



ارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة عين تموشنت - بلحاج بوشعيب-



كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق
تخصص: القانون العام
مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تحت العنوان:

الإطار القانوني للمؤسسات المصغرة في الجزائر

دراسة حالة شركة توصيل الدرجات النارية

تحت إشراف الأساتذة:

د. صانف عبد الاله شكري

د. محجوبة هشام

إعداد الطالبة:

-منيس رانيا

-مروكي عبد الرؤوف وافي

السنة الجامعية: 2024 - 2025

إهداء

إلى والديّ الكريمين (مانيس عامر وزعنون دنيا)

إلى من غرسا في نفسي قيم الجِد والاجتهاد، وإلى من كانا بعد الله عز وجلّ سندي في هذه الحياة،
أرفع إليكما هذه المذكرة عربون وفاء واعتراف بالجميل، فلولاكما لما وصلت إلى ما أنا عليه اليوم.

- إلى إخوتي الأعرزاء (وسام، ياسين، أمينة، خليفة، أحمد، خديجة، عائشة، إبراهيم، ليليا، أيمن، ملك)

أنتم رفاق الدرب ونصف القلب، أشارككم هذه الثمرة المتواضعة، عرفاناً بما قدمتموه لي من دعم
وتشجيع ومؤازرة، فكنتم خير السند في لحظات التعب والعناء.

إلى أبناء إخوتي الأحباء، زينة العائلة وبهجة القلوب "عبدالنور، زين الدين، وسيم

، رحيل، اسلام، رسيم، يوسف، جنان، رنيم، فرح، اياد، انفال"

أنتم الجيل الذي نرجو له مستقبلاً مشرقاً مفعماً بالأمل، أهديكم هذه المذكرة لتكون رمزاً للإصرار
والطموح، ولعلها تلهمكم لمواصلة طريق العلم والنجاح بثقة وإيمان.

إلى روح جدتي الغالية وإبنها - رحمها الله - (خيرة و محمد)

التي كانت مثال الحنان والرحمة، والتي ما زالت بصماتها في حياتي حاضرة رغم غيابها الجسدي،
أهدي هذا العمل عربون حب ووفاء، وأسأل الله أن يجعل مثواهما الجنة وأن ينير قبرهما بنور رحمته.

- إلى زميلي وافي عبد الرؤوف مروكي،

الذي كان عوناً لي في مسيرتي العلمية، وأضياء طريقي بالمساندة والنصيحة الصادقة، أقدم هذه
المذكرة كتذكّار يحمل في طياته الامتنان والشكر الخالص.

إلى كل من ساعدني ودعمني بكلمة أو دعاء، أهدي هذا العمل المتواضع، راجيةً من المولى عز
وجل أن أكون عند حسن الظن، وأن يجعل جهدي خالصاً لوجهه الكريم.

إهداء الطالبة :

إهداء

إلى أُمي الحبيبة وأبي العزيز (مروكي ابراهيم و فتيحة بوخديمي)

منبع الحنان والدعم، وسرّ الصبر والنجاح

إليكما يا من بذلتما الغالي والنفيس في سبيل راحتي وتقدمي، أهدي ثمرة جهدي هذه عربون حبّ ووفاءٍ واعترافٍ بفضلكما العظيم، فبوجودكما تكتمل الحياة، وبدعائكما يتحقق الأمل.

إلى إخوتي الأعزاء (أنفال، سلسبيل، يحيى)

أنتم السند الدائم والرفقة الطيبة، وجودكم في حياتي مصدر سعادة وقوة، أشارككم هذا النجاح بقلوبٍ يملؤها الامتنان والمحبة، عرفاناً بكل ما قدمتموه لي من دعم وتشجيع.

شكر

أتقدّم بجزيل الشكر والامتنان إلى الأستاذ عبد الإله صانف، على إشرافه القيم وتوجيهاته السديدة التي كانت خير سند لي خلال إعداد هذه المذكرة، وعلى دعمه وتشجيعه المستمرين طيلة مراحل البحث.

كما أتوجّه بخالص الشكر إلى الأستاذ محجوبة هشام، المشرف المساعد، على ملاحظاته البناءة ومتابعته الدقيقة التي ساهمت في تحسين هذا العمل وإخراجه في أحسن صورة.

كما لا يفوتني أن أعبر عن شكري وامتناني إلى مركز تطوير المقاولاتية (CDE) على تعاونه وتسهيله لجمع المعلومات التي ساعدتني في إثراء الجانب التطبيقي من هذه الدراسة.

فلكم جميعاً مني خالص التقدير والعرفان.



قائمة المختصرات



قائمة المختصرات

الرمز أو المختصر	المعنى الكامل
ANADE	(Agence Nationale d'Appui et de Développement de l'Entrepreneuriat) الوكالة الوطنية لدعم وتنمية المقاولاتية
ANSEJ	(Agence Nationale de Soutien à l'Emploi des Jeunes) – الوكالة الوطنية لدعم تشغيل الشباب – الاسم السابق للـ ANADE
CNAC	(Caisse Nationale d'Assurance-Chômage) الصندوق الوطني للتأمين عن البطالة
CASNOS	(Caisse Nationale de Sécurité Sociale des Non-Salariés) الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي لغير الأجراء
CNAS	(Caisse Nationale des Assurances Sociales des Travailleurs Salariés) الصندوق الوطني للتأمينات الاجتماعية للعمال الأجراء
PME	(Petites et Moyennes Entreprises) المؤسسات الصغيرة والمتوسطة
TPE	(Très Petites Entreprises) المؤسسات الصغيرة جداً
BMC	(Business Model Canvas) نموذج الأعمال التجاري
OIT	(Organisation Internationale du Travail) منظمة العمل الدولية
OCDE	(Organisation de Coopération et de Développement Économiques) منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية
ONU	(Organisation des Nations Unies) منظمة الأمم المتحدة
UE	(Union Européenne) الاتحاد الأوروبي
PNUD	(Programme des Nations Unies pour le Développement) برنامج الأمم المتحدة الإنمائي
BNA	(Banque Nationale d'Algérie) البنك الوطني الجزائري
BADR	(Banque de l'Agriculture et du Développement Rural) بنك الفلاحة والتنمية الريفية
CNESE	(Conseil National Économique, Social et Environnemental) المجلس الوطني الاقتصادي والاجتماعي والبيئي
DGRSDT	(Direction Générale de la Recherche Scientifique et du Développement Technologique) المديرية العامة للبحث العلمي والتطوير التكنولوجي



مقدمة



مقدمة

شهدت الجزائر خلال العقود الأخيرة تحولات اقتصادية عميقة فرضت على الدولة إعادة النظر في آليات دعم الاقتصاد الوطني والانتقال من الاقتصاد الريعي المعتمد على عائدات المحروقات إلى اقتصاد متنوع قائم على المبادرة الفردية والمشروعات الصغيرة.

وفي هذا السياق، برزت المؤسسات المصغرة كأداة استراتيجية لتشجيع روح المقاوالتية، ومحاربة البطالة، وتحقيق التنمية المحلية المستدامة.

فقد تبنت الدولة جملة من النصوص القانونية والتنظيمية التي تهدف إلى مرافقة هذه المؤسسات منذ مرحلة الإنشاء إلى غاية التطوير، عبر أجهزة مثل الوكالة الوطنية لدعم وتنمية المقاوالتية (ANADE) والصندوق الوطني لدعم تشغيل الشباب وغيرها.

ومع توسع الاقتصاد الرقمي وظهور أنماط جديدة من الخدمات، ظهر نشاط شركات التوصيل بالدراجات النارية كأحد المجالات الواعدة التي تمكن الشباب من خلق الثروة وتحقيق التشغيل الذاتي. إلا أن هذا النشاط يثير اليوم جملة من التساؤلات القانونية والتنظيمية تتعلق بطبيعة ترخيصه، وإطار ممارسته، ومسؤولية القائمين عليه، خصوصًا في ظل غياب نصوص خاصة تُؤطره بدقة ضمن المنظومة التشريعية الجزائرية.

من هنا تبرز أهمية هذا البحث الذي يسعى إلى دراسة الإطار القانوني المنظم للمؤسسات المصغرة في الجزائر، من خلال تحليل النصوص التشريعية ذات الصلة، وتطبيقها على نموذج شركات التوصيل بالدراجات النارية بوصفها أحد الأنشطة المستحدثة ضمن سوق الخدمات.

الإشكالية العامة

إلى أي مدى يُعتبر الإطار القانوني والتنظيمي للمؤسسات المصغرة في الجزائر كافيًا لتنظيم نشاط شركات التوصيل بالدراجات النارية وضمان توازن العلاقة بين حرية المبادرة الاقتصادية ومتطلبات السلامة والمصلحة العامة؟

الأسئلة الفرعية

1. ما هو الإطار المفاهيمي والقانوني للمؤسسة المصغرة في التشريع الجزائري؟
2. كيف نظم المشرع الجزائري إنشاء المؤسسات المصغرة وآليات دعمها ومرافقتها؟
3. ما هو الوضع القانوني لنشاط التوصيل السريع، وهل يُعد نشاطاً تجارياً مستقلاً أم خاضعاً لقوانين النقل؟
4. ما هي الشروط القانونية والتنظيمية لإنشاء شركة توصيل بالدراجات النارية في الجزائر؟
5. كيف يمكن التوفيق بين متطلبات السلامة المرورية وحماية المستهلك وبين حرية الاستثمار والمبادرة الفردية في هذا المجال؟

أهمية الدراسة

تتبع أهمية هذه الدراسة من كونها تتناول موضوعاً حديثاً ذا طابع مزدوج يجمع بين القانون والاقتصاد، ويسهم في فهم واقع المؤسسات المصغرة بوصفها أداة من أدوات التنمية المحلية. كما تكتسب أهميتها من محاولة تحليل وضع قانوني جديد يتمثل في شركات التوصيل بالدراجات النارية، وهو نشاط لم يحظَ بعدُ بتأطير تشريعي متكامل رغم انتشاره الواسع في السوق الجزائرية.

وتكمن الأهمية العلمية للدراسة في إثراء الأدبيات القانونية المتعلقة بالاقتصاد المصغر والمقاولاتية، بينما تتجلى أهميتها العملية في تقديم مقترحات تنظيمية تساعد صناع القرار على تطوير الأطر التشريعية والتنظيمية لهذا النشاط بما يتماشى مع التحولات الاقتصادية الراهنة.

أهداف الدراسة

1. تحليل الإطار القانوني والتنظيمي للمؤسسات المصغرة في الجزائر وتحديد خصائصه وأبعاده.
2. توضيح الأسس القانونية التي تحكم نشاط التوصيل بالدراجات النارية باعتباره نموذجاً للمؤسسات المصغرة الحديثة.
3. الكشف عن مدى ملاءمة التشريعات الجزائرية الحالية لطبيعة هذا النشاط الجديد.
4. إبراز التحديات القانونية والإدارية التي تواجه شركات التوصيل في الجزائر.
5. اقتراح حلول عملية وتشريعية لتعزيز فعالية الإطار القانوني وضمان التوازن بين حرية المبادرة وحماية المصلحة العامة.

فرضيات الدراسة

1. الإطار القانوني الحالي للمؤسسات المصغرة في الجزائر لا يزال قاصراً عن استيعاب الأنشطة المستحدثة مثل خدمات التوصيل بالدراجات النارية.
2. غياب نصوص قانونية خاصة بهذا النوع من الأنشطة يؤدي إلى ضبابية في تحديد المسؤوليات القانونية والالتزامات المهنية.
3. تطوير الإطار التشريعي وتبني تنظيم خاص لنشاط التوصيل من شأنه أن يساهم في ترقية المؤسسات المصغرة وتعزيز الشفافية والنجاعة الاقتصادية.

حدود الدراسة

تقتصر هذه الدراسة على تحليل الإطار القانوني والتنظيمي للمؤسسات المصغرة في الجزائر، مع التركيز على نموذج شركات التوصيل بالدراجات النارية بوصفها دراسة حالة. أما الإطار الزمني فيشمل الفترة الممتدة من سنة 2001 إلى سنة 2025، وهي المرحلة التي

شهدت صدور أهم النصوص التشريعية المنظمة للمؤسسات المصغرة، لاسيما القانون التوجيهي رقم 17-02 لسنة 2017.

