شكل الوكالة المحفزة

عرّف التشريع الجزائري عقد الوكالة المحفزة لتفويض المرفق العام بموجب المادة 55 من المرسوم التنفيذي 18-199 على أنها الشكل الذي تعهد من خلاله السلطة المفوضة له تسيير المرفق العام أو تسييره وصيانته.

¹ - العيد الراعي، المرجع السابق، ص 430.

وقد تعترض المفوض له مخاطر تجارية تتعلق بإيرادات الاستغلال، وكذا مخاطر صناعية تتعلق بأعباء الاستغلال والنفقات المرتبطة بتسيير المرفق العام.

يستغل المفوض له المرفق العام لحساب السلطة المفوضة التي تمول بنفسها المرفق العام وتحفظ بإرادته ورقابته الكلية، ويدفع للمفوض له أجر مباشرة من السلطة المفوضة في شكل منحة تحدد بنسبة مئوية من رقم الأعمال، تضاف إليه منحة الإنتاجية وعند الاقتضاء، حصة من الأرباح.

تحدد السلطة المفوضة بالاشتراك مع المفوض له التعريفات التي يدفعها مستعملو المرفق العام، ويحصل المفوض له التعريفات لصالح السلطة المفوضة المعنية.

و تحدد مدة اتفاقية تفويض المرفق العام، في شكل الوكالة المحفزة بعشر (10) سنوات كحد أقصى، كما يمكن تمديد هذه المدة بموجب ملحق مرة واحدة بطلب من السلطة المفوضة، على أساس تقرير معلل لإنجاز استثمارات مادية غير منصوص عليها في الاتفاقية شريطة ألا تتعدى مدة التمديد سنتين (02) كحد أقصى".

من خلال هذا التعريف، نستنتج أن للوكالة المحفزة كعقد لتفويض المرافق العامة خصائص متمثلة فيما يلي:

- تتحمل السلطة المفوضة إقامة المرفق العام وتموله بنفسها، وتحفظ بإدارته وتتحمّل رقابته والإشراف عليه كلياً.

- المفوض له يقوم بتسيير المرفق العام أو تسييره وصيانته لحساب السلطة المفوضة، مع تحمله المخاطر كلها، الصناعية والتجارية.

- أشرك التنظيم صلاحية تحديد التعريفات التي يدفعها مستخدمو المرفق العام بين السلطة المفوضة والمفوض له، والتي يحصلها هذا الأخير لحساب السلطة المفوضة.

- يتحصل المفوض له أجراً يحصل عليه مجدداً بنسبة مئوية من رقم الأعمال مضاف إليها منحة الإنتاج وحصة من الأرباح.

- مدة عقد الوكالة المحفزة لتفويض المرفق العام عشرة (10) سنوات، ويمكن تمديد هذه المدة كحد أقصى لسنتين بموجب ملحق¹.

¹ - العيد الراعي، المرجع السابق، 432.

ب - تفويض المرفق العام في شكل التسيير

عرّفت المادة 56 من المرسوم التنفيذي 18-199 عقد التسيير لتفويض المرفق العام على أنه :
الشكل الذي تعهد من خلاله السلطة المفوضة له تسيير المرفق العام، أو تسييره وصيانته، بدون أي خطر يتحمله المفوض له.

يستعمل المفوض له المرفق العام لحساب السلطة المفوضة التي تمول بنفسها المرفق العام وتحتفظ بإرادته ورقابته الكلية.

ويدفع للمفوض له أجر مباشرة من السلطة المفوضة في شكل منحة تحدد نسبة مئوية من رقم الأعمال، تضاف إليه منحة الإنتاجية، ويتم تحديد التعريفات التي يدفعها مستعملو المرفق العام مسبقا في دفتر الشروط من طرف السلطة المفوضة التي تحتفظ بالأرباح، وفي حالة العجز، تعوض السلطة المفوضة المسير بأجر جزافي، ويحصل المفوض له التعريفات لحساب السلطة المفوضة المعنية.

لا يمكن أن تتجاوز مدة اتفاقية تفويض المرفق العام في شكل التسيير خمس (05) سنوات.

يتفق عقد الوكالة المحفزة وعقد الإيجار كشكلين لتفويض المرفق العام في كثير من الخصائص، خاصة ما يتعلق في كون السلطة المفوضة هي التي تتحمل نفقات إنشاء المرفق العام وتحتفظ بإدارته ورقابته كلية، وأن يقوم المفوض له بتسيير المرفق العام أو تسييره وصيانته، ويتحصل على المقابل المالي بنسبة مئوية محددة من رقم الأعمال مضاف إليها المنحة الإنتاجية، إلا أن عقد التسيير يختلف عن عقد الوكالة في النقاط التالية:

- في حالة عجز في عقد التسيير تعوض السلطة المفوضة المفوض له اجر جزافي، عكس الوكالة المحفزة التي يتحمل فيها المفوض له جميع المخاطر.

- تحدد السلطة المفوضة التعريفات التي يدفعها مستعملو المرفق العام مسبقا في دفتر الشروط وبإرادة منفردة، بينما في عقد الوكالة المحفزة فيكون ذلك باشتراط طرفي العقد.

- مدة عقد الوكالة المحفزة أطول بخمس (05) سنوات من عقد التسيير¹.

الفرع الثاني : تفويض المرفق العام المينائي

بما أن عقود التفويض مبرمة من قبل شخص من أشخاص القانون العام، وتهدف إلى تكليف المفوض له مع الإدارة بمهمة مرفق عام فهي تعتبر عقودا إدارية، ومهما كان شكل التفويض فإن طبيعة المهام المفوضة تمنح هذه الهيئات الخاصة سلطات إدارية، وعليه سنتناول في هذا الفرع الضرورة

¹ - العيد الراعي، المرجع السابق، ص 433.

الاقتصادية التي أدت إلى تبني الامتياز المينائي ثم السلطات الممنوحة للسلطة المفوضة (أولاً)، ثم التطبيق العملي لعقد الامتياز المينائي (ثانياً).

أولاً : الامتياز المينائي ضرورة فرضتها التحولات الاقتصادية

يعد كمبدأ عام من مبادئ القانون الإداري اعتبار المرافق العامة الأساسية كمهمات القوة العمومية غير قابلة للتفويض، وهذا ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة 890 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون 98-05 حيث نصت على أنه : " تمارس على مستوى الموانئ مهمات القوة العمومية والخدمة العام والنشاطات التجارية، تمارس مهمات القوة العمومية ، هيئات الدولة المؤهلة لذلك"، ويتم اللجوء لتفويض تسيير الميناء نظراً لما أثبتته التجربة من ضرورة إيجاد هيئة تشاورية يمثل فيها كل المهن والمصالح في الميناء على مستوى كل ميناء على حدة، إذ أن التسيير الناجح للموانئ يجب أن يتصف بالمرونة وبالتواجد داخل الميناء كون بعض القرارات التسييرية يجب أن تتخذ في الحين، وبذلك فإن السلطة المسيرة للميناء يمكنها أن تستجيب بسرعة لكل طارئ يحدث وقد عرف التسيير العمومي واحتكار الدولة للنشاط المينائي مشاكل كبيرة ناتجة عن احتياجات الموانئ، التي تستلزم من جهة استثمارات كبيرة لإقامة وصيانة البنى الأساسية والفوقية، ومن جهة أخرى احتياجات التسيير الحسن للموانئ التي تتمثل في المتابعة اليومية للنشاط، والسرعة في اتخاذ القرار مما فرض لا مركزية التسيير إضافة إلى مساوئ الوضعية التي يحتكر فيها متعامل وحيد مجمل النشاطات المينائية مما يجعله يتصرف بطريقة سيادية في الميناء ، و يعد اللجوء إلى تفويض التسيير في قطاع الموانئ ضرورة فرضتها التحولات الاقتصادية لتجنب سلبيات التسيير العمومي و التي من بينها: ارتفاع تكاليف المناولة وعدم مرونة وعدم فعالية العمليات على أرض الميناء .

ثانياً : أهمية الامتياز المينائي

تستلزم خصوصية المؤسسات الكبرى العاملة في مجال الاملاك العمومية المينائية مقاربة خاصة بالنظر لبعدها الاستراتيجي، وتترجم هذه المقاربة الخاصة بالزامية حصول المستثمرين على تفويض من الدولة.

وبما أننا بصدد الحديث عن التفويض في قطاع الاملاك العمومية المينائية بصفة عامة وقطاع مرفق الميناء بصفة خاصة، بمعنى التحول من القطاع العام إلى القطاع الخاص، فإن عقود الإمتياز تعد إحدى الآليات المهمة و الناجعة لهذا التحول؛ فرغم أن مصطلح الترخيص و مصطلح الامتياز يستعملان في القانون البحري بطريقة لا تسمح بالتمييز بينهما، لكن لكل منهما مفهوما خاصا يتميز به عن الآخر،

ففي حين أن الترخيص يعني تقديم الدولة لمؤسسة من القطاع الخاص الإذن بممارسة نشاط معين، بينما يمثل الامتياز تفويضا لمرافق عام، و يتمثل الاختلاف الثاني في كون الترخيص يقدم عادة بإرادة منفردة وإن كان عادة يستلزم موافقة المتعاقد مع الإدارة، لكنه يعد من عقود الإذعان التي تحدد شروطها التعاقدية بواسطة دفاتر شروط نموذجية، بينما يعتبر عقد الامتياز عقدا بأتم معنى الكلمة، ومع ذلك فإن مبدأ تكيف المرفق العام يملك الإدارة من تعديل العقد بإرادة منفردة.

ثالثا - سلطات السلطة المفوضة

كانت المرافق العامة الاقتصادية على غرار الموانئ الجزائرية المصنفة كملك عمومي بحري إصطناعي تُدار بالطريقة المباشرة، غير أن هذه الطريقة أُنقِدت على اعتبار أن الإدارة مقيدة بقوانين وأنظمة تحد من نشاطها، وقد تراجعت هذه الطريقة مع تراجع المد الاشتراكي، مما أدى إلى اعتماد طريقة أكثر مرونة و هي طريقة المؤسسة العامة، و هي شخص من أشخاص القانون العام يتولى إدارة مرفق عام ويتمتع بالاستقلال المالي والإداري ويرتبط بأحد أشخاص القانون العام الذي يمارس عليه الوصاية الإدارية¹، و امام وجود طرق قانونية متاحة تمكن الدولة بواسطتها التخلي عن كثير من المهام التي تتقل كاهلها جراء إنشاء المرافق العامة وتجهيزها و تسييرها و استغلالها و الذي اصبح يتعارض مع وظيفة الدولة ووضعها المالي، الأمر الذي يبرر اعتماد طريقة تفويض المرفق العام، والحدو حذو الدول المتقدمة في هذا المجال، فعقد تفويض المرفق العام متعددة ويمكن من خلالها إبرام العقد الذي يناسب كل مرفق عمومي حسب طبيعته وتصنيفه²، مع منح السلطة المفوضة مجموعة من السلطات تتمثل في :

1 - سلطة المتابعة : منحت للسلطة المفوضة سلطة رقابة جزئية من حيث مدى إلتزام المفوض له التزامه ببنود الاتفاق و دفتر الشروط، وهو ما اكدته المادة 210 من المرسوم الرئاسي 15-247³، و المادة 2/53 من المرسوم التنفيذي 18-199⁴ .

2 - سلطة التعديل : تملك الإدارة سلطة تعديل بعض شروط العقد الإداري أثناء التنفيذ بإرادتها المنفردة ولو لم يرد فيه بند يخولها بذلك طالما اقتضى ذلك ضمان سير المرفق العام بانتظام واطراد تحقيقا

¹ - سليمان محمد الطماوي، مبادئ القانون الإداري، الكتاب الثاني، (نظرية المرفق العام وأعمال الإدارة العامة)، دار الفكر العربي، مدينة نصر، القاهرة، 2014، ص 77 .

² - جلول محدة، عقود استغلال و استثمار الاملاك الوطنية العمومية المرفقية في ظل التشريع الجزائري، مجلة العلوم القانونية و السياسية، جامعة الوادي، المجلد 9، العدد 2، 28 جوان 2018، ص 646.

³ - المرسوم الرئاسي 15-247، المؤرخ، المؤرخ في 16 سبتمبر 2015، المتضمن تنظيم الصفقات العمومية و تفويضات المرفق العام، الجريدة الرسمية عدد 50، الصادرة في 20 سبتمبر 2015.

⁴ - المرسوم التنفيذي 18-199 المؤرخ في 2 أوت 2018، المتعلق بتفويض المرفق العام، الجريدة الرسمية عدد 48، الصادرة في 5 أوت 2018.

للمصلحة العامة، والمتفق عليه أن هذه السلطة تتراوح قوة وضعفاً وفقاً لمدى صلة العقد بالمرفق العام، وفي عقد الامتياز يكون الملتزم بمثابة نائب عن الإدارة في تسيير المرفق العام، ولا خلاف بين الفقه والقضاء على ضرورة إخضاع الملتزم لرقابة الإدارة¹.

3 - سلطة توقيع الجزاءات : استقر الفقه والقضاء الإداريين على أن للإدارة حق توقيع جزاءات مختلفة على المتعاقد معها الذي يقصر في تنفيذ التزاماته التعاقدية بإرادتها المنفردة دون اللجوء إلى القضاء، وتختلف صورها بين سلطة توقيع الغرامة عند التأخير في التنفيذ، وسلطة التنفيذ المباشر بحلولها محل المتعاقد معها في تنفيذ الالتزام، أو بعهد تنفيذه إلى شخص آخر تكون على مسؤولية، وتكون ممارسة الإدارة لسلطتها في توقيع الجزاء خاضعة لرقابة القضاء².

4 - سلطة فسخ عقد تفويض المرفق العام : أجازت المادتان 62 و 94 من المرسوم التنفيذي 18-199 للإدارة حق اللجوء إلى فسخ اتفاقية تفويض المرفق العام و بإرادتها المنفردة في حال ما إذا استمر المفوض له في الإخلال بالتزاماته، وكذا في حالة القوة القاهرة دون أن يكون للمفوض له أي تعويض، كما للسلطة المفوضة الحق في ذلك في حال كان القصد منه ضمان استمرارية المرفق العام والحفاظ على الصالح العام لكن مع تحديد تعويض للمفوض له طبقاً لاتفاقية التفويض.

5 - سلطة فرض غرامات مالية : منحت المادة 62 من المرسوم التنفيذي رقم 18-199 للإدارة بفرض غرامات مالية على المفوض له، إذا ماتبين أنه قد أخل بالتزاماته التعاقدية، ويكون ذلك بعد إعدارين للمفوض له لتدارك النقائص المسجلة في الآجال المحددة.

رابعاً - النطاق العملي لعقد الامتياز المينائي

يشتمل عقد الامتياز المينائي عن طريق التفويض على طرفين هما إدارة مؤسسة الميناء نيابة عن الوزير المكلف بالموانئ من جهة، و المؤسسة المفوض لها من جهة أخرى، ويتم إختيار المفوض له إما عن طريق المنافسة و إما طريق التراضي في إطار تفاوض مباشر على أساس سمعة صاحب الطلب ومساهمته التسييرية و التقنية و فائدة استثماره بالنسبة للاقتصاد الوطني، وهو ما نصت عليه المادة 3

¹ - علة بوسالم ، تفويض المرفق العام بطريق الامتياز - ميناء جن جن نموذجاً - ، مجلة أبحاث قانونية و سياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل، المجلد 3 العدد 2 ، 2018/12/15 ، ص 78.

² - بوسالم علة، المرجع السابق، ص 79.

من المرسوم التنفيذي 06-139¹ ، هذا فضلا على تكريس ما تتطلبه المادة 921 من القانون البحري لمنح الامتياز، وهو ما يقابل صيغة التراضي البسيط المنصوص عليه في المواد 16، 18 و 20 من المرسوم التنفيذي 18-199 الذي يتم من خلاله " اختيار المفوض له مؤهل من قبل السلطة المفوضة لضمان تسيير مرفق عام بعد التأكد من قدراته المالية و المهنية و التقنية" و " في حالة الخدمات التي لا يمكن أن تكون محل تفويض إلا لمرشح واحد يحتل وضعية احتكارية" ذلك أن عقد الامتياز ينفرد بخصائص ذاتية تفرض على الإدارة اختيار الشخص القادر على النهوض بعبء استغلال مرفق الامتياز وإدارته أخذاً بالاعتبار الشخصي من خلال تحقق صفات في الملتزم ضمانا لتنفيذ عقده على أكمل وجه، فالكفاية المالية والخبرات الفنية والضمانات المهنية والسيرة الحسنة تعدّ من المؤهلات الأساسية التي يتعيّن على الإدارة مراعاة توافرها فيمن يتقدّم للتعاقد معها في عقد الامتياز.

وقبل التطرق للنطاق العملي أو المكاني لعقد الامتياز المينائي، لابد من التذكير بما تمت الإشارة إليه بالفرع الثاني من المطلب الاول للمبحث الاول من هذا الفصل، المتضمن مشتملات الاملاك العمومية البحرية المينائية بمفهوم المادة 894 من القانون البحري، أين أشرنا أنها تتكون من من بنايات أساسية و بنايات فوقية وملحقات بالإرتفاقات لصالح الملاحة البحرية وتطوير الموانئ، حيث تشمل البنايات الأساسية المينائية الممرات المائية وأجهزة التشوير وإرشاد السفن المتكوّنة خصوصا من المنارات والعوامات والمعالم وأية وسيلة أخرى مطلوبة لضمان تحرك السفن وأمن الملاحة، وكذا مباني حماية الميناء كالأرصفة - سدود الحجز، كاسرات الأمواج، ومساحات الماء المغطاة، فضلا عن الأرصفة وحواجز المرافئ والأرصفة العائمة.

وبناء على ما اشتملت عليه الاملاك العمومية المينائية بموجب المادة 894 اعلاه، فالنطاق العملي لعقد الامتياز المينائي يشمل النشاطات المينائية على رصيف الحاويات و التي تجسد في نشاط عمليتي المناولة والتشوين، وتتم على أساس عقد امتياز بين السلطة المينائية والمتعامل المختار وفقا لأحكام المادة 3 من المرسوم التنفيذي 06-139 المعدل و المتمم، المشار إليها سابقا.

ويشمل تشوين البضائع العمليات الموجهة لتأمين الاستلام والتأشير والتّعرف في الياينة على البضائع المشحونة أو المنزلة وحراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه، وأمّا عملية

¹ - المرسوم التنفيذي 06-139 المؤرخ في 15 أفريل 2006، المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن و اعمال المناولة و التشوين في الموانئ، الجريدة الرسمية عدد 24 ، الصادرة في 16 افريل 2006، المعدلة بالمادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المؤرخ في 8 نوفمبر 2008، الجريدة الرسمية عدد 64، الصادرة في 17 نوفمبر 2008.

المناولة المينائية فهي تشمل - وفقا للمادة 912 من القانون البحري - عمليات شحن البضائع و رصّها وفكّها و إنزالها، وكذا عمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية و المغازات و أخذها، وهي تجرى بموجب عقد في مقابل دفع مقابل مالي، ويكون على المفوض تمويل الانجاز و اقتناء الممتلكات و استغلال المرفق العام في مجال اعمال المناولة و التشوين في الميناء بنفسه، عملا بقواعد منح إمتياز المرافق العامة التي اصبح النص عليها صراحة مع مرور الوقت، و ذلك ما نجده في نص المادتين 210 من المرسوم الرئاسي 15-247 و 53 من المرسوم التنفيذي 18-199¹ وعلى هذا الأساس يشغل المفوض له أرصفة الحاويات من مجموع مكونات الميناء ككل.

خامساً - العناصر المرتبطة بالامتياز المينائي

يرتبط الامتياز المينائي بعنصرين أساسيين فاعلين هما : السلطة المينائية كجهة مانحة للامتياز و الملك العمومي المينائي كجهة يرد عليها عقد الامتياز، وسنتناول هذين العنصرين فيما يلي :

1- ارتباط الامتياز المينائي بالسلطة المينائية

نبعت فكرة إنشاء سلطة مينائية، من ضرورة وجود هيئة تُعنى بمراقبة الكم الهائل من النشاطات الممارسة في أرضية الميناء من جهة، وممارسة الوظائف الإدارية المينائية من جهة أخرى، أي كل من وظيفة الأشغال بما في ذلك وضع البنى الأساسية، بناء المنشآت، وظيفة الاستغلال بما في ذلك استغلال الأرصفة المينائية، المساحات، والأنشطة التجارية المينائية على غرار المناولة، التشوين والقطر... ووظيفة الضبط .

وقد حافظت السلطة المينائية على هذا المفهوم عبر الزمن، وعلى نفس المهام الإدارية وعلى احتكار ممارسة الأعمال التجارية المينائية، إلى حين ظهور المؤسسات المينائية كمؤسسات مساعدة، وكذا أساليب التسيير المينائي المختلط (التأجير و الإمتياز) بل وحتى الخصوصية، أين تمت إعادة توزيع الأدوار بين السلطة المينائية و مختلف المتدخلين المينائيين، و أدت حدة هذا التوزيع أكثر بظهور الأساليب الحديثة للتسيير والتمويل لاسيما أسلوب الشراكة عام/ خاص ، ومصلحة السلطة المينائية من وراء اعتماد أسلوب الشراكة المينائية - عن طريق الامتياز المينائي - إنما هي تحقيق المصلحة العامة من خلال تسيير الملك المينائي العام أحسن تسيير، بالإضافة إلى مبررات أخرى تقف وراء اعتماد السلطات المينائية منها :

_ تحصيل الخبرة ورؤوس الاموال لتمويل مشاريع الاستثمارات في مجال البنى التحتية المينائية .

¹ - عيلة بوسالم ، المرجع السابق ص 81.

_ تقاسم المخاطر قصد تخفيف الضغط و الأعباء عن القطاع العام و السلطة المينائية.

_ السعي نحو ترسيخ علاقاتها المشغلين الخواص المتواجدين في الميناء¹.

2- ارتباط الامتياز المينائي بالملك العام

يُرد عقد الامتياز المينائي أساساً على جزء من الميناء أو على الميناء كله، ويعد الميناء في أغلب القوانين الوطنية بما في ذلك القانون الجزائري لاسيما القانون 90-30 المتضمن قانون الاملاك الوطنية المعدل و المتمم في مادته 16 ملكاً عمومياً اصطناعياً، وينسحب تكييف الموانئ كملك عام على جميع المنشآت المينائية و البنى التحتية و الفوقية المينائية بما في ذلك النهايات المينائية، ويخضع الملك العام طبيعياً كان أو اصطناعياً لنظام خاص، لاسيما من حيث التسيير و التمويل و بالتبعية الاستغلال، وغالبا ما يحيل هذا النظام إلى عقود الامتياز كأسلوب لإدارة و تسيير هذه الأملاك بما في ذلك الموانئ².

ولم يعرّف المشرع الجزائري حق الامتياز إلا سنة 2008 بعد صدور القانون 08-14 المعدل و المتمم للقانون 90-30 بموجب المادة 64 و التي نصت على : " يشكل منح امتياز استعمال الأملاك الوطنية العمومية، المنصوص عليه في هذا القانون والأحكام التشريعية المعمول بها، العقد الذي تقوم بموجبه الجماعة العمومية صاحبة الملك، المسماة السلطة صاحبة حق الامتياز، بمنح شخص معنوي أو طبيعي، يسمى صاحب الامتياز ، حق استغلال ملحق الملك العمومي الطبيعي أو تمويل أو بناء و/أو استغلال منشأة عمومية لغرض خدمة عمومية لمدة معينة، تعود عند نهايتها المنشأة أو التجهيز، محل الامتياز إلى السلطة صاحبة حق الامتياز".

وينصب عقد الامتياز المينائي على تطوير و ترقية و إستغلال الملك العمومي، وكذا ممارسة كل الأنشطة ذات الصلة بنهائي الحاويات :عمليات شحن وتفريغ السفن، عمليات إعادة الشحن؛ جميع عمليات نقل الحاويات من السفن إلى مناطق التخزين أو العكس؛ جميع عمليات المناولة وإعادة الرفع داخل الميناء؛ جميع عمليات المناولة المطلوبة من قبل مفتشية جمارك الحاويات داخل الميناء؛ جميع عمليات التسليم واستقبال الحاويات على وسائل النقل البرية الموصولة بالنهائي؛ جميع عمليات تفريغ وتعبئة الحاويات إذا كانت موجهة للقيام بها داخل النهائي؛ عمليات تخزين، حراسة وأمن الحاويات داخل النهائي؛ وكل الخدمات المعتاد تقديمها لعملاء الميناء داخل النهائي.

¹ - فاطيمة زهرة شريفة الماحي ، الشراكة المينائية : امتياز نهائي الحاويات، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، 2016/2017، ص 65.

² - فاطيمة زهرة شريفة الماحي، المرجع نفسه، ص 66.

المطلب الثاني : إنشاء وتسيير الأملاك العمومية المينائية كمرفق عام عن طريق عقد بوت BOT (عقد البناء التسيير ونقل الملكية)

تمثل مشروعات البنية التحتية للأملاك العمومية المينائية دعامة أساسية لدفع عمليات التنمية في أي دولة وخاصة الدول النامية منها نظرا للدور الكبير الذي تلعبه الموانئ في الاقتصاد الوطني، غير أن ضخامة التمويل الذي تتطلبه كثيرا ما يشكل عبئا ماليا على ميزانيات الدول، لذا وجب البحث عن مصادر وطرق بديلة لتمويل وتشيد هذه المشروعات الأساسية والهامة، و يعتبر عقد البوت (عقد البناء التسيير ونقل الملكية) من الوسائل التي تلجأ إليها الدولة من أجل تمويل انجاز وتسيير المرافق العامة المينائية، وتعهد بذلك إلى الخواص الذي يتلقى مقابل ذلك رسوما من المرتفقين، وبعد مدة من الزمن يلتزم بنقل ملكية هذا المرفق إلى الدولة، وهو نوع من أنواع مشاركة القطاع الخاص للقطاع العام، وهو أيضا من العقود الحديثة حيث اتجهت له الدولة تلبيةً لحاجات المواطنين للمرافق العامة في ظل الانفتاح الاقتصادي وانسحاب الدولة من الحقل الاقتصادي، والحاجة لإشراك القطاع الخاص في أعباء التنمية، أين تمّ التحول من عقد الامتياز كعقد لتسيير المرافق العامة الموجودة ابتداءً، لعقود البوت كآلية ليس للإنشاء فقط وإنما للتسيير أيضا.

وانطلاقا من كون منشآت البنى التحتية المينائية تعد من الاملاك العمومية البحرية الاصطناعية مثلما سبقت الإشارة إلى ذلك، و التي تسري عليها قواعد الحماية الثلاثية كغيرها من الاملاك العمومية بعدم قابليتها للتصرف و التقادم فإن إنشاء ملك عمومي مينائي اصطناعي عن طريق عقد البوت يصطدم بأصل الملكية الذي يؤول أصلاً إلى الدولة طالما أن عقد البوت يستدعي بقاء ملكية المنشأ أو الملك لدى صاحب المشروع وبالتالي يمنحها الحق في استغلالها إلى غاية انتهاء مدة العقد، أو انتهاء مدة التسيير بعد الإنشاء.

هذا وقد سبق و ان أشرنا إلى أن تسيير الاملاك العمومية في الجزائر يتم إما بصورة مباشرة أو بصورة غير مباشرة تمنح امتياز للخواص للتسيير، ومنذ صدور القانون 08-14 المعدل و المتمم للقانون 90-30 لاسيا المادة 64 منه، أين بدا واضحا موقف المشرع الجزائري بتبني نظام التعاقد مع

الخواص لتسيير الاملاك العمومية الاصطناعية ويتضح ذلك من خلال نص المادة 64 مكرر¹ ، ولكن دون ان يكون هناك تبني صريح للتعاقد وفق اسلوب بوت.

وعليه سنتناول في هذا المطلب مفهوم عقد البوت (الفرع الاول) ثم كيفية تطبيقه في قانون الاملاك الوطنية و على الاملاك المينائية (الفرع الثاني).

الفرع الاول : مفهوم التعاقد وفق اسلوب بوت (BOT) (عقد البناء التسيير ونقل الملكية)

في هذا الفرع سنتناول مفهوم وخصائص التعاقد وفق أسلوب عقد البوت.

1 . مفهوم تسمية عقد بوت

كان أول ظهور لهذا النظام بهذه التسمية على يد رئيس الوزراء التركي في منتصف الثمانينات من القرن العشرين، غير أن البعض يرد هذا النظام إلى عهد الدولة الرومانية، إلا أن الشيء الأكيد هو أن هذا النظام لم يظهر بهذه التسمية إلا منذ فترة قصيرة، وهناك من يعتبره الصورة المتطورة لعقد الامتياز، وقد جاءت تسمية عقد البوت من كلمة B.O.T و التي تعني إختصار لكلمات ثلاث (B) وتعني build أي بناء و حرف (O) ويعني operate أي تشغيل ، و حرف (T) ويعني transfer، أي تحويل حيازة المشروع بكامله إلى الدولة ، وهذه الكلمات الثلاثة اختصرت في مصطلح BOT و هو المفهوم الشائع استخدامه بمعنى البناء ، التشغيل ونقل الملكية أو الإنشاء.

وتمثل عقود البوت صور جديدة و مستحدثة من العقود الإدارية تستهدف القيام بمشاريع ضخمة تعهد بها الحكومة إلى إحدى الشركات الوطنية أو الأجنبية، للقيام بإنشاء مرفق عام و تشغيله و لحسابها الخاص، مدة من الزمن ، على ان تلتزم بنقل ملكيته إلى الدولة أو إدارتها العامة أو مؤسساتها العامة ، لعد إنقضاء المدة المتفق عليها².

2 - خصائص عقد بوت

من خلال تعريف عقد البوت يمكن ان نستنتج أهم الخصائص التي يتصف بها :

¹ - تنص المادة 64 مكرر من القانون 08-14 المعدل لقانون 90-30 على مايلي : " يشكل منح امتياز استعمال الأملاك الوطنية العمومية، المنصوص عليه في هذا القانون والأحكام التشريعية المعمول بها، العقد الذي تقوم بموجبه الجماعة العمومية صاحبة الملك، المسماة السلطة صاحبة حق الامتياز، بمنح شخص معنوي أو طبيعي، يسمى صاحب الامتياز ، حق استغلال ملحق الملك العمومي الطبيعي أو تمويل أو بناء و/أو استغلال منشأة عمومية لغرض خدمة عمومية لمدة معينة، تعود عند نهايتها المنشأة أو التجهيز، محل الامتياز إلى السلطة صاحبة حق الامتياز".

² - إلياس ناصف، المرجع السابق ص 81.

أ . نظام البناء و التشغيل و إعادة المشروع هو نظام تعاقدى

وذلك انطلاقاً من الصورة الأساسية التي تبدو أنها توافق لإرادتين أو أكثر على إنشاء مشروع معين يستغله الطرف المنشئ فترة من الزمن يقوم فيها بتشغيله و استغلاله فترة يسترد فيها ما انفق، ويجني أرباحاً مناسبة ثم يعيده إلى الطرف المالك، فنظام البوت توافق إرادتي طرفين أحدهما يملك و الآخر يستثمر.

ب . عقد البوت (BOT) من عقود التمويل

عقد البوت هو آلية من آليات تمويل المشروعات سواء في البنية الأساسية أو غيرها من المشروعات العامة أو الخاصة، ويقوم على استخدام التمويل من القطاع الخاص لإنشاء المشروعات العامة، و التمويل هو توفير المال لإستثمار جديد وهذا المال إذا لم يتوفر للمستثمر إقترضه من مدخر آخر، أو هو الإمداد برأس المال أو بقرض نقدي للحاجة إليه في تنفيذ الأعمال، وفي عقد البوت (BOT) يدير المستثمر الذي هو من القطاع الخاص المال اللازم لتنفيذ المشروع¹.

ج . عقد البوت (BOT) من عقود الإستثمار

يعرف عقد الإستثمار بأنه توجيه جانب من أموال المشروع الأجنبي أو خبرته التكنولوجية إلى العمل في مناطق جغرافية خارج حدود دولته الأصلية، ونظام البوت شكل من أشكال الإستثمار وتدفق الموارد المالية، وصورة من صور توسيع الملكية الخاصة².

د . عقد البوت (BOT) يهدف إلى إنشاء مرفق عام و تقديم خدمة عامة

المجال الرئيسي الذي تم فيه تطبيق عقد البوت هو إنشاء المرافق العامة الاقتصادية الحيوية وتقديم الخدمات العامة ذات الأهمية الحيوية للجمهور، مثل مرافق الطرق والنقل والمطارات والموانئ وإمدادات الطاقة والمياه والاتصالات، وكانت جميع هذه المرافق يتم إنشاؤها وإدارتها حصرياً من قبل الحكومة، ولكن بدأ اللجوء إلى القطاع الخاص في منتصف الثمانينيات من القرن الماضي لإقامة مشاريع البنية التحتية وإنشاء المرافق العامة وتقديم الخدمات العامة للجمهور، فعقد البوت (BOT) نشأ وانتشر بصفته إحدى وسائل إدارة المرافق العامة وهي الوسيلة التي يأمل منها أن تحقق التوازن المنشود بين نقل مخاطر ومسؤوليات إنشاء وإدارة المشروع الإقتصادي الخدمي إلى القطاع الخاص من جهة؛ وتوفير الخدمة للجمهور بالسعر المناسب من جهة أخرى.

¹ - ماهر محمد حامد، النظام القانوني لعقود الإنشاء و التشغيل و إعادة المشروع (BOT)، دار النهضة العربية بالقاهرة ، 2005، ص 44.

² - المرجع نفسه، ص 45.

هـ . ملكية الإدارة المتعاقدة للمرفق وحققها في الرقابة

لا يمكن القول أن الشركة المتعاقدة معها تملك مشروع المرفق، سواء كانت الملكية دائمة أو مؤقتة لأن تخلي الدولة أو الجهة الإدارية المتعاقدة يكون من حيث إدارة واستثمار المشروع فقط، على اعتبار أن ذلك من صلاحيات وحقوق شركة المشروع، غير أن ذلك لا يمنع من كون المرفق العام المنجز وفق هذه العقود يتصف بالعمومية، وهو ما يخول للإدارة طيلة مدة الامتياز الاحتفاظ بحق الملكية والتنظيم، فضلا عن حق الرقابة على التنفيذ والاستغلال¹، ما يعني التحقق من أن المتعاقد قام بتنفيذ العقد تنفيذا صحيحا متفقا مع شروط العقد سواء من الجوانب الفنية أو الإدارة أو المالية، و في عقود البوت فإن أهميتها و طول مدتها يستدعي أن يكون للدولة حق الإشراف و الرقابة و التحقق من أن المتعاقد نفذ العقد تنفيذا صحيحا متفقا مع شروط العقد و بما يضمن سلامة المرفق و حسن سيره و تحقيق الغاية منه² .

الفرع الثاني : تطبيقات عقد BOT في قانون الاملاك الوطنية و على الاملاك المينائية

يعد عقد الـ BOT نسخة مطورة لعقد الامتياز الذي يعتبر أحد صور تفويض خدمة المرفق العام، ويراه البعض بأنه ظاهرة قانونية جديدة تربط القطاعين العام والخاص³ ؛ وفيما يتعلق بتطبيقات عقد BOT في مجال الاملاك العمومية المينائية لابد من الرجوع أولا إلى ماتناوله قانون الاملاك الوطنية ثم نسقطه على مجال الاملاك العمومية المينائية .

أولا - تطبيقات عقد BOT في قانون الاملاك الوطنية

عرف قانون الاملاك الوطنية و بالضبط للمادة 64 مكرر من القانون 08-14 المعدل و المتمم لقانون 90-30 عقد الامتياز بأنه " يشكل منح الامتياز استعمال الأملاك الوطنية العمومية المنصوص عليها في هذا القانون والأحكام التشريعية المعمول بها، العقد الذي تقوم بموجبه الجماعة العمومية صاحبة الملك المسماة السلطة صاحبة الامتياز حق استغلال ملحق الملك العمومي الطبيعي، و تمويل او بناء أو استغلال منشأة عمومية لغرض خدمة عمومية لمدة معينة، تعود عند نهايتها المنشأة أو التجهيز محل منح الامتياز إلى السلطة صاحبة حق الامتياز " وفي سياق تحديد العلاقة بين الجهة المانحة و صاحب الامتياز حول كيفية استرجاع هذا الاخير لما انفقته نص ذات القانون على انه " في حالة استغلال منشأة

¹يعرب الشرع، دور القطاع الخاص في إدارة المرافق العامة الاقتصادية - دراسة مقارنة - ، مفاهيم في التشاركية بين القطاعين العام والخاص، نماذج عقدية تطبيقية في تقنية تفويض المرافق العامة Bot ، دار الفكر ، دمشق، سوريا، ط4، 2010، ص248.

² - نورة سعداني، الاستثمار وفق عقد البوت، مجلة القانون والمجتمع، جامعة أحمد دراية، أدرار، ع40، ديسمبر 2017، ص:490.

³ - فاطمة زهرة شريفة الماحي ، الشراكة المينائية: امتياز نهائي الحاويات، المرجع السابق، ص 24.

عمومية لغرض خدمة عمومية يحصل صاحب الامتياز من أجل تغطية الاستثمار و التسيير و كسب أجزته على اتاوى يدفعها مستعملو المنشأة وفق تعريفات أو أسعار قصوى يجب أن تبين في ملحق دفتر الشروط منح الامتياز " .

لقد أضاف المشرع الجزائري وهو يفصل في شروط وكيفيات إدارة وتسيير الأملاك العمومية، إمكانية استعمال الأملاك العمومية المخصصة للاستعمال المشترك بين الجمهور استعمالا خاصا، وهو ما تناولناه بشيء من التفصيل بالفصل الاول و الثاني من هذا الباب لما تطرقنا لكيفية استعمال الاملاك العمومية البحرية بنوعيتها الطبيعية و الاصطناعية، فهي تتم بناء على عقد يتضمن منح امتياز عن استعمال أملاك عمومية، وهذه العقارات التي يُمنح عليها الامتياز لا تعد منتزعة من الأملاك العمومية فهذه الصفة تبقى قائمة، وقد حدد المشرع الجزائري الحد الأقصى لمدة هذا العقد وهي 12 سنة، وحسنا فعل المشرع الجزائري بوضع حد أقصى لها لأنه من الناحية العملية لا يمكن ضبط مدة معينة لكل العقود للاختلاف الموجود من عقد لآخر، وفي التكلفة التي سيتحملها منفذ أشغال إنجاز المرفق العام، ويتم شغل هذه الأملاك العمومية بناء على دفتر شروط واتفاقية نموذجية موافق عليها بموجب مرسوم على أساس منح الامتياز على مرفق عام، وهنا يقوم صاحب الامتياز (كما اصطلح عليه المشرع الجزائري) وهي شركة المشروع في عقود البوت بإنجاز المنشآت والبنائات والتجهيزات لغرض وحيد وهو استغلال هذا المرفق.

من خلال النصوص السابقة في قانون الأملاك الوطنية وفي المرسوم التنفيذي المتضمن شروط وكيفيات إدارة وتسيير الأملاك العمومية والخاصة التابعة للدولة، نجد أن المشرع الجزائري قد أورد المراحل التي تمر بها عقود البوت وهي البناء، والغير الموجود في الصورة التقليدية لعقد الامتياز ثم قيام المستثمر بتشغيل المرفق العام وإدارته لفترة يتم تحديدها في العقد، يسترجع خلالها ما أنفقه على إنشاء وتشغيل المرفق العام مباشرة من جمهور المرتفقين، على أن تعود ملكية المرفق العام وما قام المستثمر بإنجازه للدولة.

ثانيا - تطبيقات عقد BOT في مجال الاملاك العمومية المينائية

لتبيان تطبيقات عقد BOT في مجال الاملاك العمومية المينائية نتطرق أولا إلى إتفاقيات الشراكة المينائية لنستخلص منها اهم المبادئ التي قامت عليها للوصول إلى محاولة فهم التصور الجزائري ومدى تكريسه لمفهوم عقد BOT في ذلك.

التطبيق العملي لتفويض المرفق العام المينائي بأي أسلوب كان مرتبط بعنصرين هما : أولا الجهة المتعاقدة مانحة الامتياز وهي السلطة المينائية ، ثانيا : ورود العقد على كل او جزء من الميناء و الذي يعد ملكاً عموميا اصطناعيا.

لقد إقتنعت الدولة الجزائرية بضرورة تغيير نمط إدارة وتسيير الموانئ الجزائرية و تحسين أدائها عن طريق الشراكة المينائية مع الخواص وقد تجسدت في الواقع باتفاقات أبرمت مع المؤسسات المينائية من جهة و مشغلين متعاقدين من جهة أخرى.

و بغض النظر عن مضمون العقود المبرمة فالسؤال الذي يطرح هو عن هوية السلطة المعنية بتوقيع العقد في غياب السلطة المينائية، فبالرجوع إلى نص المادة 64 من قانون 90-30 و التي نصت على أنه : " يشكل منح امتياز استعمال الأملاك الوطنية العمومية، المنصوص عليه في هذا القانون والأحكام التشريعية المعمول بها، العقد الذي تقوم بموجبه الجماعة العمومية صاحبة الملك، المسماة السلطة صاحبة حق الامتياز ، بمنح شخص معنوي أو طبيعي، يسمى صاحب الامتياز ، حق استغلال ملحق الملك العمومي الطبيعي أو تمويل أو بناء و/أو استغلال منشأة عمومية لغرض خدمة عمومية لمدة معينة، تعود عند نهايتها المنشأة أو التجهيز، محل الإمتياز إلى السلطة صاحبة حق الإمتياز " .

فالسلطة المعنية بمنح حق الامتياز هي السلطة المينائية لكن غيابها على أرض الواقع، يضع للحالة إستثناء، بحيث تحل محلها الوزارة الوصية و هي وزارة النقل في منح هذا الحق¹.

فبعد تأسيس شركات مساهمة بين الدولة الجزائرية صاحبة الملك العمومي المينائي و المستثمر تأتي مرحلة ثانية تتمثل في مرحلة حق امتياز تسيير و استغلال الملك المينائي، وتوقيع عقد آخر يعرف باتفاقية الامتياز convention de concession التي تخول لها امكانية تنفيذ التزاماتها وتحصيل حقوقها.

و اول شركة تم تأسيسها وكانت ناتجة عن اتفاقية شراكة مينائية في الجزائر؛ هي شركة نهائي بجاية المتوسطي (Bejaia Mediterranean Terminal/BMT) افتتحت هذه الشركة تحت تسمية "نهائي بجاية للبحر الأبيض المتوسط في 29/05/2004 ، وبشرت نشاطها فعليا في 26/06/2005 ، مقرها الاجتماعي بميناء بجاية، تلتها شركة ميناء الجزائر العالمي (Djazair port world) ثم ميناء جن العالامي (Djen –Djen port world).

¹ - فاطمة زهرة شريفة الماحي، الشراكة المينائية: امتياز نهائي الحاويات، المرجع السابق، ص 142.

هذه الشركات لا تشرع مباشرة في تنفيذ إلتزاماتها إلا بعد حيازتها لحق الامتياز الذي يرد على ملك عمومي اصطناعي، بحسب المادة 16 من قانون 90-30، وتحوز هذا الحق بعد توقيعها على اتفاقية الامتياز مع السلطة المعنية .

وتتميز هذه الاتفاقية في كونها تحدد الإلتزامات التي تفرضها مهمة تسيير و استغلال الملك العمومي المينائي وصلاحيات الشركة و الوسائل المخولة لها لتنفيذ إلتزاماتها وكذا حقوق كل طرف. بالنسبة للطرف الثاني من اتفاقية حق الامتياز فالخطأ الشائع هو اعتبار الاطراف الاجنبية : لورتراك السنغفورية او شركة موانئ دبي العالمية هما أصحاب الإمتياز، في حين أن الشركات صاحبة الامتياز هي نفسها الشركات المختلطة الأموال التي سبق الحديث عنها، أي شركة نهائي بجاية المتوسطي في اتفاقية إمتياز ميناء بجاية، شركة ميناء الجزائر العالمي في اتفاقية إمتياز ميناء العاصمة و شركة ميناء جن - جن العالمي في اتفاقية إمتياز ميناء جن - جن¹، وتتضمن إتفاقية الامتياز عناصر أساسية تتمثل في مدة الإمتياز ومحل الامتياز الذي ينصب على تطوير و ترقية الميناء و الابعاء المالية المفروضة على الشركة صاحبة الامتياز وكذا طرق تسوية النزاعات وبمجرد الاتفاق على هذه البنود وتحريرها في وثيقة تعاقدية رسمية والتوقيع عليها من قبل الأطراف المعنية أي الوزارة الوصية وشركات المشروع، تحوز هذه الأخيرة حق الامتياز بشكل رسمي وقانوني على الميناء محل التعاقد، وقد حازت شركة ميناء الجزائر العالمي حق المتيار بتاريخ 2009/03/19 في حين حازت عليه شركة ميناء جن جن العالمي بتاريخ 2009/06/01.

ورغم غياب نص قانوني واضح يوضح التصور الجزائري للشراكة المينائية مع الخواص إلا ان عقود الامتياز المبرمة، و المشار إليها في هذا الفرع لم تحمل أية إشارة لعمليات تشييد هذه المنشآت ، مما يُقصي نظام البوت (BOT) من هذا الاطار، فقد تم الاتفاق على تسيير و استغلال الموانئ فقط.

¹ - فاطيمة زهرة شريفة الماحي، الشراكة المينائية: امتياز نهائي الحاويات، المرجع السابق، ص 143.

خلاصة الفصل الثاني :

نخلص في هذا الفصل إلى أن الأملاك العمومية البحرية الاصطناعية عبارة عن منشآت تقام على شاطئ البحر بقصد تنظيم وتسهيل عمليات الملاحة و المراقبة و الصيد ومراقبة السواحل وهي تضم الموانئ و المنارات وعلامات الإرشاد ومشروعات استخلاص قاع البحر وسدود وورش عائمة للإصلاح ، المشرع الجزائري أشار إليها بالمادة 07 من القانون البحري وهي تضم : الموانئ ، و التركيبات المباشرة و الضرورية و الغرض المستخدمة عادة للتحميل و التفريغ و رسو السفن و المنشآت العمومية وبصفة عامة الأماكن المهيأة و المخصصة للاستعمال العمومية ، وتخضع لنفس الأحكام التي تخضع لها الأملاك العمومية كعدم القابلية للتصرف فيها و عدم اكتسابها بالتقادم.

وتعد الأملاك العمومية المينائية أكبر الأملاك البحرية الاصطناعية، فهي تتكون من الموانئ البحرية هذه الأخير تلعب دورا اقتصاديا هاما كونها تعد قاعدة الاستثمارات الاقتصادية كما تتكون من بنايات أساسية وبنيات فوقية وملحقات مثقلة بالارتفاقات لصالح الملاحة البحرية، وبالإضافة للأملاك العمومية المينائية تشتمل أيضا الأملاك البحرية الاصطناعية على أملاك بحرية تقع خارج نطاق الموانئ وتخضع لنفس النظام القانوني الذي ينظم الأملاك العمومية وتشمل جميع المرافق التي تم إنشاؤها بشكل اصطناعي أو يدوي عند الشاطئ أو في المياه الداخلية أو الإقليمية أو المناطق الخاضعة لسيادة الدولة، وأهمها الجزر الاصطناعية و المنشآت المتعلقة بالأنشطة المنجمية أو بالبحث العلمي أو تحلية مياه البحر و الممتلكات الثقافية الموجودة في الوسط البحري.

ونظرا لخصوصية الأملاك العمومية البحرية الاصطناعية بسبب دورها في الاقتصاد الوطني فقد لجأت الدولة إلى صيغة جديدة يستعمل فيها المالك العمومي عن طريق مرفق عام، وهو الاستعمال الغير مباشر للأملاك العمومية حيث يتحقق الانتفاع بالمرفق العام في هذه الصورة عن طريق ما يقدمه المرفق من خدمات، فيتم إستغلال الأملاك العمومية البحرية المينائية عن طريق تفويض تسيير المرفق العام وكذلك عن طريق عقود BOT .

الباب الثاني

آليات حماية الأملاك

العمومية البحرية

الباب الثاني

آليات حماية الاملاك العمومية البحرية

لقد أخذت الدولة على عاتقها مهمة توفير الحماية للاملاك العمومية البحرية، وتجلى هذا الوضع بتحوّل دور الدولة تدريجياً من حارسة إلى متدخلة، مما انعكس على مجالها ضيقاً و اتساعاً إلى ان أصبحت الاملاك العمومية الوسيلة المادية التي تستعين بها لأداء وظيفتها في تقديم الخدمات، وكنتيجة لذلك زادت الحاجة إلى حمايتها وصيانتها، حتى تؤدي الغرض المرجو منها¹، وتتفرد الاملاك العمومية البحرية بقواعد حماية خاصة تتميز بها عن غيرها من الأملاك باعتبارها واحدة من ركائز الدولة في قيامها بوظائفها لاسيما منها الاقتصادية، لذلك حرص المؤسس الدستوري الجزائري على النص في الدستور على وجوب حماية ودعم هذه الاملاك² كما جعل حماية الاملاك العامة من الناحية الدستورية واجباً يقع على عاتق المواطن³.

ويعني مصطلح الحماية الذي يقابله باللغة الفرنسية " LA PROTECTION " وضع الشيء في مأمن من المخاطر و ضمان امنه و سلامته عن طريق وسائل قانونية و مادية، وما يلاحظ على هذا التعريف انه يقصر مجال الحماية على الجانب الوقائي فقط، ولا يتحقق ذلك إلا بإصدار نصوص تشريعية مسبقة، غير ان الجانب الوقائي لا يكفي نظرا للرغبة الجامحة للتملك لكل معتد، لذلك كان من الضروري ارساء قواعد ادارية لحماية هذه الاملاك⁴.

إن نظام حماية الاملاك العمومية البحرية يهدف لضمان الاستجابة الحسنة لمكونات هذه الاملاك وجعلها مسخرة للاغراض المخصص لها، مادامت فكرة المنفعة العامة قائمة، كما يهدف نظام الحماية كذلك لصيانتها و المحافظة عليها في حالة تمكن من استعمالها بما يتوافق وتخصيصها، وتتخذ هذه الحماية صوراً مختلفة فهي في مواجهة كل اعتداء من طرف الخواص أو حتى من طرف الادارة في حد ذاتها.

¹ - حنان ميساوي، الحماية القانونية للأموال الوطنية التابعة للدولة في الجزائر، الطبعة الثانية، النشر الجامعي الجديد، تلمسان الجزائر، 2021، ص 5.

² - انظر المادتين 20 و 22 من الدستور الجزائري، الصادر في الجريدة الرسمية عدد 82 بتاريخ 15 جمادى الاولى 1442 هـ الموافق لـ 30 ديسمبر 2020.

³ - تنص المادة 83 من الدستور الجزائري على : " يجب على كل مواطن أن يحمي الملكية العامة و مصالح المجموعة الوطنية ... " .

⁴ - حنان ميساوي، المرجع السابق، ص 6.

لقد بينّا في الباب الأول ماهية الاملاك العمومية البحرية وقلنا انها تقسم إلى أملاك عمومية بحرية طبيعية و أخرى إصطناعية، في هذا الباب سنرى أوجه الحماية التي كرسها المشرع الجزائري لضمان حماية فعّالة لهذه الاملاك وهو ما تكفلت به القوانين العادية في التشريع الجزائري بالنص على قواعد هذه الحماية سواء المدنية أو الادارية أو الجزائية، كما يظهر دور القضاء بارزاً في ذلك نظراً للسلطة التي يتمتع بها كجهة رقابة و حماية في نفس الوقت ، ومن جهة أخرى ظهرت آليات حديثة تزامنت مع التطور التقني التكنولوجي حيث قدمت ادوات غير تقليدية يبدو انها أكثر نجاعة و فعالية مقارنة مع الآليات التقليدية.

في هذا الباب سنعالج الآليات العامة الحماية التي وضعها المشرع الجزائري للاملاك العمومية البحرية الطبيعية و الاصطناعية (الفصل الاول) ثم القواعد التي كرسها خصيصاً لحماية الاملاك العمومية المينائية كونها تنفرد بقواعد خاصة تتعلق بأمن المنشآت المينائية وتتداخل فيها التشريعات الوطنية مع الدولية (الفصل الثاني) .

الفصل الاول

الآليات العامّة المقررة لحماية

الاملاك العمومية البحرية

الفصل الاول

الآليات العامة المقررة لحماية الاملاك العمومية البحرية

نظراً للدور الذي تلعبه الاملاك العمومية البحرية سواء في الجانب الاقتصادي أو في النشاط الاداري كمرفق عام، فقد احيطت بعدة انواع للحماية لتفادي أي اعتداء يمكن ان يعثرها وفقاً لما وضعه المشرع من قواعد لحمايتها و استدامتها، فهي واحدة من الأصول الحيوية التي تلعب دوراً مهماً في الجانب الاقتصادي والإداري، حيث تشكل مرفقاً عاماً للعديد من النشاطات البحرية والساحلية، فإن حمايتها وتأمين استدامتها يعتبر أمراً ذا أهمية بالغة، و تتعدد الآليات والتدابير التي وضعها المشرع لهذا الغرض، فالأملاك العمومية البحرية من موانئ وشواطئ، ومرافئ البحرية وغيرها ، و المناطق الساحلية تعد من الموارد الحيوية التي تلعب دوراً حيوياً في النشاط الاقتصادي والإداري، فهي تسهم في تسهيل حركة البضائع والأفراد، وتوفير الخدمات البحرية المختلفة، بالإضافة إلى دورها في الحفاظ على البيئة البحرية والساحلية.

لقد أوجد لها المشرع تشريع متعدد الأوجه لحمايتها، بما في ذلك قوانين البيئة البحرية والتشريعات الخاصة بإدارة الموانئ البحرية، أين تقوم السلطات البحرية والساحلية بمراقبة وإشراف الأملاك العمومية البحرية للتأكد من تطبيق القوانين واللوائح المتعلقة بها، كما تعمل على توعية المواطن بأهمية الحفاظ على الأملاك العمومية البحرية وتعزيز الوعي بضرورة استدامتها.

بالموازاة مع التعاون الدولي الذي يتضمن في هذا الجانب التعاون مع الدول الأخرى لحماية الأملاك العمومية البحرية المشتركة والمناطق البحرية الدولية، هذا فضلاً عن آليات إدارية و أخرى قضائية، ونظراً للتطور الحاصل في مجال التقنية و التكنولوجيا لاسيما الأتمتة و الذكاء الاصطناعي التوليدي فقد بات من الضروري توظيف هذه الآلية وتسخيرها لحماية الأملاك البحرية.

و رغم وجود الآليات المختلفة لحماية الأملاك العمومية البحرية، إلا أنها تواجه تحديات متعددة مثل التلوث البحري والتغيرات المناخية و التعدي المستمر عليها من الأفراد و المؤسسات، لذلك؛ يجب أن تستمر الجهود المشتركة لتعزيز الحماية والاستدامة وتطويرهما لتأمين الأملاك العمومية البحرية للأجيال القادمة.

وقبل أن نتطرق لهذه الآليات، لابد أولاً من تحديد طبيعة حق الدولة على هذه الاملاك ومن ثمة نتناول الآليات التي بموجبها تتدخل الدولة الاملاك العمومية البحرية من تعديات الادارة و الافراد (المبحث الاول) بعد ذلك نحاول إبراز الدور الذي يلعبه القضاء الاداري و الجزائي في ذلك (المبحث الثاني) ونظرا للحلول التقنية التي قدمتها التكنولوجيا الحديثة كبديل و دعم للآليات التقليدية فلا بد من تسخير ذلك في حماية الاملاك العمومية البحرية اين نتناول الأتمتة و الذكاء الاصطناعي ودوره في حماية الاملاك البحرية (المبحث الثالث).

المبحث الاول

طبيعة حق الدولة على الاملاك العمومية البحرية و آليات حمايتها من تعديات الادارة و الافراد

في سياق النظريات القانونية المتعلقة بطبيعة حق الدولة على الأملاك العمومية، سواء كانت بشكل عام أو بخصوص الأملاك البحرية، تنوعت الآراء والمدارس بين مؤيد ومعارض لفكرة اعتراف الدولة بحق الملكية على هذه الممتلكات، فهناك تيار ينكر صراحة حق الملكية الفعلية للدولة على هذه الممتلكات، بينما يؤيد آخرون فكرة اعتراف الدولة بهذا الحق.

التيار الأول الذي ينكر حق الملكية الفعلية، يُجسّد فكرة أن الممتلكات العمومية لا يجب أن تُعامل على أنها ممتلكات خاصة للدولة بل تكون مجرد موارد تُدار من قبل الدولة دون أن تكون لها ملكية فعلية.

أما التيار الثاني الذي يعترف بحق الملكية، فيؤكد على أن الدولة لها حق ملكية واضح في هذه الممتلكات، مما يعني أنها مسؤولة عن حمايتها وإدارتها بما يتماشى مع القوانين والأنظمة المعمول بها. ومن أهم النتائج التي تنبع من هذا النقاش، أن الدولة مُلزَمة بحماية الممتلكات العمومية البحرية من أي تعديات سواء كانت من الإدارة نفسها أو من الأفراد، هذا الأمر يبرز أهمية تحديد طبيعة حق الدولة في الملكية وتأثيرها على السياسات القانونية والتشريعات المتعلقة بالاملاك العمومية البحرية.

وعليه سنتناول في هذا المبحث هذه النظريات إلى المنكرة لحق الملكية على المال العام و التي
تقر بهذا الحق، و ما يترتب عن ذلك من نتائج مهمة (المطلب الاول) ثم نتناول أهم هذه النتائج وهو
تكتّل الدولة بحماية الاملاك العامة البحرية من تعديات الادارة و الافراد (المطلب الثاني) .

المطلب الاول : طبيعة حق الدولة على الاملاك العمومية البحرية

بعض الاملاك العمومية البحرية التي تعد حاليا في عداد الاموال العامة كانت تُعتبر خارجة عن
التعامل عند الرومان باعتبارها من الاموال المباحة les communes omnium كساحل البحر¹، إلا ان
انعدام التصور العام لنظرية الاموال العامة و الاكتفاء بتعداد مفردات الاموال التي تلحق بهذا القسم او
بذاك حال دون ذلك، ويعود الفضل للفقهاء الفرنسي في تأسيس نظرية الاموال العامة بعد جدال طويل،
فتضاربت الآراء حول العلاقة الموجودة بين الشخص العام التابعة له الاموال العامة، هل هي حق ملكية؟
و إذا كانت كذلك فكيف تكيّف هذه الملكية؟ (الفرع الاول) ثم ماهي طبيعة حق الدولة على الاملاك
العمومية البحرية وفقا للدساتير الجزائرية و القوانين العادية (الفرع الثاني).

الفرع الاول : الاتجاهات المختلفة لوجود حق الملكية

لقد انقسم الفقهاء إلى قسمين: قسم منكر لوجود حق ملكية الدولة للاموال العامة (أولا) وقسم مؤيد
لوجوده (ثانيا).

أولا : الاتجاه المنكر لوجود حق الملكية

يعد الفقيه الفرنسي " برودون proudhon " من رواد هذا الاتجاه، إذ كان من الاوائل الذين
أسسوا لفكرة انكار حق ملكية الدولة على الاموال العامة، ثم تبعه بعد ذلك كثير من الفقهاء للقانون العام
و الخاص على حد سواء².

لقد قسّم الفقيه برودون اموال الدولة الى : الدومين العام و الذي اطلق عليه تسمية " دومين
الحماية " واعتبر ان حق الدولة عليه ليس حق ملكية، فهي لا تملكه كملكية الافراد لاملاكهم، وانما تحوزه
باسم الجمهور، و بالتالي ليس لها عليه الا حق الاشراف و الحفظ والصيانة، والدومين الخاص : و الذي
اطلق عليه تسمية " دومين الملكية " فتملكه الدولة مثلها مثل الافراد .

هذا الرأي يرفض الاعتراف بفكرة الملكية على الاموال العامة، ويجعل حق السلطة العامة عليها
مجرد حق إشراف ورقابة، و يعلل أنصار هذا الرأي فكرتهم بأن المال العام يتميز بأنه لا يمكن تملكه لا

¹ - محمد زهير جرانة، حق الدولة و الافراد على الاموال العامة ، مكتبة عبد الله وهبة، مصر، 1943 ، ص 5.

² - ابراهيم عبد العزيز شيجا، المرجع السابق، ص 368.

جبراً و لا اختياراً - وعلى هذا فلا يمكن التحدث عن الملكية - و من ناحية أخرى فإن العناصر الأساسية لحق الملكية و هي حق التصرف و الاستغلال و الاستعمال لا تتمتع بها الإدارة في إشرافها على الأموال العامة¹.

كما دعم هذا الرأي الفقيه DUCROCQ بتحليله لعناصر حق الملكية حسب نص المادة 544 من القانون المدني الفرنسي، وهي العناصر التي لا تتوافر في المال العام؛ فاستعمال المال العام لا يكون للدولة، وإنما للجمهور كافة، كما ليس لها أن تستغله أو تتصرف فيه، ومتى انعدمت العناصر الثلاث : استعمال ، استغلال و تصرف، لا يمكن التحدث عن حق الملكية، وبالتالي لا تثبت لصاحبه صفة المالك، فحق استعمال هذه الأموال ليس للدولة بل هو حق مقرر للكافة، وليس للدولة حق استغلالها، فضلاً على أن هذه الأموال لا تنتج ثماراً بطبيعتها، وهي أخيراً لا تملك التصرف فيها بسبب عدم قابليتها للتصرف، ومتى انعدمت هذه العناصر الثلاثة يجب القول بعدم اعتبار حق الدولة على هذه الأموال حقاً في الملكية².

كما أنهم اعتمدوا على نص المادة 538 من القانون المدني الفرنسي، ولا سيما عبارة : " كافة أجزاء الأقليم الفرنسي التي لا تقبل أن تكون مملوكة ملكية خاصة" فحسبهم أن المال العام إذا كان لا يقبل التملك بطبيعته، فلا يجوز تملكه لا من طرف الخواص و لا من طرف الدولة نفسها.

و إذا كان انصار هذا الاتجاه من الفقه الفرنسي قد اتفقوا على عدم اعتبار الدولة مالكة لهذه الأموال، إلا أنهم قد اختلفوا في طبيعة الحق الذي تحوزه الدولة وغيرها من الأشخاص الإدارية عليها، فذهب الفقيهيان : de recy و Maguero الى اعتباره حقاً في السيادة و ذهب " ديكروك" وتبعه في ذلك "برتلبي" الى اعتباره حقاً في الإشراف و الصيانة على هذه الأموال، وعلى هذا النحو انكر غالبية الفقه الفرنسي على الدولة وغيرها من الأشخاص الاعتبارية العامة حق ملكيتها للأموال العامة، فليس لأحد على هذه الأموال حق في الملكية و لو للدولة ذاتها، ان حق هذه الأشخاص لا يعدو في نظرهم ان يكون حقاً في الإشراف على هذه الأموال و الرقابة عليها او حق في السيادة كما ذهب الى ذلك البعض من هذا الفقه، هذا وقد سائر القضاء الفرنسي القديم هذا الاتجاه فانكر على الدولة وغيرها من الأشخاص العامة حق ملكيتها للأموال العامة³.

¹ - سليمان محمد الطماوي، مبادئ القانون الإداري، الكتاب الثالث، دار الفكر العربي ، مصر، 2014 ، ص 45.

² - إبراهيم عبد العزيز شيجا، المرجع السابق، ص 371.

³ - المرجع نفسه، ص 374.

وما يعاب على هذه الحجج، و التي يعتبر اصحابها من رواد نظرية طبيعة المال، استنادها الى نصوص القانون المدني الفرنسي، و الذي لم يكن في نية واضعيه التفرقة بين الدومين العام و الدومين الخاص¹.

ثانيا : الاتجاه المؤكد لحق ملكية الدولة لاموالها العامة

لم يقبل الفقه الحديث فكرة الإشراف و الرقابة السابقة، ونادى بأن حق الدولة - و الاشخاص العامة الأخرى - على الاموال العامة أقوى من ذلك إذ هو حق ملكية غير أن الفقهاء اختلفوا في ماهية هذا الحق.

يذهب "هوريو" وبعض الفقهاء إلى أن حق الدولة والأشخاص الإدارية الأخرى على الأموال العامة هو حق ملكية إدارية *une propriete administrative* وهذا الحق ليس كالملكية المدنية التي نظمها القانون المدني بالنسبة لملكية الأفراد لأموالهم، ولكنها ملكية يضع حدودها القانون الإداري مراعيًا في ذلك خصائص المال العام.

كما تبني هذا الرأي أيضا الفقيه "دي لو بادير" فهو يرى أن فكرة الملكية وإن كانت قد نقلت من القانون الخاص، فإن مدلوها قد تغير، كسائر الأفكار المنقولة في هذا القانون، ولكن عند تحديد الخلاف بين الفكرة في القانونين، نجد أن هذا الرأي يفقد أصالته الظاهرية، إذ ينتهي أنصاره إلى أن الملكية التي يتمتع بها الشخص العام على أمواله إنما يجب أن تستبعد كل ما يتعارض مع فكرة التخصيص، وهو ما يجعل هذا الرأي يتوافق مع الرأي السائد في هذا الصدد أين تذهب الأغلبية العظمى من فقهاء القانون العام المحدثين - يؤيدهم في ذلك مجلس الدولة الفرنسي - إلى أبعد من ذلك، ويقررون أن حق الشخص الإداري على الأموال العامة، هو حق ملكية عادية، مقيدة بفكرة تخصيص المال للنفع العام، فحق الدولة (والأشخاص العامة) على الأموال عامة لا يختلف بطبيعته عن حق الأفراد على الأموال الخاصة، ولكن الخلاف ينحصر في نطاق هذا الحق ومضمونه : فأحيانا يكون هذا الحق أضيق من حقوق الأفراد، كما هو الحال بالنسبة لمنع الشخص الإداري من التصرف في المال العام تصرفاً من التصرفات المدنية ما دام التخصيص قائما، وأحيانا يكون نطاق هذا الحق أوسع كحمايته بالتشريع الجنائي ... إلخ، ويبرر الفقه الحديث هذا الرأي بالحجج التالية²:

¹ - حنان ميساوي، المرجع السابق، ص 75.

² سليمان محمد الطماوي، مبادئ القانون الاداري، الكتاب الثالث، دار الفكر العربي ، مصر، 2014 ، ص 47.

- إن الفكرة القديمة عن الملكية الفردية واعتبارها (استبداد المالك بملكه) قد انقضت إلى غير رجعة وحل محلها تكيف جديد يعتبر الملكية وظيفة اجتماعية تستهدف أغراضاً معينة، بحيث يعتبر المالك متعدياً حقوق الملكية إذا انحرف عن تلك الأغراض، وعليه قيدت أغلب التشريعات من استعمال المالك لحقه بحيث لم يصبح هذا الحق سلطاناً مطلقاً بل وظيفة اجتماعية، بحيث يتعارض حق المالك مع مصلحة عامة، أو مصلحة خاصة أولى بالحماية فالقانون يقيد من حق الملكية رعاية للمصالح المشروعة، وتحقيقاً لمبدأ التضامن الاجتماعي .

وبناء على ذلك لم يعد الإطلاق من جوهر حق الملكية، وأصبحت القيود المشروعة طبيعة هذا الحق، وعليه فلن تحول القيود التي يفرضها المشرع حماية لتخصيص المال للنفع العام، دون اعتبار حق الشخص العام على ذلك المال، حق ملكية عادية.

هذا وإذا نحن فحصنا حق الدولة (والأشخاص العامة) على أموال الدومين العام وجدنا أنه يشمل العناصر التقليدية المميزة كحق الملكية، فالدولة تملك التصرف في المال العام بتجريده من صفته العامة وإحالة إلى مال خاص، وهي حرة في هذا الصدد، كما أنها تملك أن تقرر عليه حق ارتفاق لا يتعارض مع تخصصه، أما الاستعمال والاستغلال فهو واضح متيسر ويبدو في السكك الحديدية والأشجار ومباني الوزارات والمصالح ... إلخ، والحقيقة أن منع الشخص العام من التصرف في المال العام - كما يرى الفقيه بونار - أقرب في دلالاته إلى إثبات الملكية، منه إلى نفيها؛ لأن المنع يغدو عديم الفائدة، فيما لو قلنا بأن الشخص العام لا يملك المال العام .

إن المال العام كما - كما يقول الفقيه هوريو - متى زال عنه تخصيصه انقلب خاص للشخص الذي كان يتبعه أثناء التخصيص، وهذا لا يتأتى إلا إذا كان مملوكاً من قبل، كما أن القاعدة المسلم بها أن المال الذي لا مالك له هو مال مباح، وغني عن البيان أنه لا يمكن القول بأن المال العام هو مال مباح، فلا فائدة البتة من إنكار حق الدولة في ملكية المال العام، وعلى العكس من ذلك سنرى أن القول بهذا المملوكية يترتب عليه نتائج على جانب كبير من الأهمية.

الفرع الثاني : تحديد طبيعة حق الدولة على الاملاك العمومية البحرية وفقاً للدساتير الجزائرية والقوانين العادية

إذا كان الفقه الفرنسي في النظرية التقليدية قد انقسم بين مؤيد ومعارض لحق الدولة في ملكية أموالها العامة لاسيما منها الاملاك العمومية البحرية، فإن المشرع الجزائري تولى بنفسه تحديد طبيعة

حقها على املاكها، ولم يترك للفقهاء مجالاً واسعاً في ذلك، وفيما يلي سنرى كيف حدد المشرع الجزائري ذلك وفقاً للدساتير (أولاً) ووفقاً للقوانين العادية (ثانياً).

أولاً : تحديد طبيعة حق الدولة على الاملاك العمومية البحرية وفقاً للدساتير الجزائرية

لقد مرت الجزائر بعدة مراحل أثرت على منظومتها القانونية، ولاسيما تلك المتعلقة بالأملاك الوطنية والتي تأثرت بالتغيرات سواء السياسية أو الاقتصادية التي عرفت الجزائر ويظهر ذلك جلياً من خلال التجربة الدستورية الجزائرية حيث جاء كل دستور باحكام تعكس النظام المنتهج والأوضاع التي واكبت صدوره، فبعد الاستقلال صدر دستور سنة 1963 الذي تبنى النظام الاشتراكي وعمل على ترسيخه في المجتمع الجزائري غير أنه لم يتضمن صراحة الأملاك الوطنية، وذلك راجع لحدثة استقلال الجزائر وخضوعها في هذا المجال للنظام الفرنسي خاصة بصور القانون الذي يمدد العمل بالنصوص الفرنسية إلا ما كان منها مخالفاً للسيادة الجزائرية¹.

غير أن دستور الجزائر سنة 1976 و رغم قيامه على المبادئ الاشتراكية، فقد نص في مادته 13 على ما يلي " يشكل تحقيق اشتراكية وسائل الإنتاج قاعدة أساسية للاشتراكية، وتمثل ملكية الدولة أعلى أشكال الملكية الاجتماعية" كما أضافت المادة 1/14 منه " تتحدد ملكية الدولة بأنها الملكية المحوزة من طرف المجموعة الوطنية التي تمثلها الدولة."

باستقراء هاتين المادتين، يلاحظ أن المؤسس الدستوري استعمل مصطلح ملكية الدولة، ولم يستعمل مصطلح الأموال العامة كما هو الشأن في النظرية التقليدية.

غير أنه اعتبرها محوزة من طرف المجموعة الوطنية ولم يحدد ماهية المجموعة الوطنية، مع العلم أن هذه الأخيرة لا تملك الشخصية القانونية لهذا اعتبر الدولة الممثل القانوني لها، كما كيّف ملكية الدولة على أنها أعلى أشكال الملكية الجماعية وهذا راجع للنهج المتبع آنذاك.

والملاحظ أن المؤسس الدستوري استعمل مصطلح "المحوزة" ولم يستعمل مصطلح "المملوكة"، وهذا أيضاً راجع للملكية الاشتراكية لوسائل الإنتاج التي يفرضها النهج الاشتراكي، فيما لم تتم الإشارة إلى الأملاك البحرية إلا أن الوضع لم يبق كذلك، خاصة بعد أحداث أكتوبر سنة 1988 والتي أسفر عنها صدور دستور سنة 1989 والذي أحدث نقلة نوعية في المجال السياسي بتبني التعددية الحزبية، وفي المجال الاقتصادي بهجر النظام الاشتراكي وتبني النظام الرأسمالي، وهذا ما أثر على فكرة أملاك الدولة

¹ - حنان ميساوي، المرجع السابق، ص 93.

عند المؤسس الدستوري لسنة 1989 حيث نص في مادته 17 على ما يلي "الملكية العامة: هي ملك المجموعة الوطنية".

وبهذا يتجلى الفرق الذي أحدثه الانتقال من النهج الاشتراكي إلى النهج الليبرالي فأول ما يلاحظ على هذه المادة أن المؤسس الدستوري احتفظ بمصطلح "الملكية" والتي أعادها إلى المجموعة الوطنية، غير أنه استبدل مصطلح "ملكية الدولة" لارتباطه بالتوجه الاشتراكي، وتعويضه بمصطلح "الملكية العامة" كما أنه لم يعتبر الملكية محوزة من طرف المجموعة الوطنية مثلما اعتبرها المؤسس الدستوري لسنة 1976، وإنما اعتبر الملكية العامة ملكا للمجموعة الوطنية.

و فضلا عن ذلك تنص المادة 18 من نفس الدستور على أن "الأمالك الوطنية يحددها القانون وتتكون من الأملاك العمومية والخاصة التي تملكها كل من الدولة والولاية والبلدية.."، وبهذا لم يترك المؤسس الدستوري أي شك في أن حق الأشخاص العامة على أملاكها العمومية والخاصة، هو حق ملكية ويتضح ذلك جلياً في عودته إلى النظرية التقليدية القائمة على ازدواجية الدومين والتي استقر فيها الفقه والقضاء على إقرار ملكية الأشخاص العامة لأموالها العامة، و استعمال مصطلح "الأمالك" الوطنية بدل "أمالك الدولة"، كما لم يستعمل "اموال الدولة" والتي نص على ملكيتها للأشخاص العامة وليس حيازتها، و بتبنيه لازدواجية الأملاك الوطنية قسّمها إلى الأملاك العمومية والخاصة أيضا على تعدد الأملاك الوطنية العمومية والخاصة بتعدد الأشخاص العامة¹.

ونشير إلى أن المؤسس الدستوري لسنة 1989 جعل من النشاطات و الثروات البحرية من مشتملات الاملاك العمومية واعتبرها ملكاً للمجموعة الوطنية، وعلى اعتبار أنها لا تتمتع بالشخصية القانونية جعل من الدولة ممثلا لها على الرغم من عدم النص صراحة على ذلك، كما فعل المؤسس الدستوري لسنة 1976 وهذا بقصد إضفاء حماية دستورية على الاملاك البحرية باعتبارها عمومية على الدوام، ولا يمكن للدولة التصرف فيها بعد تجريدها من صفة العمومية، كما هو الشأن بالنسبة لباقي ممتلكاتها، كما أنها تكون للدولة وحدها دون الجماعات المحلية.

و بالرجوع إلى التعديل الدستوري لسنة 2016 نجد أن المؤسس الدستوري لم يعدل المادتان 17 و 18 من دستور 1989 بل احتفظ بنفس الصياغة، و نفس الامر إستمر بالتعديل الدستوري لسنة 2020 بالمادة 20 منه، فيما تم تعديل طفيف في صياغة العبارة المستعملة في تعديل 2016 بموجب

¹ - حنان ميساوي، المرجع السابق، ص 94.

المادة 01/20 و التي جاءت بعبارة : " يحدد القانون الاملاك الوطنية" بينما كانت في تعديل 2016 بصيغة " الاملاك الوطنية يحددها القانون" و الفقرة الثالثة من نفس المادة اصبحت : " تسيير الاملاك الوطنية طبقا للقانون " بينما كانت : " يتم تسيير الاملاك الوطنية طبقا للقانون".

ثانيا : تحديد طبيعة حق الدولة على الاملاك العمومية البحرية وفقا للقوانين العادية

عرفت النظرية العامة للأموال العامة الفرنسية طريقها إلى التطبيق على الأموال العامة في الجزائر بصدور قانون 16 جوان سنة 1851 المتعلق بالملكيات العقارية في الجزائر، وفي هذه الفترة كان الفقه والقضاء الفرنسيين قد استقرا على اعتبار أن حق الدولة والأشخاص العامة على أموالها هو حق ملكية، واستمر الوضع كذلك عقب الاستقلال، وعلى الرغم من عدم وجود قانون ينظم الأملاك الوطنية، إلا أنها كانت تخضع لعدة نصوص اختصت بتنظيم قطاعات وأجزاء مختلفة من الأملاك الوطنية والتي نجدها تصب في مصب الاعتراف بحق الملكية، فنجد مثلا الأمر رقم 66- 102 ينص في مادته الأولى على أيلولة الأملاك الشاغرة للدولة.

و الملاحظ انه خلال هذه الفترة لم يكن هناك قانون جامع خاص بتنظيم الاملاك الوطنية و انما كان الامر موزع على مجموعة من النصوص في شكل أوامر وقوانين و مراسيم اختصت بتنظيم قطاعات أو أجزاء مختلفة من الاملاك العمومية، على غرار الامر 65-301 المؤرخ في 1965/12/06 المتعلق بالاملاك الوطنية البحرية و الذي تضمن بالمادة الاولى منه : " تلحق بأملاك الدولة العمومية مع الاحتفاظ بحقوق الغير :

أ - الارض و قعر الارض للمياه الاقليمية، إن هذا اللاحق لايمس الحقوق المنشأة و الدعاوى التي اقامتها ادارات الدولة بمقتضى السلطات التي تحوزها في المياه الاقليمية .

