

نطاق عقد امتياز خدمات النقل البحري من خلال المرسوم التنفيذي 57/08

Scope of concession contract for maritime transport services through Executive Decree 08/57.

غربي أحسن

جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة

a.gharbi@univ-skikda.dz

تاريخ القبول: 2023/01/27

جفال هبة *

جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة

مخبر النقل البحري والموانئ في الجزائر

h.djeffal@univ-skikda.dz

تاريخ المراجعة: 2023/01/26

تاريخ الإيداع: 2022/11/28

ملخص:

اتجه المشرع الجزائري إلى خوصصة قطاع النقل البحري من خلال تعديله للقانون البحري سنة 1998 خاصة المادة 571 منه. حيث أصبح قطاع النقل البحري مفتوحا للخواص ، من خلال عقد امتياز استغلال خدمات النقل البحري الذي حددت شروط منحه في المرسوم التنفيذي 57/08 ، و تتمثل خدمات النقل البحري المنصوص عليها في هذا المرسوم في نقل البضائع و نقل الأشخاص فيما يعرف بالملاحة التجارية ، التي حدد نطاق ممارستها في الملاحة قرب السواحل والملاحة المحدودة و الملاحة غير المحدودة ، حيث يمنح هذا الامتياز وفقا لعدة شروط تتعلق بصاحب الامتياز و كذا شروط متعلقة بالسفينة.

الكلمات المفتاحية: عقد امتياز؛ ملاحة بحرية؛ خدمات النقل البحري ؛ نقل الأشخاص؛ نقل البضائع.

Abstract:

The Algerian legislature has sought to privatize the maritime transport sector by amending the Maritime law in 1998, particularly the article 571 thereof, whereby the maritime transport sector became open to private individuals through a concession contract for the exploitation of maritime transport services, which determined his conditions for granting by executive decree n 08/57. The maritime transport services provided for in this decree are transport of persons and transport of goods in what is known as commercial navigation, which determined its scope in 3 places : navigation near the coasts , limited navigation , and unlimited navigation. This concession is granted under several conditions which relating to the concessionaire and conditions relating to the ship.

Keywords : concession contract; maritime navigation; maritime transport services; transport of persons; transport of goods.

مراسيم لتنظيم عقد امتياز خدمات النقل البحري أولها كان المرسوم 81/2000¹ الذي يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري، ثم المرسوم 261/02² الذي يحدد مبلغ حقوق امتياز خدمات النقل البحري ، وأخيرا المرسوم 57/08³ الذي يحدد شروط منح امتياز خدمات النقل البحري وهو نطاق دراستنا.

من خلال ماسبق يمكن طرح الإشكال فيما تتمثل حدود عقد امتياز خدمات النقل البحري من خلال المرسوم التنفيذي 57/08 وللإجابة عن هذا الإشكال اعتمدنا المنهج الوصفي التحليلي الملائم للموضوع وتقسيم الدراسة إلى محورين : الأول يتمثل في نطاق عقد امتياز خدمات النقل البحري من حيث المكان والثاني نطاق عقد امتياز خدمات النقل البحري من حيث المحل.

1- نطاق عقد امتياز خدمات النقل البحري من حيث المكان.

بالرجوع إلى نص المادة الثانية من المرسوم التنفيذي 57/08 والتي نصت على: "يقصد في مفهوم هذا المرسوم بخدمات النقل البحري مجموع نشاطات نقل المسافرين والبضائع عن طريق البحر، يتم القيام بخدمات النقل البحري ضمن الملاحة الساحلية أو الملاحة المحدودة أو الملاحة غير المحدودة" وهو نفس ما نصت عليه المادة 163 من القانون البحري التي حددت مناطق الملاحة البحرية التجارية في 3 مناطق تتمثل في: الملاحة قرب السواحل على نطاق ضيق، الملاحة المحدودة وأخيرا الملاحة غير المحدودة.

من خلال المواد المذكورة سابقا فالمرجع الجزائري حصر ممارسة خدمات النقل البحري في 3 مناطق رئيسة سنتطرق لتعريف كل منطقة على حدة وهذا من خلال تعريف الملاحة البحرية ثم مناطق الملاحة البحرية التجارية.

1.1- تعريف الملاحة البحرية.

يقصد بالملاحة البحرية لغة فن السفر في البحار أو الأنهر الكبيرة⁴ ويعرف البعض الملاحة البحرية بالمكان الذي تتم فيه الملاحة أي في البحر مهما كان شكل المنشأة كما عرفها بعض آخر بالملاحة التي تقوم بها السفن. لقد اختلفت الآراء الفقهية في تحديد مفهوم الملاحة البحرية فاتجاه ركز في تحديد مفهومها على أداة الملاحة والتي حسب نظرهم وجب أن تكون السفينة نظرا لما تتصف به من مواصفات تمكنها من مجابهة المخاطر البحرية لكن هذا الاتجاه وجهت له عدة انتقادات من بينها أن السفينة تكتسب وصفها من خلال قيامها بالنشاط البحري، ومنه وجب تحديد المقصود بالبحر إضافة إلى أن مفهوم السفينة غير مستقر فهناك مراكب تقوم برحلات بحرية وهناك سفن تستخدم في الملاحة الداخلية⁵.