منهجية الدراسة

تعتمد هذه الدراسة على **المنهج الوصفي التحليلي** باعتباره الأنسب للبحوث القانونية، إذ يتيح توصيف الإطار التشريعي والتنظيمي المتعلق بالمؤسسات المصغرة في الجزائر، وتحليل مضامين النصوص القانونية المنظمة لها من أجل الكشف عن مدى فعاليتها ومكامن القصور فيها.

كما تُستعين الدراسة بـ **المنهج المقارن** عند الاقتضاء، من خلال استعراض بعض التجارب التشريعية المقارنة في مجال تنظيم أنشطة التوصيل والخدمات المصغرة، قصد إبراز أوجه التشابه والاختلاف واستخلاص الدروس المفيدة لتطوير المنظومة القانونية الجزائرية.

وتوظف الدراسة كذلك **المنهج الوثائقي** بالاعتماد على تحليل النصوص القانونية، والمراسيم التنفيذية، والتقارير الرسمية، والدراسات الأكاديمية السابقة ذات الصلة بالموضوع.

وأخيراً، يُعتمد **المنهج الاستقرائي** في مرحلة تحليل النتائج واستخلاص التوصيات، من خلال الانتقال من دراسة النصوص الجزئية إلى بناء تصور عام حول الإطار القانوني للمؤسسات المصغرة وشركات التوصيل بالدراجات النارية في الجزائر.

صعوبات الدراسة

تواجه هذه الدراسة جملة من الصعوبات التي تتوزع بين الجوانب المنهجية والمصدرية والموضوعية، يمكن إجمالها فيما يلي:

1. صعوبات منهجية:

تتمثل في ندرة البحوث الأكاديمية التي تناولت موضوع المؤسسات المصغرة من زاوية قانونية بحتة في السياق الجزائري، إذ ركزت أغلب الدراسات السابقة على الجوانب

الاقتصادية أو الاجتماعية، ما جعل من الصعب إيجاد إطار منهجي جاهز لتحليل النصوص القانونية ذات الصلة بنشاط التوصيل بالدراجات النارية.

2. صعوبات مصدرية:

تعود إلى محدودية المراجع القانونية الحديثة الخاصة بموضوع المؤسسات المصغرة، خاصة بعد صدور القانون التوجيهي رقم 17-02 لسنة 2017، حيث لم تُنشر بعد دراسات تحليلية كافية حول تطبيقاته وتأثيره على الأنشطة المستحدثة. كما أن بعض المراسيم التنفيذية والمناشير الوزارية ذات الصلة تظل غير متاحة بسهولة للباحثين، مما تطلب جهداً إضافياً في تتبعها وتحليلها.

3. صعوبات موضوعية:

تتعلق بحدثة النشاط موضوع الدراسة، أي شركات التوصيل بالدراجات النارية، إذ لا يزال هذا النشاط في مرحلة تشكّل مؤسسي ولم يُؤطر بعد بنصوص تنظيمية تفصيلية. كما أن غياب الإحصاءات الرسمية والدراسات الميدانية حول حجم هذا القطاع وصيغ اشتغاله جعل عملية التحليل أكثر اعتماداً على النصوص العامة والتقارير القطاعية.

4. صعوبات مقارنة:

تتمثل في التباين الكبير بين التجارب القانونية المقارنة التي نظمت خدمات التوصيل، مما جعل عملية المقارنة تتطلب جهداً تفسيريّاً لإيجاد نقاط التلاقي الممكنة مع الإطار القانوني الجزائري، دون إسقاطات غير دقيقة أو مقارنة غير متكافئة.

الدراسات السابقة

1. الدراسة الأولى:

العنوان: المؤسسات الصغيرة والمتوسطة ودورها في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر "
الباحث: الدكتور عبد القادر بوشريط، جامعة الجزائر 3، سنة 2018.

المضمون:

تناولت هذه الدراسة الدور الاقتصادي للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة في دعم الاقتصاد الوطني، من خلال تحليل مساهمتها في الناتج المحلي وخلق فرص العمل. ركز الباحث على السياسات العمومية الداعمة لهذه المؤسسات، وعلى التحديات التي تواجهها، مثل ضعف التمويل وصعوبة الولوج إلى السوق.

الأهمية بالنسبة لبحثنا:

تُعد هذه الدراسة مرجعاً تأسيسياً لأنها توضح الخلفية الاقتصادية للمؤسسات المصغرة التي تشكل الإطار العام لبحثنا. غير أن اهتمامها كان اقتصادياً أكثر من قانوني، إذ لم تتعرض بالتفصيل إلى الجوانب التشريعية والتنظيمية. وبالتالي، فإن بحثنا يُكمل هذا النقص عبر تحليل الإطار القانوني الذي يحكم هذه المؤسسات، ولا سيما في قطاع الخدمات المستحدثة كالتوصيل.

المقارنة:

بينما ركز بوشريط على الأثر الاقتصادي الكلي للمؤسسات الصغيرة، يتجه بحثنا نحو تحليل الطبيعة القانونية والتنظيمية للمؤسسة المصغرة وكيفية تطبيقها على نشاط محدد (التوصيل بالدراجات النارية). أي أننا ننتقل من التحليل الكلي إلى التحليل القطاعي التطبيقي.

2. الدراسة الثانية:

العنوان: الإطار القانوني للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة في الجزائر بين النص والتطبيق"
الباحثة: الدكتورة صليحة بن عيسى، جامعة وهران، سنة 2020.

المضمون:

حلت هذه الدراسة مضمون القانون التوجيهي رقم 17-02 المتعلق بتطوير المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، وركزت على التناقض بين النصوص القانونية والواقع العملي للتطبيق، خاصة في ما يتعلق بدور الهيئات المرافقة مثل الوكالة الوطنية لدعم وتنمية المقاولاتية. كما تناولت الإشكالات الإدارية والبيروقراطية التي تعيق فعالية هذا الإطار القانوني.

الأهمية بالنسبة لبحثنا:

تعد هذه الدراسة الأقرب من حيث التوجه القانوني، إذ قدمت تحليلاً تشريعياً نقدياً يمكن الاعتماد عليه كأساس نظري لمناقشة مدى فاعلية النصوص القانونية في تنظيم المؤسسات الصغيرة. غير أنها لم تتناول الأنشطة المستحدثة مثل خدمات التوصيل، ما يجعل بحثنا تطويراً مكماً لها من خلال تطبيق الإطار القانوني ذاته على نشاط محدد جديد.

المقارنة:

بينما ركزت دراسة بن عيسى على الفجوة بين النص والتطبيق من منظور مؤسساتي، يهدف بحثنا إلى اختبار هذه الفجوة ميدانياً في حالة نشاط التوصيل، أي في نموذج واقعي يبرز التحديات القانونية والتنظيمية لهذا القطاع المستحدث.

3. الدراسة الثالثة:

العنوان: دور المؤسسات المصغرة في إدماج الاقتصاد غير الرسمي في الجزائر "

الباحث: الدكتور الطاهر غربي، جامعة قسنطينة، سنة 2021.

المضمون:

تناولت الدراسة العلاقة بين المؤسسات المصغرة وسياسات إدماج الأنشطة غير الرسمية في الاقتصاد المنظم، وركزت على أثر البرامج الحكومية على تقنين الأنشطة الفردية الصغيرة. وأبرزت أن العديد من الأنشطة غير الرسمية يمكن أن تتحول إلى مؤسسات مصغرة نظامية من خلال تهيئة بيئة قانونية وتشريعية مناسبة.

الأهمية بالنسبة لبحثنا:

تكتسي هذه الدراسة أهمية خاصة لأنها تُبرز كيف يمكن للمؤسسات المصغرة أن تشكل جسراً بين الاقتصاد غير الرسمي والاقتصاد النظامي. وهو ما ينطبق تماماً على نشاط التوصيل بالدراجات النارية، الذي انتقل تدريجياً من ممارسة فردية غير مقننة إلى نشاط تسعى الدولة إلى إدماجه ضمن الإطار القانوني.

المقارنة:

يتقاطع بحثنا مع دراسة غربي في الهدف المتمثل في تقنين الأنشطة غير الرسمية، لكنه يختلف عنها في زاوية المعالجة؛ إذ يركز بحثنا على دراسة حالة محددة وتفصيل الجوانب القانونية والتنظيمية الخاصة بها، بينما تناولت دراسة غربي الظاهرة في بعدها الاقتصادي والاجتماعي العام.

4. الدراسة الأجنبية:

العنوان: *"Legal Frameworks for Micro-Enterprises and Gig Economy Workers: Comparative Insights from France and the EU"*

الباحثة: Marie Dupont 2022، جامعة السوربون – فرنسا، سنة

المضمون:

تناولت هذه الدراسة الإطار القانوني المنظم للمؤسسات المصغرة والعاملين في الاقتصاد التشاركي (Gig Economy) في الاتحاد الأوروبي، مع تركيز خاص على فرنسا. وحللت الكاتبة الإشكالات القانونية الناجمة عن غموض الوضع المهني للعاملين في خدمات التوصيل (مثل Uber Eats و Deliveroo)، بين اعتبارهم عمالاً خاضعين لقانون العمل أو متعاقدين مستقلين يخضعون للقانون التجاري.

الأهمية بالنسبة لبحثنا:

تعد هذه الدراسة ذات قيمة عالية لأنها تعالج موضوعاً مشابهاً لموضوعنا من زاوية مقارنة، إذ تبرز الجدل القانوني حول العلاقة بين شركات التوصيل وسائقيها، وهو النقاش ذاته المطروح في الجزائر وإن كان في سياق تشريعي مختلف.

تساعد نتائج هذه الدراسة على فهم الاتجاهات القانونية الممكن تبنيها في الجزائر لتحديد الطبيعة القانونية للعلاقة بين شركات التوصيل والسائقين، خاصة من حيث حماية الحقوق الاجتماعية والالتزامات المهنية.

المقارنة:

بينما تتناول دراسة Dupont مسألة تأطير الاقتصاد الرقمي في بيئة قانونية متقدمة تتسم بوضوح النصوص التشريعية الأوروبية، يواجه الإطار الجزائري غياباً شبه تام للتنظيم الخاص بهذا المجال. وبالتالي، فإن المقارنة تتيح استلهام آليات قانونية جديدة مثل إدماج فئة سائقي

التوصيل ضمن "العاملين المستقلين المنظمين" أو إنشاء نظام قانوني وسيط يجمع بين الحرية والمساءلة.

أهمية الدراسات السابقة بالنسبة للبحث الحالي

إن استعراض هذه الدراسات يبيّن أن أغلب الجهود البحثية السابقة ركزت إما على البعد الاقتصادي للمؤسسات المصغرة أو على تحليل الإطار القانوني العام دون التطرق إلى التطبيقات العملية في الأنشطة المستحدثة. ومن ثمّ، تأتي أهمية البحث الحالي في كونه:

- يسدّ فراغاً في الأدبيات القانونية الجزائرية من خلال تطبيق الإطار التشريعي للمؤسسات المصغرة على نشاط جديد هو التوصيل بالدراجات النارية؛
- يدمج بين التحليل القانوني والمقاربة الاقتصادية والاجتماعية، مما يمنحه طابعاً تكاملياً؛
- ويقدم مقارنة علمية مع التجارب الأجنبية لإثراء النقاش القانوني حول طبيعة العلاقة بين شركات التوصيل والعاملين بها.

وبذلك، يُمكن القول إن هذه الدراسة تسير في اتجاه تطوير الفكر القانوني المتعلق بالمؤسسات المصغرة، عبر الانتقال من التحليل العام إلى الدراسة التطبيقية المتخصصة، بما يساهم في إثراء المعرفة العلمية وتوجيه السياسات التشريعية المستقبلية في الجزائر.



الفصل الأول: إطار النظري والقانوني
للمؤسسة المصغرة في الجزائر



الفصل الأول: الإطار النظري والقانوني للمؤسسة المصغرة في الجزائر

تمهيد:

أمام التحولات الاقتصادية العميقة التي تعرفها الجزائر، باتت الدولة مجبرة على تنويع أدواتها في تفعيل النشاط الاقتصادي، بعيدًا عن النمط الريعي التقليدي. وفي هذا السياق، ظهرت المؤسسات المصغرة كحل عملي لدعم التشغيل الذاتي، وخلق الثروة، وتحفيز روح المبادرة الفردية، خصوصًا لدى فئة الشباب. ولم تقتصر هذه المقاربة على البعد الاقتصادي فقط، بل أُدرجت ضمن سياسة عمومية شاملة، تتكامل فيها أدوار عدة جهات: تشريعية، تنفيذية، ومالية.

