

عقد الامتياز في تسيير النشاطات المينائية وفقا للتشريع الجزائري Concession Contract For The Management Of Port Activities In Accordance With Algerian Legislation

د. بن عيسى حياة

جامعة أبو بكر بلقايد بتلمسان، الجزائر

Benaissarajae8@gmail.com

ط/د: مطهري هشام*

جامعة أبو بكر بلقايد بتلمسان، الجزائر

hicham.metahri@univ-tlemcen.dz

تاريخ إرسال المقال: 2024-01-24 تاريخ قبول المقال: 2024-08-09 تاريخ نشر المقال: 2025-01-15

المخلص: تلعب النشاطات المينائية التجارية المقدمة للسفن دورا هاما في الرفع من حجم المبادلات التجارية الدولية، غير أن تركز هذه الخدمات في يد السلطات المينائية أدى إلى تراجع مردوديتها ونقص في جودتها نهيك عن المصاريف الإضافية المكلفة من جراء تأخر عمليات انزال البضاعة من السفن، فاضطر المشرع الجزائري إلى إيجاد سبل لتحريرها، وأوكل تسيير جزء منها إلى الخواص الطبيعيين والمعنويين من ذوي الجنسية الجزائرية أو الخاضعين للقانون الوطني، وذلك من خلال إبرام عقود امتياز قائمة على شروط وإجراءات تقوم الإدارة المينائية بتحديددها مسبقا.

الكلمات المفتاحية: المناولة، الاحتكار، الامتياز، النشاطات.

Abstract : The commercial port activities provided to ships play an important role in increasing the volume of international trade exchanges, However, the concentration of these services in the hands of the port authorities has led to a decline in their profitability and a decrease in their quality, not to mention the costly additional expenses resulting from the delay in operation of unloading goods from ships, The Algerian legislator was forced to finding ways to liberate it, entrusting the management of part it to natural and legal persons of Algerian nationality or subject to national law, Through concluding concession contracts based on conditions and procedures that the port administration determines in advance .

Keywords : handling, monopoly, franchising, activities.

* المؤلف المرسل

1- المقدمة:

تشكل الموانئ الحلقة الأساسية في تعزيز التجارة الدولية وتطورها بل تمثل البوابة الرئيسية التي تصل البلدان ببعضها البعض، ومن ثم تساهم في الرفع من وتيرة المبادلات التجارية وعلى هذا الأساس اهتمت البلدان المتقدمة بالميناء وأعدت له تخطيطا استراتيجيا قادر على المنافسة الدولية في هذا المجال، ولبلوغ هذا الهدف يجب توفير خدمات للسفن ذات جودة عالية وبصفة متكاملة سواء من حيث طريقة إرشاد السفن و قطرها وتسهيل إجراءات دخولها وخروجها من الموانئ، وتستمر هذه الخدمات إلى غاية شحن أو تفريغ البضاعة بواسطة معدات والآلات حديثة ومتطورة .

نظرا لشساعة مجال الإدارة اللوجستية لكل هذه العمليات فإن معظم الدول أصبحت توكل جزء منها أو كلها إلى المتعاملين الخواص طبيعيين كانوا أم اعتباريين في شكل شراكة عام/ خاص وفقا لقواعد وأسس تقرها إدارة الميناء أثناء إعدادها لدفتر الشروط وفتحها للمنافسة.

شهدت الموانئ الجزائرية بدورها مراحل تطور تاريخية هامة منذ الاستقلال الي غاية يومنا هذا، بل وعرف الوعاء القانوني العديد من القرارات والقوانين المنظمة لسير الموانئ الوطنية الذي تم تحريره وفتح ممارسة أنشطتها التجارية نحو الخواص بعدما كانت محتكرة من طرف الدولة.

تكمن أهمية دراستنا لهذا الموضوع في إبراز دور عقد الامتياز في تطوير والرفع من جودة الخدمات المينائية وتحسين كفاءة وسرعة عمليات الشحن، التفريغ وتخزين البضائع على أعلى مستوى، خصوصا وأن التطور التكنولوجي الدولي الحاصل في مجال إدارة اللوجستيات يعرف تنافسا شرسا وتقدما ملحوظا، وعلى هذا الأساس يخطر ببالنا التساؤل حول ما مدى فاعلية النصوص القانونية التي أقرها المشرع الجزائري لتحرير النشاطات المينائية؟ وإلى أي مدى يمكن لعقد الامتياز المساهمة في تطوير النشاطات المينائية التجارية؟ وللإجابة عن هذا الإشكال اعتمدنا على المنهج الوصفي التحليلي المناسب للدراسات القانونية مع تقسيم الموضوع إلى مبحثين الأول: يتمثل في المراحل التي مرت بها النشاطات المينائية في الجزائر، والثاني سنتطرق فيه إلى الطبيعة القانونية لعقد امتياز هذه النشاطات.

2- التنظيم الإداري لسير النشاطات المينائية:

بعد الاستقلال أبتت الدولة الجزائرية على التسيير الموروث عن المستعمر في مجال الموانئ عدا ما يتنافى مع السيادة الوطنية، في حين بقيت النشاطات المينائية تحت تصرف الفرنسيين وفي سنة 1963 بدأت الجزائر في انشاء الشركات الخاصة بإدارة المرفق العام (الميناء) ومختلف نشاطاته الى غاية 1999 أين بدأت الدولة بخصخصة النشاطات المينائية ومنح عقود الامتياز للمتعاملين الخواص.

1.2- مراحل التطور التاريخي للنشاطات المينائية بالجزائر:

مرت النشاطات المينائية في الجزائر بمرحلتين هامتين منذ الاستقلال إلى غاية سنة 1982، متأثرة في ذلك بالنظام الاشتراكي الذي انتهجته الدولة الجزائرية.