¹ المرسوم التنفيذي رقم 81/2000 المؤرخ في 09 أفريل 2000 يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري وكيفية ج ر رقم 48 الصادرة بتاريخ 12 أفريل 2000.

² المرسوم التنفيذي رقم 261/02 المؤرخ في 17 أوت 2002 يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري وكيفية ج ر رقم 56 المؤرخة في 18 أوت 2002.

³ المرسوم التنفيذي رقم 57/08 المؤرخ في 13 فيفري 2008 يحدد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفية ج ر رقم 09 المؤرخة في 24 فيفري 2008.

⁴ هاني دويدار الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004، ص 26.

⁵ هاني دويدار، نفسه، ص 28.

أما الرأي الثاني فقد اتجه بتحديد الملاحة البحرية بمكان ممارسة الأنشطة التجارية البحرية أي البحر وعليه تكون الملاحة بحرية إذا كانت في البحر مهما كانت وسيلة الملاحة ولا تكون بهذا الوصف إذا وقعت في الأنهار والمياه الداخلية إلا أن أصحاب هذا الرأي انقسموا على أنفسهم في المعيار المحدد لمقصود البحر أو حتى تكون الملاحة قد حصلت في البحر خاصة عندما تتصل الأنهار الكبيرة بمياه البحر فهناك من قال بأن الحدود الفاصلة بين مياه البحر ومياه الأنهر تعرف من مقدار ملوحة المياه، لأن ملوحة مياه البحر تختلف عن ملوحة مياه الأنهار ويتطلب هذا خبراء لتحديد درجة الملوحة حتى يتم نسبها للبحر أو للنهر وذهب فريق منهم إلى أن الملاحة البحرية تنتهي لدى أول جسر إذ لا تقام الجسور إلا على الأنهار ومنهم أيضا من حددها بأول نقطة للجمارك والملاحظ أن المعيارين يعتبران من الوقائع المادية الخاضعة لإرادة الإدارة بالتالي قد يكونان أو لا يكونان في المكان المطلوب¹.

واتجاه آخر ربط الملاحة البحرية بالمخاطر التي تكون في البحر وهذا رأي الفقه الفرنسي إلا أن بعض الأنهار قد تكون فيها الملاحة محفوفة بمخاطر لا تقل عن تلك التي في البحر².

الملاحظ أنه قيل الشيء القليل بخصوص تعريف الملاحة، حتى في القوانين البحرية نذكر مثلا تعريف المشرع المغربي الذي عرفها بأنها تلك التي تباشر فوق البحر أو في الموانئ والخلجان وفوق البحيرات والغدران وأجزاء الأنهار التي تكون فيها المياه مالحة وتتصل بالبحر³، أما المشرع اللبناني حدد الملاحة البحرية على أنها كل ملاحية تجري في البحر والثغور والخلجان والأقنية والأنهار المتصلة مباشرة بالبحر حتى نقطة ملوحة مياهها⁴، نفس الاتجاه أخذت به محكمة النقض المصرية التي قضت بأن الوصف الذي يسبغ على المنشأة العائمة لتكون سفينة بالمعنى المتقدم يتوقف تحديده على الكشف عن نشاطها وفقا للمكان الذي تقوم بالملاحية فيه، ومن ثم يخرج عن نطاقه المراكب التي تخصص للملاحية الداخلية بنهر النيل وفروعه ونوعه أي كانت حمولتها ولو كانت تسير بالبخار⁵.

أما المشرع الجزائري فعرف الملاحة البحرية من خلال نص المادة 161 من القانون البحري بأنها: "تلك الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13" الملاحظ من نص المادة أن المشرع الجزائري اعتمد في تحديده لمفهوم الملاحة البحرية على معيارين، وهما المعيار الجغرافي أي البحر والمياه الداخلية، ومعيار الوسيلة المستخدمة في الملاحة ألا وهي السفينة. وبما أن الاتجاه الذي اعتبر الملاحة البحرية هي التي تمارس بواسطة السفن قد تم انتقاده، فالمشرع الجزائري تحاشى الوقوع في هذا الانتقاد من خلال إضافته للمعيار الجغرافي، أي أن الملاحة لا تكون بحرية إلا إذا كانت في البحر والمياه الداخلية وبواسطة السفينة.

من خلال ما سبق ذكره يمكن القول أن الملاحة البحرية تحدد بالمجال المائي الذي تمارس فيه، أي أنها تحدد بمفهوم المياه البحرية أو البحر وما شابهه أو الحق به حسب التقسيم الذي استقر عليه القانون الدولي للبحار، وهذه الأقسام

¹ لطيف جبر كوماني، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2003، ص 24

² مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، 2009، ص 11

³ العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2020، ص 32.

⁴ لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 24

⁵ كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 08

أو المناطق البحرية هي أعالي البحار، المنطقة الاقتصادية الخالصة، البحر الإقليمي، المياه الداخلية إضافة إلى المياه المالحة المتصلة بالبحر.