يرتكز هذا الفصل على تفكيك الإطار المفاهيمي والتنظيمي لهذه المؤسسات، من خلال التطرق في المبحث الأول إلى ماهية المؤسسة المصغرة، سواء من حيث التعريف القانوني والتنظيمي، أو من خلال تسليط الضوء على مختلف الأشكال القانونية والاقتصادية التي قد تتخذها. ثم يتناول المبحث الثاني خصوصيات نشاط التوصيل السريع، كأحد أبرز الأنشطة الحديثة التي لاقت رواجًا داخل القطاع غير الرسمي، قبل أن تتجه الدولة نحو تقنينه وإدماجه ضمن السوق النظامي، لما له من أثر مباشر على تحسين الخدمات وتوسيع رقعة النشاط المقاولاتي في الجزائر.

المبحث الأول: مفهوم المؤسسة المصغرة وأنواعها

في سياق التغيرات الاقتصادية التي تشهدها الجزائر، برزت المؤسسات المصغرة كأداة استراتيجية ضمن السياسات العمومية الرامية إلى دعم التشغيل الذاتي، وتعزيز النسيج الاقتصادي المحلي، وتقليص التبعية للوظيفة العمومية. ولم يأت هذا التوجه من فراغ، بل فرضته الضرورات التنموية، وتوصيات الخبراء، ومتطلبات سوق العمل المتزايدة، لا سيما في ظل معدلات بطالة مرتفعة وهشاشة في القطاعات الإنتاجية.

وإدراكًا من المشرع الجزائري بأهمية هذه الفئة من المؤسسات، تم وضع إطار قانوني وتنظيمي خاص بها، يميزها عن باقي الكيانات الاقتصادية التقليدية، سواء من حيث الحجم أو طبيعة النشاط أو نمط التمويل. ومن هذا المنطلق، يقتضي فهم الإطار العام للمؤسسات المصغرة التطرق أولاً إلى مفهومها القانوني، ثم الوقوف عند مختلف أشكالها وأنواعها وفقاً للتصنيفات المعتمدة.

المطلب الأول: تعريف المؤسسة المصغرة

لقد تميزت التجربة الجزائرية في مجال إحداث و ترقية المؤسسات الصغيرة و كذلك المتوسطة بتنوع النصوص القانونية التي تحكمها بل وبصدور العديد من النصوص التنظيمية المتعلقة بهذا الأمر على فترات زمنية متعاقبة، وعلى هذا الأساس فدراستنا في المقام الأول ستصب على بيان أهم النصوص القانونية و التنظيمية المتعلقة بإنشاء و تطوير و مرافقة هذه المؤسسات إلا أنه و قبل التفصيل في ذلك و جب علينا بداية التعريف بهذه المؤسسات كمسألة أولية.

الفرع الأول: مفهوم المؤسسات المصغرة

أثار تحديد مفهوم المؤسسات الصغيرة جدلا في الفكر الاقتصادي و بين المهتمين بأمر هذه المؤسسات سواء الاقتصاديين منهم أو القانونيين و حتى الماليين، على أساس أنه من الصعوبة بمكان وضع تعريف جامع و محدد و دقيق للمؤسسات الصغيرة و معها المتوسطة يحتوي على كل زوايا المفهوم و بما تتضمنه من خصائص و دورها في التنمية الاقتصادية للوطن .

أولا: التعريف الفقهي للمؤسسة الصغيرة

تعددت التعريفات التي قدمت لهذه المؤسسات فمنهم من يعرفها بأنها " عبارة عن مشروع صغير هو الذي لا يقل عدد العاملين فيه عن 100 عامل، وهو المشروع الذي يمتلكه و يديره صاحبه و حجمه محدود داخل الصناعة التي يعمل فيها و عدد الموظفين فيه لا يزيد عن 100 موظف"¹.

وهناك من يعرفها على أنها مؤسسات في قطاع الصناعات الحرفية حيث تمارس داخل منشآت صغيرة يعمل بكل منها تسعة مشغلين فأقل و تقوم بنشاط من الأنشطة الصناعية المختلفة لحسابها أو تقدمها كخدمة صناعية للغير وهي تابعة للقطاع الخاص و يغلب عليها الطابع الفردي ولا يمسك أغلبها دفاتر أو حسابات منتظمة.

¹ راجع مختلف التعريفات الواردة ببحث، آيت عيسى عيسى ، المؤسسات الصغيرة و المتوسطة في الجزائر - آفاق و قيود - مجلة اقتصاديات شمال افريقيان العدد السادس ص 274 .

الفصل الأول: لإطار النظري والقانوني للمؤسسة المصغرة في الجزائر

كما عُرفت أيضا بأنها " تلك المؤسسات التي تمتاز بمحدودية رأسمالها وقلة العمال ومحدودية التكنولوجيا المستخدمة وبساطة في التنظيم الإداري و تعتمد على تمويل ذاتي حيث رأس مال يتراوح بين 10-50 ألف دولار وعدد العمال أقل من 10" ¹ .

ثانيا: التعريف القانوني للمؤسسة المصغرة

تعتمد معظم التعريفات القانونية عموما، إما معيار عدد العمال أو معيار رأس المال أو الجمع بينهما وهو المنهج الذي سلكه المشرع الجزائري حين عرف المؤسسة الصغيرة والمتوسطة بنصوص القانون التوجيهي لتطوير المؤسسات الصغيرة والمتوسطة ² ، حيث أورد بنص المادة الخامسة تعريف لهذه النوع من المؤسسات ³، حيث جاء فيها " تعرف المؤسسة الصغيرة والمتوسطة مهما كانت طبيعتها القانونية بأنها مؤسسة انتاج السلع و/أو الخدمات :

- تشغل من واحد (1) إلى مائتين وخمسين (250) شخصا،
- لا يتجاوز رقم أعمالها السنوي أربعة (04) ملايين دينار جزائري أو لا يتجاوز مجموع حصيلتها السنوية مليار (01) دينار جزائري .
- تستوفي معيار الاستقلالية كما هو محدد في النقطة أدناه ."

وعرفت المادة الثامنة من القانون، المؤسسة المتوسطة بأنها مؤسسة تشغل ما بين خمسين إلى مائتين وخمسين شخصا ورقم أعمالها السنوي ما بين أربع مائة (400) مليون دينار جزائري إلى أربعة (04) ملايين دينار جزائري أو مجموع حصيلتها السنوية ما بين مائتي (200) مليون دينار جزائري إلى مليار (01) دينار جزائري ."

¹ سعاد لجينة، عضو مجلس إدارة غرف تجارة وصناعة تجربة تشجيع المشاريع الصغيرة في سلطنة عمان ، مارس 2010 ص 11.
² قانون رقم 02-17 مؤرخ في 10 يناير 2017 يتضمن القانون التوجيهي لتطوير المؤسسات الصغيرة و المتوسطة المنشور بالجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد رقم 02 الصفحة 4 و ما بعدها.
³ وضع المشرع بنص المادة الخامسة تعريف شمل المؤسسات الصغيرة و المتوسطة معا ليأتي في المواد 2 و 9 و 10 بتعريف مستقل لكل مؤسسة بما فيها المؤسسة الصغيرة جدا.

الفصل الأول: لإطار النظري والقانوني للمؤسسة المصغرة في الجزائر

في حين عرفت المادة 9 من القانون المؤسسة الصغيرة بأنها " مؤسسة تشغل ما بين عشرة (10) إلى تسعة وأربعين (49) شخصا، ورقم أعمالها السنوي لا يتجاوز أربعمئة (400) مليون دينار جزائري، أو مجموع حصيلتها السنوية لا تتجاوز مائتي (200) مليون دينار جزائري " .

بينما عرف المؤسسة الصغيرة جدا بكونها مؤسسة تشغل من شخص واحد إلى تسعة أشخاص، ورقم أعمالها السنوي أقل من أربعين (40) مليون دينار جزائري، أو مجموع حصيلتها السنوية لا يتجاوز عشرون (21) مليون دينار جزائري .

من خلال كل هذه التعاريف يتبين لنا وأن المشرع ميز بين المؤسسات المتوسطة والمؤسسات الصغيرة والصغيرة جدا بالنظر إلى عدد العمال الذين يشتغلون لديها وبالنظر إلى الجانب المالي أي رقم أعمالها السنوي، وإن كانت هذه التعريفات والمعايير تنعكس لاحقا على مسألة التمويل والمرافقة والمساعدة التي تقدمها مؤسسات الدولة لهذه المؤسسات .

الفرع الثاني: الإطار التشريعي لدعم المؤسسات الصغيرة

مما لا شك فيه أن عجز القطاع العام لوحدة عن تحقيق التنمية الوطنية، والنهوض بالاقتصاد الوطني على أكمل وجه دفع بالمشرع الجزائري إلى التوجه نحو تشجيع القطاع الخاص وبالأخص قطاع المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الذي أثبت نجاعته في تحقيق التنمية في بلدان كثيرة، إذ أنه يعتبر خزان للاقتصاد الوطني .

وقد سعى المشرع الجزائري في سبيل ذلك وتكريسا منه لهذا التوجه في إطار المخططات الوطنية ذات النظام الخماسي إلى اصدار جملة من التشريعات لدعم هذه المؤسسات سواء كان ذلك بصورة غير مباشرة أو مباشرة .

أولاً: الدعم غير المباشر

لقد كان قانون رقم 82-11 المؤرخ في 21 أوت 1982¹ من القوانين الأولى التي جاءت لتلبية احتياجات الجزائر التشريعية في مجال الاستثمارات الوطنية الخاصة، ثم جاء بعده القانون رقم 88-25 المؤرخ في 12 جويلية 1982² المحدد لكيفيات توجيه الاستثمارات الاقتصادية الخاصة الوطنية، ثم تلتها بعد ذلك جملة من القوانين تتعلق بالمؤسسات العمومية الاقتصادية وما صاحبها من خصصة للمؤسسات العمومية الاقتصادية وفتح رأسمالها للقطاع الخاص، و من بين القوانين المهمة التي صدرت قانون رقم 90-10 المؤرخ في 14 أفريل 1991 المتعلق بالنقض و القرض، الذي شمل جوانب عديدة من الإصلاحات في مجال التسيير المالي و القرض والاستثمار³

ويتمثل الدعم القانوني غير المباشر للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة في القوانين المتعلقة بالاستثمار من خلال قانوني ترقية وتطوير الاستثمار وكذلك قانون الصفقات العمومية :

- قانون ترقية الاستثمار :

صدر قانون الاستثمار لسنة 1993 بمقتضى المرسوم التشريعي المؤرخ في 1993/10/05 والذي كرس مبدأ جديد وهو حرية الاستثمار الكاملة، و إتاحة المساواة بين الوطنيين الخواص و الأجانب وجاء بتحفيظات و ضمانات غاية في التطور، بل و فتح المجال لأجل جلب الاستثمار الأجنبي المباشر أو عن طريق الشراكة من خلال وضع آليات جديدة لدراسة الملفات و إجراءات إنجاز العقود و تسريع التحويلات و غيرها من التحفيظات الإدارية و المالية و الجبائية، وفعلا قد أنشئت بناء على هذا القانون بعض المؤسسات الصغيرة و

¹ صدر القانون رقم 82-11 المؤرخ في 21 أوت 1982 يتعلق بالاستثمار الاقتصادي الوطني الخاص، الجريدة الرسمية، العدد 34.
² القانون رقم 88-25 المؤرخ في 12 جويلية 1982، يتعلق بتوجيه الاستثمارات الاقتصادية الخاصة الوطنية الجريدة الرسمية عدد 64
³ قانون رقم 90-10 المؤرخ في 14 أفريل 1991 يتعلق بالنقض و القرض ، المنشور بالجريدة الرسمية ، عدد 16.
⁴ المرسوم التشريعي رقم 93-12 المؤرخ في 05 أكتوبر 1993 يتعلق بترقية الاستثمار، الجريدة الرسمية ن عدد 64 .

الفصل الأول: لإطار النظري والقانوني للمؤسسة المصغرة في الجزائر

المتوسطة في فترة متأخرة لصدوره بداية من سنوات 1998 و ما بعدها، إلا أن تجسيد محتوى هذا القانون على أرض الواقع لم يتحقق بالشكل المطلوب نتيجة الظروف الصعبة التي كانت تمر بها الجزائر آنذاك .

