جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

عقود الامتياز في القانون البحري الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون نشاطات بحرية وموانئية

من تقديم الطالب(ة):

- مريم بلباشة
- اصالة بوالحوت

تحت إشراف:

-قحام حنان

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
يسعد فضيلة	أستاذ محاضر	رئيسا
قحام حنان	أستاذ مساعد	مشرفا ومقررا
بشينة سميحة	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة جوان 2024

إهـــداء

الحمد لله حباً وشكراً وامتناناً على البدءِ الختام

ها قد فعلتها

فعلتها من أجل عظيمة أنجبتني وغالي ختم اسمي به

فبعد مسيرة دراسية حملت في طياتها الكثير من الصعوبات أهدي فرحة تخرجي الى الحاضر في قلبي أبدا ً(أبي) رحمه الله

إلى التي عجز اللسان عن وصفها إلى التي كان دعائها سر نجاحي (أمي) متعها الله بالصحة والعافية

ولا أنسى زوجي وأخي وأخواتي وكل من ساندوني وشجعوني على اجتياز هذه المرحلة، شكرا لكم

وفي الختام اسأل الله التوفيق والنجاح

مريم بلباشة

إهــداء

الحمد الله حباً وشكراً وامتناناً على البدْء الخِتام

وآخر دعواهم ان الحمد الله رب العالمين

إلى رمز العطاء والتضحية مثلي الأعلى

{أبي الغالي} رحمه الله

إلى من تستقبلني بابتسامة وتودعني بدعاء

{أمي الغالية}

إلى ذلك المستودع الكبير مِن القوة والحب

{إخوتي وأخواتي}

أهدي إليكم بحثي وجهدي وليالي كثيرة من السهر والتعب والأمنيات.

اصالة بوالحوت

شكر وتقدير

نحمد الله عز وجل الذي أمدنا بالقوة والعزم على مواصلة مشوارنا الدراسي وتوفيقه في إنجاز هذا العمل

نتوجه بجزيل الشكر والامتنان إلى المشرفة قحام حنان التي لم تبخل علينا بتوجيهاتها ونصائحها القيمة والتي وارتقت بالموضوع الذي كان فكرة ثم صار بحثا.

كما نتقدم بالشكر للأستاذتين الفاضلتين:

بشينة سميحة ويسعد فضيلة، على قبولهما مناقشة هذه المذكرة.

كما نتقدم بالشكر الخاص إلى كل أساتذة كلية الحقوق تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية.

كما لا ننسى كل من قدم لنا يد المساعدة من بينهم الموظف في المؤسسة المينائية لولاية سكيكدة "سايح إلياس".

فألف شكر لكل هؤلاء وجزاهم الله كل خير.

قائمة المختصرات

ع	العدد
ط	الطبعة
ج.ر.ج.ج	الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية
ر	الرقم
ص	الصفحة
م	المجلد
ق. ب. ج	القانون البحري الجزائري

مـقـــدمـة

تقوم الادارة العامة بتلبية احتياجات الجمهور من خلال إصدار قرارات إدارية وإبرام عقود تهدف إلى تحقيق المنفعة العامة. يرتبط مفهوم هذه الأخيرة بإدارة المرافق العامة التي تتولاها الجهات الحكومية، لتحقيق هذا الهدف تستخدم الإدارة أساليب متنوعة في تسيير مرافقها، إما بشكل مباشر عن طريق الجهات الحكومية نفسها، او بشكل غير مباشر من خلال تفويض اشخاص طبيعيين او معنويين من القطاع الخاص للقيام بذلك ويتيح هذا النهج للإدارة الاستفادة من خبرات القطاع الخاص في تقديم الخدمات العامة بكفاءة وفعالية، فمن هنا تلجأ الإدارة إلى التعاقد مع أشخاص القانون الخاص من أجل تسيير مرافقها عن طريق الاعتماد على عقد الامتياز، باعتباره من أهم العقود الإدارية التي تبرمها الدولة مع الأشخاص من أجل إدارة مرافقها العامة، ان استخدام الجزائر لأسلوب الامتياز كان راجعا لاهتمام الدولة بالقطاع الخاص بشكل واضح لتمويل المشاريع، ومن بينها قطاع نشاط الصيد البحري وتربية المائيات، وقطاع نشاط النقل البحري بعد ما كان محتكراً من قبلها، وذلك إلى غاية تكريس المشرع حرية المبادرة الفردية في ممارسة هذا النشاط، وذلك بموجب نص المادة 571 من القانون البحري الجزائري[1] ومن هذا المنطلق يتبين انه لا يقتصر الاستثمار في مجال النقل البحري على تدخل الدولة و انما فتح مجال ممارسة نشاط النقل البحري و تفويض مهام تسييره لصالح القطاع الخاص من قبل اشخاص طبيعيين او معنويين غير الدولة، عن طريق منح الامتياز للخواص، من جراء التحولات الماسة بالجزائر و استجابتها للانفتاح الاقتصادي والتي اخذت باقتصاد السوق وتنبت النظام الليبيرالي و محاولة التقليل من الأعباء المالية للدولة و تحسين نوعية الخدمة من قبل المؤسسات و فتح باب الاستثمار الأجنبي لخلق روح التنافس في الاقتصاد الوطني و التجارة الخارجية بين دول العالم.

إن الاستثمار في نشاط الصيد البحري وتربية المائيات ونشاط النقل البحري يخضع لمجموعة من القواعد القانونية المتميزة والتي تميزه عن النشاطات الأخرى وهذا التمييز ناتج عن طبيعة هذا النشاط والظروف التي يمارس فيها وهو البحر، لقد ترتب على ادماج النقل

[1] – القانون 05/96، المؤرخ في ربيع الأول عام 1419 الموافق ل 25 يونيو1998 ، يعدل ويتمم امر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976، يتضمن القانون البحري، ج ر ج ج ر 47 الصادرة بتاريخ 27 يونيو1998.

البحري ضمن اهتمامات القانون العام، تميز مجال النقل البحري بخاصيتين مهمتين وهما اعتبار النقل البحري ملكية عامة تدخل ضمن الأملاك العامة للدولة وهو الأمر الذي تم تكريسه بموجب دساتير الجمهورية الجزائرية، واعتبار النقل البحري مرفق من المرافق العامة للدولة نظرا للخدمة التي يقدمها للجمهور والمصلحة العامة التي تعود عليه، والنقل البحري يعتبر من أهم المشاريع التي تحقق الحاجيات العامة للجمهور والمتمثل في النقل البحري لمختلف البضائع والمسافرين.

وتكمن أهمية، دراسة هذا الموضوع هو محاولة ابزار الدور الذي تحققه عقود الامتياز البحري في التعاون بين القطاع العام والقطاع الخاص على اعتبار عقد الامتياز الأسلوب الأكثر ملائمة لتيسير المرافق العامة وإشباع الحاجيات العامة للجمهور، أما أهداف الدراسة تتمثل في الوقوف على الاحكام العامة لعقود الامتياز وصولا الى آثار منحها من خلال النصوص التشريعية والمراسيم التنفيذية المنظمة لتلك العقود، إعطاء نظرة وتصور حول عقود الامتياز في القانون البحري، إن الأسباب التي دفعتنا إلى اختيار الموضوع ترجع إلى أسباب ذاتية وأخرى موضوعية، حيث تتمثل الاسباب الذاتية في رغبتنا الملحة للبحث في هذا الميدان ومحاولة تقديم صورة واضحة حول الموضوع ومن أجل توسيع المعارف العلمية في هذا المجال، أما الأسباب الموضوعية فتظهر في القيمة العلمية للموضوع وإعطاء المشرع أهمية بالغة لعقود الامتياز البحري ويتجلى ذلك من خلال تعديل المشرع للقانون البحري وإصدار المراسيم التنفيذية المنظمة لتلك العقود، من بين الصعوبات التي صادفتنا خلال إعدادنا لهذا البحث هو أن الموضوع جديد مما جعلنا نفتقد لدراسات عالجت هذا الموضوع وكذلك خصوصية البحث ، كون أن أغلب الدراسات تناولت نوع واحد من عقود الامتياز البحري ، زيادة على ذلك المشرع لم يتناول تعريف عقد الامتياز البحري وهو ما جعلنا نلجأ إلى الأحكام العامة لعقد الامتياز الإداري وإسقاطها على بعض أنواع عقود الامتياز البحري، زيادة إلى ذلك قلة المراجع والمؤلفات الجزائرية في المجال البحري بصفة عامة وفي عقود الامتياز البحري بصفة خاصة، الأمر ،الذي أدى بنا إلى الرجوع إلى ما استقرت عليه الدراسات والمقالات الاكاديمية الجامعية بمختلف جامعات الوطن، إلا أن هذه الفئة توافقت مع هدفنا في البحث وهو المساهمة في إثراء هذا المجال ولو بجزئية بغية الوصول إلى أهداف البحث.

تناول المشرع الجزائري الاستثمار في نشاط الصيد البحري وتربية المائيات ونشاط النقل البحري والأنشطة المرتبطة به في المراسيم التنفيذية التي حددت بموجبها شروط وكيفيات منح الامتياز وعليه فإن الإشكالية المطروحة: هل ساهمت عقود الامتياز البحري في تحقيق التعاون بين القطاعين العام والخاص؟

وللإجابة على هذه الاشكالية اتبعنا المنهج الوصفي لدراسة مختلف الظواهر والمفاهيم وكذا اعتمدنا على المنهج التحليلي لتحليل مختلف نصوص ومواد القانون البحري الجزائري وأحكامه التفصيلية ذات العلاقة بموضوع الدراسة.

أما بالنسبة لهيكل الدراسة، فقد انتهجنا الخطة الثنائية المقسمة إلى قسمين حيث تطرقنا في **الفصل الأول** إلى الإطار المفاهيمي لعقد الامتياز البحري تناولنا فيه مفهوم عقد الامتياز وتطوره (المبحث الأول) والتركيز على موضوع عقد الامتياز البحري وأطرافه (المبحث الثاني)، أما في **الفصل الثاني** فقد اشتملت الدراسة على تكوين عقد الامتياز البحري والآثار المترتبة عنه تناولنا فيه تكوين عقد الامتياز (المبحث الأول) والأثار المترتبة عنه (المبحث الثاني)، وأخيرا **خاتمة** جمعت فيها مختلف النتائج والتوصيات التي تم التوصل إليها من خلال هذه المذكرة.

الـفـصــل الأول:

الإطــار المــفاهــمي لعقــد الامــتيــاز البــحــري

الفصل الأول: الإطار المفاهمي لعقد الامتياز البحري

عقد الامتياز يعد نوعا من العقود الإدارية المميزة التي خصصها المشرع بتسمية خاصة نظرا لأهميتها، ووضع القانون لها أحكاماً ونظاما معينين، تختلف عن نظام العقود المعروفة في القانون الخاص لما يحتويه من قواعد قانونية غير مألوفة تجسد امتيازات السلطة العامة التي تجعلها الوسيلة الفعالة لتيسير المرافق العامة، لا سيما المرفق البحري، ولدراسة الإطار المفاهيمي يستوجب التطرق إلى عقد الامتياز البحري وتطوره (المبحث الأول) ثم موضوعه وأطرافه (المبحث الثاني)

المبحث الأول: عقد الامتياز البحري وتطوره

يعد عقد الامتياز باعتباره أحد أساليب إدارة المرافق العامة عملا قانونيا، بدأ كنوع من التزامات المرافق العامة في القانون الإداري ولكن مع التحولات الاقتصادية والتكنولوجية، تطورت هذه العقود لتصبح تطبيقات حديثة تمزج بين قواعد القانون العام والخاص، تعتمد العقود الحديثة على مبادئ الخصخصة وتحرير الأسواق والمنافسة مما يجعلها أكثر مرونة وقابلة للتكييف مع تطلعات السوق الحديثة واحتياجات العملاء، من خلال ما تقدم سنتعرض في هذا المبحث إلى مفهوم عقد الامتياز البحري (المطلب الأول) تم تطوره (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم عقد الامتياز البحري

إن عقد الامتياز منذ ظهوره عرف العديد من الاختلافات فيما بين الفقهاء ورجال القانون وذلك لتحديد مفهومه وما يدور حوله وحتى نستطيع دراسة هذا العقد لا بد من تعريفه (الفرع الأول) ثم نتطرق إلى أهم الخصائص التي تميزه (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف عقد الامتياز البحري

عرف عقد الامتياز جملة من التعريفات تختلف باختلاف المجالات او المرافق العامة سواء كانت في المجال الإداري او في المجال البحري.

أولا: التعريف القانوني

وبالرجوع الى القانون البحري الجزائري نجد المشرع لم يتطرق الى تعريف عقد الامتياز البحري بصفة عامة، لكن عرفه بصفة خاصة في مجال الصيد البحري وتربية المائيات على انه عقد اداري تمنحه إدارة الأملاك الوطنية لشخص طبيعي من جنسية جزائرية او شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري، مساحات برية او مائية[1] ويتبين ان هذا الامتياز موجه من اجل انشاء مؤسسة تربية المائيات ويخصص لممارستها حصرا دون غيرها من باقي النشاطات الأخرى.

ويتضح من خلال المرسوم التنفيذي 04-373 ان عقد الامتياز الذي تمنحه إدارة الأملاك الوطنية يخضع للموافقة المسبقة للوزير بعد دراسته من اللجنة المؤسسة.

ثانيا: التعريف الفقهي:

ان الامتياز البحري لم يعرف فقط في النصوص القانونية وانما حتى الشروحات الفقهية لم تتطرق اليه وهو ما جعلنا نعتمد على التعريفات الفقهية في القانون الإداري التي عرفته على انه "عبارة عن طريقة من طرق إدارة المرافق العامة تتمثل في عقد إداري ذو طبيعة مختلطة يعهد بمقتضاه أحد أشخاص القانون العام إلى شخص من أشخاص القانون الخاص بمهمة إشباع حاجة جماعية عن طريق إنشاء وتسيير مرفق عام على نفقته الخاصة وعلى مسؤوليته لقاء تقاضي مبالغ نقدية من المنتفعين ولكن تحت إشراف ورقابة الإدارة المتعاقدة (مانحة الامتياز)".[2]

---

[1] -المادة 19و 20 المرسوم التنفيذي 04-373، المؤرخ في 21 ديسمبر 2004، يحدد شروط منح الامتياز من اجل انشاء مؤسسة تربية المائيات وكيفيات ذلك، ج ر ج ج، ع 75، المؤرخة في 24 نوفمبر 2004 .

