قيود حريّة الاستثمار في صناعة النّقل البحري وفق التّشريع الجزائري

Restrictions on Freedom of Investment in Shipping Industry According to Algerian Law

بورطال أمينة

كلية الحقوق، جامعة عين تموشنت، amina.bourtal@univ-temouchent.edu.dz

تاريخ الاستلام: 2023/01/26 تاريخ القبول: 2023/03/27 تاريخ النشر: 2023/06/20

ملخص:

إنّ الجزائر من الدّول الساحلية التي فتحت باب الاستثمار عن طريق منح الامتياز لممارسة نشاط النّقل البحري داخل الوطن، نظرا لأهمّية ذلك في جذب المستثمرين الأجانب لاستغلال خدمات النّقل البحري، لنحاول من خلال هذا الموضوع دراسة الشروط القانونية والإجراءات الواجب مراعاتها في القانون البحري الجزائري والمرسوم التّنفيذي رقم 57/08 الّذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري وكيفياته والقانون رقم 22–18، لنصل إلى مدى تدخّل الدولة الجزائرية في هذا القطاع الاستراتيجي.

كلمات مفتاحية: الاستثمار، منح، الامتياز، النّقل، البحري.

Abstract:

Algeria State encourages investment by granting concession for the exercise of transport activity, Given the importance of this in attracting foreign investors to exploit shipping services, However legislature has stipulate legal requirements and procedures set out in Algerian maritime law executive decree N°08-57, and law N°22-18, conclude that the Algerian state continues to intervene in this sector.

Keywords: Investment; granting; concession; transport; maritime.

1. مقدمة:

يجب إنّ النّقل البحري يحتلّ مركز الصدارة في نقل البضائع والأشخاص، وأداء المبادلات التّجارية الدولية، الذي كان ولا يزال يحظى بأهمية كبيرة جدّا لا تقلّ عن باقي وسائط النّقل البرية والجوية، حيث تشهد صناعة النّقل البحري ممارسة نشاط النّقل عن طريق الامتياز، باعتباره من الأنشطة ذات الطابع الاستراتيجي وفق أحكام المرسوم التنفيذي رقم 145/21 المؤرخ في 17 أفريل 2021 يحدد قائمة النشاطات التي تكتسي طابعا استراتيجيا.[1]

وقد أولى المشرّع الجزائري اهتماما ملحوظا بالاستثمار بدليل سنّ قانون الاستثمار الحديث رقم 22-18،[2] والاستثمار البحري بموجب المادة 571 وما يليها القانون البحري الجزائري،[3] والّتي أحالت إلى نصوص قانونية متفرّقة،[4] بموجبها يتمكن كلّ شخص طبيعي أو معنوي استغلال خدمات النقل البحري وفق ضوابط قانونية، والّذي بناءا عليه تساهم الدولة الجزائرية في دفع عجلة التنمية الاقتصادية، والنهوض بالاقتصاد الوطني.

ويكمن الهدف المرجو بلوغه من هذه الدراسة، هو التعرّف على واقع الاستثمار في قطاع النقل البحري بالجزائر، ومدى خصوصيته، وفق أحكام القانون البحري الجزائري وبعض النصوص القانونية الأخرى المتفرقة.

ومن التساؤلات التي يطرحها هذا الموضوع محلّ الدراسة كيف قيّد المشرع الجزائري من مبدأ حرية التجارة والاستثمار في قطاع النّقل البحري؟ وهل تتوافق القاعدة 49/51 مع خصوصية التّشريع البحري؟ وهل يأخذ هذا المبدأ الذي كرّسه المشرع الجزائري في القانون رقم 22-18 المتعلق بالاستثمار على اطلاقه؟ وألا يتناقض مع الأحكام القانونية المنظمة للاستثمار البحري؟

وللإجابة عن هذه الاشكالية ارتأينا تقسيم موضوع الورقة البحثية معتمدين على المنهج التحليلي والمنهج الوصفي والمنهج المقارن إلى محورين أساسيين:

المحور 1: تكريس مبدأ حرية التجارة والاستثمار واشكالية تطبيق القاعدة 51-49

المحور 2: تقييد حرية الاستثمار بمنح حقّ الامتياز للاستغلال التجاري لخدمات النّقل البحري.