ب - طرح البحر و محاسره و الاراضي المفصولة صناعيا عن مياه البحر مع الاحتفاظ بالاحكم المخالفة لعقود الامتياز".

يلاحظ من خلال هذا النص ان المشرع اعترف بملكية الدولة للاملاك العمومية البحرية، وهو ما تأكد بعد انتهاج المسلك الليبرالي اين تم العمل على تغيير المنظومة القانونية وفقاً للنهج الجديد المتبع، وهذا ما انعكس على الاملاك العمومية البحرية إذ صدر القانون 90-30 المتضمن قانون الاملاك الوطنية، و الذي اكد بنص المادة الثانية منه ان الاملاك الوطنية تشتمل على مجموع الاملاك و الحقوق المنقولة و العقارية التي تحوزها الدولة و جماعاتها الاقليمية في شكل ملكية عمومية او خاصة، ويخضع توزيع الاملاك الوطنية العمومية التابعة للدولة و كذا تسييرها لمبادئ وقواعد طبقا للقوانين و التنظيمات

وهو ما اكدته المادة 12 من ذات القانون، كما أشارت المادتين 14 و 15 إلى مشتملاك الاملاك الوطنية العمومية الطبيعية و الاصطناعية و التي تضمنت الاملاك العمومية البحرية الطبيعية منها و الاصطناعية.

ومن جهة أخرى، نصت المادة 779 من القانون المدني الجزائري¹ على أنه " تعتبر ملكاً للدولة الارض التي ينكشف عنها البحر، و لا يجوز التعدي على أرض البحر، و الارض التي تستخلص بكيفية صناعية من مياه البحر تكون ملكا للدولة".

وبهذا يكون المؤسس الدستوري و المشرع، قد كفلاً حق الدولة في تملك الاملاك العمومية البحرية و اكداً عليه وبالتالي لم يتركها مجالاً واسعاً للاجتهاد الفقهي كما هو الشأن للمشرع الفرنسي.

و يترتب على القول بأن الدولة تملك المال العام البحري الكثير من النتائج أهمها تملك الثمار و الطمي وما تحت الارض سواء كانت طبيعية او صناعية، و تملك أيضا ما يحويه البحر و باطنه من ثروات أو آثار أو كنوز مخبوءة في باطنه، وللدولة أيضا بناءً على ثبوت حق الملكية على أملاكها البحرية الحق في طلب التعويض عن الاضرار التي يسببها الغير لاملاكها البحرية، والحق في رفع دعاوى الاستحقاق و دعاوى الحيازة لحماية أملاكها البحرية، كما يعد تكفل الدولة بحماية الاملاك العمومية البحرية من تعديات الادارة و الافراد أهم نتيجة تترتب على فكرة ملكية الدولة لاملاكها البحرية، و هو ما سنتناوله في المطلب الثاني من هذا المبحث.

المطلب الثاني : الاليات المقررة لحماية الاملاك العمومية البحرية من تعديات الادارة و الافراد

منح المشرع السلطة الادارية مهمة تنظيم وتسيير الاملاك العمومية البحرية سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة كما سلف بيانه بالبواب الاول من هذا البحث، و في نفس الوقت كلفها بحماية هذه الاملاك من أي تعدي سواء كان من الإدارة او من الافراد، ومن اجل ذلك وضعت الدولة مجموعة من القيود و فرضت إلتزامات تخص أملاكها العمومية البحرية و التي تخضع لنظام حماية إستثنائي يحول دون حدوث اي تعدي من الادارة نفسها بمنع التصرف في الملك العمومي البحري من جهة، و ضد تعديات الافراد عند استعمالهم لهذه الاملاك أو الادعاء بملكيتها من جهة أخرى، أين تلزم السلطات الادارية المختصة بما لها من صلاحيات ادارية بالتدخل من أجل غلّ يد الافراد عن هذه الاملاك، ووضع حد للإعتداءات التي تطالها وتفقدها الغاية المرجوة منها و الاهمية التي تكتسيها.

¹ - الامر رقم 75 - 58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم.

وعليه سنتناول في هذا المطلب الوسائل التي كرسها المشرع لمواجهة تصرفات الادارة الغير شرعية و التي تقع على الاملاك العمومية البحرية (الفرع الاول) و كيف تتدخل الادارة لوضع حد لتعديت الافراد عليها (الفرع الثاني).

الفرع الاول : آليات حماية الاملاك العمومية البحرية من تعديت الادارة

تجنباً لأي إعتداء يمكن ان تقوم به الادارة تجاه الاملاك العمومية البحرية، فقد وضع المشرع قيود على الادارة تحول دون تصرفها بصورة غير شرعية فيها و تمنعها من ذلك؛ تتمثل في قاعدة عدم جواز التصرف فيها ورتب البطلان على مخالفتها (أولاً) كما فرض على الادارة التزامات لحمايتها تتمثل في الصيانة و الرقابة (ثانياً).

أولاً : قاعدة عدم جواز التصرف في الاملاك العمومية البحرية

هذه القاعدة خصصت لحماية الاملاك العمومية البحرية حتى لا تقف قواعد القانون المدني حائلاً دون تحقيق الغرض الذي من أجله خصص المال، وهي قيد على سلطة الادارة ولهذا فلو تصرفت الادارة قصداً او خطأ في مال من الاموال البحرية لأحد الأفراد، دون مراعات الاجراءات التي يفرضها القانون، فليس للفرد المتصرف إليه أن يحتج بقاعدة عدم جواز التصرف في المال العام هذه، ليتوصل من ذلك إلى التحلل من التزاماته، لان هذا البطلان لم يُشرع إلا لمصلحة الشخص الاداري، على ان لا يحول دون مسؤولية الدولة عما يترتب من أضرار نتيجة لتصرفها في مال عام، ثم رجوعها في هذا التصرف¹.

ولقد رأى جانب من الفقه الفرنسي أن مبدأ عدم التصرف في الاموال العامة غير قابل للإنفصال عن ماهية المال العام، بل إن هذا المبدأ في حد ذاته يشكل الشرط لوجود مثل هذا المال وفي ذلك يقول الاستاذ chapus : " يوجد مال عام حيث توجد أجزاء من المال العائد للإدارة متأثرة بعدم المساس " وفي الحقيقة هذا المبدأ آلية قانونية متلازمة مع وجود المال العام ذاته؛ إنما يقوم على شرعية تاريخية قوية تلك الشرعية التي تزامنت في الوجود مع المال العام ذاته².

هذا ولم يخرج المشرع الجزائري على نطاق هذه النظرية، إذ نصت المادة 04 من قانون الاملاك الوطنية 90-30 على ان " الاملاك الوطنية العمومية غير قابلة للتصرف و لا للتقادم ولا للحجز " كما اكدت على ذلك المادة 02/66 من نفس القانون بنصها على مايلي : " وتستمد القواعد العامة لحماية

¹ - سليمان محمد الطماوي، المرجع السابق ، ص 32.

² - مهند مختار نوح، التصرف في المال العام (المال العام من محل للحماية إلى وسيلة قانونية للتنمية)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ، لبنان، 2020، ص 14.

الاملاك الوطنية العمومية مما يأتي : مبادئ عدم قابلية التصرف، وعدم قابلية التقادم، وعدم قابلية الحجز" وبذلك تجد قاعدة عدم جواز التصرف في الاملاك العمومية البحرية أساسها في نصي المادتين المذكورتين.

كما أقرّ المشرع الجزائري بهذا المبدأ من خلال المادتين 688 و 689 من القانون المدني الجزائري، إذ نص في المادة 688 على ذلك كما يلي: "لا يجوز التصرف في أموال الدولة...".

وتجدر الإشارة إلى أن قاعدة عدم جواز التصرف تسري على الأملاك العمومية وحدها، دون الثمار أو المنتجات التي تغلها الأملاك العمومية¹ ونفس الامر ينسحب على المخلفات التي تترتب على الاملاك البحرية، ومن ذلك قيام الادارة ببيع الرمل الذي جمعته أثناء تحسين وتسوية الشواطئ، فالتصرف في الشاطئ لا يتناقض مع الطبيعة العامة للملك العمومي البحري ولا يُعطل المصلحة العامة .

و لا شك في أن الإدارة تسهر على حماية الأملاك العمومية التابعة للدولة، خاصة عند قيامها باعمال التسيير، إذ لها أن تجرى عليها كافة التصرفات الإدارية المسموح بها بموجب القوانين والتنظيمات، شرط المحافظة عليها وصيانتها.

أما التصرفات المدنية والتي من شأنها إخراج الملك العمومي من ذمة الدولة فلا يجوز لها القيام بها، بمقتضى قاعدة عدم جواز التصرف غير أنها إذا أرادت ذلك وجب عليها أن تقوم بتجريدته من صفته العمومية وإدراجه ضمن الأملاك الخاصة الجائز التصرف فيها.

وترد على هذه القاعدة استثناءات لما يتعلق الأمر بتحقيق المنفعة العامة، فقد يتخذ التصرف الإداري شكل ترخيص إداري بالانتفاع بالأملاك العمومية، وذلك لكونه مؤقت وإمكانية إلغائه من طرف الإدارة في أي وقت إذا اقتضت المصلحة العامة ذلك، و قد يأخذ شكل عقد امتياز فيكون الملك العمومي محل امتياز تمنحه الإدارة لأحد الأفراد لتسيير المرافق العمومية، تحقيقا لأهدافها، كما لا تتنافى مع قاعدة عدم جواز التصرف و المبادلات التي تتم بين الأشخاص الإدارية العامة، والتي أطلق عليها المشرع الجزائري مصطلح "تحويل التسيير" ويقصد به تحويل ملك عمومي من هيئة مسيرة إلى هيئة أخرى، دون أن يفقد صفته العامة، وليس من شأنه نقل ملكية الملك العمومي².

وأخيرا يستثنى من قاعدة عدم جواز التصرف، إمكانية تقرير حقوق ارتفاق على الأملاك الوطنية العمومية البحرية، لاسيما لما يتعلق الامر بالاملاك المجاورة للشاطئ بحيث منحت المادة 10 من

¹ - ابراهيم عبد العزيز شيجا، المرجع السابق، ص 569.

² - المادة 73 من قانون 90-30 المتعلق بالاملاك الوطنية ، المعدل و المتمم.

المرسوم 12-427 الوالي أثناء عملية ضبط حدود الاملاك العمومية البحرية إمكانية حجز شريط لا يتجاوز عرضه 20 م من الاملاك الخاصة المجاورة لحافة الشاطئ ابتداءً من الحد المسطر للاملاك العمومية البحرية، تكون فيه عملية البناء أو أي تغيير في القطع الارضية المحجوزة مرهونة بالخضوع للتنظيم المعمول به في هذا المجال والحصول على رخصة خاصة من الوالي، دون المساس بالاحكام المتعلقة برخصة البناء .

هذا بالإضافة إلى ارتفاعات الملاحة البحرية و تشمل حقوق الرؤية ومراقبة الملاحة البحرية، فهي ارتفاعات غرضها خدمة الملك العمومي البحري¹، مع العلم ان القانون 90-30 المعدل و المتمم قد ادرج إمكانية تكوين حقوق عينية داخل بعض الاملاك العمومية، لكنه استثنى من ذلك الاملاك العمومية البحرية الطبيعية².

ثانيا : الالتزامات المفروضة على الادارة لحماية الاملاك العمومية البحرية

تُلقى على عاتق الادارة إما بصفتها مالكة للملك العمومي البحري او مسيرة له، التزامات تصب في واجب حماية الاملاك العمومية البحرية، ولعل اهم هذه الواجبات الالتزام الذاتي للادارة للتعرف على حركة الملك و وضعه القانوني عن طريق الجرد (1) و الصيانة (2) و الرقابة (3).

1 . جرد الاملاك العمومية البحرية

يقصد بالجرد ذلك الاجراء الوصفي و التقويمي الذي ينصبّ على الاملاك العقارية و المنقولة و الذي يهدف إلى ضمان حماية الاملاك الوطنية و الحرص على استعمالها وفقا للاهداف المسطرة لها ويقع على عاتق الإدارة المالكة، أين يتم إعداد جرد مفصل بناء على ما هو وارد في احكام المرسوم التنفيذي 91-455 المتعلق بجرد الاملاك الوطنية³، وقد اشترط المشرع في ذات المرسوم على الهيئات والمصالح والمؤسسات العمومية ذات الطابع الإداري التابعة للدولة والجماعات المحلية، سواء كانت تتمتع بالاستقلال المالي أم لا، أن تقوم بجرد وصفي تقويمي للعقارات العمومية - وحتى الخاصة - التي خصصت لها من طرف مديرية أملاك الدولة، كما يمتد هذا الالتزام إلى المؤسسات العمومية المسيرة على الشكل التجاري بالنسبة للأملاك المخصصة لها.

¹ .رياحي مصطفى، الإرتفاعات الادارية في التشريع الجزائري، اطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة الاخوة منتوري قسنطينة ، كلية الحقوق، 2015، ص 42.

² - المادة 69 مكرر 5 من القانون 90-30 المعدل و المتمم.

³ - المواد 05 و 06 من المرسوم التنفيذي 91-455 المؤرخ في 1991/11/23، يتعلق بجرد الاملاك الوطنية، الجريدة الرسمية عدد 60 ، الصادرة في 1991/11/24.

يعتبر جرد الأملاك العقارية التابعة للأملاك الوطنية العمومية وسيلة لمراقبة ومتابعة حركة الأملاك العقارية لاسيما منها البحرية، بسبب المعاملات العقارية المختلفة الواردة عليها، كما يسهل الإطلاع ومعرفة محتوى الذمة العقارية التابعة للأملاك الوطنية.

وتتم عملية جرد الاملاك العمومية البحرية وفقا للاجراءات التي تتخذها الجهات الادارية المخولة بذلك وتتم على مرحلتين :

المرحلة الاولى تتمثل في إعداد البطاقة التعريفية للعقار (البطاقة العقارية) التابع للأملاك الوطنية العمومية، وهو التزام يقع على عاتق كل مصلحة أو هيئة أو مؤسسة عمومية ذات طابع إداري أو ذات طابع صناعي وتجاري في حال وجودها بالنسبة للعقارات المخصصة لها، والمرحلة الثانية تتمثل في قيام إدارة املاك الدولة باستغلال هذه البطاقات وذلك بالتحقق من تدوينها بالشكل الصحيح، وبعد ترقيم العقارات تعد إدارة أملاك الدولة لكل عقار تم جرده شهادة التسجيل في الجدول العام للأملاك الوطنية.

إن ما يسري على الاملاك العمومية الاخرى يسري بشكل صارم على الاملاك العمومية البحرية التي يجب جردها وضبطها بدقة متناهية لمعرفة من اين تبدأ و أين تنتهي، فالامر جد صعب و يستدعي عناية خاصة من طرف الدولة المالكة¹ نظرا للامتدادات الشاسعة للأملاك البحرية، ولهذا الغرض يتعين على الدولة أن تسهر وتحافظ عليها من مساس و اتلاف المستعملين لها، و اول خطوة للإدارة في سبيل تحقيق هذا الهدف هي واجب التعرف على هذه الاملاك؛ و لايتأتى ذلك إلا عن طريق جرد عناصرها ومحتوياتها.

ومن اجل تعزيز قدرات الجهات المركزية و اللامركزية في مجال حماية الاملاك العمومية البحرية الطبيعية فقد تم استحداث هيئة عمومية ذات طابع إداري تتمتع بالشخصية المعنوية و الاستقلال المالي تسمى المحافظة الوطنية للساحل وذلك بموجب المادة 24 من قانون 02-02 من قانون حماية الساحل وتنظيمه²، وتضطلع هذه الهيئة على وجه الخصوص بإعداد جرد وافي للمنطقة الشاطئية، ويعتمد الجرد على خريطة للمناطق الشاطئية تتضمن خريطة بيئية و خريطة عقارية، وتعتبر المحافظة الوطنية للساحل الجهة المخولة للقيام بجرد كامل للمناطق الساحلية سواء المعمرة منها او الفضاءات الطبيعية، من اجل تحديد شامل لوضعية المناطق الشاطئية، وهو ما يسمح لها بإعداد إعلام شامل حول المناطق الساحلية

¹ - نصر الدين هنوني، المرجع السابق، ص 278.

² - القانون 02-02 المؤرخ في 05 فبراير 2002 يتعلق بحماية الساحل وتنظيمه، الجريدة الرسمية عدد 10، الصادرة في 2002/02/12 .

يستند إلى مقاييس تقييمية تسمح بمتابعة دائمة و إعداد تقارير عن وضعية الساحل ينشر كل سنتين¹ ، وتطبيقا لنص المادة 24 من القانون 02-02 صدر المرسوم التنفيذي 04-113 يتضمن تنظيم المحافظة الوطنية للساحل وسيرها ومهامها².

وتعد عملية التحديد الاداري للأمالك العمومية البحرية³، من الوسائل التي تُدرج في مفهوم جرد الاملاك العمومية البحرية نظرا للآليات القانونية المصحوبة بأدوات تقنية صارمة سخّرها المشرع لصدّ أي تعدي محتمل، فبواسطة آليات التحديد الاداري للأمالك العمومية البحرية الطبيعية في شقها البري، كرس المشرع قواعد استثنائية تختلف عن تلك المطبقة في تعيين الحدود بين الخواص، والغرض منها هو الحفاظ على وحدتها وسلامتها و ضمان حمايتها من أي إعتداء.

2. صيانة الاملاك العمومية البحرية

تلتزم الادارة بالصيانة الدورية للاملاك العمومية البحرية غير ان هذه الاملاك قد تكون مخصصة إما لاستعمال الجمهور مباشرة و بالتالي هي الاكثر تعرضا للضرر و الأكثر حاجة للصيانة، و إما أن تكون مخصصة لمرفق عام⁴، و المشرع حسم مسألة الجهة المسؤولة عن صيانة الاملاك العمومية البحرية بموجب المادة 80 من المرسوم التنفيذي 12-427 : " تتحمل المصلحة أو الادارة المخصص لها صيانة الملك أو مرفق الاملاك الوطنية الموضوعة تحت تصرفها، أما الاصلاحات الكبرى فتبقى مبدئيا على عاتق الشخص العمومي المالك" وعلى هذا الاساس فالصيانة نوعين : الصيانة الكبرى والصيانة العادية، وذلك بالنظر إلى الجهة الإدارية الملزمة بأعمال الصيانة، خاصة إذا كان الملك العمومي البحري مخصصا لمرفق عام وذلك لوجود إدارتين عموميتين : الإدارة المالكة، والإدارة المخصص لها الملك العام، أما إذا كان الملك مخصصا للاستعمال المباشر للجمهور، فإن الجهة الادارية المالكة للملك العام هي الملزمة وحدها بواجب الصيانة و المحافظة على الملك العام وتطويره.

والعلة واضحة من تقرير الالتزام بالصيانة الملقى على عاتق الإدارة المالكة أو المسيرة وهي حماية الملك العام، حيث يقتضي واجب الصيانة الحفاظ على الملك العام من الأضرار التي قد يتعرض لها، سواء من طرف السلطة الإدارية ذاتها ممثلة في موظفيها، وذلك عند إهمالهم القيام بواجب صيانة

¹ - المادتين 24 و 25 من القانون 02-02.

² - المرسوم التنفيذي 04-113 المؤرخ في 13/04/2004 يتضمن تنظيم المحافظة الوطنية للساحل وسيرها ومهامها، الجريدة الرسمية عدد 25 الصادرة في 21/04/2004.

³ - سبق التطرق اليها بالتفصيل في الباب الاول.

⁴ - المادة 06 من قانون 08-14 المعدل و المتمم للقانون 90-30 المتضمن قانون الاملاك الوطنية.

عناصر الأملاك الوطنية العمومية التي يصيبها التلف نتيجة لمرور الوقت، أو بسوء استخدامهم لها، أو نتيجة استعمال الأفراد للملك العام سواء كان استعمالا عاديا أو استعمالا غير رشيد، من جانب آخر تسهر الإدارة على صيانة الأملاك العمومية لتجنب الوقوع في دائرة المسؤولية، ودفع التعويضات عن الأضرار التي قد تصيب الأفراد عند استعمالهم للأملاك العمومية والناجمة عن سوء حالتها نتيجة إهمال صيانتها¹.

ويعتبر من قبيل صيانة الاملاك العمومية البحرية الطبيعية : التسييج، الاصلاحات و الترميمات و التعديلات، أشغال التجصيص و التبييض، أعمال الكنس و النظافة و يطلق على هذه الاعمال الاشغال العامة، تلك الاشغال التي تنصب على العقارات بطبيعتها او بالتخصيص، المبنية وغير المبنية².

غير ان هذه الصيانة يمكن ان تقع على عاتق المرتفقين انفسهم، فإذا كان دخول الجمهور إلى الشواطئ حراً و مجانياً، فإن هذ الجمهور عليه بعض الواجبات الحضارية سيما ما يخص عدم تلويث الشاطئ، فرغم غناها بطول سواحلها فإن الجزائر تبقى فقيرة بخصوص الشواطئ النقية و الجذابة، فمياه الشواطئ الملوثة بلغت سقفا خطيرا بالاضافة الى افتقارها إلى الرمال النظيفة، لأن جاذبية الشواطئ تكمن في نظافتها، نوعية مياه الاستحمام، وجواريتها للمناظر الطبيعية الخلابة، الغابات، الكثبان الرملية وغيرها³.

أما عندما يتعلق الأمر بالملك العمومي البحري المينائي المستغل بطريقة المرفق العام، أو عندما يتعلق أيضا بوضع تدبير من تدابير الضبط المينائي فقد أوكل الأمر للسلطة المينائية و هو ما نصت عليه المادة 891 من القانون البحري : " يشكل تطوير الأملاك العمومية للميناء، و صيانتها و تسييرها و المحافظة عليها مهمات خدمة عامة و توكل إلى هيئات تنشأ لهذا الغرض و تسمى "سلطات مينائية" تحدد كفاءات تنظيم هذه الهيئات و استغلال الأملاك المذكورة أعلاه عن طريق التنظيم" وتطبقا لهذه المادة صدر المرسوم التنفيذي المرسوم التنفيذي 99-199 المؤرخ في 18 غشت 1999 ، فالسلطة المينائية في هذه الحالة هي المكلفة بالصيانة.

¹ - رفيق محمد سلام، الموسوعة النموذجية في جرائم المال العام، دون دار نشر، القاهرة ، مصر ، 2005، ص 98.

² - نصر الدين هنوني، المرجع السابق، ص 278.

³ - المرجع نفسه، ص 279.

وبالرجوع إلى النصوص المتعلقة بتسيير الاملاك الوطنية نجدها تلزم المسير بصيانة الاملاك محل التسيير مهما كانت طريقته، فإذا تعلق الامر بعقد ايجار للمرفق العام، فالمشرع عرّف عقد إيجار المرفق العام بموجب المادة 54 من المرسوم التنفيذي 199/18 على أنه الشكل الذي تعهد من خلاله السلطة المفوضة له تسيير وصيانة المرفق العام، مقابل إتاوة سنوية يدفعها لها، أما بالنسبة للتسيير عن طريق الامتياز فيلزم صاحب الامتياز بصيانة الاملاك العمومية البحرية التي يسيرها على نفقته، فمثلا يقع على صاحب الامتياز الشاطئي احترام الصحة العمومية وحماية المحيط إذ يقع عليه القيام بكل عمل يمس بالصحة العمومية أو يتسبب في افساد نوعية مياه البحر أو إتلاف قيمتها النوعية، كما يلزم باحترام الغرض المخصص لهذا الفضاء¹، وعلى هذا الاساس يقع على صاحب الامتياز العناية المنتظمة بالشاطئ وصيانة ملحقاته و التجهيزات الموجودة به².

3. إلتزام الإدارة بواجب الرقابة على الاملاك العمومية البحرية

نظرا لاتساع نطاق ومجالات عمل الإدارة العامة في الدولة المعاصرة وما ترتب عنه من تضخم في الجهاز الإداري بصورة غير مسبوقة، فإن التدابير الذاتية التي تسعى الإدارات المختلفة إلى الإلتزام والتقيّد بها تكون غير كافية لحماية المال العام والمحافظة عليه، وهو الوضع الذي يحتم تدعيم تلك التدابير بتدابير رقابية ذات طابع وقائي، وتعتبر الرقابة بصفة عامة وظيفة حيوية في الدولة الحديثة فهي تعتبر حجر الزاوية في النشاط الإداري، وهي تختلف باختلاف الأنظمة السياسية والقانونية وحتى الاجتماعية، كما تختلف من مرحلة زمنية إلى أخرى³.

و تتولى أجهزة الرقابة المنصوص عليها في قانون الاملاك الوطنية كل حسب اختصاصه رقابة تسيير الأملاك الوطنية والمحافظة عليها⁴، كما تتولى أجهزة الرقابة الداخلية التي تعمل بمقتضى الصلاحيات التي يخولها إياها القانون والسلطة الوصية معاً رقابة الاستعمال الحسن للأملاك الوطنية، وفقا لطبيعتها وغرض تخصيصها، و تعمل المؤسسات المكلفة بالرقابة الخارجية، حسب تخصص كل منها، وفق الصلاحيات التي يخولها إياها التشريع⁵.

¹. المواد 07، 08، 10 من القانون 02-03 المؤرخ في 17 فبراير سنة 2003، يحدد القواعد العامة للاستعمال و الاستغلال السياحيين للشواطئ، ج ر عدد 11 الصادرة في 19 فبراير 2003..

². راجع المادة 30 من نفس القانون.

³. حنان مزهود، آليات حماية المال العام في القانون الجزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2019، ص 113.

⁴. المادة 11 من قانون 30-90 المتعلق بالاملاك الوطنية.

⁵. المادة 24 من نفس القانون.

وبناء عليه يكون المشرع قد كرس نوعين من الرقابة على الاملاك العمومية، وهما: الرقابة الداخلية والخارجية؛ فالرقابة الداخلية على الأملاك العمومية على غرار الاملاك العمومية البحرية، هي تلك المخولة للهيئات الإدارية عن طريق موظفين تابعين لها مكلفين بالرقابة، وهو ما نصت عليه المادة 134 من قانون 90-30 المتعلق بالاملاك الوطنية، بنصها على ما يلي: " تتمتع الإدارة المكلفة بالأملاك الوطنية في إطار اختصاصاتها بحق الرقابة الدائمة على استعمال الأملاك الداخلية في الأملاك الوطنية الخاصة والأملاك الوطنية العمومية التابعة للدولة، المخصصة أو غير المخصصة و تطبق هذه الأحكام أيضا على رقابة الظروف التي يتم فيها استعمال المحلات التي تشغلها المصالح العمومية التابعة للدولة بأية صفة كانت".

كما نصت على هذا الالتزام المادة 02/186 من المرسوم التنفيذي رقم 12-427 و التي جاء فيها: " تتمتع إدارة الأملاك الوطنية بحق دائم في مراقبة ظروف استعمال الأملاك المنقولة والعقارية التابعة للدولة وصيانتها، سواء كانت أملاكا خاصة أو أملاكا، عمومية مخصصة أو مسندة أو موضوعة تحت تصرف".

ونستنتج من هاتين المادتين، أن الرقابة التي تمارسها إدارة الأملاك الوطنية على تسير الأملاك التابعة للدولة ومنها الاملاك العمومية البحرية، هي رقابة تتميز بالديمومة وهذا بصريح نص المادتين المذكورتين حيث يعتبر واجب الرقابة الملقى على عاتق إدارة الأملاك الوطنية، واجب دائم، لا يقتصر بفترة معينة، وتتصل بهذه الخاصية خاصية الاستمرارية، فالرقابة هنا تنبثق من الرقابة السلمية التي تميز الهيئات المركزية والمصالح الخارجية لها، فقد يمارسها الرئيس السلمي إما من تلقاء نفسه بموجب النصوص التشريعية التي تخوله ذلك، وإما عن طريق التقارير التي ترفع دورياً من الرؤوسين إلى رؤسائهم، كما قد تكون بناء على شكاوى تقدم من المواطنين، و لتسهيل عملية الرقابة، يجب على الإدارات والهيئات العمومية المكلفة بتسيير جزء من الأملاك العمومية أو بعض مرافقها أن تحافظ على جميع الوثائق والعقود والسندات المتعلقة بالأملاك الوطنية التي تسييرها أو تحوزها، و تتم عملية المراقبة بناء على قرارات تبلغ بها، مثلاً تلك الصادرة عن السلطات المكلفة بضبط حدود الأملاك العمومية، أو إنشاء إرتفاقات تثقل الملكيات المجاورة¹.

و تجدر الإشارة إلى أن المديرية العامة للأملاك الوطنية تتوفر على مفتشية المصالح الأملاك الوطنية والحفظ العقاري وهي مكلفة بالتفتيش والرقابة والتحقق في كل ما يتعلق بتنظيم مصالح أملاك

¹ - حنان ميساوي، المرجع السابق ، ص 237.

الدولة والحفظ العقاري وسيرها، كذلك تسيير أملاك الدولة والحفظ العقاري ومراقبة التسيير المحاسبي لمفتشيات أملاك الدولة والمحافظات العقارية و تراقب شروط استعمال الوسائل البشرية والمالية والمادية الموضوعة تحت تصرف مصالح أملاك الدولة والحفظ العقاري.

كما تكلف أيضا بالمساهمة في عمليات التكوين وتحسين المستوى المتعلقة بحاسبة أملاك الدولة وتقنيات التفتيش وذلك بالتعاون مع الهياكل المركزية المعنية للمديرية العامة للأملاك الوطنية، كما تقوم بتنسيق نشاطات المفتشيات الجهوية للأملاك الدولة والحفظ العقاري وتنشيطها وتفتيشها ومراقبتها.

المشرع الجزائري لم يكتف برقابة الاجهزة الادارية المكلفة بتسيير وحماية الاملاك العمومية لبعضها البعض، بل عززها برقابة خارجية تهدف الى بلوغ نفس المسعى، وهو ما قرره المادة 190 من المرسوم التنفيذي 12-427 ، فلا تمنع الرقابة التي تقوم بها إدارة املاك الدولة، انواع الرقابة الاخرى التي تمارسها بمقتضى القوانين و التنظيمات، مؤسسات التفتيش و الرقابة و هيئاتهما و التي تعمل كل منها في حدود اختصاصاتها حسب الاجراءات المقررة لهذا الغرض.

وعليه فإن الرقابة على تسيير الاملاك الوطنية لا تختص بها ادارة املاك الدولة فحسب، و إنما مدها المشرع إلى أجهزة رقابة خارجية مستقلة ومحايدة، و هذه الرقابة تجد أساسها في الدستور الجزائري أولاً¹، وكذا المادة 02/24 من قانون الاملاك الوطنية و التي نصت على أنه : " تعمل المؤسسات المكلفة بالرقابة الخارجية حسب تخصص كل منها، وفق الصلاحيات التي يخولها اياها التشريع".

ويعتبر مجلس المحاسبة أهم آلية للرقابة الخارجية و الذي انشئ لأول مرة سنة 1980²، بناء على نص المادة 1/190 من دستور سنة 1976³ و الذي أكد على دوره دستور سنة 1989 و كذا التعديل الدستوري لسنة 2016 من خلال المادة 1/192 المعدلة بموجب المادة 199 من التعديل الدستوري لسنة 2020 و التي اصبحت على الصيغة التالية : "مجلس المحاسبة مؤسسة عليا مستقلة

¹ - المادة 184 من التعديل الدستوري لسنة 2020.

² - قانون 80-05 مؤرخ في 01/03/1980 يتعلق بممارسة وظيفة المراقبة من طرف مجلس المحاسبة، الجريدة الرسمية عدد 10 صادرة 04/03/1980.

³ - تنص المادة 1/190 من دستور 1976 على مايلي : " يؤسس مجلس محاسبة مكلف بالمراقبة اللاحقة لجميع النفقات العمومية للدولة و الحزب و المجموعات المحلية و الجهوية ...".

للرقابة على الممتلكات و الاموال العمومية يكلف بالرقابة البعدية على اموال الدولة و الجماعات المحلية و المرافق العمومية وكذلك رؤوس الاموال التجارية التابعة للدولة¹.

و تجدر الإشارة إلى أن عمل مجلس المحاسبة، يشبه من حيث أهدافه إلى تلك التي تصبو إلى تحقيقها المفتشية العامة للمالية²، غير أن هذه الأخيرة، هي عبارة عن جهاز إداري يعمل تحت سلطة الوزير المكلف بالمالية، وهي تتمتع بصلاحيات إدارية محضة و تقوم بمراقبة استعمال الموارد التي جمعتها الهيئات الخاضعة لرقابتها كالدولة والجماعات المحلية، وتهدف تدخلاتها خاصة، إلى تقييم شروط تسيير واستغلال المصالح العمومية من طرف المؤسسات الامتيازية، كما تقوم بالتدقيق أو الدراسات أو التحقيقات أو الخبرات ذات الطابع الاقتصادي والمالي والمحاسبي وتسيير الأملاك، وتراقب أيضا سير الرقابة الداخلية وفعالية هياكل التدقيق ، إبرام الصفقات العمومية والطلبات العمومية ودقتها، شروط منح واستعمال المساعدات والإعانات التي تقدمها الدولة والجماعات المحلية.

وفي إطار عملية رقابة الاملاك العمومية البحرية الطبيعية فالإدارة المالكة او المخصص لها الملك العمومي، ملزمة بمتابعة شغل الاملاك العمومية البحرية الطبيعية بدون سند، هذا الاخير يعد مخالفة وهو معاقب عليه جزائيا، فالإدارة تطلب من القضاء طرد هؤلاء الشاغلين غير الشرعيين³، من جهته يمنع قانون الساحل استخراج المواد من باطن البحر (الحصى، الملاط ورمل أعماق البحر) إلى غاية خط تساوي العمق البالغ 25 م ويجوز توسيع المناطق المعنية عن طريق التنظيم⁴، إن هذا المنع لشغل الاملاك العمومية البحرية الطبيعية دون سند يتطلب من الدولة أن تشدد رقابتها على ما تملك في إطار ما يخوله لها القانون و التنظيم.

و لما يتعلق الامر بالاملاك العمومية البحرية الاصطناعية المينائية، فالمرشح وضع السلطة المينائية التي تعتبر مؤسسة عمومية ذات الطابع صناعي وتجاري، تحت رقابة وزارة المالية، لما أخضعها لنظام قانوني مزدوج حيث تطبق عليها قواعد القانون الخاص عند إبرامها العقود مع أشخاص القانون

¹ - المادة 1/192 من التعديل الدستوري لسنة 2016 جاءت على النحو التالي : " مجلس المحاسبة مؤسسة عليا مستقلة للرقابة على الممتلكات و الاموال العمومية، يكلف بالرقابة البعدية على اموال الدولة و الجماعات المحلية، و المرافق العمومية، وكذلك رؤوس الاموال التجارية التابعة للدولة" .

² - انشئت المفتشية العامة للمالية لأول مرة في الجزائر بموجب المرسوم رقم 80 - 53 مؤرخ في 1 مارس سنة 1980، يتضمن إنشاء المفتشية العامة للمالية، جريدة رسمية رقم 10، صادرة بتاريخ 4 مارس سنة 1980، والذي ألغي بموجب مرسوم تنفيذي رقم 08 - 272 مؤرخ في 9 سبتمبر سنة 2008 يحدد صلاحيات المفتشية العامة للمالية. جريدة رسمية رقم 50 صادرة بتاريخ 7 سبتمبر سنة 2008 .

³ - المادة 67 من القانون 90-30 المعدل و المتمم.

⁴ - راجع المرسوم التنفيذي 10-31 المؤرخ في 21/01/2010 المحدد لكيفيات توسيع حماية أعماق البحر في الساحل ويضبط النشاطات الصناعية في عرض البحر، الحريدة الرسمية عدد 06 ، وذلك تطبيقا للمادة 21 من القانون 02-02.

الخاص في حين تخضع للقواعد المطبقة على الإدارة في علاقاتها مع الدولة، وكذلك الحال بالنسبة للسلطة المينائية فهي تخضع لوصاية السلطات الادارية المختصة المتمثلة في وزير النقل وهو ما نصت عليه المادة 3 من المرسوم التنفيذي 99-199 ، وتظهر هذه الوصاية في الرقابة التي تخضع لها، إذ يعد محافظ الحسابات تقريراً سنوياً عن حسابات السلطة المينائية ويرسله الى الوزير الوصي و وزير المالية ومجلس الإدارة¹ ، كما يرسل المدير العام للسلطة المينائية الحصائل و حسابات النتائج و قرارات تخصيص النتائج و التقرير السنوي للنشاطات مصحوبة بتقرير محافظ الحسابات إلى السلطات المعنية بعد مداولة مجلس الإدارة فيها².

الفرع الثاني : آليات حماية الاملاك العمومية البحرية من تعديات الافراد

إذا كانت أملاك الخواص قابلة للاكتساب بالتقادم، وإذا كان يمكن للدائن الحجز على أملاك مدينه لاستيفاء ديونه كونها جميعاً ضامن للوفاء بديونه³ ، فإن الأملاك العمومية بصفة عامة و الاملاك العمومية البحرية على وجه الخصوص تحظى بحماية متميزة تجعلها بعيدة كل البعد عن اكتسابها بهاتين الطريقتين، لذا خصها المشرع بنصوص صريحة تخضعها لقاعدتي عدم جواز اكتسابها بالتقادم (اولاً) وعدم جواز الحجز عليها (ثانياً).

فماهي أهمية هذه الحماية و إلى أي حد يمكن لهاتين القاعدتين ان تساهم في حماية الاملاك العمومية البحرية؟.

أولاً: قاعدة عدم جواز اكتساب الاملاك العمومية البحرية بالتقادم

مضمون هذه القاعدة أنه لايجوز للغير تملك الاموال العامة بالحيازة الطويلة المكسبة للملكية، بحيث يمنع على كل الافراد أو الشركات او الهيئات الأخرى تملك الأموال العامة مهما طالّت مدة حيازته و الادعاء باكتسابه عن طريق التقادم⁴ حيث ان وضع يد على الاموال العامة مهما طالّت مدته لا يكتسب الملكية، كما لا يجوز لوضع اليد على هذا المال ان يحمي يده بإحدى دعاوى وضع اليد⁵.

وتعد هذه القاعدة نتيجة حتمية لقاعدة عدم جواز التصرف في المال العام، فما دام المال العام لا يجوز التصرف فيه بنقل ملكيته للغير، فمن باب أولى لايجوز اكتساب ملكيته بالتقادم، لان النتيجة قد

¹ - المادة 25 من المرسوم التنفيذي 99-199.

² - المادة 26 من المرسوم التنفيذي 99-199.

³ - المادة 188 من القانون المدني.

⁴ - ارشد ابراهيم العلاك، الحماية القانونية للاموال العامة، مركز الدراسات العربية للنشر و التوزيع، مصر ، 2020، ص 130.

⁵ - ابراهيم عبد العزيز شيجا، المرجع السابق، ص 597.

منعها المشرع أيا كانت وسيلتها، وهذه القاعدة نص عليها أيضا لحماية المال العام، وأهميتها في العمل تفوق كثيرا أهمية القاعدة الاولى، إذ يندر أن تتصرف الادارة في مال من الأموال العامة، أما الافراد فقد يعتدون نتيجة خطأ على جزء من الاموال العامة، أو على بضعة امتار مربعة منه كما يقول "هوريو" و يضعون عليها يدهم مدة طويلة ومع ذلك إذا تنبعت الادارة، فإن لها ان تسترد المال العام مهما طالّت مدة وضع اليد، ويتفرع على ذلك أنه لا يمكن لواضع اليد أن يستند إلى وضع يده ليستعمل الدعاوى المترتبة على ذلك¹.

لم يفت المشرع الجزائري النص على هذه القاعدة، و أقرها صراحة في المادة 01/04 من قانون الاملاك الوطنية 30-90 : " الأملاك الوطنية العمومية غير قابلة للتصرف و لا للتقادم و لا للحجز " و بالمادة 02/66 و التي نصت على أن القواعد العامة لحماية الاملاك الوطنية العمومية تستمد من : مبادئ عدم قابلية التصرف، و عدم قابلية التقادم و عدم قابلية الحجز، و إلى ذلك نصت المادة 689 من القانون المدني و التي حظرت تملك أموال الدولة دون استثناء بالتقادم المكسب.

كما أن مبدأ الالتصاق، و الذي بمقتضاه تندمج الاموال الاقل أهمية في الاموال الأكثر أهمية التي تلتصق بها، إذا اختلف ملاك تلك الاموال، لا تسري على المال العام سريانها على المال الخاص، إذ القاعدة هنا بصفة عامة أن المال الخاص يتبع المال العام².

فإذا كان الالتصاق يعتبر سببا من أسباب كسب الملكية الخاصة، فإن القاعدة العامة في مجال أموال الاشخاص العامة، هي سريان قواعد الالتصاق على هذا النوع من الاموال، والتي تحتفظ بصفاتها مهما صغرت قيمتها حتى ولو التصقت أموال خاصة ذات قيمة اكبر.

أما عن موقف المشرع الجزائري فيما يتعلق بمسألة عدم جواز اكتساب الأملاك العمومية البحرية عن طريق الالتصاق، فيمكن استنباطه من خلال نصوص القانون المدني و كذا قانون الاملاك الوطنية 30-90 ونصوصه التنظيمية؛ و القاعدة أنه لا يجوز إكتساب أي ملك عمومي بحري عن طريق الالتصاق، وهذا ما كرسه المشرع الجزائري، و الذي عالج حالات الالتصاق في المواد 778-781 من القانون المدني، فقد اعتبر المشرع الجزائري الاراضي التي ينكشف عنها البحر ملكا للدولة وذلك بنص المادة 779 من القانون المدني، وهو ما اكدته المادة 02/09 من المرسوم التنفيذي 12-427³ وبالتالي

¹ - سليمان محمد الطماوي، المرجع السابق، ص 35.

² - محمد زهير جرانة، المرجع السابق، ص 144 وما بعدها.

³ - تنص المادة 02/09 من المرسوم التنفيذي 12-427 على مايلي : " وعندما يبين إجراء المعاينة أن المساحات التي كانت من قبل مشمولة في الاملاك العمومية البحرية، اصبحت لا تغطيها الامواج في اعلى مستواها، تدمج الاراضي المكشوفة قانونا بعد العملية في الاملاك الخاصة للدولة " .

لا يجوز للملاك المجاورين، التعدي عليها أو الادعاء بملكيته حتى ولو كانت تلك الأراضي المستخلصة بكيفية صناعية من مياه البحر، إذ أن المشرع اعتبر أن كل ما يحدثه الإنسان بفعله و يجعل المياه تتحسر عن جزء من الأراضي هي من الأملاك العمومية و هو ما اكدت عليه المادة 16 من قانون الأملاك الوطنية 90-30 بنصها على مايلي : " إن الأراضي المعزولة اصطناعيا عن تأثير الأمواج، تشكل أملاكاً وطنية عمومية اصطناعية "¹ كما يلاحظ ان المشرع اعتبر أن طروح البحر و محاسره تنتمي للأملاك العمومية البحرية.

ثانيا : قاعدة عدم جواز الحجز على الأملاك العمومية البحرية

يقصد بقاعدة عدم جواز الحجز على المال العام، تحريم إتخاذ إجراء التنفيذ الجبري ضد المال العام؛ أي عدم جواز بيعه إجباراً لسداد الدين الذي وقع عليه الحجز من أجلها، وهذا الأمر يسري على الأموال العامة المملوكة للدولة لأن القاعدة قررت أساساً لحماية المال العام و المخصص لتحقيق المنفعة العامة ودوام سير المرفق العام المرتبط بهذه الأموال بانتظام واطرد، وتعد هذه القاعدة من القواعد الأساسية لحماية المال العام، وذلك لضمان بقاء واستمرار تخصيصها للمنفعة العامة².

والحكمة من ذلك أنه إذا كان عدم جواز نقل ملكية الأموال العامة من ذمة الإدارة إلى ذمة الخواص بالطريق الاختياري، فمن البديهي ان يمنع ذلك بالطريق الجبري، لأن ذلك يؤدي إلى نفس النتيجة وهي خروج المال من ذمة الدولة و إفقارها.

بالنظر إلى أهمية قاعدة عدم جواز الحجز على الأملاك العمومية انطلاقاً من المبررات الجادة التي تقوم عليها، فقد كرسها المشرع الجزائري في عدد من النصوص القانونية المتفرقة ويتعلق الأمر بالمادة 689 من القانون المدني³، إضافة إلى المادة 04 من القانون 90-30 المتضمن قانون الأملاك الوطنية، وأخيراً كرسها القانون 08-09 المتضمن قانون الاجراءات المدنية و الادارية بالمادة 01/636⁴ و التي اكدت على عدم جواز الحجز على الأموال العامة المملوكة للدولة.

و إذا كان منطق الأمور يقتضي إسباغ حماية خاصة على الأملاك العمومية البحرية من خلال حظر الحجز عليها، فإن نفس المنطق يقتضي عدم إقدام الإدارة على إثقالها بحقوق عينية تبعية ضمانا

¹ - حنان ميساوي، المرجع السابق، ص 254.

² - أرشد إبراهيم العلاك، المرجع السابق، ص 125.

³ - تنص المادة 689 من القانون المدني على : " لايجوز التصرف في اموال الدولة، او حجزها...".

⁴ - المادة 636 / 1 من قانون رقم 08-09 المؤرخ في 25/02/2008 يتضمن قانون الاجراءات المدنية و الادارية، جريدة رسمية عدد 21، صادرة في 23/04/2008 : " فضلا عن الاموال التي تنص القوانين الخاصة على عدم جواز الحجز عليها، لايجوز الحج على الاوال الآتية : 1 . الاموال العامة المملوكة للدولة ..."

لديونها، والعلة في ذلك أن هذه الحقوق العينية تتقرر لضمان الوفاء بالديون فإن لم يتحقق الوفاء يحق للدائن طلب البيع الجبري للمال المرهون واستيفاء دينه بالأولوية على الدائنين الآخرين، وهذه هي النتيجة الضارة التي أُريد تفاديها بإقرار عدم قابلية المال العام للحجز¹ و استثناءً أجاز المشرع عند تعديل قانون الأملاك الوطنية سنة 2008² ترتيب حقوق عينية تبعية على المنشآت المقامة على ملاحق الأملاك العمومية محل رخص الشغل الخاص، وفق شروط حددتها المواد من 69 مكرر إلى 69 مكرر 05 من القانون رقم 90-30، إلا أنه استثنى منها الأملاك العمومية البحرية الطبيعية بصريح المادة 69 مكرر .

المبحث الثاني

الحماية القضائية للأملاك العمومية البحرية

رقابة القضاء على أعمال الإدارة العامة هي إحدى أساليب الرقابة على أعمال الإدارة، وهي تتميز عن غيرها من الأساليب الأخرى أنها لا تتحرك تلقائياً، بل لا بد من وجود دعوى مرفوعة من كل ذي مصلحة.

و تعتبر الرقابة القضائية أهم أنواع الرقابة على الأملاك العامة، نظراً لما يتمتع به القضاء من خبرة قانونية وحيادية واستقلال في أداء وظيفته و في حل المنازعات، تطبيقاً لسيادة القانون وتحقيقاً لمبدأ المشروعية، حيث تؤدي الرقابة القضائية إلى حرص الإدارة على القيام بأعمال وظيفتها ضمن دائرة القانون، ومن بين هذه الوظائف الحفاظ على الأموال العامة التي قد تتعرض إلى الهدر، ذلك أن المبادئ والقواعد المكرسة للحفاظ على الأملاك العمومية - السالف ذكرها بالمبحث الأول - لا تكفي وحدها لإضفاء حماية فعالة لها، ولكنها تعتبر كما رأينا وسائل حماية وقائية، لأنها في الحقيقة لا تعد ضماناً كافية لهذه الأملاك من التعدي.

لذلك فإن المشرع قد أقر أساليب حماية أخرى تكون غالباً لاحقة لوقوع الاعتداء، وذلك عن طريق رفع الأمر إلى الجهات القضائية المختصة إذا لم تقض الأساليب الوقائية إلى نتيجة، وهنا يبدو لنا جلياً دور القضاء في توفير الحماية اللازمة للأملاك العمومية البحرية، فيكون تدخل القضاء بطريقتين:

¹ - محمد فاروق عبد الحميد، المرجع السابق، ص 734.

² - بموجب القانون 08-14 مؤرخ في 20/07/2008 يعدل ويتم القانون 90-30 المؤرخ في 01/12/1990، و المتضمن قانون الأملاك الوطنية، جريدة رسمية عدد 44 صادرة في 03/08/2008.

الأول: عن طريق مختلف الدعاوى التي ترفع إليه أمام القضاء الإداري، سواء من قبل الهيئة المالكة أو المخصص لها الملك العمومي أو من قبل الأشخاص المستغلين أو من غيرهم، فيتصدى القاضي الإداري للرقابة على الأموال العامة من خلال ما يقام أمامه من دعاوى و الثانية: عن طريق المتابعات الجزائية الناجمة عن جرائم الاعتداء على الأملاك العمومية البحرية، وهو ما يمكن أن يصطلح عليه بالحماية الجزائية، من خلال سعي القضاء الجزائي إلى تطبيق العقوبات المقررة قانوناً لمرتكبي الجرائم الماسة بالأملاك العمومية البحرية، والذي لا يكون إلا بإتباع إجراءات ونظم سليمة تضمن التحري عن الجريمة وكشفها وملاحقة مرتكبيها، و إسناد الجريمة إليهم وتقديمهم للمحاكمة ثم إصدار الحكم عليهم وتنفيذه.

تجدر الإشارة في هذا السياق إلى أن الدراسة الحالية قد اقتصرت على الحماية القضائية التي يكرسها كل من القضاء الإداري والقضاء الجزائي للأملاك العمومية البحرية، دون التوسع في تناول الحماية التي قد يضطلع بها القضاء المدني، ويعود هذا التوجه المنهجي إلى الطبيعة القانونية للأملاك العمومية البحرية، وارتباطها العضوي بمبدأ عدم قابلية التصرف فيها أو حجزها، وهو ما يجعل أغلب المنازعات المتعلقة بها تندرج ضمن اختصاص القضاء الإداري، بحكم خضوعها لأحكام القانون العام، كما أن حالات التعدي على هذه الأملاك تأخذ في الغالب طابعاً جزائياً لارتباطها بمخالفات أو جرائم منصوص عليها قانوناً، ما يبرر تدخل القضاء الجزائي في حمايتها، أما تدخل القضاء المدني، فغالباً ما يكون مرتبطاً بوجود روابط تعاقدية أو مسؤوليات مدنية، ومن ثم، فإن التركيز على القضاء الإداري والجزائي في هذا البحث لا يمثل إغفالاً بقدر ما يعكس انسجاماً مع طبيعة الموضوع ونطاقه القانوني المحدد.

وعليه؛ تناولنا هذا المبحث في مطلبين : دور القضاء الإداري في حماية الاملاك العمومية البحرية (المطلب الاول) ثم دور القضاء الجزائي في حماية الاملاك العمومية البحرية (المطلب الثاني).

المطلب الاول : دور القضاء الإداري في حماية الاملاك العمومية البحرية

يعتبر القضاء الإداري في جوهره رقابة و قيد على تصرف الإدارة، و الأخيرة بحكم ما تواجهه من تبعات جسام تضيق ذراعاً بهذه الرقابة لسبب أو لآخر، ومما يؤثر في تلك الفلسفة الاجتماعية التي تعتنقها الدولة لتقول كلمتها في رغبة الإدارة في التصرف بحرية مطلقة، و رغبة المواطنين في وضع قيود تكبح جماح الإدارة، و تبرز أهمية الرقابة القضائية عن غيرها من انواع الرقابة الاخرى، باستقلالها ونزاهتها إعمالاً لمبدأ الفصل بين السلطات، ولكنها لا تتحرك إلا بناء على طلب من ذوي الشأن بإجراءات معينة

مما يجعلها " رقابة علاجية " وقد أُطلق على القاضي الإداري قاضي القانون العام، وهو حامي الحريات¹ وعليه سنتناول في هذا المطلب ماهية الرقابة القضائية و كيفية إنعقاد الاختصاص القضائي في منازعات الأملاك العمومية البحرية (الفرع الأول) ثم كيفية تطبيق قواعد الحماية في ظل الدعاوى المتعلقة بالاملاك العمومية البحرية (الفرع الثاني).

الفرع الأول : اختصاص القضاء الإداري في منازعات الأملاك العمومية البحرية

يستند الاختصاص النوعي للقضاء الإداري لفرض رقابته على الأملاك العمومية البحرية إلى مبررات ترجع أساساً إلى ملكية الدولة لهذه الأملاك، سواء كان مركزها القانوني في النزاع كمدعي أو كمدعى عليها (أولاً) و على الرغم من اتساع نطاق الهيئات الملزمة قانوناً بحماية الأملاك العمومية مركزية كانت أو محلية، فإن القانون رقم 90-30 قَصَرَ حق التقاضي بالنسبة للمنازعات المثارة بشأن الأملاك العمومية البحرية على هيئات محددة على سبيل الحصر (ثانياً) .

أولاً : الإختصاص النوعي للقضاء الإداري لفرض رقابته على الأملاك العمومية البحرية

المنظومة الاجرائية في الجزائر مبنية على مبدأ ازدواجية القضاء الذي تبناه المشرع الجزائري منذ دستور 1996² وما تلاه من قوانين تكرر هذا المبدأ لاسمياً قانون 08-09 المتضمن قانون الاجراءات المدنية و الادارية³ الذي يعد اول قانون أورد قواعد إجرائية خاصة بالمادة الإدارية من خلال تخصيص الكتاب الرابع لقواعد إجراءات التقاضي في المادة الإدارية، وفيه كرّس المشرع الجزائري المعيار العضوي كمعيار لتوزيع الاختصاص بين جهات القضاء العادي و الاداري، وبناء عليه فإن القضاء الاداري هو المختص بالنظر في المنازعات المتعلقة بالاملاك العمومية البحرية وذلك بناء على المادة 800 من قانون الاجراءات المدنية و الادارية.

المشرع الجزائري اضطر إلى إدخال بعض التعديلات على قانون 08-09 المتضمن قانون الاجراءات المدنية و الادارية بعد الانتقادات الموجهة له من الفقهاء و دارسي القانون نظراً للفجوات الواردة

¹ - هشام محمد أحمد، القضاء الإداري ودوره في حماية المال العام، المجلة القانونية، مجلة متخصصة في الدراسات و البحوث القانونية، مصر، المجلد 08 ، العدد 10 ، نوفمبر 2020، ص 3553 و 3554.

² - دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1996، المنشور بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-438 مؤرخ في 07/12/1996، يتعلق بإصدار نص تعديل الدستور، الجريدة الرسمية عدد 76 صادرة في 08/12/1996 .

³ - قانون 08-09 مؤرخ في 25/02/2008، يتضمن قانون الاجراءات المدنية و الادارية، الجريدة الرسمية عدد 21 صادرة في 23/04/2008 ، معدل ومتمم.

فيه و التي ظهرت جلياً وضعه للتطبيق سنة بعد صدوره في الجريدة الرسمية، فجاء القانون 22-13¹ و الذي احتوى على 15 مادة تتعلق اغلبها بالاجراءات الادارية² و الذي استحدث المحكمة الادارية للإستئناف كجهة قضائية تضاف إلى هياكل القضاء الاداري³ كما تضمن اجراءات جديدة اثناء مرحلة رفع الدعوى و الفصل فيها.

ونظرا للجدل الفقهي الذي نتج حول محتوى المادة 800 من قانون 08-09 فقد حاول المشرع أيضا من خلال التعديل الاخير إعادة ضبط محتوى المادة دون ان يخرج عن المبدأ العام في معيار الاختصاص القضائي.

وطالما ان الاختصاص النوعي يتحدد تبعا للهيئة التي تكون طرفا في الدعوى فإن الاختصاص النوعي لدعاوى الاملاك العمومية البحرية بحسب المادة 801 من قانون الاجراءات المدنية والادارية، فإنه يعود للمحاكم الادارية كون الدعوى يكون احد اطرافها الولاية او البلدية أو المصالح غير الممركزة للدولة على مستوى الولاية او البلدية او المؤسسات العمومية المحلية ذات الصبغة الادارية.

فمن خلال تصفح محتوى المادة نجدها تنص في فقرتها الاولى على اختصاص المحاكم الادارية باعتبارها الولاية العامة في المنازعات الادارية، باستثناء المنازعات الموكلة لجهات قضائية اخرى، مما يفيد أن الجديد الذي ورد في هذه الفقرة هو استبعاد اختصاص المحاكم الادارية في بعض المنازعات، لكن دون تحديد و حصر هذه المنازعات، ويفهم من خلال هذا الاستثناء أن المشرع يقصد تلك المنازعات التي تخص بها محاكم الاستئناف⁴.

ويتحدد الاختصاص النوعي لدعاوى الاملاك العمومية البحرية تبعا للهيئة التي تكون طرفا في الدعوى بناء على المادة 801 من قانون الاجراءات المدنية و الادارية، ومن ثمة فإن الاختصاص النوعي يعود للمحاكم الادارية كلما كانت الولاية أو المصالح غير الممركزة للدولة على مستوى الولاية او البلديات او المؤسسات العمومية المحلية ذات الصبغة الادارية طرفا في الدعوى، ويتم استئناف الاحكام الصادرة

¹ - قانون رقم 22-13 مؤرخ في 12/07/2022 يعدل و يتم القانون 08-09 مؤرخ في 25/02/2008، و المتضمن قانون الاجراءات المدنية و الادارية، الجريدة الرسمية عدد 48، صادرة في 17/07/2022.

² - مادتين فقط تتعلقان بالاجراءات المدنية وهما المادة 02 و 03 منه.

³ - المحكمة الادارية للاستئناف نص عليها التعديل الدستوري لسنة 2020 بالمادة 179 منه.

⁴ - المادة 801 تم تعديلها بموجب القانون 22-13 ، انظر ايضا : بلول فهمية، المستجدات الاجرائية في المادة الادارية (دراسة على ضوء القانون 22-13 الذي يعدل و يتم القانون 08-09)، مجلة العلوم القانونية و الاجتماعية، جامعة زيان عاشور - الجلفة ، المجلد 07، العدد 04، 2022 ، ص 497.

عن المحاكم الادارية امام المحاكم الادارية للاستئناف وهو ما اشارت اليه المادة 07 من قانون الاجراءات المدنية و الادارية المتممة للكتاب الرابع من نفس القانون و التي استحدثت الباب الاول مكرر .

أما إذا تعلق الامر بالفصل في دعاوى إلغاء و تفسير و تقدير مشروعية القرارات الصادرة عن السلطات الإدارية المركزية و الهيئات العمومية الوطنية فإن الاختصاص يؤول إلى المحكمة الإدارية للإستئناف بالجزائر العاصمة وهو ما قرره المادة 900 مكرر من قانون الاجراءات المدنية و الادارية¹، علما أن هذا الاختصاص كان سابقا ممنوحا لمجلس الدولة الذي يفصل فيه بصفة ابتدائية و نهائية و هو ما يكرس مبدأ التقاضي على درجتين بالنسبة لمنازعات الهيئات المركزية .

ثانيا : الاشخاص المخولة قانونا لتمثيل الدولة أمام القضاء الإداري دفاعاً عن الأملاك العمومية البحرية

تُعين النصوص التشريعية الممثل القانوني للشخص المعنوي للقيام بالتصرفات القانونية أو تمثيله امام القضاء، فعندما تكون الدولة أو الولاية أو البلدية أو المؤسسة العمومية ذات الصبغة الإدارية طرفا في الدعوى بصفته مدعى أو مدعى عليه، تمثل على التوالي بواسطة الوزير المعني، الوالي، رئيس المجلس الشعبي البلدي ، و الممثل القانوني بالنسبة للمؤسسات ذات الصيغة الادارية و الهيئات العمومية الوطنية².

من جهة أخرى، حددت المادة 10 من قانون 90-30 المتضمن قانون الاملاك الوطنية، الممثل القانوني للأشخاص المالكة للاملاك الوطنية : " يتولى الوزير المكلف بالمالية و الوالي ورئيس المجلس الشعبي البلدي تمثيل الدولة و الجماعات الاقليمية في الدعاوى القضائية المتعلقة بالاملاك الوطنية طبقا للقانون" وهو ما اكدته المادة 125 من ذات القانون بقولها : " عملا بنص المادة 10 من هذا القانون، يختص الوزير المكلف بالمالية، و الوالي ورئيس المجلس الشعبي البلدي ، كل واحد فيما يخصه، وفقا للشروط و الأشكال المنصوص عليها في التشريع المعمول به، بالمثل أمام القضاء، مدعيا ومدعى عليه فيما يخص الاملاك الوطنية الخاصة، مالم تكن هناك أحكام تشريعية خاصة، ويمتد هذا الاختصاص إلى الاملاك التابعة للاملاك الوطنية العمومية، عندما تؤدي المنازعة مباشرة أو غير مباشرة إلى التشكيك في ملكية الدولة للملك..."، وبناء عليه فإن الوزير المكلف بالمالية، هو من يمثل الدولة، إذا تعلق النزاع بأملأكها، وقد حددت المادة 191 من المرسوم التنفيذي 12-427 الدعاوى التي يمثل فيها الوزير

¹ - اضيفت بموجب القانون 22-13.

² - المادة 828 من قانون الاجراءات المدنية و الادارية .

المكلف بالمالية الدولة : " ... يختص الوزير المكلف بالمالية بمتابعة الدعاوى على اختلاف أنواعها بصفته مدعيا او مدعى عليه، وتتعلق هذه الدعاوى بما يأتي :

- جميع الأملاك الخاصة التابعة للدولة التي تسييرها إدارة أملاك الدولة مباشرة ومن ضمنها الأملاك المخصصة للمصالح التابعة للوزارة المكلفة بالمالية.

- تحديد طابع الملكية الوطنية العمومية والخاصة طبقا للقوانين المعمول بها.

- تسيير وإدارة الأملاك التابعة لملكية الخواص التي تسند إليها طبقا للقانون أو بمقتضى حكم قضائي.

- حق ملكية الدولة وجميع الحقوق العينية الأخرى التي يمكن أن تنجم عن الأملاك المنقولة و العقارية التابعة لأملاك الدولة.

- صحة جميع الاتفاقيات التي تتعلق باقتناء أملاك الدولة وتسييرها أو التصرف فيها، وتطبيق الشروط المالية لهذه الاتفاقيات".

وبذلك يكون للوزير المكلف بالمالية صفة التقاضي فيما يتعلق بالأملاك الوطنية التابعة للدولة بما فيها الاملاك العمومية البحرية .

و بالرجوع إلى المادة 3/192 من نفس المرسوم التنفيذي، نجدها تنص على إمكانية تكليف الوزير المكلف بالمالية لموظفي إدارة الأملاك الوطنية الذين يخولهم قانونا بتمثيله في الدعاوى القائمة، وهو نفس ما أكدته المادة 01 من القرار الوزاري المؤرخ في 1999/02/20¹، و الذي اكد على ان الادارة المركزية ممثلة في شخص المدير العام تبقى مؤهلة لمتابعة القضايا المتعلقة بأملاك الدولة و الحفظ العقاري، المرفوعة سواء أمام المحكمة العليا أو مجلس الدولة أو محكمة التنازع.

الفرع الثاني : تطبيقات قواعد الحماية القضائية في ظل دعاوى الاملاك العمومية البحرية

تتنوع وتختلف الدعاوى الهادفة إلى حماية الاملاك العمومية البحرية و التي تختص جهات القضاء الاداري بالتصدي لها، بداية بالدعاوى المتعلقة بتعيين الحدود، أو دعاوى رفع التعدي عن طريق الادعاء بملكيتها، كما قد يكون عن طريق الاخلال بقواعد وشروط مستعملها أو من أوكلت له مهمة إستغلالها، أو بسبب تقصير من طرف الادارة في حد ذاتها التي تتأخر عن صيانتها، وفيما يلي سنتطرق لكل واحدة من هذه الدعاوى، على اعتبار انها أهم الدعاوى ودراستها على سبيل المثال لا الحصر.

¹ - قرار وزاري مؤرخ في 1999/02/20 يؤهل أعوان إدارة املاك الدولة و الحفظ العقاري لتمثيل الوزير المكلف بالمالية في الدعاوى المرفوعة أمام العدالة، جريدة رسمية رقم 20، صادرة في 1999/03/26.

اولا : المنازعات المتعلقة بتعيين حدود الاملاك العمومية البحرية

سبق و ان تناولنا في الباب الاول الاجراءات المتعلقة بتعيين حدود الاملاك العمومية البحرية الطبيعية، و انتهينا إلى القول بان القواعد القانونية لتعيين حدود الاملاك العمومية البحرية تحمل جانبا من القواعد الاستثنائية للنظام القانوني للملكية العامة، الذي يختلف عن قواعد تعيين الحدود في القانون المدني، ففي الوقت الذي يقوم فيه الأسلوب العادي لتعيين الحدود على مبدأ الرضائية للملاك المتجاورين في وضع حدودهم - وهي قواعد مدنية - فإن تعيين حدود الأملاك العمومية البحرية يكون وفقا للأسلوب الإداري وبناءً على سلطة الادارة في مدها الى القدر الذي يحقق المصلحة العامة ويسخر الملك العمومي لخدمة أهداف النفع العام، ويتم تحديد الأملاك العمومية البحرية الطبيعية كشواطئ البحر بفعل الظواهر الطبيعية و الجغرافية نفسها، ويتمثل تعيين حدودها في معاينة السلطة الادارية المختصة للظواهر الطبيعية التي تتعرض لها هذه الاموال ثم رصد وقياس ثم تثبيت ما ينتج عن هذه الظواهر، وبناءً على ذلك تصدر الإدارة المختصة قراراً ترسم فيه حدود هذه الأملاك، ويعد القرار الصادر بالتحديد كاشفاً لما تمخضت عنه الطبيعة فقرار الإدارة لا ينشأ الحدود، وإنما الذي ينشئها في الطبيعة هو الخالق سبحانه و تعالى، وما تدخل الإدارة إلا إقراراً للواقع وكاشفاً له¹، فالقرار الصادر في هذا الشأن يكون محل طعن من طرف الملاك المجاورين امام القضاء الاداري وهو ما قضت به المادة 24 من المرسوم التنفيذي 427/12.

و للأفراد أن يعارضوا المعايير الموضوعية من قبل المصالح الادارية المختصة من أجل وضع تلك الحدود، فهذه المعارضة تمنع الوالي من اتخاذ قراره مما يتطلب تدخل السلطة المركزية لإتخاذ قرار مشترك بين الوزراء المعنيين (المالية، البحرية التجارية، الري ...) و إذا قام الوالي بوضع الحدود رغم معارضة الغير فإن قراره باطل لأن اعتراض الغير ينزع منه الإختصاص ليؤول لأعوان السلطة المركزية² وفي أغلب الاحيان لا ترمي منازعات تعيين حدود الاملاك العمومية البحرية الطبيعية او الاصطناعية إلى المنازعة في أصل حق الملكية برمته و انما تهدف إلى المطالبة لتعديل حدودها بما يتماشى و مصلحة الملاك المجاورين³ ، وفي ظل هذه المنازعة يكون للقاضي الإداري دور بارز في تقدير مدى

¹ - المادة 104 من قانون 30/90 المتعلق بالأملاك الوطنية.

² - اممر يحيوي، منازعات أملاك الدولة، دار هومة ، الجزائر ، الطبعة الرابعة، 2008 ، ص 13.

³ - حليم العروسي، محدث جلول، دور القاضي الاداري في تكريس الحماية القانونية للاملاك الوطنية، مجلة المنار للبحوث و الدراسات القانونية و السياسية، جامعة يحيى فارس . المدية، العدد 03، 2017 ، ص 105.

مشروعية المطالب القضائية، ومدى عدم تنافيتها مع قواعد وأسس الحماية القانونية المقررة للأمالك الوطنية فلا يمكن أن يُكسب الغير حقا يكون غير مشروع فيه خرقا لقواعد الحماية¹.

ثانيا : المنازعات المتعلقة باستغلال و تسيير الاملاك العمومية البحرية

سبق و ان تناولنا بالبواب الأول صور تسيير و إستغلال الاملاك العمومية البحرية، وقلنا انها تستغل عن طريق العقد الاداري الوحيد الطرف المتضمن الترخيص باستغلال جزء من الاملاك العمومية البحرية عن طريق رخصة الطريق أو رخصة الوقوف، كما يمكن أن تستغل عن طريق عقد إداري يتضمن منح الإمتياز على مشتملات الاملاك العمومية البحرية.

تملك الإدارة مانحة الامتياز بعد إبرام العقد العديد من الحقوق و السلطات، كون العقد المبرم يعد احد العقود الادارية فضلا على انه ينصب أساساً على أحد عناصر الاموال العامة ويتم الفسخ بمقتضى سلطة الادارة الانفرادية دون الحاجة إلى الحصول على موافقة المتعاقد، و الذي ينحصر حقه في طلب التعويض عما لحقه من أضرار، ويحق للإدارة ايضا تعديل شروط العقد بما تراه محققا لصالح المال و اهداف التخصيص².

في مجال الأملاك العمومية البحرية، يثور النزاع بين المتعاقد و الإدارة المشرفة على تسيير الملك العمومي البحري في حالات عديدة، كعدم تنفيذ إمتياز الاستغلال السياحي للشواطئ في خلال أجل أقصاه 06 أشهر من الموافقة على عقد امتياز الاستغلال السياحي للشاطئ، ونشرها في الجريدة الرسمية مما يستوجب على السلطة المانحة توجيه إعدار باستغلال الحقوق في أجل أقصاه 15 يوم وفي حالة الامتناع تلغي السلطة الامتياز³، و لها الحق في الغاء او انتهاء العقد بالارادة المنفردة للمصلحة العامة، إذا أصبح موضوع العقد يتعارض مع اهداف التخصيص أو اقتضت المصلحة العامة ذلك و انعدمت الشروط التي أملت الحصول عليه كما في حالة عدم امتثال صاحب الامتياز لإعدار السلطة المانحة للإمتياز التي عاينت مخالفة خطيرة أو إذا أخل صاحب الامتياز بالتزاماته بصفة خطيرة أو متكررة⁴، و للسلطة العامة الحق في توقيع الجزاءات لحماية الملك العام البحري، إذا قصر المتعاقد معه في تنفيذ التزاماته لان الامر يتعلق بملك عمومي يستلزم التشدد في التعامل مع المتعاقدين وهو ما كرسه المشرع في الفصل الرابع من

¹ - المرجع نفسه، ص 105.

² - محمد فاروق عبد الحميد، المركز القانوني للمال العام ، المرجع السابق، ص 204 .

³ - المادتين 26 و 27 من المرسوم التنفيذي 04-274 .

⁴ - المادة 31 من نفس المرسوم التنفيذي.

المرسوم التنفيذي 03-02 بعنوان العقوبات الجزائية و تتمثل هذه العقوبات في سحب امتياز استغلال الشاطئ دون الاخلال بالمتابعات القضائية¹.

وفي هذا الاطار يمكن ان يثور نزاع في أصل قرار الالغاء، عن طريق دعوى إلغاء قرار سحب الرخصة أو عقد الامتياز، كما يمكن أن تكون الدعوى للمطالبة بالتعويض إذا مالحق صاحب الرخصة ضرر جراء تعسف الإدارة بموجب قرار السحب، و يؤول الإختصاص في هذه الدعوى إلى جهة القضاء الإداري بناء على المادة 801 من قانون الاجراءات المدنية و الادارية لمباشرة دعوى الإلغاء أو دعوى التعويض، وبمناسبة هذه المنازعات تكون للقاضي الإداري سلطة تقديرية واسعة في تقدير مشروعية القرارات الإدارية سواء التي تمنح الاستغلال أو تلك القرارات التي تلغي المنح و الاستقادات في الاملاك العمومية " البحرية " ويجب ان يستند القاضي في ذلك إلى تفعيل وتكريس مبادئ وقواعد الحماية القانونية المقررة للاملاك العمومية².

كما يفرض على المستفيد من استغلال الملك العمومي البحري دفع مستحقات إلى إدارة املاك الدولة، مهما كان نوع الشغل الذي يرد على الملك البحري، فإذا تقاعس عن ذلك يكون لهذه الادارة رفع دعوى تحصيل مداخل املاك الدولة³، وتمهيدا لرفعها يقوم مفتش املاك الدولة بإصدار سند التحصيل، وتبليغه عن طريق رسالة موصى عليها مع إشعار بالاستلام، لإنذار المدين بالدفع الفوري للمبالغ المستحقة، فإذا لم يف المدين مع تقديم ضمانات لذلك، يطلب المفتش من مدير أملاك الدولة على مستوى الولاية، أن يستصدر من القضاء الإداري أمرا بالحجز قصد استيفاء حقوق الخزينة العمومية⁴.

ثالثا : المنازعات المترتبة عن اخلال الادارة بواجب الصيانة المؤدية إلى الحاق ضرر بالغير

في المطلب الثاني من المبحث الاول من هذا الفصل، توصلنا إلى ان التعدي على الاملاك العمومية البحرية لا يكون من طرف الغير فقط، و إنما قد يكون من طرف الإدارة نفسها، بالتصرف في الاملاك العمومية البحرية و الذي يترتب عليه البطلان، وقد يكون التعدي نتيجة إهمالها لواجب الصيانة الملقى على عاتقها .

فالإخلال بواجب الصيانة يرتب مسؤولية الإدارة تسمى " المسؤولية عن انعدام الصيانة " و التي تعتبر من تطبيقات المسؤولية عن الأشغال العمومية، وهي مؤسسة على الخطأ المفترض، الذي ينتج عن إصابة

¹ - المادة 45 من القانون 03-02.

² - حليم العروسي، محدث جلول، المرجع السابق، ص 107.

³ - حنان ميساوي، آليات حماية الاملاك الوطنية، المرجع السابق، ص 315.

⁴ - اممر يحيوي، منازعات املاك الدولة، دار هومة، الجزائر، سنة 2005 ، ص 83.

أحد مستعملي الاملاك الوطنية، إذ يفترض هنا وجود خطأ من طرف الإدارة، و المتمثل في نقص أو إهمال الصيانة مما يستوجب تعويض المتضرر، فجزاء الإدارة عن عدم قيامها بصيانة الاملاك العمومية لا يطرح إلا إذا تسبب هذا الإهمال في الإضرار بالغير¹.

كما تُعدّ هذه المسؤولية إحدى الآليات القانونية التي تُجسد مبدأ ضمان سلامة المرافق العمومية، حيث يلتزم القائم عليها باتخاذ التدابير الوقائية اللازمة لصيانتها وضمان استمرارية استعمالها في ظروف آمنة، وتُطرح هذه المسؤولية بحدة خاصة في الاملاك العمومية البحرية نظراً لطبيعتها الحساسة والتي تقتضي صيانة مستمرة ومراقبة تقنية دورية، كما أن تزايد استعمال هذه الاملاك من طرف الجمهور والمستثمرين، لا سيما في السياحة والموانئ ومحطات التحلية، يُرتب على الإدارة التزاماً مضاعفاً في تتبع حالتها الإنشائية والبيئية، ومن الناحية القضائية، تعتبر المسؤولية عن انعدام الصيانة أحد الاستثناءات على القاعدة العامة التي تقتضي إثبات الخطأ، ما يُعد امتيازاً قانونياً للمتضرر، ويُشكل في الوقت ذاته رادعاً للإدارة لتفادي التقاعس في أداء واجبها، إذ ان القاعدة العامة تقتضي بأن الشخص الذي يُطالب بالتعويض - المتضرر - يجب عليه أن يُثبت خطأ الطرف الآخر سواء شخصاً طبيعياً أو إدارة حتى تُقبل دعواه بالتعويض، لكن في حالة المسؤولية عن انعدام الصيانة، فإن القانون أو القضاء يفترض وجود الخطأ في جانب الإدارة دون حاجة للمتضرر إلى إثباته، بمجرد أن يُثبت هذا الأخير وقوع الضرر وأن هذا الضرر ناتج عن نقص أو غياب في صيانة الملك العمومي (كأن يسقط بسبب انهيار رصيف بحري مهترئ مثلاً، أو تساقط حجارة على مصطافين بسبب عدم صيانة الصخور المحاذية للشاطئ).

المطلب الثاني : دور القضاء الجزائري في حماية الاملاك العمومية البحرية

قواعد الحماية التي كرسها المشرع الجزائري لحماية الاملاك العمومية البحرية عن طريق فرض قواعد إستثنائية مستمدة من القانون المدني، و أخرى منوطة بالسلطة الادارية المختصة، قد تكون غير مجدية لصدّ الإعتداءات التي تطل الاملاك العمومية البحرية، أمام إصرار المعتدين على الاستيلاء على الملك البحري، لذلك تدخل المشرع ليستكمل هذه القواعد بفرض عقوبات جزائية لمجرد الاعتداء عليها حتى ولو كان الاعتداء غير جسيم، على غرار مختلف التشريعات التي تجرم الأفعال التي فيها اعتداء على الاملاك العمومية البحرية، نظراً لتخصيصها للنفع العام، لذلك أحال قانون الاملاك الوطنية 30-90 فيما يخص الجرائم الماسة بالاملاك العمومية بصفة عامة على أحكام قانون العقوبات حيث نصت المادة

¹ - حنان ميساوي، المرجع السابق، ص 316.

136 منه على انه : " يعاقب على كل أنواع المساس بالاملاك الوطنية كما يحددها هذا القانون طبقاً لقانون العقوبات " .

لذلك سنتطرق أولاً إلى حماية الاملاك العمومية البحرية وفقاً للقواعد العامة في قانون العقوبات، والتي ترتبط بدور القاضي الجزائي في الدعوى العمومية، هذه الأخيرة تلعب فيها النيابة العامة دوراً بارزاً في جميع مراحلها (الفرع الأول) ثم نتطرق إلى حماية الاملاك العمومية البحرية الطبيعية في نصوص تشريعية خاصة (الفرع الثاني).