1.1.2- المرحلة احتكار النشاطات المينائية:

تشكل الموانئ النقطة الهامة والرئيسية في المبادلات التجارية الدولية إذ تعد نقطة اقلاع ووصول السفن، وهو الأمر الذي يستوجب على الدول إعطاء لها أهمية كبيرة والعمل على توسيعها وتطوير من قدرتها الاستيعابية حتى تتمكن من استقبال سفن ذات الحمولة الضخمة،¹ وبتسليطنا الضوء على النهج المتبع في تسيير الموانئ الوطنية فإننا نجده مر بمراحل عديدة، حيث كانت البداية بالتبني للنظام الموروث عن الاستعمار الفرنسي المبني على استقلالية التسيير للموانئ، حيث كان وزير الأشغال العمومية معنى بإدارة الميناء باعتباره مرفق عام، في حين أسندت مهمة استغلال الخدمات المينائية التجارية للغرف التجارية وذلك بموجب المرسوم 62_203²، غير أن النهج الاشتراكي الذي اتبعته الدولة الجزائرية منذ 1965 لم يتماشى مع ذلك، فكان للدولة منحى آخر في تسيير الموانئ من خلال إنشائها لهيئتين وهما: الديوان الوطني للموانئ يتولى تسيير جميع الموانئ الوطنية والشركة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN والتي تكفلت بالنقل البحري³.

وبما أن الدراسة تنصب حول احتكار الدولة للنشاطات المينائية فقد تبين لنا ذلك من خلال القانون رقم 69_50 المؤرخ في 17 جوان 1969، والذي يتضمن في مادته الأولى احتكار النقل بالموانئ والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن⁴، في حين تم تكليف الشركة الوطنية للمناولة سوناما SONAMA بشحن وتفريغ البضائع حسب ما جاء به الأمر رقم 71_16 المؤرخ في

¹ -HADDOUN KAMEL, «LE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVE DANS LE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PORTUAIRES», REVUE ALGERIENNE DES SCIENCES JURIDIQUES ECONOMIQUES ET POLITIQUES, VOLUME IV, ANNEE 2013, P 23.

² - بلحاج خديجة، النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة محمد بن أحمد وهران 2، المجلد 04، العدد 1، 2017، ص 22.

³ - ف. ز. محمد الشريف – فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة حسينة بن بوعليل شلف، العدد السابع، 2009، ص 175.

⁴ - امر 69-50 المؤرخ في 3 ربيع الثاني 1389 الموافق ل 17 جوان 1969، يتضمن احتكار النقل بالموانئ والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن، الجريدة الرسمية، الصادرة في 5 ربيع الثاني 1389 الموافق ل 20 يونيو 1969، العدد 53، ص 687.

المجلد: 11	العدد: 01	السنة: جانفي 2025 م- رجب 1446 هـ	ص: 254 - 268
1971/4/9 المحدد للقانون الأساسي للشركة والمتمضن سبعة أبواب⁵، وتم التأكيد على ذلك بصور الأمر رقم 71_29 الصادر بتاريخ 13 ماي 1971 في مادته التاسعة، والذي أعطى الحق لمدير الميناء استغلال الآلات والمنشآت المينائية والقيام بأشغال الصيانة والإصلاحات للهياكل الكبرى للميناء⁶، وقد أثبتت هذه الفترة فشل التسيير المركزي مما خلق مشاكل عديدة ناجمة عن عدم التناسق بين المتعاملين الاقتصاديين والتابعين للوزارات المختلفة، كما أن تركز التسيير في يد واحدة لكل الموانئ الوطنية وبنفس الذهنية جعل من الرسوم المينائية موحدة لكل الموانئ دون مراعاة حجم الكبيرة والصغيرة منها وهذا غير منطقي.			

بناءً على هذه المجموعة من القوانين نلتمس إشارة واضحة وجلية على التسيير المركزي للموانئ الذي أصبح محتكراً في يد واحدة متجسدة في الدولة والممثلة من طرف المدير العام للميناء والشركة الوطنية للملاحة CNAN⁷، واستمرت الدولة في هذا النهج من التسيير إلى غاية سنة 1982 حيث أنشأت عشر مؤسسات مينائية عوض الشركة الوطنية للشحن والتفريغ بموجب المرسوم 82_286، والذي بدوره نص من خلال المادة 02 صراحة على أن تمارس العمليات الخاصة بالشحن والتفريغ في الميناء، إضافة إلى خدمات إرشاد السفن، جرها وقيادتها⁸

2.1.2- المشاكل المترتبة عن احتكار الخدمات المينائية

أسفرت السياسة المركزية للدولة في تسيير النشاطات المينائية عن نتائج غير مرضية تسببت في تأخر المردود العام للموانئ الوطنية، مما دفع بالمتعاملين الاقتصاديين لتغيير الوجهة نحو موانئ أخرى، كما فوتت على الاقتصاد الوطني فرص تحقيق الربح وجلب العملة الصعبة التي من شأنها الدفع بعجلة التنمية الاقتصادية نحو التقدم، وعليه يمكننا عرض لأبرز المشاكل التي نجمت عن احتكار التسيير للنشاط المينائي في النقاط الآتية:

- **ضعف المعدات والآلات المينائية:** معظم المعدات المستخدمة في عمليات الشحن والتفريغ قديمة يعود عمرها إلى ما قبل الاستقلال، بل بقيت على الحالة التي تركت عليها من طرف الاستعمار دون تحديث لها، وهو ما أثر في المردود الخدماتي للميناء أثناء عمليات المناولة للبضائع، إذ نجدها تتم

⁵ - امر 71_16 الصادر بتاريخ 09 ابريل 1971 الموافق ل 13 صفر 1391، المتمضن احداث شركة وطنية لشحن و تفريغ البضائع (سوناما)، ج ر 32، ص 459.