2. مبدأ حريّة التجارة والاستثمار واشكالية تطبيق القاعدة 51-49:

قبل الخوض في كيفية استغلال خدمات النقل البحري عن طريق الامتياز، يجب اعطاء نظرة شاملة عن مبدأ حريّة التجارة والاستثمار الذي كرّسته النصوص القانونية، مع الحديث عن مدى تطبيق القاعدة 49/51 على الاستثمار في قطاع النّقل البحري، وهو ما سنحاول عرضه فيما يلي:

1.2 تكريس مبدأ حرية التّجارة و الاستثمار:

إنّ الدّولة الجزائرية كانت السباقة في احتكار جميع الأنشطة الاقتصادية منذ عام 1963، حيث لم يكرّس مبدأ حرية الاستثمار والتجارة في الدستور الجزائري لعام 1963 و 1976، حسبما تؤكّده المادة 14 من دستور 1976، ليولي المشرع الجزائري اهتمامه بهذا المبدأ الّذي يتفرّع عن مبدأ حرية الصناعة والتجارة بموجب المرسوم رقم 93-12 المتعلق بترقية الاستثمار[5] بهدف خلق مناخ ملاءم لتنشيط الاستثمارات الوطنية والأجنبية الّتي تحفز الأنشطة الاقتصادية في كافّة القطاعات.[6]

ليكرّس الدّستور الجزائري لعام 1996 مبدأ حريّة التجارة والصناعة بموجب المادة 37، غير أنّه جمع المؤسّس الدّستوري بين مبدأ حريّة التّجارة ومبدأ حريّة الاستثمار في ظل التّعديل الدّستوري لعام 1996 بمبدأ حرية الاستثمار والتّجارة، فأصبح يشارك الجميع في تنمية الدّولة الجزائرية، وهو ما أكّدت عليه المادة 61 من التّعديل الدستوري لعام 2020 بنصّه "حريّة التّجارة والاستثمار والمقاولة مضمونة وتمارس في اطار القانون".

ويعرّف مبدأ حريّة التجارة والاستثمار أنه تنظيم وتطوير النّشاط المختار دون أيّ قيد أو عائق، أمام جميع الأشخاص باستخدام مختلف الوسائل المشروعة، وهو ما يترتّب عنه دعم حرية المنافسة وعدم تقييدها من قبل الدّولة الجزائرية.[7]

وعلى أساس مبدأ حريّة التّجارة والاستثمار أصبح قطاع النّقل البحري مزيج بين القطاع العام والقطاع الخاص وهو ما يتبيّن لنا من نصّ المادّة 571 من ق. ب. ج، التي تنصّ أنّ "النّقل البحري ملكية عامة ويمكن أن يكون موضوع امتياز"،[8] تماشيا مع دستور 1996 وتعديلاته.

غير أنّه اذا كان منح الامتياز للأشخاص للاستثمار في الجزائر ويمكن للدّولة التحرّر من هذا الاستثمار بالتراجع عن قرار المنح أو الغائه، فتتمتّع بسلطة الرقابة السابقة واللاحقة على المتعاقد المستفيد من الاستثمار، ذلك أنّ تدخّل الدّولة يقيّد من الحرية التي يمنحها قانون الاستثمار للمتعامل التّجاري، وهذا مراعاة لمبدأ حرية الاستثمار التي يرسّخها القانون رقم 22-18 المؤرخ في 24 يوليو

2022 المتعلّق بالاستثمار بنصها أنّه "كلّ شخص طبيعي أو معنوي، وطنيا كان أو أجنبي، مقيم أو غير مقيم، يرغب في الاستثمار، هو حرّ في اختيار استثماره وذلك في ظلّ احترام التّشريع والتّنظيم المعمول بهما"، وعرّفت المستثمر أيضا بموجب المادة 1/5 أنه كل شخص طبيعي أو معنوي وطني أو أجنبي مقيم أو غير مقيم بمفهوم التنظيم الخاص بالصرف ينجز استثمارا طبقا لأحكام هذا القانون.

2.2 اشكالية تطبيق القاعدة 49/51 على الاستثمار في قطاع النّقل البحري:

تطبيقا لمبدأ حرّية التّجارة والاستثمار يدخل في اطاره مباشرة الأنشطة التّجارية في قطاع النّقل بشكل عام وقطاع النّقل البحري بشكل خاص، بعدما كان من احتكار الدّولة الجزائرية حسبما يتبيّن لنا من خلال نصّ المادّة 1/20 و 3 من التّعديل الدّستوري الجزائري،[9] باعتباره أحد النّشاطات الّتي تكتسي طابعا استراتيجيا في الدّولة الجزائرية بحسب تصنيف المشرّع الجزائري في المرسوم التنفيذي رقم 145/21 المؤرخ في 17 أفريل 2021 يحدّد قائمة النّشاطات الّتي تكتسي طابعا استراتيجيا، والمتمثّلة في نشاط نقل المسافرين بواسطة السّكك الحديدية ونقل البضائع بالسّكك الحديدية والنّقل الجوي للأشخاص والنّقل الجوي للبضائع والخدمات الجويّة للنّقل والخدمات الجويّة للفلاحة والنّقل البحري للمسافرين والنّقل البحري للبضائع والملاحة السّاحلية.