تجدر الإشارة إلى أننا سنخصص مبحثاً كاملاً بالفصل الثاني من هذا الباب في معرض دراستنا للحماية الجزائية للاملاك العمومية المينائية بعنوان : الحماية الجزائية للاملاك العمومية المينائية من الجرائم الماسة بأمنها وسلامتها، أين سنتناول بالتفصيل لهذه الجرائم نظراً لتعددتها وتنوعها بين الوطنية و الدولية العابرة للحدود.

الفرع الأول : حماية الاملاك العمومية البحرية وفقاً للقواعد العامة في قانون العقوبات

تركز أغلب التشريعات في حمايتها الجزائية للاملاك العمومية على الملك الأكثر تعرضاً للجمهور، فكلما كان الملك العمومي متاحاً للجمهور كلما كانت هذه الحماية أكبر و اشد، وهو ما يتطابق مع الاملاك العمومية البحرية بكل مشتملاتها.

نصت المادة 2/66 من قانون الاملاك الوطنية 90-30 على أنه : " تستمد القواعد العامة لحماية الاملاك العمومية الوطنية، مما يأتي : - القواعد الجزائية العامة المتعلقة بالمساس بالاملاك و بمخالفات الطرق و القواعد الخاصة بالمحافظة"، كما نصت المادة 136 على أنه : " يعاقب على كل أنواع المساس بالاملاك الوطنية كما يحددها هذا القانون طبقاً لقانون العقوبات"، يلاحظ من خلال هاتين المادتين ان المشرع لم يذكر على وجه التحديد الجرائم التي تمس بالاملاك الوطنية و العقوبات المقررة لها، بل اكتفى بالاحالة إلى قواعد قانون العقوبات¹، باعتباره يشكل مصدراً أساسياً لهذه الحماية، وقبل التطرق للقواعد العامة المقررة جزائياً لحماية الاملاك العمومية بصفة عامة و التي تنسحب على الاملاك العمومية البحرية سنعرج على الدور الفعال الذي تقوم به النيابة العامة في تحريك و مباشرة الدعوى العمومية حمايةً للملك العام.

¹ - أمر رقم 66-156 مؤرخ في 8 يونيو سنة 1966 يتضمن قانون العقوبات المعدل و المتمم، جريدة رسمية عدد 49، صادرة بتاريخ 11 يونيو 1966.

أولاً : الدور الإيجابي للنياابة العامة في حماية الاملاك العمومية البحرية

يمكن تعريف الدعوى العمومية على أنها " مطالبة الجماعة المتمثلة في النيابة العامة، القضاء بتوقيع العقوبة على مرتكب الجريمة "¹ فالدعوى العمومية هي الوسيلة القانونية لحماية حقوق المجتمع من التصرفات غير الشرعية من جراء اقتراف الجريمة، فغايتها الرئيسية هي المطالبة بتوقيع الجزاء وتحقيق الردع العام والخاص للحفاظ على النظام العام².

و تعتبر النيابة العامة الجهة المختصة كقاعدة عامة حسب قانون الإجراءات الجزائية الجزائري³ بتحريك الدعوى العمومية، وقد تشاركها جهات أخرى لكنها تبقى الجهة الوحيدة المختصة بمباشرة الدعوى، فتحريك الدعوى هي المرحلة الأولى في الإجراءات الجزائية الخاصة بالدعوى الجزائية، أما مباشرة الدعوى فهو يتضمن حق متابعتها والسير فيها عبر مختلف مراحل الدعوى العمومية إلى غاية الحكم فيها بحكم نهائي، فالنيابة العامة تعتبر الرائدة في تحريك الدعوى العمومية ومباشرتها، قصد معاقبة المعتدين على الاملاك العمومية البحرية، و الأعمال التي تباشرها النيابة العامة بوصفها أمينة على الدعوى العمومية إنما تبغي دائما المصلحة العامة في ضمان التطبيق السليم للقانون وحماية المجتمع من الأفعال التي تكون إعتداء على الاملاك العمومية البحرية والتي حماها المشرع الجنائي بنص في قانون العقوبات، وفي نصوص خاصة، ولذلك فإنه من الضروري أن يتمتع جهاز النيابة العامة بقدر كبير من الحرية حتى يستطيع القيام بواجبه في أحسن الظروف وعلى وجه صحيح و دون أي تأثير عليه وبغض النظر عن أية اعتبارات أخرى.

وتسبق مرحلة تحريك الدعوى العمومية مرحلة التحقيق الابتدائي و القضائي للكشف عن مرتكبي الجرائم، وهي تعتبر مقدمة للمراحل القضائية يقوم بها أشخاص محددون تحت إدارة و إشراف النيابة العامة، وتسمى هذه المرحلة بمرحلة البحث التمهيدي و التي تبدأ من لحظة وقوع الجريمة لتهيئة القضية و تقديمها للنياابة العامة ممثلة في وكيل الجمهورية لتقدير مدى ضرورة تحريك الدعوى العمومية أو حفظها؛ قانون الاملاك الوطنية نص بالمادة 123 منه على الاجراءات القبلية التي تتم قبل متابعة المخالفين او المعتدين على الاملاك العمومية و هي الاجراءات التي يمارسها أعوان مؤهلون لذلك : "يعاين الأعوان المؤهلون قانوناً أنواع المساس بالاملاك الوطنية و الاملاك الوطنية الخاصة التابعة للدولة

¹ - سليمان بارش، شرح قانون الإجراءات الجزائية الجزائري، دار الشهاب، الجزائر، سنة 1966 ، ص 68.

² - ميساوي حنان، آليات حماية الاملاك الوطنية، المرجع السابق، ص 357.

³ - امر رقم 66-155 مؤرخ في 08 يونيو سنة 1966، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، جريدة رسمية رقم 48، صادرة في 10 يونيو 1966.

و الجماعات الإقليمية، ويلاحقون من يشغلون هذه الأملاك دون سند، ويحصلون على التعويضات المطبقة و الإتاوة و العائدات السالفة الذكر بغض النظر عن المتابعات الجزائية"، وهو ما يسفر عن تحريك الدعوى العمومية من طرف النيابة العامة كأول إجراء قضائي يتوج بصور حكم جزائي.

ولا يقف دور النيابة العامة كجهاز أساسي لردع المعتدين على الاملاك الوطنية، بصفتها جهة اتهام وتحقيق، بل يستمر دورها إلى غاية صدور الحكم وتنفيذه، وتعتبر مرحلة المحاكمة من اهم المراحل في الدعوى العمومية، باعتبارها مرحلة مصيرية بالنسبة للمتهم، و الطرف المضرور، و الذي يتمثل في الشخص العمومي الذي اعتدي على أملاكه، أما النيابة العامة باعتبارها ممثلة للمجتمع فهدفها تحقيق مصلحة المجتمع، وتحقيق العدالة، وردع المعتدين على الأشخاص و الاملاك¹، وما يهمننا هنا هو حماية الاملاك العمومية البحرية.

ثانيا : الجرائم الواقعة على الاملاك العمومية البحرية

بالرجوع إلى قانون العقوبات نجده يجرّم عدة أفعال ويرصد لكل فعل منها عقوبات حسب طبيعته وخطورته، إلا ان هذه العقوبات التي تناولت بالتجريم أعمال التعدي على الاملاك العمومية، لم يتم جمعها في باب واحد بل جاءت متناثرة في ابواب كل من الكتابين الثالث و الرابع من قانون العقوبات.

ومن أهم مواد قانون العقوبات التي تناولت بالتجريم أعمال التعدي على الاملاك العمومية بالتخريب المتعمد الواقع على الاملاك العمومية، سواء كان للمباني أو المساكن أو البواخر أو الطائرات او غيرها أين جرم المشرع بالمادة 400 من قانون العقوبات ورتب على ارتكابه جزاءات تتراوح بين السجن المؤقت و السجن المؤبد، وقد تصل إلى الإعدام، وذلك في حالة ما إذا تم الإعتداء او شرع فيه بواسطة لغم او أية مواد متفجرة، وتسبب في هدم و تخريب طرق عمومية أو سدود أو خزانات او جسور أو منشآت تجارية أو صناعية او حديدية أو منشآت الموانئ أو الطيران أو بناية ذات منفعة عامة، وتصل أيضا العقوبة للإعدام في حق العصابات التي تقوم باغتصاب ونهب وتقسيم الاملاك العمومية بموجب المادة 86 من قانون العقوبات : " يعاقب بالإعدام كل من يرأس عصابات مسلحة أو يتولى فيها مهمة أو قيادة ما و ذلك بقصد الإخلال بأمن الدولة بارتكاب إحدى الجنايات المنصوص عليها في المادتين 77 و 84 أو بقصد اغتصاب او نهب أو تقسيم الاملاك العمومية و الخصوصية أو بقصد مهاجمة او مقاومة القوة العمومية التي تعمل ضد مرتكبي هذه الجنايات ".

¹ - حنان ميساوي، المرجع السابق، ص 364.

المشرع في هذه المادتين اعلاه شدد العقوبة تجاه كل معتدي على الاملاك العمومية سواء كان استعمالها من طرف الجمهور مباشر أو عن طريق مرفق عام، وذلك حماية هذه الاملاك نظرا لأهميتها الاقتصادية الحيوية وحتى تؤدي الغرض الذي خصصت له، و التحديد المشار له بنص المادة 400 من قانون العقوبات سالف الذكر ليس حصرياً فلنا ان نتصور كل عقار يستخدم للنفع العام وتخريب هذا العقار يرتب تعطيل للنفع العام ويمس الجمهور المستعمل كتعطيل حرية المصطافين في استعمال الشواطئ في حالة هدم الطرق العمومية المؤدية إليه، أو تعطيل حركة التجارة إذا هدمت منشآت الموانئ. هذا وقد خص المشرع جرائم التخريب بقسم خاص بها تحت عنوان التدنيس و التخريب و الذي يشمل الاملاك العمومية البحرية.

ونشير إلى ان جرائم التخريب التي تمس الاملاك العمومية قد تصنف ضمن الجنايات وذلك نظرا لجسامة الضرر الذي يصيبها، بسبب الاعتداء عليها بالوسائل التي حددها المشرع و التي تتعلق باستعمال الغام و مواد متفجرة، ولم يكتف المشرع بذلك بل جرم مجرد التهديد بتخريب الاملاك الوطنية العمومية، المتمثلة في المباني، الجسور، السدود، الخزانات ، الطرق ، منشآت الموانئ، المنشآت الصناعية، وذلك باستعمال أغام او أية مواد متفجرة وهذا نظرا لأهمية هذه الاملاك و الدور الذي تلعبه في خدمة الجمهور إما مباشرة أو بطريقة غير مباشرة¹.

ومن بين الجرائم التي خصها المشرع الجزائي بنص خاص هي جريمة حرق الاملاك العمومية، وجاء ذلك نظرا لخطورة هذا الفعل و الذي صنف ضمن الجنايات و ذلك من خلال نص المادة 396 مكرر من قانون العقوبات والتي نصت على مايلي : " تطبق عقوبة السجن المؤبد إذا كانت الجرائم المذكورة في المادتين 395 و 396 تتعلق بأمالك الدولة أو الجماعات المحلية أو المؤسسات او الهيئات الخاضعون لقانون العام" ، هذا فضلا على ان المادة 3/395 من ذات القانون تقرر عقوبة السجن المؤبد على كل من وضع النار عمدا في مركبات او طائرات أو عربات سكة حديد ليس بها اشخاص. وحسب المادة 396 مكرر من قانون العقوبات فإن اتصال عمل الحرق بالاملاك العمومية يعد ظرفا مشددا و بالتالي تعتبر العقوبة مشددة و حددت بالسجن المؤبد بدل السجن المؤقت.

¹ - حنان ميساوي ، المرجع السابق، ص 347.

الفرع الثاني : الحماية الجزائية للاملاك العمومية البحرية في قوانين خاصة

بالاضافة الى النصوص القانونية السالف ذكرها الواردة بقانون العقوبات فإن كل القوانين التي تحكم أحد قطاعات الاملاك العمومية البحرية قد تضمنت حماية جزائية لها وهو ما نصت عليه المادة 137 من قانون الاملاك الوطنية : " علاوة على ذلك تبقى سارية المفعول الاحكام الجزائية المنصوص عليها في القوانين التي تحكم تنظيم سير المصالح العمومية و المؤسسات و الهيئات العمومية وكذا أحكام التشريع الخاص بمختلف قطاعات الاقتصاد الوطني، الذي يعاقب على المساس بالاملاك التي تتكون منها الاملاك الوطنية في مفهوم هذا القانون" ذلك أن قانون العقوبات لم يتطرق لكل الاعتداءات التي تمس كل مكونات الاملاك العمومية تاركا تجريم الافعال الواقعة على كل عنصر من عناصر الاملاك العمومية لقوانين خاصة، فكل فعل لم يتم تجريمه بقانون خاص يخضع للقواعد العامة اما إذا ورد نص خاص فيطبق هذا النص وفقا لقاعدة الخاص يقبذ العام¹ .

وعليه، سنتناول في هذا الفرع صور الحماية الجزائية التي أقرها المشرع الجزائري لصالح الأملاك العمومية البحرية، وذلك من خلال النصوص القانونية الخاصة التي جرّمت بعض الأفعال المرتكبة في هذا المجال، وسنقتصر في هذا السياق على تحليل أبرزها، وذلك كما يلي:

أولا : الحماية الجزائية للاملاك العمومية البحرية بموجب قانون 98-05 المتضمن القانون البحري

المشرع الجزائري بالقانون 98-05 المعدل و المتمم للأمر 76-80 المتضمن القانون البحري² خصص أحكام جزائية لحماية الاملاك العمومية البحرية الاصطناعية المينائية بموجب الفصل الاول من الباب السابع من القانون البحري، أين حدد الافعال المعاقب عليها جزائيا و التي من شأنها المساس بأمن الاملاك العمومية المينائية، و التي حددها كما يلي :

. الدخول الى المنطقة العمومية للميناء أو المنطقة المحجوزة في الميناء دون رخصة أو وثيقة تبريرية مسلمة من المصالح المختصة ، الاولى عقوبتها غرامة مالية من 1000 دج إلى 2000 دج و الثانية عقوبتها الحبس من شهرين إلى سنة واحدة وغرامة مالية من 2000 دج إلى 5000 دج (المادتين 939 و 940 من القانون البحري).

¹ - المرجع نفسه ، ص 352.

² - القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 يعدل و يتمم الامر رقم 76-80 المؤرخ في 23 اكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية عدد 47 الصادرة في 27 يونيو 1998.

. إلقاء اتربة أو نفايات أو اوساخ أو مواد رسوبية تجارية أو صناعية أو أية مادة أخرى في الموانئ و الاماكن الملحقة بها أو يودعها على الأرصفة و السطوح الترابية المينائية، عقوبتها غرامة مالية من 1000 إلى 5000 دج وتكون هذه الغرامة من 5000 دج إلى 25000 دج عندما تلقى هذه المواد في مياه الميناء، اما عند إلقاء أية مواد كيميائية أو نفايات سامة أو عند إلقاء أية مادة تفسد البيئة البحرية في مياه الميناء فإن العقوبة تكون سالبة للحرية وتتراوح ما بين سنة احدة حبس إلى 5 سنوات و بغرامة مالية من 5000 إلى 40000 دج¹ .

. كل شغل للاملاك العمومية المينائية بصفة غير قانونية رغم انذاره بمغادرة الأماكن، يعاقب بالحبس من شهرين إلى 6 أشهر وبغرامة من 2000 دج إلى 5000 دج² .

. كل من يشرع في بناء منشأة أو إقامتها في الميناء أو ملحقاته بدون موافقة السلطة المينائية، يعاقب بالحبس من 6 اشهر إلى 5 سنوات، وبغرامة مالية من 5000 دج إلى 20.000 دج³.
هذا وقد أحال القانون البحري بالنسبة لجريمة الاتلاف العمدي أو غير العمدي للبنائيات و المنشآت المينائية على قانون العقوبات، وهو ما نصت عليه المادة 944 منه.

ثانياً : الحماية الجزائرية للاملاك العمومية البحرية بموجب قانون 03-02 المحدد للقواعد العامة للاستعمال و الاستغلال السياحيين للشواطئ

من اجل حماية وتثمين الشواطئ وتوفير شروط تنمية منسجمة لها كاحد أبرز عناصر الاملاك العمومية البحرية أضفى المشرع الجزائري حماية جزائية للشاطئ بموجب قانون 03-02 المحدد للقواعد العامة للاستعمال و الاستغلال السياحيين للشواطئ⁴، تبدأ من مباشرة ضباط و اعوان الشرطة القضائية وكذا مفتشو السياحة و الاسعار التحقيقات الاقتصادية و معاينة المخالفات التي تقع على الشواطئ ليتم تحرير محاضر يسرد فيها الوقائع التي تمت معاينتها و التصريحات التي تلقاها من طرف الشخص المتابع بالمخالفة، لترسل بعدها إلى الوالي المختص إقليمياً أو الجهة القضائية المختصة حسب الحالة في اجل لا يتعدى 15 يوما ابتداء من تاريخ المعاينة⁵.

¹ - المادة 941 من القانون البحري الجزائري .

² المادة 942 من القانون البحري الجزائري.

³ - المادة 943 من القانون البحري الجزائري.

⁴ - قانون 03-02 مؤرخ في 2003/02/17 يحدد القواعد العامة للاستعمال و الاستغلال السياحيين للشواطئ، الجريدة الرسمية عدد 11 الصادرة في 2003/02/19 .

⁵ - المادتين 39، 40 من قانون 03-02.

وقد جرم المشرع بموجب هذا القانون الأفعال التي تشكل تعدياً على الشواطئ وحدد العقوبات المقابلة لها وذلك بالقسم الثاني من الفصل الرابع من ذات القانون تحت عنوان العقوبات، حيث يعاقب على كل استغلال سياحي للشواطئ دون حق امتياز، بالحبس من 03 أشهر إلى سنة واحدة وبغرامة تتراوح ما بين 100.000 دج إلى 300.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين¹، كما يعاقب صاحب الامتياز الذي قام باستخراج الرمل و الحصى و الحجارة طبقاً لاحكام المادة 40 من قانون 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتنميته²، أي بعقوبة الحبس من 6 أشهر إلى سنتين، وبغرامة من 200.000 دج إلى 2.000.000 دج او بإحدى هاتين العقوبتين³، هذا وقد منع القانون استعمال أي مركبة سواء كانت بمحرك او شراعية و كذا الآلات البحرية الأخرى، في مسافة 100م على الأقل في المجال المحدد للسباحة، كما منع السباحة داخل ممرات تخصص خاصة لمرور هذه المركبات و الآلات البحرية مهما كان وزنها، ويعاقب كل شخص مخالف لذلك بغرامة من 20.000 دج إلى 60.000 دج عن كل مخالفة، ويمكن للجهة القضائية المختصة أن تأمر بمصادرة المركبة او الآلة البحرية المستعملة في ارتكاب المخالفة⁴.

كما ان أي مخالفة لشروط مخطط تهيئة الشاطئ يعاقب عليها صاحبها بـ 60.000 دج إلى 100.000 دج، وفي حالة العود يعاقب بالحبس من 6 اشهر إلى سنة واحدة مع مضاعفة الغرامة، ويعاقب كل ممارس للصيد بالغوص تحت الماء بجوار الشاطئ خلال موسم الاصطياف بغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج وفي حالة العود تضاعف العقوبة، ويمكن للجهة المختصة ان تأمر بمصادرة الآلة المستعملة في الغوص⁵.

هذا وقد جعل المشرع ممارسة الفروسية بجميع اشكالها على الشاطئ في أوقات تواجد المصطافين محدد بقرار من رئيس المجلس الشعبي البلدي المختص اقليمياً، ويعاقب كل مخالف لذلك بغرامة من 10.000 دج إلى 30.000 دج وفي حالة العود تضاعف العقوبة.

¹ - المادة 49 من قانون 02-03.

² - قانون رقم 02-02 الصادر في 2002/02/05 يتعلق بحماية الساحل وتنميته، الجريدة الرسمية عدد 10، سنة 2002.

³ - المادة 50 من قانون 02-03.

⁴ - المادة 51 من قانون 02-03.

⁵ - المادتين 52 و 53 من قانون 02-03.

ثالثاً: الحماية الجزائرية للاملاك العمومية البحرية بموجب قانون المناجم 08-14

سبق و ان أشرنا بالبواب الاول من هذا البحث إلى ان المشرع الجزائري صنّف الاملاك المنجمية للمحروقات التي يتم التنقيب عنها في المجال البحري ضمن الاملاك العمومية البحرية الاصطناعية وذلك بموجب المادة 07 من القانون 08-14 المعدل للمادة 16 من قانون 90-30 و التي أضافت للاملاك العمومية الاصطناعية " المعطيات المترتبة عن اعمال التنقيب و البحث المتعلقة بالاملاك المنجمية للمحروقات " و أكد على ذلك في قانون 19-13 المنظم لنشاطات المحروقات¹، فضلا على ما ورد بقانون 14-05 المتضمن قانون المناجم².

المشرع بالرغم من كل القواعد التفصيلية التي جاء بها إلا أنه حاول التفكير بمنطق المشرع الجزائري، ذلك من حيث مخلفات ومترتبات الأنشطة المنجمية؛ كذلك بمنطق نشأة المخالفات للقوانين الجاري بها العمل، وهي متنوعة، معقدة بحسب تعقيد المجال الذي تنشأ عنه؛ لذلك أقر قانون المناجم أحكاما جزائية ترجع إلى النشاط المنجمي في البحر بموجب الفصل الثالث من الباب العاشر منه، قسمها إلى عدة أقسام³، اين نصت المادة 174 من قانون المناجم على تجريم القيام بأنشطة منجمية في البحر بدون ترخيص منجمي ويعاقب فاعله بالحبس من سنة الى ثلاث سنوات مع الامر بسحب المنشآت أو التجهيزات القائمة، كما يعاقب بموجب المادة 182 من ذات القانون الشخص الذي يقود أشغال البحث أو الاستغلال على متن منشآت إذا لم يمسك طبقا للاحكام السارية المفعول سجل المواد المعدنية او المتحجرة اين يتم الحكم عليه بالحبس من 6 اشهر الى سنتين و بغرامة من 500.000 دج الى 1.000.000 دج، كما يعاقب من يقوم اثناء البحث عن المواد المعدنية المتحجرة في المجالات البحرية ولو تمت بترخيص عندما ينتج عنها تلويث البيئة البحرية، و ذلك من خلال نص المادة 177 من نفس القانون.

رغم أن التلوث البحري من موضوعات القانون البحري و القانون الدولي للبحار، إلا أن التشريع بموجب المادة 177 أقر تكييفاً عقابياً للأفعال المصاحبة للأنشطة المنجمية في المجالات البحرية انطلاقاً

¹ - المادة 04 من قانون رقم 19-13 المؤرخ في 11 ديسمبر 2019 ينظم نشاطات المحروقات، الجريدة الرسمية عدد 79 ، الصادرة في 2019/12/22.

² - قانون 14-05 المؤرخ في 24 فبراير سنة 2014 المتضمن قانون المناجم، الجريدة الرسمية عدد 18 الصادرة في 30 مارس 2014 .

³ - مصطفى بوضياف، المرجع السابق ، ص 237 .

من المنشآت المشار إليها في المادة 161 منه¹، أي مواد أو منتجات أو نفايات من شأنها أن تلوث أو تعكر أو تقصد المياه أو المساحات البحرية الخاضعة للقانون الجزائري.

رابعاً: الحماية الجزائية للاملاك العمومية البحرية بموجب قانون 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتنظيمه

يعد الساحل جزء من الأملاك العمومية البحرية و يشمل بمفهوم المادة 7 من قانون 02-02² جميع الجزر و الجزيرات، و الجرف القاري، وكذا شريطاً ترابياً بعرض أقله 800م على طول البحر، ومن أجل حمايته وتنظيمه جعل المشرع جميع أعمال التنمية فيه ضمن بعد وطني لتهيئة الاقليم وتقتضي تنسيق الاعمال بين الدولة و الجماعات الاقليمية و المنظمات و الجمعيات التي تنشط في هذا المجال، إلا انه لم يكتف بذلك بل كرس قواعد جزائية رادعة لحمايته بصفته جزء من الاملاك العمومية البحرية، فجرّم إقامة أي نشاط صناعي جديد على الساحل³، كما جرّم إستخراج المواد لاسيما مواد الملاط من الشاطئ و ملحقاته⁴، وكذا استخراج المواد من باطن البحر إلى غاية خط تساوي العمق البالغ 25م⁵، كما اعتبر المشرع بهذا القانون مرور العربات ووقوفها على الضفة الطبيعية للشاطئ عمل مجرم يتابع فاعله جزائياً ماعدا ما استثنى بترخيص كعربات مصالح الامن و الاسعاف أو مصالح تنظيف الشواطئ وصيانتها⁶. المشرع جعل عقوبة الأفعال أعلاه الحبس من 06 أشهر إلى سنتين و الغرامة ما بين 100.000 دج إلى 2.000.000 دج .

خامساً : الحماية الجزائية للاملاك العمومية البحرية بموجب قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة

تهدف السياسة البيئية إلى حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، ولا سبيل إلى تحقيق ذلك إلا بتدعيمها بالقوانين المهمة بحماية البيئة البحرية، وقد جاء قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في اطار

¹ - تنص المادة 161 من قانون المناجم على مايلي : " يقصد بالمنشآت و التجهيزات المستعملة في البحث أو استغلال المواد المعدنية أو المتحجرة في المجالات البحرية حسب مفهوم هذا القانون : - المحطات العائمة و ملحقاتها- الآليات الأخرى الخاصة بالاستغلال و ملحقاتها - السفن البحرية التي تشارك مباشرة في عمليات البحث أو الاستغلال المنجميين" .

² - قانون 02-02 المؤرخ في 02/02/2002 يتعلق بحماية الساحل وتنظيمه، جريدة رسمية عدد 10 الصادرة في 12/02/2002.

³ - المادة 15 و 39 من قانون 02-02.

⁴ - المادة 20 و 40 من قانون 02-02.

⁵ - المادة 21 و 41 من قانون 02-02.

⁶ - المادة 23 و 42 من قانون 02-02.

التنمية المستدامة¹ ليشتمل على نصوص لحماية البيئة البحرية ويتوفر على جزاءات متنوعة ، أهمها منع كل صب أو غمر أو ترميد داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائي و الذي من شأنه الاضرار بالصحة العمومية و الانظمة البيئية البحرية و عرقلة الانشطة البحرية و إفساد نوعية المياه البحرية أو تقليل القيمة الترفيهية و الجمالية للبحر، ويعاقب على فاعله بعقوبة الحبس من 6 أشهر إلى سنتين² ويجب على كل ربان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية تبليغ متصرفي الشؤون البحرية بعمليات الغمر أو الصب أو الترميد في أقرب الآجال، تحت طائلة عرمة مالية تتراوح ما بين 50.000 دج إلى 200.000 دج³، اما إذا ارتكبت هذه المخالفات بامر من مالك أو مستغل السفينة أو الطائرة أو الآلية أو القاعدة العائمة فيعاقب بالعقوبات سالفة الذكر على ان يضاعف الحد الأقصى لهذه العقوبات⁴ ، كما يعاقب بغرامة من 100.000 دج إلى 1.000.000 دج كل ربان تسبب بسوء تصرفه أو رعونته أو غفلته أو إخلاله بالانظمة في وقوع حادث ملاحى أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاداه ونجم عنه تدفع مواد تلوث المياه الخاضعة للقضاء الجزائي⁵ ، اما إذا رمى أو أفرغ أو ترك تسربا في المياه السطحية أو الجوفية لمادة أو مواد يتسبب مفعولها أو تفاعلها في الاضرار بصحة الانسان او النبات او الحيوان فيعاقب بالحبس لمدة سنتين و بغرامة قدرها 500.000 دج⁶ .

يلاحظ ان المشرع خصص حيزا هاما لحماية البحر من مختلف أشكال التلوث بقانون 10-03 بداية من المادة 55 منه، كما رتب عقوبات سالبة للحرية على بعض الافعال كصب و غمر مواد من شأنها الاضرار بالصحة العمومية و الانظمة البحرية.

سادساً : الحماية الجزائية للاملاك العمومية البحرية بموجب القانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات المعدل بالقانون 15-08

تعتبر كل الموارد البيولوجية من اسماك وقشريات و رخويات و المرجان و النباتات و كل جسم عضوي آخر يشكل الماء و سط حياته الدائم أو الغالب، ملكاً وطنياً، ومن ثمة فإن تحديد شروط وكيفيات الحفاظ عليها و الوصول إليها و استغلالها و استعمالها و تسييرها يعد من صلاحيات السلطة المكلفة

¹ - قانون رقم 10-03 مؤرخ في 19 يوليو 2003 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية عدد 43 ، الصادرة في 20 يوليو 2003.

² - المادتين 53 و 90 من قانون 10-03.

³ - المادة 91 من قانون 10-03.

⁴ - المادة 92 من قانون 10-03.

⁵ - المادة 97 من قانون 10-03.

⁶ - المادة 100 من قانون 10-03.

بالصيد البحري، و تسير وفقا لاحكام القانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات المعدل و المتمم¹، و يلعب الحيز المكاني دور كبير في تحديد مناطق الصيد البحري وتربية المائيات كونها تعد من الاملاك العمومية البحرية، فهي الوعاء الذي تتم فيه ممارسة النشاطات المتعلقة بالصيد البحري و الاستزراع السمكي المحددة من طرف الدولة، فبالإضافة إلى القواعد التنظيمية التي احتواها القانون 01-11، فقد تضمن قواعد أخرى ذات طابع جزائي، يرمي من ورائها المشرع الجزائري، إلى إضفاء الحماية القانونية لنشاط الصيد البحري، عن طريق تقرير عقوبات رادعة، سواء كانت عقوبات سالبة للحرية أو عقوبات مالية (غرامات) أو الاثنتين معاً، مع الأمر بحجز المنتج المصطاد وآلات وعتاد الصيد، وسفينة الصيد في بعض الحالات.

ويقرر هذا القانون جزاءات جزائية من جراء عدم احترام الشروط والإجراءات القانونية اللازمة لممارسة نشاطات الصيد البحري، صنفها المشرع إلى جنح و مخالفات أهمها :

- خرق المادة 20 من القانون 01-11 التي تمنع ممارسة الصيد البحري دون تسجيل لدى السلطة المكلفة بالصيد البحري و عقوبتها مقررّة بالمادة 79 مكرر 1 وهي الحبس من 3 أشهر إلى 6 أشهر و / أو غرامة 500.000 دج إلى 1.000.000 دج .

- ممارسة الصيد العلمي في المياه الخاضعة للقضاء الوطني من سفينة تحمل راية أجنبية، دون الرخصة المنصوص عليها في المادة 24 ، يدان الربان بموجب المادة 79 مكرر 1 بعقوبة من 5.000.000 إلى 10.000.000 دج.

- ممارسة الصيد الترفيهي خرقاً للمادة 27 ، عقوبتها مقررّة بالمادة 79 مكرر 2 غرامة من 100.000 دج إلى 200.000 دج .

- عدم احترام شروط إنشاء قواعد استغلال مؤسسات استغلال الموارد البيولوجية البحرية، خرقاً لمقتضيات المادتين 40 و 41، يعاقب على هذه المخالفة بموجب المادة 81 بغرامة من 200.000 دج إلى 500.000 دج، أما المادة 82 فتعاقب بالحبس من 3 سنوات إلى 5 سنوات و / أو بغرامة من 500.000 دج إلى 2.000.000 دج في الحالات التالية :

أ . الحيازة عمدا على متن سفينة الصيد أو استعمال مواد كيميائية أو متفجرة أو طعوما سامة تؤدي إلى

¹ - قانون رقم 01-11 مؤرخ في 3 يوليو 2001 يتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات، الجريدة الرسمية عدد 36، الصادرة في 8 يوليو 2001، المعدل بالقانون رقم 15 - 08 المؤرخ في 2 افريل 2015 الجريدة الرسمي عدد 18، الصادرة في 8 افريل 2015.

إضعاف أو تسكير أو إتلاف أو إصابة الموارد البيولوجية والأوساط المائية بعدوى.

ب. الحيازة العمدية أو نقل أو مسافنة أو إنزال أو عرض للبيع منتجات مصطادة بواسطة المواد المذكورة في الفقرة السابقة.

ج . استعمال مواد متفجرة في ممارسة الصيد البحري، يحكم كذلك على هذا الجرم، زيادة على العقوبة المقررة في هذه المادة، بمصادرة السفينة وحجز عتاد الصيد البحري، وسحب دفتر الملاحة البحرية من ربان السفينة، وشطبه من سجل رجال البحر.

كما قرر قانون العقوبات جرائم أخرى تتراوح عقوبتها ما بين 6 أشهر إلى 5 سنوات حبس وبغرامة من تبدأ من 200.000 دج إلى 5.000.000 دج وهي الجرائم التالية :

. ممارسة الصيد البحري في حالة تقييده أو منعه من السلطة المعنية : عقوبتها الحبس من 6 اشهر الى سنة واحدة وبغرامة من 1.000.000 دج إلى 2.000.000 دج¹ .

. عدم احترام قواعد ممارسة الصيد البحري في المناطق المذكورة في المادة 18 : عقوبتها الحبس من 6 اشهر الى سنة واحدة، وبغرامة من 1.000.000 دج إلى 2.000.000 دج².

. قنص منتجات الصيد البحري التي لم تبلغ الحجم التجاري أو المحظور صيدها أو حيازتها أو نقلها أو عرضها للبيع أو إيداعها أو معالجتها، خرقا للمادة 53 : عقوبتها الحبس من 3 اشهر الى 6 اشهر وبغرامة من 500.000 دج إلى 1.000.000 دج³ .

. مسافنة منتجات الصيد البحري في البحر، دون تحقق حالة القوة القاهرة : عقوبتها الحبس من 3 اشهر الى 5 سنوات وبغرامة من 200.000 دج إلى 5.000.000 دج⁴.

. ممارسة سفينة أجنبية الصيد بصفة غير قانونية في المياه الخاضعة للقضاء الوطني، يتم تفتيش السفينة وتساق إلى ميناء جزائري وتحجز من طرف العون المحرر للمحضر، كما تحجز المنتجات ومعدات الصيد الموجودة على متن السفينة، ثم يقدم الملف إلى وكيل الجمهورية للتصرف فيه وفقا للقانون ، المادتان 94 و 97، ويعاقب الشخص او الاشخاص الموجودون على متنها الذين ثبت إدانتهم بالجرم

¹ - المادة 89 من القانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات المعدل بالقانون 08-15.

² - المادة 89 مكرر من القانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات المعدل و المتمم.

³ - المادة 90 من القانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات المعدل و المتمم.

⁴ - المادة 91 مكرر من القانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات المعدل و المتمم.

بغرامة من 5.000.000 دج إلى 8.000.000 دج¹ .. ممارسة صيد المرجان بدون امتياز، خرقا للمادة 36، عقوبتها الحبس من 6 اشهر إلى سنة وبغرامة من 10.000.000 دج إلى 20.000.000 دج².
. تصدير المرجان الخام أو شبه المصنع، خرقا للمادة 36 مكرر 1، خرقا للمادة 36 مكرر 2 عقوبتها الحبس من 3 سنوات إلى 5 سنوات وبغرامة من 10.000.000 دج إلى 20.000.000 دج³.
. حيازة مرجان خام أو شبه مصنّع ونقله دون سند مبرر لحيازته والتتبع الخاص به، خرقا لأحكام المادة 36 مكرر 2، عقوبتها الحبس من 3 سنوات إلى 5 سنوات وبغرامة من 10.000.000 دج إلى 20.000.000 دج مع مصادرة المنتج⁴.

من خلال النصوص العقابية سألغة الذكر يلاحظ أنها تتميز بخلوها من الظروف المخففة وهذا يدل على نية المشرع في انتهاج سياسة رادعة، تأكيداً منه على أهمية الطاقة الإنتاجية للموارد الحيوية التي يزخر بها الساحل الجزائري، الممتد بمسافات معتبرة، وضرورة المحافظة عليها⁵.
سابعاً : الحماية الجزائرية للاملاك العمومية البحرية بموجب قانون 01-19 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها و ازلتها المعدل بالقانون 02-25 .

يشكل رمي النفايات في الوسط البحري أحد أبرز أشكال التعدي الحديث على الأملاك العمومية البحرية، لما له من آثار مباشرة على البيئة الساحلية والموارد البحرية وسلامة الشواطئ، مما استوجب تدخل المشرع ضمن إطار الحماية الجزائرية للحد من هذه الانتهاكات.
وقد تم تكريس هذه الحماية بموجب القانون رقم 01-19 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001⁶،
المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، غير أن هذا النص، وعلى الرغم من شموليته، لم يكن يُشير صراحة إلى النفايات البحرية كصنف قائم بذاته، مما شكّل فراغاً في التجريم المتعلق بالمحيط البحري.

¹ - المادة 98 من القانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات المعدل و المتمم.

² - المادة 102 مكرر 1 من القانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات المعدل و المتمم.

³ - المادة 102 مكرر 3 من القانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات المعدل و المتمم.

⁴ - المادة 102 مكرر 4 من القانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات المعدل و المتمم.

⁵ - سامية عباس، دور الحماية الجزائرية للصيد البحري في ترقية الاقتصاد الوطني، مجلة العلوم القانون و الاجتماعية، جامعة زيان عاشور بالجلفة الجزائر ، المجلد الخامس، العدد الاول، مارس 2020 ، ص 478.

⁶ - القانون رقم 01-19 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 المتعلق بتسيير النفايات و مراقبتها و إزالتها، الجريدة الرسمية عدد 77 ، الصادرة في 15 ديسمبر 2001.

وقد تم تدارك هذا الفراغ بموجب القانون رقم 02-25 المؤرخ في 5 فبراير 2025¹ ، الذي عدّل وتم القانون 01-19، وأدرج ضمن تعريف النفايات، "النفايات البحرية"، باعتبارها كل ما يتم طرحه أو تصريفه أو رميه في الوسط البحري و الساحلي مهما كان حجمها²، سواء من السفن أو المنشآت الساحلية أو غيرها، ويُعدّ هذا التعديل خطوة مهمة نحو تفعيل الحماية الجزائية للأملاك العمومية البحرية، كونه يعكس توجهها تشريعياً نحو تخصيص الأفعال الماسة بها، وعدم الاكتفاء بالتجريم العام المتعلق بالنفايات، هذا التطور يبرز إدراك المشرع لأهمية المجال البحري وضرورة حماية عناصره القانونية والمادية من كل تلوث أو تعدٍ، وهو ما يبرر إدراج قانون النفايات المعدل ضمن المنظومة القانونية الجزائية المؤطرة لحماية الأملاك العمومية البحرية.

وقد أسند هذا القانون الشرطة المكلفة بحماية البيئة ببحث ومعاينة مخالفات أحكام هذا القانون، على ان تدون المخالفات في محاضر طبقاً للقواعد المنصوص عليها في قانون الاجراءات الجزائية³ فيعاقب بغرامة تتراوح ما بين 2000 دج إلى 10.000 دج كل شخص قام برمي لإهمال النفايات المنزلية و ما شابهها أو رفض استعمال نظام جمع النفايات وفرزها الموضوع تحت تصرفه من طرف الهيئات المعنية، وبغرامة مالية من 20.000 إلى 80.000 دج كل شخص طبيعي او معنوي يمارس نشاطا صناعيا او تجاريا أو حرفيا أو أي نشاط آخر ارتكب نفس الفعل المذكور اعلاه ونفس العقوبة بالنسبة لكل من قام بإيداع أو رمي النفايات الهامدة في أي موقع غير مخصص لهذا الغرض لاسيما الطريق العمومي، وتضاعف الغرامة في حالة العود، ويعاقب كل من قام بخلط النفايات الخاصة و الخطرة مع النفايات الأخرى بعقوبة سالبة للحرية تتراوح ما بين 06 أشهر إلى سنتين و بغرامة مالية تتراوح ما بين 300.000 دج إلى 1.200.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين⁴ ، كما يعاقب بالحبس من سنة إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 600.000 دج إلى 3.000.000 دج كل من قام بإيداع النفايات الخاصة الخطرة أو رميها أو طمرها أو عمرها أو إهمالها في مواقع غير مخصصة لهذا الغرض⁵.

¹ - القانون 02-25 المؤرخ في 2025/02/20 يعدل و يتم القانون 01-19 المؤرخ في 2001/12/12 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وازالتها ، الجريدة الرسمية عدد 12 الصادرة في 2025/02/23.

² - المادة 2 من القانون 02-25، المصدر نفسه.

³ - المادتين 53 من قانون 01-19 المعدل و المتمم بالقانون 02-25.

⁴ - المادة 61 من نفس القانون.

⁵ - المادة 64 من نفس القانون.

المبحث الثالث

دور الاجهزة الادارية و الوسائل التكنولوجية في حماية الاملاك العمومية البحرية

نظراً لأهمية الاملاك العمومية البحرية فقد رصدت لها الدولة هيئات ادارية بغية حمايتها مركزية و محلية و اخرى متخصصة، كما اعتمدت على سياسة المخططات من اجل الاستعمال السليم لشغل الاقاليم المتاخمة لها بما يضمن تنمية متجانسة ومتناسقة لكل الاقليم الوطني، وتجنب الاستعمال الكثيف للاراضي الساحلية الذي يؤدي إلى حدوث ضغط على موارد الاملاك العمومية البحرية و بالتبعية حدوث خلل وعدم توازن من شأنه التأثير على كل عمليات التنمية.

و نظراً للدور الذي تتمتع به الاملاك العمومية البحرية، من جميع النواحي فقد بات من الضروري تسخير التكنولوجيا الحديثة من اتمة و ذكاء الاصطناعي لحماية هذه الاملاك، وهو ما من شأنه ان يوفر حماية للثروات و الحياة البحرية و استدامة بيئية لها، من خلال استخدام أنظمة ومعدات آلية وذكية، تحسّن كفاءة الإجراءات الأمنية وتضمن صيانة دورية، من خلال تخصيص المهام الروتينية والمتكررة إلى الآلات والروبوتات، مما يخفف العبء على العمال البشر ويقلل من خطر الأخطاء الإنسانية.

من اجل توضيح ذلك، سنتطرق إلى الاجهزة الادارية المكلفة بحماية الاملاك العمومية البحرية ثم نحاول إبراز أهمية المخططات ودورها في توفير حماية لها (المطلب الاول) بعد ذلك سنتناول أهمية التكنولوجيا الحديثة في حماية الاملاك العمومية البحرية (المطلب الثاني).

المطلب الاول : دور الاجهزة الادارية و المخططات في حماية الاملاك العمومية البحرية

تتوزع الاجهزة الادارية المكلفة بحماية الاملاك العمومية البحرية بين اجهزة محلية و اخرى مركزية، أين تكلف كل منها بمهام خاصة تتعلق بحماية الاملاك العمومية البحرية كل في قطاعه (الفرع الاول) كما تلعب المخططات أهمية كبيرة في تحقيق تجانس بين الاقاليم من شأنه توفير حماية للاملاك العمومية البحرية من خلال تجنب حدوث ضغط على موارد الاملاك العمومية البحرية (الفرع الثاني).

الفرع الاول : الاجهزة الادارية المكلفة بحماية الاملاك العمومية البحرية

تتوزع مشتملات الاملاك العمومية البحرية من طبيعية الى اصطناعية، فضلا على شساعتها، جعل مهمة حمايتها و المحافظة عليها موزعة على عديد الوزارات كل حسب قطاعه وحسب المهام المنوطة به (اولا) ومن اجل تعزيز دور الهيئات الادارية في حماية الاملاك العمومية البحرية فقد تم

استحداث هيئات متخصصة تساهم في المحافظة عليها (ثانيا) كما خصّ المشرع الجماعات المحلية بمجموعة من الصلاحيات تعزيزا لنظام اللامركزية، مع فتح المجال امام الاشخاص للمساهمة في ذلك اطار الديمقراطية التشاركية (ثالثا).

أولا : الوزارات المكلفة بالمحافظة على الأملاك العمومية البحرية

الوزارة هي هيئة عمومية تابعة للدولة، مكلفة بتنفيذ سياسة الحكومة في موضوع محدد (التعليم، الدفاع، المالية...)؛ الوزير، وهو عضو في الحكومة ويعينه رئيس الجمهورية، يدير الوزارة؛ يساعده مجلس الوزراء وله سلطة على إدارات الدولة في قطاعه، ويعد الوزير مسؤول ذو طابع مزدوج؛ سياسي يرسم وينفذ السياسة الوزارية لقطاعه بالتنسيق مع الوزير الاول، كما يقوم بتنفيذ مخطط عمل الحكومة في الجانب الذي يمس قطاعه الوزاري، و إداري يشرف فيه على تنظيم وزارته.

فتهتم كل وزارة من حيث القطاع الذي تشرف عليه بالمحافظة على الأملاك العمومية البحرية كما يلي :

1 . وزارة المالية

بصدور قانون الاملاك الوطنية 90-30 أعاد المشرع الاملاك الوطنية برمتها إلى عهدة و مسؤولية وزير المالية بعدما كانت تابعة لوزارة الاقتصاد¹، واعتبره الممثل القانوني لها في الدعاوى القضائية المتعلقة بها، مثلما تم بيانه بالمبحث الاول من هذا الفصل، كما وردت هذه الصلاحيات بشيء من التفصيل بالمرسوم التنفيذي 12-427 الذي يحدد شروط وكيفيات إدارة وتسيير الاملاك العمومية فهو من يأذن بعد استشارة الادارة المعنية بتجريد عقارات الاملاك العمومية البحرية من صفتها العامة² وقد كلفه المشرع بنفس المرسوم بضبط حدود الاملاك العمومية البحرية الطبيعية في حالة عدم التراضي مع الملاك المجاورين، وذلك بقرار مشترك مع الوزراء المعنيين³.

من جهة اخرى؛ منح المشرع صلاحيات لوزير المالية في مجال الاملاك العمومية و المحافظة عليها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 95-54⁴ المحدد لصلاحيات وزير المالية، إضافة إلى الصلاحيات المحددة بموجب قانون الاملاك الوطنية 90-30 و مراسيمه التنفيذية.

¹ - مرسوم تنفيذي رقم 90-190 مؤرخ في 23 يونيو سنة 1990 يتضمن تنظيم الادارة المركزية لوزارة الاقتصاد، الجريدة الرسمية رقم 26 الصادرة في 27 يونيو 1990.

² - المادة 06 من المرسوم التنفيذي 12-427 .

³ - المادة 08 من المرسوم التنفيذي 12-427.

⁴ - المرسوم التنفيذي 95-54 مؤرخ في 15/02/1995 المحدد لصلاحيات وزير المالية، جريدة رسمية رقم 15 صادرة في 19/03/1995 .

فبالعودة إلى احكام المرسوم التنفيذي 95-54 نجد أنه اعطى لوزير المالية صلاحيات المبادرة بأي نص يتعلق بالاملاك الوطنية، وسجل مسح الاراضي و الاشهار العقاري، كما ابرزت المادة 5 من المرسوم التنفيذي دور وزير المالية في حماية الاملاك الوطنية ولاسيما في تطبيق الاحكام التشريعية و التنظيمية و اتخاذ الاجراءات اللازمة المتعلقة بآلية جرد الممتلكات العمومية و تقويمها وحمايتها، وكذا ضبط الجدول العام للممتلكات العمومية باستمرار، كما أناطت به مهمة إعداد سجل مسح الاراضي العام وحفظه ومسك السجل التجاري وضبطه¹.

2. وزارة البيئة وجودة الحياة²

عمدت الدولة إلى إعادة هيكلة وزارة البيئة و تدرج الهيكلية الجديدة ضمن تصور جديد يتماشى مع اعادة بلورة مفهوم وربطه بجودة الحياة، إذ تعكس التسمية الجديدة لوزارة البيئة في الجزائر تحت عنوان "وزارة البيئة وجودة الحياة" تحولاً مفاهيمياً هاماً في السياسات البيئية، حيث لم تعد البيئة تُفهم فقط من زاوية حماية الموارد الطبيعية أو مكافحة التلوث، بل أصبحت ترتبط بشكل مباشر بتحسين نوعية حياة المواطن، ويظهر هذا التوجه بوضوح في مجال الأملاك العمومية البحرية، التي لم تعد تُعتبر مجرد فضاءات طبيعية محمية، بل أضحت مكوناً أساسياً في تحقيق الرفاه الاجتماعي والاقتصادي والبيئي، فالشواطئ، تُمثل فضاءات للراحة، والسياحة، والاستجمام، ما يجعل من حمايتها وتنظيم استغلالها عنصراً حيوياً في تعزيز جودة الحياة، كما أن الوزارة، من خلال هذه المقاربة، تُصبح طرفاً محورياً في التسيير البيئي المتكامل لهذه الأملاك، بالتنسيق مع باقي القطاعات، لضمان استدامتها من جهة، وتحقيق توازن فعلي بين حماية البيئة وتحسين مستوى معيشة المواطنين من جهة أخرى.

بالرجوع إلى احكام المرسوم التنفيذي 20-347³ الذي يحدد صلاحيات وزير البيئة نجد بانه تقرر لوزارة البيئة مجال واسع لحماية البيئة البحرية فيبادر بحماية الانظمة البيئية البحرية و الساحلية⁴ ، هذا وقد سَخَّر المرسوم التنفيذي 20-358⁵ الذي يتضمن تنظيم الادارة المركزية لوزارة البيئة، مديريات تحت سلطة وزير البيئة لحماية التنوع البيولوجي و الانظمة الايكولوجية وتثمينها، اين تتفرع عن هذه الاخيرة

¹ - بن صالح محمد الحاج عيسى ، الأليات القانونية المقررة لحماية الساحل من التلوث في التشريع الجزائري، رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق سعيد حمدين ، جامعة الجزائر 1 ، 2016 ، ص 118.

² - أخذت هذه التسمية منذ التعديل الوزاري الصادر في 2024/11/18 ، قبل ذلك كانت باسم وزارة البيئة و الطاقات المتجددة منذ سبتمبر 2022.

³ - مرسوم تنفيذي رقم 20-357 صادر في 2020/11/30 يحدد صلاحيات وزير البيئة، جريدة رسمية عدد 73 صادرة في 2020/12/06.

⁴ - المادة 03 من المرسوم التنفيذي 20-347.

⁵ - مرسوم تنفيذي رقم 20-358 صادر في 2020/11/30 يتضمن تنظيم الادارة المركزية لوزارة البيئة، جريدة رسمية عدد 73 صادرة في 2020/12/06.

المديرية الفرعية للحفاظ على الساحل و الوسط البحري و المناطق الرطبة، مهمتها السهر على المحافظة على الساحل و الوسط البحري والمناطق الرطبة، كما تبادر بمشاريع وبرامج التسيير المدمج للمساحات الساحلية و الشاطئية و تساهم في تطويرها، وتعمل على تحديد المساحات الساحلية و المواطن البحرية و الشاطئية و حمايتها¹.

3. وزارة النقل

سبق و ان أشرنا بالبواب الاول من هذا البحث إلى ان الأملاك العمومية المينائية تعد أهم مكونات الأملاك العمومية البحرية الاصطناعية، وتتشكل من مجموع الأملاك العمومية الضرورية للمرفق العام للميناء؛ بنى تحتية أو مباني أو معدات تتعلق بتشغيل الميناء أو من المحتمل أن تساهم في تنشيط وتطوير الميناء، وبالنظر إلى مساهمة الموانئ في تدعيم الاقتصاد الوطني فقد قامت وزارة النقل بإعادة تاطير هذا القطاع بما يسمح باستعماله دون ان يكون لذلك إنعكاسات على الوسط الحاضن لها . وفي اطار عصرنه هذا القطاع قامت وزارة النقل بالاعتماد على المخططات التوجيهية لتنمية الموانئ و عصرنتها وصيانتها، أين تتكفل به المديرية العامة للبحرية التجارية و الموانئ، كما كلفت بالسهر على تطوير الموانئ عبر رقمنة النشاطات البحرية و المينائية وتطبيق برامج تدقيق الجودة الداخلة في اختصاصها².

كما أنشئت لذات الغرض مديرية الموانئ³ التابعة للمديرية العامة للبحرية التجارية و الموانئ مهمتها اعداد النصوص التشريعية و السهر على استغلال و تسيير الاملاك العمومية المينائية و ضمان المحافظة عليها، مع ضبط ومراقبة النشاطات المينائية و السهر على مطابقة الموانئ و المنشآت المينائية لمقاييس الامن و السلامة.

وفي ذات السياق تم إسناد ثلاث مديريات فرعية تابعة لمديرية الموانئ وهي :
- المديرية الفرعية لتسيير وتطوير الاملاك العمومية المينائية، وتكلف على وجه الخصوص بتحديد قواعد استعمال الاملاك المينائية و استغلالها وتسييرها و المحافظة عليها، و ضمان تنفيذها كما تعمل على تحديد كفاءات و شروط منح امتيازات شغل الموانئ و ضمان متابعتها و مراقبتها.

¹ - المادة 02 من المرسوم التنفيذي 20-358.

² - راجع المادة 03 من المرسوم التنفيذي 21-367 المؤرخ في 27/09/2021 يتضمن تنظيم الادارة المركزية لوزارة النقل، الجريدة الرسمية عدد 74 ، الصادرة في 29/09/2021.

³ - المادة 03 من المرسوم التنفيذي 21-367.

- المديرية الفرعية للسلامة و الأمن المينائي، تعمل على مطابقة المنشآت المينائية لمقاييس الامن المينائي و إنجاز عمليات التقييم و مخططات أمن المنشآت المينائية، مع القيام بعمليات التدقيق الخاصة بأمن المنشآت المينائية.

- المديرية الفرعية للنشاطات المينائية، تتكفل على الخصوص بضمان الضبط التجاري و التعريفي للنشاطات المينائية و السهر على تطوير النشاطات المينائية في إطار الاقتصاد¹.

إن تدخل وزارة النقل وفقاً لما هو مقرر لها من صلاحيات، من شأنه توفير حماية للاملاك العمومية البحرية الطبيعية و الاصطناعية، طالما ان تطوير وعصرنة الاملاك المينائية هو حماية للاملاك البحرية الطبيعية لاسيما المنطقة التي يشغلها الميناء سواء في جزئه البري او البحري.

4. وزارة الاشغال العمومية

يقع على عاتق وزارة الاشغال العمومية مهمة حماية الاملاك العمومية البحرية وفقاً لما هو مقرر في القوانين و النصوص التنظيمية لاسيما المرسوم التنفيذي 311-16² الذي يحدد صلاحيات وزير الاشغال العمومية، ففي هذا الشأن يختص وزير الاشغال العمومية تصور التدابير التقنية و الادارية و الاقتصادية و التنظيمية و اعدادها و متابعتها ورقابتها للحفاظ على الاملاك العمومية البحرية³، أما في مجال المنشآت الأساسية البحرية فهو يختص بضمان شروط و كفاءات تنفيذ حماية الاملاك العمومية البحرية و المينائية و شرطتها⁴، هذا و قد كان وزير الاشغال العمومية يختص في مجال النقل البحري بمهام المشاركة في إعداد القواعد المتعلقة بحماية البيئة البحرية و كفاءات تنظيم الموانئ التجارية وموانئ الصيد البحري و النزهة و الملاحة و استعمال البحر و الساحل البحري مع تاهيل المكلفين بشرطة الموانئ و أمنها ، قبل أن يتم فصل قطاع النقل عن وزارة الاشغال العمومية .

¹ - المادة 03 من المرسوم التنفيذي 367-21.

² - المرسوم التنفيذي 311-16 المؤرخ في 2016/12/01 يتضمن يحدد صلاحيات وزير الاشغال العمومية و النقل، الجريدة الرسمية عدد 71 ، الصادرة في 2016/12/11.

³ - المادة 03 من المرسوم التنفيذي 311-16.

⁴ - المادة 03 من المرسوم التنفيذي 311-16.

5 - الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية و الموانئ

المرسوم التنفيذي 18-190¹ المعدل و المتمم للمرسوم 04-418 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية و إنشاء الهيئات التابعة لها، جعل من الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ - بموجب المادة 04 منه - السلطة الوطنية المسؤولة عن أمن السفن والمنشآت المينائية، ويقوم، بهذه الصفة، على الخصوص، بإعداد السياسة الوطنية في ميدان أمن السفن والمنشآت المينائية، وكذا إعداد التنظيم المتعلق بإدراج أحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية وتعديلاتها والسهر على تطبيقه، و تأهيل هيئات الامن المعترف بها وتنظيم التكوين في مجال الامن لفائدة المستخدمين المعنيين و تسليم الشهادات المتعلقة بذلك.

ثانيا : دور الجماعات المحلية في حماية الأملاك العمومية البحرية

بالإضافة إلى الدور الفعال الذي كُلف به الوالي في مجال ضبط حدود الاملاك العمومية البحرية الطبيعية و الاصطناعية مثلما تم تبيانها بالباب الاول، فالجماعات المحلية تتمتع بمجموعة من الصلاحيات المرتبطة بحماية الاملاك العمومية البحرية بموجب القواعد العامة، ثم بموجب عمليات شغل الاراضي بالمناطق المتاخمة للاملاك العمومية البحرية.

1 . تدخل الجماعات المحلية بموجب القواعد العامة

سبق و ان تناولنا في الباب الاول، الدور الذي يقوم به الوالي في تحديد الاملاك العمومية البحرية الطبيعية منها و الاصطناعية لكي يسهل تسييرها و استعمالها، كما تناولنا ايضا طرق منح الامتياز في اطار الاستغلال السياحي للشواطئ، أين يتم تحديد أجزاء أو مساحات من الشاطئ لتكون محل امتياز بقرار من الوالي المختص اقليميا حسب المادة 22 من القانون 03-02 المحدد للقواعد العامة للاستعمال و الاستغلال السياحيين للشواطئ، و المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 04-274 المحدد لشروط الاستغلال السياحي للشواطئ المفتوحة للسباحة وكيفيات ذلك، حيث يتم الإستغلال السياحي للشواطئ المفتوحة للسباحة وفق نظام الإمتياز عن طريق المزايدة المفتوحة ويمنح لكل شخص طبيعي أو معنوي يرسو عليه المزاد والذي يتعهد بإحترام دفتر الشروط، وتكون الأسبقية إلى المؤسسات الفندقية المصنفة بالنسبة للشواطئ التي تكون إمتدادا لها، وحسب المادة 10 من المرسوم التنفيذي 04-274 السابق الذكر

¹ - مرسوم تنفيذي رقم 18-190 مؤرخ في 15/07/2018 يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي 04-418 المؤرخ في 20/12/2004 و المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية و إنشاء الهيئات التابعة لها، جريدة رسمية عدد 44، الصادرة في 22/07/2018.

فإن الوالي يباشر إجراءات المزايدة المفتوحة كما أنه هو الذي ينشئ لجنة المزايدات المفتوحة وهو الذي يقرر في أي وقت وقف عملية منح الإمتياز كما يمكنه مباشرة إجراءات مزايدة مفتوحة جديدة، والإمتياز الشاطئي يُمنح بصفة مؤقتة وقابلة للسحب لمدة 05 سنوات.

ويؤول الإمتياز بالتراضي للمجالس الشعبية البلدية المعنية عندما تكون المزايدة التي يباشرها الوالي غير مثمرة، أين يحزر رئيس لجنة المزايدة محضر عدم جدوى ويعلم الوالي المختص اقليميا بذلك، في هذه الحالة يمنح الوالي المختص اقليميا امتياز الشاطئي المعني للمجلس الشعبي البلدي المختص اقليميا و ذلك بالتراضي، و هو ما نصت عليه المادة 24 من المرسوم التنفيذي 04-472، ليتم تحرير اتفاقية الامتياز وفق الاشكال المنصوص عليها بالمادة 22 من ذات المرسوم لصالح المجلس الشعبي البلدي.

و الجدير بالذكر هو ان المشرع في قانوني البلدية¹ و الولاية² لم يعمد إلى تكييف النصوص القانونية بحسب الموقع الجغرافي للجماعات المحلية، على اعتبار ان الجزائر تتمتع بأقاليم متنوعة وتختلف اختلافا جوهريا عن بعضها البعض سواء من حيث التركيبة الجغرافية أو حتى الأوساط الطبيعية المشكلة للاملاك العمومية الطبيعية، بل عالج هذه المسألة في نصوص خاصة أين فرضت بعض المناطق نفسها إما لأهميتها أو من اجل حمايتها و المحافظة عليها، ومن ثمة وجب على الجماعات المحلية المتواجدة في المناطق الساحلية أن تكييف تدخلاتها وفقا لما هو مقرر في القواعد الخاصة على اعتبار ان الخاص يقيد العام³.

2. دور الجماعات المحلية في حماية الاملاك العمومية بموجب قواعد التعمير وتنظيم شغل الاراضي الساحلية

بالرجوع إلى قانون التهيئة و التعمير⁴ يلاحظ أن المشرع كلّف الجماعات المحلية بجميع عمليات التعمير، ومن خلالها المساهمة في المحافظة على الاملاك العمومية البحرية، وقد حاول المشرع من

¹ - القانون رقم 11-10 المؤرخ في 22 يونيو 2011 ، يتعلق بالبلدية، الجريدة الرسمية العدد 37، الصادرة في 03/07/2011.

² - القانون رقم 12-07 المؤرخ في 21 فبراير 2012 ، يتعلق بالولاية، الجريدة الرسمية العدد 12، الصادرة في 29/02/2012.

³ - بن صالح محمد الحاج عيسى ، المرجع السابق ، ص 132.

⁴ - القانون رقم 90-29 المؤرخ في 01/12/1990 يتعلق بالتهيئة و التعمير ، الجريدة الرسمية عدد 52 الصادرة في 02/12/1990.

خلال المادة 01 من قانون التهيئة و التعمير التوفيق بين التعمير من جهة، و المبادئ و الاهداف العامة للسياسة الوطنية للتهيئة العمرانية¹.

واعتماداً على ما جاء في قانون التعمير حاول المشرع وضع استراتيجية تعمل على مستويين مركزي ولا مركزي، من خلال توفير حماية للاملاك العمومية البحرية من خلال قواعد التعمير تهدف بالدرجة الاولى إلى تنظيم شغل الاراضي لتوزيع مراكز التوسع العمراني نحو مناطق بعيدة عن الشاطئ البحري.

حيث يقع على الجماعات المحلية دور محوري يتم في شكل تنسيق الاعمال بينها و بين الدولة من أجل تجسيد الاعمال التنموية كما هو مقرر في السياسة الوطنية لتهيئة الاقليم²، و العمل على توجيه توسع المراكز الحضرية نحو مناطق بعيدة عن الساحل وفقاً لما هو مقرر في قواعد التهيئة و التعمير و قانون حماية الساحل، باعتباره خيار استراتيجي يهدف المشرع من ورائه إلى إبعاد النسيج الحضري عن منطقة الساحل وفقاً لنظام المناطق الممنوعة من البناء و التي تبدأ من منطقة 300م ثم 800 م و أخيراً 3 كلم تحتسب كلها ابتداءً من أعلى نقطة تصل إليها أمواج البحر في الحالات العادية³، مما يفهم منه توجه المشرع نحو نمط تعميمي جديد تراعى فيه الخصوصيات الطبيعية لمنطقة الساحل على حساب عمليات التعمير الجديدة، وتسمح في نفس الوقت من المحافظة على وضعيتها الطبيعية و حمايتها من المخلفات الحضرية⁴.

هذا و تخضع للتنظيم البناءات وعمليات شغل الاراضي المرتبطة مباشرة بوظائف الأنشطة الاقتصادية المرخص بها بموجب أدوات التهيئة والتعمير على الشريط الساحلي المشمول في مساحة 3 كلم ابتداءً من أعلى نقطة تصل إليها مياه البحر، و تحدد شروط هذه البناءات ونسبة شغل الأراضي وكيفياتها عن طريق التنظيم.

كما يمنع التوسع الطولي للمحيط العمراني للمجمعات السكانية الموجودة على الشريط الساحلي على مسافة تزيد عن 3 كلم من الشريط الساحلي وتشمل هذه المسافة النسيج العمراني الموجود والبناءات

¹ نصت المادة الاولى من قانون 90-29 المتعلق بالتهيئة و التعمير على مايلي : " يهدف هذا القانون الى تحديد القواعد العامة الرامية الى تنظيم انتاج الاراضي القابلة للتعمير، وتكوين وتحويل المبنى في اطار التسيير الاقتصادي للاراضي والموازنة بين وظيفة السكن والفلاحة والصناعة، وايضا وقاية المحيط والاعواسط الطبيعية والمناظر والتراث الثقافي والتاريخي على اساس احترام مبادئ واهداف السياسة الوطنية للتهيئة العمرانية".

² المواد 43 وما بعدها من القانون 90-29.

³ المواد 18، 16، 12 من القانون رقم 02-02.

⁴ بن صالح محمد الحاج عيسى، المرجع السابق، ص 137.

الجديدة، وكذا التوسع في مجمعين سكانيين متجاورين على الشريط الساحلي إلا إذا كانت المسافة الفاصلة بينهما تبلغ 5 كلم على الأقل في الشريط الساحلي، بالإضافة إلى ذلك يمنع كل بناء على قطعة أرض تقع على شريط عرضه 100 م ابتداء من الشاطئ¹.

وفي هذا الإطار صدر المرسوم التنفيذي 07-206 المحدد لشروط وكيفيات البناء و شغل الاراضي على الشريط الساحلي و شغل الاجزاء الطبيعية المتاخمة للشاطئ و توسيع المنطقة موضوع البناء عليها²، الذي جاء لتكريس القواعد التعميرية الخاصة بحماية المجال البحري و أهمها هي :

- شروط وكيفيات البناء و شغل الاراضي المرتبطة مباشرة بوظائف الأنشطة الاقتصادية المرخص بها على شريط ساحلي يمتد على مسافة 3 كلم.

- شروط شغل الاجزاء الطبيعية المتاخمة للشواطئ والتي تساهم في الحفاظ على حركيتها وتوازن الرسوبات بها وكذلك الكثبان المتاخمة والأشرطة الرملية للاجزاء العليا من الشواطئ التي لا تصل إليها مياه البحر.

- شروط وكيفيات توسيع المنطقة موضوع منع البناء إلى مسافة 300 م وكذا الشروط التي يرخص بموجبها للأنشطة والخدمات التي تقتضي مجاورة البحر.

ثالثا : الهيئات المتخصصة بحماية الاملاك العمومية البحرية

لتعزيز عمل الهيئات المركزية و اللامركزية، تم إستحداث هيئات متخصصة تتدخل من اجل حماية الاملاك العمومية البحرية، منها ما يقتصر مجال تدخلها على الملك العمومي البحري في شقه البحري، و منها ما يشمل الجزء البري فقط، كما تختلف طرق و آليات الحماية فمنها ما يركز على الحماية البيئية و منها ما يركز على حمايتها من التعدي بكل أشكاله بحسب تخصص نشاط كل هيئة، اهم هذه الهيئات هي :

1. المجلس الأعلى للبحر

تم إستحداث المجلس الأعلى للبحر بموجب المرسوم الرئاسي 98-232³، من أجل مواجهة التهديدات المحدقة بالوسط البحري، و الذي تؤول اليه مجموعة من المهام استراتيجية كتحديد الخيارات

¹ - المواد 30 و 12 من القانون 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتنظيمه.

² - المرسوم التنفيذي 07-206 المؤرخ في 30/06/2007 ، يحدد شروط وكيفيات البناء و شغل الاراضي على الشريط الساحلي و شغل الاجزاء الطبيعية المتاخمة للشواطئ و توسيع المنطقة موضوع منع البناء عليها، الجريدة الرسمية عدد 43، الصادرة في 01/07/2007.

³ - المرسوم الرئاسي 98-232 المؤرخ في 18 يوليو 1998، يتضمن إحداث مجلس أعلى للبحر ويحدد مهامه وتنظيمه وعمله، الجريدة الرسمية عدد 52 ، الصادرة في 19 يوليو 1998.

الكبرى للسياسة البحرية الوطنية و ضبطها، كما يقوم بانتظام مدى تطبيق الاحكام التشريعية و التنظيمية المتعلقة بالبحر و يقرر التدابير المناسبة، و يحدد مجموع الوسائل الضرورية لحفظ أمن الملاحة البحرية و حماية الارواح البشرية في البحر و وقاية الوسط البحري.

من جهة اخرى؛ منح المرسوم الرئاسي المحدث للمجلس الاعلى للبحر اختصاص الفصل في أية مسألة تتصل بمهمته و التي ترفع إليه من السلطات المختصة، أو أية هيئة عمومية او خاصة، وكل سنة عليه اعداد تقرير عن انشطته تقدم إلى رئيس الجمهورية¹.

يرأس المجلس الاعلى للبحر رئيس الحكومة و يتشكل من ممثل لوزير الدفاع الوطني و وزراء الشؤون الخارجية، الجماعات المحلية، العدل ، المالية، النقل ، الصيد البحري، الصحة ، البيئة ، التهيئة العمرانية، السياحة، الثقافة، بالاضافة إلى 06 شخصيات يختارها رئيس الجمهورية لخبرتها في المجال بحري.

وبالرغم من الاهمية الاستراتيجية للمجلس سواء من حيث التركيبة البشرية له او من حيث المهام المنوطة به و التي تعد بمثابة حلقة قوية في مجال حماية الوسط البحري من أي تعدي، إلا انه لم يتم تنصيبه بالرغم من الحاجة الملحة لتفعيله نتيجة للتدهور الذي أصاب عموم الوسط البحري الجزائري، ناهيك عن الدور الأساسي المنوط به في هذا المجال، وهو ما دفع بالجمعيات و مجموعة من المتخصصين إلى المطالبة بضرورة التعجيل بتنصيبه و مباشرته لصلاحياته، وهو ما سيشكل فارقا في نوعية الحماية التي سيتمتع بها الوسط البحري والساحلي².

2. لجان تل البحر

تطبيقا لاحكام المادة 33 من قانون 02-02 المتعلق بحماية الساحل و تثمينه و المادة 56 من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، تم إنشاء لجان تل البحر، بغرض مكافحة التلوث البحري الناجم عن حادث بحري أو بري أو جوي يسبب تسرب كثيف للبحر من أي منتجات.

حدد المرسوم التنفيذي رقم 14-264³ دور لجان تل البحر وبيّن دورها و مجمل المهام المرتبطة بتدخلها في مجال مكافحة التلوث البحري، كما حدد الهيئات المكلفة بذلك، والمتمثلة في لجان تُعرف باسم

¹ - المادة 02 من المرسوم الرئاسي 311-98.

² - بن صالح محمد الحاج عيسى ، المرجع السابق ، ص 114.

³ - المرسوم التنفيذي 14-264 الصادر بتاريخ 2014/09/22 يتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية و احداث مخططات استعجالية لذلك، الجريدة الرسمية الصادرة في 2014/10/01 ، عدد 58 .

"تل بحر"، وتنشأ على ثلاث مستويات: ولائي، جهوي ووطني، فضلا عن الأمانة الوطنية "تل بحر"، التي تنشأ لدى الوزير المكلف بالبيئة ويسيرها أمين وطني برتبة مدير مركزي، يتم تعيينه وتعيين أعضاء الأمانة الوطنية الآخرين بمرسوم، بناء على اقتراح من وزير البيئة¹.

وتكلف الأمانة الدائمة "تل بحر" بإعداد اجتماعات اللجنة الوطنية، والتنسيق بين مختلف لجان "تل بحر"، ونشر كل المعلومات التي من شأنها تدعيم تنظيمها، فضلا عن وضع وتحيين المواصفات النوعية والكمية للوسائل الوطنية لمكافحة تلوث البحر، بالتنسيق مع اللجان الأخرى، وإنشاء بنك معلومات يرتبط بمجال نشاطها².

وبموجب هذا المرسوم تم إنشاء لجنة ولائية "تل بحر" على مستوى كل الولايات ذات واجهة بحرية³، ويرأس هذه اللجان الوالي المخصص إقليميا، وتضم قائد المجموعة الإقليمية لحراس الشواطئ، وقائد المجموعة الإقليمية للدرك الوطني ورئيس أمن الولاية والمدير الولائي للحماية المدنية، فضلا عن المديرين الولائيين لقطاعات الطاقة، النقل، الأشغال العمومية البيئة، الصحة، تكنولوجيات الإعلام والاتصال، الصيد البحري والموارد الصيدية، وكذا رئيس المركز الفرعي لعمليات المراقبة والإنقاذ في البحر ومديري الموانئ وممثل المحافظة الوطنية للساحل⁴.

وتكلف اللجنة الولائية بإعداد وتنفيذ مخطط "تل بحر" الولائي، وتحديد كل التدابير الواجب اتخاذها للوقاية من التسربات عند حدوث أي خطر، مع القيام بتخطيط وتقدير تدريبات وتمارين افتراضية لمخطط "تل بحر" الولائي، بالتنسيق مع اللجنة الجهوية والأمانة الدائمة "تل بحر".

كما تتابع اللجنة الولائية التي تُعتبر أساس العمل الوقائي في إطار المخطط الوطني "تل بحر"، سير عمليات مكافحة التسربات في البحر، بداية من تفعيل المخطط إلى غاية اختتامه، مع السهر على إمداد المناطق المنكوبة بالوسائل البشرية والمادية اللازمة، والقيام بتحديد المناطق الهشة وذات الأخطار الكبرى، وكذا اقتراح كل تدبير من شأنه تدعيم تنظيم "تل بحر" على اللجنة الجهوية، وفلا عن ذلك تقدم تقريرا سداسيا للجنة الجهوية "تل بحر" يتضمن أنشطة اللجنة الولائية، تقوم هذه الأخيرة أيضا بإعداد

¹ - المادتين 19 و 20 من المرسوم التنفيذي 14-264.

² - المادة 19 من المرسوم التنفيذي 14-264.

³ - المادة 04 من المرسوم التنفيذي 14-264.

⁴ - المادة 05 من المرسوم التنفيذي 14-264.

تقرير تقييمي للتدريبات والتدخلات في حالة تلوث بحري عرضي، وإرساله إلى اللجنة الجهوية وإلى الأمانة الدائمة "تل بحر"¹.

وتنشأ بموجب نفس النص القانوني، ثلاث لجان جهوية "تل بحر"، تتوافق مع الواجهات البحرية الثلاث الوسطى والشرقية والغربية، ويرأس كل لجنة جهوية قائد الواجهة البحرية المعنية، وتضم في تشكيلتها ممثلين عن عدة قطاعات، وكذا ممثلين عن الهيئات الأمنية، وتكلف كل لجنة من اللجان الثلاث، والتي يتولى قائد مجموعة الواجهة البحرية لحراسة الشواطئ تسيير أمانتها، بإعداد وتنفيذ المخطط الجهوي "تل بحر"، وضبط التدابير التي يمكن اتخاذها للوقاية من أي حادث متوقع².

أما اللجنة الوطنية التي تضم هي الأخرى ممثلين عن مختلف الوزارات المعنية ويرأسها وزير البيئة أو ممثله، فتكلف من جهتها، بتنسيق أعمال مختلف الدوائر الوزارية والهيئات المعنية في مجال تحضير مكافحة تلوث البحر والقيام بذلك على المستوى الوطني، وتقوم لهذا الغرض بإعداد برنامج سنوي لمختلف النشاطات ومتابعة إنجازها، وإعداد مخطط "تل بحر" الوطني، والسهر على حسن تنفيذه، فضلا عن تحضير برنامج التمرينات الافتراضية، وإقرار مدى ملاءمة اللجوء إلى التعاون الدولي في إطار الاتفاقيات الدولية والجهوية، وفي إطار عملها الميداني عند حدوث أي حادث، تعمل اللجنة الوطنية على تقييم الأضرار التي يحدثها تلوث البحر، وتدرس المسائل المرتبطة بالتعويض المترتب على تلوث البحر، كما تقرر التدابير التي من شأنها دعم تنظيم "تل بحر"، ولا سيما ما تعلق منها باقتناء الوسائل الضرورية للتدخل، وتكوين المستخدمين، واقتراح توزيع الوسائل، وتحديد أولويات التدخل، وتقوم اللجنة الوطنية في إطار مهامها أيضا بإعداد خريطة وطنية للمناطق الهشة أو ذات أخطار كبرى بالتنسيق مع اللجان الأخرى، وتسهر على تحيينها، فضلا عن إعدادها أدلة تطبيقية وكتيبات استعمال حول مختلف الميادين المرتبطة بالمخططات الاستعجالية، وكيفية التدخل واستعمال التجهيزات ووسائل المكافحة³.

وتلزم اللجنة الوطنية "تل بحر" التي تعمل على تطوير علاقات التعاون مع الهيئات الأجنبية والدولية، بتقديم تقرير سنوي للوزير الأول حول أنشطتها، ووضعيتها تحضير مختلف المخططات.

تعتبر مخططات "تل بحر" القائمة على مستوى ولايات الواجهات البحرية الإقليمية والوطنية من الخطط الاستراتيجية الهامة التي تُعد بغرض حماية الاملاك العمومية البحرية الطبيعية من التلوث، فهي

¹ - المادة 06 من المرسوم التنفيذي 14-264.

² - المواد 08 - 09 - 10 من المرسوم التنفيذي 14-264.

³ - المواد 12 و 13 من المرسوم التنفيذي 14-264.