2.1- مناطق الملاحة البحرية التجارية في المرسوم 57/08.

بالرجوع إلى نص المادة 02 من المرسوم التنفيذي 57/08 نجد أن المشرع الجزائري حدد مجال ممارسة خدمات النقل البحري عن طريق عقد الامتياز في ثلاثة مناطق، تتمثل في الملاحة الساحلية، الملاحة المحدودة والملاحة غير المحدودة أما حسب نص المادة 163 من القانون البحري فقد حدد المشرع مناطق الملاحة التجارية إلى 03 مناطق تتمثل في: الملاحة قرب السواحل على نطاق ضيق، الملاحة المحدودة و الملاحة غير المحدودة ، و تجدر الإشارة إلى أن المشرع في المرسوم 57/08 اخلط بين التسميات لان الملاحة الساحلية التي ذكرها في نص المادة 02 منه هي نفسها الملاحة المحدودة ، وهذا حسب المرسوم 143/02¹ بالتالي فالملاحة التي كان يقصدها هي الملاحة قرب السواحل على نطاق ضيق ، وهذا ما جاء به نص المادة 163 من القانون البحري وهذا هو الأصح بالتالي سنتناول مناطق الملاحة التجارية كما يلي:

1.2.1- الملاحة قرب السواحل.

هي الملاحة الشاطئية التي تقوم بها السفن الصغيرة التي لا تتجاوز حمولتها 300 طن، ولا تبحر عن ميناء تسجيلها أكثر من 12 ميلا ، أي في حدود المياه الإقليمية للدولة ، فالمياه الإقليمية أو البحر الإقليمي كما عرفها الفقيه GIDEL "شريط المياه المحصورة بين المياه الداخلية من جهة، والبحر العالي من جهة أخرى"² هي المنطقة الثانية التي تبسط عليها الدولة الساحلية سيادتها واختصاصها، كما أنها مخصصة للراية الوطنية فقط، إلا في حالة الاستثناءات المقررة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية تطبيقا للمعاهدات والاتفاقيات الحكومية المشتركة، وهذا حسب ما نصت عليه المادة 166 من القانون البحري. وقد عرفت المادة الثانية من المرسوم التنفيذي 143/02 بأنها الملاحة التي تمارس داخل المياه الإقليمية والمراسي والموانئ، فمن المعروف أن ملاحة السفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية يخضع لما يسمى بنظام المرور البريء، ويقصد به مرور السفن الأجنبية بصورة لا تضر بمصالح الدولة الساحلية، وهذا تقريبا نفس التعريف الذي أتت به اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة في المادة 14 التي نصت على أن المرور يكون بريئا مادام لا يضر بالسلام أو بحسن نظام أو بأمن الدولة الساحلية وان يتم هذا المرور وفق نصوص الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى³.

2.2.1- الملاحة المحدودة.

كان يطلق عليها الملاحة الساحلية قبل تعديل القانون البحري سنة 1998 ولقد عرفت المادة 02 من المرسوم التنفيذي 143/02 على أنها "تلك الملاحة تمارس من جهة في كامل حوض البحر المتوسط وكافة البحار الملحقة به حتى قناة السويس ومن جهة أخرى في المنطقة الواقعة على المحيط الأطلسي وبحر الشمال المنحصرة في النقاط الآتية 15:

¹ مرسوم تنفيذي رقم 143/02 المؤرخ في 16 أفريل 2002 يحدد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها

ج ر رقم 29 مؤرخة في 24 أفريل 2002

² Gilbert Charles Gidel ,Le Droit International Public De La Mer, Vol 03, Les édition internationales, Paris, 1934 p 730.

³ العربي بوكعبان، مرجع سابق، ص 41.

درجة شمالا و 18 درجة غربا و 54 درجة شمالا و 14 درجة غربا و 60 درجة شمالا و 10 درجات غربا ويستثنى من ذلك بحر البلطيق".

3.2.1- الملاحة غير المحدودة.

يقصد بها الملاحة بعيدة المدى التي تكون في أعالي البحار، فهي التي تكون بين الموانئ الوطنية والموانئ الأجنبية مهما كانت قريبة، ولقد عرفها المشرع الجزائري بأنها تلك الملاحة التي تمارس في كل مناطق الملاحة¹، ويقصد بأعالي البحار المناطق التي لا تدخل ضمن البحر الإقليمي أو المياه الداخلية للدولة الساحلية. ولقد استقر العرف الدولي على عدم إمكانية السيطرة عليها أو تملكها من قبل أي دولة مهما كانت ساحلية أو غير ساحلية، ولقد تم إبرام أول اتفاقية خاصة بمنطقة أعالي البحار سنة 1958² وهي اتفاقية جنيف، هذه الاتفاقية لم تحدد بالضبط بداية منطقة أعالي البحار لان اتفاقية جنيف لسنة 1958 لم تحدد عرض البحر الإقليمي إلى غاية 1982³ حين فصلت في مسالة عرض البحر الإقليمي، وقد خصصت اتفاقية قانون البحار جزءا كاملا لأعالي البحار وتخضع السفينة المبحرة في منطقة أعالي البحار لقانون الدولة صاحبة العلم لأنها منطقة لا تخضع لسيادة أي دولة.