وقد تمّ تأكيد الملكية الوطنية 51 % و49 % للملكية الأجنبية لممارسة نشاط النقل بموجب المادة الأولى من المرسوم التنفيذي رقم 21-145 المؤرخ في 17 أبريل 2021 المحدّد لقائمة النشاطات التي تكتسي طابعا استراتيجيا بنصّها '.... الخاضعة لمشاركة المساهمين الوطنيين المقيمين بنسبة 51 %'، والتي حدّد رمزها بالنسبة للنقل البحري للمسافرين بـ 604401[10] والنقل البحري للبضائع بـ 604402،[11] والنّقل البحري الحضري بـ 604406 .[12]

غير أنّ الملاحظ كون نسبة 51 % لا تتلاءم مع الاستثمار في قطاع النّقل البحري نظرا لخصوصيّة معاملات التجارة البحرية الّتي تتمتّع بطابع دولي، وتحكمها شركات تجارية عالمية، حيث أنّ مساهمة وطنية بنسبة 51 % في مشاريع الاستثمار لا تستطيع تغطية إمكانيات الشركاء الوطنيين ولا آليات الدّعم المالي، بل من غير الممكن للمستثمر الوطني بالدخول في تحالفات الشركات الكبرى المحتكرة لسوق النقل البحري، وقد يخشى المستثمرين من الاستثمار في الجزائر نتيجة استبعاد تطبيق مبدأ التضامن البحري لتحمّل التبعات المالية للمخاطر البحرية الّذي يفرض في المجال البحري.[13]

3. تقييد حرية الاستثمار بمنح حقّ الامتياز للاستغلال التجاري لخدمات النّقل البحري:

خروجا عن الأصل العام الّذي يقضي بحرية التّجارة والاستثمار، فقد يقيّد الاستثمار البحري، فلا يمكن استغلال خدمات النّقل البحري إلاّ بمراعاة شروط قانونية يؤكّد على الالتزام بها المشرّع البحري الجزائري وفق أحكام القانون البحري الجزائري، مع ضرورة اتّخاذ كافّة الاجراءات القانونية اللّازمة من قبل المستثمر في قطاع النّقل البحري:

1.3 الأساس القانوني لاستغلال خدمات النقل البحري عن طريق الامتياز:

حرص المشرّع البحري الجزائري على تحرير قطاع النقل البحري وتفويض مهام تسييره لصالح القطاع الخاص، من قبل أشخاص طبيعيين أو معنويين آخرين غير الدولة، بشرط الحصول على امتياز استغلال خدمات النّقل البحري للبضائع،[14] عن طريق منح حقوق الامتياز لممثلي القطاع الخاص، بغضّ النّظر عن شكل عقد الامتياز، حيث ينصّ في مادته 12 أنّه "يتّخذ الامتياز شكل امتياز عام عند استغلال مجموع خدمات النّقل البحري أو شكل امتياز خاصّ لأجل استغلال خدمة معيّنة"، وتحدّد مبالغ حقوق الامتياز حسب طبيعته تطبيقا لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 08-58 المؤرّخ في 2008/02/13 المحدّد مبلغ حقوق امتياز استغلال خدمات النّقل البحري.[15]

والدّليل على ذلك الغاء المشرع البحري الجزائري المادّة 578 من ق.ب.ج، وتعديل المادّة 571 من ق.ب.ج الّتي تنصّ أنّ "النّقل البحري ملكيّة عامّة مع امكانيّة أن يكون موضوع امتياز"، والّذي "يمنح على أساس دفتر الشّروط وفقا للكيفيّات والشّروط المحدّدة عن طريق التّنظيم..." طبقا لأحكام المادّة 571-2 من ق. ب. ج.

ومن هذا المنطلق يتبيّن لنا أنّه لا يقتصر تقديم خدمة النّقل البحري على تدخّل الدّولة الممثّلة من قبل الشّركة الوطنيّة للملاحة CNAN، وإنّما فتح مجال ممارسة نشاط النّقل البحري للقطاع الخاص عن طريق منح حقّ الامتياز للخواص من جرّاء التحوّلات الماسّة بالجزائر واستجابتها للانفتاح الاقتصادي والّتي أخذت باقتصاد السّوق، وتبنّت النّظام اللّيبيرالي، ومحاولة التّقليل من الأعباء الماليّة للدّولة، وتحسين نوعيّة الخدمة المقدّمة من قبل المؤسّسات،[16] وفتح باب الاستثمار الأجنبي لخلق روح التّنافس في الاقتصاد الوطني والتّجارة الخارجية بين دول العالم.