[2] – علي خطار شنطاوي، الوجيز في القانون الإداري، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، سنة 2003، ص271

كما عرف أيضا "عقد إداري يتولى الملتزم فرداً أو شركة بمقتضاه وعلى مسؤولية إدارة مرفق عام اقتصادي واستغلاله مقابل رسوم يتقاضاها من المنتفعين مع خضوعه للقواعد الأساسية الضابطة لتيسير الموافق العامة".[1]

وبإسقاط تعريف عقد الامتياز الإداري على الامتياز البحري يمكن القول بأن هذا الأخير هو عقد اداري تمنح بواسطته الإدارة حق تسيير وإدارة مرفق نشاط النقل البحري ونشاط تربية المائيات لشخص طبيعي او معنوي لمدة معينة مقابل مبلغ مالي.

الفرع الثاني: خصائص عقد الامتياز البحري

من خلال التعريف السابق لعقد الامتياز البحري يتضح لنا انه يتميز بجملة من الخصائص أهمها:

أولا: عقد إداري

يعتبر عقد الامتياز عقد اداري يربط بين سلطة إدارية وبين أحد الافراد او الشركات وليس هناك ما يمنع ان يربط عقد الامتياز بين شخص اداري وشركة من القطاع العام،[2] أي ان الإدارة دائما طرف في العقد سواء تمثلت هذه الإدارة في الوزير المكلف بالنقل البحري او السلطة المينائية او إدارة الأملاك الوطنية وبالتالي لا يجوز ان يوصف العقد على انه اداري الا إذا كان أحد اطرافه على الأقل جهة إدارية.

ثانيا: عقد زمني طويل المدة

يتميز عقد الامتياز بطول المدة الزمنية الممنوحة له لتنفيذه، وهذا ما يجعله يختلف عن غيره من العقود الأخرى التي تمنح لها استغلال المرافق بصفة مؤقتة أو لفترة محددة، وعادة ما يراعى في تحديد مدة الامتياز أن تكون كافية لتغطية نفقات المشروع والسماح للملتزم بقدر معقول من الربح، وبالرجوع إلى المرسوم التنفيذي 08-57 نجد أن مدة العقد

1- إبراهيم الشهاوي، عقد امتياز المرفق العام الB.o.t مؤسسة الطوبجي، مصر، 2003، ص 452.

2 - بن جيلالي سعاد، النظام القانوني لعقد الامتياز كأسلوب لتسيير المرافق العامة، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، ع 04، سنة 2017، ص171.

حددت بعشرة (10) سنوات،[1] أما بالنسبة إلى امتياز النشاطات المينائية(قطر السفن وأعمال المناولة والتشـــوين) كانت مدة الامتياز(20) ســـنة في المرســـوم التنفيذي06-139[2] لكن المشرع في المرسوم التنفيذي08-363 مد مدة الامتياز. حيث نصت المادة 3 منه لا يمكن أن تتجاوز مدة الامتياز أربعين (40) السنة وتحدد هذه المدة خصوصاً حسب أهمية النشاط موضـوع الامتياز والاسـتثمارات المقرر أن ينجزها صـاحب الامتياز[3] أما المرسـوم التنفيذي 04-373 مد الإنجاز بـــ(25) سنة قابلة للتجديد ضمنيا،[4] ونستنتج من نص المادة ان هذه المدة مرتبطة بنشـــاط موضـــوع الامتياز أي يمكن تحديد مدة الامتياز ويمكن ان لا يتم تحديدها.

ثالثا: عقد اسمي

عقد الامتياز هو عقد شخصي مرتبط بصاحبه، فهو عقد لا يمكن التنازل عنه او التصرف فيه بالتعاقد من الباطن او ايجاره مهما كان شكله وذلك تحت طائلة الغاءه،[5] وهو الامر الذي اكدت عليه الفقرة 01 و02 من المادة 11 من المرسوم التنفيذي 08-57، والمادة 04 من المرسوم التنفيذي 04-373، استثناء لذلك فقد اكدت الفقرة 03 من المادة 11 من المرسوم التنفيذي 08-57، و المادة 12 من دفتر الشروط النموذجي الملحق بالمرسوم التنفيذي 04-373، على انه في حالة وفاة صاحب الامتياز فإنه يمكن ان يواصلوا استغلال المرفق الى غاية نهاية مدة الامتياز مع الزامية تبليغ السلطة المانحة للامتياز.

1-المادة 09 المرسوم التنفيذي 08-57، السابق ذكره.

[2] – المادة 04 المرسوم التنفيذي، 06-139، مؤرخ في 15 أفريل2006، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناوبة والتشوين في الموانئ، ج ر ج ج، ع24، الصادر في16 ابريل 2006، معدل ومتمم بالمرسوم التنفيذي 08-363، مؤرخ في نوفمبر، ج ر ج ج، ع24.

[3] -المادة 08 المرسوم التنفيذي، 08-363، سابق ذكره.

4-المادة 03 المرسوم التنفيذي 04-373، السابق ذكره.

[5] -بشوش مهدي، الاستثمار في مجال النقل البحري، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه الطور الثالث (ل م د) في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، سنة 2021، ص84.

المطلب الثاني: تطور عقد الامتياز البحري.

يحتل عقد الامتياز البحري مكانة هامة في عديد من المجالات الامر الذي يظهر من خلال التطور التاريخي له بصفة عامة في المجال الإداري (الفرع الأول) وبصفة خاصة في مجال النقل البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تطوره في المجال الإداري

يمكن القول ان عقد الامتياز في الجزائر مر بمرحلتين أساسيتين المرحلة الأولى كانت (قبل سنة 1989)، تليها المرحلة الثانية (بعد سنة1989).

أولا: مرحلة ما قبل1989

يعتبر عقد الامتياز وليد الأيدلوجية الليبرالية في تسيير المرفق العام، إلا أنه استعمل في الجزائر منذ الاستقلال إلى يومنا هذا، لكن بنسب متفاوتة بين مختلف المراحل التي مر بها النظام القانوني الجزائري والذي تأثر بمختلف الأنظمة التي مرت بها الجزائر استعمل الامتياز[1] بعد الاستقلال مباشرة مع التأميم واستعمل لإقامة علاقة قانونية بين الدولة والمؤسسات العامة التي أحدثت لتسيير النشاطات أو القطاعات المؤممة واستعمل كذلك لتأطير العلاقات بين الدولة والجماعات المحلية كما هو الحال في امتياز قاعات السينما وهذا ما يتضح من خلال نصوص المرسوم رقم 67-53 [2] والأملاك ذات الطابع السياحي وبعض المنشأة الرياضية وهد ما يتضح من أحكام المرسوم 68-16[3].

1- ظريفي نادية، تسيير المرفق العام والتحولات الجديدة، دار بلقيس، الجزائر،2007، ص 170

2- المادة 01 المرسوم تنفيذي67-53، المؤرخ في 17 مارس1967، المتعلق ق بالامتياز الممنوح للبلديات لاستغلال المحلات التجارية للعرض السينمائي، ج ر ج ج، ع 26.

3- المادة 06 المرسوم التنفيذي 68-16، المؤرخ في 3 جانفي 1967، المتضمن منح الدولة للعلامات عن طريق الامتياز حق استغلال المنشأة الرياضة الواقعة في مناطقها، ج ر ج ج، ع08.

ثانيا: مرحلة ما بعد 1989

بعد 1989 وتغير النموذج من الاشتراكية الى الليبيرالية الذي كرسته عدة نصوص، أصبح أكثر انفتاحا على الخواص عكس المرحلة الأولى حيث استعمل عقد الامتياز لإقامة علاقة قانونية بين الدولة والمؤسسات العمومية ، وذلك نتيجة الانفتاح الاقتصادي الذي عرفته الجزائر أنداك مما اضطرها للجوء إلى مثل هذه الآلية لتسيير المرفق وإشباع رغبات المنتفعين المتزايدة وتحسين الخدمة فلذلك نقول ان استعمال عقد الامتياز يكون دائما ملازما للعجز الذي تعرفه الدولة في تسيير بعض المرافق العامة مثل مرفق النقل وتسيير المياه وما إلى ذلك وهذا بعد خوصصة تسيير بعض القطاعات التي كانت من احتكار الدولة.[1]

ومنها ما يتضح من خلال مختلف النصوص التي ظهرت خلال هذه المرحلة لا سيما الأمر 96-13 المتضمن قانون المياه المعدل للقانون 83-17[2] والذي مكن الخواص من الاستفادة من امتيازات ، وبهذا بدأ المجال يتسع تدريجيا ، دون أن تتخلى الدولة عن الطريقة الكلاسيكية ليسير المرفق العمومي مباشرة أو عن طريق مؤسسة عمومية، لتأتي بعد ذلك نصوص قانونية مشابهة لهذا الأمر وسعت من نطاق استعمال عقد الامتياز وفتح المجال أما الخواص في كل القطاعات دون القطاعات الحساسة و الاستراتيجية.[3]

الفرع الثاني: تطوره في مجال النقل البحري

عرف مجال النقل البحري مرحلتين مهمتين وهما مرحلة احتكار الدولة لكل وسائل إنتاج السلع والخدمات ومرحلة تحرير الدولة للاستثمار في مجال النقل البحري وعليه نتطرق إلى مرحلة الاحتكار (أولا) ومرحلة التحرير (ثانيا).

1- مكيد سمير، عقد الامتياز في التشريع الجزائري، مذكرة مكملة من متطلبات شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون اداري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2015، ص11.

2 - الامر 13/96 المؤرخ في 15 جوان 1996، المتضمن قانون المياه، ج ر ج ج، ع37، صادر بتاريخ 15 جوان 1996، المعدل بموجب القانون 17/83 المؤرخ في 16 جوان 1983، المتعلق بالمياه، ج ر ج ج، ع 30.

3-ظريفي نادية، المرجع سابق، ص171.

أولا: مرحلة احتكار الدولة المجال النقل البحري

تجسد احتكار الدولة لمجال النقل البحرية من خلال الدستور والنصوص التشريعية والشركة الوطنية للملاحة البحرية الجزائرية.

1- تجسيد احتكار الدولة لمجال النقل البحري بموجب الدستور 1976:

تأكد صراحة احتكار مجال النقل البحري في الدستور الصادر سنة 1976، وذلك في ظل التوجه الاقتصادي السائد أنداك والمبني على نظام اقتصادي مخطط، عمل على توسيع مجالات الاحتكار لتضم كل القطاعات الاستراتيجية في تلك الفترة.[1]

على خلاف دستور سنة 1993أكد دستور سنة 1976 وبصريح العبارة في المادة 10 منه على أن المنهج الاشتراكي هو اختيار الشعب وأنه لا رجعة فيه[2] .وكما نصت المادة 14 منه على أنه " تحدد ملكية الدولة بانها الملكية المحاوزة من طرف المجموعة الوطنية التي تمثلها الدولة ، وتشمل هذه الملكية بكيفية لا رجعة فيما لا رجعة فيها الأراضي الرعوية ... تعد أيضا أملاك للدولة بشكل ربعة فيه، كل المؤسسات والبنوك و مؤسسات التأمين والمنشآت المؤمنة ، ومؤسسة النقل بالسكة الحديدية والنقل البحري والجوي والموانئ ، ووسائل المواصلات والبريد والبرق والهاتف و التلفزة والإذاعة، والوسائل الرئيسية للنقل البري ...يشمل احتكار الدولة بصفة لا رجعة فيها، التجارة الخارجية وتجارة الجملة ، يمارس هذا الاحتكار في إطار الدولة".

1- سعيداني لوناسة جحيقة، مداخلة بعنوان أثر التعديلات الدستورية على مناخ الاستثمار في الجزائر، اليوم الدراسي حول مناخ الاعمال في الجزائر وأثره على الاستثمارات، جامعة تيزي زوز، كلية الحقوق، يوم 27 اكتوبر 2016، بملحقة حملات، ثم الاطلاع على موقع الالكترونيwww.fdsp.ummto.dz .

2- الأمر 76-97، المؤرخ في 22 نوفمبر 1976، يتضمن إصدار دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، ج ر ج ج، ع 94، الصادر بتاريخ 24نوفمبر 1976، المعدل بموجب المرسوم 88-223، المؤرخ في 5 نوفمبر 1988، يتعلق بنشر نتائج التعديل الدستوري الموافق عليه في استفتاء 3 نوفمبر 1988، ج ر ج ج، ع 45، صادر في 5 نوفمبر 1988.

2- تجسيد احتكار الدولة لمجال النقل البحري بموجب القانون البحري.

نصت المادة 571 من الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 "المتضمن القانون البحري" على أنه ينشأ احتكار الدولة على نشاطات النقل البحري واستئجار السفن والإرشاد البحري وإيداع السفن وسمسرة الحمولات البحرية والشحن والتفريغ في الشاطئ والقطر لدى دخول ومغادرة الموانئ الجزائرية وكذلك الملاحة الساحلية بين جميع الموانئ الجزائرية.

يتبين من خلال أحكام المادة 571 من القانون البحري موقف المشرع الجزائري الصريح على استثمار الدولة، دون غيرها في استغلال نشاطات النقل البحري بكافة أنواعها بما في ذلك النشاطات المرتبطة بالنقل البحري.[1]

3- تجسيد احتكار الشركة الوطنية لنشاطات النقل البحري

تجسد احتكار الدولة الفعلي لمجال النقل البحري عن طريق انشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية CNAN حيث أسست بموجب هذه الشركة اسطول بحري هام لنقل مختلف السلع والبضائع وبمختلف الاحجام لما في ذلك المواد الغذائية والمحروقات والمركبات ونقل المسافرين[2]، الا ان السلطة التنفيذية هيمنت على ارادتها تسيير شؤونها التجارية والمالية والعمالية، وهذا دون مراعاة أي استقلالية لهذه الشركة او مراعاة لمبدأ التخصص.[3]

مهد دستور سنة 1976، اصدار المشرع الجزائري، تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للملاحة البحرية وذلك بمقتضى المرسوم 82-279[4] الذي نص على انه تخضع كل

[1] – بشوش مهدي، المرجع السابق، ص 14.

[2] – بشوش مهدي، المرجع السابق، ص16.

[3] – بلسبط سمية، عقد امتياز خدمات النقل البحري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجيستير في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2013/2012، ص13

[4] –المادة 03 من المرسوم التنفيذي 82-279، مؤرخ في 14 اوث 1982، يعدل القانون الأساسي الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، ج ر ج ج، ع33، صادرة بتاريخ 17 اوث1982.