⁶ - امر 71_29 الصادر بتاريخ 13 ماي 1971 الموافق ل 18 ربيع الأول 1391، المتمضن انشاء المكتب الوطني للموانئ، ج ر 41، ص 635.

⁷ - امر 71/29 الصادر بتاريخ 13 ماي 1971، نفس المرجع، ص 635.

⁸ - الهاحي فاطيمة الزهراء شريفة، إعادة النظر في مهام السلطة المينائية المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 1، العدد 3، 2016، ص 82.

بطرق تقليدية وبصورة بطيئة، خصوصا عندما يتعلق الأمر بالسفن الضخمة، إضافة إلى أنها معدات تتماشى مع البضائع السائبة فقط.⁹

- طول الإجراءات الإدارية: نخص بالذكر تماطل الجهات الإدارية في الإجراءات الخاصة بتفريغ البضائع تحديدا، وما يليها من إجراءات كالحجر الزراعي، فالحجر البيطري، ثم الرسوم الجمركية.¹⁰

- توحيد الرسوم: كانت تقوم الدولة بتحديد تسعيرة الرسوم مسبقا وبشكل عمومي يسري على كافة الموانئ الجزائرية دون أخذ بعين الاعتبار حجم الموانئ الصغرى من الكبرى، إضافة إلى حتمية التعامل مع الشركات الوطنية، الأمر الذي أضحى غير إيجابي بالنسبة للموانئ القائمة على سياسة تنافسية تجارية.¹¹

- الخلط بين نشاطي المناولة و التشوين: من خلال نص المادة 873 من قانون البحري قبل التعديل " تتم عمليات تحميل البضاعة في الموانئ و رصها و فكها و تعريفها و عمليات اخذ وإرجاع البضائع من أو إلى العنابر أو اليابسة أو المستودعات وكذلك حراسة وحفظ البضائع المنزلة أو المعدة للتنزيل في الموانئ من طرف الهيئات المؤهلة لهذا الغرض " ومن هنا يبرز لنا الخلط بين الأعمال المادية كحراسة البضاعة والتصرفات القانونية وما يترتب من التزامات الخاصة بكل واحد منهما ويعود السبب في هذا الخلط نتيجة احتكار المؤسسة المينائية لنشاطي المناولة والتشوين.¹²

3.1.2- مرحلة رفع الاحتكار عن النشاطات المينائية:

نظرا للمشاكل المترتبة عن التسيير المركزي القائم على سياسة الاحتكار في إدارة الخدمات المينائية قررت الدولة تقليص دورها من التدخل في التسيير الخدماتي للميناء، أو بصيغة أخرى منحت الموانئ قسط من الحرية والاستقلالية في التسيير قصد تحسين ورفع من مردودية الموانئ الوطنية، " هذا ويقصد بالتسيير اللامركزي للميناء نقل صلاحيات واختصاصات تسيير الميناء إلى الجماعات المحلية"¹³، ولتحقيق هذا أقدم المشرع الجزائري على إصدار القانون رقم 98_05 المؤرخ في 25/06/1998 المعدل والمتمم للأمر 76-80 المتضمن القانون البحري، والمرتكز على ضرورة الفصل بين النشاط المينائي المسموح للاستثمار وبين اعتبار الميناء مرفق عام، كما جاء بالمرسوم التنفيذي رقم 81/2000 المؤرخ في 09/04/2000 المحدد لشروط وكيفيات استغلال خدمات النقل البحري في

⁹ - الهاحي فاطيمة الزهراء شريفة، المرجع السابق، ص 84.

¹⁰ - ف. ز. محمد الشيف – فوزية رميني، المرجع السابق، ص 173.

¹¹ - بلحاج خديجة، المرجع السابق، ص 23.

¹² - أوفيدة سعدية، المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر، رسالة نيل شهادة الماجستير، فرع الدولة والمؤسسات

العمومية، كلية الحقوق بن عكنون جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة، 2010-2011، ص 150-151.

¹³ - بلحاج خديجة، المرجع السابق، ص 24.

فصلين عن طريق عقود الامتياز من خلال المادة 3 فكانت الخطوة الأولى في فسخ المجال للخواص طبيعيين كانوا ام معنويين لمباشرة عمليات استغلال الخدمات المينائية التجارية، غير أنه وفي سنة 2008 تم تعويض القانون المذكور أعلاه بالمرسومين 08_75 و 08_58 المؤرخين في 2008/02/13 المتضمنين على شروط امتياز منح خدمات النقل البحري وقيمة حقوق استغلالها.¹⁴

وبهذا تكون الدولة قد هيئت أرضية الاستثمارات المينائية وفسحت المجال نحو الخواص للمشاركة في تسيير المرافق العمومية المينائية، بل وقد ذهبت لحد ما عن طريق الشراكة بين العام والخاص حتى في تسيير نهائي الحاوية تحت راية عقود الامتياز.¹⁵

عمل المشرع الجزائري على تطوير فرضية التخلي عن احتكار المؤسسات المينائية للنشاطات المينائية المقدمة للسفن بتنظيمه لهذه الخدمات واعتبارها أنها نشاطات ذات صبغة تجارية ابتداء منذ سنة 2006 أين تم إصدار المرسوم التنفيذي رقم 06-139،¹⁶ والذي تم تعديله من خلال إدراج الشروط الواجب توفرها لممارسة المناولة والتشوين والقطر في المادة 3 من المرسوم التنفيذي 08-363 المؤرخ في 08 نوفمبر 2008.¹⁷

2.2- مفهوم الامتياز للنشاط المينائي:

تقوم السلطات المينائية بتنظيم وإدارة الخدمات المينائية عن طريق فتح باب الاستثمار لاستغلال الخدمات المينائية نحو الخواص الاعتباريين والمحليين في شكل شراكة خاص عام في إطار عقود الامتياز.