الجدير بالإشارة أنّه حصر المشرع الجزائري في التعديل الجديد النّشاطات محلّ الاحتكار في نطاق محدود، بموجب المادّة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 الّذي يحدّد شروط منح امتياز

استغلال خدمات النّقل البحري وكيفيّاته،[17] التي تتمثّل في مجموع نشاطات نقل المسافرين والبضائع عن طريق البحر، بحيث يتم القيام بخدمات النقل البحري ضمن الملاحة الساحلية والملاحة المحدودة والملاحة الغير محدودة، وهذا على خلاف النّطاق الواسع الّذي أخذ به المشرّع الجزائري فيما سبق المتمثّل في مجموع نشاطات النّقل عن طريق البحر للأشخاص والمحروقات والمواد الكيماويّة والحاويات والسيّارات والآلات المتحرّكة والبضائع تطبيقا لأحكام المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 81/2000 المؤرخ في 2000/04/09 المتضمّن تحديد شروط استخدام خدمات النقل البحري وكيفياته.[18]

2.3 شروط استغلال خدمات النّقل البحري:

يجب مراعاة جملة من الشّروط لأجل ممارسة مجهّزي السّفن خدمات النّقل البحري عن طريق الامتياز، للاستثمار في قطاع النّقل البحري، حيث اشترط منح حقّ الإمتياز لكلّ شخص من الأشخاص الطّبيعيين أو مؤسّسات عموميّة جزائريّة أو أشخاص اعتباريّون خاضعون للقانون الجزائري طبقا للمادة 50 من القانون المدني الجزائري، الّذين تتوافر فيهم القدرة الكافيّة على ممارسة نشاط النّقل البحري، ويتمتّعون بالجنسيّة الجزائريّة بما في ذلك المساهمين الحائزين على أغلبيّة رأس المال، بعد اكتسابهم صفة مجهّزي السّفن الّذين مارسوا نشاط اعتيادي مسبق في هذا المجال.

كما يشترط تواجد المركز الرّئيسي لنشاط الأجانب في القطر الجزائري وفقا لما تنصّ عليه المادّة 571-1- من ق. ب. ج، ولاستغلال خدمات النقل، توضع تحت سيطرة صاحب الامتياز مجهّز سفينة واحدة على الأقلّ سواء بصفته مالكا للسّفينة المسجّل في دفتر تسجيل السّفن أو مستأجرا لها، أو بناءا على صفات أخرى تخوّله الحقّ في استعمالها تطبيقا لأحكام المادّة 6/4 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 الّذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري وكيفيّاته تماشيا مع المادّة 572 من ق. ب. ج،[19] فيتبيّن لنا أنّه تنفّذ عمليّة نقل البضائع من قبل أشخاص آخرين ذوي الخبرة كمستأجر السّفينة.[20]

والأصل أن يتصرّف الناقل مجهّز السّفينة صاحب الامتياز باسمه، بما أنّه ينفّذ عمليّة النّقل البحري لحسابه الخاص، فتثار مسؤوليته أمام السّلطة مانحة الامتياز، عن أعماله الشّخصيّة وأعمال تابعيه عن الأضرار النّاجمة عن استغلال خدمات النّقل البحري،[21] على أساس الاعتبار الشّخصي الّذي

يقوم عليه عقد الامتياز، حسبما تؤكّده المادّة 11 من نفس المرسوم التّنفيذي رقم 08-57 الّذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري وكيفيّاته.

غير أنّه قد تمتدّ صفة مجهّز السّفينة لمستأجرها الّذي يتحمّل مسؤولية تقديم خدمة النّقل البحري بذلا من المؤجّر (المجهّز) نتيجة مواجهة السّلطة مانحة الامتياز طرفا آخر غير الطّرف المتعاقد،[22] وغالبا ما تستغلّ سفن الحاويات تجاريّا عن طريق عقد التّأجير التّمويلي، أو ما يسمّى عقد قرض الإيجار leasing [23] على أن يلتزم صاحب الطّلب بعد الموافقة المبدئيّة بإتمام الملف من خلال شهادة ملكيّة السّفينة وعقد قرض الإيجار وعقد الاستئجار، حسبما يتبيّن لنا من فحوى المادّة 07 من نفس المرسوم التّنفيذي رقم 08-57.

وبناءا على ما تقدّم، نلاحظ أنّ المشرّع الجزائري يشترط منح الامتياز لكلّ شخص يتمتّع بصفة مجهّز السّفينة، الأمر الذي يستدعي تمتّع صاحب الامتياز بها، أثناء جميع مراحل تنفيذ العقد رغم تقييدها حريّة استغلال واستثمار الملاّك للسّفن، سواء كان مالكا للسفينة أو مستأجرا لها بموجب عقد الاستئجار البحري أو عقد الإيجار التّمويلي من بداية العقد إلى غاية نهايته حسبما تؤكّده المادّة 1/35 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 08-57 بشكل غير مباشر، أين يمكن للوزير المكلّف بالتّجارة البحريّة الغاء الامتياز بدون تعويض اذا تجرّد صاحب الامتياز من صفة مجهّز السّفينة قبل وأثناء الاستغلال التّجاري للسفينة لممارسة نشاط النّقل البحري بنفسه، وبالتالي انتفاء مسؤوليّته عن استغلالها عند تنفيذ الامتياز.