هياكل الشركة للأمر 71-74[1] "المتعلق بالتسيير الاشتراكي للمؤسسات"، الذي جاء لتوحيد القانون الأساسي للمؤسسات ذات طابع الاقتصادي، عملا بالأمر 75-23[2] "المتضمن القانون النموذجي للمؤسسات الاشتراكية الاقتصادية"، وكذلك تنفيذ سياسة إعادة هيكلة المؤسسات المنظمة بموجب المرسوم 80-242.[3]

ونظرا للأزمات الاقتصادية التي كانت تمر بها مختلف المؤسسات الاقتصادية قام المشرع بإعادة هيكلة الشركة الوطنية للملاحة البحرية في ظل احتكار الدولة للمجالات الاقتصادية والاستراتيجية[4] وقد نتج عن ذلك تفكيك وتقسيم الشركة الاصلية المتمثلة في الشركة الوطنية الملاحة البحرية والتي كانت تقوم بكافة النشاطات المتعلقة بالنقل البحري الى جانب حلق المؤسسات المنتقلة عن الشركة الوطنية للملاحة البحرية.[5]

تتمثل هذه الشركات في الشركة الوطنية لنقل المحروقات والمواد الكيماوية، الشركة الوطنية لنقل المسافرين، الشركة الوطنية للخدمات البحرية والاعمال الملحقة بالنقل البحري، في حين احتفظ مجمع الشركة الوطنية للملاحة البحرية بممارسة نشاط النقل البحري للبضائع[6] وهو الامر الذي تم تأكيده بتعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للنقل البحري بموجب المرسوم 87-154.[7]

---

[1] – الامر 74/71، المؤرخ في نوفمبر 1971، يتعلق بالتسيير الاشتراكي للمؤسسات، ج ر ج ج، ع101، صادرة بتاريخ 13 ديسمبر 1971.

[2] – الامر 23/75 مؤرخ في 29افريل1957، يتضمن القانون النموذجي للمؤسسات الاشتراكية ذات الطابع الاقتصادي، ج ر ج ج، ع38، صادرة بتاريخ 13ماي 1975.

[3] – المادة 11 من المرسوم التنفيذي 80-242 مؤرخ في 4 أكتوبر 1980، يتضمن إعادة هيكلة المؤسسات، ج ر ج ج، ع41، صادرة بتاريخ 7أكتوبر1980.

[4] – بشوش مهدي، المرجع السابق، ص18.

[5] – بلسبط سمية، المرجع السابق، ص20.

[6] – بشوش مهدي، المرجع السابق، ص18.

[7] – المادة 02 من المرسوم التنفيذي 87-154، مؤرخ في جويلية 1987، يعدل القانون الأساسي الشركة الوطنية للنقل البحري، ج ر ج ج، ع 29، صادر بتاريخ 15جويلية 1897.

ثانيا: مرحلة تحرير الدولة مجال النقل البحري

تجسد تحرير الدولة لمجال النقل البحري من خلال عدة دساتير وتعديل القانون البحري.

1- تجسيد تحرير مجال النقل البحري في الدساتير

عرفت الجزائر في ظل النظام الليبرالي الذي انتهجته في سنة 1988 مجموعة من الدساتير التي تكرس الحرية الاقتصادية[1] وهي دستور "**سنة 1989**"، دستور **سنة 1996**، دستور **سنة 2016**، دستور **سنة 2020**.

أ – دستور 1989:

يعتبر دستور 1989[2] الدستور الأول للجزائر الذي كرس في ظل التحولات التي مرت بها الجزائر انفتاح اقتصادي وسياسي معا وذلك نظرا للعلاقة الموجودة بين المجالين.[3]

نصت المادة 17 منه على" أن الملكية العامة هي ملك المجموعة الوطنية والتي اشتملت على النقل البحري"، ويلاحظ أن المشرع الجزائري في دستور 1989غير طريقة تناوله لموضوع النقل البحري بحيث أنه أزال القيمة الدستورية لمؤسسات النقل البحري التي منحها إياها في دستور سنة 1976في المادة 14 منه في حين أن احتفظ بمجال النقل البحري بصفته مرفق عام وادخله ضمن الملكية العامة باعتباره قطاع سيادي لدولة يدخل ضمن ملكية عامة.[4]

---

[1]– بشوش مهدي، المرجع السابق، ص 21.

[2]– المرسوم الرئاسي 89–18، المؤرخ في 28 فيفري 1989، يتعلق بنشر نص تعديل الدستور الموافق عليه في استيفاء 23 نوفمبر 1989، ج ر ج ج، ع09، صادرة في 01 مارس 1989.

[3]– عيبوط محند وعلي، الحماية القانونية للاستثمارات الأجنبية في الجزائر، رسالة لنيل درجة الدكتوراه دولة في القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو 2006، ص 63.

[4]– بشوش مهدي، المرجع السابق، ص 22.

ب – دستور سنة 1996

اقر دستور سنة 1996 المتمثل في مبدأ التجارة والصناعة وقد شملت المادة 17 منه على مجال النقل البحري واعتبرته ملكية عامة يدخل ضمن المجموعة الوطنية.[1]

ج –دستور سنة 2016 و2020

تمسك تعديل الدستور لسنة 2016[2] بملكية الدولة لمجال النقل البحري في حين تم تعديل المادة 37 من دستور 1996والتي تقابلها المادة 43 من دستور سنة 2016أين تم تغيير المبدأ المعتمد عليه من مبدأ حرية التجارة والصناعة إلى مبدأ آخر وهو حرية الاستثمار والتجارة، وبعد صدور دستور سنة 2020 أكدت المادة 21 منه على أن حرية والاستثمار والتجارة والمقاولة مضمونة وتمارس في إطار القانون.[3]

2- تجسيد تحرير مجال النقل البحري في القانون البحري:

سمح تعديل القانون البحري بموجب القانون 05/98 بإلغاء الاحتكار الذي مارسته الدولة على نشاطات النقل البحري والنشاطات البحرية الأخرى والملاحة البحرية واحتفظت فقط بصفة الملكية العامة للنقل البحري باعتباره مرفق، إذ أصبحت المادة 571 من القانون البحري الجزائري تنص على أن " النقل البحري ملكية عامة ويمكن أن يكون موضوع امتياز".

ثالثا: خوصصة الشركة الوطنية للملاحة البحرية في طول الأمر 01-04

تمهيدا لعملية خوصصة الشركة الوطنية للملاحة البحرية ثم إعادة هيكلتها من جديد في 2005 أين تم تقسيمها إلى 4 فروع تتمثل في[4]:

1-المادة 36 من المرسوم الرئاسي 96-438، مؤرخ في 7 ديسمبر 1996، يتعلق بإصدار نص تعديل الدستور المصادق عليه، في استيفاء 28 نوفمبر1996، ج ر ج ج، ع76، صادر بتاريخ 08 ديسمبر1996.

2- القانون 01/16، المؤرخ في 6 مارس 2016، يتضمن التعديل الدستوري، ج ر ج ج، ع14، صادرة بتاريخ 7 مارس 2016.

3- المرسوم الرئاسي 20 -442، مؤرخ في 30 ديسمبر2020، يتضمن التعديل الدستوري، ج ر ج ج، ع 82، الصادر بتاريخ 30 ديسمبر 2020.

4 – بلسبط سمية، المرجع السابق، ص40.

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

– وفرع خطوط البحر الأبيض تم التنازل عن 49 بالمائة من رأس مال الفرع والتنازل عن الإدارة والتسيير لصالح المجمع الايطالي**(DARIOPERIOLI)** فرع يخص الملاحة حسب الطلب، قام مجلس مساهمات الدولة بحله وإنشاء محله شركة أخرى تحت اسم **(IBC)** اين تم تقسيم رأس مالها الى ثلاثة اشخاص وهو مجمع الشركة الوطنية للملاحة البحرية بنسبة 49 بالمائة والشخص الطبيعي من جنسية جزائرية **مصطفى لعرج** بنسبة 2 بالمائة والمجمع الأردني السعودي بنسبة 49 بالمائة.

– فرع خطوط الغرب المتخصص في نقل المسافرين فقد تم التنازل عم نسبة 49 بالمائة من رأس المال لصالح كل من المجمع الفرنسي والشخص الطبيعي **أرزقي أجرويدن** والجنسية الجزائرية.[1]

المبحث الثاني: موضوع عقد الامتياز البحري وأطرافه.

يقوم عقد الامتياز بتخفيف العبء على الإدارة وذلك من خلال توفير الحاجات العامة للجمهور، وهذا ما يظهر من خلال أنه ينص على إدارة واستغلال بعض المرافق العامة من طرف شخص معنوي عام أو خاص أو شخص طبيعي، مقابل رسوم يدفعها المنتفعين من الخدمات التي يقدمها هذا المرفق العمومي، وهذا الاخير يختلف من مجال لآخر وذلك من حسب الموضوع الذي ينصب عليه (الفرع الاول) بالإضافة للأطراف التي تكون العلاقة التعاقدية في هذا العقد(الفرع الثاني).[2]

[1] – بشوش مهدي، المرجع السابق، ص27.

[2]– بوسيف علي، المرجع السابق، ص 24.

المطلب الأول: موضوع عقد الامتياز البحري

إن موضوع الامتياز هو تسيير مرفق عام واستغلال وبناء المنشآت الضرورية لتسييره وكذا التجهيزات اللازمة للاستغلال وبالتالي فان موضوع الامتياز يتغير حسب المجال الذي يتم استخدامه، لهذا سنتناول بعض مجالات استخدام أسلوب الامتياز في القانون البحري المتمثلة في مجال النقل البحري (الفرع الأول) ومجال الصيد البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: بالنسبة لمجال النقل البحري

تم استخدام أسلوب الامتياز البحري في نشاطين يتمثلان في خدمات النقل البحري (أولا)ثم النشاطات المينائية (ثانيا).

أولا: في خدمات النقل البحري

ذكرنا سابقا ان القانون البحري نص على ان النقل البحري ملكية عامة ويمكن ان يكون موضوع امتياز وبالرجوع الى المرسوم التنفيذي 08-57 يفهم من نص المادة 02 ان خدمات النقل البحري تتمثل في نشاطات نقل المسافرين ونقل البضائع[1] وبالتالي موضوع عقد الامتياز هنا ينصب حول الخدمات التي تؤديها السفن سواء نقل الأشخاص أو نقل البضائع عن طريق سفينة أو أكثر يملكها صاحب الامتياز أو بصفته مجهزاً لها، حيث يعمل على تقديم الخدمات للجمهور، ويخرج من نطاق عقد الامتياز النشاطات المكملة للنقل البحري من بينها مقاولات الشحن والتفريغ والنشاطات المساعدة للنقل البحري.[2] وحدد المرسوم التنفيذي 08-57 نوع خدمات النقل البحري المتمثلة في نقل المسافرين والبضائع، وبالتالي ليست كل أنواع النقل البحري يشملها هذا العقد بل يقتصر على نقل البضائع ونقل المسافرين فقط

[1] – المادة 06 من المرسوم التنفيذي 08-57، السابق ذكره.

[2] – غربي أحسن، نطاق امتياز خدمات النقل البحري، من خلال المرسوم التنفيذي 08-57، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، م10، ع01، السنة 2023، ص 06

ولقد عرف القانون البحري نقل البضائع على انه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع مكافأة له والمسماة أجرة الحمولة.[1]

اما بالنسبة للنقل المسافرين فعرفه الفقه على أنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل المسافر وأمتعته بالبحر مقابل أجرة معلومة بشرط الا يكون المسافر من بين تابعي الناقل على ظهر السفينة كالربان والبحارة ذلك أن إقامة هؤلاء على السفينة دون تنفيذ العقد عمل بحري وليس بسبب عقد نقل ولا يلزم ان يتم النقل على سفينة مخصصة للركاب بل يمكن أن يبرم العقد لنقل السافر على سفينة معينة معدة لنقل البضائع،[2] بالإضافة إلى ذلك حدد القانون البحري الجزائري في نص المادة 892 النشاطات المينائية التي يمكن ممارستها من طرف كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري، وتتمثل في قطر السفن وأعمال المناولة المينائية والتشوين.[3]

ثانيا: في النشاطات المينائية (القطر، اعمال المناولة، التشوين)

يختلف موضوع الامتياز في النشاطات المينائية باختلاف نوع النشاط ففي نشاط قطر السفن ينصب الامتياز في الخدمات التي يقدمها المجهز للسفينة المقطورة سواء تعلق الامر بعمليات السحب او الدفع او الإبحار او المراقبة او المساعدة المقدمة والمناورات والارساء وغيرها من الخدمات التي تقدمها السفينة القاطرة للسفينة المقطورة،[4]

أما بخصوص موضوع عقد امتياز نشاط المناولة المينائية فيتمثل في عمليات المناولة سواء كانت اعمال مادية وهي **عملية الشحن** والتي يتم فيها في وضع البضاعة على ظهر

[1]– الأمر 80/76، السابق ذكره.

[2]– حمد الله محمد، عقد النقل، دار النهضة العربي،1998/1997، ص 211.

[3] – القانون 05/98، السابق ذكره.

[4] – صهيب بوترعة وأشرف عبد المجيد احسن جاب الله، عقد القطر البحري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة20 اوث 1955، سنة2021، ص8.

السفينة في ميناء القيام المتفق عليه في العقد تمهيدا لنقلها الى ميناء الوصول،[1]ثم **عملية الرص والتستيف** يتم فيها ترتيب البضاعة وتنظيمها على ظهر السفينة بطريقة تقييها من الهلاك او التلف اثناء السفر وكذلك توزيعها في العنابر او على سطح السفينة في الأحوال التي يجوز فيها ذلك و يضاف الى ذلك **عملية فك البضاعة** التي تعد الوجه العكسي لعملية الرص وتحصل في ميناء التفريغ وأخيرا **عملية التفريغ** البضاعة من السفينة الى رصيف الميناء او تفريغها في الصنادل التي تقول بنقلها الى رصيف الميناء، إذا كانت السفينة راسية بعيدة عنه،[2] اما الاعمال القانونية المتمثلة في **الوكالة** التي تتضمن استلام المقاول البضاعة او تسليمها نيابة عن المتعاقد معه بحيث ينوب مقاول المناولة عن الناقل في استلام الشحنة من الشاحن او في تسليمها الى المرسل اليه وينوب عن الشاحن في تسليم البضاعة للناقل، او من ينوب عن المرسل اليه استلام البضاعة من الناقل[3] بالإضافة الى **الوديعة** الذي يقوم بها مقاول المناولة بحفظ البضائع قبل شحنها او بعد تفريغها،[4]

لكن موضوع عقد امتياز التشوين يتمثل في الاعمال القانونية فقط والمتمثلة في تأمين الاستلام والتأشير في اليابسة على البضائع المشحونة او المنزلة وحراستها.[5]

[1] – زكراوي حموادي، نظام المناولة والتشوين في القانون البجري الجزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان،2019/2018.