- قانون تطوير الاستثمار :

نظرا للتطور الذي عرفته الجزائر و خروجها من الوضع الصعب الذي عاشته طيلة فترة التسعينات فقد توجه المشرع إلى فكرة تطوير الاقتصاد لاسيما بعد المؤشرات التي أدت إلى ارتفاع أسعار المحروقات و استمرار ارتفاع أسعارها بشكل تصاعدي لسنوات طويلة، وقد أصدر هذا القانون بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 03-01 المؤرخ في 20 أوت 2001 و المتعلق بتطوير الاستثمار¹، و الذي جاء بفكرة جديدة تتعلق بهذا المجال، أين منح الأفراد الحرية التامة في النشاط ، كما جاء يكرس انسحاب الدولة من حقل الاستثمار الاقتصادي بحيث تتخلى عن دور المنتج و تتفرغ لدور المحفز بكل ما تحمله من أجهزة و ضمانات، ومن أجل تجسيد عملية التوجه في نحو تدعيم و تطوير الاستثمار، و لتجسيد هذا التوجه قررت الدولة إنشاء هيئتين، تمثلت الأولى في المجلس الوطني للاستثمار و الذي غايته التفكير و البحث في أحسن السبل لكيفية توحيد مركز القرار فيما يتعلق بالاستثمار² .

ثم تم تدعيم هذا الجهاز بجهاز آخر سُمي بالوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار، وتعد هذه الهيئة من بين الهيئات الحكومية الساهرة على دعم الاستثمار وعلى دعم المؤسسات الصغيرة و المتوسطة .

ولعل المسألة التي يجب التنويه بها فيما يخص هاذين الجهازين هو وضعهما تحت الوصاية المباشرة لرئيس الحكومة ما يعني الاهتمام الكبير الذي توليه الدولة لترقية و تطوير

¹ المرسوم الرئاسي رقم 03-01 المؤرخ في 20 أوت 2001 المتعلق بتطوير الاستثمار، الجريدة الرسمية، عدد 47 الصفحة 5 و ما بعدها.
² مرسوم التنفيذي رقم 06-355 المؤرخ في 09 أكتوبر 2006 يتعلق بصلاحيات المجلس الوطني للاستثمار و تشكيلته و تنظيمه جريدة رسمية عدد 64.

الفصل الأول: لإطار النظري والقانوني للمؤسسة المصغرة في الجزائر

الاستثمار دعم المؤسسات الصغيرة و المتوسطة وهو فعلا ما تجسد في فترة لاحقة من خلال إنشاء العديد من المؤسسات الصغيرة في مختلف القطاعات .

- قانون الصفقات العمومية

يعد قانون الصفقات العمومية من بين القوانين التي لها دور كبير في دعم و ترقية وتطوير المؤسسات الصغيرة من خلال الأحكام القانونية التي تضمنها في هذا الاتجاه ومختلف الاجراءات القانونية التي تتعلق بسير الصفقات العمومية و التحفيزات التي تمنح للمؤسسات الصغيرة، و لعل تجسيد ذلك قد تداركه المشرع من خلال القانون التوجيهي للمؤسسات الصغيرة و المتوسطة الصادر في سنة 2017 السابق الإشارة إليه، إذ نص في مادته 25 على أنه " بعنوان إبرام الصفقات العمومية، تسهر المصالح المعنية للدولة ولواقعها على تخصيص جزء من هذه الصفقات للمنافسة فيما بين المؤسسات الصغيرة و المتوسطة، حسب الشروط و الكيفيات المحددة بموجب التنظيم المعمول به¹ ."

حيث يسمح هذا النص للمؤسسات الصغيرة من الاستفادة من مشاريع الدولة في مختلف القطاعات وبصفة تفضيلية على حسب حجم الصفقة في الحصول عليها وتنفيذها سواء بصفة مباشرة أو عبر نظام المناولة .

وبهذا فإن قانون الصفقات العمومية ومختلف النصوص التنفيذية له، والصادرة عقب هذا القانون ستكون في صالح المؤسسات الصغيرة للمساهمة في انجاز المشاريع العامة للدولة و الاستفادة من تجربة المؤسسات الكبرى، زيادة على الاستفادة من أموال هذه المشاريع الكبيرة وبالنتيجة فإن هذه المشاريع ستكون عاملا تحفيزيا وتساها في تطوير القدرات المالية لهذه المؤسسات .

¹ قانون الصفقات العمومية المعدل في اكثر من مناسبة و آخر تعديل هو رقم بمقتضى المرسوم الرئاسي تحت رقم 15-142 في سنة 2015.

- الدعم القانوني المباشر :

لقد تجسد الدعم القانوني المباشر للمؤسسات الصغيرة ومعها المتوسطة في نفس الوقت من خلال إصدار أول قانون يتعلق بها، ذلك أن تحديد مفهوم المؤسسات الصغيرة و المتوسطة و مضمونها لم يجد فحواه الفعلي إلا من خلال القانون 01-18 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001¹ المتضمن القانون التوجيهي لترقية المؤسسات الصغيرة و المتوسطة و الذي كان يرمي إلى تعريف المؤسسات الصغيرة و المتوسطة و تحديد التدابير اللازمة لمساعدتها و دعمها و ترقيتها، و قد انشئت في ظل أحكام هذا القانون و المراسيم التنظيمية و التنفيذية و مختلف القرارات الوزارية و اللوائح و الذي استمر العمل به طيلة 15 سنة كاملة عدد كبير من المؤسسات الصغيرة و المتوسطة و الصغيرة جدا منها ما استمر في النشاط ومنها من انتهى وتوقف ومنها ما يزال يعاني الكثير من المشاكل لاسيما في تسديد القروض البنكية ومختلف الهيئات .

ونظرا للكثير من المشاكل التي واجهت تنفيذ وتطبيق هذا القانون فقد توجه المشرع إلى اعداد مشروع جديد يبني على فكرة تطوير المؤسسات الصغيرة و المتوسطة من خلال تدعيم الهياكل التي تدعم هذه المؤسسات لاسيما الوكالة الوطنية لتطوير المؤسسات الصغيرة و المتوسطة زيادة على التخلي عن التسيير المركزي من خلال تدعيم الهياكل على المستوى المحلي و إعطاء الدعم والاستقلالية في اتخاذ القرار فيما يخص تطوير المؤسسات، واتخاذ تدابير جديدة للدعم أكثر تكيف مع احتياجات هذه المؤسسات .

وقد تجلت هذه الأهداف التي سطرتهها الدولة الجزائرية من خلال هذا القانون الجديد إذ جاء في عرض المشروع المتعلق بهذا القانون أنه على الدولة أن تعمل من أجل أن يستفيد أصحاب المؤسسات الصغيرة و المتوسطة من التسهيلات للحصول على التمويل البنكي ويتم

¹ القانون رقم 01-18 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 يتضمن القانون التوجيهي لترقية المؤسسات الصغيرة و المتوسطة، الجريدة الرسمية عدد 77 الصفحة 5

الفصل الأول: لإطار النظري والقانوني للمؤسسة المصغرة في الجزائر

مرافقتهم لضمان جدوى مشروعاتهم عن طريق تكوينهم في مجال التسيير و الحصول على الطلب العمومي، كما سيتم منح ميكانيزمات محفزة خاصة لأصحاب الشهادات لاسيما من أجل إنشاء نشاطات تعتمد على المعرفة و التكنولوجيات الجديدة، وغيرها من الأهداف التي سطرته الدولة في سبيل تطوير هذه المؤسسات التي راهنت عليها من أجل تطوير الاقتصاد الوطني و التخلي تدريجيا عن التبعية للمحروقات .

لقد صدر القانون التوجيهي لتطوير المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الجديد بتاريخ 10 جانفي 2017 و جاء بأحكام جديدة تبعا لتوجه الحكومة الجزائرية حول تطوير المؤسسات الصغيرة و المتوسطة ورفع العراقيل التي كانت تواجهها في ظل القانون القديم و يمكن إيجاز هذه الأحكام في المسائل التالية :

✓ الأهداف من الأحكام التي جاء بها القانون التوجيهي :

لقد تضمن القانون جملة من الأهداف و التي هي في حقيقة الأمر برنامج عمل سياسة الدولة في سبيل تطوير هذه المؤسسات والتي تتمثل في :

بعث النمو الاقتصادي، تحسين بيئة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، تشجيع إنشاء المؤسسات الصغيرة و المتوسطة لاسيما المبتكرة منها، والحفاظ على ديمومتها، تحسين تنافسية المؤسسات الصغيرة و المتوسطة و قدراتها في مجال التصدير، ترقية ثقافة المناولة وأخيرا تحسين معدل الاندماج الوطني و ترقية المناولة .

كما تضمن القانون الجديد أيضا تدابيرا لرفع التوجه المركزي في تدعيم و معالجة مختلف المشاكل التي عانت منها هذه المؤسسات الذي كان سائدا في ظل القانون السابق الملغى، من خلال إعطاء الصلاحية و السلطة للجماعات المحلية باتخاذ التدابير اللازمة من أجل مساعدة

الفصل الأول: لإطار النظري والقانوني للمؤسسة المصغرة في الجزائر

و دعم ترقية المؤسسات الصغيرة و المتوسطة، لاسيما من خلال تسهيل الحصول على العقار الملائم لنشاطاتها و تخصيص جزء من مناطق النشاطات و المناطق الصناعية .

وفي تقديرنا أن توجه المشرع إلى التخلي عن المركزية في التسيير و إعطاء السلطة للجماعات المحلية من بلدية وولاية في سبيل تجسيد مشاريع المؤسسات الصغيرة و المتوسطة ومنحها التسهيلات اللازمة على المستوى المحلي، لاسيما ما تعلق بالعقار الصناعي و تمكينها من الحصول عن طريق الامتياز على عقارات مختلفة في مراكز النشاط و التي كانت تحتلها و تستحوذ عليها المؤسسات الكبيرة، من شأنه خلق ديناميكية جديدة في توسيع نشاط هذه المؤسسات و خلق مناصب شغل على المستوى المحلي وبالنتيجة ستكون نتائجها إيجابية على الجماعات المحلية من كل الجوانب على أساس أن كل جماعة محلية تختلف عن الأخرى من حيث الامكانيات و ما تحتويه من مناطق للنشاط الانتاجي و الصناعي .

✓ تدابير المساعدة و الدعم لإنشاء و ترقية المؤسسات الصغيرة :

لقد جاء القانون الجديد بأحكام تتعلق بالتدابير المستوجبة على الدولة و الجماعات المحلية و مختلف الأجهزة المساعدة و المرافقة لهذه المؤسسات من أجل تحقيق النجاح و الاستمرارية، إذ الغاية ليست في انشاء المؤسسة في حد ذاتها وإنما حول كيفية تطوير و توسيع و ضمان ديمومة هذه المؤسسات. لذلك فهذه التدابير التي نص عليها القانون في حقيقة الأمر هي الحد الأدنى الواجب تقديمه لتحقيق هذه الغاية (ديمومة و توسع نشاط المؤسسات الصغيرة) والتي تتمثل في¹ :

- نشر و ترقية توزيع المعلومة ذات الطابع الصناعي والتجاري، والقانوني والاقتصادي والمالي، والمهني والتكنولوجي المتعلقة بقطاع المؤسسات الصغيرة والمتوسطة .

¹ نص على هذه التدابير بشكل من التفصيل بالمادة 15 من القانون

الفصل الأول: لإطار النظري والقانوني للمؤسسة المصغرة في الجزائر

- تشجيع كل مبادرة تسهل للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحصول على العقار على أساس أن الحصول على هذا الأخير سواء تمثل في عقار فلاحى أو صناعى أو خدماتى كان من بين العوائق والصعوبات الكبيرة التى واجهت إنشاء واستمرارية المؤسسات الصغيرة والمتوسطة فى نشاطها، ذلك أنه كثيرا ما حرمت المؤسسات الصغيرة من الحصول على العقار الصناعى لاسيما فى المناطق الصناعية بسبب قلته من جهة ومن جهة أخرى بسبب المنافسة الكبيرة التى تواجهها مع المؤسسات الكبيرة،

ولذلك وضعت الدولة فى القانون الجديد أحكاما على خلاف ما كان سائدا فى ظل القانون الملغى لسنة 2001 ، حيث أصبحت المؤسسة التى انشئت فى ظل هذه الأحكام تستفيد من الأولوية فى تمكينها من العقار بمختلف صورته، لأنه لا وجود لمؤسسات صغيرة و متوسطة دون وجود عقار تستغل فيه نشاطها .