وقد يفقد مستغلّ خدمات النّقل البحري صفة مجهّز السّفينة، حينما يعهد بها لشخص آخر، وهو ما يخالف الشّرط الّذي جاء به المرسوم التنفيذي رقم 08-57 الّذي يقضي بإلزاميّة تمتّعه بصفة مجهّز السّفينة بشكل مستمرّ، بل يمكن للوزير المكلّف بالبحريّة التّجاريّة رفض الطّلب متى تخلّفت أحد الشّروط، أو عدم تلبيّة الاستغلال المطلوب حاجات النّقل، أو انعدمت امكانيّات الاستغلال بشكل كاف، أو عند تعرّض صاحب الطّلب إلى سحب نهائي للامتياز،[24] مع الالتزام بتبرير قرار رفض الامتياز وتبليغه إلى صاحب الامتياز برسالة موصى عليها مع اشعار بالإستلام،[25] الأمر الّذي يجيز لصاحب طلب الامتياز تقديم طعن مكتوب للوزير المكلّف بالبحريّة التجاريّة لإحدى الأهداف المذكورة بالمادّة 2/17 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 والّتي يجب وصولها في أجل شهر واحد ابتداءا من تاريخ تبليغ الرّفض.

كما يجب استجابة طالب الامتياز لطلب النّقل البحري على متن الخطوط الواجب تغطيّتها وتوافر جميع الشّروط المنصوص عليها في دفتر الشّروط، مع ضرورة توافره على أماكن رسوّ جميع السّفن الّتي يتطلّب صلاحيتها للملاحة ومطابقتها لمقاييس الأمن والسّلامة الوطنية والدّولية المعمول بها وألاّ يقل سنّها عن خمسة عشر سنة، وان كانت قد تمنح ترخيصات استثنائية من قبل الوزير المكلّف بالبحريّة التجاريّة بعد تفتيش السّفينة من قبل الهيئة المكلّفة بذلك.

والملفت للانتباه هو ضرورة حمل السّفينة علم وطنيّ وطاقم يتكوّن من بحارة جزائريين أو بحارة أجانب بناءا على ترخيص مسبق، بخلاف السّفينة المستغلّة الّتي تحمل علم أجنبيّ فيحدّد الوزير المكلّف بالبحريّة التّجارية نسبة معيّنة من البحّارة الجزائريين ضمن تشكيلة الطّاقم طبقا للمادّة 4 من المرسوم التّنفيذي رقم 57/08 الّذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري وكيفيّاته.[26]

3.3 اجراءات استغلال خدمات النقل البحري عن طريق الامتياز:

يلزم طالب الامتياز بإرسال طلب للوزير المكلّف بالبحرية التّجارية مصحوبا بملف يتضمّن الوثائق المطلوبة والّتي نصّت عليها المادّة 05 من المرسوم التّنفيذي 57/08 الّذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري وكيفيّاته، دون اغفال تبليغ صاحب الطلب باتّفاق مبدئي مكتوب يغطّي الفترة الضّرورية لإتمام إجراءات استيفاء شروط منح الامتياز المطلوبة بعد التّصريح بقبول الطّلب،[27] بعدما كان يشترط الرّد في غضون ثلاث شهور ابتداءا من تاريخ استلام الطّلب تطبيقا للمادّة 06 من المرسوم التنفيذي رقم 2000-81، على أن يتمّ الالتزام بإتمام الملف خلال الفترة المعيّنة أو بعد انتهائها بوثائق السّفينة وشهادة ملكيتها أو عقد قرض الإيجار أو عقد الاستئجار البحري، وجميع المستندات الّتي يستوجبها التّنظيم والتّشريع المعمول بهما مع ضرورة تسليم وصل ايداع.[28]

وتجدر الإشارة أنّه مدّدت فترة استغلال خدمات النقل البحري عن طريق منح الوزير المكلّف بالبحرية التّجاريّة الامتياز لصاحب الطّلب لمدّة عشر (10) سنوات،[29] بعدما كان يشترط المرسوم التنفيذي رقم 2000-81 بموجب المادّة 11 منه مدّة 10 سنوات قابلة للتّجديد بشرط تقديم الطّلب خلال أجل سنتان (02) قبل انتهاء المدّة القانونية للامتياز .

ومن الالتزامات الّتي تُلقى على عاتق مجهّز السّفينة ضرورة إعلام الوزير المكلّف بالتّجارة البحريّة بكلّ تعديل وتخلّي عن استغلال خدمات النّقل البحري بما أنّه صاحب الامتياز الحائز على مستخدمين مؤهّلين الّذي يفرض رقابته عليهم، ويتحمّل مسؤوليّة ادارة استغلال الامتياز تطبيقا لأحكام المادّة 19 و20 و 27 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 الّذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري وكيفيّاته.