[2] – منال بوقرقور، محاضرات موجهة لطلبة الماستر2، سداسي 1، تخصص قانون بحري و النشاطات المينائية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة 20اوث1955، سكيكدة، سنة2023، ص4.

[3] – منال بوقرقور، المرجع السابق.

[4] – منال بوقرقور، المرجع السابق.

[5] – بن حفاف حورية وعميش مريم، نشاط مقاول المناولة المينائية بين التشريع والواقع، مذكرة مكملة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم القانونية، تخصص قانون الاعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بقرة، بومرداس، 2020/2021، ص12.

الفرع الثاني: بالنسبة لمجال الصيد البحري وتربية المائيات

بالنسبة لإنشاء مؤسسة تربية المائيات فموضوع الامتياز هنا ينصب حول المساحات البرية او المائية التي تمنحها إدارة الأملاك الوطنية الى صاحب الامتياز لإنشاء مؤسسته.[1]

ونصت المادة 14 من دفتر الشروط النموذجي على افتراض علم صاحب الأرض وبانه لا يمكن له تقديم أي طعن ضد الدولة مهما كان السبب ولا يمكن توسيع المساحات الممنوح امتيازها اثناء الاستغلال الا إذا تم بلوغ الأهداف، حيث تم الموافقة على التوسيع حسب نفس الكيفيات التي منح الامتياز على أساسها.

المطلب الثاني: أطراف عقد الامتياز البحري

ينشأ عقد الامتياز كبقية العقود الأخرى ذلك، بتوافق إرادتين حيث يكون لهما علاقة ثنائية قانونية ويرتب في ذلك التزامات لكلا الطرفين من جهة الإدارة المانحة الامتياز (الفرع الأول) ومن جهة أخرى الملتزم أو ما يسمى بصاحب الامتياز (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الإدارة مانحة الامتياز البحري

من خلال التعاريف المذكورة سابقا نجد أن الإدارة المانحة للامتياز دائما الطرف الأول فيه وتتمثل في أشخاص القانون العام الذي أعطالهم القانون صلاحية إبرام عقود والأشخاص المعنوية التي أعطى لها القانون صلاحية ابرام العقود تتمثل في الدولة، الولاية، البلدية.[2]

[1] – المادة 07 من المرسوم التنفيذي 04-373، السابق ذكره.

[2]– بوسيف علي، المرجع السابق، ص 28

أولا: بالنسبة للمجال النقل البحري

1- في خدمات النقل البحري

يعتبر الوزير المكلف بالبحرية التجارية طرفا في عقد امتياز خدمات النقل البحري على اساس انه يقوم بتوقيع اتفاقية الامتياز ودفتر الشروط الملحق بالمرسوم التنفيذي 08-57.[1]

2-في النشاطات المينائية

تتم ممارسة النشاطات المينائية حسب المادة 04 من المرسوم التنفيذي 06-139 أي قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ على أساس اتفاقية امتياز بين السلطة المينائية المعينة والمتعامل المختار وفقا لأحكام المادة 03. وبالتالي تعتبر السلطة المينائية الطرف الإداري في عقد امتياز النشاطات المينائية

ثانيا: بالنسبة لمجال الصيد البحري وتربية المائيات

لكن بمقتضى المادة 02 في الفقرة الثانية من المرسوم التنفيذي 04 – 373 يمنح الامتياز من قبل إدارة الأملاك الوطنية، وتنص المادة 19 من نفس المرسوم على أنه يتم الإبقاء على الامتيازات من أجل إنشاء مؤسسات تربية المائيات التي سبق منحها قبل إصدار هذا المرسوم في الجريدة الرسمية الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبة شريطة العمل على مطابقتها الأحكام هذا المرسوم في أجل سنة وتسلم إدارة الأملاك الوطنية عقد امتياز جديد، لكن بالرجوع إلى نص المادة 07 من المرسوم التنفيذي 04-373 نصت على وجوب تأسيس لجنة لمنح الامتياز لإنشاء مؤسسة تربية المائيات.

والملاحظ أن المشرع وقع في تناقض في تحديد الجهة المانحة لهذا الامتياز هل هي إدارة أملاك الدولة أو اللجنة المؤسسة بموجب المادة07.[2]

1- المادة 01 من المرسوم التنفيذي 08-57، السابق ذكره.

2- شنقي عبد النور، خوالديه فؤاد، عقد امتياز إنشاء مؤسسة تربية المائيات على ضوء المرسوم التنفيذي 04-373، مجلة الفكر القانوني والسياسي، م07، ع01، سنة 2023، ص 10.

الفرع الثاني: صاحب الامتياز البحري

ويسمى كذلك بالملتزم وهو الطرف الثاني في عقد الامتياز الذي يتفق مع الإدارة مانحة الامتياز من أجل تسيير واستغلال المرفق، فبعد منحه للامتياز يتولى مسؤولية إدارة المرفق. وبالرجوع إلى المراسيم التنفيذية المنظمة لعقود الامتياز البحري نجدها نصت على ان صاحب الامتياز شخص طبيعي او معنوي.

ملخص

يعتبر عقد الامتياز احد الطرق نجاعة لإدارة المرافق العامة اذ تتعاقد فيه الإدارة مع فرد او شركة لإدارة استغلال مرفق من المرافق العامة الاقتصادية لمدة محددة، ومع التحولات الاقتصادية التي عرفتها الدولة فرضت عليها البحث الية جديدة من اجل تسيير المرفق العام و اشباع الحاجات العامة للجمهور، خاصة في المجال النقل البحري الذي كان محتكرا من قبل الدولة وتم تحريره بموجب تعديل القانون 98-05 سنة 1998، الذي يعتبر بمثابة إصلاحات جديدة في نظام النقل البحري ، كونه سمح للأشخاص الخاضعين للقانون الخاص بالاستثمار في مجال النقل البحري و النشاطات المينائية المتمثلة في القطر و التشوين و اعمال المناولة.

الفــصـل الثــانــي:

تكـوين عـقـد الامـتـيـاز الـبـحـري والأثــار الـمـترتـبـة عـلـيـه

الفصل الثاني: تكوين عقد الامتياز البحري والآثار المترتبة عليه

يعتبر عقد الامتياز البحري الآلية القانونية الأساسية التي أقرها المشرع من أجل تفويض مرفق النقل البحري وكذلك مرفق الصيد البحري وتم تنظيمها بموجب مراسيم وضعت لها جملة من القيود التي يتقيد بها المستثمر الذي يمنح له هذا الامتياز وهذا ما يجعلنا نتطرق إلى تكوين عقد الامتياز (المبحث الأول) ثم الآثار القانونية المترتبة عليه (المبحث الثاني).

المبحث الأول: تكوين عقد الامتياز البحري

هنالك مجموعة من القواعد التي تحكم وتميز عقد الامتياز وتطبق على جميع مراحل إنشاؤه بداية من اختيار صاحب الامتياز (المطلب الأول) مروراً إلى ابرام عقد الامتياز (المطلب الثاني).

المطلب الأول: اختيار صاحب الامتياز البحري

يخضع اختيار صاحب الامتياز إلى مجموعة من القواعد يجب على السلطة مانحة الامتياز الالتزام بها وتتمثل هذه القواعد في الطريقة التي سيتم بها التعاقد (الفرع الأول) وفي الشروط الواجب توافرها فيه (الفرع الثاني).

الفرع الأول: طرق اختيار صاحب الامتياز البحري

تختلف طرق اختيار صاحب الامتياز البحري باختلاف المجال في مجال النقل البحري(أولا) ثم مجال الصيد البحري وتربية المائيات(ثانيا).

أولا: بالنسبة لمجال النقل البحري

1- في خدمات النقل البحري:

بالرجوع إلى المراسيم المنظمة لعقد امتياز خدمات النقل البحري، نجدها لا تتضمن أي إشارة إلى الطريقة التي ستلجأ إليها الإدارة لاختيار المتعاقد هذا ما يفرض علينا الرجوع إلى القواعد العامة المطبقة في عقود الامتياز.[1]

[1] – بلسبط سمية، المرجع السابق، ص 97.

بعد صدور التعليمة 842/03.94 (امتياز وإيجار المرافق العمومية المحلية)[1] والتي اعتمدت اجراءات جديدة لمنح الامتياز عن طريق المزايدات والشفافية والمنافسة الحرة بين المترشحين على أسس موضوعية تضعها الادارة مسبقا في دفتر الشروط (أسس مالية ومعايير تتعلق بالكفاءة) وهذا ضمانا لحسن سير المرفق العام.[2]

هذا ما نجده في الأمر 13/96 المعدل للقانون 17/83 "المتعلق بالمياه" في مادته الرابعة بحيث اشترط في منح الامتياز توفر مؤهلات ضرورية لتسيير مما يسمح بالاختيار الأحسن والملائم لسير هذا المرفق.[3]

2- في النشاطات المينائية

بالنسبة للنشاطات المينائية حددت المادة 03 من المرسوم التنفيذي 06-139 طريقة اختيار صاحب الامتياز بإجراء المناقصة عن طريق المنافسة والمقصودة بهذه الأخيرة هنا هيا المنافسة القانونية التي تتم عن طريق إجراء قانوني وهو الإعلان والذي يجب ألا يكون يخالف قانون المنافسة.[4]

في حين انه بعد تعديل المرسوم التنفيذي سنة 2008 تم بموجب المادة 03 استحداث آلية منح الامتياز استغلال النشاطات المينائية بالتفاوض المباشر ومنح الامتياز عن طريق التراضي في حالة توتر صاحب الطلب على سمعة جيدة في السوق وذلك من خلال تحديد وسائل التسيرية والتقنية وفائدة استثماره على الاقتصاد الوطني.[5]

---

[1] – التعليمة الوزارية 842/03.94، المتعلقة بامتياز المرافق العمومية وتأجيرها، المؤرخة في 7 ديسمبر 1994، الصادرة عن وزير الداخلية.

[2]– عجابي عماد، مساهمة عقد الامتياز في إدارة قطاع النقل في الجزائر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 04، ع01، ص114.

[3]– الامر 13/96، السابق ذكره.

[4] – افيدة سعدية، المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر، مذكرة ماجيستير، فرع دولة ومؤسسات، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة ،2011/2010، ص 153

[5] . بوتوشنت عبد النور، المرجع السابق، ص192

والملاحظ من خلال نص المادة 06 من المرسوم التنفيذي 06-139 أنه لم يوضح كيفية إجراء المنافسة خاصة فيما يخص مراحل الشروط الواجب توافرها، آجال المناقصة معايير انتقاء المترشحين إلى جانب عدم تحديد الاجراءات اللازمة في حالة عدم جدوى المنافسة، بحيث تركت مهمة تحديد النظام المفصل لأجراء المنافسة، للسلطة المينائية وهو الأمر الذي يشكل عائق كبير في القيام بهذا الإجراء عملياً،[1] لكن بالنسبة لإنشاء مؤسسة تربية المائيات فليس هناك طريقة لاختيار صاحب الامتياز، فبعد استيفاء الشروط المقدمة من قبل صاحب الطلب يتم منح الامتياز.

ثانيا: في مجال الصيد البحري وتربية المائيات

نص القانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري في المادة 41 تحدد شروط ممارسة نشاط التربية والزرع ومختلف أنواع المؤسسات وكذا شروط انشائها وقواعد استغلالها عن طريق التنظيم.[2]

الفرع الثاني: شروط اختيار صاحب الامتياز البحري

أولا: في مجال النقل البحري

1-بالنسبة لخدمات النقل البحري

ذكرنا سابقا ان المادة 511 ق ب ج حددت الأشخاص المؤهلون للاستغلال خدمات النقل البحري تتمثل في الأشخاص الطبيعية بشرط تمتعها بالجنسية الجزائرية الاشخاص الاعتبارية الخاضعة للقانون الجزائري، المؤسسات العمومية الجزائرية.

وقد حددهم القانون المدني الجزائري بأنهم الأشخاص الذين لهم مركز رئاسي في الخارج ولهم نشاط في الجزائر، كما اشترط تمتع هذه الفئة بصفة مجهزي السفن.[3]

---

[1] – بشوش مهدي، المرجع نفسه.

[2] – القانون 11/01، السابق ذكره.

[3] – الامر 75/58، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني الجزائري، ج ر ج ج، ع78، الصادرة في 30سبتمبر 1975.

وعليه تتمثل الشروط المتعلقة بصاحب الامتياز في التمتع بالجنسية الجزائرية تواجد مركز النشاطات في الجزائر والتمتع بصفة المجهز.

أ – الجنسية الجزائرية:

اشترط المشرع في المرسوم التنفيذي 08-57 التمتع بالجنسية الجزائرية لكن من الطبيعي والاعتباري لكن تمنح الشخص الاعتباري بالجنسية الجزائرية، يثير إشكال ومن أجل تفاديه الذي يثيره الجنسية الجزائرية للأشخاص الاعتبارية نص على أنه يجب أن تكون الاشخاص الاعتبارية خاضع للقانون الجزائري وليس بالجنسية الجزائرية.[1]

وكما أشرنا سابقا يكون الشخص الاعتباري خاضعا للقانون الجزائري، إذا كان له مقر رئيسي وفعلي في الجزائر أو يمارس نشاط في الجزائر، إذا لم يكن له مقرر[2] رئيسي كما نلاحظ ان المشرع الجزائري لم يكتفي بمعيار المقر الاجتماعي في امتياز استغلال خدمات النقل البحري بل أضاف إليه معيار الرقابة[3] في المرسوم التنفيذي 08-57 حيث اشترطت المادة 5 من هذا المرسوم الجنسية الجزائرية بالنسبة للمساهمين الحائزين على أغلبية رأس المال.[4]

ب-تواجد مركز النشاطات البحرية في الجزائر:

المشرع الجزائري لم يكتفي باشتراط الجنسية الجزائرية للشخص الطبيعي وخضوع الشخص الاعتباري للقانون الجزائري بل أضاف إليه ذلك تواجد مركز نشاطه في الجزائر وهذا التحديد مقر الاقامة وحسب قانون النقد والقرض[5] التي نص على انه يعتبر مقيما في الجزائر كل شخص طبيعي أو اعتباري المركز الرئيسي لنشاطه الاقتصادي في الجزائر منذ سنتين

---

[1]– بن الصغير شهرزاد، واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، م04، ع01، سنة 2017، ص06.