2- نطاق عقد امتياز خدمات النقل البحري من حيث المحل.

ينصب محل عقد الامتياز حسب المرسوم 57/08 المادة 02 منه في خدمات النقل البحري للأشخاص والبضائع حيث أن المشرع الجزائري اخرج نقل أنواع أخرى من خدمات النقل البحري كانت في المرسوم التنفيذي 81/2000 حيث سنتطرق إلى مفهوم خدمات النقل البحري ثم شروط استغلال خدمات النقل البحري.

1.2- مفهوم خدمات النقل البحري

سنتناول في هذا العنصر تعريف خدمات النقل البحري أولا ثم سنتطرق إلى أنواع الخطوط البحرية التي يمارس ضمنها النقل البحري:

1.1.2- تعريف خدمات النقل البحري.

بالرجوع إلى نص المادة 571 من القانون البحري نجدها نصت على أن "النقل البحري ملكية عامة ويمكن أن يكون محل امتياز". إن محل 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 مجهزا لها، حيث يعمل على تقديم الخدمات للجمهور ويخرج من نطاق عقد الامتياز النشاطات المكملة للنقل البحري، نذكر منها مقاولات الشحن والتفريغ كما يخرج من نطاقه أيضا النشاطات المساعدة للنقل البحري مثل مهنة وكيل السفينة، وكيل الحمولة والسمسرة البحرية، كما يخرج منه أيضا الامتيازات المنائية من بناءات تحتية وفوقية⁴.

¹ شحات محمود، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عناية، 2010 ص 18

² العربي بوكعبان، مرجع سابق، ص 53

³ مرسوم رئاسي رقم 96/53 المؤرخ في 22 جانفي 1996 المتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج ر رقم 09 المؤرخة في 24 جانفي 1996.

⁴ بلسط سمية، عقد امتياز خدمات النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة وهران 2012/2013 ص 48.

كما اشرنا سابقا أن نص المادة 02 من المرسوم 57/08 قد حدد محل عقد امتياز خدمات النقل البحري وحصرتها في نقل الأشخاص والبضائع، والتي تم تعديلها حيث كانت تشمل في المرسوم 81/2000 إضافة إلى نقل الأشخاص والبضائع نقل المحروقات و المواد الكيماوية والحاويات والسيارات والآلات المتحركة¹، إن المشرع الجزائري في بداية خصوصية قطاع النقل البحري فتح المجال واسعا لاستغلال خدمات النقل البحري عن طريق عقد الامتياز بكل أنواعها، لكن بعد سنوات عدل المشرع المرسوم واقتصر على نقل الأشخاص والبضائع فقط باعتبارهما أكثر أهمية وانتشارا واقل خطورة وتكلفة.

لأنه لا يحتاج إلى سفن متطورة وذات تكنولوجيا عالية وكذا احتياطات امن وسلامة اقل حدة نظرا لكون نقل المحروقات والمواد الكيماوية أكثر تعقيدا وتكلفة.

• نقل البضائع:

إن نقل البضائع هو عقد يتعهد فيه الناقل بان يوصل بضاعة معينة من ميناء إلى آخر لقاء اجر معلوم يتعهد به الشاحن²، أي انه عقد يبرم بين طرفين هما الناقل والشاحن كما انه يرتب حقوقا لشخص ثالث ليس طرفا في العقد وهو المرسل إليه، والذي من حقه مطالبة الناقل بتسليمه البضاعة عد وصولها في الميعاد، ويسأله عن تسليم البضاعة وفقا لشروط العقد³.

• نقل الأشخاص:

حسب نص المادة 821 من القانون البحري الجزائري "أن المجهز يلتزم بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافر وأمتعته إن وجدت عن طريق البحر ولمسافة معينة مقابل دفع المسافر أجرة للسفر" من هنا يتضح أن عقد نقل المسافرين هو عقد بين المجهز والمسافر من هنا يتبين الاختلاف بين عقد نقل البضائع وعقد نقل المسافرين فقد أورد المشرع الجزائري تعريفا لكل منهما فعقد نقل البضائع يكون بين الناقل والشاحن في حين يكون المستفيد من هذا العقد طرف ثالث هو المرسل إليه، أما عقد نقل الأشخاص فيكون بين الناقل المجهز والمسافر، إضافة إلى أن الأجرة في عقد نقل الأشخاص يدفعها المسافر للناقل أما في عقد نقل البضائع فلا يدفعها الشاحن بالضرورة وإنما يتعهد بها ، لأنه في الغالب يدفعها المرسل إليه وليس الشاحن⁴.

2.1.2- أنواع الخطوط البحرية.