- العمل على وضع أنظمة جبائية مكيفة مع المؤسسات الصغيرة و المتوسطة، وهو أسلوب تحفيزى لأصحاب المشاريع الصغيرة من أجل العمل وإنشاء مؤسسات فى مختلف النشاطات لاسيما الانتاجية و الصناعية و الفلاحية، على اعتبار أنه فى ظل القانون القديم كانت هناك تحفيزات جبائية، و لكن فى غياب المرافقة الفعالة لاسيما فى بداية التجربة الجزائرية منذ سنوات 2000 لم تتمكن العديد من المؤسسات من الصمود حتى فى ظل الإعفاء الجبائى أو التأجيل الذى كان معتمدا، بل ومع غياب الخبرة للكثير من الشباب الذين لم يستفيدوا منه بقدر استفادتهم منه عند بداية وانطلاق مشاريعهم ليجدوا فى النهاية وبعد سنوات من النشاط سواء بالنجاح أو بالفشل مثقلين بمبالغ مالية مستحقة لفائدة خزينة الدولة لم تكن فى الحسبان .

لذلك و حتى لا تتكرر تلك التجربة بسلبياتها فقد توجه المشرع من خلال القانون الحالى إلى وجوب تحيين المنظومة الجبائية بما تستجيب و التطور الذى عرفته المؤسسات الصغيرة المتوسطة .

الفصل الأول: لإطار النظري والقانوني للمؤسسة المصغرة في الجزائر

- تشجيع و تعزيز ثقافة المقاوله، و كذا التكنولوجيات الحديثه والابتكار في المؤسسات الصغيره و المتوسطه .
- تسهيل حصول المؤسسات الصغيره و المتوسطه على الأدوات و الخدمات الماليه الملائمة لاحتياجاتها .
- تشجيع الجمعيات المهنيه و بورصات المناولة و التجمعات، و تعتبر هذه الوسيله من الأهميه بمكان ذلك على اعتبار أن التجربة التي مرت بها الجزائر لاسيما في ظل 11 سنوات الأولى كانت تفتقر فيها المؤسسات الصغيره لفضاء تجتمع فيه و تكون قوة اقتراح و قوة لتفعيل و ايجاد الحلول و رفع العراقيل فكانت كل مؤسسة قائمه لذاتها، فوجود مثل هذه الجمعيات و التجمعات مما لاشك فيه سيعزز قدرتها التنافسيه و التعاونيه و تدليل العقبات في مواجهه بعضها البعض .
- تعزيز التنسيق بين أجهزة إنشاء و دعم المؤسسات الصغيره و المتوسطه على المستويين المركزي و المحلي .

ومع ذلك ورغم نص المشرع و توجه الدولة الجزائريه إلى وضع هذه التدابير حيز التنفيذ، إلا أن الاستفادة منها ليست تلقائيه، بل تتحدد على حسب حجم كل مؤسسة و كذلك طبيعه النشاط الذي تمارسه زياده على مكان تواجدها، وهو أمر في تقديرنا صائب عندما جعل الاستفادة من هذه التدابير تتوزع ما بين المؤسسة الصغيره التي لها نشاط كبير ويد عاملة في الحدود القصوى لما هو منصوص عليه قانونا. زياده على الموقع الجغرافي فما تستفيد منه مؤسسة مصنعه من تدابير الدعم في صحراء الجزائر ليست كمؤسسة متواجده في الشمال و كل الوسائل متاحه أمامها من وسائل نقل و يد عاملة و استشاريه إلى جانب الهياكل القاعدية و غيرها، لذلك نرى أنه من الضروري التفصيل في ذلك بمقتضى مرسوم أو قرارات وزارية حتى تكون كل مؤسسة على علم بما هي التدبير التي تستفيد منها و يمكن أن تكييف نشاطها و اختيارها لمكان إنشاء المشروع بحسب ما ستستفيد من تدابير للمساعدة .

الفرع الثالث: الإطار القانوني لإنشاء المؤسسات الصغيرة

ونقصد بذلك الشكل الذي تؤسس وتنشأ فيه المؤسسة المصغرة، فالمؤسسات الصغيرة و حتى المتوسطة تصنف في حقيقة الأمر إلى عدة تصنيفات على حسب المجال والزاوية التي ينظر، فمنهم من يصنفها على حسب توجهها فنجد المؤسسات العائلية والمؤسسات التقليدية و كذلك المؤسسة المتطورة و الشبه المتطورة (نظام الورش). ومنهم من يصنفها على أساس العمل فنجد مؤسسات مصنعة (نظام الانتاج بدون مصنع) و مؤسسات مصنعية و ثالث تصنيف هو على أساس طبيعة المنتجات فمنها ماتسمى بمؤسسات إنتاج السلع الاستهلاكية و منها المؤسسات التي تتولى إنتاج سلع وسيطية و منها من تتولى إنتاج السلع و التجهيز .

ومن الناحية القانونية فالمؤسسات الصغيرة تؤسس أو تنشأ في عدة أشكال، أو أن مؤسسي هذه المؤسسات يختارون النظام القانوني الذي يناسب نشاطهم و حجم المؤسسة في حد ذاته و تكون على النحو الآتي :

أولاً : المؤسسات العامة

ورغم هذه الصفة فإنها تتدرج ضمن المؤسسات الصغيرة و المتوسطة و تستفيد من تدابير الدعم المختلفة، و قد تنشأ في القطاع الخدماتي أو الانتاجي أو الصناعي و حتى الفلاحي، و هذا النوع من المؤسسات نجده بشكل واضح في الهياكل التابعة للهيئات المحلية من بلدية وولاية .

ثانياً: المؤسسات الخاصة

هذه المؤسسات تحكمها قواعد القانون الخاص، وبالأساس فإن هذه البرامج موجهة لهذا النوع من المؤسسات، هذه الأخيرة تنشأ في عدة أشكال :

• ممارسة النشاط من طرف شخص طبيعي :

فقد تنشأ المؤسسة الصغيرة في شكل فردي بمعنى تؤسس من طرف شخص طبيعي يمارس نشاطا معيناً، في إطار مقابلة معينة و لكنه يقوم بتقييد نشاطه كشخص طبيعي، وهنا يمارس نشاطه بعد الحصول على السجل التجاري تبعا للأنشطة التجارية المحددة بنص المادة 2 من القانون التجاري وهي ما نسميها بالأعمال التجارية بحسب موضوعه .¹

• إنشاء المؤسسة المصغرة الحرفية :

قد يمارس الشخص الطبيعي الذي يُنشئ مؤسسة مصغرة في إطار حرفي، بمعنى أنه لا يكتسب صفة التاجر كما هو الشأن في الحالة الأولى، إنما يكتسب صفة الحرفي ويكون مقيدا في غرفة الصناعات التقليدية و الحرف و بعد حصوله على بطاقة الحرفي، و كثيرة هي المؤسسات الصغيرة المنشأة في هذا الشكل لما له من مزايا مالية و جبائية و تنظيمية و غيرها، زيادة على أن الدولة الجزائرية تعمل كثيرا على تحفيز الأشخاص على النشاط الحرفي بما يمكن لها ذلك من المحافظة عليها خاصة تلك التي بدأت تعرف زوالا واضمحلالا وأصبح النشاط فيها غير محفز بل و غير محقق لأرباح، لهذا تجد الدولة تشجع على مثل هذا النوع من النشاط .

على هذا الأساس فإنشاء المؤسسات الصغيرة في إطار حرفي له فائدة كبيرة من حيث دعم الدولة لأنه من جهة يسمح بالمحافظة عليها من الزوال، ومن جهة أخرى يعد موردا هاما لتشجيع و تطوير القطاع السياحي، لذلك فإنشاء المؤسسات الصغيرة في هذا المجال هو من الأهمية بمكان لذا وجب تشجيعه أكثر فأكثر .

¹ لقد عدت المادة 2 من القانون التجاري 20 نشاط يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع.

• انشاء المؤسسات المصغرة في شكل شركات تجارية :

إن الشكل الغالب بالنسبة للمؤسسات الصغيرة و حتى المتوسطة، هو ممارسة هذا النشاط في شكل شركات ذات المسؤولية المحدودة الفردية أو الجماعية، فكثيرة هي المؤسسات المصغرة التي تنشأ من طرف أشخاص بشكل فردي و لا يرغبون في مشاركة غيرهم فينشئون مؤسسات ذات الشخص الوحيد و ذات المسؤولية المحدودة ،

كونها لا تتطلب تعقيدات كبيرة للتأسيس في هذا الشكل زيادة على أن صاحب المشروع يمكنه التحكم في نشاطه و تسييره حسب ما يريد و حسب امكانياته .

وقد تنشأ المؤسسة المصغرة في شكل جماعي من شريكين فما فوق في إطار الشركة ذات المسؤولية المحدودة، وهذا الشكل منتشر أيضا في السوق الجزائري حيث نجد الكثير من المؤسسات الصغيرة مجسدة ميدانيا وفق هذا الشكل وهذا النوع من الشركات يؤسس من شريكين إلى 20 شريكا .

فهذان الشركتين (الشركة ذات الشخص الواحد والشركة ذات المسؤولية المحدودة) تعدان من شركات الأموال إلى جانب شركات المساهمة وشركة التوصية بالأسهم، مع الإشارة أن المؤسسات الصغيرة لا تصلح أن تؤسس في شكل شركة مساهمة لأن هذه الأخيرة يجب ألا يقل عدد شركاءها عن سبعة، زيادة على أن رأسمالها يكون معتبرا.

وعليه ففي بداية الأمر المؤسسة المصغرة لا تنشأ في شكل مساهمة و لكن عندما تتطور و تتوسع وتنجح في مشاريعها يمكن توسعتها و تعديل قانونها الأساسي وجعلها شركة مساهمة، وعند الوصول إلى هذه المرحلة حينها فقط نقول أن نظام المؤسسات الصغيرة ناجح، فالوصول إلى تأسيسها في شكل شركة مساهمة معناها أن رأسمالها تطور بشكل كبير وأن نمط التسيير جيد وفعال والمرافقة ووسائل الدعم والتحفيز أتى بنتائجه .

الفصل الأول: لإطار النظري والقانوني للمؤسسة المصغرة في الجزائر

ويضاف أيضا في ذات السياق إلى هذين النوعين من المؤسسات، المؤسسات المصغرة المنشأة في شكل شركات تضامن وهي المشروعات العائلية التي تنشأ من عدة أشخاص من عائلة واحدة، على أساس أنها من المشاريع التي تستلزم الثقة المتبادلة بين الشركاء على اعتبار أن كل شريك يكون مسؤولا مسؤولية تضامنية وغير محدودة على ديون الشركة والتزاماتها اتجاه الغير، وتتكون هذه الأخيرة من شريكين إلى تسعة شركاء.

المطلب الثاني: أنواع المؤسسات المصغرة

يُعدّ تصنيف المؤسسات المصغرة ضرورياً لفهم دورها في الاقتصاد الوطني، وتمييزها عن غيرها من الكيانات الاقتصادية من حيث الحجم، وطبيعة النشاط، والشكل القانوني، ومصدر التمويل. ويعتمد هذا التصنيف على عدة معايير، منها ما هو قانوني منصوص عليه في التشريعات والتنظيمات السارية، ومنها ما هو اقتصادي أو تمويلي، ما يسمح بتحديد الفئات المستفيدة من برامج الدعم العمومي وتوجيه السياسات العمومية بدقة.

الفرع الأول: التصنيف القانوني للمؤسسات المصغرة

حدد المشرع الجزائري مفهوم المؤسسة المصغرة ضمن نصوص تنظيمية دقيقة، لا سيما في المرسوم التنفيذي رقم 17-141 المؤرخ في 10 أفريل 2017، والذي يضع معايير واضحة لتحديد ما يُعتبر مؤسسة مصغرة. ووفقاً لهذا النص، تُصنّف أي مؤسسة ضمن هذه الفئة إذا لم يتجاوز عدد العمال 10 أشخاص، وكان رقم أعمالها السنوي أقل من 20 مليون دينار جزائري.¹

ويُعد هذا التصنيف القانوني شرطاً أساسياً للاستفادة من الدعم المخصص من طرف أجهزة الدولة، مثل الوكالة الوطنية لدعم وتنمية المقاولاتية (ANADE)، والصندوق الوطني لضمان

¹ الجريدة الرسمية، المرسوم التنفيذي رقم 17-141 المؤرخ في 10 أفريل 2017، العدد 25، ص 6.