[2] – احمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة الشعاع الإسكندرية، ط01، سنة 2001، ص 90.

[3] – بن صغير شهرزاد، المرجع السابق، ص 97.

[4] –المادة 04 من المرسوم التنفيذي 08-57، السابق ذكره.

[5]– القانون 90-10، المؤرخ في 7فيفري 1990، المتعلق بالنقد والقرض، ج ر ج ج ر 16، المؤرخة في 18 افريل 1990.

على الأقل، وحدد بعدها المشرع الجزائري متى يكون مركز النشاط بالجزائر وهذا إذا تحقق أكثر من 60% من رقم الأعمال خارج الجزائر أو داخلها حسب الحالة، وبالنسبة للأشخاص الطبيعية متوسط المداخيل خلال السنين الأخيرة أو متوسط السنوي الذي يحسب منذ البدء في أي نشاط إذا كان هذا الأخير انطلق منذ سنتين على الأقل.[1]

ج-صفة المجهز:

بالرجوع إلى ق ب ج يعتبر المجهز كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة او بناء على صفات اخرى تخوله الحق باستعمالها،[2] يلاحظ ان المشرع اعتمد على معيار الاستغلال لتحديد صفة المجهز وهذا الاخير هنا يجب أن يكون تجاريا وأن يكون على اسمه أي أن الاستغلال تحت مسؤوليته.[3]

2- بالنسبة للنشاطات المينائية

نصت المادة 2 من المرسوم التنفيذي 08-363 المعدل لأحكام المادة 03 من المرسوم التنفيذي 06-139 "تسند ممارسة النشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ الى كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية او شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري حائز على امتياز ويستوي شروط التأهيل المهني المطلوبة ".

ثانيا: في مجال الصيد البحري وتربية المائيات

اخضع المرسوم التنفيذي 05-184[4] الذي يحدد مختلف أنواع مؤسسات استغلال الموارد البيولوجية البحرية وشروط انشائها وقواعد استغلالها في مادته الرابعة الحصول على

---

[1]- نظام 03/99 المؤرخ في 8 سبتمبر 1990، يحدد شروط تحويل رؤوس الأموال الى تمويل النشاطات الاقتصادية وإعادة تحويلها الى الخارج ومداخيلها، ج ر ج ج ر45، مؤرخة في 24 أكتوبر 1990.

[2]- الامر 76/ 80، السابق ذكره.

[3]- بوحجيلة علي، الموجز محاضرات القانون البحري ألقيت على الطلبة السنة 04 (النظام لكلاسيكي) في السداسي الثامن، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قسنطينة01، سنة 2013/2012، ص 73.

[4] - المرسوم التنفيذي 05-184، الذي يحدد مختلف أنواع استغلال الموارد البيولوجية البحرية وشروط انشائها وقواعد استغلالها، المؤرخة في 18 ماي2005 ، ج ر ج ج، ع 36، المؤرخة في 22ماي2005.

امتياز تتنازل بموجبه إدارة الأملاك الوطنية على مساحات تابعة لأملاك الوطنية العمومية البحرية لكل شخص طبيعي من جنسية جزائرية او شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري، وتطبيقا لأحكام المادة 21 من القانون 01-11حددت المادة الثانية من المرسوم التنفيذي 04-373 الأشخاص الدين يمكنهم الحصول على مساحات برية او مائية من اجل انشاء مؤسسة تربية المائيات بنصها على ما يلي الامتياز من اجل انشاء مؤسسة تربية المائيات هو العقد الاداري الذي تمنحه إدارة الأملاك الوطنية بواسطته شخصا طبيعيا من جنسية جزائرية او معنويا يخضع للقانون الجزائري مساحات برية او مائية.

والملاحظ ان هذه المواد اشترطت ان يكون الشخص جزائريا حتى يتمكن من ممارسة استغلال نشاط النقل البحري وانشاء مؤسسة لتربية المائيات، ويتضح ان المشرع الجزائري قد فرق بين الشخص الطبيعي الجزائري والشخص المعنوي باشتراط الجنسية لممارسة هذا النشاط وهو ما يعد خرقا لمبدأ حرية الاستثمار الذي لا يميز بين الشخص الوطني والأجنبي.

المطلب الثاني: ابرام عقد الامتياز البحري

مرحلة اختيار صاحب الامتياز بالإجراءات والطرق المذكورة أعلاه لم يبقى سوى التطرق إلى كيفية اتخاد قرار الانعقاد (الفرع الأول) الذي هو عبارة عن ترخيص بالتعاقد تم تأتي مرحلة إبرام عقد الامتياز (الفرع الثاني) التي تعتبر صياغة قرار الانعقاد في شكل نصوص تنظيمية وتعاقدية.

الفرع الأول: قرار انعقاد عقد الامتياز البحري

أولا: في مجال النقل البحري

1- بالنسبة لخدمات النقل البحري

يشترط المرسوم التنفيذي 08-57 للحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري تقديم الشخص الطبيعي أو المعنوي ملفا يطلب من خلاله من السلطة المختصة بالمنح سعة

امتياز استغلال[1] خدمات النقل البحري لأجل تغطية الخطوط المطلوبة إرفاق الطلب بالوثائق الضرورية المنصوص عليها في المادة 05 من المرسوم التنفيذي 08-57.[2]

وبعد دراسة الطلب من قبل السلطة المكلفة بمنح عقد امتياز خدمات النقل البحري تقوم بالرد على صاحب الامتياز حسب المادة 06 من المرسوم التنفيذي 08-57 "يبلغ اتفاق مبدئي مكتوب الى صاحب الطلب يجب ان يغطي هذا الاتفاق من حيث الزمن القدرة الضرورية لإتمام الإجراءات المطلوبة للاستفاء شروط منح الامتياز الأخرى وتراعي فيها طبيعة الاستثمار المزمع إنجازه واهميته".

بعد استيفاء الشروط والوثائق التكميلية هنا يتم دراسة الطلب والضوابط بجميع المشتملات ويتخذ الوزير المكلف بالبحرية التجارية قرار بشأن منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري أو رفض منحه،[3] إذا تم قبول الملف والطلب فإن الوزير المكلف بالبحرية التجارية يمنح الامتياز إما امتياز شكل عام لحق استغلال مجموع خدمات النقل البحري وإما في شكل امتياز خاص للاستغلال خدمة معينة.[4]

---

[1] – أحسن غربي، منح الامتياز استغلال خدمات النقل البحري في الجزائر، المجلة الشاملة للحقوق، ديسمبر 2012، ص 24.

[2] – نصت المادة 5 من المرسوم التنفيذي 08-57، مرجع سابق: " يجب أن يرسل طلب الامتياز إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية مصحوبا بملف يتضمن الوثائق التالية:

بالنسبة للأشخاص الطبيعية: مستخرج من شهادة الميلاد، استخرج من صحيفة السوابق العدلية (البطاقة رقم 03) يقل تاريخه عن 3 أشهر، شهادة الجنسية الجزائرية.

بالنسبة للأشخاص المعنويين: القانون الأساسي للشخص المعنوي، نسخة من المداولة التي تم خلالها تعيين الرئيس وعند الاقتضاء المدير العام أو السير إلا إذا كان هؤلاء أعضاء التأسيس، شهادة جنسية جزائرية بالنسبة للمساهمين الحائزين على أغلبية رأس المال".

[3] – أحسن غربي، منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري، المرجع السابق، ص 10

[4] – المادة 12 من المرسوم التنفيذي 08-57، السابق ذكره.

2- بالنسبة للنشاطات المينائية

وفقا للمرسوم التنفيذي 06-139 يتولى الوزير المسؤول عن الموانئ قرار اختيار المتعاملين من خلال المنافسة لمزاولة أنشطة قطر السفن واعمال المناولة والتشوين في الموانئ سواء بمبادرة منه او بناءً على توصية من السلطة المينائية المعينة[1].

ثانيا: بالنسبة لمجال الصيد البحري وتربية المائيات

للحصول على امتياز إنشاء مؤسسة تربية المائيات لا بد من تقديم طلب الامتياز يحدد محتواه الوزير المكلف بالصيد البحري وتطبيقا لذلك صدر القرار بتاريخ 23 مارس 2005 الذي يحدد محتوى ملف طلب الامتياز حيث نصت المادة 02 منه على وجوب تقديم ملف إداري والآخر تقني.[2]

يرسل بواسطة رسالة مضمونة الوصول مع إشعار بالاستلام أو يودع لدى الإدارة المكلفة بالصيد البحري التي تتولى أمانة اللجنة المكلفة بدراسات طلبات الامتياز مع شهادة إيداع الملف.[3]

وفي هذا الصدد نص المرسوم التنفيذي 04-373 على انه تؤسس على مستوى كل ولاية تحت سلطة الوالي لجنة لمنح الامتياز من أجل إنشاء مؤسسة تربية المائيات تتشكل من ممثلي الإدارات الآتي:

- مدير الصيد البحري والموارد الصعيدية
- مدير الأملاك الوطنية المينائية
- مدير الموارد المينائية
- مدير المصالح الفلاحية
- مدير السياحة

---

[1] -المادة 15 المرسوم التنفيذي 06-139، السابق ذكره.

[2] - المادة 04 من المرسوم التنفيذي 04-373، السابق ذكره.

[3] - قرار مؤرخ في 23 مارس 2005، يحدد محتوى ملف طلب الامتياز من اجل إنشاء مؤسسة لتربية المائيات.

- مدير النقل
- محافظ الغابات
- مفتش البيئة

تتولى الإدارة المكلفة بالصيد البحري أمانة اللجنة وتعمل اللجنة على دراسة ملفات طلبات الامتياز من أجل إنشاء مؤسسات تربية المائيات، لإعطاء رأي تقني حول جدوى هذه المشاريع.[1]

الفرع الثاني: البنية الشكلية لعقد الامتياز البحري

يجسد الامتياز قانونيا بموجب وثيقتان تحتويان على عناصر متعددة ومعقدة تحدد حقوق والتزامات طرفي عقد الامتياز وتبين قواعد وأسس تسيير واستغلال المرفق العام محل الامتياز وهما.

أولا: اتفاقية الامتياز

هي الاتفاق الذي يبرم بين الجهة الإدارية مانحة الامتياز والملتزم طبقا لما ينص عليه دفتر الشروط، حيث تشكل اتفاقية الامتياز الجزء الأقصر في الامتياز.[2]

فتكون في الغالب موجزة ومختصرة تتضمن المبادئ العامة والخطوط العريضة التي اتفق عليها طرفي العقد، فتختصر على تحديد الاطراف بصفة دقيقة وضبط مضمون الاتفاق الذي يشمل التزام الإدارة بمنح المرفق العام للملتزم لتيسيره عن طريق الامتياز او التزامه باستغلال المرفق وفقا لقواعد دفتر الشروط.[3]

[1] –المادة 08 من المرسوم التنفيذي 04–373، السابق ذكره.

[2] – منال صابرى، النظام القانوني لعقد الامتياز في التشريع الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون إداري، الجامعة محمد خيضر، 2011/2010.

[3] – بن محياوي سارة، النظام القانوني لعقد الامتياز في التشريع الجزائري، مذكرة مكملة من متطلبات شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون اداري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة ن 2012 /2013، ص31

نصت المادة 03 من الاتفاقية النموذجية المتعلقة بمنح امتياز استغلال خدمات النقل البحري "يلتزم صاحب امتياز خدمات النقل البحري بموجب هذه الاتفاقية باحترام الأحكام التشريعية والتنظيمية المعمول بها وكذا بنود ودفتر الشروط الملحق ".

ثانيا: دفتر الشروط

هو تلك الوثيقة التي تتضمن كل الشروط التنظيمية والتعاقدية التي تتعلق بسير المرفق العام، وتنظيم التزامات الأطراف، ويعتبر دفتر الشروط أساس التعاقد، وغالبا ما يكون يتبع المرسوم أو القانون الخاص بالامتياز البحري[1]، حيث نصت المادة الأولى من دفتر الشروط النموذجي المتعلق بمنح امتياز استغلال خدمات النقل البحري "يحدد دفتر الشروط الحقوق والواجبات المرتبطة بامتياز استغلال خدمات النقل البحري".

وهو نفس ما أكدته المادة الأولى من دفتر الشروط النموذجي الخاص بامتياز من اجل انشاء مؤسسة تربية المائيات " يحدد دفتر الشروط منح الامتياز من أجل إنشاء مؤسسة لتربية المائيات وكيفيات ذلك ".

المبحث الثاني: الأثار المتربة على عقد الامتياز البحري وانقضاءه

إن ابرام عقد الامتياز البحري كغيره من العقود يترتب عليه جملة من الآثار على المتعاقدين تتمثل في مجموعة من الحقوق والالتزامات تتمتع بها الادارة من جهة تقابلها حقوق والتزامات يتمتع بما الملتزم من جهة أخرى وكذا حقوق والتزامات على المنتفعين[2] وبما أن عقد الامتياز هو عقد محدد المدة ينتهي كأي عملية تعاقدية قائمة على مبدأ حسن النية من وقت الابرام إلى غاية التنفيذ الكلي أو الانقضاء المدة المحددة له وهو الأصل العام في تنفيذ العقود، فيتعن على الأطراف المتعاقدة احترامه وأي مخالفة من جانب أحد أطراف العقد ، قد تعجل

[1] – مكيد سميرة، المرجع السابق، ص34.

[2] – لعماري امال وبالة زهرة، عقد الامتياز كطريقة لتسيير المرفق العام، مجلة صوت القانون، م ر05، ع01، 2018، ص132.

نهاية العلاقة التعاقدية قبل حلول أجلها هذا ما سنقوم بتفصيله ، الاثار المترتبة على منح الامتياز (المطلب الأول) و انقضاء عقد الامتياز (المطلب الثاني)

المطلب الأول: الاثار المترتبة على منح الامتياز البحري

يهدف عقد الامتياز البحري الى تسيير واستغلال مرفق عام مقابل خدمات تحقق منفعة عامة للمنتفعين، هذا ما يؤدي إلى وجود رابطة عقدية تنشئ علاقة ترابط بين اطرافه الثلاثة، وبالتالي تترتب اثار قانونية على الأطراف المتعاقدة (الفرع الأول) وعلى المنتفعين (الفرع الثاني).