تهدف إلى تنظيم وتنفيذ الإجراءات الضرورية لمكافحة التلوث البحري، وتسليط الضوء على أهمية التدابير الطارئة لمعالجة الحوادث، كما تقوم أيضًا بدور هام في التوعية وتثقيف الجمهور والجهات ذات العلاقة بالمسائل البيئية المتعلقة بالتلوث البحري، وتتمحور هذه المخططات حول جوانب أساسية تتمثل في :

- الجانب التنظيمي: يتضمن تنظيم الهياكل والجهات المسؤولة عن مكافحة التلوث البحري و توزيع الاختصاصات.

- المتابعة البيئية : يشمل جمع البيانات والمعلومات البيئية ومراقبة التأثيرات البيئية للحفاظ على صحة البيئة البحرية.

- الجانب العملي: يركز على تنفيذ الإجراءات العملية للمكافحة والتدخل في حالات التلوث .

إجراءات التدخل: عن طريق تحديد وتنفيذ الخطوات اللازمة للتصدي للتلوث، بما في ذلك استخدام الموارد والتكنولوجيا المتاحة.

- الجانب المالي: بواسطة تحديد موارد التمويل وتوجيه الأموال لتنفيذ الإجراءات المحددة في المخططات كما يتم التنسيق بين القطاعات المعنية وإجراء تحليل للمخاطر لضمان استجابة فعالة لجميع السيناريوهات الممكنة، يشمل ذلك التنسيق بين القوات البحرية ومصالح الحماية المدنية والجهات المخولة قانونا مثل رئيس اللجنة المعني.

3 - المحافظة الوطنية للساحل

هي هيئة ادارية مركزية تهتم بالساحل انشأت بموجب القانون 02/02 ، تحمل صبغة مؤسسة عمومية ذات طابع اداري تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي، تحت تصرف وزير البيئة وهي تهتم بتنفيذ السياسة الوطنية لحماية الساحل وتثمينه والمنطقة الشاطئية، وتلعب المحافظة دورا رئيسيا في حفظ وحماية السواحل و الاملاك العمومية البحرية.

المشرع لم يحدد اختصاصاتها في القانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، واكتفى بالإشارة إلى المهمة الأساسية الموكلة للمحافظة التي تتمثل في مهمة السهر على تنفيذ السياسة الوطنية لحماية الساحل وتثمينه، إلا أنه وبالرجوع إلى المادة 24 فقرتها الأخيرة من المرسوم، نجد أنه أحال فيما يتعلق بتحديد هذه المهام على التنظيم، وإلى ذلك صدر المرسوم التنفيذي 04-113¹ المتضمن تنظيم المحافظة الوطنية للساحل، وتتمثل هذه المهام في :

¹ - المرسوم التنفيذي 04-113 المؤرخ في 13/04/2004 يتضمن تنظيم المحافظة الوطنية للساحل و سيرها ومهامها، الجريدة الرسمية عدد 25، صادرة في 21/04/2004.

- . السهر على صون وتثمين الساحل و المناطق الساحلية و الأنظمة الإيكولوجية التي توجد فيها .
- . تنفيذ التدابير التي يملئها التنظيم المعمول به لحماية الساحل و المناطق الساحلية.
- . تقديم كل مساعدة للجماعات المحلية فيما يتعلق بميادين تدخلها.
- صيانة وترميم وإعادة تأهيل الفضاءات البرية والبحرية للمحافظة على التوازنات الطبيعية من أجل المحافظة عليها.
- ترقية برامج تحسيس الجمهور و إعلامه بالمحافظة على الفضاءات الساحلية واستعمالها الدائم وكذا تنوعها البيولوجي.
- كما تهدف بإعداد جرد وافي للمناطق الشاطئية، من خلال إعداد نظام إعلايه شامل يستند إلى مقاييس تقييمية تسمح بمتابعة تطور و تثمين الساحل، متابعة دائمة و إعداد تقرير عن وضعية وحالة الساحل ينشر كل سنتين بالإضافة إلى خريطة للمناطق الشاطئية تتضمن على الخصوص خريطة بيئية و خريطة عقارية.

4 . مجلس التنسيق الشاطئي

تم استحداث هذا المجلس بموجب المادة 34 من قانون الساحل، يرأسه الوالي إذا كانت المنطقة الساحلية او الشاطئية المعرضة للخطر في محيط ولاية واحدة، أما إذا تعلق الامر بأكثر من ولاية فإن المجلس يرأسه وزير البيئة و بتشكيلة مغايرة وهو ما قرره المرسوم التنفيذي 06-424¹ و يهدف هذا المجلس إلى تهيئة الآليات الخاصة لحماية المناطق الساحلية الحساسة والخاصة المعرضة لخطر بيئي خاص وداهم، المحددة سلفاً من طرف الوالي المختص، كما يعد هذا المجلس مسؤول عن حشد جميع الوسائل اللازمة لحماية المناطق الساحلية من أي تعدي والتي من شأنها تمكين السلطات المركزية و المحلية خصوصاً، على مجابهة الاخطار البيئية الخاصة التي يتم رصدتها و تحديدها في المناطق الساحلية و الشاطئية .

ويُفهم من تسميته بان دوره لايتعدى نطاق تعبئة الوسائل، دون ان يكون له دور في التدخل من أجل الوقاية من هذه الأخطار البيئية الخاصة² و الملاحظ؛ هو أن نص المادة 34 من قانون الساحل بالإضافة إلى نصوص المرسوم التنفيذي 06-424 تركزان على المناطق الساحلية و الشاطئية، دون ضبط مفهوم أي منهما.

1- المرسوم التنفيذي 06-424 المؤرخ في 2006/11/22 يحدد تشكيلة مجلس التنسيق الشاطئي و سيره، الجريدة الرسمية عدد 75 المؤرخة في 2006/11/26.

²- بن صالح محمد الحاج عيسى ، المرجع السابق ، ص 120.

لقد سبق و ان اشرنا بالبواب الاول إلى المنطقة الشاطئية كواحدة من مشتملات الاملاك العمومية البحرية وقلنا أنها منطقة نوعية بالساحل تضمنها قانون 02-02 تكون موضوع تدابير حماية وتثمين وتضم : الشاطئ الطبيعي ، الجزر و الجُزيرات، المياه البحرية الداخلية ، سطح البحر الاقليمي و باطنه وفقا لما ورد في المادة الثامنة من نفس القانون، وهي نفس المشتملات التي نصت عليها المادة 15 من قانون الاملاك الوطنية 90-30 .

5 - الصندوق الوطني للبيئة و الساحل

تعد الجزائر من الدول التي إعتمدت تقنية الصناديق كإستجابة لمتطلبات حماية أي تعدي على البيئة، ويتم تمويل هذه الصناديق عن طريق مصادر متنوعة على رأسها الجباية البيئية و التي بإمكانها التصدي لأي إعتداء على الممتلكات البحرية.

كان الصندوق الوطني للبيئة و الساحل في بادئ الامر يحمل تسمية الصندوق الوطني للبيئة وقد استحدث لأول مرة بموجب نص المادة 189 من قانون 91-25 المتضمن قانون المالية لسنة 1992¹ المعدلة و المتممة بموجب المادة 84 من قانون 97-02 المتضمن قانون المالية لسنة 1998² ، و التي نصت على فتح حساب تخصيص خاص تحت عنوان الصندوق الوطني للبيئة، الذي يعني بتمويل برامج حماية البيئة ومعالجة التلوث على الصعيد الوطني، وبصدور قانون المالية التكميلي لسنة 2001³ تم تعديل تسمية الصندوق بموجب المادة 30 من قانون 01-12 ، ليصبح تحت تسمية الصندوق الوطني للبيئة و إزالة التلوث، وفي سنة 2018 خضع الصندوق مرة أخرى لإعادة التسمية بموجب نص المادة 128 من القانون 17-11 المتضمن قانون المالية لسنة 2018⁴، ليحمل تسميته الحالية الجديدة : " الصندوق الوطني للبيئة و الساحل " وقد حدد كيفية تنظيمه وتسييره بالمرسوم التنفيذي 21-159 المتضمن كفايات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302 الذي عنوانه الصندوق الوطني

¹ - قانون رقم 91-25 المؤرخ في 31/12/1991 المتضمن قانون المالية لسنة 1992 الجريدة الرسمية العدد 42 الصادرة بتاريخ 18/12/1991.

² - قانون رقم 97-02 المؤرخ في 31/12/1997 المتضمن قانون المالية لسنة 1998 الجريدة الرسمية العدد 89 الصادرة بتاريخ 31/12/1997.

³ - قانون رقم 01-12 المؤرخ في 19/07/2001، المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2001، الجريدة الرسمية عدد 38 الصادرة بتاريخ 21/07/2001.

⁴ - قانون رقم 17-11 المؤرخ في 27/12/2017 المتضمن قانون المالية لسنة 2018 الجريدة الرسمية العدد 76 الصادرة بتاريخ 28/12/2017.

للبيئة و الساحل¹، والمقصود بذلك أنه عبارة عن حساب خاص للخرينة تتصرف فيه الوزارة المكلفة بالبيئة، حيث يستخدم هذا الصندوق كوسيلة تقنية للتصدي لمشاكل تلوث البيئة و ذلك بتجميع على مستواه كافة المواد الضرورية مهما كانت طبيعتها ونوعها وتخصيصها لمواجهة حماية البيئة و مقاومة التلوث².

يتولى الصندوق الوطني للبيئة والساحل مساعدة المنشآت القائمة نحو التكنولوجيات النظيفة تماشياً مع مبدأ الوقاية و الاحتياط، ويتولى الإنفاق على عمليات مراقبة التلوث في المصدر، وتمويل عمليات مراقبة حال البيئة، والدراسات و الابحاث العلمية المنجزة من طرف مؤسسات التعليم العالي والبحث العلمي أو بواسطة مكاتب الدراسات الوطنية و الاجنبية، وتمويل العمليات المتعلقة بالتدخل الاستعجالي في حالة التلوث الناتج عن الحوادث، كما يتولى نفقات الاعلان والتحسيس والتوعية المرتبطة بالوسائل البيئية أو الجمعيات ذات المنفعة التي تنشط في مجال البيئة، وتميل عمليات تشجيع مشاريع الاستثمار المدمجة للتكنولوجيات النظيفة، والدعم الموجه لتمويل العمليات المشتركة للمنشآت من أجل إزالة التلوث، و المنفذة بواسطة مقاولين عموميين أو خواص³.

الفرع الثاني : المخططات كآلية لحماية الاملاك العمومية البحرية

التخطيط هو وضع برنامج مستقبلي لتحقيق أهداف معينة خلال مدة معينة عن طريق حصر الإمكانيات المتاحة و تكريسها لوضع هذه الأهداف موضع التنفيذ، كما يحمل التخطيط العديد من الدلالات التي تصب كلها في خانة التنظيم، باعتباره من اهم الانشطة الادارية، و هو اول مراحل العملية الادارية التي تجعلها هادفة و موجهة لغرض معين ممكن التحقيق في المستقبل، و ان كان البعض يعتبر أن التخطيط ليس مرحلة في العملية الادارية بقدر ماهو وظيفة مركزية تقع على عاتق الادارة العليا، كما يصنف ضمن الوظائف الذهنية في العملية الادارية.

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 21-159 المؤرخ في 2021/04/24 ، المتضمن كفايات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302 الذي عنوانه الصندوق الوطني للبيئة و الساحل، الجريدة الرسمية عدد 32، الصادرة في 2021/04/29.

² - صبرينة تونسي ، الجباية الخضراء كآلية لتمويل الصناديق البيئية، مجلة الدراسات القانونية و السياسية، المجلد 08 ، العدد 02، جامعة عمار تلجي، الأغواط، 05 جوان 2022 ، ص 461.

³ - صبرينة تونسي ، المرجع السابق، ص 461.

يمكن تعريف التخطيط بأنه عملية مستمرة لاتخاذ قرارات إدارية في ضوء أحسن معرفة متاحة من مستقبلية هذه القرارات¹، و هي الغاية التي كان يتوخاها المشرع حين أسس منظومة من ادوات التخطيط تقوم على العمل ضمن مستويات عدة .

فالاقليم الوطني بحاجة إلى تخطيط يضمن وضع معالم متوازنة و تنافسية ومنه جاء المخطط الوطني لتهيئة الاقليم (SNAT) و المنصوص عليه و فق أحكام القانون 20/01 المؤرخ في 2001/12/12 و المتعلق بتهيئة الاقليم وتنميته المستدامة² و الذي شرع في تطبيقه بعد المصادقة عليه بموجب القانون 02/10 المؤرخ في 2010/06/29 المتضمن المصادقة على المخطط الوطني لتهيئة الاقليم³، و تقوم هذه السياسة على فكرة عدم ترك الاقليم عرضة للاهمال، كما تعمل على تحقيق الانسجام و التنسيق بين مقومات الوسط الاقليمي المتنوعة.

تعد الاملاك العمومية البحرية من المجالات التي عالجها المخطط الوطني لتهيئة الاقليم انطلاقا من تفرعاته التي نصت عليها المادة 03 من المرسوم التنفيذي 10-259 المتضمن تنظيم الادارة المركزية لوزارة تهيئة الاقليم و البيئة، معدل ومتم بالمرسوم التنفيذي 12-433⁴، على ان المخطط الوطني يتفرع إلى مخططات قطاعية و مخططات إقليمية.

بالنسبة للمخططات التوجيهية القطاعية و التي تعتبر وثائق للتخطيط التي توجه للعمل القطاعي للوزارات والمتمثلة في المخطط التوجيهي للبنى التحتية الكبرى والخدمات ذات المنفعة الوطنية، فقد شملت الموانئ كواحدة من اهم مشتملات الاملاك العمومية البحرية الاصطناعية، حيث تنص المادة 22 من القانون 20/01 السابق الذكر على مايلي: "تؤسس مخططات توجيهية خاصة بالبنى التحتية الكبرى والخدمات الجماعية ذات المنفعة الوطنية وهي الادوات المفضلة لتطوير الاقليم الوطني والتنمية المنسجمة للمناطق" وتتضمن ما يلي: المخطط التوجيهي للفضاءات والمساحات المحمية، المخطط التوجيهي للمياه، والنقل، والمطارات، والموانئ.

¹ - تنص المادة 29 من قانون التخطيط رقم 88-02 الجريدة الرسمية عدد 39 الصادرة في 13/01/1988، المعدل و المتمم بالقانون رقم 89-25 مؤرخ في 31-12-1989 على أنه : ينظم التخطيط الوطني التطور الاقتصادي و الاجتماعي في البلاد و يحدد أدوات ضبط الوثيرة الاقتصادية.

² - القانون رقم 01-20 المؤرخ في 2001/12/12 المتعلق بتهيئة الاقليم و التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية، العدد 77 الصادرة في 2001/12/15.

³ - القانون 02/10 المؤرخ في 2010/06/29 يتضمن المصادقة على المخطط الوطني لتهيئة الاقليم، الجريدة الرسمية عدد 61 الصادرة في 2010/10/21.

⁴ - المرسوم التنفيذي 10-259 المؤرخ في 2010/10/21 المتضمن تنظيم الادارة المركزية لوزارة تهيئة الاقليم و البيئة، الجريدة الرسمية عدد 64 الصادرة في 2010/10/26 معدل ومتم بالمرسوم التنفيذي 12-433 المؤرخ في 2012/12/25 الجريدة الرسمية عدد 71 .

اما الاملاك العمومية البحرية الطبيعية فقد شملها المخطط الوطني لتهيئة الساحل (SDAL) ، حيث تنص المادة 07 من قانون 01-20 المتضمن قانون تهيئة الاقليم على ان المخطط توجيهي للسواحل الذي بالتوافق مع المخطط الوطني، يترجم بالنسبة للمناطق الساحلية والشريط الساحلي للبلاد والترتيبات الخاصة بالمحافظة على الفضاءات " الهشة والمستهدفة وتثمينها" وهي كل مشتملات الاملاك العمومية البحرية الطبيعية ، وقد صدرت العديد من التنظيمات و المخططات التي تنظم ذلك بالاضافة للمخطط الوطني لتهيئة الساحل وهي :

1 . المخطط التوجيهي لتهيئة الساحل

نص المخطط الوطني لتهيئة الاقليم على محتواه وعدد عناصره كما يلي :

- رسم حدود منطقة الساحل عن طريق التشخيص الجغرافي و الاجتماعي و البيئي و الاقتصادي و سلم الرهانات في منطقة الساحل.
- ضبط الخريطة ووضع نظام للإعلام الجغرافي في منطقة الساحل يسمح بمتابعة إنجاز أهداف المخطط الرئيسي لتهيئة الساحل.
- تفرعات البعد الاستراتيجي للمخطط التوجيهي لتهيئة الساحل و التي تمتد إلى إختيار سيناريو و الخطوط التوجيهية وبرامج العمل من أجل حماية و تثمين الساحل.
- كفايات متابعة وتقييم إنجاز المخطط التوجيهي لتهيئة الساحل والتي تعتمد على ثلاث مؤشرات وهي : مؤشرات المسار و النتائج و الآثار.

2- مخطط تهيئة الشاطئ

مخطط تهيئة الشاطئ الذي يتضمن جميع الأحكام المحددة في القوانين والتنظيمات المعمول بها والمتاحة لولاية الولايات الساحلية الاربعة عشر (14) هو أداة تساعد على اتخاذ القرار، منصوص عليه في المادة 26 من القانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، وهذا من أجل الحفاظ على الفضاءات الشاطئية، لاسيما الحساسة منها.

ويرتكز اعداد مخططات تهيئة الشاطئ على عملية تقنية، وهي المسح العقاري للساحل الذي بدوره يساهم و يسهل عملية اعداد برامج تهيئة الساحل، وهي العملية التي تساهم في تحديد المجال الجغرافي للساحل ومكوناته وحدوده و بالتبعية ضبط مشتملات الاملاك العمومية البحرية.

ويهدف مخطط تهيئة الشاطئ إلى تحديد المجال الساحلي ومختلف مصادر و أشكال التلوث و تعرية الشواطئ، كما انه يقدم مقترحات لتحديد المجال الساحلي بالاعتماد على معايير مادية، حيث

تقرر عمق 800 م في المنحدرات و 3 كلم في المناطق المسطحة نسبيا، مع دمج كل المجالات الغابية، السهول الساحلية، الاراضي الزراعية، المناطق الرطبة و المواقع التاريخية.

3- مخططات التدخل لمكافحة التلوث بالوسط البحري (لجان تل البحر)

في إطار التدخل المباشر و السريع لمكافحة اي تعدي يلحق بالاملاك العمومية البحرية في الوسط البحري بادرت السلطات العمومية بإعداد مخططات يتصدرها مخطط تل البحر لصد كوارث التلوث و الذي تم اقراره بموجب المرسوم التنفيذي 94-279 و الذي يحدد تنظيم مكافحة تلوث البحر الناجم عن حادث بحري او بري او جوي يتسبب او قد يتسبب في افراغ كثيف في البحر من المحروقات أو المنتجات أو المواد الأخرى التي تكون خطرا جسيما أو تلحق اضرارا بالوسط البحري، وقد تناولنا هذا العنصر بالفرع الاول من هذا المطلب لما تطرقنا للهيئات المتخصصة بحماية الاملاك العمومية البحرية.

المطلب الثاني : دور الوسائل التكنولوجية في حماية الاملاك العمومية البحرية

من بين أهم المواضيع الحديثة في مجال العلوم البحرية والتكنولوجيا؛ موضوع الاتمة و الذكاء الاصطناعي، المراد بها انجاز الأعمال ذاتيا (automatique) من قبل التقنيات و البرامج الالكترونية بصورة تلقائية دون تدخل يد البشر في ذلك، و نظرا للدور الذي تقوم به الاملاك العمومية البحرية من جميع النواحي فإن استخدام الأتمتة و الذكاء الاصطناعي كوسائل تكنولوجية متطورة من شأنه ان يوفر حماية للثروات و الحياة البحرية و استدامة بيئية لها من خلال استخدام أنظمة ومعدات آلية وذكية، يعد مفهوم الاتمة نتيجة لتراكمات فكرية و إسهامات قديمة لمحاولة التقليل من الجهد البشري و ابتكار تقنيات لانجاز الاعمال بسلاسة و سهولة، وشاع استعمال المصطلح الانجليزي automation الذي يكتسي نوع من الغموض فاختلف الباحثين في شرحها، منهم من ذهب إلى ان الأتمتة يراد بها آلية أوتوماتيكية أو تشغيل او توماتيكي وهو مرادف لمصطلح المكننة، ومنهم من اعتبرها تشغيل أوتوماتيكي لنظام عمل معين أو جهاز ينجز الاعمال بشكل تلقائي وذاتي، من خلال آليات تقنيات تحل محل الانسان و تتحكم في تنفيذ الاعمال و اتخاذ القرارات، كما تُعرف بانها الاستخدام الآلي للتقنيات التكنولوجية و الالكترونية لانجاز معظم المهام و الواجبات من خلال أنظمة حاسوبية عوضاً عن الطرق أو الطرائق التقليدية اليدوية¹.

¹ - صدوقي غريسي، سي الطيب الهشمي رضا، علي العبسي، واقع و أهمية التحول الرقمي و الاتمة، مجلة آراء للدراسات الاقتصادية و الادارية المجلد 03 ، العدد 02 (2021)، المركز الجامعي آفلو، الجزائر، ص 105.

و في مجال الاملاك العمومية البحرية تأتي الاتمة كضرورة يفرضها الواقع، في ظل اكتفاء المشرع الجزائري بما أسسه المشرع الفرنسي من قواعد كلاسيكية لم توفر الى غاية اليوم الاهداف المرجوة منها، كما ان المشرع لم يتدخل لوضع قواعد حمائية حديثة تتماشى مع التطور الحاصل في باقي المجالات ما جعل الاملاك العمومية البحرية عرضة للتعدي من جهات مختلفة.

و في ظل التطور المتسارع للأتمتة و الذكاء الاصطناعي التوليدي، يجدر التساؤل عن أهمية هذه التقنيات في توفير حماية " مفقودة " للاملاك العمومية البحرية؛ لذلك سنحاول التعرف في هذا المطلب على كيفية استخدام الأتمتة والذكاء الاصطناعي في حماية الأملاك العمومية البحرية الطبيعية ، (الفرع الاول) ثم نحاول ابراز اهمية الدور الذي تلعبه هذه التقنيات في حماية الاملاك العمومية البحرية الاصطناعية (الفرع الثاني) .

الفرع الاول : فعالية الاتمة و الذكاء الاصطناعي لحماية الاملاك البحرية الطبيعية

لقد أعطت التكنولوجيا الحديثة حلاً تقنيًا لمشكلات قانونية، لاسيما لما يتعلق الامر بالاملاك العمومية البحرية الطبيعية و التي تعد أكبر الاملاك العمومية نظرا لشاعتها و تعقيد تعيين حدودها فضلا على عدم ثباتها، سنحاول في هذا المطلب ضبط اهم هذه الحلول التي وفرتها الاتمة و الذكاء الاصطناعي من خلال العناصر التالية :

أولا : في مجال الرصد والمراقبة ومعاينة حدود الاملاك العمومية البحرية

سبق و ان تناولنا في الباب الاول من هذا البحث آليات التحديد الاداري للاملاك العمومية البحرية الطبيعية، اين تناولنا الجانب الاداري في ذلك، و التي تبين قصور هذه الاجراءات فضلاً عن تراخي الادارة وعدم جديتها في وضع معالم حدود الأملاك العمومية البحرية الطبيعية في الجانب البري، فالشواطئ الجزائرية لا يوجد بها معلم يشير الى الحد الذي تبلغه الأمواج في أعلى مستواها خلال السنة في الظروف الجوية العادية، وهي النقطة التي منها يتم رسم حدود الاملاك و تعتبر مالاَ عاماً بحرياً إعتباراً من ذلك، هذا فضلا عن الغياب الكلي لمعالم الشريط المحجوز من طرف الوالي الذي لا يتجاوز عرضه 20 م من الأملاك الخاصة المجاورة لحافة الشاطئ إبتداء من الحد المسطر للاملاك العمومية.

إن غياب المعالم التي تحدد الاملاك العمومية البحرية الطبيعية أدى إلى الاعتداء عليها بسهولة ليس في الشريط المحجوز من طرف الوالي فحسب؛ و انما في شاطئ البحر ذاته و هو ما يجعل حتمية استخدام الذكاء الاصطناعي وأنظمة الاتمة لضبط حدودها باستخدام الأجهزة الاستشعارية والكاميرات ونظم المراقبة الآلية لجمع البيانات وتحليلها، وهو ما يساعد في رصد التغيرات والتلاعب غير المشروع

بهذه الأماكن، إذ يمكن استخدام أجهزة الاستشعار البحري المتقدمة مثل الرادارات والمراقبة عبر الأقمار الصناعية والكاميرات البحرية لجمع البيانات الدقيقة عن الأملاك العمومية البحرية الطبيعية وحدودها ويتم تجهيز هذه الأجهزة بأنظمة التعرف على الصور والتصنيف التلقائي، والتي يمكن تحسينها باستخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي، مع الاستعانة بالأجهزة الإستشعارية و الكاميرات المسيرة (درون) و أنظمة المراقبة الآلية التي تسمح بجمع البيانات و تحليلها و تساهم في تحيين المعطيات المتعلقة بالاملاك العمومية البحرية الطبيعية وتساعد في اكتشاف الانتهاكات والتلاعب بها، كما يمكن للبرامج والخوارزميات المقدمة أن تحلل البيانات المتاحة للكشف عن الأنشطة غير المشروعة، مثل الصيد غير المشروع، أو التلوث البحري، أو التعدي على المحميات البحرية، هذا ما يساهم في رصد ومكافحة الانتهاكات القانونية وبهذه المعطيات يمكن للدولة الوقوف على أي تعدي في حينه وبالتالي صده في حينه وفقا للقانون.

إن توظيف الذكاء الاصطناعي في حماية الأملاك العمومية البحرية الطبيعية يساعد على تحسين الفهم والتوقعات والتدابير الوقائية المتخذة، مما يؤدي إلى استدامة أفضل لهذه الأملاك مع حفظ التنوع البيولوجي البحري، كما يساهم في رصد ومراقبة الأملاك العمومية البحرية الطبيعية عبر تعزيز قدرة الهيئات الادارية على رصد التغيرات البيئية وتوجيه جهود الحفاظ على هذه الموارد الهامة والحماية من أي تهديد.

ثانيا : في مجال التحليل و التنبؤ و الاستشراف

يستطيع الذكاء الاصطناعي تحليل البيانات المجمعة وتحويلها إلى معلومات قيمة تساهم في حماية الاملاك العمومية البحرية الطبيعية، بواسطة استخدام تقنيات تعلم الآلة وتحليل البيانات لتحديد الأنماط والتنبؤ بالتغيرات المستقبلية في مجال الأملاك البحرية الطبيعية، هذا يساعد في اتخاذ إجراءات وقائية وتنفيذ استراتيجيات حماية فعالة مستقبلية.

إن علم البيانات هو دراسة البيانات لاستخراج رؤى هادفة للأعمال، وهو نهج متعدد التخصصات يجمع بين المبادئ والممارسات المكتسبة من مجالات الرياضيات والإحصاء والذكاء الاصطناعي وهندسة الحاسوب من أجل تحليل كميات كبيرة من البيانات، ويساعد هذا التحليل علماء البيانات في طرح أسئلة والإجابة عنها، مثل محاولة معرفة ما حدث ولماذا حدث وماذا سيحدث وما يمكن فعله بواسطة النتائج¹ و يُعنى علم تحليل البيانات (Data Analytics) بالتعامل مع البيانات الكبيرة واستخلاص الأنماط والمعلومات المفيدة منها، يتضمن هذا العلم استخدام مجموعة متنوعة من التقنيات والأدوات الإحصائية

¹ - منقول من موقع aws.amazon.com اطلع عليه بتاريخ 2023/05/02 على الساعة 21:00.

والرياضية وتعلم الآلة وتعلم العمق (Deep Learning) لتحليل البيانات واستخراج الصيغ الرياضية والنماذج التنبؤية.

ومن خلال هذا العلم المرتبط بالاحصاء و الذكاء الاصطناعي يتم استخدام تحليل البيانات لحماية الأملاك العمومية البحرية و ضمان استدامتها عن طريق توظيفه في تحليل البيانات المتعلقة بالاملاك العمومية البحرية والمراقبة البحرية للكشف عن أنماط غير عادية أو مشتبها بها، و يتم استخدام تقنيات تعلم الآلة لإنشاء نماذج خوارزمية تتعلم من البيانات السابقة وتستطيع التعرف على الأنماط غير المألوفة أو التغيرات المشتبه بها، مما يساعد على تحديد التهديدات والمخاطر المحتملة للأملاك العمومية البحرية. كما يتم استخدام تحليل البيانات لتطوير نماذج تنبؤ دقيقة للحوادث البحرية والكوارث البيئية، مثل التسربات النفطية والاصطدامات والظروف الجوية السيئة، وكذا مراقبة التلوث البحري عن طريق جمع بيانات من أجهزة الاستشعار المختلفة لمراقبة تركيب البيئة البحرية والتلوث البحري، و يتم تحليل هذه البيانات للكشف عن تغيرات غير طبيعية في التركيب الكيميائي للمياه البحرية أو اكتشاف تسربات النفط أو الملوثات الأخرى، و يمكن لتحليل البيانات أن يساهم في رصد ومتابعة الأملاك العمومية البحرية واتخاذ إجراءات للحفاظ على النظام البيئي والحد من التلوث البحري.

إن تحليل البيانات يساهم بشكل كبير في فهم الأنماط والتحديات المرتبطة بحماية الأملاك العمومية البحرية الطبيعية واستدامتها كما يساعد في اتخاذ القرارات الذكية والتدابير الوقائية الفعالة، ويمكنه تحسين كفاءة إدارة وصيانة هذه الأملاك وتقليل المخاطر البحرية والبيئية المحتمل.

ثالثا : المساعدة في توفير حماية للأملاك العمومية البحرية الطبيعية

مع مرور الوقت؛ يمكن أن يتطور الذكاء الاصطناعي والامتة لتوفير حلول أكثر تطوراً وفاعلية في حماية الأملاك العمومية البحرية الطبيعية والمحافظة على التوازن البيئي والاستدامة في الوسط البحري و يمكن استخدام الذكاء الاصطناعي لدعم اتخاذ القرارات المتعلقة بحماية الأملاك العمومية البحرية الطبيعية و المساهمة في سن قواعد قانونية لاسيما في نطاق الضبط الاداري المنوط بالجماعات المحلية و الذي من شأنه من يوفر فعالية اكبر للنصوص القانوني، إذ يمكن للذكاء الاصطناعي تحليل الصور والفيديو المستخرجة من أجهزة الاستشعار البحري لتحديد الملامح والسمات المميزة للأملاك البحرية الطبيعية، مثل الشعاب المرجانية أو الأنواع النادرة للأسماك، أو الموارد المنجمية، كما يمكن استخدام تقنيات تعلم الآلة لتطوير نماذج قادرة على التعرف على هذه الأملاك وتصنيفها تلقائياً.

و يمكن للوسائل التقنية تحليل الصور ومقاطع الفيديو الملتقطة من الأقمار الصناعية أو الطائرات بدون طيار أو الكاميرات البحرية، للكشف عن التغيرات في الغطاء النباتي البحري، وتحديد المناطق المحتملة للتلوث، والكشف عن الأنشطة غير المشروعة مثل الصيد غير القانوني، أو الاستخراج الغير قانوني للثروات البحرية المنجمية .

إن الاستخدام الجيد للذكاء الاصطناعي عن طريق تطوير نظم المراقبة البحرية، مثل شبكات الاستشعار البحري والروبوتات البحرية المجهزة بتقنيات التعلم الآلي، يمكّن من تحليل البيانات البحرية المستمرة وكشف التغيرات غير العادية والتهديدات الحادة وتحذير الإدارة بشكل فوري بالمخاطر المحتملة، إذ أن أنظمة الذكاء الاصطناعي يمكنها أن تقارن الصور والفيديوهات المأخوذة من الأملاك العمومية البحرية الطبيعية في فترات زمنية مختلفة وتحليل التغيرات الملحوظة التي طرأت عليها ومقارنتها ثم استنتاج الفارق بصورة آلية.

كما ان استخدام الصور الفضائية وتحليلها تساعد على تحديد المساحات الخضراء البحرية والمناطق المرتبطة بالشعاب المرجانية والأحياء البحرية الأخرى، وهذا يمكن أن يساهم في رصد وتحديد حجم وحالة تلك الأملاك عن طريق استخدام الذكاء الاصطناعي لتحليل الصور الفضائية، ومنه تحديد دقيق للأملاك البحرية و من ثمة صد أي تعدي عليها، كما يمكن تدريب النماذج الذكية للتعرف على الكائنات البحرية المختلفة، مثل الأسماك والحيتان والسلاحف والشعاب المرجانية ، وبناء عليها يتم وضع قواعد قانونية لحماية البيئة البيولوجية اعتماداً على الأنماط والكائنات الموجودة في الأملاك العمومية البحرية الطبيعية المحددة سلفاً بواسطة الذكاء الاصطناعي .

رابعا : أهمية الاتمتة في مراقبة الاملاك العمومية البحرية الطبيعية

الاتمتة تساهم بشكل كبير في مراقبة الأملاك العمومية البحرية الطبيعية، من خلال تحسين كفاءة ودقة عمليات المراقبة، عن طريق استخدام أجهزة الاستشعار الذكية و التي تعمل بشكل آلي لجمع البيانات البحرية والبيئية بشكل مستمر ودقيق، كما يمكن لهذه الأجهزة أن تقيس المعلومات المختلفة مثل درجة الحموضة ودرجة الحرارة ومستوى التلوث ومحتوى الأكسجين في المياه البحرية، كما تسمح تكنولوجيا الاتمتة بجمع وتحليل هذه البيانات بشكل فوري وبدقة عالية، مما يساهم في مراقبة الحالة العامة للأملاك البحرية الطبيعية.

كما يمكن استخدام الروبوتات والمركبات البحرية الذكية للمساهمة في مراقبة الأملاك العمومية البحرية، بواسطة تجهيزها بمجموعة متنوعة من الأجهزة الاستشعارية والكاميرات لجمع البيانات ونقلها إلى مراكز

المراقبة، و يمكنها أيضًا تنفيذ المهام المحددة مثل التحقق من التلوث أو رصد نمط الصيد غير المشروع أو التعدي على حدود الاملاك البحرية، أو الاستخراج غير المشروع للثروات المنجمية البحرية. و يمكن استخدام أجهزة المراقبة الذكية المتصلة بالإنترنت والمزودة بالعديد من الحساسات والتقنيات لمراقبة الاملاك البحرية الطبيعية، و تحويل هذه الأجهزة إلى أنظمة متصلة بشبكة (IoT) إنترنت الأشياء، و الجدير بالذكر أن مصطلح "الأشياء" في إنترنت الأشياء لا يقتصر على الجمادات والأجهزة الصغيرة وحسب، فقد يكون "الشيء" سيارة مزودة بأجهزة استشعار إذ يشمل المصطلح كل شيء، و يتم تجميع البيانات من الأماكن المختلفة في المجال البحري وترسلها إلى أنظمة المراقبة الذكية للتحليل والتفسير¹. من جهة أخرى، تعتبر تقنيات تحليل البيانات والتعلم الآلي جزءًا هامًا من الاتمة في مراقبة الاملاك العمومية البحرية و توفير الحماية لها، عبر تطبيق خوارزميات التعلم الآلي على البيانات المجمعة لتحليلها وكشف الأنماط والتغيرات غير الطبيعية التي قد تشير إلى انتهاكات أو مخاطر بيئية.

الفرع الثاني : اهمية الدور الذي تلعبه التقنيات التكنولوجية في حماية الاملاك العمومية البحرية الاصطناعية

سبق و ان قلنا بالبواب الاول من هذا البحث أن الاملاك العمومية البحرية الاصطناعية هي مجموع الاملاك العمومية الضرورية للميناء، و المتشكلة من بنى تحتية أو مباني أو معدات تتعلق بتشغيل الميناء أو من المحتمل أن تساهم في تنشيط وتطوير الميناء، في هذا الفرع سنحاول التعرف على كيفية تسخير الذكاء الاصطناعي و الأتمتة في حماية و استدامة الاملاك العمومية البحرية المينائية (أولاً) وكيف إمتد ذلك إلى الاملاك المينائية بصفقتها مرفق عام (ثانياً).

أولاً : دور الاتمة و الذكاء الاصطناعي في الحفاظ على الاملاك العمومية البحرية المينائية

عند دخول محطة الحاويات المؤتمتة بالكامل بميناء تشيانوان بالصين، لايمكنك رؤية عامل واحد على الرصيف الضخم؛ حيث تتم كافة أعمال الشحن والرفع داخل الميناء بشكل اوتوماتيكي ودون تدخل

¹ - يعرف إنترنت الأشياء "Internet of Things" والمعروف اختصاراً بـ IoT بأنه مفهوم حاسوبي يعبر عن فكرة اتصال مختلف الأجهزة المادية بشبكة الإنترنت وقدرة كل جهاز على التعريف بنفسه للأجهزة الأخرى، إنها شبكة افتراضية تجمع بين مختلف الأشياء المصنفة ضمن الإلكترونيات، البرمجيات، أجهزة الاستشعار، المحركات وتصل بينها عن طريق الانترنت، الأمر الذي يتيح لهذه الأشياء إمكانية تبادل البيانات فيما بينها، من الجدير بالذكر أن مصطلح "الأشياء" في إنترنت الأشياء لا يقتصر على الجمادات والأجهزة الصغيرة وحسب، فقد يكون "الشيء" شخصاً يحمل معه جهازاً لمراقبة نبضات القلب مثلاً، أو طفلاً يحمل جهاز تتبع، سيارة مزودة بأجهزة استشعار، أنظمة الإضاءة في المنازل ومراكز التسوق الكبرى، ماكينات البيع وغيرها، باختصار يشمل المصطلح كل شيء قد يخطر على البال، لمزيد من الشروحات حول هذا النظام يمكن الاطلاع على الموقع الإلكتروني : <https://www.for9a.com>.

الإنسان، إذ تحولت وظيفة العمال من العمل البدني إلى "الدماغ" المشرفة على إدارة محطة الحاويات¹ هذه الصورة تعكس مدى تكريس الالتمتة و الذكاء الاصطناعي في الميناء، فضلا على أن جمع بيانات الصيانة والأعطال من المعدات والمرافق والسفن، وتحليلها للكشف عن الأعطال المحتملة والأمور التي تحتاج إلى صيانة، تتم عبر استخدام تحليل البيانات لتحديد الأنماط والمؤشرات المبكرة للأعطال، مما يسمح بإجراء صيانة مستدامة وفعالة وتقليل التوقف الاضطرابي.

هذا التكريس التكنولوجي اعتمدته فرنسا في موانئها ضمن اطار حماية املاكها البحرية المينائية وذلك باستخدام الذكاء الاصطناعي، أين وضعت بموانئها منصتان إلكترونيتان محايدتان ومفتوحتان هما : LE System Community Cargo و منصة System Community Port تتيح التبادل الذكي و الأمن للمعلومات بين الفاعلين الخواص والعموميين، من أجل تحسين الوضع التنافسي لمجتمعات الموانئ والمطارات، وهي تعمل على تحسين وتنسيق وأتمتة العمليات المرفئية واللوجستية الفعالة من خلال نقطة دخول وحيدة للبيانات، وذلك بربط حلقات السلاسل اللوجستية، كما تم انشاء الرصيف المينائي الذكي و هو يهدف إلى فهم أفضل لتقدم المنشآت الخرسانية المسلحة و التحكم فيها، بفضل مجموعة من المستشعرات المدمجة في الهيكل منذ بنائه، وترمي هذه العملية إلى تحسين تكاليف الصيانة، أين تقوم المستشعرات المثبة على الرصيف العارض بقياس مستوى نفاذ الكلوريدات وتوفير خرائط المقاومة الكهربائية، النوعية التي تسمح بتحديد التآكل الخرساني، وبموازاة مع ذلك، يتم إجراء قياسات الضغوط بواسطة الالياف البصرية قصد قياس تأثير القبة وتتلاقى كافة البيانات مع البيانات المناخية، وهو ما ينتج عنه توقع واستهداف عمليات الصيانة قصد الحد من تكاليف الصيانة الاضافية، وفي اطار استراتيجية التحول الطاقوي ضمن مشروع PÉÉPOS (ميناء الطاقة و الاقتصاد الإيجابي)، وضعت فرنسا مخطط من خلال هذا المشروع تهدف من خلاله إلى بروز ابتكارات متكاملة في أنشطة الميناء للحد من إستهلاكها للطاقة، و تطوير طاقات بديلة نظرا لكون الموانئ البحرية الفرنسية أصبحت تعد مركز العديد من الأنشطة اللوجستية و الصناعية وتتفاعل مع المناطق الحضرية، وهي تمثل جهات فاعلة رئيسية لمواكبة التحول الطاقوي².

هذا من الجانب التقني، أما من الجانب الاقتصادي فقد أصبح العصر الحالي يعتمد على الاقتصاد الذكي حيث الكفاءة والقدرة على التكيف، و قد واكبت الاملاك المينائية هذه التطورات بالاعتماد

¹ - منقول من الموقع الالكتروني : مرصد ومدونات عمران <https://omran.org/ar>، اطلع عليه بتاريخ 2023/08/19 على الساعة 20:00 .

² - منقول من الموقع الالكتروني : موانئ فرنسا <https://www.ecologie.gouv.fr> / اطلع عليه بتاريخ 2023/08/20 على الساعة 22:00.

والابتكار ورضا العملاء، فهي من الأمور المهمة بجانب نمو الإيرادات، كما اعتمدت على تكنولوجيا المعلومات في إدارة عملياتها من خلال التطبيقات الذكية وتحول الميناء من ميناء تقليدي إلى ميناء ذكي ينافس غيره على تقديم الخدمات.

إن مفهوم الموانئ البحرية الذكية يكمن في وجود ميناء بحري تتم فيه معالجة الآثار البيئية، ودعم كفاءة العمليات، وتقليل استهلاك الطاقة، فيساعد هذا المفهوم في تحويل الموانئ البحرية إلى مدن ذكية، ويعرف الاتحاد الدولي للاتصالات، الميناء الذكي بأنه " المدينة المبتكرة التي تستخدم تكنولوجيات المعلومات والاتصالات وغيرها من الوسائل لتحسين نوعية الحياة، وكفاءة التشغيل و الخدمات الحضرية و القدرة التنافسية وضمان انه يلبي احتياجات الاجيال الحالية و المستقبلية فيما يتعلق بالجوانب الاقتصادية و الاجتماعية و البيئية¹، فيتم استخدام أنظمة مراقبة ذكية يمكنها رصد كل منشآت الأملاك المينائية بشكل دقيق، فكاميرات المراقبة وأجهزة الاستشعار يمكنها تحليل الحركة والكشف عن أي أنشطة غير مصرح بها، كما يمكنها تحليل البيانات بسرعة واستشعار التغيرات غير المعتادة أو الخروقات في الأماكن البحرية الحيوية و تنبيه السلطات المعنية في حالة اكتشاف أنشطة غير مصرح بها.

ومن بين الوسائل التقنية المستخدمة في توفير حماية للأملاك البحرية الاصطناعية، هي نظم التحكم التلقائي، أين تعتمد هذه الأنظمة على استخدام أتمتة العمليات باستخدام مجموعة من الأجهزة والبرمجيات لتنظيم ومراقبة العمليات بشكل فعال مثل أجهزة الاستشعار ومحسّنات البيانات لرصد العمليات البحرية والبنية التحتية، بالنسبة لهذه الأخيرة فقد تمت الإشارة للنموذج الفرنسي أعلاه و الذي يتم عبر انشاء الرصيف المينائي الذكي المزود بأنظمة استشعارية بإمكانه مراقبة درجات الحرارة، ومستويات الضوضاء، وضغط المياه بالرصيف المينائي، بالإضافة إلى منح الجهات المعنية مؤشرات تأكل و تهالك الخرسانة وهو ما يخفف من وجود مخاطر و يقلل من تكاليف الصيانة الدورية .

كما يتم تكامل نظم التحكم التلقائي مع أنظمة الإنذار المبكر لتحسين فعالية الرصد والاستجابة للطوارئ، اين تتلقى هذه الأنظمة إشارات الإنذار وتعتمد على بيانات الاستشعار لاتخاذ إجراءات فورية تقلل من المخاطر و تمنح الجهات المعنية اتخاذ الاجراء الاستعجالي المناسب في الوقت المناسب، ومن جهة أخرى تقوم بتسجيل وتوثيق جميع البيانات المرتبطة بالعمليات والأحداث، مما يسهل عمليات التحليل

¹ - حياة حبيلي ، الموانئ الذكية و النقل المستدام في الجزائر، مجلة التحولات الاقتصادية ، المجلد 03 ، العدد 02، المركز الجامعي تيبازة، 2023/07/11 ، ص 63.

والتقييم اللاحقة وتجنب تكرارها لاحقاً، وفي حالة اكتشاف أي خلل مستقبلاً بنفس المعطيات السابقة، يتم اتخاذ برمجة إجراءات تلقائية تمنع تفاقم الوضع وتتخذ آلياً نفس الإجراءات العلاجية.

و من الوسائل التكنولوجية الحديثة استعمال البيانات الضخمة (big data) وتحليلها في توفير حماية للاملاك البحرية المينائية، ويعتبر علم تحليل البيانات من العلوم التي تشكل الركيزة الأساسية لعلوم الحاسب والهندسات التقنية والبرمجية، ويعني استخدام التقنيات التحليلية المتقدمة لتحليل وفهم مجموعات ضخمة وكبيرة من البيانات التي تختلف بأشكالها وأنواعها، حيث تُتيح تلك العملية الفرصة للباحثين والمحللين لاتخاذ القرارات بشكل أفضل وأكثر سرعة¹.

ونظراً للتحويل الرقمي و الانفجار الهائل في حجم البيانات الضخمة (big data) فقد أصبح استغلال هذا الكم الهائل من البيانات يتم بالاعتماد على الذكاء الاصطناعي (AI) لتحليلها فأصبحت السمة الغالبة على الكثير من المنظمات الحديثة²، ومن أهم المنظمات التي تعتمد على تحليل الذكاء الاصطناعي للبيانات الضخمة هي الموانئ البحرية بكل هيكلها حيث تلعب دوراً حيوياً في حماية الأملاك العمومية البحرية الاصطناعية بصفة عامة مما يساعد في رصد وتحديد المخاطر وتحسين الأمان ويتم ذلك عبر الجوانب التالية :

- رصد ومراقبة الأنشطة غير المصرح بها؛ اين تستخدم تقنيات التحليل الضخم (big data) لمراقبة البيانات البحرية وتحليلها للكشف عن أنشطة غير المصرح بها، مثل الصيد غير القانوني أو استخراج مواد منجمية بحرية أو الاستيلاء على رمل الشواطئ وكذا التحركات غير المألوفة للسفن.

- التحقق من الامتثال للقوانين واللوائح : فتحليل البيانات الكبيرة (big data) تسمح بالتحقق من امتثال الأنشطة البحرية والصناعية للقوانين واللوائح البيئية والأمان، لاسيما نشاطات المحطات البحرية العائمة أو الثابتة و التي سبق الإشارة لها بالباب الاول.

- الكشف عن التهديدات البيئية بواسطة استخدام التحليل الضخم لرصد التغيرات البيئية مثل التلوث البحري أو التغيرات في درجات حرارة سطح البحر، والتحذير من التهديدات البيئية، وكذا مراقبة حركة السفن إذ تتيح تقنيات التحليل الضخم تحليل نماذج حركة السفن، والتنبؤ بالمسارات المحتملة وتحديد السفن التي تخرق المناطق المحددة.

¹ - منقول من الموقع الالكتروني أراجيك <https://www.arageek.com>، اطلع عليه بتاريخ 2023/08/22 على الساعة 22:00.

² - نصيرة بوبعاية، شهرزاد الوافي، تحليل البيانات الضخمة باستخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي في مهنة التدقيق دراسة حالة شركة، مجلة التكامل الاقتصادي، جامعة أحمد دراية ، أدرار، المجلد 09 العدد 03 ، 2021/09/30، ص 350.

- كما يمكن استخدام تقنيات التحليل الضخم لتحليل أنماط البيانات البحرية، والاستفادة من الرصد الفعّال لأي تغيير غير طبيعي أو تحركات غير طبيعية تشير إلى تهديدات أمنية محتملة، مما يمكن من التنبؤ بحالات الطوارئ المحتملة واتخاذ إجراءات استباقية، كما يسمح بتحليل البيانات بشكل فوري والتفاعل السريع مع أي تغييرات غير متوقعة أو حوادث.

هذه التقنيات تمكن الجهات المعنية سواء كانت مشرفة على تسيير و تنظيم الاملاك المينائية او جهات إدارية، من تحسين قدرة الأنظمة على فهم البيئة البحرية وتحليل البيانات بشكل أفضل، مما يساهم في تعزيز الحماية للأملاك العمومية البحرية الاصطناعية.

ومن بين التكنولوجيات التي أنشأت اوضاعاً تساهم في حماية الاملاك العمومية البحرية المينائية هي الطائرات بدون طيار¹، ففضلاً على استخدامها في المجال البحري و البحث العلمي و الانقاذ البحري فهي تساهم بشكل فعّال في ضبط الأمن في مناطق الميناء، كما يمكنها تزويد إدارة الموانئ بصور حية لعملية تفتيش مرافق الميناء مثل الارصفة و المنشآت المينائية للتحقق من حالتها و اكتشاف اي تلف أو تعدي، بالإضافة إلى تزويدها بالأنظمة المعلوماتية و الخرائط البحرية الرقمية و الحصول على معلومات متعلقة بالسفن، و مساهمتها في مراقبة الحدود البحرية بشكل فعال، وهي المهام التي يمكن أن تساعد بها قوات حرس السواحل، حيث يمكنها التحليق على ارتفاعات مختلفة يتم من خلالها رصد أي تعدي أو خرق لمجال الاملاك البحرية و كذا التحقق من الظروف البيئية و الكشف عن أي تغييرات غير طبيعية مثل التسربات النفطية أو التلوث .

إذن لا بد من تسليح الموانئ بالتقنيات الحديثة لضمان افضل الخدمات على كافة المستويات، بحيث أصبح بالامكان إنهاء جميع المعاملات قبل وصول البضاعة إلى الميناء وتحصيل جميع الرسوم الخاصة بالبضاعة، مما يؤدي إلى توفير الوقت لطالبي الخدمة، وسرعة الانجاز في تخليص البضاعة، واستلامها و الدقة في تنفيذ الخدمة بالنسبة للمؤسسة و العمل بتبسيط الاجراءات الجمركية واستعمال تقنيات الكشف عن البضائع واستقبال البيانات المتعلقة بها عن طريق التبادل الالكتروني² ، وهو نظام يقوم على ارسال البيانات محل التبادل من حاسب آلي إلى حاسب آلي آخر، ولأهميته وميزاته نجد أن

¹ - فصل المرسوم الرئاسي الجزائري رقم 21-285 المؤرخ في 13/07/2021 الجريدة الرسمية عدد 56 الصادرة في 18/07/2021، في الاطار العام المسير لمنظومة الطائرات بدون طيار على المتن، حيث يمكن ان تستعمل الطائرات المتحكم فيها عن بعد لأغراض مهنية، و إنجاز عمليات التصوير الجوية، لتلبية احتياجات مختلف أشكال جمع المعطيات و الملاحظات و التقييمات وعمليات التفتيش و المراقبات الجوية.

² - حياة بن عيسى ، امن المنشآت المينائية و السفن في ظل القانون الجزائري و المعاهدات الدولية، اطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد . تلمسان، 2015، ص 89.

استخدام الحواسيب الآلية سوف يحل محل المستندات الورقية التقليدية، مما يحقق ربحاً للوقت في إجراءات المراقبة لسندات الشحن دون تأخير أو تسرب للمعلومات¹.

ثانيا : دور الامتمة و الذكاء الاصطناعي في تطوير الخدمات المرفقية للاملاك المينائية

سبق و ان تناولنا بالمبحث الثاني من الفصل الاول من هذا البحث الميناء كمرفق عام، وقلنا أن دوره الوظيفي يتمثل في ممارسة نشاط يحقق المصلحة العامة في إطار الاملاك العمومية البحرية، هذا الدور تطور نتيجة ثورة التكنولوجيا في العصر الحالي، وعلى ذلك سارعت أغلب الدول إلى تطوير الآليات و الوسائل التقنية المستخدمة لتنفيذ سياساتها، وعليه؛ لم يعد أمام أية دولة تسعى للتقدم سوى الاتجاه نحو التكنولوجيا و الرقمنة لإعادة ضبط المرفق العام مهما كان نوعه .

و من الثابت قانوناً أن المرفق العام المينائي يخضع للسلطة العامة المختصة في الدولة إنشاءً وتنظيماً وتسييراً وإدارة ورقابة وهذا ما يزيد في تمييزه، وفكرة ارتباطه بالدولة والإدارة العامة أمر منطقي فهو أداة الدولة للوصول إلى تحقيق المصلحة العامة عن طريق إشباع الحاجات العامة بانتظام واطراد وبكفاية وفي نطاق مبدأ تكافؤ الفرص كما يخضع لنظام قانوني خاص و استثنائي، من هذا المنطلق فإنه من الضروري اتخاذ الأساليب والإجراءات التي من شأنها منحه الكفاءة والفعالية و الجودة في تنفيذ أدائه وتقديم هذه الخدمات، وهذا في ظل الإقبال الشديد والمتزايد على مختلف خدماته سواء من قبل المواطنين أو قطاع الأعمال كونه يعتبر عصب حيوي لاقتصاد الدولة، وإمام تزايد التجارة الدولية و المحلية و التحول التكنولوجي المرافق لها، وجد المرفق العام المينائي نفسه أمام إشكال يتمثل في عجزه عن تقديم جميع هذه الخدمات في ظرف قياسي بعيداً عن الجهود والتكاليف المالية الكبيرة، حيث أن كل تأخر في تقديم الخدمة، أو ظهور نقص في إنهاؤها أو إهمالها كلية قد يؤدي إلى تعطيل العديد من الأعمال والمشاريع وتكبّد خسائر فادحة تؤدي إلى عدم تحقيق أهداف الدولة، لذلك صار من اللازم أن يواكب المرفق العام المينائي التطورات الحاصلة وأن يتماشى مع عصر السرعة عند قيامه بأداء مهام وتقديم خدماته المرفقية، فيستفيد من نتائج ثورة تكنولوجيا المعلومات والاتصال بإدخال الرقمنة والنظم الالكترونية في أدائه، وسير عمله نظراً لما تتوفر عليه هذه الأساليب والنظم من دقة متناهية وسرعة في بلوغ مختلف المقاصد، وهذا من أجل تطوير المرافق العمومية المينائي وتحسين مستوى أدائها.

ومن بين المرافق المينائية التي اعتمدت البنية الشبكية الرقمية و الذكاء الاصطناعي هي مؤسسة تسيير الموانئ البحرية بسكيكدة، إذ يحتل ميناء سكيكدة المرتبة الثانية محلياً من حيث النشاط التجاري بعد

¹ - ايمن النحراوي ، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر العربي، الاسكندرية، 2009، ص 252 .

ميناء الجزائر العاصمة و المرتبة الثانية بعد ميناء أرزيو من حيث النشاط البترولي، ويضم ميناءين تجاريين أحدهما يختص بنقل المحروقات أما الثاني فيختص بنقل البضائع¹، و تستعمل مؤسسة تسيير الموانئ البحرية بسكيدة جملة من البرامج المعتمدة في تطبيق الادارة الالكترونية وهي² :

أ. الشبكة الداخلية intranet أو مايعرف بشبكة wireless و هي نظام للمعلومات اللاسلكية المتكاملة تستخدم كنظام للإدارة المتكاملة للسفن و الإيقاف، لإدارة شبكة جميع عمليات المنافذ للعملاء و مشغلي الموانئ، لاسيما من خلال موقع الواب الديناميكي، كما تم تعيين من طرف مؤسسة تسيير الموانئ البحرية سكيدة EPS منفذ لهذا النظام الجديد (AP+) و الذي يسمح للمشغلين بالاتصال ونقل المعلومات المختلفة المتعلقة بالاجراءات المطلوبة في حالة الاستيراد و التصدير و العبور، كما تتيح حرية الوصول للانترنت لجميع المستخدمين.

ب . يتوفر لدى مؤسسة الموانئ البحرية العديد من المتطلبات التقنية و المادية المتعلقة بتطبيق الادارة الالكترونية : كعتاد الكمبيوتر و شبكات الاتصال السلكية و اللاسلكية.

ج - لمؤسسة تسيير الموانئ البحرية بسكيدة موقع الكتروني مزود بمعلومات حول المؤسسة و انشطتها. بالاضافة إلى هذه التقنيات طوّرت إدارة الميناء مجموعة من البرامج التي يتم استخدامها داخليا، وهي برامج حديثة بإمكانها إعطاء مرفق الميناء ديناميكية و سهولة في تقديم الخدمات، تتمثل هذه البرامج في :

- برنامج إدارة التوظيف، وهو برنامج تشغيل وتحت الشبكة، يستخدم لرصد عدد المناصب الشاغرة وتوظيف الاشخاص.
- برنامج إحصائيات الميناء، وهو برنامج مخصص لرصد كافة الاحصائيات و اعدادها المتعلقة بالانشطة المينائية و الاعمال وهو برنامج يعمل تحت الشبكة.
- برنامج إدارة الثروات وهو برنامج يعمل دون الشبكة.
- برنامج إدارة الفواتير المالية، يعمل على تسهيل إعداد الفواتير وهو تحت الشبكة وبرنامج تشغيلي.
- برنامج شكاوى العملاء، يعمل على تجنب الاشكالات وتصحيح الاخطاء و الاخذ بأراء العميل.
- برنامج مراقبة حقل الكمبيوتر، وهو برنامج يعمل على مراقبة كل اجهزة كمبيوتر التي تعمل بالميناء.

¹ - شيلي إلهام، سمير عماري ، البنية الشبكية الرقمية لتفعيل الادارة الالكترونية بمؤسسات تسيير الموانئ البحرية الجزائرية- غابية ، سكيدة . مجلة المشكاة في الاقتصاد و التنمية و القانون، جامعة عين تموشنت، المجلد 05، العدد : 12 ، 2020/12/19، ص 68.

² - المرجع نفسه، ص 68.

- برنامج إدارة الموارد البشرية، وهو يعمل على تسهيل ادارة الموارد البشرية¹ .

هذه البرامج تعمل كلها على تفعيل التحول الرقمي كونها تحقق توفير الوقت و الجهد من خلال إدخال الاساليب التقنية و التكنولوجيا الحديثة كما تتيح مراقبة الأداء الكلي لمرفق الميناء بشكل دقيق. إن التحول إلى الإدارة الإلكترونية ليس عنصر ثانوي او من باب الترف، و إنما حتمية تفرضها التغيرات العالمية ففكرة التكامل و المشاركة و توظيف المعلومات أصبحت أحد محددات النجاح لأي مؤسسة²، والرقمنة من ثمار المنجزات التقنية في العصر الحديث، حيث أدت التطورات في مجال الاتصالات، والمعلوماتية المتطورة إلى التفكير الجدي من قبل الدول والحكومات في الاستفادة من منجزات الثورة التقنية، باستخدام الحاسوب وشبكات الانترنت في إنجاز الأعمال، وتقديم الخدمات للمواطنين بطريقة إلكترونية تسهم بفاعلية في حل العديد من المشكلات اثناء تقديم الخدمة العمومية من الميناء و التي من أهمها التزامم والوقوف لطوابير طويلة، فضلا عن تجنب الروتين والوساطة وغيرها من العوامل التي تقف حائلا دون تطور خدمات مرفق الميناء، بالإضافة على ما تتميز به الإدارة الإلكترونية من سرعة في إنجاز الأعمال وتوفير الوقت والجهد³.

من جهة أخرى؛ إجراءات فحص و تفتيش السفن وخاصة الحاويات اصبح يخضع لاستعمال آلية الكشف الاشعاعي للحاويات، وهو طريقة حديثة متبعة في الموانئ العالمية لفحص الحاويات و التأكد من سلامتها و خلوها من المهربات و الممنوعات، بدلا من الطرق التقليدية التي كانت تتم بالفحص اليدوي مما يوفر وقتا كبيرا مع أصحاب البضائع، وهذا ما سينعكس بمرودود ايجابي واقتصادي على الموانئ.

¹ - شيلي إلهام، سمير عماري ، المرجع السابق ص 69.

² - ورده حسين ههيب، متطلبات تطبيق الادارة الإلكترونية لتطوير أداء الموانئ البحرية في ليبيا، مجلة التربية الرياضية و العلوم الأخرى، العدد السادس ديسمبر 2020، جامعة المرقب ، ليبيا، ص 75.

³ - محمد شعبان محمد الغنيمي، أهمية تطبيق الإدارة الإلكترونية و آثارها على الأداء و التشغيل للموانئ البحرية - دراسة حالة على ميناء الخمس البحري في ليبيا، رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري لإستكمال متطلبات نيل درجة الماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري ، كلية النقل البحري و التكنولوجيا، قسم الدراسات العليا البحرية، الاسكندرية، مصر، 2013، الصفحة د.

خلاصة الفصل الأول :

يعتبر الحفاظ على الأملاك العمومية البحرية أمراً بالغ الأهمية نظراً للدور الحيوي الذي تلعبه في النشاط الاقتصادي والإداري، ولتحقيق هذا الهدف تتدخل الدولة بواسطة عدة آليات وتقنيات، فالآليات القانونية والإدارية تلعب دوراً محورياً في حماية الأملاك العمومية البحرية، حيث تشمل منح التراخيص والمراقبة الإدارية والتدخل القضائي، بالإضافة إلى ذلك، يلعب القضاء الإداري والجزائي دوراً هاماً في مراقبة ومعاقبة المخالفين والتعدين على الأملاك العمومية البحرية.

ومع تطور التكنولوجيا، فإن الأتمتة والذكاء الاصطناعي يمثلان تحدياً وقيمة مضافة لحماية الأملاك العمومية البحرية، يمكن أن تسهم في تحسين الرصد والمراقبة و ضمان الاستدامة، في حين يمكن للذكاء الاصطناعي تحليل البيانات وتنبؤ التعديات المحتملة، ومن ثمة توفير حلولاً تقنية لمشكلات قانونية لاسيما في مجال مراقبة ومعاينة حدود الاملاك العمومية البحرية و توفير حماية للاملاك العمومية البحرية الطبيعية، من خلال تحسين كفاءة ودقة عمليات المراقبة و المعاينة، عن طريق استخدام أجهزة الاستشعار الذكية .

بالاعتماد على هذه الآليات والتقنيات، يمكن تعزيز الحماية والاستدامة للأملاك العمومية البحرية، مما يسهم في تحقيق الأهداف الاقتصادية والبيئية والاجتماعية المرتبطة بها.

الفصل الثاني

القواعد المكرسة لأمن

وسلامة الأملاك العمومية

البحرية المينائية

الفصل الثاني :

القواعد المكرسة لأمن وسلامة الاملاك العمومية البحرية المينائية

عادة ما تستعمل عبارة " الأمن والسلامة البحريين " مقترنتين؛ بحيث تجمع ما بين مصطلح الأمن البحري والسلامة البحرية في جملة واحدة، ويحمل لفظ الأمن في اللغة العربية عدة معان نذكر منها : عدم الخوف، السلم، عدم الخيانة، طلب الحماية، الطمأنينة، كما تلتقي مدلولات السلامة في اللغة العربية عند معاني الاطمئنان و راحة البال والأمان والعافية وعدم التعرض للأذى ونلاحظ أنه من الاستعمالات اللغوية الشائعة إطلاق كلمتي الأمن والسلامة مقترنتين، كما في قول الله تعالى ﴿أَدْخُلُوهَا بِسَلَامٍ آمَنِينَ﴾¹.

إنّ الأمن البحري والسلامة البحرية وجهان لعملة واحدة، نظراً لارتباطهما بالحماية من المخاطر المهددة للبيئة البحرية والأنشطة الإنسانية المتعلقة بالسفن والموانئ و تتركز أحكام السلامة البحرية على حماية الملاحة البحرية والموانئ من آثار الحوادث الاعتيادية كالتصادم والتلوث البحري والتعسف في حق البحارة والمسافرين... ، بينما تتصرف اهتمامات قواعد الأمن البحري إلى مكافحة تهديدات الأعمال الإجرامية للملاحة البحرية والموانئ².

و تعتبر الاملاك العمومية البحرية المينائية من اوسع المجالات حاجة لتطبيق هاذين المفهومين : السلامة و الامن؛ كونها مكان لإستقبال السفن، وحركة البضائع و العديد من المواد الخطرة تصديراً و استيراداً وتخزيناً، هذا ما يتطلب الحرص الشديد وبذل المزيد من العناية باحتياطات السلامة واستخدام أفضل التقنيات في مجال الامن و السلامة، فتسهيل المهام داخل الميناء و الحفاظ على امن وسلامة الاشخاص و الممتلكات، يؤدي إلى وضع قواعد تنظيمية عامة و خاصة كوسائل مرجعية تساهم في تحديد المسؤوليات وتسهيل العمل داخل المناطق المينائية³.

وامام ازدياد المخاوف الدولية من استعمال السفن في عمليات ارهابية بغرض تخريب خطوط الملاحة وتدمير المنشآت المينائية - خاصة بعد أحداث 11 سبتمبر 2001 بالولايات المتحدة الامريكية - فقد تم وضع مقاييس أمنية لحماية النشاطات البحرية و المنشآت المينائية على مستوى كل الموانئ، أين أصدرت المنظمة البحرية الدولية قانوناً دولياً يهدف إلى تنظيم و تسيير الحركة البحرية، وذلك من

¹ - الآية 46 من سورة الحجر .

² - عطاء الله غريبي ، الاختلاف بين مفهومي الامن البحري و السلامة البحرية و أثرهما التطبيقي، النظر للنشر و التوزيع و الإتصال، وهران، الجزائر 2021، ص 22 و 23.

³ - حياة بن عيسى ، المرجع السابق ص 94.

خلال تعديل ادخل على فصول اتفاقية SOLAS 1974، سمي بالقانون الدولي لأمن المنشآت المينائية و السفن، دخل حيز التنفيذ في جويلية 2004.

في هذا الفصل سنعالج القواعد العامة التي كرسها المشرع الوطني لحماية الاملاك العمومية المينائية (المبحث الأول) ثم الآليات المكرسة بالقانون الدولي لأمن المنشآت المينائية وكيف تكيف معها المشرع الجزائري (المبحث الثاني) وأخيرا ندرس الحماية الجزائية للاملاك العمومية المينائية من الجرائم الماسة بأمنها وسلامتها (المبحث الثالث).

المبحث الأول

القواعد المكرسة بموجب التشريع الوطني لحفظ أمن وسلامة الاملاك العمومية المينائية

تتميز الاملاك العمومية المينائية بعنصرين هامين هما : خصوصية نشاطاتها و خطورة هذه النشاطات، وهو ما نتج عنه تحديات كبيرة لتوفير السلامة و الامن بالفضاء المينائي، فهو بحاجة لفرض قواعد صارمة حتى و إن كانت تشكل قيداً على حرية الانشطة المينائية، فالأمالك العمومية المينائية تعد أحد مكونات الأملاك العمومية البحرية الاصطناعية، وهي مجموع الأملاك العمومية الضرورية للمرفق العام للميناء، و تتشكل من بنى تحتية أو مباني أو معدات تتعلق بتشغيل الميناء أو من المحتمل أن تساهم في تنشيط وتطوير الميناء.

هذا وتجدر الاشارة إلى أن الفضاء المينائي تتحكم فيها بُعدين مختلفين، البعد الأول هو البعد الوظيفي بالنظر للدور الاقتصادي الهام للموانئ فهو مركز تجاري لممارسة مختلف الانشطة التجارية المينائية (المناولة ، التشوين ، القطر ...) ، أما البعد الثاني فأساسه النظرة المُحافظة التي ترى في الموانئ جزءاً من الأملاك العمومية البحرية ومرفق عام ذو طبيعة استراتيجية تمارس فيه الدولة مظاهر نشاطها السادي المتمثل في الضبط الاداري.

وعليه؛ سنتناول في هذا المبحث الأجهزة الأمنية على مستوى الاملاك العمومية المينائية ودورها في ضبط الأمن و السلامة (المطلب الاول) ثم الدور الاحتكاري المتميز الذي تقوم به المصلحة الوطنية لحراس السواحل وكيف تساهم في حماية الاملاك العمومية المينائية (المطلب الثاني).

المطلب الأول : الأجهزة الأمنية على مستوى الاملاك العمومية المينائية

لقد حدد المشرع الجزائري من خلال نص المادة 911 من القانون البحري كيفية استغلال الموانئ و أمنها؛ وذلك بواسطة نظام عام لاستغلال الموانئ و أمنها، ثم جاء تفعيل هذا النص من خلال المرسوم التنفيذي 01-02 المؤرخ في 2002/01/06¹، لا سيما المادة الثانية منه و التي نصت على أن هذا النظام يهدف إلى تحديد القواعد العامة لاستغلال الموانئ التجارية و الصيد البحري و النزهة و المطبقة في الحدود البحرية و البرية للأملاك العمومية المينائية التابعة لكل ميناء وكذا تحديد نظام الاستغلال و الأمن الخاص بكل ميناء بقرار من وزير النقل بناء على اقتراح من السلطة المينائية المعنية، فحددت في الباب الثاني القواعد العامة لأمن الموانئ²، وتخضع الاملاك العمومية المينائية للضبط الاداري الخاص المتمثل في الشرطة المينائية الخاصة و التي منح لها المشرع سلطة التدخل في ممارسة الأنشطة التجارية³، هذا ويتميز النظام القانوني الضابط لامن و سلامة الاملاك العمومية المينائية بتعدد المتدخلين الممارسين لوظيفة الشرطة المينائية و قد عددهم القوانين و المراسيم التنفيذية على غرار المستخدمين المحلفون التابعون لحراس الشواطئ، أعوان الامن، ضباط وحراس الموانئ، اعوان الجمارك... وغيرهم.

سنتناول في هذا المطلب الشرطة المينائية المكلفة بممارسة الضبط المينائي بناء على المادة 933 من القانون البحري (الفرع الاول) بالإضافة لباقي المتدخلين كمصالح الجمارك و الشرطة (الفرع الثاني).

الفرع الاول : الشرطة المينائية (الأمن الوطني)

تساهم الشرطة المينائية في تنظيم النشاطات المينائية كما تعمل على حماية الاملاك العمومية المينائية، وقد نصت عليها المادة 933 من القانون البحري، حيث حددت المصالح المكلفة ببحث و معاينة المخالفات التي تمس بأحكام القانون البحري زيادة على ضباط الشرطة القضائية وتتمثل هذه المصالح فيما يلي : المستخدمين المحلفون التابعون لحراس الشواطئ، أعوان الأمن الوطني، ضباط وحراس الموانئ.

¹ . المرسوم التنفيذي 01-02 المؤرخ في 22 شوال 1422 الموافق لـ 2002/01/06 يحد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ، الجريدة الرسمية عدد 01 الصادرة بتاريخ 2002/04/06.

² - مولاي بلقاسم ، مدى فعالية النصوص القانونية في حماية الملك العمومي المينائي ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، جامعة ابوبكر بلقايد، المجلد 06 ، العدد 01، 2019/10/29، ص 152

³ - المادة 937 من القانون البحري الجزائري و المادة 128 من المرسوم التنفيذي 01-02.

ويكلف ضباط أمن الميناء أساساً و تحت سلطة مدراء الموانئ باتخاذ الإجراءات و التدابير اللازمة لحماية الاملاك العمومية المينائية¹، و وفقاً للمادة 937 /2 من القانون البحري : " يقصد بالاملاك المينائية العمومية و الحفاظ عليها، مجمل الأعمال المساعدة بصفة مباشرة أو غير مباشرة، على احترام قواعد الإستغلال و الأمن و الصحة و النظافة العمومية" وهو نفس ما اشارت إليه المادة 127 من المرسوم التنفيذي 01-02 حيث نصت على أنه : " يسهر ضباط الموانئ على تطبيق مجمل القواعد المنصوص عليها في هذا المرسوم وفي الانظمة الخاصة، سيما في مجال استغلال و امن الاملاك العمومية المينائية".

هذا وقد حددت المواد من 336 إلى 338 من القانون البحري مهام الشرطة المينائية، اين قصرت صلاحياتهم على تلك المرتبطة بتسيير الميناء واستغلاله، وتحدد هذه الصلاحيات في التنظيم المنصوص عليه في هذا الشأن، ولا تتداخل في أي شيء مع صلاحيات الشرطة العامة و الامن العمومي التي تمارسها المصالح الاخرى المؤهلة التابعة للدولة²، كما بينت المادة 937/2 من ذات القانون مفهوم حماية الاملاك العمومية المينائية بقولها : " يقصد بحماية الاملاك العمومية المينائية للميناء و الحفاظ عليها مجمل الاعمال المساعدة بصفة مباشرة أو غير مباشرة على احترام قواعد الإستغلال و الامن و الصحة و النظافة العمومية".

فيما فصلت المادة 128 من المرسوم التنفيذي 01-02 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ و امنها مهام الشرطة المينائية على أنه: " يكلف ضباط الموانئ بالمحافظة على الاملاك العمومية المينائية وحفظها وبصفة عامة بكل ما يتعلق بالوقاية و الامن ومكافحة الكوارث مهما كانت طبيعتها وكذا تنظيم حركة الملاحة في الحدود البحرية للاملاك العمومية المينائية ويضمنون في هذا الاطار شرطة و امن المسطحات المائية و الممرات المائية و الرحب و الارصفة وكذا المناطق البرية للموانئ و ملحقاتها في حدود الاملاك العمومية المينائية".

وبهذه الصفة حصر المشرع مهام الشرطة المينائية بموجب المادة 128 من المرسوم التنفيذي 01-02 فيما يلي :

- يسهرون على السير الحسن للإنارة والتشوير البحري والإرشاد على امتداد الميناء والرحب والممرات المائية ويكونون على علم بحالة أعماق المياه وبصفة عامة بكافة شروط الملاحة، يعطون بالتالي الأوامر

¹ - حياة بن عيسى، المرجع السابق ص 189.

² - المادة 935 من القانون البحري الجزائري.

ويعتبرون المصلحة المعنية للسلطة المينائية بكل الوقائع المتعلقة بالصيانة والمحافظة على المنشآت وحركة السفن في الحدود البحرية للميناء.

- يأخذون في حدود صلاحياتهم وفي حالة حدث غير متوقع ولا سيما فيما يخص الإرشاد الإجراءات الأولية التي تقتضيها الوضعية.

- ينظمون طبقاً لبرنامج تخصيص أماكن للسفن ترتيب دخول وخروج السفن ويأمررون ويقودون جميع الحركات ويعلمون بذلك ربانة السفن وقادتها ومرشديها.

- يسهرون على حرية المرور والحفاظ على نظافة الأرصفة والسطوح الترابية والمغارات ومنشآت مينائية أخرى، وتحديد الأماكن التي يجب أن تشغلها البضائع قبل الشحن وبعد التفريغ.

- يراقبون ويشرفون على عمليات شحن وتفريغ البضائع وتزويد السفن بصابورة أو نزعها، وتفريغ النفايات وصرف الغاز.

- يحرصون على أن تحترم القواعد الأمنية المتعلقة بعمليات بناء السفن و تصليحها.

- يسهرون على تطبيق التنظيم الساري العمل به وجميع تعليمات الأمن في مجال نقل البضائع الخطيرة وعبورها ومناولتها.

- يقودون وينسقون، تحت سلطة مسؤولهم التدخلات في مجال مكافحة الكوارث وأعمال الإسعاف التي من الواجب تقديمها للسفن وللأشخاص الموجودة في خطر على مستوى الموانئ.

الفرع الثاني : مختلف المتدخلين الممارسين لوظيفة الشرطة المينائية

تعمل هيئات أخرى إلى جانب الشرطة المينائية، على تنظيم ومراقبة الأنشطة المختلفة الموجودة في الميناء وتسعى إلى تحقيق غرض مختلف عن الحفاظ على الميناء وتشغيله، وفي نفس السياق تهدف لحماية الاملاك العمومية المينائية .

أولاً: مصالح الجمارك

ليس لأعوان الجمارك¹ ارتباط فعلي بالميناء و الاملاك العمومية المينائية إلا في إطار عملها لتحقيق الهدف الأساسي من إنشائها المتمثل في تمويل الخزينة العمومية، وحماية الاقتصاد الوطني على كامل التراب الوطني بمختلف وسائط النقل براً و بحراً وجواً².

¹ - أنشئت إدارة الجمارك بموجب القانون 07/79 المؤرخ في 1979/07/21، المتضمن قانون الجمارك ، المعدل و المتمم، المصدر السابق.

² - يوسف بسعدي، واقع السلامة المينائية في مواجهة تعدد الشرطات البحرية الخاصة، ، النظر للنشر و التوزيع و الإتصال، وهران، الجزائر 2021 ، ص 188.

وقد منح قانون الجمارك سلطة الرقابة و المراقبة و التحقق من البضائع بتحصيل الرسوم المستحقة و قمع الاتجار غير المشروع، كما نصت المادة 45 منه على انه : "يجب على ربانة السفن الموجودة في المنطقة البحرية للنطاق الجمركي بناءً على طلب أعوان المصلحة الوطنية لحراس السواحل أو أعوان الجمارك، فيما يخص البواخر الراسية أن يأمرؤا بفتح كوة سفنهم وغرفها وخزائنها وكذا الطرود المعينة للتفتيش".

وتلعب مصلحة الجمارك دوراً مهماً وفعالاً في حماية الاقتصاد الوطني، من خلال تدخلاتها في مجال المراقبة لقمع جرائم التهريب و المخالفات وضمان سلامة عمليات التصدير و الاستيراد و السهر على حماية الموانئ و الوسط البحري¹.