الفصل الأول: لإطار النظري والقانوني للمؤسسة المصغرة في الجزائر

قروض المؤسسات المصغرة. كما يمنحها هذا التصنيف الحق في الاستفادة من نظام جبائي وشبه جبائي تفضيلي، وفقاً لما ورد في قوانين المالية يُشكل هذا الإطار القانوني حجر الأساس في ضبط حدود الفئة المستهدفة وتوجيه آليات الدعم العمومي نحو المشاريع التي تحتاج فعلاً إلى التحفيز والمرافقة¹.

الفرع الثاني: التصنيف الاقتصادي والهيكلية

من منظور اقتصادي، تُقسم المؤسسات المصغرة إلى عدة فئات بناءً على طبيعة النشاط الاقتصادي الذي تمارسه. وتشمل هذه الفئات: مؤسسات إنتاجية (صناعية أو فلاحية)، مؤسسات خدماتية، مؤسسات تجارية، بالإضافة إلى المؤسسات ذات الطابع التكنولوجي والابتكاري. ويولي التشريع الاقتصادي أهمية متزايدة للمؤسسات الناشئة (Startups) ذات الطابع التكنولوجي، حيث تُمنح امتيازات إضافية داخل الحاضنات والمنشآت الجامعية، كما هو الحال في إطار الاستراتيجية الوطنية للاقتصاد المعرفي².

أما من الناحية الهيكلية، فإن المؤسسات المصغرة يمكن أن تتخذ عدة أشكال قانونية. الشكل الأكثر شيوعاً هو المقاول الذاتي أو المؤسسة الفردية، حيث يكون شخص طبيعي هو المسؤول الوحيد عن المشروع. لكن يمكن أيضاً أن تتخذ شكل شركة ذات مسؤولية محدودة بشريك واحد (EURL) أو شركة ذات مسؤولية محدودة متعددة الشركاء (SARL) ويترتب عن كل شكل قانوني مجموعة من الالتزامات القانونية، والضمانات، وآليات التسيير كما يؤثر الشكل القانوني في قابلية المؤسسة للحصول على تمويلات، والتعاقد مع الغير، وتحمل المسؤوليات المدنية والتجارية³.

¹ قانون المالية لسنة 2020، الجريدة الرسمية، العدد 83، ص 12.

² وزارة اقتصاد المعرفة والمؤسسات الناشئة، التقرير السنوي 2022، ص 34.

³ عبد القادر بن دحمان، القانون التجاري الجزائري: الشركات التجارية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2020، ص 118.

الفرع الثالث: التصنيف التمويلي والدعمي

يُمكن أيضًا تصنيف المؤسسات المصغرة بناءً على نمط تمويلها وآليات الدعم التي تستفيد منها. فهناك مؤسسات يتم تمويلها بالكامل عبر قروض بنكية بضمانات مقدمة من الدولة، في إطار الاتفاقيات المبرمة مع البنوك العمومية والخاصة. وهناك مؤسسات أخرى تعتمد على دعم مباشر من صناديق الدولة، كالصندوق الوطني لدعم تشغيل الشباب (CNAC) وصندوق دعم المؤسسات المصغرة، والتي تقدم إعانات غير قابلة للسداد، أو مساهمات في رأس المال¹.

هذا التمييز التمويلي يسمح بتوجيه آليات المرافقة حسب احتياجات كل مشروع. فالمؤسسات التي تشتغل في قطاعات استراتيجية مثل الفلاحة أو الصناعة التحويلية، تحظى بأولوية في التمويل، وفقًا لتوجهات السياسات القطاعية. في المقابل، تستفيد مؤسسات الصناعات التقليدية من آليات دعم مختلفة، غالبًا ما تكون تحت إشراف غرف الصناعة التقليدية والحرف².

ويُظهر هذا التداخل تنوع مصادر الدعم وتعدد الفاعلين المؤسستيين الذين يتدخلون في تمويل وإنشاء ومرافقة المؤسسات المصغرة.

¹ سمير بوجلال، "تمويل المؤسسات المصغرة في الجزائر"، مجلة العلوم الاقتصادية، جامعة بسكرة، العدد 21، 2021، ص 93.

² وزارة الفلاحة والتنمية الريفية، تقرير البرامج الداعمة للمؤسسات المصغرة، 2023، ص 45.

المبحث الثاني: خصوصيات نشاط التوصيل السريع

مع تطور الاقتصاد الرقمي وتنامي أنماط التجارة الحديثة، برز نشاط التوصيل السريع كأحد المفاتيح الحيوية لضمان تدفق السلع والخدمات بشكل فعال بين مختلف الفاعلين الاقتصاديين والاجتماعيين. وقد ساهم هذا النشاط في إعادة تشكيل العلاقة بين المنتج والمستهلك، عبر تقليص المسافات الجغرافية وتبسيط عمليات التوزيع، مما جعله أكثر من مجرد خدمة لوجستية، بل ضرورة اقتصادية متجددة تملأها تحولات السوق، وسلوكيات الاستهلاك، وحتى الأزمات الصحية والطبيعية كما حدث خلال جائحة كوفيد-19.

ومن هذا المنطلق، لم يعد بالإمكان التعامل مع التوصيل السريع كنشاط هامشي أو غير منظم، بل أصبح من الضروري الإحاطة به من زاوية قانونية واقتصادية واجتماعية، سواء من حيث تعريفه وتأثيره كممارسة مهنية قائمة بذاتها، أو من حيث تحديد الأطراف التي ترتبط به بشكل مباشر أو غير مباشر. ويقتضي هذا الإحاطة الدقيقة بخصوصيات هذا النشاط، من خلال التطرق أولاً إلى مفهوميته، ثم إلى الفئات المستفيدة منه بمختلف أصنافها.

المطلب الأول: تعريف خدمة التوصيل

رغم أن خدمة التوصيل السريع أصبحت أحد أهم مكونات الاقتصاد المعاصر، خاصة في ظل توسع التجارة الإلكترونية وارتفاع متطلبات المستهلك من حيث السرعة والجودة، إلا أن هذا النشاط لا يزال يطرح إشكاليات مفاهيمية وقانونية في السياق الجزائري. ومن أجل بناء فهم متكامل لهذا النشاط، لا بد من تحليل أبعاده المفاهيمية، القانونية، والاقتصادية، وتحديد موقعه ضمن المنظومة التشريعية الجزائرية الحالية.

الفرع الأول: الإطار المفاهيمي لنشاط التوصيل

أولاً: المفهوم التقني والوظيفي للتوصيل

تُعرف خدمة التوصيل السريع بأنها "كل نشاط يتضمن نقل البضائع أو الطرود أو الوثائق من مزود الخدمة إلى المستهلك النهائي، عبر وسائل نقل برية أو جوية أو حتى مشياً على الأقدام، خلال آجال زمنية قصيرة مع ضمان تتبع الطرد وحمايته حتى التسليم".¹

وتشمل هذه الخدمة عدة مراحل: الاستلام، الفرز، المعالجة، التتبع، وأخيراً التسليم. وقد تفرعت عنها خدمات إضافية مثل الدفع عند التسليم، إرجاع البضاعة، التأمين على الطرود، وغيرها.

في هذا السياق، يُلاحظ أن نشاط التوصيل لا يقتصر على النقل فقط، بل يشمل أيضاً سلسلة خدمات لوجستية ذات طابع تقني وتجاري، مما يجعله نشاطاً مركباً يُجمع فيه بين الجوانب التقنية والرقمية والتنظيمية. وبالتالي، فإن تعريف هذا النشاط لا يمكن أن يتم اختزاله في مجرد النقل، بل يجب النظر إليه كمزيج من الخدمات ذات القيمة المضافة.²

ثانياً: غياب تعريف قانوني دقيق في التشريع الجزائري

رغم الانتشار المتزايد لخدمات التوصيل في الجزائر، إلا أن الإطار التشريعي لم يواكب هذا التطور فلا يوجد لحد الآن تعريف رسمي لخدمة التوصيل في القوانين الجزائرية، سواء في قانون التجارة أو القانون المدني أو حتى قانون النقل. وهو فراغ مفاهيمي ينعكس على الصعيد العملي، خاصة في ما يتعلق بتأطير العلاقة التعاقدية بين مزودي الخدمة والمستهلكين.³

¹ شيرين محمد عبد الحميد، الخدمات اللوجستية ودورها في التجارة الإلكترونية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2020، ص 112
² عبد العزيز الخميسي، "النقل والتوصيل السريع كخدمة مستحدثة: أبعاد قانونية"، مجلة القانون والأعمال، العدد 25، 2021، ص 88.
³ عمار بوضياف، النظرية العامة للعقود المسماة في القانون المدني الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2019، ص 229.

صحيح أن المرسوم التنفيذي رقم 17-140 المتعلق بالأنشطة الخاضعة للتسجيل التجاري، أشار إلى "نشاط التوصيل السريع للمراسلات والبضائع"، إلا أنه لم يقدم تعريفاً أو تنظيمًا قانونيًا مفضلًا لهذا النشاط، بل اكتفى بتصنيفه كنشاط تجاري قابل للممارسة من طرف المؤسسات المصغرة. وهو تصنيف إداري أكثر من كونه تعريفاً قانونياً دقيقاً.¹

ثالثاً: التوصيل كنشاط مستقل أم تابع؟

يُطرح أيضاً إشكال تصنيف خدمة التوصيل: هل هي نشاط مستقل بذاته، أم أنها خدمة تابعة لنشاط تجاري آخر مثل البيع بالتجزئة؟ في بعض الحالات، تقدم المتاجر الإلكترونية التوصيل كجزء من خدماتها الأساسية، وهنا يبدو النشاط تابعاً. أما في حالات أخرى، حينما يكون التوصيل من طرف ثالث مستقل (شركات توصيل)، فإن النشاط يُصبح قائماً بذاته من حيث الهيكلة والتعاقد.²

هذا التمايز يؤثر في التكيف القانوني للنشاط، وي طرح تحديات في تحديد المسؤولية.

الفرع الثاني: التكيف القانوني لخدمة التوصيل

أولاً: خدمة التوصيل كعقد خدمات

يُصنّف الفقه أغلب عمليات التوصيل ضمن "عقود الخدمات" نظراً لأن مقدم الخدمة لا يتعهد بتحقيق نتيجة، وإنما ببذل عناية لتسليم الطرد في الأجل المحدد، مع احترام شروط السلامة والسرية وهو ما يجعله يخضع للقاعدة العامة للعقود في القانون المدني، خاصة من حيث الالتزام بالوسائل لا بالنتائج.³

¹ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، المرسوم التنفيذي رقم 17-140، العدد 25، أبريل 2017، ص 5.
² يوسف بن داود، "الإشكالات القانونية لخدمة التوصيل في الجزائر"، مجلة البحوث القانونية والسياسية، جامعة ورقلة، العدد 12، 2022، ص 55.
³ يوسف بن داود، "الإشكالات القانونية لخدمة التوصيل في الجزائر"، مجلة البحوث القانونية والسياسية، جامعة ورقلة، العدد 12، 2022، ص 55.

غير أن هذه القاعدة لا تمنع المستهلك من مساءلة المقدم في حالة التأخر أو الضياع، خاصة إذا تم إثبات وجود تقصير في العناية الواجبة، كما يحدث في حالات فقدان الطرد أو تسليمه لشخص غير المعني، أو الإضرار بمحتواه وهذا يفتح الباب أمام تكييف ثانٍ ممكن: المسؤولية التقصيرية أو التعاقدية، بحسب الأحوال.