الفرع الأول: بالنسبة للأطراف

يترتب على الإدارة المانحة للامتياز البحري جملة من الحقوق والالتزامات (أولا) وفي مقابل ذلك يتمتع صاحب الامتياز بحقوق والتزامات تقع على عاتقه (ثانيا).

أولا: حقوق والتزامات الأطراف المتعاقدة

1-حقوق والتزامات السلطة مانحة للامتياز:

أ) الحقوق:

- حق الرقابة

تستمد الإدارة هذا الحق من طبيعة المرفق، لا يمكن للإدارة التنازل عنه كليا او جزئيا وهو شرط من الشروط التنظيمية وبهذا فإن النصوص المنظمة لهذا الحق تكون دائما في دفتر الشروط ولا تكون في عقد الامتياز لأن الإدارة هي المسؤولة الاصلية عن ضمان الخدمة العمومية وهو واجب عليها اتجاه المنتفعين.[1]

[1] – يوسف علي، المرجع السابق، ص32.

تمارس السلطة مانحة امتياز خدمات النقل البحري حق الرقابة بمقتضى المادة 29 من المرسوم التنفيذي 08-57 " يخضع صاحب امتياز النقل البحري ومستخدميه وملاحيه وكذا سفنه لمراقبة الدولة".

بالإضافة إلى نص المادة 14 من دفتر الشروط النموذجي المرفق بالمرسوم التنفيذي 08-97 "يلتزم صاحب امتياز خدمات بتسهيل الدخول الحر للأعوان التابعين للسلطة مانحة الامتياز أثناء قيامهم بمهامهم الخاصة بمراقبة السفينة ومنشأته ".

كما أكدته نص المادة 01 من المرسوم التنفيذي 04 -374 "تمارس الهيئة المانحة سلطة الرقابة على صاحب الامتياز ويمكنها وفي كل وقت التأكد من ان نشاطات صاحب الامتياز مطابقة لشروط الامتياز".

- **حق الادارة في توقيع الجزاءات**

في حالة إخلال صاحب الامتياز بالتزاماته التعاقدية، تقصيرا أو إهمالا فإنه يخضع إلى مجموعة من الجزاءات توقعها الإدارة مانحة الامتياز كمظهر من مظاهر السلطة العامة لضمان المصلحة العامة واستمرارية السير الحسن للمرفق العام[1]سواء كانت هذه الجزاءات إدارية او مالية.

- **الجزاءات الإدارية:** وتتمثل في الفسخ والتعليق

- **الفسخ او الغاء الامتياز:** يعتبر الفسخ اقصى الجزاءات التي يمكن للإدارة توقيعها على المتعاقد معها جزاء لإخلاله التعاقدي.[2]

[1] - بن جيلالية سعاد، المرجع السابق، ص176.

[2] - لعماري امال، بالة زهرة، المرجع السابق، ص7.

وهذا ما أكده المرسوم التنفيذي 08-57 انه في حالة اعذار صاحب الامتياز من قبل الإدارة مانحة الامتياز من اجل الشروع في تنفيذه ولم يمتثل لتلك الاعذار يمكن لإدارة الغاء الامتياز.[1]

ويفهم من نص المادة 12 من المرسوم التنفيذي 06-139 إذا لم يقم صاحب اتفاقية الامتياز بإدخال التصحيحات الضرورية بعد تعليقه للامتياز تفسخ السلطة المينائية اتفاقية الامتياز ويتحمل المتعامل المعني وحده عواقب ذلك،[2] الا ان هذا التعليق يؤدي الى شلل في الميناء خاصة انه لا تملك السلطة المينائية كافة المؤهلات والمنشأة الضرورية لاستمرار عمل الميناء.[3]

كما ان دفتر الشروط النموذجي الخاص بالامتياز من أجل إنشاء مؤسسة لتربية المائيات نص انه يمكن لإدارة مانحة الامتياز فسخه بعد شهر من توجيه إنذارين اثنين في حالة عدم تنفيذ صاحب الامتياز الشروط المالية او عدم تنفيذ شروط دفتر الشروط.[4]

- **تعليق الامتياز:** يمكن للإدارة المانحة للامتياز توقيف المستثمر من مزاولة النشاط وبصفة مؤقتة من دون أي تعويض وذلك عقابا عن اخلاله بالتزاماته التعاقدية وهذا ما أكده المرسوم التنفيذي 08-57 ان الوزير المكلف بالبحرية التجارية يمكن ان يعلق الامتياز مؤقتا دون تعويض في حالة اخلال صاحب امتياز خدمات النقل البحري بالالتزامات المقررة في دفتر الشروط بصفة خطيرة او متكررة بعد اعذار واحد.

إضافة الى ذلك نصت المادة 12 من المرسوم التنفيذي 06-139 على انه " إذا كان المتعامل المختار للممارسة هذه النشاطات ولأسباب تنسب اليه عاجزا عن استيفاء المقاييس والالتزامات التي تم على أثرها انتقاؤه وابرام اتفاقية الامتياز ترسل اليه السلطة المينائية إعذار قصد استدراك النقائص الملاحظة في الاجل الذي تحدده، وعند انقضاء هذا الاجل وبقاء

[1] - المادة 01 المرسوم التنفيذي 08-57، السابق ذكره.

[2] - المادة 10 من المرسوم التنفيذي 06-139، السابق ذكره.

[3] - بشوش مهدي، المرجع السابق، ص196.

[4]- المادة 05 من المرسوم التنفيذي 08-57، السابق ذكره.

الوضعية على حالها تقوم السلطة المينائية بإعلام الوزير المكلف بالموانئ مسبقا بتعليق ممارسة النشاط ".

وكما ان دفتر الشروط النموذجي الخاص بالامتياز من اجل انشاء مؤسسة لتربية المائيات نص انه يمكن لإدارة مانحة الامتياز فسخه بعد شهر من توجيه إنذارين اثنين في حالة عدم تنفيذ صاحب الامتياز الشروط المالية او عدم تنفيذ شروط دفتر الشرط.[1]

- **الجزاءات المالية:** إضافة الى تلك العقوبات الادارية يمكن للإدارة توقيع جزاءات مالية على الملتزم في حالة عدم وفائه بالالتزامات المفروضة عليه في دفتر الشروط دون الاخلال بتعويض ضرر اتجاه الغير عند الاقتضاء.[2]

ولقد نصت المادة 87 من القانون 01-11 يعاقب بغرامة من 50,000 الى 100,000 دج كل من "يمنع الاعوان المؤهلين من التفتيش والمراقبة على متن سفن الصيد او على مستوى كل مؤسسة خاصة باستغلال الموارد البيولوجية البحرية وتربية المائيات".

وكل من يقدم عمدا الى السلطة المكلفة بالصيد البحري معلومات ومعطيات خاطئة متعلقة بالصيد البحري.

والملاحظ على هذه العقوبات انها تتعلق بمخالفة احكام عمليات صيد البحري وتربية المائيات.

ب) الالتزامات:

- الالتزام بمنح المرفق العام لصاحب الامتياز البحري

في مقابل الحقوق والسلطات التي تمارسها الإدارة مانحة الامتياز فانه يقع على عاتقه منح المرفق من اجل تسييره واستغلاله وهذا ما نصت عليه الاتفاقية النموذجية المتعلقة بمنح

[1] – مادة 10، من دفتر الشروط النموذجي المتعلق بمنح الامتياز من اجل انشاء مؤسسة تربية المائيات.

[2] – بن يحياوي سارة، المرجع السابق، ص 35.

امتياز استغلال خدمات النقل البحري ان الإدارة تخول بموجب اتفاقية الامتياز صاحب صاحبه حق استغلال خدمات النقل البحري.[1]

إضافة الى ذلك دفتر الشروط النموذجي الخاص بامتياز من اجل انشاء مؤسسة لتربية المائيات أكد ان عقد الامتياز يعطي حقا لصاحبه بإنشاء مؤسسة لتربية المائيات على القطعة الممنوحة له في الأملاك الوطنية العمومية البحرية او في الأملاك الوطنية العمومية للري وذلك من اجل ممارسة نشاطه المتمثل في تربية المائيات.[2]

- الالتزام بحقوق صاحب الامتياز الواردة في العقد

بموجب هذا الالتزام تتمتع الإدارة عن التعرض لحقوق صاحب الامتياز الواردة في العقد بأي شكل من الأشكال وذلك في إطار احترام الادارة كافة الشروط المنصوص عليها في العقد، ومن بين هذه الحقوق التي يجب على الإدارة مراعاتها هي حق إعذار صاحب الامتياز باستئناف النشاط الذي توقف عن ممارسته وهذا قبل مباشرة إجراءات إلغاء الامتياز الممنوح له.[3]

- الالتزام بالتعويض عن الاضرار اللاحقة بصاحب الامتياز البحري

يترتب على الإدارة التزام بالتعويض عن كافة الاضرار التي تمس بحقوق صاحب الامتياز جراء تصرفاتها المخلة بالبنود العقدية، ويترتب عن ذلك المسؤولية التعاقدية للإدارة كما قد ترتب عنها المسؤولية التقصيرية لما ترتكب خطأ سبب ضرر لصاحب الامتياز[4] وهذا ما نصت عليه المادة 14 من المرسوم التنفيذي 04-373 "يمكن تغيير الامتياز او تغطيه او

[1] – المادة 01، من الاتفاقية النموذجية التي تتعلق بمنح امتياز استغلال خدمات النقل البحري، السابق ذكره.

[2] – المادة 02، من دفتر الشروط النموذجي خاص بالامتياز من اجل انشاء مؤسسة لتربية المائيات.

[3] – اكلي نعيمة، النظام القانوني لعقد الامتياز الإداري في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجيستير في القانون، فرع قانون العقود، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013، ص140.

[4] – بوشوش مهدي، المرجع السابق، ص103.

فسخه في أي وقت من اجل المنفعة العامة، يعطي هذا التغيير او التقليص او الفسخ صاحب الامتياز الحق في التعويض".

2-حقوق والتزامات صاحب الامتياز البحري

أ) الحقوق

- الحق في المقابل المالي

الأصل في العقود انها عوضيه (بمقابل) غير انه في عقود الامتياز العوض فيه هو عبارة عن رسم[1] وقد تحدده الإدارة مسبقا في دفتر الشروط كما لها الحق في رفعه او تخفيضه دون المساس بربح صاحب الامتياز الذي يعتبر الأساس الذي تعاقد ما اجله مع صاحب الامتياز، وهذا ما نصت عليه التعليمة الوزارية 842/12.94 يكون بمقابل رسوم عملية يدفعها المنتفعون من الخدمات.[2]

- الحق في الحصول على المزايا المتفق عليها

في الكثير من الأحيان تتعهد الإدارة المانحة للامتياز بأن تقدم للملتزم مزايا ومثال ذلك تقديمها مبلغ من المال في صورة قرض او تضمن له أرباح القروض التي يعقدها[3].

وبالتالي تعتبر هذه الشروط تعاقدية لا يمكن للإدارة المساس بها بإرادتها المنفردة كما ان هناك العديد من الشروط التي تكون من هذا المثيل ونذكر منها:

- حق الملتزم في استعمال الأملاك الموجهة لاستغلال المرفق مباشرة سواء كانت ضمن الأملاك العامة للدولة الخاصة، كما لصاحب الامتياز القيام بكل اشغال المرفق وله في ذلك استعمال السلطة العامة.

---

[1] – مكيد سميرة، مرجع سابق، ص40.

[2] – التعليمة 842/03.94، مرجع سابق.

[3] – بلسبط سمية، المرجع السابق، ص132.

– الامتيازات الممنوحة له من قبل السلطة الإدارية مثل الدعم المالي.[1]

ب) الالتزامات

– الالتزام بدفع مقابل مالي

في مقابل ما يتحصل عليه صاحب الامتياز من حقوق فانه يلتزم بدفع مقابل مالي عند استغلاله لنشاط النقل البحري او انشاء مؤسسة تربية المائيات ويجد هذا الحق أساسه في الاتفاقية النموذجية المتعلقة بمنح امتياز استغلال خدمات النقل البحري التي نصت على ان صاحب امتياز خدمات النقل البحري يلتزم بدفع الحقوق المحددة طبقا للتنظيم المعمول به[2].

إضافة الى ذلك نصت المادة 05 من المرسوم التنفيذي 08-363 والذي بموجبه تم تعديل المادة 09 من المرسوم التنفيذي 06-139 على "يخضع المتعامل المختار الى وضع مقابل مالي يتكون مما يأتي:

– حق الدخول يدفع مرة واحدة عند بداية سريان الامتياز.

– إتاوة سنوية ثابتة تتعلق بشغل الأملاك العمومية المينائية واستعمالها.

– إتاوة سنوية متغيرة تقاس بتطور حجم النشاطات والممارسة وتكون مشتملات الأتاوى الخاصة بالامتياز المذكورة أعلاه محل تفاوض بين السلطة المينائية المعنية والمتعاملين المختارين على أساس مخطط اعمال يطابق نموذجه تقاليد المهنة واعرافها في ممارسة النشاطات المذكورة أعلاه".

كما ان المرسوم التنفيذي نص على ان الامتياز صاحب الامتياز يلتزم بدفع اتاوة سنوية يحددها قانون المالية مقابل منح امتياز انشاء مؤسسة تربية المائيات ".[3]

[1] – يوسيف علي، المرجع السابق، ص 47.

[2] – الاتفاقية النموذجية، تتعلق بمنح استغلال خدمات النقل البحري، السابق ذكره.

[3] –المادة 20 من المرسوم التنفيذي 04-373، السابق ذكره.

- الالتزام بالتنفيذ الشخصي

ان الادارة مانحة الامتياز تراعي اعتبارات خاصة عند اختيارها للمتعاقد انظر أعلاه وهذا ما يجعل الاعتبار الشخصي من الشروط اللازمة في شخصية الملتزم مع الإدارة وبالرجوع الى المراسيم المنظمة لعقود الامتياز نجدها نصت على ان يكون الامتياز شخصي (انظر أعلاه).