ويعتبر تأطير الجمارك لهذه العمليات دعامة أساسية للحفاظ على الأملاك العمومية المينائية وضمان استخدامها بشكل قانوني من خلال رصد البضائع و فحص الشحنات و تطبيق الرسوم و الضرائب.

ثانيا : لجان الأمن البحري و المينائي ومركز الإعلام

من اجل الحفاظ على الممتلكات المينائية العامة وكذا على أمن الاشخاص و ممتلكاتهم، وضع المشرع قواعد تنظيمية تسهل ذلك؛ من بينها إستحداث لجان وطنية ومحلية للأمن المينائي، وقد انشئت بموجب المرسوم التنفيذي 94-340 المتضمن احداث اللجنة الوطنية للأمن المينائي و لجان امن الموانئ المدنية و التجارية²، المعدل و المتمم بموجب المرسوم التنفيذي 18-190 و المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال امن السفن و المنشآت المينائية و إنشاء الهيئات التابعة لها³.

1- اللجنة الوطنية للأمن البحري و المينائي

لتسهيل المهام داخل المؤسسة المينائية و الحفاظ على امن الاشخاص و الاملاك العمومية المينائية، منح المشرع للجنة الوطنية للأمن البحري و المينائي صلاحيات وفقاً للمرسوم التنفيذي 94-430 المعدل و المتمم، أين فصّلت المادة 12 من المرسوم التنفيذي 18-190 مهامها على النحو التالي:

- إبداء الرأي في جميع المسائل المتعلقة بالأمن البحري و المينائي.

¹ - حياة بن عيسى ، المرجع السابق ، ص 192.

² - المرسوم التنفيذي 94-340، المؤرخ في 1994/10/25، يتضمن إحداث اللجنة الوطنية للأمن المينائي و لجان أمن الموانئ المدنية و التجارية، الجريدة الرسمية عدد 72، الصادرة في 1994/11/06.

³ - المرسوم التنفيذي 18-190 المؤرخ في 2018/07/15 يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي 04-418 و المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال امن السفن و المنشآت المينائية و إنشاء الهيئات التابعة لها، الجريدة الرسمية عدد 44 الصادرة في 2018/07/22.

- اقتراح عناصر السياسة الوطنية في مجال الأمن البحري، و المينائي على الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموانئ.

- السهر على التناسق بين مستويات الأمن المنصوص عليها في المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية، و تلك المحدثه في الاجهزة الامنية الوطنية الموجودة.

- اقتراح جميع الاحكام التشريعية أو التنظيمية، التي تسمح بضمان وتعزيز أمن السفن و المنشآت المينائية على الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموانئ.

و تتمتع اللجنة الوطنية للأمن البحري و المينائي - بمناسبة القيام بمهامها - بحق إقامة علاقات عمل مع نظيراتها الاجنبية، وصلاحيات رقابة تطبيق تدابير الامن البحري و المينائي، وطلب تنفيذ قراراتها بواسطة الهياكل المعنية.

من جهة اخرى، تكلف هذه اللجنة بإعداد برنامج وطني للأمن البحري و المينائي للسفن ذات الراية الوطنية و المنشآت المينائية، وقد فصلت المادة 14 من المرسوم تشكيلة هذه اللجنة و التي تتشكل من 14 عضو و يرأسها الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموانئ وممثل عن قائد المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ أو ممثله ، ممثل قيادة الدرك الوطني ، وممثل عن وزارات : الداخلية ، الطاقة ، الاشغال العمومية، البريد وتكنولوجيات الاعلام و الاتصال، المدير العام للأمن الوطني او ممثله، المدير العام للجمارك أو من يمثله، المدير العام للحماية المدنية او ممثله، ثلاثة مدراء من الادارة المركزية لوزارة النقل معنيين بالنشاط المينائي و البحري، رئيس مجلس ادارة شركة تسيير المساهمة / الموانئ، رئيس مجلس ادارة شركة تسيير المساهمة / النقل البحري ، المدير العام للديوان الوطني للاشارة البحرية.

وتتمثل مهمة اللجنة الوطنية للأمن البحري و المينائي في متابعة التنظيم الدولي في مجال الامن البحري و المينائي و تكيفه مع التطبيقات الوطنية، وتزويد المنظمة البحرية الدولية بالمعلومات الخاصة في مجال الأمن البحري و المينائي¹.

2 - اللجان المحلية للأمن البحري والمينائي

نص المرسوم التنفيذي 18-190² على إنشاء لجنة محلية للأمن البحري والمينائي على مستوى كل ميناء، تتمثل مهامها على الخصوص في :

- تنسيق تنفيذ البرنامج الوطني للأمن البحري والمينائي.

¹ - المادة 03 من المرسوم التنفيذي 18-190.

² - المادة 08 من نفس المرسوم.

- تقييم الأخطار والأجهزة الأمنية الموضوعة بشكل دوري.
- إبداء الرأي في خطة أمن المنشأة المينائية.
- التأكد من مراعاة التدابير الأمنية عند تهيئة الميناء وإعادة تهيئته.
- اقتراح كل إجراء من شأنه تعزيز جهاز الأمن الذي تمّ وضعه في حالة وجود تهديد أو عمل موجّه ضد المنشآت المينائية والسفن داخل الميناء والرصيف وضواحيهما.
- على أن تحدد قائمة الموانئ المعنية بأحكام هذه المادة بموجب قرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ.

ويرأس اللجنة المحلية للأمن البحري و المينائي الوالي المختص إقليمياً أو من يمثله، وتتشكل من مسؤول السلطة المينائية ومحافظ امن الميناء وعون امن المنشأة المينائية المعنية، وقائد المجموعة الاقليمية لحرس السواحل ومسؤولين من شرطة الحدود و الحماية المدنية و الجمارك الاشغال العمومية و النقل و الطاقة للولاية المعنية .

3 - اللجنة العملياتية للأمن البحري و المينائي

نصت عليها المادة 11 من المرسوم التنفيذي 18-190 وكانت تسمى قبل التعديل بلجنة العمليات و المتابعة، تنشأ على مستوى كل ميناء وتتكون من مدير قيادة الميناء، وعون امن المنشأة المينائية، رئيس فرقة شرطة الحدود البحرية، قائد المجموعة الاقليمية لحرس الحدود، ورئيس المحطة البحرية للمصلحة الوطنية لحرس السواحل، ورئيس مفتشية الجمارك و رئيس وحدة الحماية المدنية. تتمثل مهامها في السهر على وضع القرارات المتخذة من طرف اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي حيز التنفيذ ومتابعتها، وتقديم كل الاقتراحات في مجال الأمن المحلية للأمن البحري والمينائي، وكذا تنفيذ التدابير المستعجلة لمواجهة أي تهديد للميناء وإعلام رئيس اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي، تسير جميع حالات الأزمة في مجال الأمن والسلامة البحرية والمينائية، وإدارة عمليات التدخل في حالة وقوع حادثة أو حادث له علاقة بالأمن والسلامة البحرية والمينائية¹.

4 - مركز الاعلام حول الامن و السلامة البحريين

كما ينشأ لدى وزير البحرية التجارية والموانئ²، مركز للإعلام حول الأمن والسلامة البحريين، تتمثل مهام المركز على الخصوص، في ضمان اليقظة الدائمة في مجال الأمن والسلامة البحرية

¹ - المادة 30 من المرسوم التنفيذي 18-190 .

² - المادة 15 من المرسوم التنفيذي 18-190 .

والمينائية، جمع المعطيات الإحصائية عن الحوادث الأمنية التي تقع على متن السفن ذات الراية الوطنية وعلى مستوى المنشآت المينائية، قصد إعداد حصيلة عند نهاية كل سنة، استلام تقارير حوادث الأمن الواردة من أعوان الأمن التابعين للشركات البحرية والمنشآت المينائية، تحليل تقارير حوادث الأمن وتقديم توصيات الأمن الملائمة، والسهر على توفير التجهيزات لتسيير الحالات الاستعجالية التي لها علاقة بأمن الموانئ، وتقوم بإعلام السلطة الوطنية المسؤولة عن أمن السفن والمنشآت المينائية، في حالة حادثة أو حادث أمنيين متعلقين بالأمن والسلامة البحرية والمينائية¹.

المطلب الثاني : المصلحة الوطنية لحرس السواحل

تبنت بعض الدول نظاما يعتمد على تكليف هيئة أو إدارة واحدة لأداء مهمة إرساء السلامة و الأمن على مستوى موانئها، مثل النظام الأمريكي، في حين اعتمدت دول أخرى على نظام قائم على تعدد الهيئات المتدخلة، مثل النظام الفرنسي، وقد أخذت الجزائر بعد استقلالها بنظام تعدد الهيئات وهو نظام معقد، من الصعب على دولة حديثة الاستقلال بكفاءتها المحدودة التحكم فيه، ما لم يسمح بتغطية كاملة للأنشطة البحرية لغياب التنسيق و التعاون بين مختلف الإدارات المتدخلة في البحر²، وهذا ما جعل السلطات السياسية تركز صلاحياتها ومهام الدولة في البحر في يد هيئة واحدة وهي مصلحة حراس السواحل³، وهي المصلحة التي سنحاول شرح مهامها و صلاحياتها و إبراز دورها في توفير حماية للأمالك العمومية البحرية الاصطناعية، وذلك من خلال استعراض نشأتها وتطورها باعتبارها جهازاً يلعب دوراً مهماً في حماية الاملاك العمومية الاصطناعية (الفرع الأول) ثم نتطرق إلى صلاحياتها (الفرع الثاني) وكيف تجاوز المشرع الجزائري الإشكال المتعلق بتداخل المهام عبر التنسيق بين مختلف المصالح بموجب قرار وزاري مشترك مؤرخ في 2019/06/17 (الفرع الثالث).

الفرع الاول : نشأة وتطور المصلحة الوطنية لحرس السواحل

تعتبر المصلحة الوطنية لحرس السواحل من الهيئات الأمنية الهامة بالمجال البحري، وهي هيئة تابعة عضوياً لوزارة الدفاع الوطني وتعمل تحت وصايتها، كما تمارس مهامها في الأملاك العمومية البحرية و في مختلف مناطق المجال البحري الخاضع للسيادة و القضاء أو المسؤولية الوطنية طبقاً للقوانين و النظم المعمول بها و الاتفاقيات الدولية التي صدقت عليها الجزائر.

¹ - المادة 33 من المرسوم التنفيذي 18-190 .

² - يوسف تيليوانت، المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، مذكرة ماجستير في الحقوق، فرع الدولة و المؤسسات العمومية، جامعة الجزائر، يوسف بن خدة ، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2008-2009 ص 9 .

³ - حياة بن عيسى المرجع السابق ص 181.

أنشئت المصلحة الوطنية لحرس السواحل بموجب الأمر 73-12¹ المعدل بالمرسوم الرئاسي 95 - 164² ووسع من صلاحياتها قانون الجمارك 98-10، ثم استبدلت تسمية المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ بحراس السواحل ومنحت لها صلاحيات إضافية سنة 2017 بموجب المرسوم الرئاسي 17-01³، المتضمن تحديد مهام المصلحة الوطنية لحراس السواحل وتنظيمها.

المشرع الجزائري استمر بعد الاستقلال في النهج الذي ورثه عن الاستعمار الفرنسي بتعدد المتدخلين الموكلة لهم مهمة حماية الاملاك العمومية البحرية وهم : الدرك البحري - الادارة البحرية - المصلحة البحرية للرقابة الجمركية، وكانت هذه الهياكل منتشرة على مستوى الولايات الأهم، وعليه لم تكن تغطي كل السواحل الجزائرية، بالنظر لإعتبارات أمنية و تجارية، و للنقص الواضح في عدم التحكم في زمام الامور في جميع الجوانب، و نظرا لغياب التنسيق و التعاون بين هذه المجموعات، اضطرت الدولة لجمع مختلف نشاطات المجال البحري تحت وصاية سلطة واحدة أوكلت للمصلحة الوطنية لحراس السواحل؛ من اجل ضمان تنسيق اكبر وفعالية اكثر و كان ذلك بموجب الامر 73-12 ، وهي مصلحة تابعة لوزارة الدفاع و تعمل تحت وصايتها و اشرافها، وهو ما نصت عليه المادة الاولى من المرسوم: " تحدث مصلحة وطنية لحراس الشواطئ ويختصر اسمها ب (م.و.ح.ش) وتوضع تحت وصاية وزير الدفاع الوطني" ويعين قائد المصلحة بمرسوم واقتراح من وزارة الدفاع الوطني، وهو ما نصت عليه المادة الخامسة من ذات المرسوم: " يعين قائد المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ بموجب مرسوم يصدر بناء على اقتراح من وزير الدفاع الوطني، ويكلف بإدارة المصلحة ويمارس نفوذه على جميع المستخدمين" كما تم حل تلك المصالح وهي المصلحة البحرية و المواصلات الجمركية و تحويل اموالها المنقولة و العقارية المخصصة لسيرها للمصلحة و.ح.ش بالاضافة للعتاد الذي كان سابقا لمصالح التسيير البحري⁴، وتتكون المصلحة و.ح.ش من اعوان مدنيين و اعوان عسكريين من مختلف مصالح الجيش⁵.

¹ - أمر رقم 73-12 مؤرخ في 03/04/1973 يتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراس السواحل، الجريدة الرسمية عدد 28، الصادرة في 06/04/1973.

² - المرسوم الرئاسي 95-164، المؤرخ في 15 يونيو 1995 يعدل وينتم بعض احكام الامر 73-12 المتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، الجريدة الرسمية عدد 33 الصادرة في 21 يونيو 1995.

³ - المرسوم الرئاسي 17-01 المؤرخ في 02 يناير 2017 يتضمن مهام السلطة الوطنية لحرس السواحل و تنظيمها ، الجريدة الرسمية عدد 01، الصادرة في 04/01/2017.

⁴ - المادتين 14 و 15 من الأمر 73-12 .

⁵ - المادة 07 من الامر 73-12.

بعد صدور قانون الجمارك سنة 1979¹، تم توسيع من مهام المصلحة، أين منحت لها سلطة تفتيش السفن التي تزيد حمولتها عن 500 طن، وكل السفن ذات الوزن الكبير عند تواجدها بالموانئ و المناطق البحرية للنطاق الجمركي، ولكن لم تمنح لهم صلاحية تحرير محضر معاينة المخالفات الجمركية²، التي بقيت حكرا على اعوان الجمارك و الاعوان المنصوص عليهم بالمادة 14 من قانون الجمارك، إلا ان ذلك تم تداركه بصدور قانون الجمارك 98-10 المعدل و المتمم للقانون 79-07، أين تم منح اعوان المصلحة الوطنية لحرس السواحل، الصعود إلى جميع السفن الموجودة في المنطقة البحرية للنطاق الجمركي و المكوث بها حتى يتم رسوها أو خروجها عن النطاق الجمركي³، وكذا تفتيش السفن التي تقل حمولتها عن 100 طنة او تقل حمولتها عن 500 طنة عند وجودها بالمنطقة البحرية من النطاق الجمركي⁴.

هذا وقد وسعت المادة 46 من قانون الجمارك 98-10 صلاحيات أعوان المصلحة و تدخلهم في النطاق الجمركي، اين منحت لهم إمكانية تفتيش المنشآت و الاجهزة الموجودة في المنطقة البحرية للنطاق الجمركي في أي وقت، كما يمكنهم تفتيش وسائل النقل التي تساعد على استغلال ثرواته الطبيعية، داخل مناطق الامن المحددة قانونا وفي المنطقة البحرية من النطاق الجمركي.

وفي سنة 2017 صدر المرسوم الرئاسي 17-01 الذي يتضمن مهام المصلحة الوطنية لحراس السواحل وتنظيمها، وبموجب المادة 02 منه تم استبدال تسمية " حراسة الشواطئ" في النص بالعربية من الامر 73-12 بتسمية " حرس السواحل " ومنحها سلطة تمثيل نشاط القوة العمومية في مجال اختصاصها للدولة البحرية بموجب المادة 16 ، كما تم إلغاء كل الاحكام التي تضمنها الامر 73-12 باستثناء المادتين الاوليين منهما⁵.

الفرع الثاني : المهام المنوطة بالمصلحة الوطنية لحراس السواحل لحماية الاملاك العمومية المينائية

بموجب المادة 10 من الأمر 17-01 تمارس المصلحة الوطنية لحراس السواحل مهامها في الاملاك العمومية البحرية وفي مختلف المناطق من المجال البحري الخاضع للسيادة و القضاء و/أو

¹ - القانون 79-07، الممضي في 21/07/1979 المتضمن قانون الجمارك، الجريدة الرسمية عدد 30، الصادرة في 24/07/1979.

² - المادة 241 من قانون الجمارك.

³ - المادة 45 من قانون الجمارك 98-10 المعدل و المتمم.

⁴ - المادة 44 من قانون الجمارك 98-10 المعدل و المتمم.

⁵ - تنص المادة الاولى من الامر 73-12 على : تحدث مصلحة وطنية لحراسة الشواطئ و يختصر اسمها ب " م.و.ح.ش" وتوضع تحت وصاية وصاية وزير الدفاع الوطني، كما تنص المادة الثانية من نفس الامر على : تمارس المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ نشاطاتها في البحر الاقليمي و الملك العمومي البحري و الطبيعي للدولة.

المسؤولية الوطنية طبقا للقوانين و النظم المعمول بها و الاتفاقيات الدولية التي صدقت عليها الجزائر، وتمارس هذه المهام في حدود صلاحياتها، في المراقبة الساحلية و البرية بالتعاون مع مصالح الدرك الوطني و الامن الوطني و الجمارك الجزائرية، كما تمارس بعض من صلاحيات الشرطة المينائية استناد لنص المادة 933 من القانون البحري.

أولا : الاختصاص الاقليمي لنشاط المصلحة الوطنية لحراس السواحل

بالنسبة للجانب البحري الذي تمارس فيه مصلحة حراس السواحل تناوله المشرع بعبارة " الاملاك العمومية البحرية ... " وهو النص المدعم بنص المادة 02 من الامر 73-12 المستتناة من الالغاء بموجب الامر 01-17 : " تمارس المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ نشاطاتها في البحر الاقليمي و الملك العمومي البحري و الطبيعي للدولة " - وهو المجال الذي تم شرحه بالتفصيل في الباب الاول - كما يشمل الجزء البحري من النطاق الجمركي المنطقة المتاخمة و المياه الاقليمية و الداخلية، بما يعني في الحالات العادية منطقة بحرية يصل عرضها ابتداء من خط انحسار الماء 24 ميلاً بحرياً أو ما يقارب 45 كلم²، في حين يمتد عرض المنطقة المتاخمة إلى 32 ميلاً بحرياً من رأس تنس بولاية الشلف إلى الحدود الغربية و إلى 52 ميلاً بحرياً من رأس تنس إلى الحدود الشرقية.

أما بشأن امتداد اختصاص المصلحة الوطنية لحراس السواحل للمجال البري الساحلي، فإن المشرع ضبطه بقيددين؛ هما أن يكون النشاط مقتصر على المراقبة و لا يكون إلا مع مصلحة أو أكثر من المصالح الثلاث (الدرك الوطني، الامن الوطني، الجمارك الجزائرية) وحتى لا يطرح أي تدخل للمهام بين مختلف هذه الهيئات صدر سنة 2019 قرار وزاري مشترك يحدد كيفية التنسيق بين المصلحة الوطنية لحراس السواحل، و مصالح الدرك الوطني و المديرية العامة للامن الوطني و المديرية العامة للجمارك¹، وهو ما سنتناوله بالفرع الثالث من هذا المطلب .

قبل ذلك، اي في سنة 2018 صدر قرار عن وزارة الدفاع الوطني² يحدد المقرات ومناطق الاختصاص والحدود الإقليمية للفرق البحرية للمصلحة الوطنية لحرس السواحل، وهو القرار الموقع من طرف نائب وزير الدفاع الوطني، رئيس أركان الجيش الوطني الشعبي، والذي نص في مادته الأولى على أنه جاء في إطار التنظيم المنصوص عليه في المادة 14 من المرسوم الرئاسي رقم 01-17 و يهدف

¹ - قرار وزاري مشترك مؤرخ في 2019/06/17 يحدد كيفية التنسيق بين المصلحة الوطنية لحراس السواحل و مصالح الدرك الوطني والمديرية العامة للامن الوطني و المديرية العامة للجمارك في مجال المراقبة الساحلية البرية، الجريدة الرسمية عدد 69، الصادرة في 2019/11/14.

² - قرار عن وزارة الدفاع الوطني، مؤرخ في 2017/12/07 يحدد المقرات و مناطق الاختصاص و الحدود الإقليمية للفرق البحرية للمصلحة الوطنية لحرس السواحل، الجريدة الرسمية عدد 04، الصادرة في 2018/01/28.

إلى تحديد المقرات ومناطق الاختصاص والحدود الإقليمية للفرق البحرية للمصلحة الوطنية لحرس السواحل، وقد تم إرفاق القرار بملحق للمقرات ومناطق الاختصاص والحدود الإقليمية للفرق البحرية للمصلحة الوطنية لحرس السواحل، وتتوفر الفرق البحرية للمصلحة الوطنية لحرس السواحل على منشآت ملائمة مفتوحة على مستعملي البحر والجمهور، وحسب الملحق فقد تم تحديد الحدود الإقليمية لـ 14 ولاية وهي تلمسان، عين تموشنت، وهران، مستغانم، الشلف، تيبازة، الجزائر، بومرداس، تيزي وزو، بجاية، جيجل، سكيكدة، بالإضافة إلى عنابة والطارف .

ثانيا: تمثيل القوة العمومية و تقديم الخدمة العامة

تتكون المصلحة الوطنية لحرس السواحل من مستخدمين عسكريين و مدنيين تابعين لوزارة الدفاع الوطني، وتتصرف لحساب مجموع الدوائر ذات الاختصاص البحري، حيث تمثل نشاط القوة العمومية للدولة في البحر و أداء الخدمة العامة، وتلتزم بهذه الصفة بضمان احترام متطلبات أحكام الأمن والسلامة البحريين في نطاق اختصاصها¹، كما تقوم بمهام الخدمة العمومية و التي تتمثل في البحث و الإنقاذ في البحر و المشاركة في مساعدة و إنقاذ السفن و البضائع و مكافحة التلوث البحري² ، وتتكفل في هذه الحالة بالتدخل في الوقت المناسب وتقديم المساعدة اللازمة و الاسعافات الأولية.

ثالثا : معاينة الجرائم و التحقيق في الحوادث

في مجال الشرطة تسهر المصلحة الوطنية لحراس السواحل على الامن العمومي في البحر بعمل وقائي، و ردعي يتمثل في معاينة الجرائم ومتابعة المخالفين، لاسيما في المجال الجزائي، الجمركي، و الملاحة البحرية و الصيد البحري و تربية المائيات، وحماية البيئة البحرية، و المعالم و النشاطات المنجمية و المحروقات و حماية المواقع الاثرية و التاريخية و جمع المعلومات ذات الأهمية البحرية³.

وبناء عليه تتكفل المصلحة الوطنية لحراس السواحل بمعاينة المخالفات المرتكبة ضد الاحكام التنظيمية المتعلقة بأمن الملاحة البحرية الواردة في القانون البحري و النصوص المتخذة لتطبيقه، مع وجوب تبليغ نسخة من محاضر المخالفات إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية ووكيل الجمهورية المختص، وقد حصرت المادة 268 من القانون البحري، الاختصاص في معاينة هذا النوع من المخالفات

¹ - المادتين 04 و 05 من المرسوم الرئاسي 01-17.

² - المادة 11 / 6 من الأمر 01-17.

³ - المادة 3/11 من المرسوم الرئاسي 01-17.

على صنفين من تابعي المصلحة وهما مفتشي الملاحة و العمل أو الاشغال البحرية و الاعوان المحلفين (الافراد العسكريون) .

رابعا : مهام المصلحة في مجال الإدارة البحرية

المصلحة الوطنية لحرس السواحل في الجزائر لا يقتصر دورها على المهام الأمنية والعسكرية فقط، بل يشمل أيضًا وظائف إدارية حيوية ضمن ما يُعرف بـ"الإدارة البحرية"، وذلك من خلال هياكل الإدارة البحرية المحلية المنتشرة على طول الساحل الوطني، في هذا الإطار، تضطلع هذه المصلحة بعدة وظائف، وتؤدي دورًا محوريًا في حفظ أمن الأملاك العمومية البحرية من خلال مهامها الإدارية ، وتشمل هذه المهام تنظيم وضعية رجال البحر، عبر تسجيلهم وتتبع كفاءاتهم المهنية والصحية، بما يضمن جاهزيتهم واحترامهم للضوابط القانونية أثناء مزاوله نشاطهم في البحر، كما تتولى مسك السجل الجزائري لترقيم السفن، وهو سجل وطني يُمكن من تحديد هوية كل سفينة جزائرية ومتابعة نشاطها، ما يساهم في الحد من الاستعمالات غير القانونية للمجال البحري الوطني، بالإضافة إلى ذلك، تصدر المصلحة مختلف شهادات الملاحة وسلامة السفن، التي تُعد شرطًا أساسيًا للإبحار، مما يضمن احترام السفن للمعايير التقنية والأمنية، وتقوم فرق حرس السواحل أيضًا بتنفيذ زيارات وتفتيشات ميدانية دورية على متن السفن، للتأكد من مدى امتثالها لشروط السلامة، وصلاحية الطواقم والمعدات، وتطابق حمولتها مع التصريحات الرسمية، ومن خلال هذه المهام المتكاملة، تسهم المصلحة في حماية المجال البحري العمومي من التجاوزات، وردع المخالفات، وضمان الاستغلال القانوني والمستدام للثروات البحرية في إطار السيادة الوطنية¹.

الفرع الثالث : آليات التنسيق بين الهيئات المكلفة بحماية الاملاك العمومية البحرية الاصطناعية

المصلحة الوطنية لحراس السواحل لها علاقة وظيفية مع باقي الوزارات و الهيئات الاخرى وتعتبر جهازاً قائماً بذاته، وقد نص المرسوم الرئاسي 17-01² على انها تساهم في حدود صلاحياتها في المراقبة الساحلية و البرية بالتعاون مع مصالح الدرك الوطني و الامن الوطني و الجمارك الجزائرية، وبغية تجاوز الإشكال الذي كان يطرحه هذا النص بسبب عدم تحديده لآليات هذا التعاون، و الحد من تداخل الصلاحيات بين مختلف المصالح المتدخلة، صدر القرار الوزاري المشترك سنة 2019 . المشار اليه سابقا . يحدد كفاءات التنسيق بين المصلحة الوطنية لحرس السواحل و مصالح الدرك الوطني و المديرية

¹ - المادة 5/11 من المرسوم الرئاسي 17-01.

² - المادة 2/10 من المرسوم الرئاسي 17-01.

العامة للأمن الوطني و المديرية العامة للجمارك في مجال المراقبة الساحلية البرية و يهدف إلى تحديد
كيفية التنسيق بينهم .

ويتم التنسيق عن طريق تبادل المعلومات و القيام بدوريات برية مشتركة وعند الاقتضاء عن
طريق وضع نقاط متنقلة للحراسة و المراقبة على مستوى المنطقة الساحلية البرية¹ مع تبادل المعلومات
بالاولوية وبجميع الوسائل المناسبة لاسيما إذا تعلق هذه المعلومات بالاعمال التخريبية و الاتجار
بالمخدرات و المؤثرات العقلية و النشاطات غير الشرعية و الجريمة المنظمة و مخططات الاعتداء على
اهداف في البحر انطلاقا من المنطقة البرية أو على الارض، انطلاقا من منطقة بحرية و كذا الاستعمال
غير الشرعي للمناطق البحرية و البرية كطرق مواصلات² بالإضافة إلى :

- الهجرة غير الشرعية عن طريق البحر .

- عمليات الإبحار أو الرسو غير الشرعي للأشخاص أو السلع قرب شواطئ البحر .

- الشحن والتفريغ غير الشرعي للمنتجات ووسائل الصيد المحظورة.

- الإضرار بالأماكن العمومية البحرية الطبيعية ، بما في ذلك الاستخراج غير الشرعي للرمل والحصى
والمواد المعدنية.

- العثور على الحطامات البحرية الجانحة في الساحل.

- مصادر التلوث البحري من الأرض.

- الإخلال بالنظام العام على مستوى المناطق البحرية المخصصة للاستجمام، خاصة استعمال القوارب
والآليات البحرية والوسائل الأخرى المحظورة³ .

من خلال إستقراء مختلف النصوص القانونية نجد أنّ صلاحيات المصلحة الوطنية لحراس
السواحل أخذت منحى تصاعدي، ما جعلها تهيمن على تسيير الشؤون البحرية بصفة إحتكارية، حيث
نلاحظ أنّ المرسوم الرئاسي 17-01 قد عهد إليها مهام جميع الضبطية الإدارية البحرية والشرطة
القضائية في حدود اختصاصها، بغض النظر عن الصلاحيات المنوطة بقيادة السفن البحرية وسفن الدولة
الأخرى⁴، وهو ما يوحي أن الجزائر انتهجت نظام احادية التدخل في المجال البحري و الذي انتهجته
غالبية دول العالم، إلا ان هنالك عوامل حالت دون تجسيد هذا النهج في الواقع العملي، وذلك لوجود

¹ - المادة 04 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 17 يوليو 2019.

² - المادة 06 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 17 يوليو 2019.

³ - المادة 07 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 17 يوليو 2019.

⁴ - يوسف بسعدي، المرجع السابق ص 199.

هيئات أخرى لها نصيب في المسؤولية في المجال البحري، كمصلحة الجمارك و دورها في ممارسة الشرطة الجمركية إلى جانب مصلحة حراس السواحل كما أشرنا، وكذا لجان الامن المشار اليها سابقا و الدور الذي تلعبه من خلال اتخاذ قرارات متعلقة بتنظيم ورقابة و سير نشاط الدولة في البحر¹، وهو ما يؤدي بنا إلى القول أن وجود المصالح الأخرى إلى جانب مصلحة حراس السواحل من شأنه إضعاف جهود الدولة في حماية الاملاك العمومية المينائية، رغم محاولة المشرع من خلال القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 2019/07/17 إلى تفادي ذلك، من خلال محاولة وضع مخطط للتنسيق بين باقي الهيئات، إلا أن الحل العملي الامثل يتمثل في سحب الصلاحيات الممنوحة لكل من الدرك الوطني و الجمارك و الامن الوطني والابقاء فقط على مصلحة حراس السواحل

المبحث الثاني

الآليات المكرسة بموجب القانون الدولي لأمن الاملاك العمومية المينائية

لا يستقيم المفهوم القانوني للاملاك العمومية البحرية الاصطناعية ما لم يكن الامن مستتب به لتأمين ممارسة الأنشطة التجارية والخدمات المخصصة لها، فبالإضافة للآليات و المهام الأمنية التي تناولناها في المبحث الاول، فقد تعززت بمتطلبات دولية تعرف بـ " المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية " أو (Code ISPS) اختصاراً، والتي أقرتها المنظمة البحرية الدولية (OMI) بتاريخ 12 ديسمبر 2002 في مؤتمر لندن المنعقد من 9 إلى 12 خلال نفس الفترة؛ كتعديلات للفصل 11 من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحار (SOLAS) لسنة 1974 ، على أن تسري ابتداء من الفاتح جويلية 2004.

هذه المدونة جاءت بعد احداث 2001/09/11 التي ادت بالمجتمع الدولي إلى التفكير في رفع المستوى الامني لسلسلة النقل البحري، ليتجسد ذلك بمبادرة من الولايات المتحدة الامريكية. من خلال هذا المبحث سنتناول محتوى هذه المدونة واهدافها مع ابراز متطلباتها و دورها في توفير الامن داخل الاملاك العمومية البحرية المينائية (المطلب الاول) ثم نتناول تطبيقات هذه المدونة و كيفية إدماجها بالقانون الوطني (المطلب الثاني).

¹ - يوسف تيليوانت، المرجع السابق، ص 94

المطلب الاول : مضمون المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية والسفن ISPS و دورها في توفير الامن داخل الاملاك العمومية البحرية المينائية

المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية عبارة عن مجموعة شاملة من التدابير لتعزيز امن السفن و المرافق المينائية، و قد وُضعت رداً على تهديدات محتملة للسفن و المرافق المينائية في اعقاب الهجمات التي ضربت الولايات المتحدة الامريكية في 2001/09/11، هذا ما جعل المنظمة البحرية الدولية بالتعاون مع الهيئات و المنظمات الدولية الأخرى، كالمنظمة الدولية للجمارك WOC و منظمة العمل الدولية تبحث عن حلول وتدابير تضمن امن و سلامة السفن و الموانئ و التجارة الدولية، وتبلورت تلك الجهود في اعتماد المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية و السفن، و عليه تم الاتفاق على قانون في اجتماع الدول الموقعة على اتفاقية سولاس في لندن في شهر ديسمبر 2002 و الذي دخل حيز التنفيذ في 2004/07/01 .

الفرع الأول : مضمون واهداف المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية والسفن ISPS

أمن المنشآت المينائية هي مجموعة من الاشتراطات و المتطلبات الامنية التي توضع لضمان تطبيق تدابير تستهدف حماية المرفق المينائي أو السفن و الأشخاص و البضائع، ووحدات نقل البضائع ومؤون السفينة من مخاطر ناجمة عن حادثة امنية داخل حدود الميناء، لقد شكلت الإجراءات الامنية الجديدة الاطار الدولي الذي تم بفضل التعاون و العمل مع مجمل السفن و المنشآت المينائية، بهدف كشف و احباط كل الاعمال غير المشروعة التي من شأنها إلحاق الضرر بقطاع النقل البحري، ولضمان التطبيق الجيد لهذه الاجراءات، يجب على الجهات المعنية ان تتفق و تتعاون بطريقة دائمة وفعالة من أجل تطبيق هذا القانون¹.

وتشكل أحكام المدونة الإطار الدولي الذي تستطيع السفن والمرافق المينائية أن تتعاون من خلاله على كشف الأعمال التي تهدد الأمن وكيفية ردعه.

وقد ألزمت المنظمة البحرية الدولية الحكومات المتعاقدة بضرورة العمل على تحقيق المتطلبات الالزامية وهي الواردة في الفصل أ (A) و المتمثلة في :

¹ - حياة بن عيسى ، المرجع السابق ص 295.

- جمع وتقييم المعلومات عن التهديدات الأمنية وتبادل هذه المعلومات مع الحكومات المتعاقدة المعنية.

- الالتزام بتحديث البروتوكولات التي تنظم اتصالات السفن والمرافق المينائية.

- منع الأشخاص غير المصرح لهم من دخول السفن والمرافق المينائية وما يتبعها من مناطق لا يصرح بدخولها إلا لأفراد بعينهم.

- منع إدخال أسلحة أو أجهزة حارقة أو متفجرات غير مرخص بها إلى السفن.

- توفير وسائل تكفل رفع مستوى الإنذار استجابة للتهديدات أو الحوادث الأمنية.

- الالتزام بإعداد خطط أمنية للسفن والمرافق المينائية تستند إلى تقييمات أمنية.

بالإضافة إلى متطلبات أخرى تتمثل في :

- تقييم امن المرفق المينائي.

- تعيين ضابط مسؤول عن امن المرفق المينائي.

- وضع خطة أمن المرفق المينائي، حسب المستويات الامنية الثلاث الواردة بالمدونة.

وفيما تعلق بالتجهيزات المينائية التي تقدم خدمات لبعض السفن التي تقوم بأسفار، فإن الفقرة 20 من المادة 03 من قانون المدونة ISPS تلزم الحكومات المتعاقدة أن تحرص على تطبيق قانون التجهيزات الامنية الواقع على أقاليمها.

و الجدير بالذكر هو أن أحكام المدونة لا تطبق على السفن الحربية و السفن الحكومية المخصصة للخدمات العامة.

وتهدف المدونة إلى إنشاء إطار دولي يستجيب للتعاون بين الحكومات المتعاقدة بغية تقييم التهديدات الامنية المختلفة و المحتمل وقوعها، سعياً منها لحماية النقل البحري الدولي من افعال التدخل غير المشروع، وكذا ضمان جميع المعلومات المتعلقة بالامن وتبادلها في وقت مبكر وبصورة جيدة، و إعداد منهجية لإجراء التقييمات الامنية التي تتكفل بإيجاد خطط الامن لشركات الملاحة و سلطات الموانئ و السفن.

وتتلخص اهداف المدونة - التي تنبثق عن الفصل 2-XI من اتفاقية سولاس 1974 - إلى تعزيز أمن السفن والمرافق المينائية من خلال إطار قانوني وتنظيمي دولي موحد، وتنص المدونة على ضرورة تطبيق أحكامها على كل من السفن والمرافق، مع إنشاء بيئة تعاونية بين الحكومات المتعاقدة والجهات المعنية التابعة، بما يضمن تنسيق الجهود وتوحيد الاستجابات، كما تحدد المدونة الأدوار والمسؤوليات

الملقاة على عاتق كل طرف، لضمان الوضوح في الأداء وتنظيم العمل الأمني، ومن بين أهدافها الأساسية أيضًا ضمان جمع المعلومات الأمنية ذات الصلة وتبادلها في الوقت المناسب وبصورة فعالة، مما يعزز من قدرة الاستجابة المبكرة للمخاطر، وتشدد المدونة على أهمية وجود تدابير أمنية ملائمة تتوافق مع طبيعة وحجم التهديدات المحتملة، إضافة إلى إعداد منهجيات دقيقة للتقييم الأمني تسمح بتصميم خطط واستراتيجيات مرنة قادرة على التكيف مع تغير المستويات الأمنية في المجال البحري.

الفرع الثاني : المتطلبات العملية لتحقيق اهداف المدونة الدولية لامن المنشآت المينائية

يتطلب تجسيد اهداف المدونة الدولية وضع استراتيجية أمنية محكمة يكون ذلك بتجسيد المتطلبات العملية التي اقترتها المدونة لامن المنشآت المينائية، و ذلك بوضع تقييم للمخاطر المحتمل وقوعها وفقا لمستويات الامن الثلاثة المنصوص عليها بالمدونة، و تحديد خطط امنية تلزم السفينة و المرافق المينائية باتباعها تفادياً لخطورة ما يمكن ان يحدث من مخاطر و تجاوزات.

أولاً: المستويات الامنية

وضعت المدونة الدولية لامن المنشآت المينائية و السفن ثلاث مستويات أمنية، تتمثل في إجراءات أمنية تلزم الدول الموقعة على المدونة على توفيرها في الموانئ و السفن و المرافق المينائية، بناءً على طبيعة التهديد أو الحادث الأمني.

1 - المستوى الأمني الاول (1) Security Level :

هو ذلك المستوى الذي يتطلب الحفاظ على الحد الأدنى من الإجراءات الأمنية الوقائية الملائمة في كافة الأوقات¹، وبناء على المادة 07 من الفصل " أ " من قانون ISPS cod فالمستوى الامني الاول يتطلب تنفيذ متطلبات وقائية ضد حوادث الامن وهي :

- مراقبة دخول السفن .

- مراقبة مناطق الدخول الضيقة للتأكد من ان الاشخاص المسموح لهم بالدخول فقط هم من دخلوا.

- مراقبة مناطق الجسور و المناطق المجاورة للسفن.

- الإشراف على عملية تفريغ البضائع المشحونة و المؤن التي على متنها.

- مراعاة أن يكون النظام الامني سريعاً ومتوفرًا.

¹ - البشير محمد أبوججر ، التعريف بالمدونة الدولية لامن السفن و المرافق المينائية ISPScod الموقع الالكتروني : مجلة المسلح
<https://www.almusallih.ly/ar/navy/113-vol-36-80> ، اطلع عليه بتاريخ 2023/09/16 الساعة 22:00.

يلاحظ ان هذه الاجراءات هي إجراءات عادية تتوفر عليها أغلب الموانئ و المرافق المينائية لضمان السير الحسن للميناء و الاملاك العمومية المينائية، وهو ما يتوافق مع التعريف الذي جاء بالمادة 1/8 من قانون ISPS و التي عرفت المستوى الامني الأول بأنه " عادي و هو المستوى الذي تستغل فيه السفينة أو الميناء و المرافق المينائية استغلالاً طبيعياً".

2 - المستوى الامني الثاني (2) Security Level:

هو ذلك المستوى الذي يتطلب الحفاظ على إجراءات أمنية وقائية إضافية ملائمة لمدة من الزمن نتيجة ارتفاع مخاطر حادثة أمنية¹، وفقا للفقرة 3 من المادة 07 الفصل " أ " A و المادة 2-8 فإنه يجب أن تنفذ إجراءات الحماية الخاصة بمخطط الامن، مع الأخذ في الحسبان التوصيات الواردة في الفصل "ب" B من هذا القانون ISPS.

إذن اتباع هذا المستوى يكون عندما يوجد احساس، أو احتمال لوقوع خطر أو تهديد قد يمس أمن السفن أو الموانئ أو المرافق المينائية، ما يتطلب زيادة في الاجراءات الرقابية تحسبا لأي طارئ قد يقع².

3 - المستوى الامني الثالث (03) Security Level:

هو ذلك المستوى الذي يتطلب الحفاظ على إجراءات أمنية وقائية خاصة لمدة من الزمن عند احتمال حدوث حادثة أمنية، أو عندما تكون حادثة أمنية على وشك الحدوث (رغم أنه قد يكون من غير الممكن تحديد الهدف)³.

وهو المستوى الاستثنائي بموجب القانون ISPS الفصل "ب" B المادة 4-9، و الذي يتطلب تطبيق إجراءات أمنية وقائية خاصة محددة لفترة زمنية نتيجة التأكد من وقوع حادثة أمنية (هدف محدد) وفي هذا المستوى التهديدي العالي، يتم زيادة التعزيزات الامنية و التشديد على نظام الدخول و الخروج و النفتيش المكثف الكامل على كافة البضائع و التموين و الطرق المؤدية إلى الميناء و السفن، وهذا يعني الانتقال إلى حالة الاستعداد القصوى حيث يتم وضع خطة طوارئ الميناء البحري موضع التنفيذ⁴.

اما إذا اختلفت المستويات المعمول بها بين السفينة و المرفق المينائي، ففي هذه الحالة يقوم ضابط امن السفينة وضابط أمن المرفق المينائي بالاتفاق على الاجراءات الأمنية، و امكانية إعداد اتفاقية

¹ - البشير محمد أبوججر، المرجع السابق.

² - حياة بن عيسى، المرجع السابق، ص 305.

³ - البشير محمد أبوججر، المرجع السابق.

⁴ - غريب محمد الحوسيني، الندوة العلمية تأمين المنافذ البرية و الجزية و البحرية، جامعة نايف للعلوم الامنية، مركز الدراسات و البحوث، الامارات العربية المتحدة، أبوظبي، 26، 28 يناير 2009، منقول من الموقع الالكتروني :

www.nauss.edu.sa/ar/collegesAndcenters/.../11.pdf ، اطلع عليه بتاريخ 2023/08/22 على الساعة 23:00.

امنية تسمى الإعلان الامني (DOS) ويعتبر كوثيقة تخدم الوحدة و الميناء أو السفينة بأعلى مستوى امني يجنبها التعرض للشبهات و المقاطعة، وقد أتى بيانه في نص المادة 05 من الفصل " أ " من القانون ISPS والذي جاء فيه : على الحكومات المتعاقدة أن تحدد أي تصريح أممي مطلوب، لتقييم الخطر الذي يعد الفاصل بين السفينة و الميناء، او ما بين السفينة و سفينة اخرى للأشخاص و الاموال من سلع و كذا المحيط ، ويمكن للسفينة ان تطلب الاعلان الامني (DOS) عندما :

- تستغل السفينة في مستوى امني اعلى من مثليه في المرفق المينائي.

- يوجد اتفاق ما بين الحكومات المتعاقدة بخصوص الإعلان الأممي في بعض الرحلات الدولية

أو السفن المنخصص و لتطبيقه في بعض رحلاتها.

- عندما يوجد هنالك تهديد أممي أو حادث امني بسبب السفينة، أو المرفق المينائي حسب الحالة.

- الإعلان الامني (DOS) هو عبارة عن اتفاق حول التدابير الامنية التي سيتم أخذها عند زيارة

السفينة للميناء و يجب إكمال الاتفاق قبل وصول السفينة، و الإعلان دليل عن عدم التعرض للخطر لكل من المرفق المينائي و السفينة أثناء الزيارة.

ثانيا : التقييم الامني

التقييم الامني هو عملية تقوم على ضبط التهديدات المحتملة بناء على احتمال حدوث اختراق أممي يهدد المرفق المينائي و الافراد، وبناءً عليه يتم ضبط الاجراءات التي تعمل على تخفيض التعرض لاختراق أممي وتقليل آثاره، وهو يعد جزء محيّن من الخطة الامنية للمرفق المينائي، ويتضمن إجراءات المسح الامني للمرفق المينائي وتحديد البنيات الاساسية التي يجب حمايتها¹.

و لوضع و إعداد التقييم الأممي لكل من السفينة و المرفق المينائي و الميناء لابد من جمع المعلومات الامنية اللازمة، وتعامل كل هذه المعلومات بسرية تامة، ويمكن تحديد عناصر التقييم الامني كما يلي : التهديد + الهدف - الاجراءات المضادة = الخطر .

الخطر الذي يمكن ان يمس الموانئ و المرافق المينائية و السفن هو عبارة عن تهديدات داخلية وخارجية تهدف إلى القيام بأعمال غير مشروعة، متى لم تجد ما يصدها من إجراءات و تدابير أمنية

¹ - DELFAU Simon, La sureté maritime ETAT Des lieux ; mémoire du DEA de droit maritime et océanique, Faculté de droit et de sciences politiques de Nantes, Année universitaire 2003, p 23.

مكتثة، فإن الخطر لا محالة قائم، وهذه الفكرة أو النتيجة هي ما يحاول التقييم الأمني احتواءها، فكلما زادت التهديدات و حددت الاهداف و قلت الاجراءات المضادة سيكون الخطر جسيماً¹.

وقد فصلت مدونة امن المنشآت المينائية و السفن في الفصل A المادة 15 تقييم امن الموانئ و التي جاء فيها :

1.15 يتم تقييم أمن المرافق المينائية من قبل الحكومات المتعاقدة بالاقليم الذي تقع فيه تلك المنشآت المينائية، كما يمكن للحكومة المتعاقدة ان ترخص لتجهيز اميني معتمد القيام بتقييم امن ميناء يقع بإقليمها.

3.15 الأشخاص الذين يقومون بعملية التقييم يجب أن يحصلوا على مؤهلات ضرورية لمباشرة تقييم أمن المنشآت المينائية وذلك بموجب هذا الفصل.

4.15 يجب أن تكون تقييمات امن التجهيزات المينائية مراجعة بشكل دوري مع الأخذ بعين الاعتبار تقلبات التهديدات أو التغيرات الدنيا المضرة بالتجهيز المينائي، كما يجب ان تمر العمليات التقييمية دوماً بمراجعة خاصة إذا ما أدرجت تغيرات هامة على المرافق المينائية.

6.15 يمكن للحكومات المتعاقدة أن تقبل تقييماً أمنياً واحداً لأمن المنشآت المينائية، يغطي منشآت أخرى، بشرط أن يكون المستغل و الاجهزة و إدارة تلك المنشآت متشابهة، وكل حكومة ترغب في إجراء تغيير عليها أن تناقش التفاصيل مع منظمة IMO.

7.15 عند استكمال تقييم امن المنشآت المينائية يجب وضع تقرير يحتوي على ملخص للطريقة التي جرى بها التقييم، وكل النقاط الحساسة التي وجدت أثناء التقييم، وكذا وصف الاجراءات المضادة التي تسمح بمعالجة كل مشكل او تهديد، ويجب أن تتم حماية هذا التقرير ضد كل تدخل أو إفشاء غير مرخص به.

و حتى يمكن اعتماد خطة أمنية شاملة وفعالة لتأمين المنشآت المينائية لابد من أن يشمل التقييم الأمني ما يلي:

- المرافق والمنشآت المهمة التي يتعين حمايتها وتأمينها.
- التهديدات المحتملة للمرافق المينائية.
- التدابير والإجراءات المضادة للتصدي لهذه التهديدات.
- الثغرات الأمنية بما فيها القوى البشرية.

¹ - حياة بن عيسى المرجع السابق ، ص 307.

- نظام الدخول إلى المرافق المينائية والصعود على متن السفينة.
- إجراءات الاستجابة للأفعال الإرهابية، المستوى الأمني الثالث.
- إجراءات الإخلاء في حالة التهديدات.
- واجبات قسم الأمن والسلامة في الميناء فيما يتعلق بالجوانب الأمنية.
- أوجه التعاون والتنسيق فيما يخص مراقبة المياه القريبة ومن هي الجهة المسؤولة.
- بيان الجهات المسؤولة عن مراقبة دخول السفن والتفتيشات الأمنية لمنع أعمال التسلل والهجرة غير الشرعية.
- إجراءات الإبلاغ عن الحوادث الأمنية في الميناء.
- أنظمة الاتصالات وأمنها وفعاليتها¹.

المطلب الثاني : تطبيقات المدونة الدولية لامن المنشآت المينائية و السفن بالقانون الوطني

أدت أحداث الحادي عشر من سبتمبر سنة 2001 إلى إدراج المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية CODE ISPS إختصاراً، ضمن اتفاقية (SOLAS) لسنة 1974 ، ورتبت هذه الاحداث على ان تسري ابتداء من الفاتح جويلية 2004، و المشرع الجزائري تبناها في عدة تشريعات؛ في هذا المطلب سنتناول كيف أدرج المشرع الجزائري أحكام مدونة ISPS في التشريع الوطني لحماية للاملاك العمومية المينائية (الفرع الاول) ثم دور السلطة المينائية كجهة أمنية على مستوى الاملاك العمومية المينائية وكيفية تكييفها مع احكام مدونة ISPS (الفرع الثاني).

الفرع الاول : إدماج احكام المدونة الدولية لامن المنشآت المينائية و السفن في التشريع الوطني

مواكبة للجهود الدولية و الاجراءات الامنية المتخذة ونظرا لكون الجزائر طرفاً في المدونة فقد نفذت تلقائيا في حقها احكام المدونة ISPS ابتداء من 2004/07/01، وبناء على المادة الثامنة من الاتفاقية صدر المرسوم التنفيذي 04-418 بتاريخ 2004/12/20 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية و إنشاء المنشآت التابعة لها، المعدل و المتمم بالمرسوم التنفيذي 08-387 الذي تضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية

¹ - غريب محمد الحوسيني، المرجع السابق.

² - المرسوم التنفيذي 04-418 المؤرخ في 2004/12/20 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية و إنشاء المنشآت التابعة لها، الجريدة الرسمية عدد 82 الصادرة في 2004/12/22.

و إنشاء الهيئات التابعة لها¹، أتبعه قرار وزارة النقل المؤرخ في 14/01/2006²، و المتضمن تنظيم مكتب امن الشركة البحرية ومكتب الامن المينائي وسيرها، تجدر الاشارة إلى ان المرسوم التنفيذي 04-418 تم تعديله سنة 2018 بموجب المرسوم التنفيذي 18-190³.

هذا وقد ضبطت مدونة ISPS المفاهيم و القواعد الرئيسية التي تحقق غرضها، وتركت للتشريعات الداخلية مسألة تحديد الآليات التنفيذية وتنظيم عملها، ومن ثم يكون الموقف القانوني الداخلي من حيث المتطلبات و المفاهيم التي تفرضها مدونة ISPS ثم دور الضبطية البحرية كآلية تنفيذ متطلبات النظام القانوني للامن و السلامة البحريين، وتختلف الاحكام المنظمة في مدونة ISPS بحسب الطرف الموجهة إليه، فمنها ما هو موجه إلى الحكومات الاعضاء ومنها ما يخاطب الشركات البحرية و السفن و سلطات الموانئ، كما تتنوع قواعدها ما بين الالزام و الاختيار، وقد دخلت المدونة حيز التنفيذ بالنسبة للجزائر سنة 2004، و أدرجها المشرع في التنظيم الداخلي من خلال تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية و إنشاء الهيئات و المكاتب التابعة لها⁴، وقد جاء تفرغ أحكام مدونة ISPS في المنظومة التشريعية الوطنية بالشكل التالي :

أولا : تحديد المفاهيم و تعريف مصطلحات مدونة ISPS

بهدف تحديد و تعريف المصطلحات القانونية التي استعملتها مدونة ISPS خصص المشرع الجزائري المادة 02 من المرسوم التنفيذي 18-190 مواداً للتعريف بهذه المصطلحات و التي جاءت على النحو التالي :

— المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية: تعني المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية كما هي معرفة في القاعدة 1 من الفصل XI-2 من الاتفاقية الدولية لسلامة الارواح في البحار (اتفاقية سولاس 1974) في صيغتها المنقحة.

¹ - المرسوم التنفيذي 08-378 المعدل و المتمم للمرسوم التنفيذي 04-418 ، المؤرخ في 27/11/2008 ، الجريدة الرسمية عدد 69 الصادرة في 07/12/2008، تضمن هذا المرسوم تعديل المادة 36 من المرسوم التنفيذي 04-418 والتي اصبحت على النحو التالي: " يدير المركز العملي لمتابعة أمن وسلامة السفن و المنشآت المينائية رئيس مركز يساعده أربعة (4) رؤساء دراسات و أربعة (4) إلى ستة (6) مكلفين بالدراسات، وظائف رئيس المركز ورؤساء الدراسات وظائف عليا في الدولة تصنف وتدفع مرتباتها استنادا إلى وظيفة مدير ورئيس دراسات في الادارة المركزية".

² - قرار وزارة النقل المؤرخ في 14/01/2006، و المتضمن تنظيم مكتب امن الشركة البحرية ومكتب الامن المينائي وسيرها، الجريدة الرسمية عدد 23 الصادرة في 12/04/2006.

³ - المرسوم التنفيذي 18-190 الصادر في 15/07/2018، المصدر السابق.

⁴ - عطاء الله غريبي ، النظام القانوني للامن و السلامة البحريين، أطروحة للحصول على شهادة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 ، 2017 ، ص 271.

- **المنشأة المينائية** : تعني الموقع الذي يحدث فيه تفاعل بين السفينة و الميناء، وتشمل مناطق كمناطق الارساء و أرصفة الرسو و أرصفة الانتظار و مسارات الاقتراب اليها من عرض البحر، حسب الحالة.
- **الشركة** : تعني مالك السفينة أو أي هيئة أخرى أو شخص كالمجهز المسير أو مؤجر هيكل السفينة الذي عهد إليه مالك السفينة مسؤولية استغلالها، والذي يتحمل لهذه المسؤولية قبل القيام بكل المهام والالتزامات التي تفرضها المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية.
- **السلطة المينائية** : تعني مؤسسة تتكفل بمهام المرفق العام، كتطوير وصيانة وتسيير واستغلال وحماية الأملاك العمومية المينائية التي تعهد لها والمحافظة عليها، وتتولى نشاطات التنشيط والتنسيق بين مختلف المتدخلين وكذا الترقية التجارية المكلفة بها.
- **البرنامج الوطني للأمن البحري والمينائي**: هو مخطط العمل الواجب تنفيذه من طرف مختلف الفاعلين المكلفين بالسلامة البحرية والمينائية والمحدد بأجل.
- **خطة أمن السفينة** : تعني الخطة المعدة لضمان تطبيق التدابير اللازمة على متن السفينة لحماية الأشخاص الموجودين على متنها، أو الحمولة أو آليات النقل أو مؤن السفينة أو السفينة من المخاطر الناجمة عن حادثة امنية.
- خطة أمن المنشأة المينائية** : تعني الخطة المعدة لضمان تطبيق التدابير اللازمة لحماية المنشأة المينائية والسفن و الاشخاص و الحمولة و آليات النقل ومؤن السفينة داخل المنشأة المينائية من المخاطر الناجمة عن حادثة امنية .
- **عون أمن السفينة** : هو الشخص الموجود على متن السفينة والمسؤول أمام الريان، الذي تعينه الشركة كمسؤول عن أمن السفينة، بما في ذلك تنفيذ خطة أمن السفينة والإبقاء عليها والاتصال بعون أمن الشركة وأعاون أمن المنشأة المينائية.
- **عون أمن الشركة** : يعني الشخص الذي تعينه الشركة ليضمن بان إجراء تقييم أمن السفينة قد تم و ان خطة أمن السفينة قد أعدت و تم تقديمها للموافقة عليها، ثم تنفيذها وتحديثها، ويضمن الاتصال بعون أمن المنشأة وبعون أمن السفينة.
- **عون أمن المنشأة المينائية** : يعني الشخص المعين كمسؤول عن إعداد خطة أمن المنشأة المينائية، وتنفيذها ومراجعتها و الابقاء عليها وعن الاتصال بأعاون أمن السفينة وبأعاون أمن الشركة.
- **الحادثة الأمنية** : تعني كل فعل مشتبه به أو كل ظرف مريب يهدد أمن السفينة، بما في ذلك وحدة المتحركة في أعالي البحار، أو منشأة مينائية أو واجهة سفينة / ميناء أو نشاط من سفينة إلى سفينة.

- **الهيئة الأمنية المعترف بها** : هي هيئة لديها المؤهلات الملائمة في مجال الأمن ومعرفة كافية بعمليات السفن والموانئ، تكون مؤهلة للقيام بنشاط تقييم أو مراجعة أو موافقة أو تصديق المنصوص عليها بموجب المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية.¹

- **المستويات الامنية** : ويقصد بها درجات الاستعداد و التصدي للتهديد الحال أو المتوقع، وقد قسمت إلى ثلاث مستويات ، المستوى الامني الاول : يعني المستوى الذي يستوجب الابقاء دوماً على تدابير أمنية وقائية دنيا، أما المستوى الثاني : فهو الذي يستوجب الابقاء على تدابير أمنية إضافية ملائمة لفترة زمنية محددة بسبب تزايد خطر ما ينذر بوقوع حادثة أمنية، في حين يتطلب المستوى الامني الثالث تطبيق تدابير أمنية وقائية خاصة جدية لفترة محدودة عندما يكون وقوع حادثة أمنية مرجحاً أو وشيكاً حتى و ان تعذر تحديد الهدف المقصود¹.

ثانيا : تكليف وزارة النقل كسلطة وصية بتنظيم و تنسيق المخطط الوطني

اعتمد المشرع الجزائري " المخطط الوطني للأمن البحري و المينائي " كإجراء موحد على المستوى الوطني، قصد ضمان امتثال المنشآت المينائية لاحكام المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية وجعل وزارة النقل عن طريق مديرية البحرية التجارية و الموانئ ومديرياتها الفرعية مسؤولة على تنظيم وتنسيق علاقات و أدوار المتدخلين في تطبيق مدونة ISPS وتحقيق السلامة البحرية، كما اسند لها المهام التالية:

- وضع المستويات الامنية (الاول و الثاني و الثالث) للسفن ذات الراية الوطنية و المنشآت المينائية و كذا إصدار توصيات حول تدابير الوقاية من الحوادث.
- تحديد التطبيقات المطبقة على إعلان أمني.
- إعداد كل تنظيم يتعلق بكيفيات تطبيق المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية.
- التقييم و المراقب الدورية لاحترام أحكام المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية.
- تسليم الشهادة الدولية للأمن و البطاقة الاجمالية الكاملة للسفن.
- تسليم وثيقة مطابقة المنشأة المينائية.
- تبليغ المنظمة البحرية الدولية بالمعلومات الخاصة في مجال الأمن البحري و المينائي لاسيما : قائمة الموانئ و السفن المعنية بالمدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية وكذا المعلومات التابعة لها - قائمة السفن وتقييمها و خططها الامنية الموافق عليها - جهة الاتصال الوطنية الوحيدة

¹ - المادة 2 من المرسوم التنفيذي 18-190.

فيما يخص العلاقات مع المنظمة البحرية الدولية في مجال الامن - السلطة الوطنية المسؤولة عن امن السفن - السلطة الوطنية المسؤولة عن أمن المنشآت المينائية - السلطة المختصة المعينة لاستقبال إنذارات امن السفينة - السلطة المختصة باستقبال الاتصالات المرتبطة بالامن الصادرة عن حكومات أخرى متعاقدة في الاتفاقية الدولية لسنة 1974 لسلامة الارواح في البحار (اتفاقية سولاس) المعدلة - السلطة المختصة باستقبال طلبات المساعدة في حوادث أمنية - أسماء الهيئات الامنية المعتمدة من الدولة الجزائرية¹.

ثالثا : السلطات المختصة بمتابعة تنفيذ متطلبات أمن السفن و الموانئ

ألغى المرسوم التنفيذي 18-190 المادة 08 من المرسوم التنفيذي 04-418² و تم تعديل المواد 07 - 09 - 10 من ذات المرسوم بموجب المادة 04 من المرسوم التنفيذي 18-190 وبحسبها تم تعيين الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموانئ كسلطة مسؤولة عن امن السفن و المنشآت المينائية، في المجالات التالية :

- إعداد السياسة الوطنية في ميدان امن السفن و المنشآت المينائية .
- السهر على تطبيق قرارات اللجنة الوطنية للامن البحري و المينائي .
- الموافقة على المخططات الأمنية للسفن ذات الراية الوطنية ومخططات امن المنشآت المينائية و تعديلاتها .
- تسليم الشهادات الدولية لأمن السفن.
- تسليم البطاقة الإجمالية الكاملة للسفن ذات الراية الوطنية الخاضعة لأحكام المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية.
- تأهيل هيئات الامن المعترف بها .
- تنظيم التكوين في مجال الامن لفائدة المستخدمين المعنيين و تسليم الشهادات المتعلق بذلك .
- القيام بعمليات التدقيق في الأمن وتسليم الوثائق المطابقة المطلوبة في المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية.
- وضع تدابير مخففة للأخطار المحددة.
- منح موافقته لتعيين أعوان أمن الشركات وأعوان أمن المنشآت المينائية.

¹ - المادة 03 من المرسوم التنفيذي 04-418.

² - المادة 17 من المرسوم التنفيذي 18-190.

- إعداد مستويات أمنية للسفن ذات الراية الوطنية والمنشآت المينائية، تبعا للكيفيات المحددة عند الاقتضاء، بموجب قرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ.
 - تحديد التوصيات الملائمة بشأن تدابير الحماية من الحوادث الأمنية.
 - وضع قاعدة معطيات تتعلق بمعالم إنذار أمن السفن ذات الراية الوطنية المعنية .
- رابعا : السلطة الوطنية المختصة باستقبال نداءات أمن السفينة**

عينت المادتين 09 و 10 من المرسوم التنفيذي 18-190 المصلحة الوطنية لحرس السواحل كسلطة مختصة لاستقبال إنذارات أمن السفن، و طلبات المساعدة .

وتتولى بهذه الصفة، باستمرار وبواسطة الوسائل الملائمة، استقبال رسائل الإنذار الأمني الصادرة عن السفن وتتخذ التدابير الأمنية المطلوبة، وتعلم بمجرد استقبال انذارات الأمن مركز الاعلام حول الامن و السلامة البحريين المنصوص عليهم في المادة 32 من المرسوم التنفيذي 18-190.

كما تعين المصلحة الوطنية لحراس السواحل سلطة مختصة لاستقبال المساعدة وتتولى بهذه الصفة :

- استقبال طلبات المساعدة الصادرة عن السفن و تتخذ الاجراء الملائم.
- تقدم المساعدة المطلوبة في البحر لأي طلب صادر عن السفن.
- وتعلم بمجرد تلقيها طلبات المساعدة مركز الاعلام حول الامن و السلامة البحريين.

الفرع الثاني : دور السلطة المينائية كجهة أمنية على مستوى الاملاك العمومية المينائية

عرّف المشرع الجزائري السلطة المينائية بالمادة 03 من المرسوم التنفيذي 18-190 بقوله أنها :

" مؤسسة تتكفل بمهام المرفق العام كتطوير وصيانة وتسيير واستغلال وحماية الاملاك العمومية المينائية التي تعهد لها و المحافظة عليها، وتتولى نشاطات التنشيط و التنسيق بين مختلف المتدخلين وكذا الترقية التجارية المكلفة بها " .

إن توفير الامن داخل الاملاك العمومية المينائية مسألة حساسة وتتطلب توازناً بين الأهداف الأمنية في اطار تقديم الخدمة العامة واستمرارية النشاطات التجارية وهي المهمة التي تتكفل بها السلطة المينائية، فمنشآت الموانئ هي بنى تحتية حيوية، لكن حجمها ومدى تعقيدها وكمية السلع التي تمر عبرها تجعل توفير الأمن لها أمراً صعباً¹.

¹ - مشروع امن الموانئ، موقع الأنتربول الالكتروني : <https://www.interpol.int/ar/4/17/4>، اطلع عليه بتاريخ 2023/09/11 على الساعة 22:00.

و يعد تحقيق التوازن بين متطلبات الامن البحري والمينائي وبين التشريعات الوطنية، من المهام التي تتطلب التنسيق الجيد بين السلطات المحلية والمؤسسات المعنية لضمان تحقيق الامتثال لكل من Code ISPS والتشريعات الوطنية بشكل فعال.

أولا : المهام الامنية العامة للسلطة المينائية

بموجب التعديل الذي عرفه القانون البحري الجزائري بالقانون 05/98 تم إنشاء السلطة المينائية ، ثم تلتها نصوص تطبيقية تتمثل في المرسوم التنفيذي رقم 99-199 المتضمن القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية الذي اعتبر السلطة المينائية مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري، تتولى مهام الخدمة العمومية، و تحكم هذه المؤسسة القواعد المطبقة على الإدارة في علاقاتها مع الدولة وتعتبر تاجرة في علاقاتها مع الغير¹ .

كما تتولى السلطة المينائية مهمة الخدمة العمومية، و يمكن إدراج وظيفة الأشغال إلى وظائف السلطة المينائية كوضع البنى التحتية و بناء المنشآت وغيرها، أما الوظيفة الثالثة الممارسة في الميناء هي مهمة الضبط و الجمارك².

و قد أسند القانون البحري المعدل بالقانون 05-98 للسلطة المينائية جملة من المهام الاساسية التي تتعلق بحماية الأملاك العمومية المينائية من التدهور، وهو ما نصت عليه المادة 891 منه " يشكل تطوير الأملاك العمومية للميناء و صيانتها و تسييرها و المحافظة عليها مهامات خدمة عامة و توكل إلى هيئات تنشأ لهذا الغرض و تسمى سلطات مينائية" كما " تكلف السلطة المينائية بمهام تطوير الأملاك العمومية المينائية المعنية لها و صيانتها و تسييرها و استغلالها و حمايتها والمحافظة عليها³ .

ويتمثل دور السلطة المينائية في مجال المحافظة على الاملاك العمومية المينائية و حمايتها و السهر على احترام جميع القواعد العامة و الخاصة المنظمة لمساحات الماء، والمنشآت المينائية وتشمل المحافظة عليها وحمايتها واستعمالها واستغلالها و كذا تلك المتعلقة بأمن الملاحة و طرق المرور والنظافة والوقاية من الحرائق والتلوث، مع ضمان شرطة المحافظة والاستغلال، في حدود الأملاك العمومية المينائية، من طرف أعوانها المؤهلين قانونا .

¹ - المادة 2 ، من المرسوم التنفيذي 99-199 المؤرخ في 18 غشت 1999 الجريدة الرسمية عدد 57 الصادرة في 22 غشت 1999 .

² - المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 99-199 .

³ - المادة 06 من المرسوم التنفيذي 99-199.

بالإضافة إلى إعداد مخططات الاستعجال والتدخل و امتلاك وسائل الاتصال و مكافحة الحرائق والتلوث، و بحسب النصوص السالفة الذكر فإن هذه الهيئة تضطلع بمهام الخدمة العامة لحماية الأملاك العمومية والحفاظ عليها عبر فرض احترام الأنظمة التي وضعت لهذا الغرض عن طريق ضمان الاستعمال العقلاني للموانئ وملحقاتها (مطابقة الهدف والتخصيص).

ومن المهام التي تتولاها السلطة المينائية فيما يخص أمن الاملاك العمومية و التي ضبطها المرسوم التنفيذي 01-02 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ و امنها¹، مهمة اقتراح نظام الاستغلال و الامن الخاص بكل ميناء يقدم لوزير النقل²، بعد مشاورات تقوم بها السلطة المينائية مع جميع أجهزة و إدارات و هيئات الدولة المعنية، وعلى هذا الاساس فصل المرسوم التنفيذي 01-02 المهام التي تقوم بها السلطة المينائية فيما يخص استغلال وتنظيم الاملاك العمومية المينائية³ كترسيم حدود الاملاك العمومية المينائية و الترخيص باستغلال وتخزين عتاد داخل المناطق المينائية المسورة، و تهيئة اماكن خاصة عندما تسمح الظروف مخصصة للحاويات وحركة العربات و البضائع الخطيرة أو الثقيلة بالإضافة إلى انشاء أو تهيئة مناطق خارج الموانئ المعتمدة من طرف المصالح المؤهلة التابعة للدولة، وتوفير المرافق الضرورية لاستقبال الركاب و سياراتهم وضمان امنهم وعبورهم في المحطات البحرية و الترخيص بوضع الكتابات او اللوح بالمحطات البحرية و لعبور البضائع بالميناء تحت رقابة الاعوان المؤهلين قانونا التابعين للسلطة المينائية واستقبال طلبات شحن وتفريغ السفن .

كما منحها المشرع القيام و دون سابق انذار بأية رقابة على متن السفن أو على اليابسة على حد سواء، و من جهة أخرى يجدر التنويه إلى ان المرسوم التنفيذي 01-02 أشار في عديد المواضع الى ان عملية الرقابة التي تقوم بها السلطة المينائية تتم دون المساس بعمليات الرقابة التي ينبغي ان يقوم بها اعوان الادارات المعنية الاخرى كإدارة الجمارك و شرطة الميناء.

ومن الثابت ان مبادئ التسهيل البحري و المعاملات التجارية تفرض أن تتعامل إدارة الميناء في الحالات العادية مع البضائع المتواجدة في الحدود المينائية بنوع من المرونة و السلاسة، فيما عدا الحالات التي تستدعي أن طبيعة البضاعة معاملة خاصة كان تكون البضاعة خطرة، غير ان مافرضته

¹ - المرسوم التنفيذي 01-02 المؤرخ في 06 يناير 2002، المصدر السابق.

² - المادة 02 من المرسوم التنفيذي 01-02.

³ - انظر المواد : 03 ، 05 ، 06 ، 12 ، 15 ، 19 ، 20 ، 25 من المرسوم التنفيذي 01-02.

مدونة ISPS على الموانئ من تدابير أمنية يبدو ظاهره متعارضا مع مبادئ التعامل المينائي، مما يضع السلطة المينائية موضع المترنج بين موقفين : تجاري كحالة اعتيادية و امني كحالة طارئة¹.

وفي إطار تجسيد أحكام مدونة ISPS ، رسم المشرع السياق العام لمشروع امن الموانئ اطلق عليه اسم : " المخطط الوطني للامن البحري و المينائي " ومن خلاله تتحمل السلطة المينائية مسؤولية تنفيذ متطلبات مدونة ISPS المقررة في جانبها، مثل الالتزام بتعيين وتأهيل عون أمن المنشأة المينائية، وتنظيم تمارين ودورات تدريب أمنية لأعوان وضباط الأمن المينائي، وإعداد خطة أمن المنشأة وتقييمها، وإنشاء مكتب أمن مينائي يتناسب حجمه مع طبيعة المهام و القيام بتمارين أمنية على مستوى المنشآت المينائية مع ضمان تكوين أعوان امن المنشآت المينائية.

المشرع جعل دور السلطة المينائية محوري في توفير الامن و السلامة البحريين ، فمسؤول السلطة المينائية واحد من أعضاء اللجنة المحلية للامن المينائي التي يرأسها الوالي²، كما جعل نشاط اللجنة العملياتية للامن البحري و المينائي تحت وصاية السلطة المينائية أين تعين السلطة المينائية محلات اجتماع اللجنة العملياتية³ و تعد هذه الاخيرة عروض حال دورية حول النشاطات و التدابير المتخذة و إرسالها إلى السلطة المينائية⁴.

السلطة المينائية مكلفة ايضا بتنفيذ قرارات و توصيات اللجنة المحلية للأمن البحري و المينائي بالتشاور مع عضو أو أعضاء اللجنة العملياتية⁵.

الملاحظ هنا ان السلطة المينائية مسؤولة على مهام الامن على مستوى الاملاك العمومية المينائية، إذ نجدها في كل الهياكل و الاجهزة الامنية وهو ما يعد من صميم اختصاصاتها.

ثانيا : المهام الامنية الخاصة للسلطة المينائية

تتولى السلطة المينائية مجموعة من المهام تتعلق بالشق الامني المينائي، تتمثل في :

1 . تنظيم النشاطات التجارية المينائية

ان ممارسة السلطة المينائية لمهامها لا يتناقض مع تدخل الدولة في توجيه استعمال المرفق العام المينائي استجابة للصالح العام، كما لا يمنع من تكلفها بجزء من التبعات المالية للخدمة العامة، وذلك في

¹ - عطاء الله غريبي ، تعامل الموانئ مع البضاعة في ظل متطلبات مدونة ISPS، مجلة الدراسات القانونية و السياسية، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة عمار ثلجي ، الاغواط ، العدد 04 ، جوان 2016 ، ص 220.

² - المادة 09 من المرسوم التنفيذي 18-190 التي تعدل و تتم احكام المادة 23 من المرسوم التنفيذي 04-418 .

³ - المادة 12 من المرسوم التنفيذي 18-190 التي تعدل و تتم احكام المادة 31 من المرسوم التنفيذي 04-418 .

⁴ - المادة 11 من المرسوم التنفيذي 18-190 التي تعدل و تتم احكام المادتين 29 و 30 من المرسوم التنفيذي 04-418 .

⁵ - المادة 13 من المرسوم التنفيذي 18-190 التي استحدثت المادة 31 مكرر من المرسوم التنفيذي 04-418 .

مجالات حصرها المشرع بالمواد 891 ، 893 ، 894 من القانون البحري و المادتين 6 و 2 من المرسوم التنفيذي 99-199، وتتمثل في :

- إضافة او تغيير كل او بعض صور استغلال المرفق العام المينائي.
- تطوير التقنيات و التجهيزات المينائية و انجاز أشغال المنشآت الفوقية.
- منح امتياز لتطوير الملاحة الوطنية و ترقية الاقتصاد و حماية الاسطول الوطني.
- الترخيص باستقبال و إقامة السفن العسكرية.

من جهة اخرى السلطة المينائية ولئن تنازلت للخواص عن ممارسة النشاطات المينائية التجارية كقطر السفن و المناولة و التشوين، فهذا لا يمنعها من ممارسة مهام الوظيفة العامة و توجيه المرفق العام، فهي لا تتدخل في شؤونهم إلى لضرورات السير الحسن للمرفق العام، كإخلال المكلف بالنشاط المينائي بنظام العام الخاص بالميناء، وهو ما جعل المشرع بالمادة 06 من المرسوم التنفيذي 99-199 يجعل ممارسة الانشطة التجارية المينائية حكراً عليها متى كان ذلك ضروريا لحسن سير المرفق العام وذلك بمراقبة تنفيذ مدى تنفيذ التزامات حسن سير المرفق العام المدرجة في دفاتر الشروط الخاصة باستغلال الاملاك العمومية للميناء.

إن المهام المرتبطة بأمن الموانئ تظل بيد الدولة، حيث يجب على المستفيد من عقد الامتياز أن يحترم النظام الخاص بالميناء بما في ذلك مداومة الخدمة التي تتطلبها قواعد الأمن المعمول بها، كما يمكن للسلطة المينائية أن تعلق فورا النشاطات المينائية التي تشكل خطراً جسيماً على أمن السفن و المنشآت المينائية، وهو ما قرره المشرع بالمادتين 11 و 13 بالمرسوم التنفيذي 139/06¹ الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن و اعمال المناولة و التشوين في الموانئ.

هذه المهام مرتبطة بضمان الخدمة العامة على مستوى الموانئ يقابله التزام المستفيدين من هذه الخدمة باحترام النظام المينائي الخاص، ومن بين مساهمتهم تحملهم جزء من تكاليف الخدمة، كدفع السفينة لرسوم شغل الرصيف و اجرة الارشاد، وكذا حق السلطة المينائية في فرض غرامات على المخالفين للنظام المينائي، ولا يعني ذلك التزام السلطة المينائية بالحراسة القانونية و الامن الداخلي للممتلكات الخاصة، كما في حالة الحراسة على السفينة المحجوزة الرابضة بنطاق الميناء².

¹ - المرسوم التنفيذي 06-139 مؤرخ في 15/04/2006، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن و اعمال المناولة و التشوين في الموانئ، الجريدة الرسمية عدد 24 الصادرة في 16/04/2006.

² - عطاء الله غريبي، النظام القانوني للامن و السلامة البحريين، المرجع السابق، ص 203.

2 - تنظيم الدخول و التوقف داخل الموانئ

تتطلب الحماية من التهديدات و الكوارث الامنية داخل حدود الاملاك العمومية المينائية تنظيم عملية تنقل الأشخاص و البضائع مع ضمان تقديم الخدمات للمتعاملين في التزود بالمواد الغذائية و المياه و إرشاد السفن و ربطها.