1.2.2- تعريف عقد امتياز النشاطات المينائية:

هو عقد إداري يلتزم بموجبه فرد أو شركة إدارة مرفق عام اقتصادي واستغلاله مقابل رسوم يتقضاها من المستفيدين ويكون ذلك تحت مسؤولية صاحب الامتياز ووفقا للقواعد الأساسية والشروط المنظمة لسير المرافق العامة التي وضعتها الإدارة في عقد الامتياز.¹⁸

¹⁴ - رقيق عبد الصمد، تطور النظام القانوني للموانئ في الجزائر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة ابو بكر بلقايد تلمسان، المجلد 5، العدد 1، 2018، ص 263.

¹⁵ -HADDOUM KAMEL, OP.CIT , P62.

¹⁶ - مرسوم تنفيذي 06_139 المؤرخ في 16 ربيع الأول 1427 الموافق ل 15 أبريل 2006، المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج ر عدد 24، ص 18.

¹⁷ - مرسوم تنفيذي 08_363 المؤرخ في 10 ذي القعدة عام 1429 الموافق ل 08 نوفمبر 2008 المعدل للمرسوم التنفيذي 06_139 المؤرخ في 16 ربيع الأول 1427 الموافق ل 15 أبريل 2006، المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، العدد 64، الصادر بتاريخ 17 نوفمبر 2008، ص 19.

¹⁸ - سليمان محمد الطماوي، الأسس العامة للعقود الإدارية، دراسة مقارنة، الطبعة الخامسة، دار الفكر العربي عين شمس، مصر، 1991، ص 108.

ويعرف عقد الامتياز على أنه طريقة من طرق إدارة وتسيير المرافق العامة في شكل عقد إداري يتعهد بمقتضاه أحد أشخاص القانون العام إلى أشخاص من القانون الخاص بمهمة إشباع حاجة جماعية، عن طريق إنشاء وتسيير مرفق عام على نفقته الخاصة وعلى مسؤوليته لقاء تقاضي مبالغ نقدية من المنتفعين تحت إشراف ورقابة الإدارة المتعاقدة التي منحت الامتياز.¹⁹

وعرفه أيضا André de L'aubadere وآخرون

"La concession de service public est une convention par laquelle une collectivité publique (le concédant) charge une entreprise privée (le concessionnaire) de faire fonctionner le service public a ces frais et risque, en se rémunérant par des redevances perçues sur les usages"²⁰

بناء على هذه التعاريف نستنتج أن عقد امتياز النشاطات الميئانية هو عقد أو اتفاق يسمح للمتعامل المختار بالحصول على الموافقة الصريحة من الجهات المعنية بالموائئ لاستغلال وإدارة أنشطة ميئانية في ميناء محدد لفترة زمنية معلومة، حيث أنه لا يمكن للخواص المتعاقدين مع المؤسسات الميئانية الإشراف على هذه الخدمات الميئانية بصفة مباشرة إلا بعد توقيعها على اتفاقية الامتياز، والأصل أنه يرسم هذا الامتياز في شكل صفقة لها فائدة على الاقتصاد الوطني وفقا لظوابط تنظيمية، تقنية مسطرة في دفتر الشروط الذي يحدد كل الشروط والكيفيات المتعلقة بهذا العقد، وهو ما كرسه المشرع الجزائري من خلال المادة 4 من المرسوم 139-06 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين.

2.2.2- الإعلان عن المنافسة:

أو ما يسمى بمبدأ العلانية لاستقبال العروض، فالإعلان هو بلاغ وإحاطة علم كافة الراغبين بالتعاقد من خلال إفادتهم بجميع المعلومات الخاصة بالتعاقد كالشروط الواجبة والإجراءات اللازمة للتعاقد، وتجسيدها للشفافية في ذلك أوجب المشرع الجزائري من الهيئة المنظمة للمنافسة اللجوء إلى الإشهار الصحفي حتى يصل الإعلان إلى جميع الراغبين بالتعاقد²¹، وقد اعتبرت المادة 7 من المرسوم التنفيذي 139-06 ذلك على أنه دعوة للمشاركة في هذه المنافسة مرفقة بمضمون المشروع.

¹⁹ - علي خطار شطناوي، الوجيز في القانون الإداري، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان –الأردن، 2003، ص 271.
²⁰ -André de L'aubadere — Frank Moderne — Pierre Delvolvé: Traité des contrats administratives, Tome I.L.G.D.J,1983, P285.

²¹ -فاطيمة عاشور، طرق إبرام الصفقات العمومية ضمانا قانونية لتحقيق مبدأ المنافسة والشفافية، مجلة الدراسات القانونية، جامعة المهدية، المجلد4، العدد1، جانفي 2018، ص 97.

3.2.2- دفتر الشروط:

هو وثيقة رسمية تضعها الإدارة المتعاقدة أي السلطة المينائية وتتضمن فيها كل الشروط التنظيمية والقواعد الهامة التي تسمح للمرفق العام بالسير الحسن، وكل ما يتعلق بالمنافسة وكيفية المشاركة فيها وفقا لإرادتها المنفردة وبناء على خبرتها المؤهلة مجندة في ذلك كل إداراتها.²²

ويعرف أيضا أنه عبارة عن دفتر يتضمن حقوق والتزامات كل طرف من العلاقة التعاقدية أقرها الوزير المكلف بالموانئ وفقا لأحكام نص المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 139-06، كما يحتوي أيضا على النصوص ومجموعة من القرارات الإدارية الغير قابلة للمناقشة، بل ويعتبر دفتر الشروط من وسائل القانون العام، كما تقوم الإدارة فيه بذكر مضمون اتفاقية عقد الامتياز ومدتها، والهدف المسطر من هذا التعاقد،²³ ويدخل دفتر الشروط ضمن مكونات ملف الخاص بإعلان المنافسة إلى جانب دعوة المشاركة فيها والتخطيط التنظيمي المحدد لكيفيات فتح العروض وتقييمها حسب ما ورد في المادة 7 من المرسوم المذكور أعلاه.