- الالتزام بضمان استمرار سير المرفق

يستند التزام المستثمر صاحب الامتياز بضمان استمرارية المرفق الى مبادئ التي تحكم سير المرافق العامة والمتمثل في مبدأ دوام سيرها بانتظام واطراد كون انه مرفق يلبس احتياجات الجمهور المرتفقين الامر الذي يستلزم تقديم الخدمات باستمرار ودون انقطاع[1]، بحيث لا يمكن ان يتحلل صاحب عقد الامتياز من هذا الالتزام بسبب صعوبات مالية او نقص في الموارد البشرية او لوجود أخطاء في التسيير ولإدارة ذلك ان هذه الصعوبات التي تواجه صاحب عقد الامتياز يمكن التعويض عنها إذا تم تبريرها.[2]

ونص المرسوم التنفيذي 08-57 على انه بعد ابرام اتفاقية الامتياز يلتزم صاحب الامتياز بمباشرة مهامه ووضع الوسائل اللازمة من اجل مباشرة استغلال نشاط النقل البحري كما نصت الاتفاقية النموذجية المتعلقة بمنح امتياز استغلال خدمات النقل البحري على انه يلتزم صاحب الامتياز بتنفيذ برنامج استغلال نشاط النقل البحري كما اتفق مع الإدارة المانحة للامتياز.[3]

[1] – بشوش مهدي، مرجع سابق، ص109.

[2] – بشوش مهدي، مرجع سابق، ص109.

[3] – المادة 12 من المرسوم التنفيذي 08-57، السابق ذكره.

الفرع الثاني: بالنسبة للمنتفعين من خدمات المرفق العام

من المعلوم أن المنتفعين في حالة امتياز المرافق العامة يتلقون خدمات من مرفق عام، وليس من مشروع خاص غير أن هذا الأخير يديره شخص خاص، ولهذا فقد نشأت علاقة بين المنتفعين والإدارة مانحة الامتياز من جهة، وبين المنتفعين والملتزم من جهة أخرى.

اولا- بين المنتفعين والإدارة

تتمتع الإدارة مانحة الامتياز بهيمنة تامة على إعداد المرفق العام وتشغيله، غير أن هذه السلطات ليست حقوقا مطلقة مقرة للإدارة إن شاءت استعملتها وإن شاءت عجلت عنها، ولكنها حقوق مقررة لصالح المنتفعين اللذين تربطهم بالملتزم روابط مباشرة، ومن ثمة فمن حقهم أن يطلبوا من الإدارة مانحة الامتياز أن تتدخل لإجبار الملتزم على احترام شروط الامتياز وتحقيق قاعدة المساواة في المعاملة بين المنتفعين.

فإذا أهملت الإدارة مانحة الامتياز في أداء هذا الواجب، أو سمحت للملتزم أن يتخذ إجراء لا يتفق وشروط العقد فإنه بإمكان المنتفعين أن يلجؤوا إلى القضاء طبقا للقواعد والإجراءات القانونية المقررة.[1]

ثانيا- بين المنتفعين والملتزم :

قد يكون بين الملتزم والمنتفعين عقد يقدم بموجبه الأول للثاني خدمات عامة مقابل رسم يقبضه، وفي هذه الحالة يجب على الطرفين الالتزام بالخضوع لشروط هذا العق فإن لم يكن هناك عقد، فإنه يجوز لكل من تتوفر فيه شروط الانتفاع بالخدمات التي يقدمها المرفق محل الامتياز أن يطالب بتنفيذ الشروط المحددة في وثائق الامتياز لصالح المنتفعين وعليه يجب على الملتزم أن يحقق المساواة بين المنتفعين سواء في الخدمات أو في الأجر الذي يقبضه.[2]

[1] – مكيد سميرة، مرجع سابق، ص44.

[2] – مكيد سميرة، مرجع سابق، ص43.

المطلب الثاني: انقضاء عقد الامتياز البحري.

ينتهي عقد الامتياز طبيعيا بانتهاء مدته وقد ينتهي قبل ذلك نهاية غير طبيعية.

الفرع الاول: النهاية الطبيعية.

بما ان عقود امتياز البحري محددة المدة الزمنية (انظر أعلاه) فهي تنتهي بانتهائها، الا انه استثناء يمكن تجديدها وهذا ما أكدته المادة 14 من المرسوم التنفيذي 08-57 وذلك في اجل 06 أشهر قبل انقضاء الاجل.

ويتضح من خلال المادة 05 من المرسوم التنفيذي 04-373 العقد ينتهي بانتهاء مدة 25 سنة الا انه يمكن ان يجدد العقد ضمنيا.[1]

الفرع التاني: النهاية الغير طبيعية.

تنتهي عقود الامتياز قبل انتهاء المدة المتفق عليها لمجموعة من الأسباب يمكن ردها الى:

- الغاء الامتياز (انظر أعلاه)

- **الاسترداد:** ويتمثل في فسخ العقد من جانب الإدارة دون خطأ المتعاقد طبقا للعقود المقررة في العقود الإدارية الا انه لم يرد النص على هذه الطريقة لإنهاء العقد في المراسيم المنظمة لعقود الامتياز البحري[2].

الفسخ لأسباب أخرى:

- **الفسخ الاتفاقي:** وهو الذي يتم باتفاق الإدارة وصاحب الامتياز قبل انتهاء المدة المحددة للامتياز، فهذا العقد يستند في ابرامه الى رضا الطرفين وبالتالي فانه يزول برضائها[3].

---

[1] – المادة 18 من المرسوم التنفيذي 04-373، السابق ذكره.

[2] – بن ويس يوسف اسلام، عقد الامتياز في القانون الإداري كأسلوب لتسيير استغلال المرفق العام في الجزائر، مذكرة ضمن متطلبات لنيل شهادة الماستر حقوق، تخصص دولة ومؤسسات، كلية الحقوق، والنظم السياسية، جامعة زيان عاشور، بالجلفة، 2016/2015، ص71.

[3] – بن محياوي سارة، المرجع السابق، ص 48.

– **الفسخ بقوة القانون:** ينقضي عقد الامتياز بقوة القانون في بعض الحالات متى توفرت فيها بعض الشروط:

أ) في حالة هلاك العقد: فاذا هلاك محل العقد هلاكا كليا نقض الامتياز بقوة القانون

ب) إذا تحققت شروط معينة منصوص عليها في العقد فمتى تحققت هذه الشروط ينفسخ العقد بقوة القانون تلقائيا[1].

ج) الفسخ القضائي يأخذ صورتين:

- الفسخ القضائي يطلب الملتزم.
- الفسخ القضائي يطلب من الإدارة.[2]

[1] – بلسبط سمية، المرجع السابق، ص154.

[2] – يوسيف علي، المرجع السابق، ص 67.

ملخص:

ان الاستثمار في مجال خدمات النقل البحري والنشاطات المينائية (القطر واعمال المناولة والتشوين) وانشاء مؤسسة تربية المائيات مقيد بجملة من الشروط حددتها النصوص التنظيمية المنظمة لها المتمثلة في:

المرسوم التنفيذي 08-57 يحدد شروط منح واستغلال خدمات النقل البحري وكيفياته. المرسوم التنفيذي 08-57 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن واعمال المناولة والتشوين في الموانئ.

المرسوم التنفيذي 04-373 يحدد كيفيات منح الامتياز من اجل انشاء مؤسسة تربية المائيات.

ويترتب على منح الامتياز اثارا قانونية تتمثل في حقوق والتزامات كلا الطرفين دون اهمال الطرف الثالث المتمثل في المنتفعين .وبما ان عقد الامتياز كغيره من العقود الادارية فإنه ينتهي طبيعيا او استثنائيا وقد احاط المشرع الجزائري احاطة كاملة شاملة بشروط وكيفية انهاء العقد ودلك كما سبق لنا الدكر وهدا راجع الى الاهمية الكبرى اولاها المشرع لهدا المرفق العام.

خـــاتـــمـــة

خـــاتـــمـــة

من خلال ما سبق معالجته في موضوع عقود الامتياز في القانون البحري الجزائري معتمدين على نصوصه القانونية وما اشتملت عليه من احكام تفصيلية، اتضح لنا ان عقود الامتياز البحري من العقود العامة والأساسية خاصة مع التحولات الجديدة التي عرفتها الدولة الجزائرية، والتي فرضت عليها لبحث في أساليب جديدة لإدارة وتسيير المرفق البحري باعتبار أسلوب الامتياز وسيلة من وسائل انفتاح الدولة وتحرير النشاط الاقتصادي، مع الحفاظ على حقها في رقابة هذا المرفق بصفة عامة ومستمرة تطبيقا لمبدأ سير المرفق البحري.

بعد تحلينا للمراسيم المنظمة لعقود الامتياز البحري لا سيما عقد امتياز خدمات النقل البحري وعقد امتياز النشاطات المينائية يتبين أنه رغم تخلي المشرع الجزائري عن نظام الاحتكار إلا أنه ولحد الآن مازال العمل على الموانئ الجزائرية تحتكره المؤسسة المينائية وإن كان في بعضها تراجع بنسبة 50 لصالح القطاع الخاص كميناء العاصمة وجن جن التي تقوم بعمليات المناولة والتشوين فيه موانئ دبي العالمية.

من خلال دراستنا لهذا الموضوع وبالتالي تبينت لنا عدة نقاط:

- أن عقد الامتياز يرتب مجموعة من الحقوق والالتزامات لكل من الادارة المانحة للامتياز والملتزم وكذا المنتفعين من المرفق العام.
- أن المرسوم التنفيذي 08-57 لم يميز بين الاستثمار في مجال النقل البضائع والاستثمار في مجال نقل المسافرين من حيث الشروط الواجب توافرها لدى المستثمر.
- أن اسلوب الامتياز يحقق التعاون بين القطاعين العام والخاص.
- أن مؤسسة تربية المائيات تخضع لنظام الامتياز هذا الأخير تمنحه الادارة الأملاك الوطنية وتمنحه أيضا اللعنة المكلفة بدراسات طلبات الامتياز وهو ما يسجل تناقص كبير في هذا الشأن، نفس الامر، حين نص المشرع على أن حق استغلال الامتياز هو شخصي غير قابل للتنازل ويمكن لذوي الحقوق الاستمرار في استغلاله.

خـــاتـــمـــة

- خضوع عقد امتياز انشاء مؤسسة تربية المائيات الى الموافقة المسبقة للوزير المكلف بالصيد البحري وتربية المائيات.
- ان أسلوب الامتياز هو الوسيلة الأكثر ملائمة لتسيير المرافق العامة الا انه يلاحظ غياب تام للمتعاملين الاقتصاديين المحليين الخواص في مجال النقل البحري والتي تملك القدرة التمويلية للخواص في هذا المجال.
- ضعف النظام القانوني الجزائري الذي يؤطر عقود الامتياز حيث يلاحظ انه بقي يعالج بموجب نصوص متناثرة في عدة قطاعات.

وفي الأخير يمكننا تقديم التوصيات التّالية:

- فتح المجال أمام المستثمر الأجنبي وعدم تقييد الملتزم بجنسية محددة والاكتفاء باشتراط وجود نسبة من رأس المال بالجزائر.
- ضرورة الاهتمام وتشجيع تربية المائيات نظرا لدورها الكبير في ضمان الأمن الغذائي وتحقيق التنمية المحلية.
- ضرورة توفير الضمانات الكافية للمستثمرين وإزالة العوائق التي تقف في وجوههم لاجتناب الممارسات البيروقراطية من طرف الإدارة.
- سن قانون موحد ينظم الاحكام القانونية الخاصة بالاستثمار في مجال النقل البحري.

قائمة المصادر والمراجع

اولا: قائمة المصادر

1) النصوص القانونية والتنظيمية:

أ – الدساتير:

– دستور 1976 الصادر بالأمر 76–97، المؤرخ في 22 نوفمبر 1976، يتضمن إصدار دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ج ر ج ج، العدد 94، الصادر بتاريخ 24نوفمبر 1976، المعدل بموجب المرسوم رقم 88–223، المؤرخ في 5 نوفمبر 1988، يتعلق بنشر نتائج التعديل الدستوري الموافق عليه في استفتاء 3 نوفمبر 1988، ج ر ج ج، العدد 45، صادر في 5 نوفمبر 1988.

– دستور 1989 الصادر بالمرسوم الرئاسي 89–18، المؤرخ في 28 فيفري 1989، يتعلق بنشر نص تعديل الدستور الموافق عليه في استيفاء 23 نوفمبر 1989، ج ر ج ج، العدد 09، صادرة في 01 مارس 1989.

– دستور 1996 الصادر بالمرسوم الرئاسي 96–438، مؤرخ في 7 ديسمبر 1996، يتعلق بإصدار نص تعديل الدستور المصادق عليه، في استيفاء 28 نوفمبر 1996، ج ر ج ج، العدد 76، صادر بتاريخ 08 ديسمبر 1996.

– التعديل الدستوري 2016 الصادر بالقانون 01/16، المؤرخ في 6 مارس 2016، ج ر ج ج، العدد 14، صادرة بتاريخ 7 مارس 2016.

– التعديل الدستوري 2020 الصادر بالمرسوم الرئاسي 20–442، المؤرخ في 30 ديسمبر 2020، ج ر ج ج، العدد 82، الصادرة بتاريخ 30 ديسمبر 2020 .

ب– الأوامر والقوانين:

– الامر 75/58، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني الجزائري، ج ر ج ج، العدد 78، المؤرخة في 30سبتمبر 1975.

– الامر 74/71، المؤرخ في نوفمبر 1971، يتعلق بالتسيير الاشتراكي للمؤسسات، ج ر ج ج، العدد 101، صادرة بتاريخ 13 ديسمبر 1971.

- الامر 23/75 مؤرخ في29 افريل1957، يتضمن القانون النموذجي للمؤسسات الاشتراكية ذات الطابع الاقتصادي، ج ر ج ج، العدد 38، 13ماي 1975.

- الأمر 80/76، مؤرخ في29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976، يتضمن القانون البحري، ج ر ج ج رقم 29، مؤرخة في 10افريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون ر 98-05، المؤرخ في 25 جوان 1998، ج ر ج ج، العدد 47، صادرة في 27 يونيو 1998.

- القانون 10/90، المؤرخ في 7فيفري 1990، المتعلق بالنقد والقرض، ج ر ج ج رقم16، المؤرخة في 18 افريل 1990.

- الامر 13/96 المؤرخ في 15 جوان 1996، المتضمن قانون المياه، ج ر، العدد 37، صادر بتاريخ 15 جوان 1996، المعدل بموجب القانون 83/ 17 المؤرخ في 16 جوان 1983، المتعلق بالمياه، ج ر ج ج، العدد 30.

-قانون05/98 المؤرخ في ربيع الأول 1419 الموافق ل 25 يونيو1998 ، يعدل ويتمم امر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976، يتضمن القانون البحري، ج ر ج ج رقم 47 الصادرة بتاريخ 27 يونيو1998.