فدخول الاشخاص و العربات إلى حدود الاملاك العمومية المينائية يخضع لترخيص السلطة المينائية و التي يجب أن تعلن عن فترات فتح و غلق الابواب المستعملة من طرف السيارات و المشاة بموجب اعلان على مستوى المداخل، اما المداخل الخاصة بالسكة الحديدية فإن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية هي من يتولى تشغيلها حسب الشروط التي تحددها مسبقا السلطة المينائية، هذا ويتم تنظيم مرور السيارات و الآلات وتوقفها داخل الموانئ بمخططات المرور و التوقف المعدة في هذا الشأن من طرف السلطة المينائية، كما تتولى تجسيد طرق المرور و التوقف و كذا التشوير في الطرق حسب القواعد و المقاييس المعمول بها، وفي هذا الاطار يمنع التوقف خارج الاماكن المخصصة مسبقا من طرف السلطة المينائية دون مبرر شرعي¹.

أما الدخول إلى منشآت بناء و تصليح السفن فيخضع هو الآخر لرخص السلطة المينائية، وفقا لقواعد تراعي التطابق مع مقاييس و مواصفات الامن و السلامة و المحافظة على البيئة، فتمنح الأولوية للسفن التي تشكل خطرا على المنشآت المينائية و السفن التابعة للدولة، ووفقا لرخص تمنحها السلطة المينائية يمكن منح اولويات لسفن أخرى نظرا لطبيعة الاشغال التي يجب إنجازها و لحالات استعجالية². وفيما تعلق أشغال بناء السفن و ترميمها أو هدمها فلا تتم إلا في نقاط تحددها السلطة المينائية و لايمكن القيام بتحريك السفن أو وضعها في الماء دون موافقة مسبقة من السلطة المينائية وكذا تنفيذ مناورات السفن فيمكن للسلطة المينائية توقيف أي مناورة من شأنها تشكيل خطر على الاجهزة و المنشآت المينائية في اي وقت³.

أما عبور و مكوث الأشخاص و البضائع و الآليات فالسلطة المينائية ملزمة بتهيئة محطات بحرية مناسبة لاستقبال المسافرين و امتعتهم و سياراتهم، تتوفر على كل المتطلبات الضرورية، وتسهر على صيانتها و حمايتها⁴.

¹ - المواد 117 ، 118 ، 119 ، 120 من المرسوم التنفيذي 01-02 ، المصدر السابق.

² - المادة 124 من المرسوم التنفيذي 01-02 .

³ - المادة 125 من المرسوم التنفيذي 01-02.

⁴ - المادة 15 من المرسوم التنفيذي 01-02.

3- الاشراف على الحركة الملاحية

تمارس وظائف إدارة الميناء في حدود الاملاك المينائية وتضبطها في قواعد واضحة معلومة لكل مستعملي المرفق المينائي، تتمثل اساساً في :

- فرض رقابة صحية على السفن و للسماح لها بالدخول، فلا يسمح بالصعود على متنها لغير اعضاء الهيئات المؤهلة و اعوان السلطة الصحية البحرية، إلا بعد تلقي إشارة حرية التصرف من السلطة الصحية البحرية وعزل الحالات المتأكد او المشكوك في إصابتها¹.

- تقييد حصول السفينة على مركز في الرصيف (أو رقم إرساء) بشرط إشعار السلطة المينائية بذلك قبل ثمان و اربعين ساعة من الوصول، مع تأكيد محتوى الاشعار بعد اربع و عشرين ساعة، وكذا اجبارية استظهار تصريح الدخول² ، وبنفس الاجراءات تكون المغادرة على ان تسلم قائد السفينة أو المجهز أو وكيله للسلطة المينائية إشارة انطلاق السفين قبل ثلاث ساعات قبل موعد الخروج³.

- بناء على اسباب امنية، يمكن للسلطة المينائية ان تمنع دخول اي سفينة أو تأمرها بمغادرة مكانها او الخروج من الميناء، أو تجعل دخولها معلقا على موافقة لجنة تفتيش مينائية، كما يحق للسلطة المينائية الزام السفينة بمغادرة مركزها على الرصيف إذا انتهت مهامها قبل الآجال أو إذا تاخرت عن ذلك⁴.

4 - سلامة الانشطة و الخدمات المينائية

تعنى السلطة المينائية بتنظيم الانشطة و الخدمات الجارية بالميناء باعتبارها احد ضمانات توفير الامن بالميناء وذلك من خلال :

- مراقبة مدى احترام السفن لمواقيت الشحن و التفريغ ومدى ملائمة عتاد المناولة من الناحية التقنية و الامنية⁵.

- مراقبة مدى احترام شروط وقواعد الامن في ايداع البضائع بالمستودعات و السطوح الترابية المينائية المخصصة لذلك، ثم سحبها لاحقا من الميناء وتوضيبيها بطريقة سهلة، كما تقف على غلق المخازن و المستودعات خارج اوقات العمل مع ابقائها سهلة المنال لاعوان الجمارك و اعوان الرقابة و الامن⁶.

¹ - المادتين 81 و 82 من المرسوم التنفيذي 01-02.

² - المواد من 73 الى 76 و المادتين 79 و 80 من المرسوم التنفيذي 01-02.

³ - المادتين 79 و 84 من المرسوم التنفيذي 01-02.

⁴ - المادة 85 من المرسوم التنفيذي 01-02.

⁵ - المواد من 23 إلى 29 من المرسوم التنفيذي 01-02.

⁶ - المواد من 30 إلى 43 من المرسوم التنفيذي 01-02.

- بالنسبة للمواد الخطرة او المعدية يتم التعامل معها في الموانئ سواء من ناحية التصنيف أو تحديد طرق ووسائل نقلها ومناولتها لقواعد صارمة نظمها اتفاقية (SOLAS) المعدلة فيما، يعرف بمدونة الخطرة (cod IMDG) كما لم يغفل المشرع الجزائري التعامل مع المواد الخطرة أو المعدية في الموانئ، كالقرار الوزاري المشترك المؤرخ في 2015/11/25¹ الذي يصنف قائمة المواد الخطرة و المرسوم التنفيذي 02-01 لاسما المواد من 111 إلى 115 منه².

5 - أمن الخدمات المقدمة للسفن

و من الخدمات الضرورية الواجب تقديمها للسفن خدمات الارشاد و القطر و التموين و القيادة، بغرض الارساء الآمن للسفينة او اخراجها من الميناء، علماً بأن عمليتي الارشاد و الارساء تتمان تحت اشراف ضباط السلطة المينائية، وبالوجود الاجباري لقائد السفينة او مساعده على متن سفينته اثناء الارساء لأجل القيام بأي مناورة تتطلبها الحالات الاستعجالية لتسهيل حركة السفن الاخرى، ومن ثمة يحق للربان تغيير المخطط المعروض عليه كأن يضيف وسائل يراها ضرورية للعملية، اما التموين و قطر السفن فيسندان عادة للقطاع الخاص، حيث الارشاد البحري اجباري على عكس القطر الذي يتعلق بحاجة السفينة اليه و تمارسه سفن مختصة³.

6 - الوقاية من الكوارث ومكافحتها على مستوى الاملاك المينائية

جعل المشرع مسؤولية الوقاية من الكوارث الواقعة في الموانئ ومكافحتها على عاتق السلطة المينائية، اين تلتزم بذلك بناء على مخطط الطوارئ الخاص بكل ميناء، وهو ما نصت عليه المادة 108 من المرسوم التنفيذي 02-01 : " تكون الوقاية من الكوارث التي تقع على حدود الميناء أو التي قد تنشر فيه وتنظيم مكافحتها وكذا تنسيق عمليات المكافحة من اختصاص السلطة المينائية باستثناء تلك التي تقودها المصالح المختصة الاخرى التابعة للدولة، وتبقى فرق الانقاذ التابعة للسلطة المينائية و الحماية المدنية و المؤسسات العمومية و الخاصة و مستخدمي الملاحة و المناولة معبئين لتقديم المساعدة بوسائل المكافحة و التدخل، تحت مسؤولية رؤسائهم المباشرين .

¹ - قرار وزاري مشترك صادر عن وزارة الطاقة ووزارة الصناعة و المناجم، مؤرخ في 2015/11/25 يحدد قائمة المنتجات الكيميائية الخطرة و تصنيفها، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 2016/02/27 العدد 07.

² - عطاء الله غريبي، النظام القانوني للامن و السلامة البحريين، المرجع السابق، ص 209.

³ - عطاء الله غريبي، النظام القانوني للامن و السلامة البحريين، المرجع السابق، ص 209 و المادة 83 و المواد من 90 إلى 97 من المرسوم التنفيذي 02-01.

اما الكوارث الواقعة في حدود الاملاك العمومية المينائية البعيدة عن السفن و الآلات العائمة وكذا الكوارث الواقعة على متن السفن المتواجدة في الموانئ، فتتحمل مكافحتها مصالح الحماية المدنية إذا كانت موجودة بمكان الخطر، و إلا فيتعين على مستخدمي السلطة المينائية المؤهلين منع انتشار الكارثة في انتظار وصول فرق الحماية المدنية¹.

المبحث الثالث

الحماية الجزائية للاملاك العمومية المينائية من الجرائم الماسة بأمنها و سلامتها

تعد الاملاك العمومية المينائية المجال الذي يربط بين اليابسة و البحر، لذلك حرص المشرع على منحها حماية خاصة لاسميا من الناحية الجزائية إذ خصص لها كتاباً خاصاً بالقانون البحري متعلقاً بالاحكام الجزائية الناتجة عن مخالفة أحكام الملاحة البحرية و المينائية، هذه الاجراءات تعززت بتنفيذ تدابير المدونة الدولية لامن السفن و المرافق المينائية ISPS المشار اليها سلفاً.

أول ما ظهرت الحماية الجزائية للاملاك العمومية كانت في النظام التقليدي الفرنسي، والتي فرضت عقوبات جزائية على الأعمال التي تسفر عن إحداث إتلاف بأي عنصر من عناصر الأموال العامة سواء الموانئ العامة أو غيرها من الأموال الأخرى مثل شواطئ البحار، وقد افترض المشرع الفرنسي عنصر الخطأ فيها فلا يُعفى مرتكبيها من العقوبة لمجرد إثبات عدم الخطأ كما لا يعفى منها فاعلها سوى بالقوة القاهرة².

وتعرّف الجريمة بأنها كل سلوك يمكن إسناده إلى فاعله يضر أو يهدد بالخطر مصلحة اجتماعية محمية بجزاء جنائي، فهي سلوك يتسع أن يكون فعلاً ينهي عنه القانون أو إمتناعاً عن فعل يأمر به القانون، على أن يكون هذا الفعل (السلوك) مما يمكن اسناده إلى فاعله³، وتقسّم الجرائم بنص القانون إلى ثلاثة انواع : الجنايات و الجنح و المخالفات، وهو تقسيم تقليدي⁴ مبني على معيار جسامه الجريمة.

¹ - المادة 110 من المرسوم التنفيذي 01-02.

² - طيب ابراهيم ويس، الجرائم الماسة بالامن و السلامة المينائية، مجلة القانون العام الجزائري المقارن، جامعة الجبالي ليايس، سيدي بلعباس، المجلد 06، العدد 01، 01 سبتمبر 2020، ص 104.

³ - عبد الله سليمان، شرح قانون العقوبات الجزائري، القسم العام " الجريمة "، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الجزء الاول، ص 59.

⁴ - نصت عليه المادة 27 من قانون العقوبات بمايلي : " تقسم الجرائم تبعا لخطورتها إلى جنائيات و جنح و مخالفات ، و تطبق عليها العقوبات المقررة للجنايات أو الجنح أو المخالفات".

كما تقوم الجريمة على ثلاثة اركان؛ الركن الشرعي، و الركن المادي و الركن المعنوي؛ فالركن الشرعي للجريمة هو نص التجريم الواجب التطبيق على الفعل ، أو هو النص الذي يبين الفعل المكون للجريمة و يحدد العقاب الذي يفرضه على مرتكبها¹، أما الركن المادي فهو الشيء الملموس من الجريمة والفعل المادي الذي يتم الإعتداء فيه على حق يحميه القانون ويكفله، وله ثلاث عناصر؛ وهي السلوك الاجرامي و النتيجة التي تحققت و العلاقة السببية التي تربط بين السلوك و النتيجة، أما الركن المعنوي: وهو القصد و الإرادة عند القيام بفعل الجريمة لدى الجاني مع العلم بسوء الفعل الذي يقوم به وإدراك نتائجه وإقدامه عليه على الرغم من ذلك، وستقتصر دراستنا على الركن المادي و المعنوي فقط، كون الركن الشرعي من المبادئ المستقرة دون الحاجة لإدخال تلك الفكرة كركن اساسي في الجريمة².

المشرع الجزائري على غرار التشريعات المقارنة، خصّ كتاباً بالقانون البحري يضم الاحكام الجزائية الناتجة عن مخالفة أحكام الملاحة البحرية و المينائية، خاصة و أن مجال الاملاك المينائية يتعرض لجرائم خاصة، و طالما ان الموانئ و مبانيها و منشآتها ولواحقها و تجهيزاتها الملاحية من الاموال العمومية المملوكة للدولة فهي تخضع للحماية الجزائية المقررة في حالة الاعتداء على المال العام بموجب الاحكام الجزائية الواردة بالقانون البحري المكملة باحكام قانون العقوبات كشرعية عامة.

في هذا المبحث سنقف على الشق الجزائي من دراستنا للاملاك العمومية البحرية المينائية، من حيث اركان الجرائم المرتكبة مساساً بالاملاك العمومية المينائية و الجزاءات القانونية المقررة لها في التشريع الجزائري (المطلب الاول) ثم نتناول الجريمة المنظمة العابرة للحدود و التي تمس بالاملاك العمومية المينائية (المطلب الثاني).

المطلب الاول : الجرائم المرتكبة مساساً بالاملاك العمومية المينائية و الجزاءات القانونية المقررة لها في التشريع الجزائري

الاملاك العمومية المينائية تعتبر منطقة مهمة في الاقتصاد الوطني بالنسبة لكافة دول العالم ولهذا تعمل كل التشريعات على حمايتها من كل الأشكال المتعلقة بالإتلاف أو عدم احترام أنظمة الاستعمال، هذا النهج أخذ به المشرع الجزائري حيث يعاقب على الافعال المادية التي تُرتكب مساساً بها و تتطابق مع نص التجريم و التي تكوّن ماديات الجريمة.

¹ - تنص المادة الاولى من قانون العقوبات الجزائري على : " لا جريمة و لا عقوبة أو تدابير أمن إلا بنص " .

² - عادل ماهر الألفي، الحماية الجنائية للبيئة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر ، 2009، ص 11.

ومن المسلّمات ان القانون لا يعاقب على النوايا مهما كانت شريرة، مادامت محبوسة في نفس الجاني ودون ان يعبر عنها بفعل مادي ملموس ينتج أثره في العالم الخارجي، ذلك ان مجرد التمني الذي لا يرافقه فعل مادي لا ينتج أثرا و لا يصيب حقاً من الحقوق المحمية بعدوان¹، والجرائم التي تمس بسلامة الاملاك العمومية المينائية و تهدد امنها تخضع لذات الإعتبارات المقررة في جرائم الضرر، من حيث وجود سلوك إجرامي يترتب عليه نتيجة معينة و علاقة سببية².

الفرع الاول : الركن المادي للجرائم الماسة بالاملاك العمومية المينائية

يتكون الركن المادي لأي جريمة من ثلاث عناصر وهي : السلوك الاجرامي و النتيجة التي تحققت و العلاقة السببية التي تربط بين السلوك و النتيجة، إلا ان الركن المادي لا يتوافر على هذه العناصر دائما و في جميع الجرائم، فقد يكتفي المشرع بالسلوك (الفعل) وحده للقول بقيام الركن المادي للجريمة دون اشتراطه أن تتحقق النتيجة، فيكتمل الركن المادي للجريمة بمجرد إتيان السلوك المنهي عنه من المشرع وبغض النظر عن أية نتيجة، فالجريمة هي في المقام الاول فعل آدمي أي سلوك صادر عن الانسان، و الفعل هو جوهر الجريمة ولهذا قيل " لا جريمة دون فعل" و الفعل يشمل الايجاب و يشمل السلب، فمن يأمره القانون بالامتناع عن الفعل فيفعل سواءً بسواء، ففي كلتا الحالتين هناك مخالفة لأوامر القانون³.

وبالنسبة للجرائم المرتكبة داخل الاملاك العمومية المينائية فتطبق عليها القواعد العامة لأي جريمة، وقد جعل المشرع الجزائري العقوبات المقررة لها مابين الغرامة و الالزام، و بإصلاح الضرر الذي لحق بالمال العام وإعادته إلى حالته قبل وقوع الفعل عليه، كما سوى بين الوسائل المستعملة في ارتكاب الجرائم الماسة بالاملاك العمومية المينائية بوسائل مادية أو معنوية كإشاعة الاخبار الكاذبة مما يعرض سلامة السفن للخطر و غيرها من الأفعال، كما يستوي لدى المشرع الجزائري أن تتحقق الجريمة بسلوك سلبي متمثلا في فعل امتناع أو بسلوك إيجابي متمثلا في حركات عضوية إرادية لتحقيق النتيجة التي عاقب عليها القانون⁴، ومثال ذلك جريمة تعمد عدم تدوين التصريح ببيانات مزيفة تتعلق بزمان و مكان اكتشاف الحطام و انقاذه، حسب المادة 1/189 من القانون البحري، و التي تعاقب كل مالك حطام ينذر

¹ - عبد الله سليمان، المرجع السابق، ص 144.

² - طيب ابراهيم ويس، شروط انعقاد المسؤولية الجزائية عن جرائم المساس بسلامة الملاحة البحرية و المينائية، مجلة الباحث للدراسات الاكاديمية، جامعة الحاج لخضر، باتنة 1، المجلد 08، العدد 03، 30 جوان 2021، ص 854.

³ - عبد الله سليمان، المرجع السابق، ص 146 و 147.

⁴ - طيب ابراهيم ويس، شروط انعقاد المسؤولية الجزائية عن جرائم المساس بسلامة الملاحة البحرية و المينائية، المرجع السابق، ص 855.

من اجل القيام بعمليات رفع الحطام ويرفض رفعه، و يمكن حصر الجرائم التي تمس الاملاك العمومية المينائية في :

أولا - الجرائم المرورية على مستوى الاملاك العمومية المينائية

يعاقب على المخالفات المخلة بقواعد المرور وتوقف السيارات داخل حدود أملاك الميناء طبقا للتشريع الخاص المعمول به¹، وتقوم هذه الجرائم على قيام المخالف بأحد الافعال المادية التي يعاقب عليها قانون حركة السير² ، على النحو التالي :

- 1 - المخالفات من الدرجة الأولى يعاقب عليها القانون بغرامة مقدرة من 2000 دج إلى 2500 دج وهي:
 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالاضاءة، إشارات المرور داخل الحصن المينائي.
 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق السيارة ورخصة السائق لدخول الحصن المينائي.
 - مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال نظام أو معدات مركبة غير سليمة داخل الحصن المينائي.
- 2- المخالفات من الدرجة الأولى يعاقب عليها القانون بغرامة مقدرة ب 2000 دج إلى 3000 دج وهي :
 - مخالفة الأحكام المتعلقة بسرعة المركبات بدون محرك أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة داخل الحصن المينائي.
 - مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة الصوت داخل الحصن المينائي.
 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالحركة على المسارات وحافة الرصيف المينائي المخصصة لمركبات النقل العمومي و مركبات أخرى مسموح لها بالحركة داخل الحصن المينائي.
 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتطبيق الاشارات المناسبة من قبل أي سائق له رخصة القيادة تحت الاختبار داخل الحصن المينائي.
 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتجاوز داخل الحصن المينائي.
- 3- المخالفات من الدرجة الثالثة التي يعاقب عليها القانون بغرامة مقدرة ب 2000 دج إلى 4000 دج وهي :

¹ - المادة 945 من القانون البحري الجزائري .

² - الامر 03-09 المؤرخ في 2009/07/22 المعدل و المتمم بقانون 01-14 المؤرخ في 2001/08/19 و المتعلق بتنظيم و الامن و شرطة المرور ، الجريدة الرسمية عدد 45 الصادرة في 2009/07/29، و طيب ابراهيم ويس، الجرائم الماسة بالامن و السلامة المينائية، مجلة القانون العام الجزائري المقارن، المرجع السابق، ص 105.

- مخالفة الأحكام المتعلقة بالالتزامات أو الممنوعات التي تشمل المرور على معابر السكك الحديدية المتواجدة داخل الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالحركة، الوقوف أو توقف السيارات دون الحاجة على الرصيف داخل الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام الإضاءة وإشارات أجهزة السيارات داخل الحصن المينائي .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالوقوف أو التوقف الخطر داخل الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات المتحركة داخل الحصن المينائي .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالوقوف أو التوقف المركبات غير لائق و الذي يعرقل حركة المرور داخل الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالامتثال لقواعد حسن السلوك في السياقة داخل الحصن المينائي.
- 4- المخالفات من الدرجة الاولى يعاقب عليها القانون بغرامة مقدرة من 4000 دج إلى 6000 دج وهي:
- مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه الحركة داخل الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالاشارات الأمرة بالوقوف التام داخل الحصن المينائي .
- مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع الوقوف أو التوقف في مناطق الطريق التي يجتازها طريق سكك حديدية أو السير على السكك الحديدية بالنسبة للعربات غير المسموح لها بالسير داخل الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالوزن الأقصى للمحور داخل الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بحجم العربات، تجهيز أدوات الإضاءة والإشارات على متن العربة داخل الحصن المينائي .
- استعمال الأنوار العالية المبهرة للبصر أو المصابيح الكاشفة على وجه مخالف للمقرر في شأن استعمالها داخل الحصن المينائي.
- عدم الالتزام بالجانب الأيمن من نهر الطريق على مستوى الميناء المعد للسير .
- عدم إتباع قائد المركبة لإشارات المرور وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة المينائية الخاصة بتنظيم السير.
- مخالفة مركبات النقل لشروط وزن الحمولة أو ارتفاعها أو عرضها أو طولها خاصة مركبات نقل الحاويات.
- استعمال أجهزة التنبيه على وجه مخالف للمقرر في شأن استعمالها داخل الحصن المينائي .

- قيادة مركبة آلية بسرعة تجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة على مستوى الحصن المينائي¹.

ثانيا : الجرائم البيئية المرتكبة في حدود الاملاك العمومية المينائية

نصت المادة 946 من القانون البحري، على انه يعاقب على المخالفات المخلة بقواعد حماية البيئة والمرتكبة في حدود الأملاك المينائية طبقا لأحكام التشريع المعمول به، أما المادة 941 من ذات القانون فقد قررت عقاب كل من يلقي أتربة أو نفايات أو أوساخا أو موادا رسوبية تجارية أو صناعية أو أية مادة أخرى في الموانئ والأماكن الملحقة بها أو يودعها على الأرصفة والسطوح الترابية المينائية بغرامة مالية من 1.000 دج إلى 5000 دج .

ولتوفر الركن المادي لهذه الجريمة يشترط ثلاث عناصر، السلوك الاجرامي المؤدي إلى تلويث الاملاك العمومية المينائية ، النتيجة الإجرامية في تلويث الاملاك العمومية المينائية ثم العلاقة السببية التي تربط بين الفعل الاجرامي و النتيجة، و التي سنتناولها تفصيلا فيما يلي :

1 - السلوك الاجرامي المؤدي إلى تلويث الاملاك العمومية المينائية

يعرّف فعل التلويث على أنه النشاط الإرادي الصادر عن الجاني، والمتمثل في إضافة مواد ملوثة أياً كانت طبيعتها في الوسط البحري المحمي بنص تجريمي²، بناء على ذلك فالسلوك الإجرامي في جرائم تلويث الاملاك المينائية له طابع خاص يتمثل في العناصر المشكلة له و المتمثلة في :

أ - الفعل المجرم و المتمثل في سلوك التلويث؛ وهو الفعل المنصوص عليه بالمادة 04 / 7 من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في اطار الحماية المستدامة، ويقصد به " كل تغيير مباشر او غير مباشر للبيئة يتسبب فيه كل فعل يُحدث أو قد يُحدث وضعية مضرّة بالصحة و سلامة الانسان و النبات و الحيوان و الهواء و الجو و الماء و الارض و الممتلكات الجماعية و الفردية"، هذا وقد عرفت المادة 52 من نفس القانون المواد الملوثة بأنها " مختلف المواد التي من شأنها الإضرار بالصحة العمومية والمواد البيولوجية، أو عرقلت الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والصيد البحري، أو إفساد ماء البحر من حيث استعماله، أو التقليل من القيمة الترفيهية للبحر " المشرع الجزائري في قانون البيئة يمنع كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها عرقلة الأنشطة البحرية بما فيها ذلك الملاحة البحرية³.

¹ - طيب ابراهيم ويس، الجرائم الماسة بالامن و السلامة المينائية، مجلة القانون العام الجزائري المقارن، المرجع السابق، ص 107.

² - محمد حسن الكندري، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2006، ص 62.

³ - المادة 52 من قانون 10-03.

2- الضرر الناجم كنتيجة عن السلوك و المتمثل في إتلاف أو هلاك الاملاك المينائية أو تدميرها

وهو الأثر المادي الذي يحدث في العالم الخارجي كأثر للسلوك الإجرامي - المتمثل في سلوك التلويث - و النتيجة الطبيعية التي تهم في هذه الجرائم هي النتيجة التي يتطلبها المشرع لإكمال الركن المادي للجريمة¹ ، من جهة أخرى؛ جرائم تلويث البيئة البحرية شأنها شأن باقي الجرائم التي قد يتطلب المشرع حدوث نتيجة مادية محددة تتمثل في ضرر معين أدى إليه السلوك الإجرامي، و لا يتطلب المشرع في بعض الأحيان لتوافر جريمة تلويث البيئة البحرية تحقق نتيجة مادية محددة، حيث ينصب التجريم على ذات النشاط الإجرامي للجاني فعلاً كان أو امتناع بغض النظر عن أي نتيجة مستقلة يؤدي إليها هذا النشاط² .

ويتميز الضرر الناجم عن هذا النوع من الجرائم إتلاف أو هلاك الاملاك المينائية أو تدميرها بطبيعة خاصة في مكان وزمان حدوثها، فقد يتراخى تحقق النتيجة و لا تقتصر وجوباً مع زمان وتاريخ حدوث الفعل المادي، كأن ترتكب جرائم بيئية في حدود الاملاك المينائية يكون مصدره سفينة أو بضاعة ويتسبب إحداث أضرار بيئية، ولكن بعد مدة زمنية من تواجد تلك البضاعة او السفينة في نطاق الاملاك المينائية.

3- العلاقة السببية بين الفعل المجرم و النتيجة

لكي يُسأل الجاني عن النتيجة التي يعتد بها القانون لقيام الركن المادي للجريمة، لابد أن يكون فعل الجاني قد تسبب في إحداثها، بمعنى أن تكون النتيجة مرتبطة بفعله ونتيجة عنه، وعلى ذلك فإن علاقة السببية هي الصلة التي تربط بين الفعل (السلوك) و النتيجة³ ، وترتبط العلاقة السببية في الجرائم البيئية داخل الاملاك المينائية بالميزة التي سبقت الإشارة إليها، و هي تراخي تحقق النتيجة في الزمان و المكان، وهو ما يطرح إشكالية من حيث إثبات العلاقة السببية في جرائم تلويث البيئة البحرية في نطاق الاملاك المينائية، فالامر لا يثير صعوبة إذا كان الفاعل هو الوحيد الذي أدى إلى إحداث النتيجة الجرمية و التي تتحقق النتيجة في الحال، لكن الصعوبة تثار في حالة بطئ وتراخي تحقق النتيجة لفترة من الزمن أو في مكان غير مكان ارتكاب السلوك الإجرامي، الأمر الذي يسمح بتدخل عوامل وأسباب أخرى إلى جانب فعل الجاني في حدوث النتيجة الإجرامية لذلك نجد الكثير من التشريعات في معظم

¹ - عبد الله سليمان، المرجع السابق ص149.

² - نور الدين هندراوي، الحماية الجنائية للبيئة، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1985، ص 99.

³³ - عبد الله سليمان، المرجع السابق، ص 152.

الدول لا تتطلب وقوع نتيجة مادية ملموسة، بل تكفي بأن الفعل يهدد بوقوع الضرر لذلك نجدها تتوسع في جرائم السلوك المجرد¹، حيث يكون الفعل الإجرامي يتمثل في قيام الشخص بكل إرادته و دون أي إكراه بفعل سلوك إيجابي محضور قانوناً بغرض إتلاف الموارد البيئية، ينتج عنه ضرر ناجم عن السلوك و المتمثل في إتلاف الموارد البيئية أو هلاك الأموال العمومية المينائية أو تدميرها، ثم العلاقة السببية التي تربط بين الفعل الإجرامي و النتيجة.

ثالثاً : جريمة عدم التصرف في الحطام البحري أو السفن القديمة

يُلزم ملاك السفن القديمة أو المراكب التي توجد في حالة غير لائقة للملاحة في نهاية الآجال المحددة في الإنذارات الموجهة لهم، من ضباط ومفتشي الموانئ بتحطيمها وإبعاد حطامها تحت طائلة التعرض للمصادرة أو الغرامة من 5.000 دج إلى 20.000 دج، إذا لم يقم مالك السفينة أو المركبة بالإجراءات المذكورة في الفقرة السابقة، و يمكن للسلطة المينائية أن تتخذ تلقائياً كل التدابير اللازمة لتحطيم السفينة أو المركبة التي تعرضت للمصادرة وإبعاد حطامها وذلك على حساب وتحت مسؤولية مالكيها².

رابعاً : جريمة طرح صابورة السفينة دون رخصة من السلطة المينائية

تحتاج أي سفينة عندما تُفرغ حمولتها إلى التزود بمياه توازن تعادل وزن الشحنة المفرغة، وبالمقابل لكي تتمكن السفينة من الشحن الآمن لابد أن تفرغ قدرًا من تلك المياه يعادل وزن الحمولة المشحونة، بحيث تتم أغلب عمليات استبدال مياه التوازن أو مياه الصابورة بالموانئ كونها المكان المجهز - عادة - بالمحطات المتوفرة على المتطلبات البيئية والصحية خلال عمليات التزود والاستقبال والمعالجة المياه الصابورة، غير أنه في بعض الأحيان تحصل عمليات التزود بمياه الصابورة أو التخلص منها خارج المحطات المختصة وبخلاف الضوابط القانونية، الأمر الذي يتسبب لاحقاً في مشاكل بيئية واقتصادية وصحية خطيرة، حيث يؤدي التصريف العشوائي لمياه الصابورة ورسوبيات السفن إلى نقل الأنواع البحرية التي تحملها مياه الصابورة إلى غير بيئتها الأصلية لتغزو كائنات البيئة المضيفة وتنافسها في البقاء

¹ - الفتني منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق بن عكنون، 2013-2014، ص 78 و 79 .

² - المادة 947 من القانون البحري الجزائري.

وتوطين العضويات المؤذية، والإضرار بالصحة العامة وتلويث البيئة البحرية وإهدار الإمكانيات الاقتصادية¹.

المشرع الجزائري يعاقب بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 45.000 دج كل ربان يلقي بالصابورة في الموانئ والأحواض والرحب، كما يتعرض لنفس العقوبات كل من يقوم بوضع الصابورة أو طرحها ليلا دون رخصة من ضباط الموانئ².

و تعتبر الاملاك المينائية منطقة مهمة للاقتصاد الوطني بالنسبة لكافة دول العالم، لهذا تعمل أغلب التشريعات على حمايته من كافة الأشكال المتعلقة بالإتلاف أو عدم احترام أنظمة الاستعمال، هذا النهج أخذ به المشرع البحري الجزائري أيضا، حيث يعاقب على أي فعل مادي يتمثل في:

- إلقاء ربان السفينة الصابورة في الموانئ والأحواض والرحب؛ دون ترخيص مسبق من السلطة المينائية لأنها أدري من ربان السفينة حول وضعية الميناء ومكان الإلقاء.

- طرح ربان السفينة صابورة السفينة ليلا دون رخصة من السلطة المينائية.

خامسا : جريمة عدم تبليغ السلطة المينائية عن الحوادث البحرية و المينائية

اعتبر المشرع الجزائري عدم التبليغ عن وقوع الحوادث البحرية جريمة يعاقب عليها القانون، واضح أن هذا المعيار صعب التطبيق من الناحية العملية، إذ يتطلب من الربان أن يكون فقط عالما بالنصوص القانونية ليجد الربان نفسه محاصرا و مطوقا بقاعدة أخرى اقل ما يمكن قوله عنها هو أنها اشد بأسا و صعوبة و مفاد هذه القاعدة هو التبليغ خلال الأجال القانونية³، وهو ما نصت عليه المادة 951 من القانون البحري، أين ألزمت كل ربان أو صاحب سفينة أو باخرة أو مركبة بحرية، و ان كان في خطر الغرق أو على اثر الربط أو الاصطدام أو سبب أي حادث آخر أغرق أو غير مكان إنارة عائمة أو عوامة أو طافية موجودة في المياه المينائية أو حطمها، بتبليغ هذه الحادثة بأسرع الوسائل المتوفرة لديه و أن يصرح بذلك خلال مدة أقصاها أربع وعشرون (24) ساعة إلى أول ميناء يدخل إليه، ويقدم هذا التصريح في الجزائر إلى السلطة المينائية، وفي الخارج إلى الممثلة القنصلية الجزائرية الأقرب من ميناء الوصول، وفضلا عن تصليح الضرر الملحق بالمنشأة يعاقب المذنّب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج ، كما يعاقب غياب التصريح بالوقائع

¹ - عطاء الله غريبي ، اتفاقية ضبط و إدارة مياه الصابورة (BWM/2004) ومصلحة الجزائر في المصادقة عليها، المجلة الاكاديمية للبحوث القانونية و السياسية، جامعة عمار ثلجي الأغواط، المجلد السادس، العدد 02، السنة 2022، ص 1808.

² - المادة 949 من القانون البحري الجزائري.

³ - طيب ابراهيم ويس، الجرائم الماسة بالامن و السلامة المينائية، المرجع السابق، ص 111.

المشار إليها في الفقرة الأولى والتي حدثت في المياه الخاضعة للولاية الوطنية وخارج مياه الميناء بالحبس لمدة ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 100.000 دج¹.

سادسا : جريمة الإتلاف العمدي للإتارة المينائية الخاضعة للولاية الوطنية

ظهرت هذه الحماية في النظام التقليدي الفرنسي، والتي فرضت عقوبات جنائية على الأعمال التي تُسفر عن إحداث إتلاف بأي عنصر من عناصر الأموال العامة سواء الطرق العامة أو غيرها من الأموال الأخرى مثل الحداثق العامة وشواطئ البحار والأموال الأثرية، وقد افترض المشرع الفرنسي عنصر الخطأ فيها، فلا يعفى مرتكبها من العقوبة لمجرد إثبات عدم الخطأ حيث لا يُعفى منها سوى بالقوة القاهرة، وتتكون العقوبة الجنائية فيها من الغرامة وتكاليف إصلاح الضرر الذي لحق بالمال العام وإعادته إلى حالته قبل وقوع الفعل عليه².

في التشريع الجزائري يعاقب على هذه الجريمة بالحبس من 06 أشهر إلى سنتين، وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 100.000 دج مع الاحتفاظ بتعويض الضرر الملحق كل شخص يحطم أو يتلف عمداً إنارة عامة أو عوامة طافية موجودة في المياه المينائية، وتضاعف العقوبة عندما ترتكب المخالفة في المياه الخاضعة للولاية الوطنية وخارج المياه المينائية³.

سابعا : جريمة نقل المواد المتفجرة أو المواد الخطرة

كل يوم يتم نقل آلاف الحاويات التي تحمل بضائع خطيرة على سفن الحاويات، والعديد من هذه الأحمال تمثل خطراً محتملاً على الاملاك المينائية، لذلك فمن الضروري إجراء تحديد دقيق للبضائع المنقولة من أجل تكييفها ولا سيما تلك المتعلقة بالتعبئة والتغليف والتحميل والرص بسبب خصائصها الفيزيائية والكيميائية المتفجرة، السامة أو القابلة للإشتعال⁴، و يحتاج تخفيف المخاطر المصاحبة للمواد الخطرة إلى تطبيق محاذير السلامة خلال مداولة هذه المواد كالنقل، والتخزين، ثم التخلص منها لاحقاً، معظم البلدان تنظم المواد الخطرة وفق القانون، وهي تخضع للعديد من الاتفاقيات الدولية أيضاً⁵.

المشرع الجزائري رتب عقوبات جزائية تتراوح ما بين الحبس من شهرين إلى 05 سنوات و بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 400.000 دج، مع الاحتفاظ بتعويض الاضرار التي تلحق كل شخص

¹ - المادة 951 من القانون البحري الجزائري.

² - طيب ابراهيم ويس، الجرائم الماسة بالامن و السلامة المينائية، المرجع السابق، ص 111.

³ - المادة 952 من القانون البحري الجزائري.

⁴ - شيهاب عينونة، القواعد الخاصة بنقل البضائع الخطرة عن طريق البحر، مجلة القانون، المجتمع و السلطة، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، المجلد 12، العدد 2، 2023/09/11، ص 258.

⁵ - عبد الفتاح مراد، أصول القانون البحري، دار الكتاب الحديث، الطبعة الاولى، القاهرة، 1993، ص 32.

ينزل أو يركب على متن باخرة تجارية تستعمل للملاحة البحرية أو يرسل أو يساعد على إرسال عن طريق البر مواداً تتسبب في الانفجار أو الحريق دون التصريح بهذه المواد للمصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية أو يقوم بتخزين مواداً خطيرة في الموانئ دون أن يضع مسبقاً علامات ظاهرة على التغليف مطابقة للتصنيف، وبصفة عامة كل مخالفة للقواعد والشروط التي تسيّر مناولة البضائع الخطرة في الموانئ، وفي حالة العود يعاقب بالإقصاء مدى الحياة من العمل على متن باخرة تجارية أو للصيد البحري إذا كان المتسبب ربان السفينة أو مالكها أو من له علاقة مباشرة بالمهنة وكل من توطأ من قريب أمن بعيد في السماح بإركاب واستعمال هذه المتفجرات¹.

ثامناً : الجرائم المرتبطة بأنظمة الولوج للموانئ البحرية

فرق بين مصطلح الامان البحري المتعلق بالوقاية من المخاطر الطبيعية كالعواصف و الاعاصير التي تؤدي إلى الحوادث البحرية كالجنوح و الحرائق و الانفجارات، وبين الأمن البحري الذي يواجه الارهاب البحري كالقرصنة و الهجرة غير الشرعية و تهريب المخدرات، المشرع الجزائري بموجب المادة 939 من القانون البحري يعاقب بغرامة مالية من 1.000 دج إلى 2.000 دج كل من يدخل إلى المنطقة العمومية للميناء دون رخصة أو وثيقة تبريرية مسلمة من المصالح المختصة، وإذا تم الدخول من طرف غير مرخص بها ترفع الغرامة المالية إلى 5.000 دج، و يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنة واحدة وبغرامة مالية من 2.000 دج إلى 5.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل من يدخل إلى المنطقة المحجوزة في الميناء دون رخصة أو وثيقة تبريرية مسلمة من المصالح المختصة².

تاسعاً : جرائم تعديل و استغلال الاملاك العمومية المينائية دون سند قانوني

سبق و ان تناولنا آليات حماية الاملاك المينائية و قلنا أن المشرع الجزائري منح السلطة المينائية مهمة تنظيم وتسيير الاملاك المينائية، و في نفس الوقت كلف المشرع السلطة الادارية بحماية هذه الاملاك من أي تعدي سواء كان من الإدارة او من الافراد، لذلك وضع المشرع قيود على الادارة تحول دون تصرفها بصورة غير شرعية فيها و تمنعها من ذلك؛ تتمثل في قاعدة عدم جواز التصرف فيها ورتب البطلان على مخالفتها كما جعل الاملاك المينائية غير قابلة للإكتساب بالتقادم و لا للحجز عليها، و تعد الاجراءات التي تباشرها السلطات المختصة من أجل ضبط حدود الاملاك العمومية المينائية هي الأخرى من الآليات التي توفر الحماية لها، وذلك بواسطة مد الحدود إلى القدر الذي يحقق المصلحة العامة على

¹ - المادة 1/953 من القانون البحري الجزائري.

² - المادة 940 من القانون البحري الجزائري.

حساب الملكيات الخاصة باتباع الاساليب الجبرية كنزح الملكية من أجل المنفعة العامة و الاستيلاء، مع التعويض العادل و المسبق، تحت رقابة القضاء الذي يملك حق إلغاء القرارات الادارية الغير مشروعة¹ .

المشرع الجزائري يعاقب بالحبس من شهرين(2) إلى ستة (6) أشهر وبغرامة مالية من 2.000 دج إلى 5.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين مع الاحتفاظ بتعويض الضرر الملحق كل من يشغل الأملاك العمومية للميناء ويتمادى في ذلك بصفة غير قانونية رغم إنذاره بمغادرة الأماكن².

كما يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى خمسة (5) سنوات وبغرامة مالية من 5.000 دج إلى 20.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يشرع في بناء منشأة أو إقامتها في الميناء أو ملحقاتها بدون موافقة السلطة المينائية مع الاحتفاظ بتعويض الخسائر الملحقة وتسديد المصاريف التي أنفقت لترميم البناية³.

الفرع الثاني : الركن المعنوي للجرائم الماسة بالاملاك العمومية المينائية

يقصد بالركن المعنوي الجانب الشخصي أو النفسي للجريمة، فلا تقوم الجريمة بمجرد قيام الواقعة المادية التي تخضع لنص التجريم، بل لابد من أن تصدر هذه الواقعة عن إرادة فاعلها و ترتبط بها إرتباطا معنوياً أو أدبياً، فالركن المعنوي هو هذه الرابطة المعنوية او الصلة النفسية أو العلاقة الادبية التي تربط بين ماديات الجريمة و نفسية فاعلها بحيث يمكن أن يقال بأن الفعل هو نتيجة لإرادة الفاعل، وبالتالي فإن قيام هذه الرابطة هي التي تعطي للواقعة وصفها القانوني فتكتمل صورتها وتوصف بالجريمة⁴، والجريمة تفترض ان يكون فاعلها قد قام بها عمدا، كما يفترض عكس ذلك أي انها أرتكبت عن طريق الخطأ، وعلى هذا الاساس تبنى جرائم المساس بالاملاك العمومية المينائية، فهي إما عمدية يكون ركنها المعنوي صورة القصد الجنائي، و إما جرائم غير عمدية يتخذ ركنها المعنوي صورة الخطأ الغير عمدي.

أغلب النصوص البيئية التي تقع ضمن حدود الاملاك المينائية، لانجدها تشير إلى الركن المعنوي مما يجعل أغلبها جرائم مادية تستخلص المحاكم الركن المعنوي فيها من السلوك المادي نفسه، وتكتفي النيابة العامة بإثبات الركن الشرعي والمادي للجريمة لينجم عن ذلك قيام مسؤولية المتهم، فلقد تم تمديد

¹ - النوعي أحمد، النظام القانوني للاملاك الوطنية العمومية في التشريع الجزائري، المرجع السابق، ص 167.

² - المادة 942 من القانون البحري الجزائري.

³ - المادة 943 من القانون البحري الجزائري.

⁴ - عبد الله سليمان، المرجع السابق، ص 231.

قاعدة عدم ضرورة إثبات وجود الخطأ الجنائي من مادة المخالفات والتي تعد كثيرة في المجال البيئي فلا نجد في النصوص البيئية ما يشير إلى ضرورة توفر قصد ارتكاب هذه الجرائم¹.

أولاً : القصد الجنائي في الجرائم الماسة بأمن وسلامة الاملاك العمومية الميائية

أشار قانون العقوبات الجزائري في كثير من مواده إلى القصد الجنائي باشتراطه ضرورة توافر العمد في ارتكاب الجريمة دون ان يشير إلى تعريفه أسوة بغيره من قوانين العقوبات على وجه العموم، وقد حاول الفقه القيام بهذه المهمة فقليل بتعريفات عديدة لا تختلف في مضمونها إذ تدور حول نقطتين : الاولى، وجوب أن تتوجه الارادة إلى ارتكاب الجريمة و الثانية ضرورة أن يكون الفاعل على علم بارتكابها، فإذا تحقق هذان العنصران معاً (العلم و الإرادة) قام القصد الجنائي، وبانتفاؤها أو انتفاء أحدهما ينتفي القصد وبناء عليه نستطيع تعريف القصد الجنائي على انه " العلم بعناصر الجريمة و إرادة ارتكابها"².

و بناءً على هذا التعريف؛ فإن قيام القصد الجنائي يستلزم توافر عنصرين هما : العلم بأركان الجريمة و اتجاه ارادة الجاني إلى ارتكاب الجريمة.

فالعلم بأركان الجريمة هو حالة ذهنية أو قدر من الوعي يسبق تحقق الإرادة ويعمل على إدراك الامور على نحو صحيح مطابق للواقع، وعناصر الواقعة الإجرامية التي يلزم العلم بها لقيام القصد هي كل ما يتطلبه المشرع لإعطاء الواقعة وصفها القانوني، و تمييزها عن غيرها من الوقائع الاجرامية الاخرى و أيضاً عن الوقائع المشروعة ويعني ذلك أنه يتعين أن يحيط علم الجاني بكل واقعة ذات اهمية قانونية في تكوين الجريمة، و إذا كان العلم شرطاً لتوافر القصد الجنائي فإن الجهل أو الغلط في الواقعة يؤدي إلى إنتفائه³.

أما عنصر الارادة المؤدي إلى ارتكاب الجريمة، فهو العنصر الاساسي في القصد الجنائي، وهي التي تسيطر على ماديات الجريمة، و تعرف الارادة بانها قوة نفسية تتحكم في سلوك الإنسان، فهي نشاط نفسي يصدر عن وعي و إدراك بهدف بلوغ هدف معين، فإذا توجهت هذه الارادة المدركة و المميزة عن

¹ - علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور محمد السيد الفقي :القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ،بيروت، لبنان، 2003، ص 52.

² - عبد الله سليمان، المرجع السابق، ص 249.

³ - المرجع نفسه، ص 250.

علم لتحقيق الواقعة الإجرامية بسيطرتها على السلوك المادي للجريمة و توجيهه نحو تحقيق النتيجة قام
القصد الجنائي في الجرائم المادية¹ .

بالنسبة للجرائم الماسة بالاملاك المينائية المشرع الجزائري تبانت مواقفه بين اشتراط العمد
صراحة او بطريقة غير مباشرة، فبعض الجرائم اشترط المشرع فيها صراحة الخطأ العمدي، مثل جريمة
تحطيم واتلاف ائارة موجودة في المياه المينائية² وكذلك معظم النصوص الواردة بالفصل الاول من الباب
السابع من القانون البحري.

وفي بعض الحالات الاخرى يستنتج من النصوص لاسيما الواردة بالقانون البحري، ان المشرع
يشترط العمد كركن معنوي في الجريمة مثلما جاء بنص المادة 944 من القانون البحري : " يعاقب على
كل إتلاف عمدي و غير عمدي للبنىات والمنشآت المينائية طبقا لأحكام قانون العقوبات " فنية الإضرار
و العلم بنتيجة و أضرار الفعل الذي يقدم عليه الجاني تدل على تطلب المشرع صورة الخطأ العمدي في
هذه الجرائم³، نفس الامر ينطبق على جريمة نقل مواد متفجرة او خطرة، فنقل هذه المواد عبر البحر أو
شحنها او تفرغها على مستوى الموانئ يفترض في القائم بها سوء النية، لأن هذه البضائع لها خاصية
الخطورة فمجرد عدم التصريح بها للسلطة المينائية دليل من ربان السفينة على النية السيئة بمحاولة إخفاء
هذا النوع من البضائع على السلطات.

من جهة اخرى، وبالرجوع إلى اغلب النصوص الواردة بالباب السابع من القانون البحري، بعنوان
الاحكام الجزائية يلاحظ ان المشرع لم يهتم في بعض الجرائم على صورة معينة للخطأ، كما لا تقود
النصوص في ذات الوقت على تطلب العمد حتى و لو بصورة غير مباشرة، وفُسر ذلك⁴ بأحد من الامور
التالية :

- الأمر الأول : أن يكون قصد المشرع المساواة بين الخطأ العمدي و الخطأ الغير عمدي في إمكان
تحقيق الجريمة بأي منهم، فتقع الجريمة بمجرد وقوع المخالفة سواء تعمد الجاني المخالفة أو وقعت بسبب
إهماله أو عدم احتياظه.

¹- المرجع نفسه، ص 258.

²- وهو ما نصت عليه المادة 952 من القانون البحري : " يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة مالية من 50.000 دج الى
100.000 دج كل شخص يحطم أو يتلف عمدا إنارة عائمة أو عوامة طافية موجودة في المياه المينائية".

³- طبيب ابراهيم ويس، شروط انعقاد المسؤولية الجزائية عن جرائم المساس بسلامة الملاحة البحرية و المينائية، ص 865.

⁴- المرجع نفسه، ص 865 و 866.

- الأمر الثاني : يرى ضرورة الرجوع إلى الأصل العام في التجريم الذي يعتبر عدم النص على نوع القصد يمثل العمد.

- الأمر الثالث : أن تكون هذه الجرائم من قبيل الجرائم المادية التي يستهدف المشرع من خلالها تحقيق أغراض تنظيمية يراها ضرورية لتنظيم المجتمع، ومن أجل ذلك لا يتطلب المشرع إثبات العمد أو عدم الحيطة و يكفي بمجرد وقوع الفعل المادي الذي يعد دليلاً على خطأ الجاني، و من ثم لا يحتاج إثبات عنصر الخطأ في جانب الجاني.

ثانيا : الخطأ الغير عمدي في الجرائم الماسة بأمن وسلامة الاملاك العمومية المينائية

أشار قانون العقوبات في مواد مختلفة إلى صور الخطأ غير العمدي¹ و التي يمكن حصرها في الصور التالية : الرعونة ، وعدم الإحتياط، وعدم التبصر و الاهمال وعدم مراعاة الانظمة .

ويمكن تقسيم صور الخطأ غير العمدي في الجرائم الماسة بالاملاك العمومية المينائية إلى :
الرعونة ، وعدم الإحتياط، وعدم التبصر و الاهمال وعدم مراعاة الانظمة².

1 - الرعونة : وهي نوع من التصرف الذي يحمل في طياته معنى سوء التقدير أو نقص الدراية أو الطيش و الخفة في عمل يتعين على فاعله أن يكون على علم به³، وتدرج تحت هذه الحالة الأخطار المهنية التي تتم عن جهل الجاني بالمبادئ الاولية لمباشرة المهنة⁴، وكمثال على ذلك، العقوبة التي تسلط على ربان السفينة الذي يبحر بسفينة بإرادته أو بتهاون منه في حالة سيئة للملاحة، وغير مجهزة بكفاية و غير معدة وغير ممونة ويتسبب في خطر على البيئة البحرية أو الأشخاص أو السفينة نفسها.

2 - عدم الإحتياط : وذلك عندما يدرك الفاعل طبيعة عمله ويعلم أنه يمكن ان تترتب عليه نتائج ضارة، ولكنه مع ذلك يستخف بالأمر ويمضي في عمله ظاناً بأنه يستطيع أن يتجنب النتيجة⁵ ومثال ذلك أن يتمتع مالك السفينة أو المركبة التي تتواجد في حالة غير لائقة للملاحة بإبعادها وتحطيمها رغم الانذارات

¹ - المواد 157، 159، 190، 289، 442، 457، وقد جمعت المادة 288 كل صور الخطأ بنصها : " كل من قتل خطأ ... برعونته، أو عدم إحتياطه، أو عدم إنتباهه، أو إهماله، أو عدم مراعاته للأنظمة...".

² - إختلف الفقه بشأن ورود صور الخطا المتمثلة في الرعونة ، وعدم الإحتياط، وعدم التبصر و الاهمال وعدم مراعاة الانظمة على سبيل الحصر أم على سبيل المثال، إلا ان الرأي الغالب يذهب بأنها وردت على سبيل الحصر وليس على سبيل المثال، لمزيد من التفصيل راجع : عبد سليمان المرجع السابق، ص 273.

³ - عبد سليمان المرجع السابق، ص 271.

⁴ - أحمد فتحي سرور، الوسيط في قانون العقوبات، القسم العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1986، ص 376.

⁵ - عبد الله سليمان، المرجع السابق، ص 273.

الموجهة له¹، فيقوم بإبقائها في رصيف الميناء أو الابحار بها معتمدا على مهارته في الملاحة لتجنب النتيجة الضارة ولكنه لايفلح إذ يلحق ضرر بالأشخاص أو بالسفن أو بأجزاء من الاملاك المينائية .

3 – الإهمال و عدم الانتباه : ويقصد به حصول الخطأ بطريق سلبي نتيجة لتترك واجب أو نتيجة الامتناع عن تنفيذ أمر ما²، وكمثال على ذلك إلقاء مياه الصابورة في الموانئ بسبب الإهمال، فيؤدي إلى وقوع ربان السفينة تحت طائلة المادة 949 من القانون البحري، ويتعرض إلى عقوبات جزائية نتيجة إلقاء مياه الصابورة في الموانئ دون رخصة.

4 – عدم مراعاة الأنظمة و القوانين : المشرع قد يرى أن سلوكاً معيناً يهدد بخطر ارتكاب الجريمة فيحظره - بقواعد آمرة - توقيماً من ارتكاب الجرائم³، هذه القواعد الآمرة لا توجد في القوانين و الانظمة فقط بل حتى مخالفة التعليمات و أوامر الرؤساء⁴، ومثالها في الجرائم البيئية المرتكبة داخل حدود الاملاك العمومية المينائية، أين تعد صورة مخالفة القوانين والتنظيمات التي تقررها السلطات المختصة في مجال البيئة من الجرائم الشكلية، لأن عدم مراعاة القوانين والأنظمة تعتبر في ذاتها موجبة للمسؤولية الجنائية بغض النظر إذا كان الشخص قد خالف القوانين والأنظمة بصورة متعمدة أو بطريق الخطأ أو الإهمال، وكمثال على ذلك مخالفة أي شخص للتنظيمات التي يضعها الوزير المكلف بالبيئة والتي يرخص بموجبها عملية الصب أو الغمر أو الترميد في البحر وفقاً للشروط التي تضمن انعدام الخطر وعدم الإضرار⁵، وتعد هذه المخالفة في حد ذاتها دليل على الخطأ وموجبة للمسؤولية الجنائية بغض النظر عن حصول النتائج ضارة⁶.

المطلب الثاني : الجرائم المنظمة العابرة للحدود وتأثيرها على امن الاملاك العمومية المينائية

تعد الجريمة المنظمة العابرة للحدود أو الجريمة المنظمة عبر الدول، شكلاً من أشكال الإجرام الجسيم الذي يشكل تحدياً خطيراً لأجهزة الدولة ومؤسساتها، وقد ظهرت نتيجة للتوسع التجاري و عولمة الاقتصاديات واستعمال التقنيات الحديثة، ماننتج عنه من عولمة الثقافة و كذلك الجريمة حيث أضحت هاته الجرائم تجني أوموالاً طائلة، غالباً ما تكون من مصادر غير مشروعة كالاتجار بالمخدرات أو

¹ - المادة 947 من القانون البحري الجزائري.

² - عبد الله سليمان، المرجع السابق، ص 272.

³ - المرجع نفسه، ص 272.

⁴ - أحمد فتحي سرور، المرجع السابق، ص 378.

⁵ - المادنين 53 و 90 قانون رقم 03-10 مؤرخ في 19 يوليو 2003 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المصدر السابق.

⁶ - الفتني منير، المرجع السابق، ص 97.

الاسلحة بما فيها أسلحة الدمار الشامل، أو إستغلال النساء و الأطفال أو غسيل الاموال¹ و التهريب بكل انواعه لاسيما نقل المواد الخطرة عبر النقل البحري.

هذا و تصبح الجريمة المنظمة عابرة للحدود لما تُخترق الاجهزة الامنية بكل أطقمها و اهمها الاجهزة الامنية المينائية نظرا للدور الكبير الذي تلعبه، وهو ما يستدعي دراسة هذه الجريمة العبر وطنية و تبيان موقف كل من المشرع الجزائري و التشريع الدولي مع ابراز دور الاجهزة الامنية للاملاك المينائية للحد من هذه الجرائم.

في هذا المطلب سنتناول ماهية الجرائم المنظمة العابرة للحدود من حيث مفهومها و خصائصها من جهة ومن جهة اخرى من حيث اركانها وانواعها (الفرع الاول) ثم ندرس تهديدات الجريمة المنظمة على الاملاك العمومية المينائية (الفرع الثاني).

الفرع الاول : مفهوم و خصائص الجريمة المنظمة العابرة للحدود

قبل تبيان انعكاس الجرائم المنظمة العابرة للحدود و تهديدها لامن الاملاك العمومية المينائية ثم كيفية محاربة هذه الجرائم، سنتطرق أولا ل ماهية هذه الجرائم من حيث مفهومها وخصائصها.

مع تطور التكنولوجيا وزيادة التواصل بين الدول، أصبحت الجريمة المنظمة العابرة للحدود تشكل تحدياً كبيراً للأمن الدولي والاستقرار العام، تتميز هذه الظاهرة بتنظيم هرمي وتعاون دولي، حيث تتجاوز الجريمة حدود الدول وتندرج ضمن تصنيفات متعددة، مثل تهريب المخدرات، والاتجار بالأشخاص و الجرائم السيبرانية، و يُعَدّ ضبط مفهوم وخصائص الجريمة المنظمة العابرة للحدود أمراً حيويًا لوضع استراتيجيات فعالة لمكافحتها ولضمان الامن في المجتمع الدولي، في هذا السياق؛ سنستكشف المفهوم العام للجريمة المنظمة العابرة للحدود ونلقي الضوء على خصائصها المميزة وتأثيراتها على الامن الدولي.

أولا : تعريف الجرائم المنظمة العابرة للحدود

عرّفت المادة 02 فقرة أ من إتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية الموقعة عام 2000² الجريمة المنظمة بأنها " جماعة محددة البنية (أي غير مشكلة عشوائيا) مؤلفة من ثلاثة أشخاص أو أكثر، موجودة لفترة من الزمن وتقوم معاً بفعل مدبر بهدف ارتكاب واحدة أو أكثر من الجرائم

¹ - محمد حمودي، الجريمة المنظمة العابرة للحدود و آليات مواجهتها، مجلة القانون، المركز الجامعي أحمد زبانه بغيليزان، المجلد 07 ، العدد 02 ، 2018، ص 72.

² - إتفاقية الامم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، المعتمدة من طرف الجمعية العامة لمنظمة الأمم المتحدة يوم 2000/11/15 صادقت عليها الجزائر بتحفظ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 02-55 المؤرخ في 2002/02/05، الجريدة الرسمية عدد 09 الصادرة في 2000/02/10.

الخطيرة أو الجرائم المقررة وفقا لهذه الاتفاقية، من اجل الحصول بشكل مباشر أو غير مباشر على منفعة مالية أو منفعة مادية أخرى" وأضافت المادة 03 فقرة 2 أن الجريمة تكون ذات طابع عبر وطني إذا : ارتكب في أكثر من دولة واحدة أو ارتكب في دولة واحدة ولكن جانبا كبيراً من الإعداد أو التخطيط له أو توجيهه أو الاشراف عليه جرى في دولة أخرى أو ارتكب في دولة واحدة، ولكن ضلعت في ارتكابه جماعة إجرامية منظمة تمارس أنشطة إجرامية في أكثر من دولة واحدة أو ارتكب في دولة واحدة ولكن له آثارا شديدة في دولة أخرى.

من الناحية الفقهية تعددت تعريفات هذه الجريمة بحسب العنصر الذي يُرتكز عليه، وزاوية الرؤية التي ينظر منها الباحث فهناك من يرى بانها الظاهرة الاجرامية التي يكون وراءها جماعات معينة تستخدم العنف أساسا لنشاطها الاجرامي وتهدف إلى الربح، وقد تمارس نشاطها داخل إقليم الدولة أو تقوم بأنشطة إجرامية عبر وطنية، أو تكون لها علاقات بمنظمات متشابهة في دول أخرى، وتجدر الإشارة هنا إلى ان كون الجريمة المنظمة عابرة للأوطان هو صفة قد تلحق بالجريمة المنظمة وقد لاتلحق بها فإن توافرت هذه الصفة اعتبرت الجريمة المنظمة عبر وطنية و إن لم تتوافر اعتبرت جريمة منظمة ترتكب داخل حدود الدول¹، كما عُرفت بانها " مشروع إجرامي يرتكب بأسلوب منظم ومستمر، مختلف كل الاختلاف عن الجرائم التقليدية من حيث التركيبة الداخلية و البنية الهيكلية و النظام الداخلي و الاسلوب المتبع حيث انها ثمار إشترك جماعة منظمة من الأشخاص تتحد إرادتهم لفعل أو أفعال أو إمتناع عن فعل ينهي عن ارتكابها القانون، من خلال عصابة هرمية السلطة ذات هيكل تنظيمي من أهم مبادئها السرية و يستخدمون أحذق الاساليب و التقنيات فضلا عن استخدامهم للعنف و القوة و الخداع في سبيل الوصول إلى اهدافهم و الحصول على الربح بطرق غير مشروعة و اللجوء إلى غسل تلك الأموال الملوثة و إرشاء المسؤولين و شراء الذمم و إفسادهم للوصول إلى غايتهم غير المشروعة"² و تشمل مجموعة واسعة من الأنشطة، من بينها:

- تهريب المخدرات: نقل وتوزيع المخدرات عبر الحدود الوطنية.
- تهريب الأسلحة: نقل وترويج الأسلحة بطريقة غير شرعية عبر الحدود.
- تهريب البشر: تجارة البشر والاتجار بالأفراد بغرض العمل القسري أو الاستغلال الجنسي.

¹ - طارق سرور ، الجماعات الإجرامية المنظمة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر 2000، ص 64.

² - أدبية محمد الصالح ، الجريمة المنظمة دراسة قانونية مقارنة، منشورات مركز كردستان للدراسات الاستراتيجية، السليمانية، العراق، 2009، ص

- غسيل الأموال: تقنين الأموال المكتسبة بطرق غير قانونية لتبدو كأموال مشروعة.

- الابتزاز والاختطاف: استخدام القوة والتهديد لتحقيق أهداف إجرامية.

- الهجرة غير الشرعية: نقل الأفراد بطرق غير قانونية عبر الحدود.

- التزوير والتزييف: إنتاج وتوزيع المستندات المزورة.

تتميز هذه الجرائم بتنظيمها وتنسيقها العالي، وكذلك تواجدها عبر حدود متعددة، مما يجعل التحقيق والمكافحة أكثر تعقيداً للسلطات الوطنية، كما تعتبر الجريمة المنظمة العابرة للحدود تهديداً خطيراً للأمن الوطني و العالمي، وتتطلب استجابة دولية تعاونية لمواجهتها.

ثانياً: خصائص الجريمة المنظمة العابرة للحدود

تمتاز الجريمة المنظمة عبر الوطنية بجملة من الخصائص بحكم انها تنظيم قائم على بناء هيكلي ثابت و يمكن أن نجمل هذه الخصائص في :

1- التنظيم الهرمي:

الجريمة المنظمة تعتمد على هيكل تنظيمي متقدم يشبه هيكل الشركات، حيث يكون هناك توزيع وظائف ومسؤوليات محددة، هذه الخاصية تشير إلى ترتيب أو هيكلية معينة يتم فيها تنظيم الجماعة أو المنظمة بشكل يشبه هرم، في هياكل التنظيم الهرمي، يكون هناك توزيع للسلطة والمسؤوليات بشكل تدريجي، حيث يكون هناك فرع رئيسي يتحكم فيما يحدث في الفروع الفرعية، وعلى سبيل المثال، في هياكل التنظيم الهرمي، يكون هناك رئيس أو مجلس إدارة في أعلى الهرم، ومن ثم تفرع السلطة والمسؤوليات نزولاً إلى الطبقات الفرعية، كل طبقة تكون مسؤولة عن إدارة جزء معين من الأنشطة أو اتخاذ القرارات في إطار معين.

و في سياق الجريمة المنظمة، يتم تطبيق هياكل التنظيم الهرمي لتنظيم الأنشطة الإجرامية بشكل فعال، يكون هناك زعيم أو قيادة رئيسية تتخذ القرارات الرئيسية، ثم يكون هناك توزيع للمسؤوليات بين أعضاء المنظمة بشكل تسلسلي، هذا يساعد في تحقيق التنظيم والكفاءة في تنفيذ الأنشطة، ويجعل التواصل أكثر فاعلية، من الناحية العملية، قد يؤدي هذا النوع من التنظيم إلى تحقيق أهداف الجماعة بشكل فعال، ولكنه أيضاً يجعل الهياكل الإجرامية أكثر صعوبة في التسلل والتحقيق، حيث يكون هناك تحدي أكبر للسلطات في تتبع ومحاسبة الأفراد والتحقيق في هياكلهم التنظيمية.

2- تعدد الجناة و جنسياتهم

وهما خاصيتين تتفرعان عن خاصية الطابع الهرمي للجريمة المنظمة، إذ يمكن القول أن الجريمة المنظمة العابرة للحدود تعد الصورة الأمثل والأوضح للجريمة الجماعية، إذ أن النظام القانوني لهذه الجريمة يفترض تعدد الجناة قبل الخوض في العناصر الأخرى الداخلة في تكوينها، فلا يتصور وجود تشكيل إجرامي مكوّن من شخص واحد، ولا يكفي تعدد الأشخاص للقول بقيام الجريمة المنظمة العابرة للحدود، بل لابد من وجود اتفاق بينهم قائم على تحقيق وحدة الجريمة بنوعها المادي والمعنوي، ونقصد بالوحدة المادية تلاقي إرادات الجناة في تحقيق الركن المادي لهذه الجريمة، أيًا كانت صورته، سواء تمثل في إنشاء الكيان الإجرامي أو تأسيسه، أو دعم استمراريته بالانضمام إليه، أما الوحدة المعنوية فتتمثل في الرابطة النفسية القائمة بين الجناة التي تقتضي تضافر وتأزر الإرادات الإجرامية¹.

أما من حيث الأفراد المشاركون في الجريمة المنظمة فقد يكونون من جنسيات مختلفة، وتتعاون هذه الجماعات عبر الحدود الوطنية، وهو ما يشير إلى تواجد أفراد المنظمة الإجرامية الذين ينتمون إلى جنسيات متعددة، وطالما أن الأفراد المشاركين في الأنشطة الإجرامية من جنسيات مختلفة، فهم يتجاوزون الحدود الوطنية، وهو ما يوفر للجريمة فرصًا للتحرك بسهولة عبر الحدود وتوسيع نطاق نشاطها، فقد يكون لديها شبكة دولية من الأعضاء يمكنهم التنقل بسرعة بين الدول والمشاركة في أنشطة إجرامية متنوعة، هذا ما يجعل من التعاون الدولي أمرًا ضروريًا لمكافحة الجريمة المنظمة، حيث يصبح من الصعب على سلطات دولة واحدة مواجهة هذه الجرائم بشكل فعال دون التعاون مع دول أخرى.

و تعتبر هذه الخاصية تحديًا للجهود الرامية إلى محاربة الجريمة المنظمة، حيث يصعب تعقب ومكافحة الأفراد والمجموعات التي تتحرك بحرية عبر الحدود وتستفيد من التعدد الجنسي.

3 - استخدام التكنولوجيا

تعتمد الجريمة المنظمة على استخدام التكنولوجيا الحديثة في تنظيم أنشطتها، مثل استخدام الإنترنت للتواصل وتنظيم العمليات، لتسهيل وتحسين أنشطة الجريمة المنظمة، و يشمل ذلك الاستفادة من الأجهزة والتطبيقات التكنولوجية لتنظيم وتنفيذ الأنشطة الإجرامية بشكل أكثر كفاءة وتعقيدًا وهي الجوانب التي قد تظهر في هذه الخاصية فيما يلي :

¹ - عباسي محمد الحبيب، الجريمة المنظمة العابرة للحدود، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، 2016-2017، ص 52.

- الاتصالات الآمنة: استخدام تقنيات التشفير و وسائل الاتصال الآمن تجعل من الصعب على السلطات تتبع وفهم أنشطة الجريمة المنظمة عبر شبكات الاتصالات.
- التواصل عبر الإنترنت: يمكن أن يستفيد المجرمون من الإنترنت للتواصل والتخطيط عن بُعد، مما يزيد من تعقيد مراقبتهم ومتابعتهم.
- التبادل الإلكتروني للأموال: استخدام العملات الرقمية ووسائل الدفع الإلكترونية في تسهيل عمليات الغسيل وتحويل الأموال بشكل غير مرئي.
- اختراق الأنظمة الإلكترونية: القدرة على اختراق أنظمة الأمان الإلكترونية لتحصل على معلومات حساسة أو لتعطيل أنظمة الحماية.
- استخدام وسائل التواصل الاجتماعي: التواجد على منصات التواصل الاجتماعي لغرض التواصل والتجديد، وكذلك لمشاركة معلومات وتوجيه الأنظار.
- استخدام التشفير: استخدام تقنيات التشفير لإخفاء المعلومات وجعلها صعبة الوصول إليها بواسطة الجهات الرسمية.
- إن استخدام التكنولوجيا يزيد من فعالية الجريمة المنظمة ويجعل من الصعب على السلطات مكافحتها، لذلك؛ يصبح التحدي أكبر في تواجه السلطات الضرورة لمتابعة وتحليل التكنولوجيا المستخدمة في سياق الأنشطة الإجرامية.

4 - سيورة النشاط الاجرامي عبر حدود الدول (العالمية)

- تأتي هذه الخاصية كامتداد لخاصية استعمال التكنولوجيا، و الذي استفادت منه أغلب المنظمات الاجرامية الدولية في تسيير أعمالها الاجرامية على المستوى الدولي، مما أدى الى عولمة الاجرام المنظم ، و قد أشارت الى طبيعة التدويل اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية سنة 2000، حيث تضمنته المادة 03 منها الفقرة (ب) على أن الجريمة المنظمة تقع إذا :
- ارتكب أحد أفعالها في دولة و الباقي في دولة أخرى كالتخطيط و التوجيه و الإشراف.
 - إذا ارتكبت جميع عناصر الجريمة المنظمة في دولة واحدة ، إذا ارتكبتها جماعة إجرامية منظمة تمارس أنشطة إجرامية في عدد من الدول.

5- التخطيط

- يقتضي التنظيم داخل الجماعة الإجرامية المنظمة - فضلا عن البناء التنظيمي الهرمي وتعدد الجناة واستخدامهم للتكنولوجيا - ضرورة التخطيط في ارتكاب الأنشطة الإجرامية، وهو ما من شأنه أن

يساهم في نجاح العمليات، التي تنفذها مثل هذه الجماعات، وما يزيد من أهمية عنصر التخطيط لدى هذه الجماعات، ما وصلت إليه في الوقت الحالي من تشعب وانتشار في أكثر من إقليم دولة واحدة.

يعتبر التخطيط عنصراً هاماً في تكوين الجريمة المنظمة يتمثل في تقسيم المهام والأدوار بين الجناة بوضوح، عن طريق تحديد الكيفية والوسيلة اللازمة من تنفيذ الجريمة إلى غاية التصرف في الأموال العائدة من الإجرام، فيؤدي كل عضو في الجماعة دوراً مكملًا لأدوار الجناة الآخرين، أين يصعب أن يباشر أي فرد من الجناة هذا النوع من الإجرام، بصورة منفردة، بحيث ينتظم المجرمون في تأمر لارتكاب الجرائم على سبيل الإعتياد والاحتراف، و يكتسي التخطيط داخل الجماعة الإجرامية المنظمة وصفاً خاصاً يتميز عن ذلك، المتطلب في بعض النظم الإجرامية، كسبق الإصرار والترصد أين يغلب عليه الطابع لفردى، بخلاف الأول الذي يكون في طابع جماعي كذلك المساهمة الجنائية ، ففي هذه الأخيرة، التخطيط لا يعدو أن يكون إلا شيئاً عارضاً، بخلاف التخطيط داخل الجماعة الإجرامية المنظمة الذي يعد من العناصر المتأصلة واللازمة في نشوء و قيام هذه الجماعة وبقائها¹.

6- الجريمة المنظمة العابرة للحدود جريمة مستمرة

الجماعات الإجرامية المنظمة التي تنشط في أكثر من إقليم دولة واحدة، لا تعد وليدة الصدفة وتكتل الجناة بينهم ليس بتكتل عارض، بل هي تنشأ من أجل الثبات برهة من الزمن، غالباً ما تستمر لعقود متعددة لارتكاب جرائم دون أن تكون معينة بذاتها، وقصد ضمان بقاء الجماعات الإجرامية المنظمة العابرة للحدود واستمرارها، يعتمد أعضاؤها إلى إحاطة الجماعة وأنشطتها بالسرية اللازمة، وذلك لمنع أو درء خطر تفككها أو الإيقاع بها، وعلى هذا الأساس يمكن القول أن الجريمة المنظمة العابرة للحدود من الجرائم المستمرة التي نشأت من أجل الاستمرارية في ارتكاب الأنشطة الإجرامية².

الفرع الثاني : إنعكاس الجريمة المنظمة العابرة للحدود على أمن و سلامة الاملاك العمومية المينائية

أدى توسع نطاق النظام القانوني لأمن و سلامة الاملاك العمومية المينائية متأثراً بالجرائم البحرية المنظمة و العابرة للحدود، إلى دراسة خطورة هذه الجرائم و تأثيرها على امن الاملاك المينائية، من جهة و من جهة أخرى؛ إبراز الدور الذي تلعبه الهيئات الامنية المشار اليها في المبحث الثاني من هذا الفصل للحد من هذه الجرائم، فالصور المتداولة للجريمة البحرية كالقرصنة البحرية و التهريب البحري والمخدرات

¹ - عباسي محمد الحبيب ، المرجع السابق، ص 59.

² - المرجع نفسه، ص 66.

و الهجرة السرية وجرائم الاحتيال البحري و الصيد غير المشروع وغيرها، بقدر زيادتها وتوسعها بفضل استعمالها - على وجه الخصوص - للتقنيات الحديثة بقدر ما زادت التحديات الأمنية للاملاك المينائية لتوليها مسؤولية محاربتها و الحد من نطاقها، كون هذه الجرائم تتقاطع مع الاملاك العمومية المينائية من حيث الدور الذي تلعبه الاجهزة الامنية المينائية، لتجنب الاعتداءات المحتملة من هذه الجرائم على اعتبار أن الإنتقال من بلد إلى آخر يمر عبر الاملاك المينائية كأحد أهم المنافذ، وهو ما يترجم الاهمية البالغة لأمن الاملاك المينائية.

سنتناول في هذا الفرع الجرائم البحرية المنظمة العابرة للحدود المهددة للاملاك المينائية (أولاً) ثم إنعكاس هذه الجرائم على أمن وسلامة الاملاك العمومية المينائية (ثانياً).

أولاً : الجرائم البحرية المنظمة العابرة للحدود المهددة للاملاك المينائية

الجرائم البحرية المنظمة العابرة للحدود تهدد الممتلكات المينائية كونها تستهدف محور مهم في اي دولة له بعد اقتصادي، لأنه نقطة تواصل للتجارة البحرية ومركز جذب للاستثمارات ومساهم فعال في التجارة الدولية كما له بعد سياسي، كونه يعتبر جزءاً من البنية التحتية الحيوية للامن الوطني، ويتطلب حمايته من التهديدات الامنية، وبالتالي من شأن هذه الجرائم ان تتسبب في احداث فوضى و تأثير سلبي على أكثر من صعيد، نلخص بعض هذه الجرائم التي من شأنها ان تهدد أمن وسلامة الاملاك المينائية فيما يلي :

1- الإرهاب البحري

الإرهاب عموماً هو بث الرعب الذي يثير الجسم والعقل باستخدام أساليب تفعل ذلك، أما الإرهاب البحري وإن لم يكن قديماً، فإنه ليس بالظاهرة الجديدة، وقد عرّفته المنظمة البحرية الدولية بأنه السعي لأغراض سياسية بغية التأثير على ممارسة حقوق دولة أخرى أو كيان سياسي آخر، عن طريق القيام بفعل واحد أو مجموعة من الأفعال الآتية:

- احتجاز أو ممارسة السيطرة غير المشروعة على سفينة أو هيكل.
- سفينة أو هيكل بحري آخر عن طريق التهديد بالقوة.
- اقتراف عمل عنيف أو التهديد باقترافه إزاء شخص على متن السفينة مما قد يعرض الملاحة الآمنة للخطر.
- تدمير سفينة أو أي منشأة بحرية .

- القيام عن علم بنقل معلومات زائفة يمكن أن تهدد الملاحة الآمنة¹.

المشرع الجزائري لم يقدم تعريفا محددا للارهاب البحري و إنما عدّد الافعال الارهابية و التي تشمل من ضمنها الارهاب البحري، أين تم إدراج آليات مكافحة الارهاب ضمن قانون العقوبات بالمواد 87 مكرر إلى 87 مكرر 10 ، واعتبر المشرع الجزائري بمثابة عمل إرهابي أي شخص أو أشخاص يرتكبون أو يحاولون ارتكاب الفعل الارهابي المكيف بهذه الصفة في قانون العقوبات، سواء كفاعل أصلي أو شريك أو مساهم أو مدبر أو مساعد²، أما الافعال الارهابية فقد حصرتها المادة 87 مكرر من قانون العقوبات³ و التي عددت الاعمال التخريبية او الارهابية التي تستهدف امن الدولة و الوحدة الوطنية و السلامة الترابية و استقرار المؤسسات و سيرها العادي واعتبرت من بين هذه الأعمال :

- الاعتداء على وسائل المواصلات و النقل و الملكيات العمومية و الخاصة و الاستحواذ عليها أو احتلالها دون مسوغ قانوني.