4.2.2- كيفيات إبرام امتياز النشاط المينائي:

مرحلة إبرام اتفاقية الامتياز تأتي بعد الإعلان عن المنافسة ودراساتها ومن تم اختيار المتعاملين الفائزين بها، حسب ما بينه نص المادة 3 من المرسوم التنفيذي 139/06 المؤرخ في 15 أبريل 2006، حيث تسند ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ إلى كل شخص طبيعي أو معنوي فاز بالمنافسة عن طريق إعلان المنافسة²⁴، بعد أن تمر هذه الأخيرة بقواعد الشفافية والمساواة المحددة في المادة 05 من القانون 247-15 المتضمن قانون الصفقات العمومية²⁵، ثم جاء التعديل الجديد بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 363-08 لسنة 2008، وأضاف طريقة التفاوض المباشر إلى جانب المنافسة مع بقاء قرار الاختيار للوزير المكلف بالموانئ في كلا الطريقتين.²⁶

أولا: أطراف اتفاقية الامتياز النشاط المينائي: بها أن عقد الامتياز هو اتفاق يلتزم بمقتضاه شخصا أو عدة أشخاص نحو شخص آخر بالقيام بفعل أو عدمه، أي أنه عقد يجمع بين طرفين متعاقدين يكون هذا العقد ملزما لكلاهما متى تبادلوا الالتزام ببعضهما البعض وفقا لما تم الإنصاف عليه في المادة 55

²² -عمار بوضياف، شرح تنظيم الصفقات العمومية، الطبعة 3، دار جسر للنشر والتوزيع، الجزائر، 2011، ص 142.

²³ -عمار عوابد، القانون الإداري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1990، ص 215.

²⁴ -مرسوم تنفيذي 139 / 06، المرجع السابق، ص 18.

²⁵ -المرسوم الرئاسي رقم 247-15 الصادر بتاريخ 16 سبتمبر 2015 المؤرخ في 02 ذي الحجة 1436 والمتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتقويضات المرفق العام.

²⁶ -بلسيط سمية، عقد امتياز خدمات النقل البحري، رسالة لنيل شهادة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة وهران، 2012-2013، ص 100.

المجلد: 11	العدد: 01	السنة: جانفي 2025 م- رجب 1446 هـ	ص: 254 - 268
من القانون المدني الجزائري رقم 10-05 المؤرخ في 20 يونيو سنة 2005 ²⁷ ، وعليه فإن عقد الامتياز لاستغلال النشاطات المينائية يجمع بين طرفين ممثلين في المؤسسة المينائية والشخص المتعاقد معها.			

أ/ السلطة المينائية : بناء على نص المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 139/06 فإن عمليات القطر والمناولة والتشوين في الموانئ تتم وفقا لعقد امتياز يربط بين السلطة المينائية والمتعامل المختار²⁸، بحيث يكون للسلطة المينائية مهامين، المهام الأول إداري أثناء تعاملها مع الدولة باعتبار مؤسسة عمومية تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي ومهام ثان كتجارة أثناء تعاملها مع الغير، حيث تقف فيه على ما مدى احترام القطاع الخاص للتنظيم وتطبيق القواعد القانونية التي تضمن السير الحسن للنشاط المينائي واستغلاله في إطار الشراكة عام/خاص حسب ما جاء في نص المادة 02 من المرسوم التنفيذي 199-99 المحدد للقانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية²⁹.

ب/ المتعاملين أصحاب الامتياز: هو الطرف المتعاقد مع المؤسسة المينائية والملزم بتسيير واستغلال النشاطات المينائية المتفق عليها في اتفاقية الإمتياز ووفقا للإجراءات الموجودة بدفتر الشروط، وهو أيضا الطرف الذي تم اختياره على أساس المنافسة أو عن طريق التفاوض المباشر بناء على سمعته ومساهمته التيسيرية، التقنية والفائدة التي سيقدمها للاقتصاد الوطني³⁰، وبحديثنا عن الشريك المتعاقد مع المؤسسة المينائية يجرن الكلام عن تلك العوائق التي تضيق من الاستثمار بصورة عامة والتي يجد المستثمر الأجنبي نفسه مقيدا نوعا ما كقاعدة 51/49% والمراقبة الصارمة التي يخضع لها عن طريق الشراكة أو الاتفاقية التي تربط بالإدارة المينائية المتمركزة في جناح القوة بالنسبة للعقد، ومنه فجّل القرارات المتخذة من طرفها غير قابلة للمناقشة، إضافة إلى التعقيدات التي تطلّ عقد الشراكة أثناء الإبرام والذي تستوجب تدخل العديد من الهيئات كالوزير المعني بالمجال المينائي³¹.

²⁷ - قانون رقم 10_05، المؤرخ في 13 جمادى الأولى عام 1426 الموافق ل 20 يونيو 2005، المعدل والمتمم للأمر رقم

75_58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975، والمتضمن القانون المدني.

²⁸ -الماحي فاطيمة الزهراء شريفة، إعادة النظر في مهام السلطة المينائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 1، العدد 3، 2016، ص 179.

²⁹ - مرسوم تنفيذي رقم 199-99، المؤرخ في 18 أوت 1999 الموافق ل 10 جمادى 1420، المحدد للقانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، ج ر عدد 57، الصادرة بتاريخ 22 أوت 1996، ص 7.

³⁰ - أوفيدة سعدية، المرجع السابق، ص 113.

³¹ - بشوش مهدي، الاستثمار في مجال النقل البحري أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021، ص 189.