ثانياً: التوصيل وعقد النقل

من زاوية قانونية أخرى، يمكن اعتبار خدمة التوصيل نوعاً من "عقود النقل" بمفهوم المادة 524 من القانون التجاري الجزائري، والتي تنص على أن "النقل عقد يتعهد بموجبه الناقل بأن ينقل شخصاً أو شيئاً من مكان إلى آخر مقابل أجر" غير أن اختلافات واضحة تفصل بين التوصيل والنقل التقليدي، خاصة في ما يتعلق بطبيعة الخدمة، السرعة المطلوبة، وتعدد المهام داخل نفس العقد (التخزين، التتبع، التحصيل النقدي، إلخ).¹

وبالتالي، فإن التوصيل هو عقد مختلط يجمع بين النقل والخدمة، مع طابع تجاري خاص. وهذا الوضع يخلق فراغاً قانونياً، حيث لا يمكن إخضاعه كلياً لقواعد النقل التجاري، ولا الاكتفاء بتكييفه كعقد خدمات عادي. وهو ما جعل بعض الدول تصدر تشريعات خاصة بتنظيم "الخدمات اللوجستية"، في حين لا تزال الجزائر بعيدة عن هذا التوجه.

ثالثاً: التوصيل كعقد وكالة ضمني

في بعض الحالات، خاصة عند تقديم خدمة الدفع عند التسليم، يصبح مزود خدمة التوصيل في موقع "الوكيل التجاري" للبائع، حيث يتكفل باستلام المبلغ نقداً وتسليمه لصاحب البضاعة. هذا الدور يخرج عن مفهوم النقل أو الخدمة، ويدخل في نطاق الوكالة، مما يستدعي تنظيمًا خاصًا لمسؤولية الناقل كمستلم أموال بالنيابة عن الغير.

¹¹ مرجع سابق ص 55

الفرع الثالث: تحديات وضبابية الإطار القانوني

أولاً: تضارب المعايير التنظيمية

تُعاني خدمات التوصيل في الجزائر من غياب مرجعية تنظيمية واضحة ومحددة. فلا يوجد نص قانوني يُحدد شروط الترخيص، مواصفات المركبات، مؤهلات العاملين، أو حتى المعايير الأمنية لحماية الطرود أو البيانات الشخصية للمستهلكين. وهذا ما أدى إلى انتشار واسع لنشاطات غير منظمة، تمارس التوصيل دون تأمين، ولا احترام لحقوق المستهلك، ولا حتى نظام واضح للتعويض في حال الخلل.¹

ثانياً: قصور التشريعات في حماية المستهلك

قانون حماية المستهلك رقم 09-03 المؤرخ في 25 فبراير 2009، رغم شموليته، لم يتطرق إلى خدمات التوصيل بشكل صريح، ما يترك الباب مفتوحاً أمام تأويلات وتفسيرات متباينة. فحين يتعرض المستهلك إلى ضرر بسبب تأخير أو فقدان، لا يجد سنداً قانونياً صريحاً يستند عليه لمطالبة مقدّم الخدمة بالتعويض، بل يتم اللجوء إلى العموميات كـ"عيب في التنفيذ" أو "إخلال بالتزام الثقة"، وهي مفاهيم مرنة وضعيفة أمام القضاء.²

ثالثاً: غياب رقابة الدولة على هذا النشاط

رغم أن التوصيل نشاط حساس يرتبط بالمعطيات الشخصية والأموال وحتى الوثائق الإدارية، إلا أن الدولة الجزائرية لم تضع جهاز رقابة أو آلية ترخيص أو تتبع لهذا القطاع. عكس ما هو معمول به في عدة دول كفرنسا، المغرب، والإمارات، التي أنشأت هيئات رقابة

¹ عبد الحفيظ زروقي، "اقتصاديات خدمات التوصيل في الجزائر"، مجلة الاقتصاد والتجارة، جامعة الجزائر 3، العدد 33، 2022، ص 73.
² القانون رقم 09-03 المؤرخ في 25 فبراير 2009 المتعلق بحماية المستهلك، الجريدة الرسمية، العدد 15، ص 4.

لوجستية لضبط الفاعلين وضمان جودة الخدمة. وهذا يُبرز فجوة كبيرة في التشريع والرقابة تستوجب التدارك العاجل.¹

المطلب الثاني: الفئات المستفيدة من خدمة التوصيل

لا تقتصر أهمية نشاط التوصيل السريع على كونه خدمة تقنية أو لوجستية فحسب، بل يتعدى ذلك ليشكل أحد المفاصل الحيوية في دعم الاقتصاد الوطني، وتسهيل حياة الأفراد، وتعزيز الأداء الإداري والخدمي في عدة قطاعات وقد وسعت خدمة التوصيل من دائرة المستفيدين منها، لتشمل فئات اقتصادية، اجتماعية، وحتى مؤسسات وهيئات عمومية وخاصة.

الفرع الأول: الفئات الاقتصادية المستفيدة

أولاً: المؤسسات التجارية والتجارة الإلكترونية

تعد التجارة الإلكترونية المستفيد الأول من خدمات التوصيل السريع، إذ تعتمد عليها بشكل كلي في إنجاز عمليات البيع عن بعد. وقد أدت هذه العلاقة التبادلية إلى بروز ما يُعرف بـ"التكامل اللوجستي"، حيث لم تعد خدمات التوصيل مجرد وسيط بل طرف أصيل في سلسلة التوزيع² وتُعتبر المنصات الرقمية مثل Jumia الجزائر و Ouedkniss، وحتى المشاريع التجارية على وسائل التواصل الاجتماعي، نماذج حية على اعتمادها شبه الكلي على التوصيل السريع لضمان رضا الزبون وتسريع دورة البيع.

إذ تتيح هذه الخدمة للمؤسسات التجارية التفرغ لأعمال التسويق والتخزين، بينما تتكفل شركات التوصيل بجزء كبير من العمل التشغيلي المتمثل في النقل والتسليم والتحصيلاً أحياناً. ووفقاً لدراسة أعدها المركز العربي لدراسات الاقتصاد الرقمي، فإنّ خدمة التوصيل تمثل نسبة

¹ نجيب زغدار، اللوجستيات الحضرية وتحديات التنظيم في الجزائر، دار الهدى، الجزائر، 2021، ص 142.
² محمد الصادق بوقرة، اللوجستيك التجاري والتسويق الإلكتروني، دار المعرفة الجامعية، الجزائر، 2021، ص 73.

الفصل الأول: لإطار النظري والقانوني للمؤسسة المصغرة في الجزائر

تصل إلى 35% من تكاليف التجارة الإلكترونية في الجزائر، ما يجعل من تحسينها وتوسيعها ضرورة تنافسية واقتصادية.¹

ثانياً: المؤسسات المصغرة والناشئة

تعد المؤسسات المصغرة، خاصة تلك الممولة من طرف الوكالة الوطنية لدعم وتنمية المقاولاتية (ANADE)، من بين أهم الفاعلين الاقتصاديين في قطاع التوصيل، سواء كمستفيدة من الخدمة أو كمقدمة لها. كثير من المشاريع الناشئة، خاصة في مجال الصناعات الغذائية المنزلية (مخابز، حلويات تقليدية، أطباق جاهزة...)، تعتمد على التوصيل كحلقة وصل مباشرة مع الزبون، مما يمكنها من تقليص تكاليف كراء المحلات التجارية وتوسيع قاعدة زبائنها خارج الحي أو المدينة الواحدة.²

كما تُمارس بعض المؤسسات المصغرة خدمة التوصيل كنشاط أساسي، بعد أن تم إدراجه رسمياً ضمن قائمة الأنشطة المسموح بها للمؤسسات المصغرة بموجب المرسوم التنفيذي 17-140.³

ثالثاً: الحرفيون والباعة عبر الإنترنت

التحول الرقمي وانتشار التجارة عبر الوسائط الاجتماعية مكن فئات كانت تقصيتها السوق التقليدية من المشاركة الاقتصادية النشطة. الحرفيون، مصممو الأزياء، منتجو مستحضرات التجميل الطبيعية، وغيرهم، وجدوا في خدمة التوصيل وسيلة فعالة للوصول إلى الزبون دون وسيط.

¹ المركز العربي للاقتصاد الرقمي، "تقرير الاقتصاد الرقمي العربي"، أبو ظبي، 2020، ص 144.

² نادية سويكي، "دور المؤسسات المصغرة في دعم التنمية الاقتصادية في الجزائر"، مجلة الاقتصاد والتنمية البشرية، جامعة الأغواط، العدد 16، 2022، ص 95.

³ الجريدة الرسمية، المرسوم التنفيذي رقم 17-140 المؤرخ في 11 أبريل 2017، العدد 25، ص 5.

وبفضل هذه الخدمة، بات بإمكان الحرفي تسويق منتجه وطنياً دون أن يغادر ورشته. وبذلك، لم تعد المحدودية الجغرافية عائقاً أمام الممارسة الاقتصادية، وهو ما شجع على بروز "اقتصاد فردي منزلي" مدعوم بالتوصيل السريع.¹

الفرع الثاني: الفئات الاجتماعية المستفيدة

أولاً: الأسر والعائلات

مع تغيير نمط العيش، وارتفاع وتيرة العمل الحضري، أصبحت خدمة التوصيل جزءاً من الحياة اليومية للكثير من الأسر، خاصة في المدن الكبرى مثل الجزائر العاصمة، وهران، وقسنطينة. هذه الخدمة لا توفر الوقت فحسب، بل تساهم في تقليل الضغط على وسائل النقل، وتقلل من التكاليف غير المباشرة (مثل الانتظار، الوقود، الركن...)².

وقد شهدت الخدمة قفزة نوعية خلال جائحة كورونا، حيث لعبت دوراً أساسياً في تلبية الحاجيات الأساسية (أغذية، أدوية، مواد تنظيف...)، مما دفع الدولة إلى تصنيفها كخدمة ضرورية ضمن المرسوم التنفيذي رقم 20-69 المتعلق بتدابير الحجر الجزئي.³

ثانياً: ذوو الاحتياجات الخاصة وكبار السن

تعد هذه الفئة من أكثر المستفيدين من خدمة التوصيل، خاصة في المناطق الحضرية التي تنقر إلى تجهيزات ملائمة لاحتياجاتهم. يتيح لهم التوصيل اقتناء حاجياتهم دون الاضطرار إلى التنقل، ما يعزز من استقلاليتهم ويحفظ كرامتهم.

¹ عمر بن خلاف، "النشاط الاقتصادي غير الرسمي في الجزائر"، مجلة البحوث الاقتصادية والمالية، جامعة سطيف، العدد 9، 2021، ص 101.

² فاطمة الزهراء قورين، "تحول أنماط الاستهلاك الحضري في الجزائر"، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة بسكرة، العدد 11، 2020، ص 88.

³ الجريدة الرسمية، المرسوم التنفيذي رقم 20-69، المؤرخ في 21 مارس 2020، العدد 18، ص 4.

الفصل الأول: لإطار النظري والقانوني للمؤسسة المصغرة في الجزائر

كما أن بعض المبادرات المدنية والخيرية شرعت في توظيف هذه الخدمة لتوصيل الأدوية أو المواد الغذائية لهذه الفئات مجاناً، في إطار مقاربة تضامنية-اجتماعية مدعومة من بعض البلديات والجمعيات المحلية.¹

الفرع الثالث: المؤسسات والهيئات المستفيدة

أولاً: الإدارات العمومية

بدأت بعض الإدارات العمومية تدرك أهمية التوصيل كوسيلة لتحسين العلاقة مع المواطن. على سبيل المثال، شرعت مديريات الوثائق البيومترية في بعض الولايات في اعتماد شركات توصيل لتسليم جوازات السفر أو بطاقات التعريف البيومترية، خاصة للمواطنين من ذوي الاحتياجات الخاصة أو كبار السن.²

كما أن خدمة التوصيل تدرج ضمن مشاريع الرقمنة الإدارية، حيث يُنتظر أن تُعمّم لتشمل مستخرج الحالة المدنية، رخص السياقة، والشهادات الجامعية، ما يخفف العبء عن الإدارة والمواطن معاً.

ثانياً: قطاع الصحة والصيدلة

أصبح التوصيل الصحي (أدوية، معدات طبية، نتائج تحاليل...) توجهاً متصاعداً في الجزائر، سواء من طرف صيدليات مستقلة أو بالتعاون مع شركات ناشئة. وقد ازداد الطلب على هذا النوع من التوصيل، خصوصاً في ظل التوصيات الصحية بالبقاء في المنازل خلال الأوبئة، أو في حالات المرض المزمن أو العجز عن التنقل.