إن أنواع خدمات النقل البحري تتمثل في نوع خطوط الرحلات التي يتم في إطارها نقل الأشخاص والبضائع، فالمشرع الجزائري اغفل الحديث عن هذه النقطة رغم الأهمية الكبيرة لها، وينقسم النقل البحري حسب نوع الخطوط إلى نوعين أولهما النقل عن طريق الخطوط المنتظمة والثاني النقل عن طريق الطلب أي عبر السفن الجواله. يتمثل النقل عن طريق الخطوط المنتظمة في ممارسة النقل بانتظام على خط إبحار ثابت بين موانئ محددة ، ويتم هذا النقل في تواريخ ثابتة وتعريفات ثابتة طبقا لجدول إبحار ثابت يعلن عنه مسبق، وتعتبر خدمات الخطوط المنتظمة

¹ انظر المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 81/2000 مرجع سابق.

² انظر المادة 738 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

³ العربي بوكعبان، مرجع سابق، ص 216.

⁴ المرجع نفسه، ص 238.

خدمات عامة تقوم بنقل الأشخاص والبضائع بكميات متفاوتة صغيرة أو كبيرة مع التزامها بتقديم هذه الخدمات للجميع دون تمييز بين الركاب أو الشاحنين¹.

أما النوع الثاني ألا وهو النقل عبر الطلب أو ما يعرف بالسفن الجوال، فإن هذه الأخيرة لا تلتزم بخط ملاحية معين، بل تقوم برحلات بحرية بحثا عن الحمولات من ميناء إلى آخر، وهي تختص بنقل البضائع بمختلف أنواعها دون الأشخاص. حيث يتم عرض خدمات تلك السفن في سوق تسوده المنافسة الشديدة، وتتمثل مصادر خدمات السفن الجوال في المؤسسات الملاحية التي تمارس نشاطها بصورة مستقلة، وتتميز هذه المؤسسات بصغر حجمها الاقتصادي و يقدر عددها بالمئات ومن ثم يؤدي تعدد هذه المؤسسات و صغر حجمها الاقتصادي إلى عدم التأثير على خطوط النقل وأسعاره، وهو ما يؤكد توافر شروط المنافسة في هذه الأسواق. أما رحلاتها فتحدد عن طريق التفاوض بين ملاك السفن الجوال والمستأجرين، وتختلف كل رحلة عن الأخرى وغالبا لا يوجد تكرار لنفس الرحلة، وكل رحلة يتم تخطيطها لوحدها تبعا لمتطلبات البضائع التي ستلقاها وتبعا لظروف الطريق الذي ستسير عليه، و في بعض المرات يتفق الملاك على القيام بعدد من الرحلات المتكررة لنقل نفس النوع من البضاعة بما يناسب ظروف المستأجر، ولكن هذه الرحلات المتكررة لا تشكل خدمة خطية منتظمة.

وتتم هذه الرحلات عن طريق سماسرة يمثلون شركات السفن الجوال، مع سماسرة آخرين يمثلون ملاك البضائع المطلوب نقلها، وليست هنالك حاجة إلى حملات إعلانية أو نشاطات ترويجية وعادة ما تظهر تحركات السفن الجوال في جرائد متخصصة تنشر بانتظام قوائم وصول ومغادرة السفن بالموانئ المختلفة².

2.2- شروط استغلال خدمات النقل البحري.

حدد المشرع الجزائري شروط استغلال خدمات النقل البحري من خلال نص المادة 571-1 إن استغلال خدمات النقل البحري تكون من طرف أشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية، مؤسسات عمومية جزائرية، أشخاص اعتبارية تخضع للقانون الجزائري ولهم صفة مجهزي السفن وتواجد المركز الرئيسي لنشاطهم في القطر الجزائري. في هذا العنصر سنتطرق لشروط صاحب الامتياز أولا ثم شروط متعلقة بالسفينة ثانيا.

1.2.2- الشروط المتعلقة بصاحب الامتياز.

يمكن حصر الشروط المتعلقة بصاحب الامتياز في:

***التمتع بالجنسية الجزائرية:**

إن تمتع الشخص الطبيعي بالجنسية الجزائرية لا يثير أي إشكال، لكن الإشكال يثار في تمتع الشخص الاعتباري بالجنسية الجزائرية، لذا نص المشرع الجزائري على وجوب خضوع الشخص الاعتباري للقانون الجزائري، ويكون الشخص الاعتباري خاضعا للقانون الجزائري بتواجد مقره الرئيسي في الجزائر أو أن يمارس نشاطه بالجزائر حتى وان لم يكن له مقر بها.

***تواجد مركز النشاطات بالجزائر:**

¹ أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة الشعاع، الإسكندرية، ط 01، 2001، ص 90.

² بلسيط سمية، مرجع سابق، ص 84.