ثانيا: الشروط الواجب توافرها للحصول على امتياز

يعتبر الميناء من المرافق العمومية الحساسة لهذا وضعت له الدولة ضوابط قانونية وشروط لجل الممارسات التجارية والإدارية فيه بل وفرضت رقابة اقتصادية على كل ذلك، ومن أهم الشروط الواجب توافرها في اتفاقية الامتياز الخاصة بممارسة النشاطات المينائية التجارية كالآتي:

أ- الجنسية الجزائرية: وهي تلك الرابطة القانونية التي تصل الفرد بدولته وتثبت انتماء هذا الأخير لها، وفي الحقيقة لم يكن هذا الشرط منصوص عليه سابقا، حيث نجد المادة 3 من القانون 139/06 اكتفت بإسناد نشاطات المناولة والتشوين والقطر لكل شخص طبيعي أو اعتباري فاز بالمنافسة شرط تكون له المؤهلات والكفاءة المهنية الخاصة بالمجال الخدماتي المينائي، ومن ثم كان بمقدور أي شريك أجنبي استغلال النشاط المينائي غير أن هذا الشرط قوبل بالرفض ولم تتقبله نقابات العمال، فوصل بهم الحال إلى الدخول في إضراب على مستوى الموانئ الجزائرية، فكانت الضرورة ملحة لتعديل المرسوم المذكور أعلاه بالمرسوم التنفيذي 363/08 وتم فعلا إدراج شرط الجنسية في المادة 3 منه³²، وهو ما أقرته المادة 892 من القانون البحري بقولها أنه يشترط في صاحب الامتياز المتعاقد مع المؤسسة المينائية سواء كان شخص طبيعي أو اعتباري أن يكون حائز على الجنسية الجزائرية أو خاضع للقانون الوطني وفقا للتنظيم المحدد قانونا.³³

ب- مدة عقد الامتياز: أو هي الآجال القانونية المتفق عليها في العقد، وبما أن عقد الامتياز هو من العقود محددة المدة فهذا يعطي للإدارة سلطة تسيير وتنظيم المرفق العام، كما أن هذه المدة تكون معلومة ومكتوبة في دفتر الشروط وفقا للشروط الشكلية المحددة في إبرام العقود تحت طائلة البطلان المطلق وخاضعا لما استقرت عليه إرادة الطرفين، كما يتم الاتفاق أيضا على كيفية نهايته أو إمكانية تجديده.

" بالنسبة لمدة عقد الامتياز كانت محددة ب 20 سنة في المرسوم التنفيذي 139/06 ليتم تعديله وتضاعفت إلى 40 سنة،"³⁴ والتي غالبا ما تحدد بناء على أهمية النشاط وموضوع الامتياز المرجو إنجازه من طرف المتعامل المختار حسب ما جاء نصه في المادة 5 من المرسوم التنفيذي 363-08.

ت- تواجد مركز النشاطات في ميناء الجزائر: المقصود بهذا الشرط موطن الميناء باعتبار أن الخدمات ملتصقة بالميناء بل تمثل أحد مكوناته المتمثلة في البنية الفوقية حسب ماورد في نص المادة 896 من القانون البحري الجزائري وقد استعمل المشرع الجزائري هذا المعيار

³² - بلحاج خديجة، المرجع السابق، ص28.

³³ - الأمر رقم 80-76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396، الموافق 23 أكتوبر 1976، والمتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بقانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 يونيو 1998 والقانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 غشت 2010.

³⁴ - بلحاج خديجة، المرجع السابق، ص 29.

لتحديد ما إذا كان الشخص مقيما أو غير مقيما في الجزائر، وذلك حين استبدل معيار الجنسية بمعيار الرقابة للتمييز بين الاستثمار الوطني أو الأجنبي في قانون النقد والقرض.³⁵

3- الآثار المترتبة عن اتفاق الامتياز الخاص بممارسة النشاطات المينائية:

بمجرد توافق ارادتين (إرادة السلطة المينائية وإرادة الطرف المتعاقد معها) فإنه ينتج لنا آثار من تنفيذ الالتزام الملقي على عاتق كل طرف، وبما أن الطرف الثاني المتعاقد مع الإدارة هو شخص اعتباري أو طبيعي خاص فإن هذه الأخيرة تكون في مركز قانوني أقوى باعتبارها صاحبة المرفق العمومي كما سبق توضيح ذلك.

1.3- الالتزامات المترتبة عن اتفاقية الامتياز

مما لا شك فيه أن لكل طرف مصلحة من التعاقد يبدأ أنه للحصول على المنفعة فلا بد من الالتزام بتقديم عمل أو خدمة يقرها ويدفع لأجلها الطرف الثاني، وعليه فتتمثل التزامات كلا الطرفين في الآتي:

1.1.3- التزامات المتعامل المختار: هي الالتزامات التي يتعهد بتقديمها الشريك الاقتصادي المتعامل مع المؤسسة المينائية، فبموجب نص المادة 9 من المرسوم التنفيذي 139-06 فإنه يتعين عليه الآتي:

- دفع المقابل المالي الذي عرضه أثناء المنافسة.
- الأتاوى الخاصة باستغلال الأملاك العمومية المينائية حسب النسب المحددة في التنظيم المعمول به في هذا المجال.
- الأتاوى المتغيرة والقابلة للتفاوض بين السلطة المينائية المعنية والمتعامل المختار والمبينة برقم الأعمال المحقق من النشاط الممارس.³⁶

2.1.3- التزامات احترام الأنظمة المينائية: إضافة للالتزامات السالف ذكرها أوجبت المادة 11 من المرسوم المذكور أعلاه على المتعامل المختار ضرورة احترام بنود المتفق عليها في دفتر الشروط، واحترام الأنظمة والتعليمات الخاصة المعمول بها في الموانئ، وكل ما تعلق بأمن وسلامة الأشخاص والمنشآت والتجهيزات والسفن وكذا حماية البيئة.