ووضع برنامج استغلال يتضمّن مواعيد استغلال السّفن ورحلاتها ورمزها التّجاري المصادق عليه من قبل الوزير المكلّف بالتّجارة البحريّة لأجل ممارسة النّشاطات المكلّف بها لنقل البضائع على متن الخطوط الملاحيّة المنتظمة وإرساله قبل 30 يوما من التّاريخ المقترح لوضعه حيّز الاستغلال، مع امكانيّة تمديد الفترة إلى شهرين اذا استغلّت خدمات جديدة للنّقل البحري وهو ما تنصّ عليه المادّة 21 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 الّذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري وكيفيّاته، شريطة تطابق برامج حيازة السّفن أو استئجارها أو حيازتها عن طريق عقد قرض الإيجار المبلّغ عنها مع مقاييس الأمن والسّلامة البحريّة طبقا للمادة 25 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 08-57.

ويجب على صاحب الامتياز الملتزم بتقديم خدمة النّقل البحري خارج التّراب الوطني احترام كافّة المستخدمين مع ضرورة الامتثال للقوانين والتّنظيمات والإجراءات الدّولية وخضوع المجهّز ومستخدميه الملاّحين لتقديم خدمات النّقل البحري لرقابة الدّولة طبقا للمادّتين 28 و29 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 الّذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري وكيفيّاته.

3.3 الغاء امتياز استغلال خدمات النقل البحري:

يجوز الغاء الامتياز الممنوح لممارسة نشاط النّقل البحري للبضائع حين عدم توافر شروط تأسيس الاتّفاق واختلاف ظروف استغلال خدمة أو خدمات النّقل البحري من قبل صاحب الامتياز عن تلك المتوافرة في دفتر الشّروط، أو عدم امتثال صاحب الامتياز للإعذار الّذي يقضي بوجوب احترام بنود دفتر الشّروط بصفة خطيرة ومتكرّرة مما يمكّن الوزير المكلّف بالبحريّة التجاريّة التّعليق المؤقّت للامتياز طبقا للمادّة 33 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 الّذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري وكيفيّاته، أو التزام المجهّز الملزم بتقديم خدمات النّقل البحري بوضع الامتياز حيّز التّنفيذ في أجل مدّته 06 أشهر ابتداءا من تاريخ التوقيع على اتفاقية الامتياز، وتوجيه اعذار من قبل الوزير المكلّف بالبحريّة التّجارية متى تخلّف عن استغلال هذه الحقوق في أجل أقصاه 03 أشهر، وإلا ألغي الامتياز

طبقا للمادّتين 30 و31 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 الّذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري وكيفيّاته

ويلغى الامتياز متى توقّف أو تخلّى صاحب الامتياز عن استغلال خدمات النّقل البحري أو أشهر افلاسه، أوتّم حلّه متى كان شخص معنوي أو تّم توقيع عقوبات، أو التزام صاحب الامتياز بنقله كلّه أو جزء منه للغير طبقا للمواد 32، 34، 35 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 الّذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري وكيفيّاته.

4. خاتمة:

صفوة القول، أنّ هذه الورقة البحثية قد تبيّن لنا من خلالها مدى أهمّية الاستثمار في قطاع النقل الّذي لقي اهتمام ملحوظ في نصوص قانونية عديدة، ونستنتج نوع من التّناقض بين أحكام الدستور الجزائري الذي يكرّس مبدأ حرية التجارة والاستثمار بشكل عام دون التمييز بين الاستثمار الوطني والاستثمار الأجنبي، ليؤّكد في القانون رقم 22-18 المتعلق بالاستثمار على حرية كلّ شخص طبيعي أو شخص معنوي وطنيا كان أو أجنبيا مقيم أو مقيم، في اختيار استثماره، شريطة احترام التشريع والتنظيم المعمول بهما.

وفي ذات الوقت يعتبر المشرع الجزائري بموجب أحكام المرسوم التنفيذي رقم 21-145 نشاط النقل من النّشاطات ذات طابع استراتيجي، وفرض نسبة 51 % من المساهمة الوطنية، سواء كانت ممارسة الدّولة لنشاط النقل البحري، أو تدخّل الأشخاص العاديين الجزائريين الراغبون للاستثمار في هذا المجال، حفاظا على السيادة الوطنية وتجنّب البقاء تحت وطأة المستثمر الأجنبي، غير أنه يجب عدم الأخذ بهذا الاتجاه القانوني على اطلاقه بل من الضروري وضع ضوابط قانونية لتلافي تمسّك المستثمر الوطني بالقاعدة 51-49 واحتكاره لهذا القطاع ضاربا بعرض مصلحة الدولة والنهوض باقتصادها الوطني.