لقد اشترط المشرع الجزائري على صاحب الامتياز أن يكون مركز نشاطه في الجزائر ، وهذا دعما لشرط الجنسية للشخص الطبيعي وخضوع الشخص الاعتباري للقانون الجزائري ، وهذا لتحديد مقر الإقامة وهذا حسب نص المادة 182 من قانون النقد والقرض¹ التي نصت على "يعتبر مقيما في الجزائر كل شخص طبيعي أو اعتباري المركز الرئيسي لنشاطه الاقتصادي في الجزائر منذ سنتين على الأقل" وحدد بعدها المشرع الجزائري متى يكون مركز النشاط بالجزائر، وهذا إذا حقق أكثر من 60٪ من رقم الأعمال خارج الجزائر أو داخلها حسب الحالة ، وبالنسبة للشخص الطبيعي أن تكون أكثر من 60٪ من أرباحهم ومداخلهم خارج الجزائر أو داخلها، و يؤخذ بعين الاعتبار متوسط رقم الأعمال أو متوسط المداخل خلال السنتين الأخيرتين أو المتوسط السنوي الذي يحسب منذ بدء أي نشاط إذا كان قد انطلق منذ سنتين على الأقل².

* شرط المجهز:

إن مفهوم المجهز حسب نص المادة 572 من القانون البحري هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة و إما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة، من خلال نص المادة نرى أن المشرع الجزائري قد ربط مفهوم المجهز باستغلال السفينة، وبالرجوع إلى نص المادة 568 من القانون البحري نجد المشرع الجزائري قد حدد استغلال السفن في نقل البضائع و المسافرين و الصيد البحري و استغلال الثروات البحرية الأخرى أو أعماق البحار والقطر و إسعاف و إنقاذ السفن أو الآلات العائمة و استرجاع الأشياء الغائصة في البحر و أي نشاطات اقتصادية أخرى.

تقع على عاتق المجهز عدة التزامات، يأتي على رأسها الالتزام بدفع الأجرة، والمفروض أن تقدير الأجر يخضع لإرادة الطرفين على أساس أن عقد العمل البحري هو عقد رضائي، غير أن الواقع هو أن المشرع في كثير من الدول يتدخل لتحديد الحد الأدنى للأجر تفاديا لاستغلال العمال في المجال البحري ، وبذلك نصت المواد من 68 إلى 76 من المرسوم 171/88³ المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر على كيفية تحديد أجور البحارة والعلاوات والمكافآت ومقابل العمل للساعات الإضافية.

كما يلتزم المجهز بأن يوفر لكل البحارة العاملين على متن السفينة المؤونة المجانية حسب صفة ومدة الرحلة ، وذلك طيلة مدة قيدهم في دفتر طاقم السفينة، ويجب أن تكون المؤونة المقدمة للبحارة سليمة وبكمية كافية وجيدة وذات قيمة مغذية ومتنوعة بما فيه الكفاية ، بالإضافة لالتزامه مساكن مهيأة على متن السفينة⁴.

من خلال ماسبق يمكن القول أن استغلال السفينة في إطار خدمات النقل البحري مع اشتراط صفة المجهز يعني قيامه بعمليات النقل البحري مع تحمل كافة المسؤولية المترتبة عن هذه العمليات⁵. كما أن توافر صفة المجهز لا بد أن

¹ قانون رقم 10/90 المؤرخ في 07 فيفري 1990 المتعلق بالنقد والقرض، ج ر رقم 16 المؤرخة في 18 أفريل 1990.

² نظام رقم 03/90 مؤرخ في 08 سبتمبر 1990 يحدد شروط تحويل رؤوس الأموال إلى الجزائر لتمويل النشاطات الاقتصادية وإعادة تحويلها إلى الخارج ومداخلها، ج ر رقم 45 المؤرخة في 24 أكتوبر 1990.

³ المرسوم 171/88 المؤرخ في 13 سبتمبر 1988، المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر، ج ر رقم 37، المؤرخة في 14 سبتمبر 1988

⁴ انظر المادة 439 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم، مرجع سابق.

⁵ انظر المادة 577 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم نفسه.

تستمر إلى غاية نهاية عقد الامتياز لان سقوطها يؤدي إلى نهاية العقد، وهذا حسب نص المادة 35 من المرسوم التنفيذي 57/08.

إن شرط المجيز هو شرط جوهري بالنظر إلى أنه من شروط عقود الامتياز تنفيذ الامتياز شخصيا، وهذا لا يتأتى إلا إذا كان صاحب الامتياز هو نفسه مجيز السفينة، حيث يقوم هو شخصيا بنقل الأشخاص والبضائع عن طريق البحر، ويتحمل كامل مسؤولياته.

إضافة إلى الشروط التي سبق ذكرها فإن المشرع الجزائري قد اشترط على صاحب الامتياز ضرورة توفيره لبرنامج نقلات يصادق عليه الوزير المكلف بالبحرية التجارية، ويكون قد تحصل على أماكن للرسو وكذا الفضاءات الخاصة بالتكفل بالمسافرين على مستوى الموانئ عندما يخص الامتياز خدمات النقل البحري للمسافرين¹.

2.2.2- الشروط المتعلقة بالسفينة.