- الاعتداء على المحيط أو إدخال مادة أو تسريبها في الجو أو في باطن الارض أو إلقائها عليها أو في المياه بما فيها المياه الاقليمية من شأنها جعل صحة الانسان أو الحيوان أو البيئة الطبيعية في خطر.

- عرقلة سير المؤسسات العمومية أو الاعتداء على حياة أعوانها أو ممتلكاتهم أو عرقلة تطبيق القوانين و التنظيمات.

- تحويل الطائرات أو السفن أو أي وسيلة أخرى من وسائل النقل.

- إتلاف منشآت الملاحة الجوية أو البحرية أو البرية .

الملاحظ ان المشرع الجزائري ذكر الافعال المكيفة دوليا على أساس انها " قرصنة " و لكنه لم يصفها كذلك و إنما وصف الافعال الجرمية المؤسسة لهذه الجريمة بانها عمل ارهابي يهدف الى تحقيق غرض محدد، إلا انه أشار للقرصنة البحرية بالمادة 519 من القانون البحري بقوله : " يعاقب بالسجن من عشر (10) سنوات إلى عشرين (20) سنة مع مصادرة السفينة و كذا الاملاك و الوسائل الموجودة على متنها، كل شخص ارتكب او حاول القيام بأعمال القرصنة أو شارك فيها " ، و كأن المشرع لا يرى الفعل الارهابي إلا المستهدف للدولة دون الخواص كالشركات الخاصة و الافراد، وهنا يطرح التساؤل عن

¹ - حياة بن عيسى ، التهديدات البحرية الراهنة وجهود مكافحتها، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، جامعة ابو بكر بلقايد، تلمسان، العدد المجلد الاول، الأول، 2014/03/01، ص 147.

² - المادة 04 معدلة من القانون 01-05 المؤرخ في 2005/02/06، يتعلق بالوقاية من تبييض الاموال و تمويل الارهاب ومكافحته، المعدل و المتمم، الجريدة الرسمية الصادرة في 2005/02/09، العدد 11، ص 3 .

³ - المادة 87 مكرر من الامر 156/66 المتضمن قانون العقوبات المعدل و المتمم، معدلة بالقانون 01-14 مؤرخ في 2014/02/04 يعدل و يتم الامر 156-66 مؤرخ في 08 يونيو 1966 و المتضمن قانون العقوبات، الجريدة الرسمية عدد 07 الصادرة في 2014/02/16.

تكيف الفعل المطابق لما أحصته المادة 87 مكرر قانون العقوبات لكنه لا يستهدف أمن الدولة ووحدةها الوطنية و سلامتها الاقليمية و استقرارها و سير مؤسساتها، كتحويل السفن بغرض جني المال (الفدية) و إلقاء مواد خطرة أو استعمال متفجرات في البحر بغرض زيادة محصول صيد الاسماك...من جهة اخرى ، الارهاب البحري يسعى إلى الاضرار بالملاحة البحرية و بأصحاب المصلحة فيها، حيث تتعدد صور التعدي و يختلف محل ارتكاب الجرم و تتنوع الجهات و الاطراف المتضررة، ما بين سفن وموانئ ومنصات بحرية و أطقم سفن و ركاب و بيئة بحرية و أنظمة إلكترونية... بالاضافة إلى التأثيرات اللاجئة بالاقتصاد و الصناعة و العلاقات الانسانية¹.

يعتبر الإرهاب البحري من أخطر مهددات الأمن البحري؛ حيث تستغل الجماعات الإرهابية المجال البحري في تمويل عملياتها الإرهابية، من خلال المكاسب التي تحققها من عمليات ابتزاز الشركات، وفرض الإتاوات، وتهريب السلع بشكل غير مشروع وما إلى غير ذلك²، ولهذا فإن مكافحة الإرهاب البحري تتطلب تعاونًا دوليًا فعالًا وتنسيقًا بين الدول والهيئات الدولية للتصدي للتحديات الأمنية في المياه الدولية وحماية حركة الملاحة البحرية.

2 - التهريب البحري للمخدرات و المؤثرات العقلية

الجريمة المنظمة العابرة للحدود المتعلقة بالتهريب البحري للمخدرات والمؤثرات العقلية، هي نشاط لمنظمات إجرامية تستخدم المياه البحرية لتهريب وتوزيع المخدرات والمواد المؤثرة على العقول عبر الحدود البحرية، وتعتبر هذه الأنشطة جزءًا من نشاطات الجريمة المنظمة التي تتخذ من تهريب المخدرات والمؤثرات العقلية وسيلة لتحقيق أرباح غير قانونية.

وتتضاعف مخاطر التهريب البحري للمخدرات و المؤثرات العقلية، بسبب اتساع المناطق البحرية وخروج أغلبها عن الرقابة و التفتيش، وانعدام أو عدم كفاية الوسائل التقنية التي تسمح باكتشاف المخدرات في بعض الموانئ، وفضلاً عن ذلك استعمال عوائد هذه الجريمة في تمويل جرائم الارهاب، ومن ثم عمل التشريع على محاربة هذه الجريمة، إلا ان القانون البحري الجزائري يخلو من مصطلح مخدرات أو مؤثرات عقلية، وهو ما يربط صعوبات في مواجهة هذه الجرائم ومثال ذلك اكتشاف ربان السفينة وجود مخدرات

¹ - عطاء الله غريبي ، النظام القانوني للامن و السلامة البحرين، المرجع السابق، ص 54 و 57.

² - شيماء محي الدين، المقاربة الافريقية لمكافحة الجريمة البحرية وحماية الامن البحري، المجلة الالكترونية "الملف المصري" العدد رقم 106 ، مصر، يونيو 2023، ص 12، اطلع عليه عبر الرابط التالي :

<https://acpss.ahram.org.eg/Esdarat/MalafMasry/106/files/downloads/Mallf-106-June-2023-Final.pdf>

اثناء تفتيشهم لها، و من جهة أخرى كيف يتم يتعامل ربان السفينة مع الاتهامات التي قد توجه له من طرف الاجهزة الامنية المينائية في حالة اكتشاف المخدرات او المؤثرات العقلية.

المشرع البحري استعمل مصطلح " مواد محظورة " وهو ما جاءت به المادة 457 من القانون البحري و التي منحت ربان السفينة " ان يقوم بتفتيش السفينة عند الاشتباه بوجود مواد محظورة على متنها، ويتخذ التدابير الملائمة بشأنها، كأن يضعها تحت الحراسة أو يأمر بإتلافها إذا كانت تهدد صحة أو حياة المبحرين أو سلامة السفينة أو حمولتها أو يمكن أن تؤدي إلى فرض عقوبات على السفينة ¹. أما المشرع الجزائري فقد خص هذه الجريمة بنصوص خاصة وهو ما جاء به القانون 23-05 الصادر في 2023/05/07 المعدل و المتمم لقانون الوقاية من المخدرات و المؤثرات العقلية، أين أشارت المادة 02 منه إلى مفهوم التصدير و الاستيراد في هذا القانون، فهو " النقل المادي للمخدرات و/أو المؤثرات العقلية من دولة إلى أخرى " وهو ما يتطابق مع جريمة التهريب البحري، كما عرفت ذات المادة مصطلح النقل بانه : " نقل المواد الموضوعة تحت المراقبة داخل الاقليم الجزائري من مكان إلى آخر او عن طريق العبور " اما المادة 17 منه فهي تعاقب بالحبس من عشر (10) سنوات إلى عشرين (20) سنة وبغرامة من 5.000.000 دج إلى 50.000.000 دج كل من قام بطريقة غير مشروعة بانتاج او بيع ... أو شحن أو نقل عن طريق العبور أو نقل مواد مخدرة أو مؤثرات عقلية، هذه العقوبات تخص الجريمة غير المنظمة، وإذا تعلق الامر بالجريمة المنظمة العابرة بالحدود فإن العقوبة هي السجن المؤبد، وهو ما قرره نفس المادة في فقرتها الاخيرة.

وتقوم هذه الجريمة على مجموعة من العناصر :

. تهريب المواد المخدرة: يشمل نقل المخدرات من مكان لآخر عبر المياه البحرية، يمكن أن تشمل هذه المخدرات مجموعة واسعة من المواد، مثل الكوكايين والهيروين والقنب الهندي وغيرها.
. استخدام الطرق البحرية للتهريب: يستخدم المهربون البحريون سفن، قوارب سريعة، أو وسائل أخرى لنقل المخدرات عبر المياه البحرية، ووسائل تقنية للافلات من الرقابة على مستوى الموانئ.

¹ - تمنع المادة 210 من القانون البحري الجزائري، الطرح العشوائي للملوثات في البحر وهو ما يستلزم اتباع الطرق القانونية لإتلاف مثل هذه المواد.

² - قانون 23-05 مؤرخ في 2023/05/07، يعدل و يتمم القانون 04-18 المؤرخ في 2004/12/25 المتعلق بالوقاية من المخدرات و المؤثرات العقلية وقمع الاستعمال و الاتجار غير المشروعين بها، الجريدة الرسمية عدد 32، الصادرة في 2023/05/09.

و يظهر هذا النوع من الجرائم التنظيمية الحاجة إلى تعاون دولي فعال لمكافحة الجريمة المنظمة العابرة للحدود، خاصة فيما يتعلق بتداول المواد المخدرة والمؤثرات العقلية عبر المياه البحرية، مروراً بالموانئ و أجهزة الرقابة الامنية.

3- الهجرة غير الشرعية و الاتجار بالبشر

تطور المجتمعات البشرية وتعد نظم حياتها وتطور وسائل الإتصال، سمح للجريمة الإنتقال من البساطة إلى التنظيم الدقيق والمنظم، وتعد ظاهرة الهجرة غير الشرعية التي عرفت تطور ملحوظ في السنوات الأخيرة نتيجة لغلق الأبواب أمام الهجرات الشرعية إلى الدول المتقدمة، فالسياسات التي تتبعها الدول الأوروبية في هذا المجال كان لها آثار عكسية حيث ساهمت في فتح المجال أمام مافيا الهجرة غير الشرعية ممن يتاجرون بالبشر عبر الحدود من أجل تحقيق مكاسب مادية¹، لقد اختلف الباحثون في تحديد مفهوم الهجرة غير الشرعية ولكن اغلبها يدور حول مضمون واحد يتمثل في انها الانتقال من الوطن الام إلى الوطن المهاجر اليه للإقامة فيه دون احترام التدابير القانونية للدخول التي تفرضها كل دولة.

ويلجأ المهاجرون الغير الشرعيون الى أساليب عديدة للوصول الى البلدان التي توفر اوضاع اجتماعية أحسن - بعضها الدول الاوربية و امريكا - مثل: التعاقد مع شركات التهريب، التسلل من خلال الحدود، واستخدام الوثائق والجوازات المزورة...الخ، فينتج عن ذلك نشاط العصابات العابرة للحدود والباحثة عن الأرباح الطائلة والتي تقوم بالمتاجرة بالبشر المهاجرين، مستغلة جملة الظروف الاقتصادية والاجتماعية، والسياحية والأمنية التي تصيب الجماعات الفقيرة وبعض الدول النامية.

ونظرا للمخاطر الكبيرة التي تسببت فيها الجريمة المنظمة فقد تم وضع آليات للحد منها تتمثل في :

1- بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، تم التوقيع عليه بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 25 دورة 55 بتاريخ ، 15/11/2000 و الذي جاء مكملاً لاتفاقية الامم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية بتاريخ 15/11/2000² بهدف تعزيز التعاون الدولي في مجال الهجرة الدولية والتنمية من أجل معالجة الأسباب الجذرية للهجرة، تضمن البروتوكول نصوص عديدة تتعلق أهمها المادة 07 منه و التي ركزت على تعاون الدول الأطراف إلى أقصى حد

¹ - سميحة بوعناني ، الجريمة المنظمة وعلاقتها بالهجرة غير الشرعية، مجلة تاريخ العلوم، جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 01 ، العدد 02، 2016/01/15 ، ص 137.

² - صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 03-418 بتحفظ في 09/11/2003، الجريدة الرسمية عدد 69 ، الصادرة في 2003/11/12.

يمكن لمنع وقمع تهريب المهاجرين عن طريق البحر، وفقا لأحكام قانون البحار الدولي، كما نصت المادة 08 على تدابير مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر، تضمنت أيضا تدابير الحدودية وأمن ومراقبة الوثائق وصلاحياتها و التدريب والتعاون التقني والتعاون بين الدول.

2- بروتوكول منع وقمع ومعاقبة الاتجار بالأشخاص وخاصة النساء والاطفال المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، من أجل التعاون الدولي لمنع الاتجار بالأشخاص¹ ونصت عليها المواد : 9، 10، 11، 12 .

البروتوكول جعل من الضروري وضع الدول الأطراف سياسات وبرامج وتدابير أخرى لمكافحة الاتجار بالأشخاص وكذلك الاهتمام بالبحوث والدراسات لمنع الظاهرة وتخفيف أسبابها ومحاولة لإيجاد حلول لهذه العوامل، وأن تسعى الدول في ظل سياساتها مع المنظمات غير الحكومية ذات الصلة بتبادل المعلومات واتخاذ تدابير لمنع المتاجرين من استعمال وسائل النقل لعبور حدود الدول، ومراقبة الحدود وتأمين الوثائق وتشديد الرقابة وتطوير التشريعات، وتوقيع العقوبات على كل من يسهم أو يشترك في الإتجار بالأشخاص أو أعضائهم وخاصة النساء والأطفال.

و المشرع الجزائري من جهته جرم الهجرة غير الشرعية بموجب القانون 09-01 المعدل و المتمم لقانون العقوبات² بموجب نص المادة 175 مكرر و جرم بموجبها الهجرة غير الشرعية بأية وسيلة احتيالية للتملص من القيام بالاجراءات التي يتطلبها القانون، بالاضافة إلى المادة 303 مكرر 30 و التي عاقب بموجبها أي تدبير للخروج غير المشروع عبر الحدود الوطنية لشخص أو عدة أشخاص من أجل الحصول على منفعة بعقوبة الحبس من 03 سنوات إلى 05 سنوات و بغرامة من 300.000 دج إلى 500.000 دج و شدد من عقوبة الفاعل بالحبس من 05 سنوات إلى 10 سنوات و بغرامة من 500.000 دج إلى 1.000.000 دج في حالة تعريض حياة المهاجرين المهربين للخطر أو ترجيح

¹ بروتوكول منع وقمع ومعاقبة الاتجار بالأشخاص، وبخاصة النساء و الأطفال، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، اعتمد و عرض للتوقيع و التصديق و الانضمام بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 25 الدورة الخامسة و العشرون، المؤرخ في 15 نوفمبر 2000.

² نصت المادة 175 مكرر من القانون 09-01 المؤرخ في 25/02/2009 المعدل و المتمم للامر 66-156 المؤرخ في 08/06/1966 و المتضمن قانون العقوبات على ما يلي : "دون الإخلال بالأحكام التشريعية الأخرى السارية المفعول يعاقب بالحبس من شهرين 02 إلى ستة 06 أشهر و بغرامة مالية من 20000 دج إلى 60000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين ، كل جزائري أو أجنبي مقيم يغادر الإقليم الوطني بصفة غير شرعية أثناء اجتيازه إحدى مراكز الحدود البرية أو البحرية أو الجوية و ذلك بانتحال هوية أو باستعماله لوثائق مزورة أو أية وسيلة احتيالية أخرى للتملص من تقديم الوثائق الرسمية اللازمة أو من القيام بالإجراءات التي توجبها القوانين و الأنظمة السارية المفعول .و تطبيق نفس العقوبة على كل شخص يغادر الإقليم الوطني عبر منافذ أو أماكن غير مراكز الحدود".

تعرضهم له اما المادة 303 مكرر 32 فقد جعلت عقوبة السجن من 10 إلى 20 سنة، و بغرامة من 1.000.000 دج إلى 2.000.000 دج إذا ارتكبت الجريمة من طرف جماعة إجرامية منظمة.

وعلى الرغم من اتخاذ كل التدابير الوقائية للحيلولة دون حدوث الهجرة الغير شرعية إلا ان هذه الاخيرة في تزايد مستمر لاسيما مع الاستعمال الواسع للحاويات بالموانئ وهو ما أدى إلى استعمالها في الهجرة غير الشرعية عن طريق اختباء الأشخاص داخلها، وهو ما حاول المشرع الجزائري معالجته بالمادة 857 من القانون البحري، فإذا اكتشف وجود مهاجر سري على متن السفينة، في الميناء او في البحر خلال الرحلة يستطيع الرّبان تسليم هذا الراكب خفية الى السلطات المختصة في أول ميناء تتوقف فيه السفينة بعد اكتشاف وجوده، أو نقله إلى سفينة أخرى متجهة إلى الميناء الذي صعد منه المسافر. و عندما يتم تسليم المسافر خفية إلى السلطات المختصة ، يلتزم الرّبان بأن يقدم لهذه السلطات تصريحاً موقعا منه، يتضمن جميع المعلومات التي لديه والمتعلقة بالراكب المتسلل، بما في ذلك جنسيته وميناء ركوبه وتاريخ وساعة لعثور عليه، وموقع السفينة الجغرافي في ذلك الوقت والتاريخ وكذلك ميناء ذهاب السفينة وموانئ التوقف التالية، مع تواريخ الوصول والمغادرة¹.

4- الجرائم الالكترونية

تُعَدّ الجريمة الإلكترونية من بين الجرائم الخطيرة التي ظهرت في العصر الحديث، وقد أصبحت تشكل تحدياً كبيراً للدول عموماً وللأفراد، خاصةً مع التقدم السريع الذي يشهده العالم في مجال التكنولوجيا والمعلومات، لذلك تسعى جميع دول العالم للعثور على السبل والحلول الضرورية للتصدي لانتشار هذه الجرائم والبحث عن وسائل فعّالة للوقاية منها، بالمقابل ازداد تطور هذه الجرائم خاصة في وسائل وأساليب ارتكابها، والتي تتجاوز حدود الدول الوطنية.

وبالنسبة للمجال البحري فقد أصبح استخدام تقنية المعلومات أمراً حتمياً، بفرض نفسه على واقع النقل البحري والموانئ وقد استحدثت العديد من النظم الالكترونية التي ساهمت فعلاً في الرفع من كفاءته، فكلما ارتفع مستوى الأداء في تبادل المعلومات كان ذلك مؤشراً إيجابياً من مجال تطور الخدمات وتحسين جودة الأداء في قطاع النقل البحري من خلال الاعتماد على الحواسيب الآلية وشبكة الانترنت، فالحفاظ على هذه المعلومات والبيانات في الحواسيب الآلية وفي هذا الفضاء المفتوح، يستوجب في الوقت ذاته حمايتها من الهجمات الالكترونية السيبرانية التي أصبحت تهديداً أمنياً جديداً في قطاع النقل البحري وهذا ما يؤكد أهمية الأمن المعلوماتي، فقد تم تطوير العديد من الأنظمة الإلكترونية التي ساهمت بشكل فعال

¹ - المادة 858 من القانون البحري الجزائري.

في تعزيز كفاءة هذا القطاع، لتحسين أداء تبادل المعلومات، و زادت جودة الخدمات وتحسين أداء النقل البحري، ويعزى ذلك إلى التحول نحو استخدام الحواسيب الآلية وشبكة الإنترنت، وللحفاظ على هذه المعلومات والبيانات في الأنظمة الحاسوبية والفضاء الإلكتروني يتطلب ضرورة حمايتها من التهديدات السيبرانية، التي أصبحت تشكل تهديدًا أمنيًا جديدًا في قطاع النقل البحري، وهذا يبرز أهمية الأمان المعلوماتي وضرورة تكامل استراتيجيات حماية الأنظمة الإلكترونية في هذا السياق التكنولوجي المتقدم.

و تهدف إستراتيجية تكنولوجيا المعلومات المتبعة في مراقبة السفن والموانئ إلى تقديم خدمات آمنة موثوقة وسريعة وتتمتع بالكفاءة العالية، هدفها ضمان حركة التجارة الدولية واستمرارها ومن بين التدابير التكنولوجية في مجال سير الموانئ والسفن وأمنها وسلامتها نجد أنماطا مختلفة في مجال المراقبة ونظم المتابعة؛ فقد أصبح للحاسوب وبرامجه التطبيقية أكبر الأثر في تطوير صناعة النقل البحري بدءً من بناء السفن وتشغيلها وإدارتها والموانئ ومحطات الحاويات والتخطيط ونشاط الشركات الملاحية ومشغلي السفن والمتابعة ومراقبة سواء للسفن أو الحاويات والتدريب والتأهيل¹.

إنّ أساس ارتكاب الجرائم المعلوماتية في جميع مراحلها يكمن فيما هو موجود من معلومات معالجة آليا داخل الأنظمة المعلوماتية أو على وسائط تخزين خاصة بها، وقد يرى أنه من الواجب أن تهتم جميع الجهات داخل قطاع النقل البحري والمؤسسات المينائية بالعمل على تأمين ذلك المعلومات وحمايتها وتأمين الأنظمة المعلوماتية، ويتجسد ذلك من خلال تفعيل مفهوم آخر للأمن وهو الأمن السيبراني لحماية عالم المعلومات من الهجمات السيبرانية إذ يشير الأمن السيبراني إلى التقنيات والعمليات المصممة لحماية أجهزة الكمبيوتر والشبكات والبيانات من الوصول غير المصرح به ونقاط الضعف والهجمات التي يتم تقديمها عبر الانترنت من قبل مجرمي الانترنت، فقد خلق هذا الانفتاح عالما جديدا من الجريمة المعلوماتية بسرقتها أو تخزينها وتدميرها، ممّا أدى إلى مجال جديد من التهديدات حيث دخل قطاع النقل البحري في ساحة جديدة يجب معالجتها عن طريق الأمن المعلوماتي أو الأمن السيبراني بتحسين البنية التحتية² للأملاك المينائية وتدريب الموظفين و البحارة على افضل الممارسات للحد من المخاطر المؤثرة على الانظمة المعلوماتية في قطاع النقل البحري و الموانئ.

¹ - حياة بن عيسى ، الامن المعلوماتي في قطاع النقل البحري (الامن السيبراني) ، النظر للنشر و التوزيع و الإتصال، وهران، الجزائر 2021 ص 80 و 82.

² - حياة بن عيسى ، نفس المرجع، ص 87 و 88.

ثانيا : تهديد الجرائم البحرية المنظمة العابرة للحدود لأمن وسلامة الاملاك العمومية المينائية

الجانب السلبي للعولمة هو توسع نطاق الجريمة مستفيدة من التطور الهائل في مجال تقنيات الإتصال، ما نتج عنه ظهور عولمة في الجريمة و التي اخذت شكل التنظيم، ليزداد نشاطها وتتسع رقعتها، و تعد الجريمة المنظمة من الجرائم الخطيرة ومن أهم الجرائم التي تشكل خطراً على السلم والأمن الدوليين في كل المناطق وعلى كل المؤسسات إلا ان انعكاسها على الاملاك العمومية المينائية له تأثير بالغ، فقد باتت هذه الجريمة تهدد أمنها و سلامتها .

في عصر العولمة والتكنولوجيا، أصبحت الملاحة البحرية تحت تهديد متزايد من جرائم البحر المنظمة التي تتجاوز الحدود الوطنية وتشكل تحدياً جسيماً لأمان وسلامة الممتلكات العمومية المينائية، تشمل هذه الجرائم البحرية التهديدات المتعلقة بتهريب المخدرات، والاتجار بالبشر، والإرهاب البحري، مما يتطلب تبني استراتيجيات فعالة لمواجهة هذا التحدي الأمني، يأتي هذا في ظل التطورات السريعة للشحن البحري وتوسع نطاق التجارة الدولية، أين أصبحت الموانئ نقاط حيوية تتعامل مع تحديات الامن البحري و تعد الجرائم البحرية المنظمة من أبرز هذه التحديات، حيث يعمل الجناة على تنظيم أنشطتهم بطرق متطورة تجاوزت حدود الدول، مما يهدد أمان وسلامة الممتلكات العمومية المينائية، إن تزايد حالات التهريب، والقرصنة، والأنشطة الإجرامية الأخرى يُشكل تهديداً حقيقياً لأمن وسلامة الاملاك العمومية المينائية كونها منافذ بحرية حيوية، نحاول في هذا الفرع ضبط اهم الأضرار التي تلحقها الجرائم البحرية العابرة للحدود بالاملاك العمومية المينائية والتأثيرات المترتبة على الامن والاقتصاد، و التي يمكن جمعها في العناصر التالية :

1. تأثير الجريمة المنظمة على الامن و السلامة المينائية

تُعرض الجرائم البحرية المنظمة الموانئ لتهديدات مباشرة، حيث يمكن أن تؤدي إلى حوادث بحرية وتهديدات لسلامة السفن والأفراد، و الجزائر سعت إلى وضع التدابير و الآليات القانونية على مستوى التشريع - مثلما تمت الإشارة إليه بالمبحث الاول و الثاني من هذا الفصل - للحفاظ على سلامة و امن املاكها العمومية المينائية.

ولكن، نظراً للأهمية الكبيرة لهذا الموضوع، خاصةً في ظل حركية النشاط التجاري البحري المتزايدة والتهديدات المتنامية لأمن وسلامة الموانئ والسفن، فإنه من الضروري على الدول الالتزام بأحكام المدونة الدولية لأمان المنشآت المينائية والسفن، فعند دراسة هذا القانون بتمعن، يظهر أن قواعده قد شملت معظم الثغرات التي تهدد سير السفن وسلامة الموانئ، ومع ذلك؛ يُلاحظ أن تنفيذ هذه الإجراءات

والالتزام بالتوجيهات، بالإضافة إلى تدريب البحارة والأمانة، وتحديث الموانئ بأنظمتها وتطوير بنيتها التحتية، يتطلب تكاليفًا هائلة لا يمكن للدول الفقيرة تحملها.

و لضمان تفعيل هذا القانون، الذي يُعَبَّرُ ركيزة أساسية لقضايا الأمن البحري، ينبغي تقديم دعم مالي للدول ذات الاقتصاديات الضعيفة، فضلاً عن تقديم التدريب لبحارتها وإجراء تدريبات مشتركة حول المجال البحري، كما يجب تعزيز تنمية هذا القطاع الحساس الذي أصبح تحت تهديد متواصل من الإرهابيين والقراصنة، ويمكن تحقيق ذلك بواسطة تعاون فعال بين الدول.

2. تأثير على الاستثمار والتجارة و الاقتصاد

تشكل الجريمة المنظمة نمطاً فريداً من أنماط الجريمة، حيث استفادت من تقدم المعرفة والتكنولوجيا لتتخطى حدود الدول، مما زاد من انتشارها وتسارع خطورتها، فهي تُرتكب بشكل متعمد و تخطط لها عصابات ذات تنظيم دقيق، كما تسيطر عليها قواعد وأعراف، وتمتلك مواردًا مالية وإمكانات تجعلها تؤثر في جميع جوانب الحياة، وقد دفع هذا الوضع الدول إلى التعاون لمواجهة هذا الخطر، الذي يشكل تهديداً لأمنها واستقرارها السياسي والاجتماعي والاقتصادي.

ان وجود مشاريع خفية لأفراد الجرائم المنظمة، أو ما يطلق عليها بالاقتصاد الخفي لا تخضع لاجهزة الرقابة الجمركية على مستوى الموانئ تتسبب في انخفاض إيرادات الدولة وتركز الثروة في يد طبقة معينة في المجتمع دون سواها، مع انخفاض إيرادات الدولة.

ومن المعروف أن الأداة الرئيسية التي تستند إليها اقتصاد أي دولة لتنفيذ سياستها هي نظامها الجمركي وتنظيم علاقاتها التجارية الخارجية، لذلك تعد الجريمة الجمركية انتهاكاً للقانون، وهي واحدة من أخطر الجرائم الاقتصادية التي تؤثر سلباً على المنافسة الحرة والنزاهة، و تتسبب أيضاً في زعزعة مصداقية الضمانات الممنوحة للمستثمرين المحتملين، و نتيجة لخطورة الجرائم الجمركية؛ اتخذت الدول إجراءات لوضع نظام جمركي يهدف إلى حماية الاقتصاد الوطني، يتضمن ذلك تنظيم تداول السلع والبضائع بطريقة مطابقة للقوانين الجمركية، بالإضافة إلى ذلك، تم تحديد رسوم جمركية تُعتبر مصدراً هاماً للإيرادات العامة، بناءً على ذلك، يُعتبر أي تهرب جمركي، بغض النظر عن شكله، هدرًا لموارد الدولة.

3 . تذبذب في العمليات اللوجستية المينائية

يؤدي القطاع اللوجستي دوراً هاماً في اقتصاديات الدول حيث يعتبر عصب عمليات الانتاج والتوزيع، من خلال تأثيره الإيجابي في تقليل حلقات التداول بين المنتج و المستهلك النهائي، ومن جانب

آخر يعتبر المحفز الرئيسي لفرص الاعمال و الاستثمار في أي بلد، ويشكل القطاع اللوجستي في الجزائر دعامة اقتصادية مهمة، حيث يأتي اهتمام الحكومة بهذا القطاع من خلال تنفيذها لعدد من مشاريع البنية الاساسية لاسيما الموانئ، و التي تهدف إلى تحقيق أفضل تناسق بين التدفقات الداخلة والخارجة وتجنب الاختناقات و الاعطال و تحقيق التدفق الامثل للعمليات، بالوصول إلى تحقيق ما يسمى بخمسة اصفار و التي تتمثل في :¹

- صفر مخزون : تقليل ما امكن من المخزون يؤدي إلى تخفيض التكاليف، ووفرات في التكلفة.
- صفر آجال : تقليل الزمن المستغرق في دورة الطلب مما يؤدي الى خدمة جيدة للعملاء.
- صفر أوراق : عن طريق استخدام التكنولوجيا الحديثة لتقليص استخدمت الاوراق وزيادة سرعة الاستجابة.
- صفر أخطاء : عدم وجود أخطاء في المنتج يعني التخلص من المردودات و بالتالي تحقيق خدمة جيدة للعملاء وتخفيض التكاليف.
- صفر تعطل : يجب أن تكون الصيانة قبل وفوق العطل وليس عند حدوثه، وهذا يسمى بالصيانة الوقائية.

هذه الاهداف قد لا تتحقق نتيجة الجريمة المنظمة فقد تتعرض الموانئ البحرية لتأثيرات سلبية نتيجة للجرائم المنظمة، مما يؤدي إلى ذبذبات في العمليات اللوجستية المينائية، و التي تظهر فيها هذه الأضرار التالية :

. تأخيرات في الإفراج عن البضائع: الجرائم المنظمة مثل التهريب والقرصنة قد تتسبب في تأخيرات كبيرة في عمليات التفريغ والتحميل للسفن، هذا يؤدي إلى تأخر إفراج البضائع، مما يؤثر على الجدول الزمني للشحن والاستلام.

. تكاليف الأمان والتأمين: زيادة حالات الجريمة تستدعي تكاليف إضافية لتعزيز إجراءات الأمان وتحسين التأمين، هذه التكاليف تشمل توظيف حراس إضافيين، واستخدام تكنولوجيا متقدمة للمراقبة، وشراء وصيانة معدات أمان متطورة.

. تأثير على السلسلة اللوجستية: يؤدي الارتفاع في حالات الجريمة إلى تعقيد سلسلة التوريد اللوجستية السفن قد تضطر إلى اتخاذ طرق بديلة أو الابتعاد عن الموانئ التي تعتبر عرضة للتهديد، مما يؤدي إلى زيادة في التكاليف وانقطاع في الخدمات.

¹ - فطيمة حاجي ، فاطمة الزهراء مهديد ، واقع وتحديات القدرات اللوجستية في الجزائر دراسة حالة ميناء بجاية خلال الفترة 2012-2017، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية و الاقتصادية، جامعة تمنغست، المجلد 08، العدد 01 ، 2019/01/01، ص 602. 607.

. تأثير على سمعة الميناء : حدوث جرائم منظمة بشكل متكرر في الميناء يمكن أن يؤثر على سمعته، الشركات والشحنة قد تتجنب استخدام الميناء المتضرر، مما يؤدي إلى فقدان المزيد من الأعمال والإيرادات.

. ضغط على السلع الحساسة للزمن: الجرائم المنظمة يمكن أن تستهدف الشحنات الحساسة للزمن مثل الأدوية أو السلع الفاخرة، مما يزيد من ضغط تأمين هذه السلع ويعرضها للخطر.

هذه المعوقات الناتجة عن تهديدات الجريمة المنظمة بإمكانها تعطيل العمليات اللوجستية المينائية، مما يتطلب تعاون دولي أكبر وتكنولوجيا الأمان المتقدمة لمواجهة هذه التحديات.

4. تهديد للأمن الوطني و سمعة الدولة

تعرض الجرائم البحرية المنظمة الموانئ لتهديدات مباشرة حيث يمكن أن تؤدي إلى حواث بحرية و تهديدات لسلامة السفن و الافراد كما يمكن للأنشطة الإجرامية في الموانئ أن تلحق ضرراً بسمعة الدولة برمتها، مما يؤثر على التعامل معها.

فالزيادة في التكاليف الامنية على مستوى الموانئ لمكافحة التهديدات الجرمية، يؤدي للتوظيف الإضافي للحراس، واستخدام تكنولوجيا متقدمة مثل نظم المراقبة بالكاميرات والتحليل الذكي و الرفع من مستوى التأهب الامني ما يتسبب في تأخير العمليات المينائية بسبب إجراءات التفتيش والأمان الإضافية مما يؤثر على الكفاءة العامة للميناء .

كما يؤدي للاكتشاف المتكرر لعمليات تهريب أو أي تهديدات جرمية اخرى إلى التأثير سلباً على سمعة الميناء كمرفق لوجستي يتبنى المعايير القانونية والأخلاقية و انخفاض في الثقة، مع ازدياد حالات الفساد أو التورط في جرائم منظمة تقلل من مستوى الثقة الدولية في الميناء، مما يؤثر على جاذبيته للعملاء والشركات و من ثمة فقدان للإيرادات، طالما ان الجرائم المنظمة تعد عائقاً للتجارة الدولية، حيث قد تؤدي عمليات التفتيش المتزايدة والتأخيرات في الإفراج عن البضائع إلى خسائر إيرادات للدولة والميناء .

كما تتسبب الجرائم المنظمة في الموانئ إلى إضعاف الثقة في الاستثمارات، حيث قد يتردد المستثمرون في توجيه رؤوس الأموال إلى مناطق تواجد الجرائم المنظمة، و يمكن أن يؤدي القلق الامني إلى تقليل الفرص الاقتصادية في الميناء والمناطق المحيطة به.

5 - التأثير على النظام الآلي و برمجيات الأملاك العمومية المينائية

يتم توصيل العديد من الاجهزة عبر الأنترنت مما يجعلها أكثر عرضة للهجوم حيث أصبحت النّشاطات البحرية والسفن تشكل نقاط ضعف أمام الهجمات السيبرانية من خلال اعتمادها في سيرها على نظام المعلومات وشبكات الكمبيوتر، ما سهل استغلالها بحيث أصبحت تحديات الجريمة العابرة للحدود قضية تهدد الأمن الدولي بما قدمته من تسهيلات كبرى للأنشطة الإجرامية المنظمة وخلق بيئة مناسبة للنشاط الإجرامي، ما أدى إلى ظهور جرائم ذات طبيعة تقنية ميزت اتجاهات الجريمة في العصر الحديثة، فاستهداف النظام المعلوماتي في قطاع النقل البحري قد يكون الهدف منه سرقة البيانات الخاصة بسير السفينة و تعطيل القدرة على تقديم خدماتها التي تظم المعلومات، وهي أعمال إجرامية تضمن الدخول غير المصرّح به إلى النظام الهدف وتعرف العملية بانها فعل الإختراق Hacking كما تتضمن هذه العمليات سرقة البيانات والمعلومات باعتبار النظام المعلوماتي المخزن لها والتي تمثل هدف للعديد من المنظمات الاجرامية¹.

هذه الجرائم السيبرانية تؤدي إلى تعطيل الأنظمة ما يتسبب في تعطيل أنظمة التشغيل في الموانئ، مما يؤدي إلى توقف العمليات وفشل الأنظمة الأساسية، كما يمكن للهجمات السيبرانية استهداف سرقة المعلومات الحساسة حول العمليات المينائية، مثل معلومات الشحن والتخزين، مما يشكل تهديدًا للأمان والخصوصية، ومن ثمة تؤثر على اللوجستيات المينائية، حيث يمكن أن يتسبب تعطل الأنظمة في تأخير في التحميل والتفريغ والنقل، فضلا عن تلف الأصول المينائية، مثل معدات الرفع أو الأنظمة الأتمتة، مما يتطلب إصلاحًا وصيانة إضافية.

و في حال تعطل الأنظمة الأمنية بسبب جرائم منظمة سيبرانية، يمكن أن يؤثر ذلك على السلامة العامة في الموانئ ويزيد من مخاطر الحوادث، وقد قد يضطر الرد عليها من المؤسسات المينائية إلى تعليق بعض الخدمات لفترة، مما يؤدي إلى انقطاع في الخدمات المينائية ويؤثر على الشحن والاستلام.

¹ - حياة بن عيسى ، الامن المعلوماتي في قطاع النقل البحري (الامن السيبراني)، المرجع السابق ص 88 .

خلاصة الفصل الثاني :

سايرت القواعد التي كرسها المشرع الوطني لحماية الأملاك العمومية المينائية خصوصية هذه الأملاك التي تتميز بعنصرين هامين هما : خصوصية نشاطاتها و خطورة هذه النشاطات، إذ تعد مناطق الأمان الأساسية للميناء وتستقبل حركة كبيرة من البضائع والسفن والأفراد، ونتيجة لذلك؛ تواجه هذه الأملاك تحديات كبيرة في ضمان السلة والأمن داخل الفضاء المينائي، و يتطلب هذا التحدي فرض قواعد صارمة للتشغيل والنشاطات المينائية، ورغم أن هذه القواعد قد تكون قيداً على حرية الأنشطة، إلا أنها ضرورية لضمان سلامة الحركة والتشغيل داخل الميناء.

فالأملاك العمومية المينائية جزءاً أساسياً من الأملاك العمومية البحرية الاصطناعية، حيث تشمل جميع المنشآت والبنية التحتية اللازمة لتشغيل الميناء وتسهيل حركة البضائع والسفن، وتتضمن هذه الأملاك المرافق المينائية مثل الرصيف، والمخازن، والأنظمة اللوجستية، والأجهزة الأمنية والسلامة. يجب أن تكون هذه الأملاك محمية بشكل فعال ومؤمنة لضمان استمرارية تشغيل الميناء وتوفير بيئة آمنة للعمال والزوار.

و يعتبر المفهوم القانوني للأملاك العمومية البحرية الاصطناعية أمراً حيوياً لتنظيم الأنشطة البحرية وضمان سلامة وأمان الموانئ والمرافئ البحرية، بالإضافة إلى الآليات والمهام الأمنية التي تتناولها في المبحث الأول من هذا الفصل ، فقد تم تعزيز الحماية للأملاك العمومية البحرية الاصطناعية بمتطلبات دولية محددة، تمثلت على وجه الخصوص في "المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية"، المعروفة بـ (Code ISPS)، والتي أقرتها المنظمة البحرية الدولية (OMI) في مؤتمر لندن عام 2002، تأتي هذه المدونة كتعديلات للفصل 11 من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحار (SOLAS) لسنة 1974، وتهدف هذه التعديلات إلى تحسين الأمان والأمن في الموانئ والمرافئ البحرية، وتعزيز الحماية ضد التهديدات الإرهابية والجريمة المنظمة.

و نظراً للأهمية الاستراتيجية للأملاك العمومية المينائية كونها الجسر الحيوي الذي يربط بين البر والبحر، فقد حرص المشرع على منحها حماية خاصة خصوصاً من الناحية الجزائية، لذلك؛ قام بتخصيص كتاب خاص في القانون البحري يتناول الاحكام الجزائية المتعلقة بالمخالفات في الملاحة البحرية والمينائية، وقد تم تعزيز هذه الإجراءات القانونية بتنفيذ تدابير "المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية".

الخاتمة

الخاتمة :

تعد الأملاك العمومية البحرية ثروة وطنية ومجال استراتيجي و سيادي بالغ الأهمية، وفي عصر تتزايد فيه التحديات البيئية والاقتصادية و الأمنية وحتى السيادية، يبرز دور النظام القانوني للأملاك العمومية البحرية كحجر زاوية في الحفاظ على الموارد الطبيعية وتنظيم استغلالها وحماية حدود الاقليم البحري للدولة، مما يتطلب دراسة ومناقشة النصوص الموجودة بغية تنقيحها و تحديثها، بهدف تجويد التشريع ليحقق الأهداف المنتظرة منه؛ فالبحر كان ولا يزال مجالاً حيويًا واستراتيجيًا للدولة، و مصدرًا معتبرا للثروات الطبيعية والتنوع البيولوجي، ومن هنا تأتي أهمية الإطار القانوني الذي يحكم الأملاك البحرية، والذي يتطب قواعد قانونية توفر حماية ناجعة وفعالة، وتنظيمًا دقيقًا لضمان استخدام مستدام يضمن الحفاظ عليها للأجيال القادمة.

في هذه الدراسة، تناولنا ضمن بابين كاملين النظام القانوني للأملاك العمومية البحرية، وتعرضنا فيه لماهيتها وكيفية إستعمالها وإستغلالها و آليات حمايتها؛ فهذا البحث حاول استكشاف مفاهيم وعناصر النظام القانوني للأملاك العمومية البحرية في الجزائر، مع التركيز على القوانين الراهنة، و التحديات الأخيرة، ومحاولة استشراف التوجهات المستقبلية التي تشكل هذا المجال الحيوي.

ختامًا، توّصلنا إلى مجموعة من النتائج نُوجزها فيما يلي:

- لقد شهد التشريع الجزائري تطورًا ملحوظًا في مجال تنظيم الأملاك العمومية البحرية، وذلك من خلال القوانين والمراسيم التي تهدف إلى تحقيق توازن بين استغلال هذه الأملاك وحمايتها، أبرز هذه التطورات تجسدت في القانون البحري الذي وضع إطارًا قانونيًا لتحديد وتنظيم استعمالات الأملاك البحرية الطبيعية منها و الاصطناعية، كما تم تعزيز الآليات القانونية لحماية الاملاك العمومية البحرية، من خلال التشريعات التي تفرض قيودًا صارمة على الأنشطة التي قد تُضرر بالسواحل والبحار.

- يُعدّ موضوع الأملاك العمومية البحرية من القضايا القانونية التي شغلت المشرع الجزائري منذ السنوات الأولى للاستقلال، حيث صدر الأمر رقم 65-301 المؤرخ في 06 ديسمبر 1965 كأول محاولة تشريعية لتحديد مفهوم الملك العمومي للدولة وتوسيع نطاقه ليشمل بعض العناصر البحرية، إلا أن هذا النص، وعلى الرغم من طابعه التأسيسي، ظل محدودًا في أثره العملي، ولم يُستتبع بإطار تشريعي أو تنظيمي متكامل يُعنى بتنظيم واستغلال وحماية هذا النوع من الأملاك العمومية، وهو ما ساهم في استمرار الغموض حول المفاهيم القانونية المتعلقة بها، وفي تشتت النصوص ذات الصلة بين قوانين مختلفة ذات طابع عام أو قطاعي.

- المشرع الجزائري كان مدركاً لقيمة الاملاك العمومية البحرية؛ فهي أكبر الاملاك الوطنية، إلا أن آليات ضبطها و تنظيمها جاءت مشتتة على عدد كبير من القوانين و التنظيمات، ما صعب من مهمة الباحث في جمع وترتيب هذه النصوص، ثم تقييم مدي فاعليتها ونجاعتها؛ فمن جهة نية المشرع كانت تنصرف إلى تحديد الحقوق والواجبات في استخدام الاملاك العمومية البحرية، ومن جهة أخرى ضبط الواجبات التي يجب على الدولة تنفيذها في إدارتها بما يحقق الفوائد الاقتصادية والاجتماعية بشكل متوازن، إلا أن كثرة النصوص بالشكل الذي شهدناه في هذا البحث قد تكون مصدراً للتباين والتعقيدات في تطبيقها وتنفيذها، و قد تتضارب أهدافها في بعض الأحيان مما يؤدي إلى تداخل في الصلاحيات، مثلما حصل في النصوص المنظمة لأمن وسلامة الاملاك العمومية المينائية أين لاحظنا عدد المتدخلين المكلفين كلهم بمهمة واحدة؛ وهي حفظ الامن، ليتدخل المشرع بموجب القرار الوزاري المشترك، المؤرخ في 2019/06/17 يحدد فيه كيفية التنسيق بين المصلحة الوطنية لحراس السواحل وباقي المتدخلين و محاولاً تحديد المهام و الاختصاصات.

- رغم الترسنة القانونية التي كرسها المشرع لحماية و استدامة الاملاك العمومية البحرية، و رغم أن الدستور الجزائري جعل مسؤولية حماية الاملاك العمومية مشتركة بين المواطن و الدولة - بنص المادة 83 منه - إلا أن للمواطن الجزائري مفهوم خاطئ للملك العام البحري؛ إذ أنه يمثل له ذلك المال المباح للجميع لاستعماله واستغلاله بأي صورة كانت ولو كانت غير مشروعة، وذلك نتيجة ترسخ الاعتقاد بأن هذا المال وجد لأجل الفرد، فيحق له تبعا لذلك استغلاله بالصورة التي يراها تناسبه دون أن يكون ذلك من الأفعال المستهجنة بالنسبة إليه.

- تخضع الاملاك العمومية البحرية لإطار قانوني مركب يجمع بين التشريع الوطني والآليات القانونية الدولية، لاسيما في المناطق التي لا تمارس فيها الدولة سوى حقوق سيادية، ويعكس هذا التركيب القانوني مدى تعقيد إدارة هذه الموارد الحيوية، الأمر الذي يستدعي تحقيق توازن دقيق بين مقتضيات السيادة الوطنية والالتزامات الدولية، عبر تنسيق فعال بين مختلف المستويات القانونية لضمان حوكمة رشيدة ومستدامة لهذه الاملاك.

- إن النظام القانوني للاملاك العمومية البحرية يحوّل هذه الأخيرة من مجرد ثروة وعقارات اصطناعية إلى أملاك عمومية بمعناها القانوني الذي تمت دراسته، ولا يتحقق ذلك إلا بعملية تعيين حدودها، ويكمن الهدف من القيام بهذه العمليات التقنية والإدارية والتي تكون في أغلب الأحيان عمليات

كاشفة، هو تنظيم و توضيح مجال وحدود الملك البحري، لكي يتسنى لادارة جردها ورقابتها واستغلالها أحسن إستغلال بإتباع أنماط التسيير المنصوص عليها قانونيا، بالإضافة إلى تسهيل عملية حمايتها.

- لقد نص المشرع على استحداث هيئتين هما: المجلس الاعلى للبحر و السلطة المينائية، وكلاهما تحدثنا عنهما بإسهاب في هذا البحث " نظريا " إلا أنهما غير منصبتين إلى غاية اليوم، رغم دورهما المهم في احداث التوازن بين مجموع الهيئات المتدخلة الأخرى، والمكلفة بتسيير و تنظيم الاملاك العمومية البحرية الطبيعية و الاصطناعية.

- لقد أثبت الواقع أن الترسانة التشريعية في مجال الاملاك العمومية البحرية تشهد بعض مظاهر القصور سببها التضخم التشريعي؛ فقد وُزِعَ المشرع مفاهيمها على عدد من القوانين، كما وزع آليات الحماية أيضا؛ فهي موجودة في القانون البحري و قانون الاملاك الوطنية، وقانون حماية الساحل و قانون البيئة و التنمية المستدامة و قانون التعمير و قانون المناجم وقانون الاستثمار، كما جاءت بالمخطط الوطني لتهيئة الاقليم، و كلف بها وزير المالية ممثلا بمديرية أملاك الدولة و وزير الاشغال العمومية و أيضا وزير الطاقة و المناجم ووزير النقل و الصيد البحري، ووزارة الثقافة، وفي كل مرة يشير المشرع إلى أن الامر يتعلق بالاملاك العمومية البحرية.

إن وحدة الإطار القانوني يساعد على توضيح القواعد القانونية وتبسيط فهمها سواء بالنسبة للأفراد أو المؤسسات، كما يجعل من الأسهل على المواطنين والمستثمرين والسلطات محلية أو مركزية الوصول إلى جميع القوانين ذات الصلة من مصدر واحد، ويتيح للسلطات التنفيذية سهولة مراقبة و تطبيق القوانين وضمان الالتزام بها، كما يؤدي إلى تنسيق أفضل بين السياسات المختلفة المتعلقة بالاملاك البحرية، مثل حماية البيئة، و الصيد البحري وتربية المائيات، و المناجم، وهو ما يؤدي بالضرورة إلى التقليل من التعارضات أو التداخل بين القوانين المختلفة، وهو العيب الرئيس الذي نرى أنه أنقص من فعالية الإطار القانوني للأملاك العمومية البحرية.

- لا يكرّس النظام القانوني الفرنسي، الذي تأثر به التشريع الجزائري لأسباب تاريخية معروفة، قانونًا مستقلًا خاصًا بالأملاك العمومية البحرية، على غرار ما هو معمول به في الجزائر، غير أن المشرع الفرنسي تميّز بإصداره سنة 2006 قانونًا جامعًا عُرف ب'القانون العام لملكية الأشخاص العامين'، مُكرِّسًا بذلك إطارًا موحدًا لهذه الأملاك (Code général de la propriété des personnes publiques) يتضمن الأحكام التشريعية المتعلقة بالمتلكات التابعة للأشخاص العامة ومنها الاملاك العمومية البحرية، ويحتوي فصولاً تتعلق بالأملاك العمومية بما في ذلك الأملاك البحرية، من خلال هذا

القانون يلاحظ أن المشرع الفرنسي بدأ يرسم حدود لإستقلال قانون الاملاك البحرية، ذلك أن هذا القانون هدفه تحديد النظام القانوني للأملاك العمومية التابعة للدولة وللجماعات المحلية، بما في ذلك الأملاك البحرية، وينص على الشروط والضوابط التي يجب أن تلتزم بها السلطات العامة في استخدام وتنظيم الأملاك البحرية، بما في ذلك الشواطئ والمرافئ والمناطق الساحلية الأخرى، ولم يتوقف المشرع الفرنسي عند ذلك، بل أصدر سنة 2021 قانون المناخ والقدرة على الصمود (La loi climat et résilience)، مستندًا إلى مقارنة تقوم على آليات جودة التشريع، حيث سعى من خلالها إلى الحد من التضخم التشريعي الذي ميّز المنظومة القانونية الفرنسية، لاسيما في المجالات التي تشهد تداخلًا بين عدة قوانين، كما هو الحال بالنسبة للأملاك العمومية البحرية، فعندما يحيل هذا القانون إلى كل من قانون البيئة والقانون العام لملكية الأشخاص العامين - الذي يُقابل إلى حدّ ما قانون الأملاك الوطنية في النظام القانوني الجزائري - فإن ذلك يُعبّر عن توجه نحو البناء على الإطار التشريعي القائم، من خلال تدعيمه أو تعديله بما يخدم أهداف القانون الجديد، ويُعد هذا التكامل بين النصوص القانونية خطوة نحو إرساء منظومة تشريعية منسقة وشاملة، تُعزز حماية البيئة وتُكرّس مبادئ التنمية المستدامة، مع توفير حماية فعالة للأملاك البحرية، وتجدر الإشارة إلى أن مجمل هذه القوانين تم تجميعها في وثيقة إلكترونية موحدة، مما أتاح إصدار نص قانوني واحد يستند إلى مصادر متعددة، باستخدام منهجية قائمة على التنسيق والتكامل بين التشريعات.

- تُوصف الآليات الحمائية التي أقرّها المشرع الجزائري ضمن مختلف القوانين المنظمة للأملاك العمومية البحرية بكونها محدودة النجاعة وغير فعالة من الناحية العملية، وذلك نتيجة لافتقارها إلى الانفتاح على مستجدات العلوم والتكنولوجيا الحديثة، وتُترجم محدودية هذه الآليات من خلال التراجع الملحوظ في وضعية هذه الأملاك، إلى جانب ما تتعرض له من اعتداءات متكررة وشبه يومية، مما يدل على قصور الإطار القانوني الحالي في ضمان الحماية الفعلية والناجعة لها.

- أظهرت نتائج هذا البحث وجود تقصير ملحوظ وتراخٍ واضح من قِبل الإدارات المعنية في تطبيق النصوص القانونية ذات الصلة بحماية الأملاك العمومية البحرية، ويتجلى هذا التراخي من خلال غياب تام لأي معالم مادية تُحدد حدود هذه الأملاك على مستوى الشواطئ الجزائرية، بخلاف ما هو معمول به في فرنسا، حيث يتم تحديد تلك الحدود انطلاقًا من أقصى مدى تبلغه الأمواج خلال السنة في ظروف جوية عادية، ويُعتمد هذا الحد أساسًا لرسم نطاق الأملاك البحرية العمومية، كما لوحظ أيضًا غياب كلي لمعالم الشريط المحجوز من طرف الوالي، والذي لا يتجاوز عرضه 20 مترًا من الأملاك

الخاصة المحاذية لحافة الشاطئ، انطلاقًا من الحد المرسوم للأملاك العمومية، وفق ما نص عليه المرسوم التنفيذي رقم 12-427، ويُفترض أن تُشكل هذه المعالم ضماناً عملية لتفعيل القواعد الاستثنائية التي أقرها المشرع لحماية هذا النمط من الأملاك، إلا أن انعدامها أفرغ تلك القواعد من محتواها الحمائي، وفتح المجال أمام التعدي على الأملاك البحرية، سواء ضمن الشريط المحجوز من قبل الوالي أو حتى داخل النطاق البحري ذاته، حيث تُسجل تجاوزات متكررة على شكل عمليات بناء مباشرة على الشاطئ، في ظل غياب أي تدخل فعال من السلطات الإدارية، وعلى رأسها البلدية المختصة إقليمياً.

– من النتائج البارزة التي خلُص إليها هذا البحث، أن النظام القانوني المنظم للأملاك العمومية البحرية في الجزائر لم ينل ما يستحقه من دراسة قانونية معمقة، رغم الأهمية البالغة التي يكتسبها المجال البحري في السياسة التنموية والبيئية للدولة، وقد كشفت المعطيات الواقعية عن وجود خلل واضح في تطبيق القوانين والتشريعات ذات الصلة، ما يؤكد الحاجة الملحة إلى مزيد من الدراسات الأكاديمية المتخصصة، التي تتناول هذا الموضوع من زواياه المختلفة، وتعتمد مقاربة تحليلية وتقييمية تُمكن من تشخيص مكامن القصور واقتراح الآليات الكفيلة بتحقيق حماية فعالة ومستدامة لهذه الأملاك.

كما توصلنا في خاتمة هذا البحث إلى مجموعة من المقترحات، لعل أهمها :

– استنادًا إلى الملاحظة الأولية التي شكّلت منطلق هذا البحث، والمتمثلة في تشتت الإطار التشريعي المنظم للأملاك العمومية البحرية، يُقترح العمل على إعداد نص قانوني موحد، جامع ومتكامل، يُنظم هذا الصنف من الأملاك في إطار قانوني واحد يحمل عنوان "قانون الأملاك العمومية البحرية" ويُفترض في هذا القانون أن يتسم بالشمولية والتوازن، بحيث يحقق الانسجام بين مقتضيات التنظيم الصارم من جهة، ومتطلبات المرونة اللازمة لمواكبة التطورات من جهة أخرى، وذلك من خلال تضمين آليات قانونية تسمح بتحديثه بشكل دوري، بما يتلاءم مع المستجدات العلمية والتكنولوجية وأفضل الممارسات المقارنة، وفي هذا السياق؛ يُصبح من الضروري توحيد النصوص المتفرقة التي تتناول الأملاك العمومية البحرية، والموزعة بين عدة قوانين، من بينها: القانون البحري، قانون الأملاك الوطنية، قانون حماية الساحل وتثمينه، قانون البيئة والتنمية المستدامة، قانون التعمير، قانون المناجم، قانون الاستثمار، قانون حماية التراث الثقافي، قانون الصيد البحري وتربية المائيات، القانون المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، قانون المحروقات، والقانون المحدد للقواعد العامة للاستعمال والاستغلال السياحيين للشواطئ.

إن تجميع هذه النصوص في قانون موحد من شأنه أن يسهم في تسهيل تطبيقها، ويحدّ من مظاهر التضخم التشريعي التي أضعفت من فعالية الإطار القانوني الحالي، وعرقلت تحقيق الحماية المنشودة للأمالك العمومية البحرية.

– وفي ضوء ما تقدّم، نقترح إصدار قانون خاص ومستقل بالأمالك العمومية البحرية، يأخذ بعين الاعتبار التحولات الحاصلة على المستويين الوطني والدولي، ويؤسّس لآليات تسيير وحماية عقلانية ومستدامة لهذا الصنف من الأملاك، ويُستحسن أن يتبنّى هذا القانون نهجًا متكاملًا، يزواج بين إصدار نص تشريعي جامع من جهة، ووضع إجراءات تنظيمية داعمة تضمن التنسيق المؤسساتي والتنفيذ الفعّال من جهة أخرى، وفي هذا الإطار، يصبح من الضروري تجاوز المقاربات التشريعية التقليدية القائمة على المعيار الكمي، والانتقال نحو مقاربات نوعية تعتمد على معايير حديثة تُعزز من جودة التشريع وفعاليتها. ومن هذا المنطلق، نوصي بأن يستلهم المشرّع الجزائري من التجربة الفرنسية، لا سيما من قانون المناخ والقدرة على الصمود (Loi Climat et Résilience) رقم 1104-2021، في نسخته الإلكترونية، الذي يتميز بخاصية هامة تمثّلت في عدم إلغاء القوانين السابقة، بل إعادة توجيهها ودمجها ضمن منظومة قانونية متكاملة، مع الإشارة الدقيقة، في كل مادة، إلى النص القانوني الذي تم تعديله أو تدعيمه، إن مثل هذا النموذج يُمكن أن يُشكّل مرجعًا ملهمًا لإعادة بناء المنظومة القانونية الخاصة بالأمالك العمومية البحرية في الجزائر على أسس أكثر تنسيقًا وفعالية.

– رغم ما يحمله توحيد النصوص القانونية المتعلقة بالأمالك العمومية البحرية في نص تشريعي واحد من مزايا متعددة على صعيد الوضوح التشريعي والفعالية التطبيقية، إلا أن هذه المقاربة تطرح في الوقت ذاته جملة من التحديات والإكراهات التي ينبغي التعامل معها بوعي وتخطيط دقيقين، بغرض الوصول إلى قانون مانع وفعّال؛ إذ أن عملية جمع وتوحيد النصوص القانونية المتعددة قد تكون معقدة وطويلة، بالنظر إلى أن هذه النصوص تغطي مجالات متخصصة ومتباينة، كقوانين البيئة، التعمير، النقل البحري، الاستثمار البحري، المحروقات، التراث الثقافي، والمناجم، وكل منها يعالج قضايا فنية دقيقة وذات طبيعة خاصة، كتلك المتعلقة بالاستغلال المنجمي البحري أو الأملاك العمومية ذات البعد الثقافي البحري.

غير أن هذه التحديات، وإن كانت حقيقية، فهي لا تُعدّ عَصِيّة على المعالجة، إذ يمكن تجاوزها من خلال إجراء مراجعة شاملة للتشريعات القائمة لتحديد نقاط التداخل والتعارض، إلى جانب إطلاق مشاورات واسعة ومنظمة عبر تنظيم ندوات وملتقيات علمية تشارك فيها كافة الجهات المعنية، وفي

مقدّماتها الجامعة، لضمان مقاربة تشاركية تعزّز شمولية وفعالية النص المرتقب، كما يُستحسن إعداد مسودة قانونية شاملة تقوم على دمج القوانين الحالية في إطار منسق، مع الحفاظ على الخصوصيات القطاعية والتقنية لكل مجال، ومن جهة أخرى؛ يمكن اعتماد آلية التدرج في دخول القانون حيز التنفيذ، عبر فترات انتقالية تمكّن مختلف الفاعلين من فهم مضامينه واستيعاب آلياته والتكيف معها، وهو ما من شأنه أن يعزز من فرص نجاح هذا المشروع التشريعي، ويساهم في تحقيق تنسيق مؤسسي وكفاءة أعلى في إدارة الأملاك العمومية البحرية.

- وفي سياق دعم الحكامة المؤسسية وتحقيق التناسق في تسيير الأملاك العمومية البحرية، يُعد من الضروري التعجيل بتتصيب كل من المجلس الأعلى للبحر والسلطة المينائية، باعتبارهما هيئتين محوريّتين أوكل لهما المشرّع أدواراً استراتيجية في هذا المجال، فتمكين هاتين المؤسستين من الاضطلاع بالمهام المسندة إليهما من شأنه أن يسهم في إحداث توازن فعلي بين مختلف الجهات المتدخلة في تسيير وتنظيم الأملاك العمومية البحرية، ويُعزّز منسوب التنسيق والتكامل فيما بينها، بما يضمن تدبيراً أكثر فعالية ونجاعة لهذا المجال الحيوي.

- نظراً لتعدد الجهات المتدخلة في مجال الأملاك العمومية البحرية، وتداخل اختصاصاتها القطاعية، تبرز الحاجة الملحة إلى اعتماد مقاربة "الإدارة المتكاملة" كإطار تنسيقي يُمكن من تحقيق الاستخدام الرشيد والمستدام لهذه الأملاك، وتستند هذه المقاربة إلى مبدأ التعاون الفعال بين مختلف القطاعات الحكومية والمؤسسية، مركزياً ومحلياً، على نحو يضمن انسجام السياسات العمومية وتكاملها، بدلاً من التعارض أو التشتت الذي قد يُفضي إلى إضعاف الحماية القانونية والعملية لهذه الأملاك.

وتقتضي الإدارة المتكاملة التنسيق بين القطاعات ذات العلاقة، كالزراعة، الصيد البحري، الصناعة، النقل، الثقافة، السياحة، الطاقة، والمناجم، بحيث تتناغم السياسات القطاعية المعتمدة وتُصاغ وفق رؤية مشتركة تضع حماية الموارد البحرية في صميم اهتماماتها، كما تشمل هذه المقاربة التعاون المستمر سواء على مستوى الجماعات المحلية أو الإدارة المركزية، بما يضمن انسجام القرارات المتخذة وتكامل الإجراءات التنفيذية لتحقيق الأهداف المحددة قانوناً.

ولضمان تفعيل هذه المنظومة التنسيقية ومنع تداخل الصلاحيات، نقترح إنشاء لجان تنسيق مشتركة دائمة تضم ممثلين عن مختلف الوزارات والهيئات ذات الصلة، مثل وزارات البيئة، النقل، الطاقة والمناجم، الثقافة، والدفاع، تكون مكلفة بمتابعة تنفيذ السياسات ذات العلاقة بالأملاك العمومية البحرية وفق مقاربة

تكاملية قائمة على التخصص والتنسيق المؤسساتي، من شأن هذه الآلية أن ترفع من كفاءة إدارة الموارد، وتُعزز فرص الاستخدام المستدام للأملاك البحرية لصالح الأجيال القادمة.

- يتعين في إطار تحسين الحوكمة الإدارية للأملاك العمومية البحرية، إيلاء أهمية خاصة لتكوين العنصر البشري، عبر تنظيم برامج تدريبية متخصصة تستهدف الموظفين المكلفين بتسيير وتنظيم هذه الأملاك، وذلك بغرض تعزيز معارفهم القانونية والعملية المرتبطة بالإطار التشريعي والتنظيمي الناظم لها، وتمكينهم من آليات التنفيذ الفعال لمقتضياته، ويُنتظر من هذه المبادرات التكوينية أن تساهم في بناء قدرات إدارية وفنية قادرة على الاستجابة للتحديات الميدانية، وتطبيق القواعد القانونية بروح من الكفاءة والمسؤولية، وفي ذات السياق؛ ينبغي التوقف عند مظاهر التراخي الإداري التي تم رصدها في هذا المجال، والعمل على تحليل أسبابها الموضوعية والوظيفية، بما يسمح بتجاوزها عبر إجراءات تصحيحية مدروسة تستند إلى تشخيص دقيق، وتستهدف الرفع من منسوب الجدية والانخراط المؤسساتي في تطبيق النصوص القانونية ذات الصلة، بما يضمن تحقيق الأهداف المسطرة في حماية وتثمين الأملاك العمومية البحرية.

- يقودنا الحديث عن دور الجماعات المحلية، وعلى رأسها البلدية، في تسيير الأملاك العمومية البحرية، إلى ضرورة إعادة النظر في كل من قانون البلدية وقانون الولاية، من منطلق أن هذه النصوص التشريعية في صيغتها الحالية تتسم بالعمومية المفرطة، حيث لا تُميز بين الجماعات المحلية الساحلية، الداخلية أو الصحراوية، رغم التباين الكبير في طبيعة المهام والاختصاصات الملقة على عاتق كل منها. ويُعد هذا التجانس في القواعد التنظيمية من أبرز أوجه القصور التي انعكست سلباً على فعالية الأداء المحلي، سيما فيما يتعلق بالرقابة على الأملاك العمومية البحرية، رغم الإشارة في المادة 31 من قانون البلدية إلى ضرورة إنشاء لجان في خمس مجالات، فإن هذا التمييز يظل شكلياً وغير كافٍ، إذ يغيب التخصيص القانوني الدقيق للبلديات الساحلية، التي لها خصوصيات جغرافية ووظيفية تستوجب قواعد تنظيمية متميزة عن غيرها.

ومن ثم، يُقترح منح الجماعات المحلية الساحلية نظاماً قانونياً خاصاً يتلاءم مع طبيعة الإقليم البحري الذي تنتمي إليه، ويراعي مسؤولياتها في تنظيم وتسيير وحماية الأملاك العمومية البحرية، مع تعزيز صلاحياتها الرقابية والوظيفية بما يسمح لها بأداء أدوارها بكفاءة وفعالية.

- يُعد مبدأ التكامل بين العلوم من التوجهات الحديثة التي بدأت تفرض نفسها في الساحة القانونية، نظراً لما يتيح من إمكانات لفهم أعمق للواقع الاجتماعي والبيئي والتقني الذي تطبق فيه

النصوص القانونية؛ ومن هذا المنطلق، تبرز الحاجة الملحة إلى تعزيز التقارب بين العلوم القانونية وبقية الحقول العلمية، لا سيما تلك المرتبطة بمجال الأملاك العمومية البحرية، قصد إدماج ما توصلت إليه من معارف وابتكارات ضمن المنظومة التشريعية.

ويستوجب هذا التوجه الاستفادة من المنجزات العلمية لعدد من التخصصات، من بينها علوم البحار، علوم الجغرافيا، والهندسة الساحلية، بالإضافة إلى التقنيات الحديثة وعلى رأسها الذكاء الاصطناعي، بما يسمح باعتماد أدوات تقنية متطورة في ضبط المفاهيم القانونية وتحديد الحدود البحرية، وكذا في مراقبة وتتبع حالات التعدي والتدهور البيئي، إن إدماج هذه المعطيات العلمية والتكنولوجية من شأنه أن يرفع من جودة التشريع، ويُمكن المشرع من صياغة قوانين أكثر دقة ونجاعة واستجابة للواقع.

- أضحى الاعتماد المستمر على أنظمة كلاسيكية في تسيير واستغلال الأملاك العمومية البحرية عاملاً معيقاً لتحسين المردودية وضمان الحماية والاستدامة المرجوة، في ظل التحديات البيئية والتقنية المتزايدة، لذلك؛ تبرز الحاجة إلى تبني مقاربة رقمية حديثة، تقوم على تطوير منصات إلكترونية مخصصة لتبادل المعلومات والبيانات بين مختلف الجهات المتدخلة، بما يعزز من آليات التنسيق ويُحسّن فعالية تنفيذ النصوص القانونية ذات الصلة.

ويُوصى، في هذا السياق، باعتماد الأتمتة الذكية والتقنيات التكنولوجية المتقدمة كوسائل فعّالة لتعزيز قدرات الرصد والمراقبة، والاستجابة السريعة للتحديات المرتبطة بحماية الأملاك العمومية البحرية، ولا تقتصر فعالية هذه الآليات على مراقبة الموارد البحرية وحمايتها، بل تشمل أيضاً التصدي لمختلف الأنشطة غير القانونية، على غرار الصيد غير المشروع، الاستغلال المنجمي البحري غير المرخص، فضلاً عن الجرائم التي نص عليها المشرع الجزائري في منظومته الجزائية، على غرار الهجرة غير الشرعية، التهريب، والجريمة المنظمة، وعليه، فإن التحول الرقمي في إدارة هذه الأملاك يمثل أداة استراتيجية لا غنى عنها لضمان تسيير عقلاني ومتطور.

- من الضروري وضع آليات لضمان مشاركة المجتمع المدني في عملية صنع القرار، مثل جلسات الاستماع العامة والاستشارات المستمرة، مع تنظيم حملات توعية وبرامج تدريبية لتعريف المواطنين بالاهداف التي وضعها المشرع وكيفية تنفيذها، وكذا العمل على محو الصورة النمطية الموجودة في ذهن المواطن تجاه الاملاك العمومية البحرية.

تم بتوفيق من الله

قائمة المراجع و المصادر

قائمة المراجع و المصادر :

أولا : النصوص القانونية والتنظيمية

1 - النصوص القانونية

1- الدساتير

- 1- دستور سنة 1963، صادر بموجب أمر مؤرخ في 10/09/1963 جريدة رسمية عدد 64 صادرة بتاريخ 10/09/1963.
- 2- دستور سنة 1976 صادر بموجب امر رقم 76-97 مؤرخ في 22/11/1976 جريدة رسمية رقم 94 ، صادرة في 24/11/1976.
- 3- دستور 1989 صادر بموجب أمر رئاسي رقم 89-18 بتاريخ 28/02/1989 جريدة رسمية عدد 9 صادرة بتاريخ 01/03/1989.
- 4- التعديل الدستوري لسنة 1996 صادر بموجب مرسوم رئاسي رقم 96-438 مؤرخ في 07/12/1996، جريدة رسمية عدد 76 صادرة في 08/12/1996.
- 5- التعديل الدستوري لسنة 2002 صادر بموجب قانون رقم 02-03 مؤرخ في 10/04/2002 جريدة رسمية عدد 25، صادرة في 14/04/2002.
- 6- التعديل الدستوري لسنة 2008 صادر بموجب قانون 08-19 مؤرخ في 15/11/2008 يتضمن التعديل الدستوري ، الجريدة الرسمية عدد 63، صادرة في 13/11/2002.
- 8- التعديل الدستوري لسنة 2016 صادر بموجب قانون 16-01 مؤرخ في 06/03/2016 يتضمن التعديل الدستوري ، الجريدة الرسمية عدد 14، صادرة في 07/03/2016.
- 7- التعديل الدستوري لسنة 2020 الصادر بموجب المرسوم الرئاسي 20-442 الصادر في الجريدة الرسمية عدد 82 بتاريخ 30 ديسمبر 2020.

2 - القوانين

- 1- قانون 80-05 مؤرخ في 01/03/1980 يتعلق بممارسة وظيفة المراقبة من طرف مجلس المحاسبة، الجريدة الرسمية عدد 10 صادرة 04/03/1980.
- 2- القانون رقم 90-25 المؤرخ في 18 نوفمبر 1990 ، المتضمن التوجيه العقاري، المعدل و المتمم الجريدة الرسمية عدد 49 الصادرة في 18 نوفمبر 1990.

- 3- قانون رقم 90-30 مؤرخ في 01/12/1990 المتضمن قانون الأملاك الوطنية، الجريدة الرسمية رقم 52، صادرة في 02/12/1990، المعدل و المتمم بالقانون 08-14 المؤرخ في 20/07/2008 الجريدة الرسمية عدد 44.
- 4- قانون 90-29 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 المتعلق بالتهيئة و التعمير، ج ر عدد 52 ، المعدل و المتمم بالقانون 04-05 المؤرخ في 14 أوت 2004 الجريدة الرسمية عدد 51.
- 5- قانون رقم 91-25 المؤرخ في 31/12/1991 المتضمن قانون المالية لسنة 1992 الجريدة الرسمية العدد 42 الصادرة بتاريخ 18/12/1991.
- 6- قانون رقم 97-02 المؤرخ في 31/12/1997 المتضمن قانون المالية لسنة 1998 الجريدة الرسمية العدد 89 الصادرة بتاريخ 31/12/1997.
- 7- القانون رقم 98-04 المؤرخ في 15/06/1998 المتعلق بحماية التراث الثقافي، الجريدة الرسمية العدد 44 ، الصادرة في 17/06/1998.
- 8- القانون رقم 98-10 الصادر في 22 اوت 1998 ، الجريدة الرسمية عدد 61 لسنة 1998 الصادرة بتاريخ 23/08/1998 المعدل و المتمم لقانون 79-07 المتضمن قانون الجمارك.
- 9- قانون التخطيط رقم 88-02 الجريدة الرسمية عدد 39 الصادرة في 13/01/1988، المعدل و المتمم بالقانون رقم 89-25 مؤرخ في 31-12-1989.
- 10- قانون رقم 01-11 مؤرخ في 3 يوليو 2001 يتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، جريدة رسمية عدد 36، صادرة في 8 يوليو 2001.
- 11- قانون رقم 01-12 المؤرخ في 19/07/2001، المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2001، الجريدة الرسمية عدد 38 الصادرة بتاريخ 21/07/2001.
- 12- القانون رقم 01-19 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 المتعلق بتسيير النفايات و مراقبتها و إزالتها، الجريدة الرسمية عدد 77 ، الصادرة في 15 ديسمبر 2001.
- 13- القانون رقم 01-20 المؤرخ في 12/12/2001 المتعلق بتهيئة الاقليم و التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية، العدد 77 الصادرة في 15/12/2001.
- 14- القانون 02-02 المؤرخ في 05 فبراير 2002 المتعلق بحماية الساحل وتنظيمه الجريدة الرسمية عدد 10 الصادرة في 12 فبراير 2002 .

- 15- القانون رقم 02-03 المحدد للقواعد العامة للاستعمال و الاستغلال السياحيين للشواطئ، مؤرخ في 17 فبراير 2003 ، الجريدة الرسمية، العدد 11 الصادرة في 19 فبراير 2003.
- 16- قانون رقم 10-03 مؤرخ في 19 يوليو 2003 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية عدد 43 ، الصادرة في 20 يوليو 2003.
- 17- القانون 01-05 المؤرخ في 06/02/2005، يتعلق بالوقاية من تبييض الاموال و تمويل الارهاب ومكافحته، المعدل و المتمم، الجريدة الرسمية الصادرة في 09/02/2005.
- 18- قانون رقم 08-09 المؤرخ في 25/02/2008 يتضمن قانون الاجراءات المدنية و الادارية، جريدة رسمية عدد 21، صادرة في 23/04/2008.
- 19- القانون 08-14 مؤرخ في 20/07/2008 يعدل ويتمم القانون 90-30 المؤرخ في 01/12/1990، و المتضمن قانون الاملاك الوطنية، جريدة رسمية عدد 44 صادرة في 03/08/2008.
- 20- القانون 02/10 المؤرخ في 29/06/2010 يتضمن المصادقة على المخطط الوطني لتهيئة الاقليم، الجريدة الرسمية عدد 61 الصادرة في 21/10/2010.
- 21- القانون رقم 11-10 المؤرخ في 22 يونيو 2011 ، يتعلق بالبلدية، الجريدة الرسمية العدد 37، الصادرة في 03/07/2011.
- 22- القانون رقم 12-07 المؤرخ في 21 فبراير 2012 ، يتعلق بالولاية، الجريدة الرسمية العدد 12، الصادرة في 29/02/2012.
- 23- القانون 14-05 المؤرخ في 24 فبراير سنة 2014 المتضمن قانون المناجم، الجريدة الرسمية عدد 18 الصادرة في 30 مارس 2014 .
- 24- القانون رقم 14-05 المتضمن قانون المناجم، المؤرخ في 24 فيفري 2014 ، ج ر عدد 18 لسنة 2014 الصادرة في 30 مارس 2014.
- 25- القانون رقم 15 - 08 المؤرخ في 2 افريل 2015 يعدل و يتم القانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات الجريدة الرسمية عدد 18، الصادرة في 8 افريل 2015.
- 26- القانون رقم 15-21 المؤرخ في 30 ديسمبر 2015 و المتضمن القانون التوجيهي للبحث العلمي و التطوير التكنولوجي، الجريدة الرسمية عدد 71 الصادرة بتاريخ 30 ديسمبر 2015.
- 27- قانون رقم 17-11 المؤرخ في 27/12/2017 المتضمن قانون المالية لسنة 2018 الجريدة الرسمية العدد 76 الصادرة بتاريخ 28/12/2017.

28- القانون رقم 19-13 المؤرخ في 11 ديسمبر 2019، ينظم نشاطات المحروقات، الجريدة الرسمية عدد 79 الصادرة في 2019./12/22

29- قانون رقم 22-13 مؤرخ في 2022/07/12 يعدل و يتم القانون 08-09 مؤرخ في 2008/02/25، و المتضمن قانون الاجراءات المدنية و الادارية، الجريدة الرسمية عدد 48، صادرة في 2022/07/17 .

30- القانون 22-14 المؤرخ في 12 يوليو 2022، المعدل و المتمم للقانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 48 ، بتاريخ 17 يوليو 2022.

31- قانون 23-05 مؤرخ في 2023/05/07، يعدل و يتم القانون 04-18 المؤرخ في 2004/12/25 المتعلق بالوقاية من المخدرات و المؤثرات العقلية وقمع الاستعمال و الاتجار غير المشروعين بها، الجريدة الرسمية عدد 32، الصادرة في 2023/05/09.