ضف إلى ذلك أنّ التشريعات المنظّم للاستثمار في صناعة النقل البحري وضعت قيود وشروط تعسفية لمنح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري، بموجب أحكام المرسوم التنفيذي رقم 08-57 الّذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري وكيفيّاته، منها قيد التمتع بصفة مجهّز السفينة، بصفته مالكا للسفينة أو بناءا على صفات أخرى وهنا يثور اشكال بخصوص تحديد صفة

الشخص الذي يتمتع بحقّ ممارسة نشاط النقل البحري في الجزائر، والقيد الجغرافي، الى غير ذلك من الشروط والاجراءات الواجب اتباعها في هذا الشّأن.

ونستنتج أنه لا يأخذ مبدأ حرية الاستثمار في صناعة النقل البحري على اطلاقه مادامت تتدخل الدولة بفرض شروطها لاستغلال خدمات النقل البحري عن طريق الامتياز، فالدولة طرف متدخل في هذا القطاع الاستراتيجي.

وعليه من التّوصيات الّتي نقترحها:

- الحدّ من الشروط التعسّفية وتعديل أحكام المرسوم التنفيذي رقم 08-57 الّذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري وكيفيّاته.
- الحرص على تشجيع الاستثمار الأجنبي في قطاع النقل البحري.
- سنّ قانون موحّد ينظّم الأحكام القانونية الخاصّة بالاستثمار في صناعة النّقل البحري.
- تعديل المشرع الجزائري لأحكام القانون البحري الجزائري.

5. الهوامش:

[1] صدر تطبيقا لأحكام المادة 50 المعدلة من القانون 20 /07 مؤرخ في 04 جوان 2020 يتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2020.

[2] القانون رقم 22-18 المؤرخ في 24 يوليو 2022 يتعلّق بالاستثمار، ج ر عدد 50 المؤرخة في 28 يوليو 2022.

[3] القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 ج. ر عدد 47 لسنة 1998 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 1976/10/23، ج. ر عدد 29 لعام 1977 والمعدّل والمتمّم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 ج. ر.ع 46 لـ 18 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري.

[4] من بين هذه النصوص القانونية نجد المرسوم التنفيذي رقم 58/08 المؤرّخ في 2008/02/13 المحدّد مبلغ حقوق امتياز استغلال خدمات النّقل البحري، ج. ر عدد 09، مؤرخة في 2008/04/24، والمرسوم التّنفيذي رقم 57/08 المؤرخ في 13 فبراير 2008 الّذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري وكيفيّاته، ج. ر عدد 9 المؤرخة في 2008/02/24.

[5] المرسوم رقم 93-12 المؤرخ في 05 أكتوبر 1993 المتعلق بترقية الاستثمارات، ج ر عدد 64.

[6] يوسفي محمد، (1999)، مضمون وأهداف الأحكام الجديدة في المرسوم التشريعي رقم 93-12 المتعلق بترقية الاستثمارات، مجلة إدارة، مجلد 9، عدد 18، ص 55، منشور عبر الرابط الالكتروني:

https://www.asjp.cerist.dz/en/article/159646

تاريخ وتوقيت الزيارة: 2022/11/22 – 18:13

[7] بن ساحة يعقوب/ بن الأخضر محمد، (2020)، إشكالية مفهومية مبدأ حرية الاستثمار والتجارة في القانون الجزائري، مجلة المفكر للدراسات القانونية والسياسية، مجلد 3، عدد 4، ص 210، منشور عبر الرابط الالكتروني:
https://www.asjp.cerist.dz/en/article/137887
تاريخ وتوقيت الزيارة: 2022/10/20 – 11:15

[8] المادة 43 من ق. ب. ج.

[9] المرسوم الرئاسي رقم 20-442 المؤرخ في 30 ديسمبر 2020 يتعلق بإصدار التّعديل الدّستوري المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر 2020، ج. ر عدد 82، مؤرّخة في 30 ديسمبر 2020، ص 09، المعدّل للقانون رقم 16-01 المؤرّخ في 06 مارس 2016 ج. ر عدد 14 لـ في 7 مارس 2016 الّتي تنصّ أنّ "الملكيّة العامّة هي ملك المجموعة الوطنيّة.

وتشمل باطن الأرض، والمناجم، والمقالع، والموارد الطبيعية للطاقة، والثروات المعدنيّة الطّبيعية والحيّة، في مختلف مناطق الأملاك الوطنيّة البحرية، والمياه، والغابات.

كما تشمل النّقل بالسّكك الحديدية، والنّقل البحري والجوّي، والبريد والمواصلات السّلكيّة واللاّسلكيّة، وأملاكا أخرى محدّدة في القانون."