لقد حرص المشرع الجزائري على تعريف السفينة من خلال نص المادة 13 من القانون البحري التي نصت على "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة". إن أهمية تعريف السفينة تبرز من عدة جوانب أهمها أن التطور التكنولوجي الذي شهده العالم في كل المجالات أدى إلى صناعة العديد من المنشآت البحرية صغيرة تستعمل للتسليّة كالقوارب الهوائية والدراجات البخارية والألواح الشراعية، كبيرة مثل منصات التنقيب أو الحفر، المحطات والمصانع العائمة، الأمر الذي يثير إشكال ما إذا كانت سفنا أم لا، كما أن إضفاء وصف السفينة على أي منشأة يستوجب تطبيق نصوص قانونية خاصة بها دون غيرها، إذ لا اعتبار أي منشأة عائمة سفينة لابد من توافر الشروط الآتية:

* أن تمارس نشاطها في البحر وتقوم بالملاحة على وجه الاعتياد، أي تظل صفة السفينة ملازمة لها طالما أنها تقوم عادة بالملاحة البحرية ولا تفقد هذه الصفة حتى ولو قامت بملاحة نهريّة، كما أن المركب إذا قام بملاحة بحرية كاستثناء فإن هذا لا يكسبه وصف السفينة².

* تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية، فبمجرد أن تسلم السلطات المختصة لمالك السفينة شهادة تثبت صلاحية هذه الأخيرة للملاحة تبدأ حياتها في حين تنتهي بفقدانها صلاحيتها للملاحة البحرية.

ومنه لا يمكن إضفاء وصف السفينة على المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانئ ولا تبرحها عادة، كالأحواض العائمة، الرافعات والأرصعة العائمة والزوارق وجواريف الرمال لأنها غير صالحة للملاحة البحرية³.

إن استغلال السفينة في إطار خدمات النقل البحري للأشخاص والبضائع يجب أن يتم بواسطة سفن صالحة للملاحة البحرية وتحمل مخاطرها، وهذا من خلال قوة السفينة وسلامتها عند الإبحار وتحملها لظروف الملاحة، وان تكون مزودة بكل الأجهزة والوسائل اللازمة للمحافظة على سلامة الأشخاص والبضائع، و الوقاية من التلوث الناجم عن السفن طبقا للمقاييس والقواعد الوطنية والدولية المعمول بها.

¹ انظر المادة 04 من المرسوم 57/08 مرجع سابق.

² شحات محمد، مرجع سابق، ص 20

³ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 33.

أما بالنسبة لعمر السفينة فقد اشترط المشرع الجزائري أن يكون اقل من 15 سنة¹، وهذا ضمن المرسوم التنفيذي رقم 81/2000 الذي سبق الإشارة له، ثم عدله في المرسوم التنفيذي رقم 261/02 حيث نصت المادة 26 منه في الفقرة الثانية منها على أن الوزير المكلف بالبحرية التجارية و بصفة انتقالية و إلى غاية 2007/12/31 أن يمنح ترخيصا استثنائيا فيما يخص شرط السن الذي لا يمكن أن يفوق 20 سنة عندما تكون السفينة المكتسبة من طرف مجهز جزائري مقيدة في السجل الجزائري للسفن، وذلك في ظل احترام مقاييس الأمن البحري. لكن عاد المشرع الجزائري وعدل عمر السفينة بحيث أرجعه إلى اقل من 15 سنة في المرسوم 57/08 وأبقى على إمكانية منح تراخيص استثنائية من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية إذا كانت صالحة لذلك بعد إجراء تفتيش تقني عليها تجرته هيئة مختصة يعينها الوزير المكلف بالبحرية التجارية².

أما بالنسبة لطاغم السفينة فحسب نص المادة 413 من القانون البحري الجزائري، وجب أن يكون البحارة جزائريين، ويمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يحدد نسبة البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية، وهو ما نصت عليه المادة 04 من المرسوم التنفيذي 57/08، أما إذا كانت السفينة تحمل علما أجنبيا فيحدد الوزير المكلف بالبحرية التجارية نسبة معينة من البحارة الجزائريين ضمن تشكيلة الطاقم، على أن تذكر هذه النسبة في اتفاقية الامتياز³.

الخاتمة:

في ختام ما تم دراسته نستنتج أن المشرع الجزائري اتجه إلى تخصيص قطاع النقل البحري تماشيا مع متطلبات السوق الحرة والعولمة من خلال تعديله للأمر 80/76 سنة 1998 خاصة المادة رقم 571 التي جعلت النقل البحري قابلا للامتياز والاستغلال من قبل أشخاص طبيعيين أو مؤسسات عمومية جزائرية أو أشخاص اعتبارية خاضعة للقانون الجزائري وصدر بهذه المناسبة بعض المراسيم التنفيذية التي تتمثل في المرسوم التنفيذي 81/2000 الذي تم تعديله بالمرسوم التنفيذي 261/02 هذا الأخير الذي تم إلغاؤه بواسطة المرسوم التنفيذي 57/08.

النتائج المتوصل إليها

* حدد المشرع الجزائري من خلال المرسوم التنفيذي 57/08 النطاق المكاني لممارسة خدمات النقل البحري عن طريق عقد الامتياز في الملاحة قرب السواحل، الملاحة المحدودة، الملاحة غير المحدودة.

* اقتصر خدمات النقل البحري على نقل البضائع والمسافرين فقط.