- نظام 03/99 المؤرخ في 8 سبتمبر 1990، يحدد شروط تحويل رؤوس الأموال الى تمويل النشاطات الاقتصادية وإعادة تحويلها الى الخارج ومداخيلها، ج ر ج ج رقم 45، مؤرخة في 24 أكتوبر 1990.

- القانون 11/01، يتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، المؤرخ في 3 جويلية 2001، ج ر، العدد 36، المؤرخة في 8 جويلية 2001 معدل ومتمم بموجب القانون 22-13، مؤرخ في 13ذي الحجة 1443 الموافق ل 12 يونيو 2022.

د-المراسيم:

- المرسوم التنفيذي 67-16، المؤرخ في 3 جانفي 1967، المتضمن منح الدولة للعلامات عن طريق الامتياز حق استغلال المنشأة الرياضة الواقعة في مناطقها، ج ر ج ج، العدد08.

- المرسوم التنفيذي 80-242 مؤرخ في 4 أكتوبر 1980، يتضمن إعادة هيكلة المؤسسات، ج ر ج ج، العدد 41، صادرة 7اكتوبر 1980.

- المرسوم التنفيذي 82-279، مؤرخ في 14 اوث 1982، يعدل القانون الأساسي الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، ج ر ج ج، العدد 33، صادرة بتاريخ 17 اوث1982.

- المرسوم التنفيذي 87-154، مؤرخ في جويلية 1987، يعدل القانون الأساسي الشركة الوطنية للنقل البحري، ج ر ج ج، العدد 29، صادر بتاريخ 15 جويلية 1897.

- المرسوم التنفيذي 96-308، المؤرخ في ديسمبر 1996، المتعلق بمنح امتياز الطرق السريعة، ج ر ج ج، العدد 55.

- المرسوم التنفيذي رقم 04-373، المؤرخ في 21نوفمبر 2004، يحدد شروط منح الامتياز من اجل إنشاء مؤسسة لتربية المائيات وكيفيات ذلك، ج ر ج ج، العدد 75، المؤرخة في 24نوفمبر 2004.

- المرسوم التنفيذي 05-184، الذي يحدد مختلف أنواع استغلال الموارد البيولوجية البحرية وشروط انشائها وقواعد استغلالها، المؤرخة في 18 ماي2005 ، ج ر ج ج، العدد 36، المؤرخة في 22ماي2005.

- المرسوم التنفيذي 06-139، مؤرخ في 15 أفريل2006، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناوبة والتشوين في الموانئ، ج ر ج ج، العدد 24، الصادر في16 ابريل 2006، معدل ومتمم بالمرسوم التنفيذي 08-363، مؤرخ في نوفمبر، ج ر ج ج، العدد 24.

- المرسوم التنفيذي 07-121، المؤرخ في 23 أفريل 2007، بموجب دفتر الشروط المطبقة على منح الامتياز، ج ر ج ج، العدد 27، المؤرخة في 25 أفريل 2007.

- المرسوم التنفيذي 08-57، المؤرخ في 13 فيفري 2008، يحدد شروط منح الامتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، ج ر ج ج رقم 09، مؤرخة في 24 فيفري 2008.

-المرسوم التنفيذي 08-363 المؤرخ في 8 نوفمبر 2008 يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي 06-139، المؤرخ في 15 جوان، المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط قطر السفن واعمال المناولة والتشوين، ج ر ج ج، العدد 24، المؤرخة في 16 افريل 2006.

هـ-القرارات الوزارية:

- قرار مؤرخ في 23 مارس 2005، يحدد محتوى ملف طلب الامتياز من اجل إنشاء مؤسسة لتربية المائيات.

ي-التعليمات:

- التعليمة الوزارية 842/12.94، المتعلقة بامتياز المرافق العمومية وتأجيرها، المؤرخة في 7 ديسمبر 1994، الصادرة عن وزير الداخلية.

ثانيا: قائمة المراجع

1) الكتب:

– إبراهيم الشهاوي، عقد امتياز المرفق العام الB.o.t ، مؤسسة الطوبجي، مصر، الطبعة الأولى، 2003.

– سميرة أيوب إبراهيم، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، الطبعة 2001.

– علي خطار شنطاوي، الوجيز في القانون الإداري، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى، الأردن، 2003

– محمد حمد الله، عقد النقل، دار النهضة العربية، 1998/1997.

– محمود احمد عبد المنصف، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة الشعاع الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2001.

– نادية ظريفي، تيسير المرفق العام والتحولات الجديدة، دار بلقيس، الجزائر ،2007.

2) الاطروحات و المذكرات :

أ – الاطروحات:

– زكراوي حموادي، نظام المناولة والتشوين في القانون البجري الجزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان،2019/2018.

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

– مهدي بوشوش، الاستثمار في مجال النقل البحري، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه الطور الثالث (ل م د) في القانون، تخصص قانون اعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، سنة 2021.

ب – المذكرات:

– مذكرات الماجيستير:

– رويدة بنت حمد بن سعيد السيابية، النظام القانوني لاستثمار في مجال الصيد البجري واستزراع الاحياء المائية، دراسة مقارنة بين التشريع العماني والأردني، رسالة ماجيستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الاسراء، الأردن، 2001.

– سعدية افيدة، المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر، مذكرة ماجيستير، فرع دولة ومؤسسات، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة ،2011/2010.

– سمية بلسبط، عقد امتياز خدمات النقل البحري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجيستير في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2013/2012.

– صافية ولد رابح اقلولي، مبدأ حرية التجارة والصناعة في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجيستر، جامعة مولود معمري، تيري وزو،2021.

– مليكة موساوي، النظام الاستثمار في مجال الصيد البحري وتربية المائيات، رسالة ماجيستير في القانون، تخصص قانون اعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر يوسف بن خدة، 2006/2007.

– نعيمة اكلي، النظام القانوني لعقد الامتياز الإداري في الجزائر، مذكرة من اجل الحصول على شهادة الماجيستير في القانون، فرع قانون العقود، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.

– مذكرات الماستر:

– حورية بن حفاف ومريم عميش، نشاط مقاول المناولة المينائية بين التشريع والواقع، مذكرة مكملة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم القانونية، تخصص قانون الاعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بقرة، بومرداس،2020/2021.

– سارة بن محياوي، النظام القانوني لعقد الامتياز في التشريع الجزائري، مذكرة مكملة من متطلبات شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون اداري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2013/2012

– سمير مكيد، عقد الامتياز في التشريع الجزائري، مذكرة مكملة من متطلبات شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون اداري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2015.

- صهيب بوترعة وأشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، عقد القطر البحري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة20 اوث 1955، 2021.

– علي بوسيف، النظام القانوني لعقد الامتياز، مذكرة ماستر، تخصص قانون إداري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة ،2019

– منال صابرى، النظام القانوني لعقد الامتياز في التشريع الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون إداري، الجامعة محمد خيضر، 2011/2010.

– يوسف اسلام بن ويس، عقد الامتياز في القانون الإداري كأسلوب لتسيير استغلال المرفق العام في الجزائر، مذكرة ضمن متطلبات لنيل شهادة الماستر في حقوق، تخصص دولة ومؤسسات، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور، بالجلفة، 2016/2015.

ج -المداخلات والمقالات:

- المداخلات:

- سعيداني لوناسة جحيقة، مداخلة بعنوان أثر التعديلات الدستورية على مناخ الاستثمار في الجزائر، اليوم الدراسي حول مناخ الاعمال في الجزائر وأثره على الاستثمارات، جامعة تيزي زوز، كلية الحقوق، يوم 27 اكتوبر 2016، بملحقة حملات.

- المقالات:

- أحسن غربي، نطاق امتياز خدمات النقل البحري من خلال المرسوم التنفيذي 08-57، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، المجلد 10، العدد 01، 2023.

- آمال لعماري، بالة زهرة، عقد الامتياز كطريقة لتسيير المرفق العام، مجلة صوت القانون، المجلد رقم 05، العدد 01، 2018.

- سعاد بن جيلالي، نظام القانوني لعقد الامتياز كأسلوب لتسيير المرافق العامة، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، العدد 04، 2017.

- شهرزاد بن الصغير، واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 04، العدد 01، سنة 2017.

- عبد النور شنقي، خوالديه فؤاد، عقد امتياز إنشاء مؤسسة تربية المائيات على ضوء المرسوم التنفيذي 04-373، مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد 07، العدد 01، سنة 2023

- عماد عجابي، مساهمة عقد الامتياز في إدارة قطاع النقل في الجزائر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 04، العدد 01.

- غربي أحسن، منح الامتياز استغلال خدمات النقل البحري في الجزائر، المجلة الشاملة للحقوق، 2022.

د – المحاضرات الجامعية:

– علي بوحجيلة، الموجز محاضرات القانون البحري ألقيت على الطلبة السنة 04 (النظام لكلاسيكي) في السداسي الثامن، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قسنطينة01، 2013/2012.

– منال بوقرقور، محاضرات موجهة لطلبة ال ماستر2، سداسي 1، تخصص قانون بحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20اوث1955، سكيكدة، سنة2023.

هـ–المواقع الإلكترونية:

www.fdsp.ummto.dz

الفـــهـــرس

مقدمة.....1

الفصل الأول: الإطار المفاهمي لعقد الامتياز

المبحث الأول: عقد الامتياز البحري وتطوره.....4

المطلب الأول: مفهوم عقد الامتياز البحري.....4

الفرع الأول: تعريف عقد الامتياز البحري.....2

أولا: التعريف القانوني.....5

ثانيا:التعريف الفقهي: 2

الفرع الثاني: خصائص عقد الامتياز البحري.....6

أولا: عقد إداري.....6

ثانيا: عقد زمني طويل المدة 6

ثالثا: عقد اسمي.....7

المطلب الثاني: تطور عقد الامتياز البحري.....5

الفرع الأول: تطوره في المجال الاداري 5

أولا : مرحلة ما قبل 1989 9

ثانيا: مرحلة ما بعد 1989 6

الفرع الثاني: تطوره في مجال النقل البحري 9

أولا: مرحلة احتكار الدولة المجال النقل البحري 7

1- تجسيد احتكار الدولة لمجال النقل البحري بموجب الدستور 1976: 7

2- تجسيد احتكار الدولة لمجال النقل البحري بموجب القانون البحري.....8

3- تجسيد احتكار الشركة الوطنية لنشاطات النقل البحري 8

ثانيا: مرحلة تحرير الدولة المجال النقل البحري 10

1-تجسيد تحرير مجال النقل البحري في الدساتير..... 10

أ – دستور 1989 الصادر بالمرسوم الرئاسي 89–18 10
ب – دستور سنة 1996الصادر بالمرسوم الرئاسي 96–438 11
ج – التعديل الدستوري لسنة 2016 الصادر بالقانون 01/16 ،التعديل الدستوري لسنة 2020 الصادر بالمرسوم الرئاسي 20–442 11
2–تجسيد تحرير مجال النقل البحري في الدساتير 11
ثالثا: خوصصة الشركة الوطنية للملاحة البحرية في طول الأمر 01–04 11
المبحث الثاني: موضوع عقد الامتياز البحري وأطرافه. 12
المطلب الأول: موضوع عقد الامتياز البحري 13
الفرع الأول: بالنسبة لمجال النقل البحري 13
أولا: في خدمت النقل البحري 13
ثانيا: في النشاطات المينائية (القطر، اعمال المناولة، التشوين) 14
الفرع الثاني: بالنسبة لمجال الصيد البحري وتربية المائيات 16
المطلب الثاني: أطراف عقد الامتياز البحري 19
الفرع الأول: الإدارة مانحة الامتياز البحري 16
أولا: بالنسبة لمجال النقل البحري 17
1– في خدمات النقل البحري 17
2– في النشاطات المينائية 17
ثانيا: بالنسبة لمجال الصيد البحري وتربية المائيات 17
الفرع الثاني: صاحب الامتياز البحري 18
الملخص 19

الفصل الثاني: تكوين عقد الامتياز والآثار المترتبة عليه

المبحث الأول: تكوين عقد الامتياز البحري 21
المطلب الأول: اختيار صاحب الامتياز البحري 21
الفرع الأول: طرق اختيار صاحب الامتياز البحري..... 21
أولا: بالنسبة لمجال النقل البحري 21
1- في خدمات النقل البحري 21
2- في النشاطات المينائية..... 22
ثانيا: بالنسبة لمجال الصيد البحري وتربية المائيات 23
الفرع الثاني: شروط اختيار صاحب الامتياز البحري 23
أولا: في مجال النقل البحري 23
1- بالنسبة لخدمات النقل البحري:..... 23
أ- الجنسية الجزائرية:..... 24
ب- تواجد مركز النشاطات البحرية في الجزائر:..... 24
ج-صفة المجهز: 25
2- بالنسبة لنشاطات المينائية 25
ثانيا: في مجال الصيد البحري وتربية المائيات..... 25
المطلب الثاني: ابرام عقد الامتياز البحري 26
الفرع الأول: قرار انعقاد العقد 26
أولا: في مجال النقل البحري 26
1- بالنسبة لخدمات القل البحري..... 26
2- بالنسبة للنشاطات المينائية..... 28
ثانيا: في مجال الصيد البحري وتربية المائيات..... 28

الفرع الثاني: البنية الشكلية لعقد الامتياز البحري 29
أولا: اتفاقية الامتياز البحري..... 29
ثانيا: دفتر الشروط 30
المبحث الثاني: الأثار المترتبة على عقد الامتياز وانقضاءه 30
المطلب الاول: الاثار المترتبة على منح الامتياز البحري..... 31
الفرع الأول: بالنسبة للأطراف 31
أولا: حقوق والتزامات الأطراف المتعاقدة 31
1- حقوق والتزامات السلطة مانحة للامتياز البحري: 31
2-حقوق والتزامات صاحب الامتياز البحري:..... 36
الفرع التاني: بالنسبة للمنتفعين من خدمات المرفق العام..... 39
اولا- بين المنتفعين و الادارة..... 39
ثانيا- بين المنتفعين و الملتزم..... 39
المطلب الثاني : انقضاء عقد الامتياز البحري 40
الفرع الاول: النهاية الطبيعية..... 40
الفرع الثاني : النهاية الغير طبيعية..... 40
الملخص 42
الخاتمة..... 44
قائمة المصادر و المراجع 47
الفهرس..... 57