- تطبيق قواعد تسيير وأمن الأملاك العمومية للموانئ.
- التنظيم التقني المقرر فيما يخص سلامة النقل البحري والعمليات المينائية.

³⁵ - بلسيط سمية، المرجع السابق، ص 103.

³⁶ - المرسوم التنفيذي 139/06، المرجع السابق، ص 19.

- نظام العمل الخاص بكل ميناء.
- اكتتاب عقد التأمين لتغطية كل المخاطر المهنية التي لها علاقة بنشاطاتهم مع إرسال نسخة مطابقة لأصل وثيقة التأمين إلى السلطة المينائية المعنية من كل سنة.³⁷

2.3- نهاية عقد الامتياز الخاص باستغلال النشاطات المينائية

ينتهي عقد الامتياز بنفس الصيغة التي تنتهي بها العقود الإدارية الأخرى ومنه تنتهي جميع الالتزامات المتفق عليها في بنود العقد وقد يكون الانتهاء راجع إلى انتهاء المدة المحددة في العقد أو لعدم استيفاء الشروط.

1.2.3- نهاية عقد الامتياز للنشاط المينائي بانتهاء المدة

بعد حلول الآجال القانونية المحددة في العقد أي انتهاء المدة المتفق عليها بين الطرفين (السلطة المينائية والمستثمر المتعاقد معها) فإن عقد الامتياز ينقضي وتخلص معه كل الالتزامات التعاقدية التي كانت ملقاة على عاتق الطرفين، وعليه فالمدة المقصود بها هي الميعاد المتفق عليه بين المتعاقدين والتي تختتم بالوفاء للالتزام العيني، وعادة ما تكون المدة محددة ومكتوبة في بنود العقد إذ تقوم على أساسها مسؤولية التعاقدية المتعاقدين في حال التأخير أو عدم التنفيذ بعد إنقضائها.

2.2.3- نهاية عقد الامتياز للنشاط المينائي عن طريق الفسخ

في حالة عدم تنفيذ الإلتزام المحدد في العقد فإن الإدارة قد تلجأ لفسخ العقد، وهو ما نص عليه المشرع الجزائري من خلال نص المادة 12، أي الحالة المرتبطة بإخلال في التزام الطرف المتعاقد أو عدم التنفيذ العيني للالتزام أو في حال عدم استكمالها للالتزام الملقى على عاتقه، ففي هذه الحالة ترسل السلطة المينائية لصاحب الامتياز إغذار لاستكمال النقائص، وفي حال بقاء الوضع على طبيعته تعلم السلطة المينائية الوزير المكلف بالموانئ بذلك مع تعليق ممارسة النشاط لمدة 6 أشهر وضمانها لاستمرارية نشاط الميناء، وإذا لم يتصرف المستثمر أو رفض استكمال المهام المنوطة إليه، تفسخ السلطة المينائية عقد الامتياز معه.³⁹

³⁷ - المادة 11 المرسوم التنفيذي 139/06، المرجع السابق، ص 19.

³⁸ - بشوش مهدي، المرجع السابق، ص 196.

³⁹ - المادة 12 المرسوم التنفيذي 139/06، نفس المرجع، ص 19.

3.2.3- حالات الفسخ:

توجد صور مختلفة لفسخ العقد يمكننا إدراجها في النقاط التالية:

أ- **الفسخ الاتفاقي:** الأصل في العقد أنه يبرم برضا الطرفين ومن ثم يمكن فسخه برضاها أيضا، كأن تتفق الإدارة وصاحب الامتياز على إنهاء عقد الامتياز قبل انتهاء المدة المحدد في العقد.

ب- **الفسخ بقوة القانون:** يمكن ذلك متى توفرت الشروط القانونية التالية:

- حالة هلاك العقد هلاكا كلياً فإن عقد الامتياز ينقضي بقوة القانون.
- إذا توفرت الشروط المحددة في العقد وهي الشروط المنصوص عليها في العقد متى تحققت يفسخ العقد بقوة القانون.
- ج- **الفسخ القضائي:** ويكون بناء على طلب صاحب الامتياز حفاظا على التوازن المالي للعقد، كأن تعدل الإدارة العقد بما لا يتناسب مع امكانياته مثلا، كما له الحق في المطالبة بالتعويض.⁴⁰

4- خاتمة

في ختام دراستنا نستنتج أن المشرع الجزائري اتجه إلى خوصصة النشاطات المينائية وتحريرها من الاحتكار بجملة من القرارات والقوانين المنظمة لسيورها، وفتح باب اتفاقية الامتياز فيها نحو الخواص الطبيعيين والمعنويين بمقتضى المرسوم التنفيذي 06_139، والذي تم تعديله بالمرسوم التنفيذي 08_363 مدرجا في ذلك شرط الجنسية الجزائرية أو الخضوع للقانون الوطني، غير أنه قيد الحرية الاقتصادية نوعا ما للمستثمر الأجنبي بموجب قاعدة 51/49% ومنعه من امتلاك مؤسسات الخدمات المينائية هذا من جهة، ومن جهة أخرى لا تزال نشاطات مينائية أخرى لم تعرف النور ولا زالت حكرا في يد المؤسسة المينائية، وتقصد بذلك كل من القيادة والإرشاد حسب ما أكدته الفقرة 2 من المادة 892 من القانون البحري، في حين يمكننا الخروج بالتوصيات التالية:

- فتح باب ممارسة الأنشطة المينائية الأخرى كالإرشاد البحري أمام الخواص والتي لا تزال تحتكر من طرف المؤسسة المينائية.
- منح المستثمرين الأجانب مزيدا من الحرية الاقتصادية من خلال إعادة النظر في القاعدة 51/49% التي أصبحت تشكل عائق أمام المستثمرين الخواص.
- تقديم تسهيلات للخواص في الحصول على الرخص الخاصة باستغلال الميناء.