* ضيق المشرع الجزائري من نطاق عقد امتياز خدمات النقل البحري من خلال تركيزه على نقل المسافرين والبضائع فقط واخرج من دائرته نقل المحروقات والمواد الكيماوية والسيارات والآلات هذا بالنظر إلى أن نقل الأشخاص والبضائع

¹ انظر المادة 26 من المرسوم التنفيذي 81/2000 مرجع سابق.

² بن الصغير شهرزاد، واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد رقم 05، 2018 ص 98

³ انظر المادة 05 من الاتفاقية النموذجية التي تتعلق بمنح امتياز استغلال خدمات النقل البحري ملحق رقم 01 للمرسوم التنفيذي 57/08 مرجع سابق.

هو الأكثر انتشارا وشيوعا كما أن نقل المواد السابقة الذكر يتطلب سفن أكثر تطورا بالنظر إلى طبيعة المحروقات والمواد الكيميائية ودرجة خطورتها .

التوصيات

* ضرورة تعديل المرسوم التنفيذي 57/08 أو إصدار نص جديد يتماشى وقانون الاستثمار .

*فتح المجال أكثر للمستثمرين الأجانب للاستفادة من اتفاقية امتياز خدمات النقل البحري.

*إعادة النظر في الشروط التي تبدو مجحفة في حق المستثمرين خاصة اشتراط تحصل صاحب الامتياز على مكان للرسو، وهذا الشرط كان من المفروض أن يكون نتيجة حتمية لعقد امتياز خدمات النقل البحري بل لابد أن يكون امتياز تمنحه الإدارة لصاحب الامتياز لتسهيل عمله.

* ضرورة تحرير قطاع النقل البحري تحريرا كلياً حتى يسمح بالمنافسة فيه وتقديم أفضل الخدمات وتقليل الأعباء على الدولة لما يتطلبه هذا القطاع من إمكانيات هائلة تتمثل في السفن المجهزة تجهيزاً خاصاً وكاملاً للقيام بهذه الخدمات خاصة السفن التي تنقل البضائع نظراً لحساسيتها.

قائمة المراجع:

أولاً: النصوص القانونية:

الديساتير:

المرسوم الرئاسي رقم 442/20 مؤرخ في 30 ديسمبر 2020، يتعلق بإصدار التعديل الدستوري، المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر 2020، ج ر رقم 82 المؤرخة في 30 ديسمبر 2020.

الأوامر و القوانين:

1/الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري ج ر رقم 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 ح ر رقم 47 مؤرخة في 27 جوان 1998 المعدل والمتمم بالقانون رقم 04/10 المؤرخ في 15 أوت 2010 ج ر رقم 46 مؤرخة في 18 أوت 2010.

2/قانون رقم 10/90 المؤرخ في 07 فيفري 1990 المتعلق بالنقد والقرض، ج ر رقم 16 المؤرخة في 18 أبريل 1990.

المراسيم:

1/مرسوم رئاسي رقم 96/53 المؤرخ في 22 جانفي 1996 المتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج ر رقم 09 المؤرخة في 24 جانفي 1996

2/المرسوم 171/88 المؤرخ في 13 سبتمبر 1988، المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر، ج ر رقم 37، المؤرخة في 14 سبتمبر 1988

3/مرسوم تنفيذي رقم 81/2000 المؤرخ في 09 أبريل 2000 يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري وكيفية ج ر رقم 48 الصادرة بتاريخ 12 أبريل 2000.

4/مرسوم تنفيذي رقم 143/02 المؤرخ في 16 أبريل 2002 يحدد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها ج ر رقم 29 مؤرخة في 24 أبريل 2002.

5/ مرسوم تنفيذي رقم 261/02 المؤرخ في 17 أوت 2002 يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، ج ر رقم 56 المؤرخة في 18 أوت 2002.

6/ مرسوم تنفيذي رقم 57/08 المؤرخ في 13 فيفري 2008 يحدد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، ج ر رقم 09 المؤرخة في 24 فيفري 2008.

7/ نظام رقم 03/90 مؤرخ في 08 سبتمبر 1990 يحدد شروط تحويل رؤوس الأموال إلى الجزائر لتمويل النشاطات الاقتصادية وإعادة تحويلها إلى الخارج ومداخلها، ج ر رقم 45 المؤرخة في 24 أكتوبر 1990.

ثانيا/ المؤلفات

1/ أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة الشعاع، الإسكندرية، ط 01، 2001

2/ شحات محمود، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010.

3/ العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2020.

4/ كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.

5/ لطيف جبر كومان، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2003.

6/ مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، 2009.

7/ هاني دويدار الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004.

ثالثا/ المقالات

بن الصغير شهرزاد، واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد رقم 05، 2018.

رابعا/ المذكرات

بلسبط سمية، عقد امتياز خدمات النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة وهران 2012/2013.

خامسا/ المراجع باللغة الأجنبية

Gilbert Charles Gidel ,Le Droit International Public De La Mer, Vol 03, Les édition internationales, Paris, 1934 .