32- القانون 23-12 المؤرخ في 2023/08/05 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالصفقات العمومية، الجريدة الرسمية عدد 51، الصادرة في 2023/08/06.

33 . القانون 25-02 المؤرخ في 2025/02/20 يعدل و يتم القانون 01-19 المؤرخ في 2001/12/12 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها ة ازالتها ، الجريدة الرسمية عدد 12 الصادرة في 2025/02/23.

3- الأوامر

1- الامر رقم 65-301 المؤرخ في 02 ديسمبر 1965 المتعلق بالاملاك العمومية البحرية، الجريدة الرسمية عدد 102 ، السنة الرابعة، الصادرة في 1965/12/14 (ordonnance n° 64-301 du 06 décembre) – 4° annee – 1965 relativee au domaine public maritime journal officiel n 102 ; (24/12/1965).

2- الامر 66/156 المتضمن قانون العقوبات المعدل و المتمم، معدلة بالقانون 14-01 مؤرخ في 2014/02/04 يعدل و يتم الامر 66-156 مؤرخ في 08 يونيو 1966 و المتضمن قانون العقوبات، الجريدة الرسمية عدد 07 الصادرة في 2014./02/16

3- أمر رقم 73-12 مؤرخ في 1973/04/03 يتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراس السواحل، الجريدة الرسمية عدد 28، الصادرة في 1973/04/06.

4- الامر رقم 75-58 المتضمن القانون المدني ، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، ج ر رقم 78 لسنة 1975.

5- الامر رقم 75 – 58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم.

6- الامر 76-80 المؤرخ في 1976/10/23 و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 الجريدة الرسمية عدد 47 لسنة 1998.

7- الامر 03-09 المؤرخ في 22/07/2009 المعدل و المتمم بقانون 01-14 المؤرخ في 19/08/2001 و المتعلق بتنظيم و الامن و شرطة المرور ، الجريدة الرسمية عدد 45 الصادرة في 29/07/2009.

8- الامر الرئاسي رقم 20-442 مؤرخ في 30/12/2020 يتعلق بإصدار التعديل الدستوري ، جريدة رسمية عدد 82 الصادرة في 30/12/2020 .

II – النصوص التنظيمية

(1) – المراسيم الرئاسية

1 - المرسوم الرئاسي 96/53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، المتضمن التصديق على اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار، الجريدة الرسمية عدد 09 الصادرة في 24 جانفي 1996.

2 - المرسوم الرئاسي رقم 04-344 المؤرخ في 23 رمضان عام 1425 الموافق لـ 6 نوفمبر سنة 2004، الجريدة الرسمية عدد 70 مؤرخة في 21 رمضان عام 1425 الموافق لـ 7 نوفمبر 2004.

3 - المرسوم الرئاسي 15-247، المؤرخ، المؤرخ في 16 سبتمبر 2015، المتضمن تنظيم الصفقات العمومية و تفويضات المرفق العام، الجريدة الرسمية عدد 50، الصادرة في 20 سبتمبر 2015.

4- المرسوم الرئاسي رقم 18-96 المؤرخ في 02 رجب 1439 الموافق لـ 20 مارس 2018 يؤسس منطقة إقتصادية خالصة عرض السواحل الجزائرية، الجريدة الرسمية عدد 18 الصادرة في 21 مارس سنة 2018.

(2) المراسيم التنفيذية

1- المرسوم رقم 80 - 53 مؤرخ في 1 مارس سنة 1980، يتضمن إنشاء المفتشية العامة للمالية، جريدة رسمية رقم 10، صادرة بتاريخ 4 مارس سنة 1980.

2- المرسوم رقم 83 . 699 المؤرخ في 26 نوفمبر 1983 يتعلق برخصة الطرق و الشبكات، جريدة رسمية عدد 49 الصادرة في 29/11/1983.

3- المرسوم رقم 84-181 مؤرخ في 04 أوت 1984 يحدد الخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقا منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري، جريدة رسمية الصادرة في 07 أوت 1984 ، عدد 32 .

4- المرسوم التنفيذي 91-455 المؤرخ في 23/11/1991، يتعلق بجرّد الاملاك الوطنية، الجريدة الرسمية عدد 60 ، الصادرة في 24/11/1991.

5- المرسوم التشريعي 94-13 الصادر بتاريخ 28 ماي 1994 المحدد للقواعد العامة للصيد، الجريدة الرسمية رقم 40 ، الصادرة بتاريخ 12 جوان 1994.

6- المرسوم التنفيذي 99-198 المؤرخ في 18 غشت 1999 يحدد تشكيلة اللجنة المركزية لامن الملاحة البحرية وقواعد سيرها، الجريدة الرسمية عدد 57 الصادرة في 22 غشت 1999.

- 7- المرسوم التنفيذي 02-01، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و امنها، الجريدة الرسمية عدد 01، الصادرة بتاريخ 06 يناير 2002 .
- 8- المرسوم التنفيذي 03-481 المؤرخ في 13 ديسمبر 2003 يحدد شروط ممارسة الصيد البحري و كفاياته، الجريدة الرسمية عدد 78، الصادرة في 14 ديسمبر 2003.
- 9- المرسوم التنفيذي 03-481 المؤرخ في 13 ديسمبر 2003، يحدد شروط ممارسة الصيد البحري و كفاياتها، الجريدة الرسمية عدد 78، الصادرة في 12 ديسمبر 2003.
- 10- المرسوم التنفيذي 04-113 المؤرخ في 13/04/2004 يتضمن تنظيم المحافظة الوطنية للساحل وسيرها ومهامها، الجريدة الرسمية عدد 25 الصادرة في 21/04/2004.
- 11- المرسوم التنفيذي 04-274 مؤرخ في 05 سبتمبر 2004 يحدد شروط الاستغلال السياحي للشواطئ المفتوحة للسباحة وكفايات ذلك، ج ر عدد 56 الصادرة في 05 سبتمبر 2004.
- 12- المرسوم التنفيذي 04-392 المؤرخ في أول ديسمبر 2004 يتعلق برخصة شبكة الطرق، الجريدة الرسمية عدد 78 صادرة بتاريخ 05 ديسمبر 2004.
- 13- المرسوم التنفيذي 05-184، المؤرخ في 18 ماي 2005، يحدد مختلف أنواع مؤسسات استغلال الموارد البيولوجية البحرية و شروط إنشائها وقواعد استغلالها، الجريدة الرسمية عدد 36 الصادرة في 22 ماي 2005.
- 14- المرسوم التنفيذي 06 - 08، المؤرخ في 9 يناير 2006 ، الذي يحدد تنظيم الرشد والمؤهلات المهنية للمرشدين و قواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، الجريدة الرسمية ، العدد 2 ، الصادر بتاريخ 15 يناير 2006.
- 15- المرسوم التنفيذي 06-139 المؤرخ في 15 أفريل 2006، المحدد لشروط وكفايات ممارسة نشاطات قطر السفن و اعمال المناولة و التشوين في الموانئ، الجريدة الرسمية عدد 24 ، الصادرة في 16 افريل 2006.
- 16- المرسوم التنفيذي 06-249 المؤرخ في 09 يوليو سنة 2006، يحدد شروط تنظيم المنافسات الرياضية الممارسة على الشاطئ وكفايات ذلك، ج ر العدد 16 الصادرة في 16 يوليو 2006.
- 17- المرسوم التنفيذي 06-351 المؤرخ في 05 أكتوبر 2006، يحدد شروط إنجاز المسالك الجديدة الموازية للشاطئ، الجريدة الرسمية العدد 93 الصادرة في 08 أكتوبر 2006.
- 18- المرسوم التنفيذي 07-206 المؤرخ في 30 يونيو 2007، يحدد شروط وكفايات البناء وشغل الاراضي على الشريط الساحلي وشغل الاجزاء الطبيعية المتاخمة للشواطئ وتوسيع المنطقة موضوع منع البناء عليها، ج ر عدد 43 ، الصادرة في 01 يوليو 2007.

- 29- المرسوم التنفيذي 07-208 مؤرخ في 30 يونيو سنة 2007 يحدد شروط ممارسة نشاط التربية و الزرع في تربية المائيات و مختلف انواع المؤسسات وكذا شروط إنشائها و قواعد استغلالها، الجريدة الرسمية عدد 43 الصادرة بتاريخ 1 يوليو 2007.
- 20- المرسوم التنفيذي 08-128 المؤرخ في 30 ابريل 2008 المتضمن تحويل المركز الوطني للدراسات و الوثائق في ميدان الصيد البحري و تربية المائيات إلى مركز وطني للبحث و التنمية في الصدي البحري وتربية المائيات ، الجريدة الرسمية عدد 23 الصادر بتاريخ 4 مايو 2008.
- 21- المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المؤرخ في 8 نوفمبر 2008، الجريدة الرسمية عدد 64، الصادرة في 17 نوفمبر 2008 المعدل المرسوم التنفيذي 06-139 المؤرخ في 15 أفريل 2006، المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن و اعمال المناولة و التشوين في الموانئ.
- 22- مرسوم تنفيذي رقم 08 - 272 مؤرخ في 9 سبتمبر سنة 2008 يحدد صلاحيات المفتشية العامة للمالية، جريدة رسمية رقم 50 صادرة بتاريخ 7 سبتمبر سنة 2008 .
- 23- المرسوم التنفيذي 10-31 المؤرخ في 21 جانفي 2010 المحدد لكيفيات توسيع حماية اعماق البحر ويضبط النشاطات الصناعية في عرض البحر ، ج ر العدد 06 ، الصادرة في 24 يناير 2020.
- 24- المرسوم التنفيذي 10-31 مؤرخ في 21 يناير 2010، يحدد كيفيات توسيع حماية أعماق البحر في الساحل ويضبط النشاطات الصناعية في عرض البحر، الجريدة الرسمية عدد 6 الصادرة في 24 يناير 2010.
- 25- مرسوم تنفيذي رقم 12-427 مؤرخ في 2 صفر عام 1434 الموافق لـ 16 ديسمبر 2012، يحدد شروط وكيفيات إدارة وتسيير الاملاك العمومية و الخاصة التابعة للدولة ج ر عدد 69 الصادرة في 19 ديسمبر 2012.
- 26- المرسوم التنفيذي 18-199 المؤرخ في 02 أوت 2018 يتعلق بتفويض المرفق العام، الجريدة الرسمية عدد 48 الصادرة في 05 أوت 2018.
- 27 - المرسوم التنفيذي 23-103، المؤرخ في 07/03/2023، المتضمن إنشاء الوكالة الوطنية لتحلية المياه و تنظيمها وسيرها، الجريدة الرسمية عدد 16، الصادرة في 15/03/2023.

(3) القرارات الوزارية

- 1- قرار وزارة النقل المؤرخ في 14/01/2006، و المتضمن تنظيم مكتب امن الشركة البحرية ومكتب الامن المينائي وسيرها، الجريدة الرسمية عدد 23 الصادرة في 12/04/2006.
- 2- قرار وزاري مؤرخ في 20/02/1999 يؤهل أعوان إدارة املاك الدولة و الحفظ العقاري لتمثيل الوزير المكلف بالمالية في الدعاوى المرفوعة أمام العدالة، جريدة رسمية رقم 20، صادرة في 26/03/1999.
- 3- قرار وزاري مشترك صادر عن وزارة الطاقة ووزارة الصناعة و المناجم، مؤرخ في 25/11/2015 يحدد قائمة المنتوجات الكيميائية الخطرة و تصنيفها، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 27/02/2016 العدد 07.

4- قرار عن وزارة الدفاع الوطني، مؤرخ في 2017/12/07 يحدد المقررات و مناطق الاختصاص و الحدود الاقليمية للفرق البحرية للمصلحة الوطنية لحرس السواحل، الجريدة الرسمية عدد 04، الصادرة في 2018./01/28

5- قرار وزاري مشترك مؤرخ في 2019/06/17 يحدد كيفية التنسيق بين المصلحة الوطنية لحراس السواحل و مصالح الدرك الوطني والمديرية العامة للامن الوطني و المديرية العامة للجمارك في مجال المراقبة الساحلية البرية، الجريدة الرسمية عدد 69، الصادرة في 2019/11/14.

ثانيا : المراجع

ا - المراجع باللغة العربية

1) الكتب

أ- الكتب العامة

- 1 - أحمد ابو الوفا، الوسيط في قانون المنظمات الدولية، دار الثقافة العربية، القاهرة، مصر، 1984.
- 2 - أحمد فتحي سرور، الوسيط في قانون العقوبات، القسم العام، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1986.
- 3 - جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، المجال الوطني للدولة، عناية ، دار العلوم للنشر و التوزيع، 2004.
- 4- جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، الطبعة الاولى، دار الخلدونية، الجزائر، 2009.
- 5- حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر و القانون، المنصورة، مصر، 2013.
- 6- سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، 2012 .
- 7- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء 08 ، حق الملكية، دار احياء التراث العربي، بيروت ، لبنان، 1976 .
- 8- عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الثاني، الإصدار الثالث القانون الدولي المعاصر، الطبعة الاولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان ، الاردن، 2007.
- 9- عبد الله سليمان ، شرح قانون العقوبات الجزائري، القسم العام ، " الجريمة "، الجزء الاول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1995.
- 10- علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي :القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت، لبنان، 2003.
- 11- عمار بوضياف، الوجيز في القانون الاداري، جسور للنشر والتوزيع، المحمدية، الجزائر، 2007 .
- 12- محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ، لبنان، 2010.

- 13- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الاولى، دار الثقافة ، عمان، الاردن، 2008 .
 - 14- محمد الصغير بعلي، القانون الاداري - التنظيم الاداري، النشاط الاداري ، دار العلوم للنشر و التوزيع ، الجزائر 2004.
 - 15- محمد الصغير بعلي، القانون الاداري ، دار العلوم، الحجار، عنابة، الجزائر، 2004 .
 - 16- محمد العباسي، إدارة عمليات النقل، منشأة المعارف، الاسكندرية ، مصر 2000.
 - 17- محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، مصر، 2010 .
 - 18- محمد طلعت، القانون الدولي البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 1998.
 - 19- محمد غريب عبد العزيز، القانون البحري ومعاملات السفن، منشأة المعارف الاسكندرية، مصر ، دون سنة نشر.
 - 20- وليد بيطار، القانون الدولي العام ، مجد للنشر و التوزيع، بيروت ، لبنان ، 2008.
 - 21- يعرب الشرع ، دور القطاع الخاص في إدارة المرافق العامة الإقتصادية - دراسة مقارنة -، مفاهيم في التشاركية بين القطاعين العام والخاص، نماذج عقدية تطبيقية في تقنية تفويض المرافق العامة Bot ، دار الفكر، دمشق، سوريا، ط4، 2020.
 - 22- بيار جورج، معجم المصطلحات الجغرافية، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، بيروت، لبنان، 2002.
- ب- الكتب المتخصصة**
- 1- ابراهيم أحمد الشرقاوي، الاموال العامة وحمايتها مدنيا وجنائيا ، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر 2010.
 - 2- ابراهيم عبد العزيز شيحة ، الاموال العامة ، منشأة المعارف بالاسكندرية ، مصر ، 2006.
 - 3- أدبية محمد الصالح ، الجريمة المنظمة دراسة قانونية مقارنة، منشورات مركز كردستان للدراسات الاستراتيجية، السليمانية، العراق، 2009.
 - 4- ارشد ابراهيم العلاك، الحماية القانونية للاموال العامة، مركز الدراسات العربية للنشر و التوزيع، مصر ، 2020.
 - 5- امير يحيائي، الوجيز في الاموال الخاصة التابعة للدولة و الجماعات المحلية، درا هومة للطباعة و النشر و التوزيع ، 2004.

- 6- اممر يحيواي، منازعات أملاك الدولة، دار هومة ، الجزائر ، الطبعة الرابعة، 2008.
- 7- اممر يحيواي، نظرية المال العام، دار هومة، الجزائر، 2002
- 8- إلياس ناصيف، عقد ال BOT، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس ، لبنان ، 2006.
- 9- أيمن النحراوي ، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر العربي، الاسكندرية، 2009.
- 10- أيمن النحراوي، تخطيط و إدارة و إقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية ، مصر، 2014.
- 11- أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي ، الطبعة الاولى، الاسكندرية، 2009.
- 12- حنان ميساوي، الحماية القانونية للأملاك الوطنية التابعة للدولة في الجزائر، الطبعة الثانية ، النشر الجامعي الجديد، تلمسان الجزائر، 2021.
- 13- رفيق محمد سلام، الموسوعة النموذجية في جرائم المال العام، دون دار نشر، القاهرة ، مصر ، 2005.
- 14- سليمان محمد الطماوي، مبادئ القانون الاداري، الكتاب الثالث، دار الفكر العربي ، مصر، 2014.
- 15- سليمان محمد الطماوي، مبادئ القانون الاداري، الكتاب الثاني،(نظرية المرفق العام وأعمال الادارة العامة)، دار الفكر العربي، مدينة نصر، القاهرة، 2014.
- 16- سيف سعد مهدي الدليمي، مظاهر السلطة العامة في تنفيذ العقد الاداري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2017.
- 17- طارق سرور، الجماعات الإجرامية المنظمة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2000.
- 18- عادل ماهر الألفي، الحماية الجنائية للبيئة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2009.
- 19- علي بن شعبان ، الاملاك الوطنية تسيير الاموال العامة للدولة، منشورات الوطن اليوم، 2020.
- 20- عبد العزيز سيد الجوهري، محاضرات في الاموال العامة، دراسة مقارنة ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1983.
- 21- علي خليل اسماعيل الحديثي، حماية الممتلكات الثقافية في القانون الدولي (دراسة تطبيقية مقارنة) ، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع عمان ، الاردن، 1999.
- 22- ماهر محمد حامد، النظام القانوني لعقود الإنشاء و التشغيل و إعادة المشروع (BOT)، دار النهضة العربية بالقاهرة ، 2005.
- 23- محمد انس جعفر قاسم، النظرية العامة لاملاك الادارة و الاشغال العمومية، ط3 ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992.

- 24- محمد حسن الكندري، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
- 25- محمد زهير جرانة، حق الدولة و الافراد على الاموال العامة ، مطبعة الاعتماد، مصر ، 1943.
- 26- محمد فاروق عبد الحميد، التطور المعاصر لنظرية الاموال العامة في القانون الجزائري دراسة مقارنة في ظل قانون الأملاك الوطنية، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1988.
- 27- محمد فاروق عبد الحميد، المركز القانوني للمال العام (دراسة مقارنة) ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر 1984.
- 28- محمد فاروق عبد الحميد، نظرية المرفق العام في القانون الجزائري، بين المفهومين التقليدي و الاشتراكي، دراسة مقارنة ، ديوان المطبوعات الجامعية ، دون سنة النشر.
- 29- محمد يوسف المعداوي ، مذكرات في الاموال العامة و الاشغال العامة . الجزء الاول . الاموال العامة ، ط 2 ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر ، 1992.
- 30- مروان محي الدين القطب، طرق خصخصة المرافق العامة، الطبعة الاولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان ، 2009 .
- 31- مهند مختار نوح، التصرف في المال العام (المال العام من محل للحماية إلى وسيلة قانونية للتنمية)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ، لبنان، 2020.
- 32- نصر الدين هنونى، الحماية الراشدة للساحل في القانون الجزائري ، دار هومة ، الجزائر ، 2013 .
- 33- نور الدين هنداوي، الحماية الجنائية للبيئة، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر ، 1985.
- 34- الهادي مصطفى ابولقمة و محمد علي الاعور، الجغرافيا البحرية ، الدار الجماهيرية للنشر و التوزيع و الاعلان، ليبيا ، 1999.

(2) الأطروحات والمذكرات الجامعية

أ- أطروحات الدكتوراه

- 1- بن صالح محمد الحاج عيسى، الآليات القانونية المقررة لحماية الساحل من التلوث في التشريع الجزائري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق سعيد حمدين، 2016/2015.
- 2- حياة بن عيسى، امن المنشآت المينائية و السفن في ظل القانون الجزائري و المعاهدات الدولية، اطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة أبوبكر بلقايد ، تلمسان، 2015.
- 3- جبوري أحمد، النظام القانوني للإمتياز في مجال الاملاك الوطنية العقارية، أطروحة مقدمة لنيل الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة البليدة 2 ، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2017/2016.

- 4- حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر L EPAL ، اطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة دكتوراه علوم . علوم اقتصادية . كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير ، جامعة الجزائر 2008/2007.
- 5- دريش وردة، النظام القانوني لاستعمال الاملاك الوطنية العمومية في التشريع الجزائري، اطروحة لنيل شهادة الدكتوراه علوم تخصص قانون عقاري، جامعة البليدة 02 ، 2019/2018 .
- 6- راي عبد النور، الجوانب القانونية لاستغلال المحروقات في البحر الابيض المتوسط، اطروحة لنيل شهادة الدكتوراه ، تخصص قانون دولي، جامعة الجزائر 1 بن يوسف بن خدة ، كلية الحقوق . سعيد حمدين، 2019 .
- 7- رباحي مصطفى، الإرتفاقات الادارية في التشريع الجزائري، اطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الاخوة منتوري قسنطينة ، 2015.
- 8- سماعيل فاطمة، النظام القانوني للمنصات البحرية النفطية، اطروحة للحصول على شهادة الدكتوراه في العلوم في القانون الخاص، جامعة وهران 2 ، 2017./2016
- 9- عباسي محمد الحبيب، الجريمة المنظمة العابرة للحدود، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه . كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، 2017-2016.
- 10- عصام صبرينة، تفويض المرفق العام ذو الطابع الصناعي و التجاري في القانون الجزائري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث (ل م د) في القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة مولود معمري . تيزي وزو، 2020.
- 11- غريبي عطاء الله، النظام القانوني للامن و السلامة البحريين، أطروحة للحصول على شهادة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 ، 2017.
- 12- فاطيمة زهرة شريفة الماحي ، الشراكة المينائية : امتياز نهائي الحاويات، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، 2017./2016
- 13- مزهود حنان، آليات حماية المال العام في القانون الجزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، 2019.
- 14- منصوري محمد، المصالح المشتركة للدول في المناطق البحرية على ضوء إتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في العلوم القانونية، جامعة الحاج لخضر 01 ، كلية الحقوق 2019 – 2020 .

15- محمد فاروق عبد الحميد ، المركز القانوني للمال العام في مصر في ظل التطبيق الاشتراكي ، رسالة للحصول على درجة دكتور في القانون، جامعة عين شمس ، مصر (دون سنة النشر).

16- النوعي أحمد، النظام القانوني للاملاك الوطنية العمومية في التشريع الجزائري، اطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، جامعة محمد خيضر بسكرة 2018/2017 .

17- يخلف نسيم، إشكالية المنطقة الاقتصادية الخالصة في البحر الابيض المتوسط، اطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، 2016.

ب . مذكرات الماجستير

1- امر بوزيد امجد، تحليل نشاط الصيد البحري، دراسة اقتصادية قياسية - حالة الجزائر - مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير ، 2002.

2- أفيدة سعدية، المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق بن عكنون ، جامعة الجزائر 2011.

3- بوسكرة بوعلام، المنطقة الدولي وفق الجزء 11 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 1 ، 2014.

4- بومزبر باديس، النظام القانوني للأموال العامة في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، جامعة منتوري قسنطينة 2011-2012 .

5- تيطراوي بلخير، النظام القانوني للبحث العلمي البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، بحث لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي و العلاقات الدولية، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر، 2001/200.

6- الفتني منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق بن عكنون، 2013-2014.

7- لعمامري عصاد، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2010 .

8- حمد شعبان محمد الغنيمي، أهمية تطبيق الإدارة الإلكترونية و آثارها على الأداء و التشغيل للموانئ البحرية، رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري لإستكمال متطلبات نيل درجة الماجستير،

الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري الاسكندرية ، مصر ، 2013.

9- مليكة موساوي، النظام القانوني للإستثمار في مجال الصيد البحري و تربية المائيات، رسالة من اجل الحصول على شهادة ماجستير في القانون، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة، كلية الحقوق، 2007

10- نادية بلعموري، أحكام الاموال العمومية في القانون الجزائري، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر ، كلية الحقوق، بن عكنون السنة الجامعية 1999./2000

11- يوسف تيليوانت، المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، مذكرة ماجستير في الحقوق، فرع الدولة و المؤسسات العمومية، جامعة الجزائر، يوسف بن خدة ، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2008-2009.

(3) المقالات العلمية المنشورة

1- أحمد أبكر علي عبد المجيد ، النتائج المترتبة على التغيرات التي تطرأ على المنظمات الدولية . دراسة تطبيقية على المنظمات الدولية العامة و المتخصصة، مجلة معالم للدراسات القانونية و السياسية، المجلد 01، العدد الثاني ، المركز الجامعي تندوف، 01 ديسمبر 2017.

2- أحسن غربي، دور الإدارة في حماية الممتلكات الثقافية في ظل القانون 04 - 98 المتعلق بحماية التراث الثقافي، مجلة البحوث القانونية و الاقتصادية، المركز الجامعي آفلو، المجلد 04، العدد 01، 2021/01/10 .

3- أحمد النوعي ، الاستعمال الجماعي للاملاك الوطنية العمومية من طرف الجمهور و مبادئه في التشريع الجزائري، مجلة الحقوق و العلوم السياسية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 8 العدد 1 ، 2015/03/15.

4- أسماء شعبان، الموانئ الجافة طريق مصر الى التجارة العالمية، المجلة الالكترونية، مصر، العدد 14 ، سنة 2015.

5- أمينة بورطال، تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة نظام النقل من الباب إلى الباب، مجلة الدراسات القانونية، جامعة يحيى فارس ، المدية ، المجلد 06 ، العدد 01 ، جانفي 2020.

6- أحمد بن عبد الرحمن بالخير، مفردات البحر و دلالاتها في اللغة العربية : مرباط نموذجاً، المؤتمر الدولي السادس حول القضايا الراهنة للغات، علم اللغة ، الترجمة و الادب، مجموعة مقالات المؤتمر، المجلد الاول ، دار الأهواز للطباعة و نشر البحوث و العلوم، الاهواز، إيران، 2021.

7- بن شعبان علي ، أساليب الاستعمال الخاص للمال العام المخصص للاستعمال الجماعي، مجلة العلوم الانسانية، جامعة الاخوة منتوري قسنطينة، عدد 49 المجلد أ ، جوان 2018.

8- بوجلطي عز الدين، المظاهر القانونية لازدواجية خضوع المرافق العامة الاقتصادية للقانون العام و القانون الخاص - دراسة في التشريع الجزائري - مجلة الدراسات و البحوث القانونية، المجلد 7 العدد 1 ، جامعة المسيلة، 2022/01/15.

- 9- علة بوسالم ، تفويض المرفق العام بطريق الامتياز - ميناء جن جن نموذجاً . مجلة أبحاث قانونية و سياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل، المجلد 3 العدد 2 ، 2018/12/15 .
- 10- صبرينة تونسي ، الجباية الخضراء كآلية لتمويل الصناديق البيئية، مجلة الدراسات القانونية و السياسية، المجلد 08 ، العدد 02، جامعة عمار ثليجي، الأغواط، 05 جوان 2022 .
- 11- جندلي وريدة، الاشكالات المتعلقة بالبحث العلمي البحري و الحلول المقترحة بموجب اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مجلة حقوق الانسان و الحريات العامة، المجلد 06، العدد 03 ، جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم ، سنة 2021.
- 12- فطيمة حاجي ، فاطمة الزهراء مهديد ، واقع وتحديات القدرات اللوجستية في الجزائر دراسة حالة ميناء بجاية خلال الفترة 2012-2017، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية و الاقتصادية، جامعة تمنغست، المجلد 08، العدد 01 ، 2019/01/01.
- 13- حياة حبيلي ، الموانئ الذكية و النقل المستدام في الجزائر، مجلة التحولات الاقتصادية ، المجلد 03 ، العدد 02، المركز الجامعي تيبازة، 2023/07/11.
- 14- حساين سامية، لميز أمينة، قراءة نقدية في تفويض المرفق العام على ضوء المرسوم الرئاسي - 15-247 والمرسوم التنفيذي 18-199 ، مجلة البحوث في الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون، تيارت، مجلد 4 ، عدد 02، 2019 .
- 15- حليم العروسي، جلول محدة ، دور القاضي الاداري في تكريس الحماية القانونية للاملاك الوطنية، مجلة المنار للبحوث و الدراسات القانونية و السياسية، جامعة يحيى فارس . المدية، العدد 03، 2017.
- 16- حياة بن عيسى ، الامن المعلوماتي في قطاع النقل البحري (الامن السيبراني) ، النظر للنشر و التوزيع و الإتصال، وهران، الجزائر 2021 .
- 17- حياة بن عيسى ، التهديدات البحرية الراهنة وجهود مكافحتها، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، جامعة ابو بكر بلقايد، تلمسان، العدد المجلد الاول، الأول، 2014/03/01.
- 18- حياة بن عيسى ، تطوير الموانئ و صيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)، مجلة الدراسات القانونية و السياسية، المجلد 1 ، العدد 1 ، جامعة عمر ثليجي ، الأغواط سنة 2015.
- 19- خلاف رفيق . بن سعيداني يوسف ، الآليات القانونية و التنظيمية لحماية المنشآت الاثرية البحرية و الساحلية، الفا للنشر و الوثائق، قسنطينة، الجزائر، 2021.

- 20- خالد بعوني ، تنظيم رخص الاستعمال الخاص غير العادي للاملاك العمومية، مجلة دراسات قانونية ، مركز البصيرة للبحوث و الاستشارات و الخدمات التعليمية، المجلد 11 العدد 23 ، الجزائر ، 2016/09/01
- 21- دغبار رضا، بعض تطبيقات قانون البحار في الجزائر ، مجلة الحقوق و العلوم الانسانية ، جامعة زيان عاشور بالجلفة، مارس 2016.
- 22- زعابة عمر، الحفظ الوقائي للمواقع الأثرية بغرداية، مجلة منبر التراث الأثري، المجلد 4 العدد 1، جامعة ابوبكر بلقايد ، تلمسان، 01 ديسمبر 2015 .
- 23- سامية عباس، دور الحماية الجزائرية للصيد البحري في ترقية الاقتصاد الوطني، مجلة العلوم القانون و الاجتماعية، جامعة زيان عاشور بالجلفة . الجزائر ، المجلد الخامس، العدد الاول، مارس 2020.
- 24- سعودي علي ، إشكالية محتوى الاملاك العمومية، مجلة التعمير و البناء، جامعة ابن خلدون تيارت، العدد الاول مارس 2017.
- 25- سميحة بوعناني ، الجريمة المنظمة وعلاقتها بالهجرة غير الشرعية، مجلة تاريخ العلوم، جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 01 ، العدد 02، 2016/01/15
- 26- سليمان بوزكري، الممتلك الثقافي العقاري مابين الحماية الادارية و المنفعة في القانون الجزائري، الفا للنشر و الوثائق، قسنطينة، الجزائر، 2021.
- 27- سليمان زرباني، حقوق وواجبات الدول الحبيسة و المتضررة جغرافيا في المنطقة الاقتصادية الخالصة على ضوء اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مجلة الحوار الفكري، جامعة احمد دراية ، أدرار ، المجلد 13 ، العدد 15.
- 28- سهيلة قمودي، مجال السيادة البحرية الجزائرية حسب المادة 12 من دستور 1996 ، مخبر أثر الاجتهاد القضائي على حركة التشريع، المجلد 3 العدد 4، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2008/01/03 .
- 29- شيلي إلهام، سمير عماري ، البنية الشبكية الرقمية لتفعيل الادارة الالكترونية بمؤسسات تسيير الموانئ البحرية الجزائرية. عنابة ، بجاية ، سكيكدة . مجلة المشكاة في الاقتصاد و التنمية و القانون، جامعة عين تموشنت، المجلد 05، العدد : 12 ، 2020/12/19.
- 30- شيماء محي الدين، المقاربة الافريقية لمكافحة الجريمة البحرية وحماية الامن البحري، المجلة الالكترونية "الملف المصري" العدد رقم 106 ، يونيو 2023.
- 31- شيهاب عينونة، القواعد الخاصة بنقل البضائع الخطرة عن طريق البحر، مجلة القانون، المجتمع و السلطة، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، المجلد 12، العدد 2 ، 2023/09/11.

- 32- صدوقي غريسي، سي الطيب الهشمي رضا، علي العبسي، واقع و أهمية التحول الرقمي و الامتمة، مجلة آراء للدراسات الاقتصادية و الادارية المركز الجامعي آفلو (الجزائر)، المجلد 03 ، العدد 02 (2021)،
- 33- صلاح الدين دهوش، حماية الممتلكات الثقافية من خلال المعاهدات و المواثيق الدولية (1899-2001)، مجلة الباحث في العلوم الانسانية و الاجتماعية، جامعة الوادي، المجلد 13 ، العدد 1 ، 30 جانفي 2022.
- 34- طيب ابراهيم ويس، الجرائم الماسة بالامن و السلامة المينائية، مجلة القانون العام الجزائري المقارن، جامعة الجيلالي ليايس، سيدي بلعباس، المجلد 06، العدد 01، 01 سبتمبر 2020.
- 35- طيب ابراهيم ويس، شروط انعقاد المسؤولية الجزائرية عن جرائم المساس بسلامة الملاحة البحرية و المينائية، مجلة الباحث للدراسات الاكاديمية، جامعة الحاج لخضر، باتنة 1، المجلد 08، العدد 03، 30 جوان 2021.
- 36- عايلي رضوان، الادارة الجزائرية وعقود امتياز الاملاك الوطنية، الاكاديمية للدراسات الاجتماعية و الانسانية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، قسم العلوم الاقتصادية و القانونية، المجلد 10، العدد 2، 2018/07/01 .
- 37- علي البايزيد و شهرزاد نوار ، المحكمة الدولية لقانون البحار ومدى امكانية النظر في النزاعات البحرية الجزائرية، مجلة العلوم الانسانية، جامعة الاخوة منتوري 1، المجلد 32 عدد 2 جوان 2021.
- 38- علي مراح، تحديد المجالات البحرية الوطنية وتطبيقاتها في القانون الدولي، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، الجزائر، د.س.ن.
- 39- العيد الراعي، تفويض المرفق العام مفهومه، أسسه، أشكاله، في ظل المرسوم التنفيذي 199/18، مجلة الواحات للبحوث و الدراسات ، جامعة غرداية، المجلد 13 العدد 2 ، 2020/12/17.
- 40- غريبي عطاء الله، اتفاقية ضبط و إدارة مياه الصابورة (BWM/2004) ومصلحة الجزائر في المصادقة عليها، المجلة الاكاديمية للبحوث القانونية و السياسية، جامعة عمار ثلجي الأغواط، المجلد السادس، العدد 02، السنة 2022.
- 41- غريبي عطاء الله، الاختلاف بين مفهومي الامن البحري و السلامة البحرية و أثرهما التطبيقي، النظر للنشر و التوزيع و الإتصال، وهران، الجزائر 2021 .
- 42- غريبي عطاء الله، تعامل الموانئ مع البضاعة في ظل متطلبات مدونة ISPS، مجلة الدراسات القانونية و السياسية، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة عمار ثلجي ، الاغواط ، العدد 04 ، جوان 2016.
- 43- غنية سطوطح، مفهوم وتكوين الممتلكات الثقافية العقارية في القانون الجزائري، مجلة الدراسات القانونية، جامعة يحيى فارس، المدية، المجلد 09 ، العدد 01، 31 جانفي 2023.

- 44- فاطيمة الزهرة شريفة الماحي ، إعادة النظر في مهام السلطة المينائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، المجلد 3، العدد 1 ، جامعة ابوبكر بلقايد، تلمسان ، 2016/03/01.
- 45- محمد حمودي، الجريمة المنظمة العابرة للحدود و آليات مواجهتها، مجلة القانون، المركز الجامعي أحمد زبانة غيليزان، المجلد 07 ، العدد 02 ، 2018.
- 46- مصطفى بوضياف، أحكام النشاط المنجمي البحري في التشريع الجزائري، مجلة الدراسات القانونية و السياسية المجلد 2 العدد 2، جامعة عمار ثليجي، الاغواط، الجزائر، 05/ 06/ 2016 .
- 47- مولاي بلقاسم ، مدى فعالية النصوص القانونية في حماية الملك العمومي المينائي ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، جامعة ابوبكر بلقايد، المجلد 06 ، العدد 01، 2019/10/29.
- 48- نصر الدين هنونى، نظام الاملاك العمومية البحرية الطبيعية ومحك حماية الساحل : قواعد تقليدية صارمة لكنها قاصرة و قليلة النجاعة، مجلة الحقوق و العلوم الانسانية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 3، العدد 1، 2010./01/15
- 49- نصيرة بوبعاية، شهرزاد الوافي، تحليل البيانات الضخمة باستخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي في مهنة التدقيق دراسة حالة شركة، مجلة التكامل الاقتصادي، جامعة أحمد دراية ، أدرار، المجلد 09 العدد 03 ، 2021/09/30.
- 50- نواصر مليكة، المنطقة الاقتصادية الخالصة و البحث العلمي البحري، مجلة العلوم الاجتماعية و الانسانية، جامعة تبسة، المجلد 10، العدد 1، 2017.
- 51- نورة سعداني، الاستثمار وفق عقد البوت، مجلة القانون والمجتمع، جامعة أحمد دراية، أدرار، العدد 40 ،ديسمبر 2017.
- 52- جلول محدة، عقود استغلال و استثمار الاملاك الوطنية العمومية المرفقية في ظل التشريع الجزائري، مجلة العلوم القانونية و السياسية، جامعة الوادي، المجلد 9، العدد 2، 28 جوان 2018.
- 53- هبة حيثم، النظام الجبائي المطبق على الاستثمار في قطاع الصيد البحري وتربية المائيات في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و السياسية، المجلد 51 العدد 3، 2014/09/15، جامعة بن يوسف بن خدة الجزائر.
- 54- هشام محمد أحمد، القضاء الاداري ودوره في حماية المال العام، المجلة القانونية، مجلة متخصصة في الدراسات و البحوث القانونية، مصر، المجلد 08 ، العدد 10 ، نوفمبر 2020.

55- وردة حسين هههب، متطلبات تطبيق الادارة الإلكترونية لتطوير أداء الموانئ البحرية في ليبيا، مجلة التربية الرياضية و العلوم الأخرى، جامعة المرقب، ليبيا، العدد السادس ديسمبر 2020 .

56- يوسف بسعدي واقع السلامة المينائية في مواجهة تعدد الشرطات البحرية الخاصة، النظر للنشر و التوزيع و الإتصال، وهران، الجزائر 2021 .

4) المواقع الإلكترونية

1. موقع .aws.amazon.com

2. الموقع الإلكتروني : <https://www.for9a.com>

3. الموقع الإلكتروني :

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043956924/#JORFARTI000043957079>

4. الموقع الإلكتروني : www.nauss.edu.sa/ar/collegesAndcenters/.../11.pdf

5. الموقع الإلكتروني : مجلة المسلح <https://www.almusallh.ly/ar/navy/113-vol-36-80>

6. الموقع الإلكتروني : مرصد ومدونات عمران <https://omran.org/ar>

7. الموقع الإلكتروني : موانئ فرنسا <https://www.ecologie.gouv.fr>

8. الموقع الإلكتروني أراجيك <https://www.arageek.com>

9. الموقع الرسمي للأنتربول الإلكتروني : <https://www.interpol.int/ar/4/17/4>

10. موقع وزارة الصيد البحري و تربية المائيات mpeche.gov.dz

11. موقع ويكيبيديا <https://ar.wikipedia.org/wiki>

12. الموقع الرسمي للمجلس الدولي لاستكشاف البحر (ICES) www.ices.dk/Pages/default.aspx

13. الموقع الرسمي لليونسكو ioc.unesco.org/en/state-ocean-repor

II - المراجع باللغة الفرنسية

les livres :

1. Ahmed LARABA, observation sur le décret législatif 94-13 du 28 Mai 1994 fixant les règles générales relatives à la pêche, la lettre juridique, 1994, n° 13-14, pp 18-19.
2. André de laubadère , traite de droit administratif , 6 eme ed 1975.
3. Christine Bréchon Moulène , François Llorens , La concession de service public face au droit
4. communautaire, édition Sirey, Paris, 1992.

5. Jean-Pierre Ferrand, LA PROTECTION DE LA PLAGE PAR LE DROIT DE L'URBANISME. Op.cit p 449.450.
6. Paul Bastid, droit international public, supplément au cours les cours de droit, Paris, 1970.
7. Philippe GODFRIN et Michel DEGOTT, Droit administratif des biens, 7^e édition, Armand Colin, Paris 2005, p 12 et 13.
8. Pierre Serrand, Manuel d'institutions administratives françaises, Presses universitaires de France.
9. Stéphane Braconnier, Droit des services publics, Presse universitaire de France, 2003.

Les thèses :

- 1- DELFAU Simon, La sureté maritime ETAT Des lieux ; mémoire du DEA de droit maritime et océanique, Faculté de droit et de sciences politiques de Nantes, Année universitaire 2003.

الفهرس

الفهرس

الموضوع	الصفحة
المقدمة.....	أ
الباب الاول : تصنيف الأملاك العمومية البحرية.....	2
الفصل الأول : الأملاك العمومية البحرية الطبيعية.....	5
المبحث الأول : مشتملات الاملاك العمومية البحرية الطبيعية.....	7
المطلب الاول : مشتملات وحدود الأملاك العمومية البحرية الطبيعية في المناطق الخاضعة لسيادة الدولة ..	8
الفرع الأول : مشتملات الأملاك العمومية البحرية الطبيعية في المناطق الخاضعة لسيادة الدولة.....	8
أولاً : شاطئ البحر.....	8
ثانياً : المياه البحرية الداخلية.....	10
ثالثا : قعر البحر الاقليمي و باطنه.....	11
رابعا : طروح البحر و محاسره.....	12
خامسا : الجزر و الجزيرات.....	13
الفرع الثاني : حدود الأملاك العمومية البحرية الطبيعية في المناطق الخاضعة لسيادة الدولة	14
أولا : حدود الأملاك العمومية البحرية الطبيعية في اتفاقية قانون البحار 1982.....	15
1 . حدود المياه الداخلية	15
2. حدود البحر الاقليمي	15
ثانيا : حدود الأملاك العمومية البحرية الطبيعية في التشريع الوطني.....	16
المطلب الثاني : مشتملات الأملاك العمومية البحرية الطبيعية في المناطق الخاضعة لولاية محدودة.....	20
الفرع الأول : المنطقة المتاخمة.....	20
أولا : تعريف المنطقة المتاخمة.....	21
ثانيا : نطاق المنطقة المتاخمة و اختصاصات الدولة الساحلية فيها.....	21
ثالثا : المنطقة المتاخمة كملك عمومي بحري في التشريع الجزائري.....	22
الفرع الثاني : المنطقة الاقتصادية الخالصة.....	23

أولا : نشأة فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة.....	23
ثانيا : مفهوم و نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة.....	23
ثالثا : المنطقة الاقتصادية الخالصة كملك عمومي بحري في التشريع الجزائري.....	24
1 - مفهوم ونطاق منطقة الصيد المحفوظة.....	25
2 - التعيين الحديث للمنطقة الاقتصادية الخالصة الجزائرية	25
الفرع الثالث : الجرف القاري.....	26
أولا : تعريف الجرف القاري.....	27
ثانيا : الطبيعة القانونية لولاية الدولة الساحلية على جرفها القاري وحقوقها عليه.....	27
ثالثا : منطقة الجرف القاري كملك عمومي بحري في التشريع الجزائري.....	28
المبحث الثاني: قواعد تكوين و استعمال الأملاك العمومية البحرية الطبيعية.....	29
المطلب الأول : قواعد تكوين الاملاك العمومية البحرية الطبيعية و ضبط حدودها	30
الفرع الاول : اكتساب الاملاك العمومية البحرية الطبيعية لصفة العمومية.....	30
أولا: إدراج الاملاك العمومية البحرية الطبيعية في نطاق الاملاك الوطنية.....	30
ثانيا: الأسلوب الإداري كأداة لتعيين حدود الأملاك العمومية البحرية الطبيعية.....	33
ثالثا : الأسلوب العادي و الأسلوب الإداري لتعيين الحدود و الفرق بينها.....	34
الفرع الثاني: قواعد تعيين حدود الأملاك العمومية البحرية الطبيعية وآثارها.....	35
أولاً : ضبط حدود الأملاك العمومية البحرية الطبيعية.....	35
1 . الإجراءات السابقة لصدور قرار ضبط الحدود.....	36
2 . إجراءات ضبط حدود الأملاك العمومية البحرية الطبيعية.....	36
ثانيا : ضمانات الملاك المجاورين قبل ترسيم حدود الأملاك العمومية البحرية الطبيعية.....	37
ثالثاً : خروج الاملاك العمومية البحرية الطبيعية من نطاق الاملاك العمومية.....	39
المطلب الثاني : قواعد استعمال الاملاك العمومية البحرية الطبيعية	39
الفرع الاول : الاستعمال العام للأملاك العمومية البحرية الطبيعية.....	41
أولا : المبادئ المنظمة للاستعمال العام للأملاك العمومية البحرية الطبيعية.....	41
1 - مبدأ حرية المنتفعين في الاستعمال المباشر للأملاك العمومية البحرية الطبيعية.....	42
2 - مبدأ مساواة المنتفعين في الاستعمال المباشر للأملاك العمومية البحرية الطبيعية.....	43

3 - مبدأ مجانية الاستعمال العام.....	44
ثانيا - الاستعمال العام للاملاك العمومية البحرية الطبيعية المخصصة لمرافق عمومي من طرف الادارة العمومية	45
الفرع الثاني : الاستعمال الخاص للاملاك العمومية البحرية الطبيعية.....	46
اولا - الاستعمال الخاص للاملاك العمومية البحرية الطبيعية بموجب ترخيص.....	47
1 . إستعمال الاملاك العمومية البحرية الطبيعية بموجب رخص إدارية.....	47
أ - رخصة الوقوف	47
ب - رخصة الطريق.....	48
2 . إستعمال الاملاك العمومية البحرية الطبيعية بموجب رخص استثنائية.....	50
أ . المشاريع المرخص بها على مستوى الساحل.....	51
ب . الترخيص بممارسة بعض المنافسات الرياضية على مستوى الشاطئ.....	52
ج . الترخيص باستخراج المواد من باطن البحر.....	52
ثانيا - الاستعمال الخاص للاملاك العمومية البحرية الطبيعية بموجب عقد إمتياز.....	54
1 _ النظام القانوني لعقد امتياز شغل الاملاك العمومية البحرية الطبيعية.....	54
2 _ حقوق والتزامات الطرفين.....	56
أ . حقوق و إلتزامات السلطة الادارية المتعاقدة.....	56
ب - التزامات المتعاقد مع الادارة	57
ج . حقوق المنتفعين.....	58
المبحث الثالث : صور استغلال الأملاك العمومية البحرية الطبيعية	57
المطلب الاول : صور الاستغلال الاقتصادي للاملاك العمومية البحرية الطبيعية.....	59
الفرع الاول: استغلال الأملاك العمومية البحرية الطبيعية في مجال نشاطات المحروقات.....	60
اولا- استغلال المحروقات بالمياه الداخلية	61
ثانيا- استغلال المحروقات بالمياه الإقليمية.....	62
ثالثا- استغلال المحروقات بالجرف القاري.....	63
رابعا- استغلال المحروقات في المنطقة الاقتصادية الخالصة.....	63
الفرع الثاني : استغلال الاملاك العمومية البحرية الطبيعية في الصيد البحري و تربية المائيات.....	64

65.....	أولا : مفهوم الصيد البحري وتربية المائيات
65	1 _ مفهوم الصيد البحري.....
66	أ_ أنواع الصيد البحري المصنفة على اساس الطبيعة المشكلة لوسط حياة الموارد البيولوجية.....
66	ب _ أنواع الصيد البحري المصنفة على أساس عتاد الصيد.....
67.....	2 _ مفهوم تربية المائيات
68	ثانيا _ النظام القانوني لنشاط الصيد البحري وتربية المائيات التي تؤدي الى شغل الاملاك العمومية البحرية.....
68.....	1 _ مؤسسة استغلال الموارد البيولوجية البحرية.....
69.....	2_ مؤسسة التربية و الزرع المقامة على الاملاك العامة
70	ثالثا : النطاق المكاني للصيد البحري.....
71	المطلب الثاني : صور الاستغلال غير الاقتصادي للاملاك العمومية البحرية الطبيعية (البحث العلمي انموذجا).....
72	الفرع الاول : النظام القانوني للبحث العلمي البحري في المناطق البحرية في الاملاك العمومية البحرية الطبيعية.....
72	أولا _ البحث العلمي في المجال المعد كملك عمومي بحري وفقا لاتفاقية قانون البحار.....
72.....	1 _ البحث العلمي في البحر الاقليمي.....
73	2 _ البحث العلمي في المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري.....
74	ثانيا _ البحث العلمي في المجالات المصنفة كأمالك عمومية بحرية وفقا للتشريع الوطني.....
75	الفرع الثاني : الدول الحبيسة و المنظمات الدولية المختصة في اجراء البحث العلمي.....
76	اولا - تعريف الدول الحبيسة و المنظمات الدولية المختصة.....
76	1.تعريف الدول الحبيسة (غير الساحلية).....
76	1. تعريف المنظمات الدولية المختصة.....
77	ثانيا - حقوق وواجبات الدول الحبيسة و المنظمات الدولية المختصة في اجراء البحث العلمي بالمنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري.....
77	1 . حقوق الدول الحبيسة (غير الساحلية) والمنظمات الدولية المختصة.....
78.....	2 . واجبات الدول الحبيسة والمنظمات الدولية المختصة.....

80	خلاصة الفصل الأول
83	الفصل الثاني : الاملاك العمومية البحرية الاصطناعية
84	المبحث الاول : الاملاك العمومية البحرية المينائية و قواعد تكوينها وتسييرها
84	المطلب الأول : مشتملات الاملاك العمومية البحرية المينائية ونظام تسييرها
	الفرع الاول : مشتملات الاملاك العمومية البحرية المينائية وطرق ادراجها و تصنيفها ضمن الاملاك
85	الوطنية
85	أولا : مشتملات الاملاك العمومية البحرية المينائية
85	1 - الموانئ البحرية
86	أ - تعريف الميناء
86	ب - أنواع الموانئ
86	ا. من حيث موقعها
87	ا. من حيث الغرض
89	2 - البنيات المينائية وملحقاتها
90	أ - البنيات الأساسية المينائية
90	ب. البنيات الفوقية المينائية
91	ج - ملحقات الاملاك العمومية المينائية
91	03 - التخصيص القانوني للاملاك العمومية المينائية
92	أ- تخصيص المناطق المينائية المسورة
93	ب- تخصيص المناطق المينائية غير المسورة
93	ج- المناطق المخصصة للصيد البحري و النزهة
93	د- تخصيص مناطق خارج الموانئ
94	4- نهائي الحاويات
95	5 - الطرق و السكك الحديدية الواقعة في نطاق الموانئ
96	ثانيا - ادراج الاملاك العمومية المينائية في نطاق الاملاك الوطنية و تصنيفها عن طريق تعيين حدودها
98	1 - منطقة الاستغلال
98	2 - منطقة التوسعة

99	الفرع الثاني : النظام القانوني لتسيير الأملاك العمومية المينائية.....
100	أولاً: انواع الانظمة المينائية.....
100	1 - نظام التسيير المركزي للموانئ أو الميناء الخادم.....
101	2- النظام اللامركزي للتسيير المينائي والموانئ ذات التسيير الذاتي.....
101	أ . الموانئ ذات التسيير اللامركزي.....
101	ب . الموانئ ذات الادارة الذاتية.....
103	ثانيا - نظام السلطة المينائية كمسير للأملاك العمومية المينائية
103	1 - تعريف وخصائص السلطة المينائية.....
104	أ . تعريف السلطة المينائية.....
104	ب . خصائص السلطة المينائية
105	I - السلطة المينائية مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري.....
105	II - استفادة السلطة المينائية من حق الاستعمال و الانتفاع كما تتولى مهمة الخدمة العمومية.....
106	2 - مهام السلطة المينائية وعلاقتها بالأملاك العمومية المينائية.....
106	I - المحافظة على الأملاك العمومية المينائية وتسييرها
108	II - في مجال التسيير و الاستغلال.....
108	III - في مجال التنسيق و الترقية التجارية للموانئ.....
109	IV - مهام اضافية
109	V - المهام التي تتولاها السلطة المينائية فيما يخص استغلال الموانئ و امنها.....
110	VI _ المهام التي تتولاها السلطة المينائية لمكافحة التهديدات البيئية على مستوى الاملاك العمومية المينائية.....
111	المطلب الثاني : الاملاك العمومية البحرية المينائية كمرفق عام.....
111	الفرع الاول : التعريف بالمرفق العام.....
111	أولاً : عناصر المرفق العام
111	1_العنصر الوظيفي.....
112	2_العنصر العضوي.....
113	3_العنصر المادي.....

أ - مبدأ استمرارية المرفق العام في تقديم الخدمات	113
ب - مبدأ قابلية المرفق العام للتغيير	113
ج - مبدأ المساواة بين المنتفعين	113
ثانيا : انواع المرفق العام	114
1 - المرافق العامة الادارية	114
2 - المرافق العامة الاقتصادية	114
3 - المرافق العامة الاجتماعية	115
الفرع الثاني : علاقة المرفق العام المينائي بالدولة و الأنشطة المينائية المصنفة كخدمة عامة	115
أولاً : علاقة المرفق العام المينائي بالدولة	115
ثانيا : الأنشطة المينائية المصنفة كخدمة عامة	117
المبحث الثاني : الأملاك العمومية البحرية الاصطناعية خارج نطاق الميناء	119
المطلب الأول : الأملاك العمومية البحرية الاصطناعية المتعلقة بالانشاطات الصناعية و الطاقة و البحث العلمي	119
الفرع الاول : الجزر الاصطناعية و المنشآت البحرية الصناعية و المنجمية	120
أولا : الجزر الاصطناعية و محطات الطاقة و المناجم في البحر	120
ثانيا : محطات تحلية مياه البحر	122
الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للمنشآت البحرية ونظامها القانوني كملك عمومي اصطناعي	122
أولا - الوصف القانوني للجزر الاصطناعية و المنشآت البحرية	123
ثانيا - الطبيعة القانونية للجزر الاصطناعية و المنشآت البحرية ونظامها القانوني كملك عمومي بحري اصطناعي	124
المطلب الثاني : الممتلكات العمومية البحرية الثقافية	126
الفرع الاول : تعريف الممتلكات الثقافية البحرية و تصنيفاتها	127
أولاً - تعريف الممتلكات الثقافية البحرية	127
1 - تعريف الممتلكات البحرية الثقافية في القانون الدولي	127
2 - تعريف الممتلكات الثقافية في التشريع الجزائري	128
ثانيا _ أصناف الممتلكات الثقافية البحرية	129

1	المواقع الاثرية المغمورة كلياً أو جزئياً.....	129
2	المنشآت البحرية و الموانئ	130
3	حطام السفن.....	130
	الفرع الثاني : الطبيعة القانونية للممتلكات الثقافية البحرية و طرق تكوينها ودمجها ضمن الأملاك العمومية الاصطناعية.....	130
	اولا - الطبيعة القانونية للممتلكات الثقافية البحرية.....	131
1	موقف القوانين المقارنة من الطبيعة القانونية للممتلكات البحرية الثقافية.....	131
2	الطبيعة القانونية للممتلكات الثقافية البحرية في التشريع الجزائري.....	131
3	موقف القانون الدولي من الممتلكات الثقافية البحرية	132
أ -	حماية الممتلكات الثقافية البحرية في ضوء اتفاقية قانون البحار 1982.....	133
ب -	حماية الممتلكات الثقافية البحرية بموجب اتفاقية اليونسكو لحماية التراث الثقافي المغمور بالمياه 2001	134
	ثانيا - تكوين الممتلكات البحرية الثقافية و طرق دمجها ضمن الأملاك العمومية البحرية الاصطناعية.....	135
1	الجرد.....	135
أ -	التسجيل في قائمة الجرد الاضافي.....	135
ب -	الجرد العام.....	136
2	قرار التصنيف.....	137
	ثالثا - دمج الممتلكات الثقافية البحرية العقارية ضمن الاملاك العمومية.....	138
1	اقتناء الممتلكات الثقافية العقارية بالتراضي أو بالهبة.....	138
2	الاقتناء بالهبة.....	139
3	اقتناء الممتلكات الثقافية العقارية بنزع الملكية أو حق الشفعة.....	139
أ -	نزع الملكية من أجل المنفعة العمومية.....	139
ب -	الشفعة.....	139
	المبحث الثالث : طرق تسيير الاملاك العمومية البحرية الاصطناعية.....	139
	المطلب الأول :استغلال الأملاك العمومية البحرية المينائية عن طريق تفويض تسيير المرفق العام	141

الفرع الاول : التفويض كآلية لتسيير المرفق العام المينائي.....	141
أولا - مفهوم تفويض المرفق العام الصناعي و التجاري.....	142
1 . التعريف الفقهي لتفويض لمرفق العام.....	142
2 . التعريف التشريعي لتفويض المرفق العام.....	143
ثانيا - أشكال تفويض المرفق العام.....	145
1 - تفويض المرفق العام في شكل الامتياز و الايجار.....	145
أ - تفويض المرفق العام في شكل الامتياز.....	146
ب - تفويض المرفق العام في شكل الايجار.....	147
2 - تفويض المرفق العام في شكل الوكالة المحفزة و التسيير.....	147
أ - تفويض المرفق العام في شكل الوكالة المحفزة	147
ب - تفويض المرفق العام في شكل التسيير.....	149
الفرع الثاني : تفويض المرفق العام المينائي.....	149
أولا : الامتياز المينائي ضرورة فرضتها التحولات الاقتصادية.....	150
ثانيا : أهمية الامتياز المينائي.....	150
ثالثا : سلطات السلطة المفوضة.....	151
رابعاً : النطاق العملي لعقد الامتياز المينائي.....	152
خامسا : العناصر المرتبطة بالامتياز المينائي	154
1- ارتباط الامتياز المينائي بالسلطة المينائية.....	154
2- ارتباط الامتياز المينائي بالملك العام.....	155
المطلب الثاني : إنشاء وتسيير الأملاك العمومية المينائية كمرفق عام عن طريق عقد بوت BOT(عقد البناء	
التسيير ونقل الملكية).....	156
الفرع الاول : مفهوم التعاقد وفق اسلوب بوت (BOT) (عقد البناء التسيير ونقل الملكية).....	157
1 . مفهوم تسمية عقد بوت.....	157
2 - خصائص عقد بوت.....	157
أ . نظام البناء و التشغيل و إعادة المشروع هو نظام تعاقدية.....	158
ب . عقد البوت (BOT) من عقود التمويل.....	158

ج . عقد البوت (BOT) من عقود الاستثمار.....	158
د . عقد البوت (BOT) يهدف إلى إنشاء مرفق عام و تقديم خدمة عامة.....	158
هـ . ملكية الادارة المتعاقدة للمرفق وحققها في الرقابة.....	159
الفرع الثاني : تطبيقات عقد BOT في قانون الاملاك الوطنية و على الاملاك المينائية.....	159
أولا - تطبيقات عقد BOT في قانون الاملاك الوطنية.....	159
ثانيا - تطبيقات عقد BOT في مجال الاملاك العمومية المينائية.....	160
خلاصة الفصل الثاني.....	163
الباب الثاني : آليات حماية الاملاك العمومية البحرية.....	165
الفصل الاول : الآليات العامة المقررة لحماية الاملاك العمومية البحرية.....	168
المبحث الاول : طبيعة حق الدولة على الاملاك العمومية البحرية و آليات حمايتها من تعديات الادارة و الافراد.....	169
المطلب الاول : طبيعة حق الدولة على الاملاك العمومية البحرية.....	170
الفرع الاول : الاتجاهات المختلفة لوجود حق الملكية	170
أولا : الاتجاه المنكر لوجود حق الملكية	170
ثانيا : الاتجاه المؤكد لحق ملكية الدولة لاموالها العامة.....	172
الفرع الثاني: تحديد طبيعة حق الدولة على الاملاك العمومية البحرية وفقا للدساتير الجزائرية و القوانين العادية.....	173
أولا : تحديد طبيعة حق الدولة على الاملاك العمومية البحرية وفقا للدساتير الجزائرية.....	174
ثانيا : تحديد طبيعة حق الدولة على الاملاك العمومية البحرية وفقا للقوانين العادية.....	176
المطلب الثاني : الاليات المقررة لحماية الاملاك العمومية البحرية من تعديات الادارة و الافراد.....	177
الفرع الاول : آليات حماية الاملاك العمومية البحرية من تعديات الادارة.....	178
أولا : قاعدة عدم جواز التصرف في الاملاك العمومية البحرية.....	178
ثانيا : الالتزامات المفروضة على الادارة لحماية الاملاك العمومية البحرية.....	180
1 . جرد الاملاك العمومية البحرية	180
2 . صيانة الاملاك العمومية البحرية.....	182
3 . إلتزام الادارة بواجب الرقابة على الاملاك العمومية البحرية.....	184

188	الفرع الثاني : آليات حماية الاملاك العمومية البحرية من تعديات الافراد.....
188	أولاً: قاعدة عدم جواز اكتساب الاملاك العمومية البحرية بالتقادم
190	ثانياً : قاعدة عدم جواز الحجز على الاملاك العمومية البحرية.....
191	المبحث الثاني : الحماية القضائية للاملاك العمومية البحرية.....
192	المطلب الاول : دور القضاء الاداري في حماية الاملاك العمومية البحرية.....
193	الفرع الاول : اختصاص القضاء الاداري في منازعات الأملاك العمومية البحرية.....
193	اولاً : الإختصاص النوعي للقضاء الاداري لفرض رقابته على الأملاك العمومية البحرية.....
195	ثانياً : الاشخاص المخولة قانوناً لتمثيل الدولة أمام القضاء الإداري دفاعاً عن الأملاك العمومية البحرية...195
196	الفرع الثاني : تطبيقات قواعد الحماية القضائية في ظل دعاوى الاملاك العمومية البحرية.....
197	اولاً : المنازعات المتعلقة بتعيين حدود الاملاك العمومية البحرية.....
198	ثانياً : المنازعات المتعلقة باستغلال و تسيير الاملاك العمومية البحرية.....
199	ثالثاً : المنازعات المترتبة عن اخلال الادارة بواجب الصيانة المؤدية إلى الحاق ضرر بالغير.....
200	المطلب الثاني : دور القضاء الجزائي في حماية الاملاك العمومية البحرية.....
201	الفرع الاول : حماية الاملاك العمومية البحرية وفقاً للقواعد العامة في قانون العقوبات.....
202	أولاً : الدور الإيجابي للنياابة العامة في حماية الاملاك العمومية البحرية.....
203	ثانياً : الجرائم الواقعة على الاملاك العمومية البحرية.....
205	الفرع الثاني : الحماية الجزائية للاملاك العمومية البحرية في قوانين خاصة.....
205	أولاً : الحماية الجزائية للاملاك العمومية البحرية بموجب قانون 98-05 المتضمن القانون البحري.....
206	ثانياً : بموجب قانون 03-02 المحدد للقواعد العامة للاستعمال و الاستغلال السياحيين للشواطئ
208	ثالثاً: بموجب قانون المناجم 14-08.....
209	رابعاً: بموجب قانون 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه.....
209	خامساً : بموجب قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة.....
210	سادساً : بموجب القانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات المعدل بالقانون 15-08 ...
213	سابعاً : بموجب قانون 01-19 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها و ازالتها المعدل بالقانون 25-02 ..
215	المبحث الثالث : دور الاجهزة الادارية و الوسائل التكنولوجية في حماية الاملاك العمومية البحرية.....
215	المطلب الاول : دور الاجهزة الادارية و المخططات في حماية الاملاك العمومية البحرية.....

215	الفرع الاول : الاجهزة الادارية المكلفة بحماية الاملاك العمومية البحرية.....
216	أولا : الوزارات المكلفة بالمحافظة على الأملاك العمومية البحرية.....
216	1. وزارة المالية.....
217	2. وزارة البيئة و جودة الحياة.....
218	3. وزارة النقل.....
219	4. وزارة الاشغال العمومية.....
220	5 - الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية و الموانئ.....
220	ثانيا : دور الجماعات المحلية في حماية الأملاك العمومية البحرية.....
221	1. تدخل الجماعات المحلية بموجب القواعد العامة.....
221	2. دور الجماعات المحلية في حماية الاملاك العمومية بموجب قواعد التعمير وتنظيم شغل الاراضي الساحلية.....
223	ثالثا : الهيئات المتخصصة بحماية الاملاك العمومية البحرية.....
223	1. المجلس الأعلى للبحر.....
224	2. لجان تل البحر.....
227	3 - المحافظة الوطنية للساحل.....
228	4. مجلس التنسيق الشاطئي.....
229	5 - الصندوق الوطني للبيئة و الساحل.....
230	الفرع الثاني : المخططات كآلية لحماية الاملاك العمومية البحرية.....
232	1. المخطط التوجيهي لتهيئة الساحل.....
232	2- مخطط تهيئة الشاطئ.....
233	3- مخططات التدخل لمكافحة التلوث بالوسط البحري (لجان تل البحر).....
233	المطلب الثاني : دور الوسائل التكنولوجية في حماية الاملاك العمومية البحرية.....
234	الفرع الاول : فعالية الاتمة و الذكاء الاصطناعي لحماية الاملاك البحرية الطبيعية.....
234	أولا : في مجال الرصد والمراقبة ومعاينة حدود الاملاك العمومية البحرية.....
235	ثانيا : في مجال التحليل و التنبؤ و الاستشراف.....
236	ثالثا : المساعدة في توفير حماية للاملاك العمومية البحرية الطبيعية.....

237	رابعاً : أهمية الاتمته في مراقبة الاملاك العمومية البحرية الطبيعية.....
	الفرع الثاني : أهمية الدور الذي تلعبه التقنيات التكنولوجية في حماية الاملاك العمومية البحرية
238	الاصطناعية.....
238	أولاً : دور الاتمته و الذكاء الاصطناعي في الحفاظ على الاملاك العمومية البحرية المينائية.....
243	ثانياً : دور الاتمته و الذكاء الاصطناعي في تطوير الخدمات المرفقية للاملاك المينائية.....
246	خلاصة الفصل الأول.....
248	الفصل الثاني : القواعد المكرسة لأمن وسلامة الاملاك العمومية البحرية المينائية.....
	المبحث الأول: القواعد المكرسة بموجب التشريع الوطني لحفظ أمن وسلامة الاملاك العمومية
249	المينائية.....
250	المطلب الأول : الأجهزة الأمنية على مستوى الاملاك العمومية المينائية.....
250	الفرع الاول : الشرطة المينائية (الأمن الوطني)
252	الفرع الثاني : مختلف المتدخلين الممارسين لوظيفة الشرطة المينائية.....
252	أولاً: مصالح الجمارك
253	ثانياً : لجان الأمن البحري و المينائي ومركز الإعلام.....
253	1- اللجنة الوطنية للأمن البحري و المينائي.....
254	2 - اللجان المحلية للأمن البحري والمينائي.....
255	3- اللجنة العملياتية للأمن البحري و المينائي.....
255	4- مركز الاعلام حول الامن و السلامة البحريين.....
256	المطلب الثاني : المصلحة الوطنية لحرس السواحل
256	الفرع الاول : نشأة وتطور المصلحة الوطنية لحرس السواحل.....
258	الفرع الثاني : المهام المنوطة بالمصلحة الوطنية لحراس السواحل لحماية الاملاك العمومية المينائية.....
259	أولاً : الاختصاص الاقليمي لنشاط المصلحة الوطنية لحراس السواحل.....
260	ثانياً: تمثيل القوة العمومية و تقديم الخدمة العامة.....
260	ثالثاً : معاينة الجرائم و التحقيق في الحوادث.....
261	رابعاً : مهام المصلحة في مجال الإدارة البحرية.....
261	الفرع الثالث : آليات التنسيق بين الهيئات المكلفة بحماية الاملاك العمومية البحرية الاصطناعية.....

المبحث الثاني : القواعد المكرسة بموجب القانون الدولي لأمن الاملاك العمومية المينائية.....	263
المطلب الاول : المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية والسفن ISPS و دورها في توفير الامن داخل الاملاك العمومية البحرية المينائية	264
الفرع الأول : مضمون واهداف المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية والسفن ISPS	264
الفرع الثاني : المتطلبات العملية لتحقيق اهداف المدونة الدولية لامن المنشآت المينائية.....	266
أولا: المستويات الامنية.....	266
1 - المستوى الأمني الاول (1) Security Level	266
2 - المستوى الأمني الثاني (2) Security Level	267
3 - المستوى الأمني الثالث (03) Security Level	267
ثانيا : التقييم الأمني.....	268
المطلب الثاني : تطبيقات المدونة الدولية لامن المنشآت المينائية و السفن بالقانون الوطني.....	270
الفرع الاول : إدماج احكام المدونة الدولية لامن المنشآت المينائية و السفن في التشريع الوطني.....	270
أولا : تحديد المفاهيم و تعريف مصطلحات مدونة ISPS	271
ثانيا : تكليف وزارة النقل كسلطة وصية بتنظيم و تنسيق المخطط الوطني.....	273
ثالثا : السلطات المختصة بمتابعة تنفيذ متطلبات أمن السفن و الموانئ.....	274
رابعا : السلطة الوطنية المختصة باستقبال نداءات أمن السفينة.....	275
الفرع الثاني : دور السلطة المينائية كجهة أمنية على مستوى الاملاك العمومية المينائية.....	275
أولا : المهام الامنية العامة للسلطة المينائية.....	276
ثانيا : المهام الامنية الخاصة للسلطة المينائية.....	278
1. تنظيم النشاطات التجارية المينائية.....	278
2 - تنظيم الدخول و التوقف داخل الموانئ.....	280
3- الاشراف على الحركة الملاحية.....	281
4 - سلامة الانشطة و الخدمات المينائية.....	281
5 - أمن الخدمات المقدمة للسفن.....	282
6 - الوقاية من الكوارث ومكافحتها على مستوى الاملاك المينائية.....	282
المبحث الثالث : الحماية الجزائية للاملاك العمومية المينائية من الجرائم الماسة بأمنها و سلامتها.....	283

المطلب الاول : الجرائم المرتكبة مساساً بالاملاك العمومية المينائية و الجزاءات القانونية المقررة لها في التشريع الجزائري.....	284
الفرع الاول : الركن المادي للجرائم الماسة بالاملاك العمومية المينائية.....	285
أولا - الجرائم المرورية على مستوى الاملاك العمومية المينائية.....	286
ثانيا : الجرائم البيئية المرتكبة في حدود الاملاك العمومية المينائية.....	288
1 - السلوك الاجرامي المؤدي إلى تلويث الاملاك العمومية المينائية.....	288
2 - الضرر الناجم كنتيجة عن السلوك و المتمثل في إتلاف أو هلاك الاملاك المينائية أو تدميرها.....	289
3 - العلاقة السببية بين الفعل المجرم و النتيجة.....	289
ثالثا : جريمة عدم التصرف في الحطام البحري أو السفن القديمة.....	290
رابعا : جريمة طرح صابورة السفينة دون رخصة من السلطة المينائية.....	290
خامسا : جريمة عدم تبليغ السلطة المينائية عن الحوادث البحرية و المينائية.....	291
سادسا : جريمة الإتلاف العمدي للإنارة المينائية الخاضعة للولاية الوطنية.....	292
سابعا : جريمة نقل المواد المتفجرة أو المواد الخطرة.....	292
ثامناً : الجرائم المرتبطة بأنظمة الولوج للموانئ البحرية	293
تاسعا : جرائم تعديل و استغلال الاملاك العمومية المينائية دون سند قانوني.....	293
الفرع الثاني : الركن المعنوي للجرائم الماسة بالاملاك العمومية المينائية.....	294
أولا : القصد الجنائي في الجرائم الماسة بأمن وسلامة الاملاك العمومية المينائية.....	295
ثانيا : الخطأ الغير عمدي في الجرائم الماسة بأمن وسلامة الاملاك العمومية المينائية.....	297
1 - الرعونة	297
2- عدم الاحتياط	297
3- الإهمال و عدم الانتباه	298
04- عدم مراعاة الأنظمة و القوانين.....	298
المطلب الثاني : الجرائم المنظمة العابرة للحدود وتأثيرها على امن الاملاك العمومية المينائية.....	298
الفرع الاول : مفهوم الجريمة المنظمة العابرة للحدود.....	299
أولا : تعريف الجرائم المنظمة العابرة للحدود.....	299
ثانيا : خصائص الجريمة المنظمة العابرة للحدود.....	301

1-	التنظيم الهرمي.....	301
2-	تعدد الجناة و جنسياتهم.....	302
3-	استخدام التكنولوجيا	302
4-	سيرورة النشاط الاجرامي عبر حدود الدول (العالمية).....	303
5-	التخطيط.....	303
6-	الجريمة المنظمة العابرة للحدود جريمة مستمرة.....	304
	الفرع الثاني : تأثير الجريمة المنظمة العابرة للحدود على أمن و سلامة الاملاك العمومية المينائية.....	304
	أولا : الجرائم البحرية المنظمة العابرة للحدود المهددة للأملاك المينائية.....	305
1-	الإرهاب البحري.....	305
2 -	التهريب البحري للمخدرات و المؤثرات العقلية.....	307
3-	الهجرة غير الشرعية و الاتجار بالبشر.....	309
4-	الجرائم الالكترونية.....	311
	ثانيا : تهديد الجرائم البحرية المنظمة العابرة للحدود لأمن وسلامة الاملاك العمومية المينائية.....	313
1.	تأثير الجريمة المنظمة على الامن و السلامة المينائية.....	313
2.	تأثير على الاستثمار والتجارة و الإقتصاد.....	314
3 .	تذبذب في العمليات اللوجستية المينائية.....	314
4 .	تهديد للامن الوطني و سمعة الدولة.....	316
5 -	التأثير على النظام الآلي و برمجيات الأملاك العمومية المينائية.....	317
	خلاصة الفصل الثاني	316
	الخاتمة.....	320
	قائمة المراجع والمصادر	330
	الفهرس	351
	الملخص.....	367

الملخص :

النظام القانوني للاملاك العمومية البحرية

تعد الاملاك العمومية البحرية أكبر الاملاك الوطنية؛ المشرع الجزائري قسمها إلى قسمين : أملاك عمومية بحرية طبيعية و املاك عمومية بحرية اصطناعية، وقد خصها بنظام قانوني متميز نظرا لدورها الهام في الحياة الاقتصادية، فمن حيث الاستعمال و الاستغلال كرس لها نظام شامل من أجل حمايتها من شتى الأخطار و أشكال التعدي التي قد تلحق بها، باعتبارها ميدانا واسعا للانتفاع الجماعي، لذلك فبقاؤها بصفة دائمة في يد الدولة هي آلية للحماية من جهة ووسيلة للسماح باستعمالها لاجراض متعددة من طرف الجمهور من جهة أخرى.

وطالما انها وسيلة اساسية تعتمد عليها الدولة لممارسة نشاطها و تحقيق مشاريعها فقد خصها المشرع بآليات حمايتها اين رصد لها قواعد قانونية و أجهزة إدارية تسهر على حمايتها، كما وضع على عاتق الادارة مهمة تنفيذ وتطبيق القوانين و الاجراءات التي تهدف إلى الحفاظ على هذه الممتلكات وضمان استخدامها المستدام كإصدار التراخيص و الرقابة والتفتيش والجرد و الصيانة، ويقوم القضاء بنوعيه بدور حيوي، في حماية الأملاك العمومية البحرية من خلال مجموعة من الآليات القانونية، فالقضاء الإداري يقوم بمراقبة القرارات الإدارية المتعلقة بإدارة هذه الأملاك، ومراقبة التراخيص والتصاريح، في المقابل، يتعامل القضاء العادي مع الجرائم والتعديات الجنائية، ويفصل في المنازعات المدنية، بغية ردع كل معتد على هذه الاملاك حتى لو تعلق بالادارة نفسها.

الكلمات المفتاحية : الاملاك العمومية البحرية ، النظام القانوني، طرق التنظيم و التسيير، آليات الحماية.

Summary:

The Legal System of Public Maritime Properties

Maritime public property constitutes the largest part of national assets. The Algerian legislator has divided it into two categories: natural maritime public property and artificial maritime public property. It has been given a distinctive legal framework due to its significant role in economic life. Regarding its use and exploitation, a comprehensive system has been established to protect it from various dangers and forms of encroachment, considering it as a broad field for collective benefit. Therefore, its perpetual retention in the hands of the state serves as a protection mechanism on one hand and as a means to allow its use for multiple purposes by the public on the other hand.

As it is a fundamental means upon which the state relies to carry out its activities and achieve its projects, the legislator has provided mechanisms for its protection, including legal regulations and administrative bodies dedicated to its

safeguarding. The administration is tasked with the implementation and enforcement of laws and procedures aimed at preserving these properties and ensuring their sustainable use, such as issuing licenses, conducting oversight and inspections, inventory, and maintenance, The judiciary, in both its branches, plays a crucial role in protecting maritime public property through various legal mechanisms. Administrative courts oversee administrative decisions related to the management of these properties and monitor licenses and permits. Meanwhile, ordinary courts handle crimes and criminal encroachments, and resolve civil disputes to deter any infringement on these properties, even if it involves the administration itself.

Keywords : Public Maritime Properties, Legal System, Methods of Organization and Management, Protection Mechanisms.