⁴⁰ - بلسبط سمية، المرجع السابق، ص 155.

المجلد: 11	العدد: 01	السنة: جانفي 2025 م- رجب 1446 هـ	ص: 254 - 268
------------	-----------	----------------------------------	--------------

- التخفيف من رقابة صاحب الامتياز المبنية على فكر السيادة وذلك من خلال اعداد اليات للمراجعة الدورية لأداء الشريك الامتياز.
- تطوير البنى التحتية للميناء وتحسين الخدمات المقدمة للسفن من خلال عصنة الآلات والمعدات وإدخال الأساليب التكنولوجية في استخدامها.
- تخطيط لإدارة اللوجستيات والاحتكار بالدول المتقدمة في المجال لاكتساب خبرات وتجربة أكثر.
- اعادة النظر في قانون الاستثمار في مجال عصنة الموانئ والنشاطات المينائية مع الوقوف فاعلية تطبيقها على أرض الواقع.

5- المراجع

- الكتب:

- 1- سليمان مُجَد الطماوي، الأسس العامة للعقود الإدارية، دراسة مقارنة، الطبعة الخامسة، دارا لفكر العربي عين شمس، مصر، 1991.
- 2- علي خطار شطناوي، الوجيز في القانون الإداري، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان –الأردن، 271، 2003.
- 3- عمار بوضياف، شرح تنظيم الصفقات العمومية، الطبعة 3، دار جسور للنشر والتوزيع، الجزائر، 2011.
- 4- عمار عوابدي، القانون الإداري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1990.

- المقالات:

- 1- ف.ز. مُجَد الشريف – فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة حسيبة بن بوعلي شلف، العدد السابع، 2019.
- 2- فاطيمة عاشور، طرق إبرام الصفقات العمومية ضمانات قانونية لتحقيق مبدأ المنافسة والشفافية، مجلة الدراسات القانونية، جامعة المدية، المجلد4، العدد1، جانفي 2018.
- 3- رقيق عبد الصمد، تطور النظام القانوني للموانئ في الجزائر، المجلد الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أوبكر بلقايد تلمسان، المجلد5، العدد1، 2018.
- 4- بلحاج خديجة، النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة مُجَد بن احمد وهران 2، المجلد4، العدد1، 2017.
- 5- الماحي فاطمية الزهراء شريفة، إعادة النظر في مهام السلطة المينائية المجلد الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 1، العدد 3، 2016.

- الرسائل والمذكرات:

- 1- بلسط سمية، عقد امتياز خدمات النقل البحري، رسالة لنيل شهادة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة وهران، 2012-2013.

المجلد: 11	العدد: 01	السنة: جانفي 2025 م- رجب 1446 هـ	ص: 254 - 268
------------	-----------	----------------------------------	--------------

- 2- بشوش مهدي، الاستثمار في مجال النقل البحري أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021.
 - 3- أوفيدة سعدية، المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر، رسالة نيل شهادة الماجستير، فرع الدولة والمؤسسات العمومية، كلية الحقوق بن عكنون جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة، 2010-2011.
- النصوص القانونية:

- 1- المرسوم الرئاسي رقم 15-247 الصادر بتاريخ 16 سبتمبر 2015 المؤرخ في 02 ذي الحجة 1436 والمتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتوقيضات المرفق العام.
- 2- مرسوم تنفيذي 08_363 المؤرخ في 10 ذي القعدة عام 1429 الموافق ل 8 نوفمبر 2008 المعدل للمرسوم التنفيذي 06_139 المؤرخ في 16 ربيع الأول 1427 الموافق ل 15 أبريل 2006، المحدد لشروط وكيفية ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، العدد 64، الصادر بتاريخ 17 نوفمبر 2008.
- 3- مرسوم تنفيذي 06_139 المؤرخ في 16 ربيع الأول 1427 الموافق ل 15 أبريل 2006، المحدد لشروط وكيفية ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج ر عدد 24.
- 4- قانون رقم 05_10 المؤرخ في 13 جمادى الأولى عام 1426 الموافق ل 20 يونيو 2005 المعدل والمتمم للأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 والمتضمن القانون المدني.
- 5- مرسوم تنفيذي رقم 99-199 مؤرخ في 18 أوت 1999 الموافق ل 10 جمادى 1420، المحدد للقانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، ج ر عدد 57، الصادرة بتاريخ 22 أوت 1996، ص 7.
- 6- أمر 71_29 الصادر بتاريخ 13 ماي 1971 الموافق ل 18 ربيع الأول 1391، المتضمن إنشاء المكتب الوطني للموانئ، ج ر 41.
- 7- أمر 71_16 الصادر بتاريخ 09 ابريل 1971 الموافق ل 13 صفر 1391، المتضمن إحداث شركة وطنية لشحن وتفرغ البضائع (سوناما)، ج ر 32.
- 8- أمر 69-50 المؤرخ في 3 ربيع الثاني 1389 الموافق ل 17 جوان 1969، يتضمن احتكار النقل بالموانئ والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن، الجريدة الرسمية، الصادرة في 5 ربيع الثاني 1389 الموافق ل 20 يونيو 1969، العدد 53.

- المراجع باللغة الأجنبية:

- 1- Haddoum Kamel, « Le Partenariat Public-Prive Dans Le Financement Des Investissements portuaires », Revue Algérienne Des Sciences Juridiques Economiques Et Politiques, Volume Iv, Année 2013.
- 2- André De L'aubadere — Frank Moderne — Pierre Delvolvé : Traité Des Contrats Administratives, Tome1- L.G.D.J,1983.