[10]نظّم المشرع البحري الجزائري نقل المسافرين بحرا من المادة 821 إلى 856 من ق. ب. ج

[11]نظّم المشرع البحري الجزائري نقل البضائع بحرا من المادة 738 إلى 820 من ق. ب. ج.

[12]المرسوم التنفيذي رقم 16 /203 مؤرخ في 2016/07/25 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية، ج ر عدد 44، لـ 27 جويلية 2016 .

[13] غريبي عطا الله، (2021)، جاهزية الاستثمار البحري في قطاع النقل البحري طبقا لقاعدة 49/51، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، مجلد 8، عدد 2، ص 76.

[14] عجابي عماد، (2017)، مساهمة عقد الامتياز في ادارة قطاع النّقل في الجزائر، المجلّة الجزائريّة للقانون البحري والنّقل، العدد 5، ص 105.

[15] المرسوم التنفيذي رقم 08-58 المؤرّخ في 2008/02/13 المحدّد مبلغ حقوق امتياز استغلال خدمات النّقل البحري، ج. ر عدد 09، مؤرخة في 2008/04/24، ص 09.

[16]عجابي عماد، نفس المرجع، ص 105.

[17] المرسوم التنفيذي رقم 08-57 الّذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري وكيفيّاته الّذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري وكيفيّاته، ج. ر عدد 09، المؤرخة في 2008/02/24.

[18] المرسوم التنفيذي رقم 81/2000 المؤرخ في 2000/04/09 المتضمّن تحديد شروط استخدام خدمات النقل البحري وكيفياته، ج. ر عدد 21، المعدل بالمرسوم التنفيذي رقم 261/2002 المؤرخ في 2002/08/17 المتعلّق بتحديد شروط استغلال خدمات النّقل البحري، ج. ر عدد 56.

[19] تنص المادّة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 الّذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري وكيفيّاته أنّه "يمنح الامتياز لكلّ شخص طبيعي أو معنوي كما هو محدّد في أحكام المادة 571-1 من الأمر رقم 76-80 تتوفر لديه قدرات النّقل البحري الضروريّة للنّشاط ويستوفي الشروط منها :

– يتوافر على سفينة واحدة على الأقلّ إمّا بصفة مالك أو بناء بصفات أخرى تمنح له الحقّ في استعمالها" ...

[20] Neffous Mohamed Mankour, Le nouveau code maritime algérien, Mémoire DESS, France, 2000, p 33.

[21] بن صغير شهرزاد، (2017)، واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، ص 98، منشور عبر الرابط الالكتروني الآتي:

https://www.asjp.cerist.dz/en/article/81032

تاريخ وتوقيت الزيارة: 2022/10/20 – 11:19

[22] سمية بلبسط، (2013/2012)، عقد امتياز خدمات النقل البحري، مذكرة ماجيستر، قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر، ص 107.

[23]محمد غريب عبد العزيز، (2006)، النّظام القانوني للنّقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، مصر، ص 113.

[24] المادّة 15 من المرسوم التّنفيذي رقم 08-57 الّذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري وكيفيّاته.

[25] المادّة 16 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57.

[26] تنصّ المادّة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 الّذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري وكيفيّاته على الوثائق التي يجب اشتمالها في الملف المتمثّلة فيما يلي:

– بالنّسبة للأشخاص الطبيعيين: مستخرج من شهادة الميلاد ومستخرج من صحيفة السّوابق القضائيّة وشهادة الجنسيّة الجزائريّة.

– بالنّسبة للأشخاص المعنويين: القانون الأساسي للشّخص المعنوي ونسخة من المداولة الّتي تمّ من خلالها تعيين الرّئيس وعند الاقتضاء المدير العام أو المسيّر إلاّ اذا كان هؤلاء أعضاء تأسيسيين وشهادة الجنسيّة الجزائريّة بالنّسبة للمساهمين الحائزين على أغلبية رأس المال .

كما يجب أن يرفق الطلب بدراسة تقنيّة اقتصادية توضّح الخطوط الواجب تغطيتها واقتراح جداول مواقيت، بالإضافة إلى نوع السّفينة أو السّفن التي توضع للاستغلال وحجم سعتها وخصوصيتها، القدرات الماليّة الّتي يخصّصها لإنجاز

مشروعه الاستثماري، عدد أعضاء الطاقم الجزائري و/أو الأجنبي المقرّر توظيفه، المركز الأساسي لنشاطه على مستوى التّراب الوطني.

[27] المادة 06 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 الّذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري وكيفيّاته.

[28] المادّة 07 و 08 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 الّذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري وكيفيّاته.

[29] المادة 09 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 الّذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النّقل البحري وكيفيّاته.