¹ جمعية البسمة الخيرية، "التقرير السنوي 2021"، الجزائر العاصمة، ص 12.
² وزارة الداخلية والجماعات المحلية، "مشروع تسهيل الحصول على الوثائق البيومترية"، تقرير داخلي، 2022.

الفصل الأول: لإطار النظري والقانوني للمؤسسة المصغرة في الجزائر

وتكمن أهمية هذا التوجه في كونه يعزز من مبدأ "الحق في الصحة" ويضمن التغطية الصحية حتى في المناطق التي تفتقر إلى المرافق الطبية الجوارية.¹

يتضح من خلال ما سبق أن نشاط التوصيل السريع لم يعد مجرد خيار إضافي ضمن سلسلة الخدمات اللوجستية، بل تحوّل إلى عنصر بنيوي في المنظومة الاقتصادية والاجتماعية المعاصرة. فتعريفه لا يقتصر على البعد التقني أو التشغيلي، بل يتجاوز ذلك ليعكس تداخله العميق مع التحولات الرقمية والأنماط الجديدة للتبادل التجاري، سواء عبر المنصات الإلكترونية أو حتى على مستوى المبادرات الفردية.

كما أن تنوع الفئات المستفيدة من هذه الخدمة - من مؤسسات تجارية وإدارية، إلى فئات اجتماعية خاصة - يعكس الطبيعة الأفقية لهذا النشاط، وقدرته على خدمة عدة أهداف تنموية في آن واحد: من تعزيز الشمول الاقتصادي، إلى دعم الفئات الهشة، وصولاً إلى تسهيل المهام الإدارية والصحية. وهذا يفرض بدوره الحاجة إلى ضبط هذا النشاط ضمن إطار قانوني صريح، يُراعي خصوصياته ويضمن توازنه بين حرية المبادرة من جهة، وحماية المصلحة العامة من جهة أخرى، وهو ما سيتم التطرق إليه لاحقاً في المباحث التالية المتعلقة بالإطار التنظيمي والضوابط القانونية لخدمة التوصيل في الجزائر.

¹ نادية بونحيكة، "الصحة المتنقلة كبديل في الجزائر"، مجلة الصحة العمومية والحوكمة، جامعة وهران، العدد 3، 2021، ص 45.

خلاصة الفصل

يُبرز تحليل واقع المؤسسات المصغرة في الجزائر أنها لم تعد مجرد هياكل اقتصادية صغيرة الحجم فحسب، بل أضحت أداة من أدوات السياسة العمومية لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية. ويتضح من خلال الإطار القانوني والتنظيمي أن المشرع حاول تكييف هذه المؤسسات مع الواقع المحلي، مع توفير آليات متعددة للدعم والمرافقة، رغم ما يسجله الواقع من صعوبات بيروقراطية وهيكلية تعيق تحقيق الأهداف المرسومة.

من جهة أخرى، فإن إدراج نشاطات مستحدثة ك"التوصيل السريع" ضمن مجال اهتمام الدولة، يُعد تطوراً مهماً في مسار تقنين الاقتصاد غير الرسمي، ومحاولة لاحتوائه ضمن الآليات النظامية. ويؤكد هذا الاتجاه الحاجة إلى مراجعة دائمة للمنظومة التشريعية بما يتماشى مع ديناميكية السوق، وتحولات التكنولوجيا، وتطلعات الشباب المقاول.



الفصل الثاني: الأسس القانونية والتنظيمية
لشركات التوصيل بالدراجات النارية



الفصل الثاني: الأسس القانونية والتنظيمية لشركات التوصيل بالدراجات النارية

يُعتبر الإطار القانوني المحدد لنشاط شركات التوصيل بالدراجات النارية الركيزة الأساسية التي يقوم عليها هذا النشاط، إذ يحدد المشرع من خلاله الشروط والإجراءات الواجب توافرها لإنشاء الشركة من جهة، والقواعد المنظمة لاستعمال الدراجات النارية في إطار تقديم الخدمة من جهة أخرى. ويكتسي هذا المبحث أهمية خاصة لكونه يعالج الأساس القانوني الذي يُضفي الشرعية على وجود هذه الشركات، ويضمن انسجام نشاطها مع متطلبات النظام العام الاقتصادي والاجتماعي، وكذا مع قواعد الأمن والسلامة المرورية. وعليه، سنتناول أولاً شروط إنشاء شركة التوصيل بالدراجات النارية، ثم التنظيم القانوني لاستعمال هذه الوسيلة في عمليات التوصيل.

المبحث الأول : النظام القانوني لشركة التوصيل بالدراجات النارية

يُعتبر الإطار القانوني المحدد لنشاط شركات التوصيل بالدراجات النارية الركيزة الأساسية التي يقوم عليها هذا النشاط، إذ يحدد المشرع من خلاله الشروط والإجراءات الواجب توافرها لإنشاء الشركة من جهة، والقواعد المنظمة لاستعمال الدراجات النارية في إطار تقديم الخدمة من جهة أخرى. ويكتسي هذا المبحث أهمية خاصة لكونه يعالج الأساس القانوني الذي يُضفي الشرعية على وجود هذه الشركات، ويضمن انسجام نشاطها مع متطلبات النظام العام الاقتصادي والاجتماعي، وكذا مع قواعد الأمن والسلامة المرورية. وعليه، سنتناول أولاً شروط إنشاء شركة التوصيل بالدراجات النارية، ثم التنظيم القانوني لاستعمال هذه الوسيلة في عمليات التوصيل.

المطلب الأول : شروط انشاء شركة التوصيل بالدراجات النارية

إن إنشاء شركة لممارسة نشاط التوصيل بالدراجات النارية يخضع لجملة من الشروط التي نص عليها القانون التجاري والتشريعات ذات الصلة بالنشاط الاقتصادي. فالمشرع ألزم كل شخص طبيعي أو معنوي يزاول نشاطاً تجارياً بضرورة القيد في السجل التجاري والحصول على الترخيص الإداري، إضافة إلى استيفاء الشروط المتعلقة بمطابقة الوسائل المستعملة - أي الدراجات النارية - للمعايير القانونية والتقنية. وتبرز أهمية هذه الشروط في ضمان الشفافية والمشروعية، وحماية كل من المستهلك والعامل، مع ما يترتب عن ذلك من التزامات ضريبية وتأمينية.

الفرع الأول: الشروط القانونية والإدارية لتأسيس الشركة

إن إنشاء شركة التوصيل بالدراجات النارية يخضع في الأساس لأحكام القانون التجاري الجزائي الذي يحدد القواعد العامة لتأسيس الشركات التجارية، سواء تعلق الأمر بشركات الأشخاص أو شركات الأموال. ويشترط المشرع على كل شخص طبيعي أو معنوي يرغب في

الفصل الثاني: الأسس القانونية والتنظيمية لشركات التوصيل بالدراجات النارية

مزاولة نشاط اقتصادي منظم أن يقيد نفسه في السجل التجاري، باعتبار ذلك وسيلة قانونية لاكتساب الصفة التجارية من جهة، ولتمكين الدولة من ضبط النشاط الاقتصادي من جهة أخرى⁴¹.

إضافة إلى القيد في السجل التجاري، يفرض القانون الالتزام بجملة من الإجراءات الإدارية، منها الحصول على البطاقة الجبائية والتسجيل لدى مصالح الضرائب، وهو ما يسمح بمتابعة الشركة من الناحية المالية ويضمن مساهمتها في الخزينة العمومية. كما يشترط على المستثمرين في هذا المجال التصريح بنشاطهم لدى المركز الوطني للسجل التجاري، وفقا لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 18-112 الذي يحدد القوائم الرسمية للأنشطة الخاضعة للقيد، حيث يدخل نشاط "خدمات التوصيل" ضمن الأنشطة التجارية المقننة.⁴²

ومن الناحية العملية، لا يكفي مجرد التسجيل القانوني، بل يتطلب المشرع أيضًا الحصول على الترخيص أو الاعتماد المسبق لمزاولة النشاط. ويعود ذلك إلى الطبيعة الخاصة لهذا القطاع، بالنظر لارتباطه بالنقل الحضري للأشخاص والبضائع، وهو نشاط حساس يستوجب مراقبة مسبقة من قبل السلطات العمومية، خصوصًا وزارة النقل والجماعات المحلية. هذا ما نصت عليه جملة من النصوص التنظيمية التي تلزم كل مؤسسة أو شركة تنشط في مجال النقل أو الخدمات المرتبطة به بالحصول على رخصة من المصالح المختصة قبل الشروع في ممارسة النشاط.⁴³

وعليه، فإن الشروط الإدارية والقانونية لتأسيس شركة التوصيل بالدراجات النارية تتلخص في: القيد في السجل التجاري، الحصول على البطاقة الجبائية، التسجيل في مصالح الضمان الاجتماعي بالنسبة للعمال، والتصريح بالنشاط لدى الجهات المختصة، مع ضرورة الحصول

⁴¹ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون التجاري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 42.
⁴² المرسوم التنفيذي رقم 18-112 المؤرخ في 5 أبريل 2018، يحدد القوائم الرسمية للأنشطة الخاضعة للقيد في السجل التجاري، الجريدة الرسمية، العدد 21، ص 7.
⁴³ الأمر رقم 95-27 المتعلق بالمنافسة، الجريدة الرسمية، العدد 58، 1995، ص 14.

الفصل الثاني: الأسس القانونية والتنظيمية لشركات التوصيل بالدراجات النارية

على الاعتماد أو الترخيص المسبق. وهذه الإجراءات مجتمعة تعكس توجه المشرع إلى إحكام الرقابة على الأنشطة المستحدثة وضمان اندماجها ضمن المنظومة الاقتصادية الرسمية.⁴⁴

الفرع الثاني: الشروط الخاصة بالنشاط واستعمال الدراجات النارية

إلى جانب الشروط القانونية والإدارية العامة لتأسيس شركة التوصيل بالدراجات النارية، يفرض المشرع مجموعة من الشروط الخاصة التي ترتبط مباشرة بطبيعة النشاط، وبالأخص باستعمال الدراجات النارية كوسيلة رئيسية للنقل والتوصيل. فالنشاط في جوهره يعتبر شكلاً من أشكال النقل الحضري للبضائع أو الطرود، وهو مجال يستوجب مراعاة القوانين المنظمة لحركة المرور والسلامة الطرقية.⁴⁵

أول هذه الشروط يتمثل في إلزامية حيازة السائقين لرخصة السياقة من صنف "أ" أو "1"، وهي الرخص المخصصة لقيادة الدراجات النارية حسب ما نص عليه الأمر رقم 03-09 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها. ويعتبر هذا الشرط أساسياً لضمان أن قيادة الدراجات النارية تتم من قبل أشخاص مؤهلين قانونياً، مما يقلل من أخطار الحوادث المرورية أثناء ممارسة نشاط التوصيل.⁴⁶

أما فيما يخص المركبات المستعملة، فيتعين أن تكون الدراجات النارية مطابقة للمواصفات التقنية والأمنية التي تفرضها وزارة النقل ومصالح الأمن المختصة. ويشمل ذلك إلزامية خضوع المركبات للفحص التقني الدوري، واستيفائها لشروط السلامة مثل المصابيح، المكابح، إشارات التنبيه، وكذا ارتداء الخوذة الواقية من قبل السائق. وتندرج هذه الالتزامات في إطار سياسة

⁴⁴ بوسماحة أحمد، شرح القانون التجاري الجزائري، ط1، دار الهدى، الجزائر، 2019، ص 55.

⁴⁵ يوسف بوشعالة، النقل البري في التشريع الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2014، ص 119.

⁴⁶ الأمر رقم 03-09 المؤرخ في 25 فبراير 2009، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية، العدد 15،

ص 4.

الفصل الثاني: الأسس القانونية والتنظيمية لشركات التوصيل بالدراجات النارية

المشرع الرامية إلى الحد من مخاطر الحوادث المرورية وضمان سلامة المستهلكين الذين يعتمدون على هذه الخدمات.⁴⁷

ومن بين أهم الشروط الخاصة أيضاً التأمين الإجباري على المركبات، حيث يفرض القانون رقم 07-95 المتعلق بالتأمينات إلزامية تأمين كل مركبة ذات محرك قبل وضعها في السير. ويعتبر هذا الإجراء وسيلة قانونية لتعويض الأضرار التي قد تلحق بالغير في حالة وقوع حوادث أثناء استعمال الدراجة النارية في نشاط التوصيل.⁴⁸

إلى جانب ذلك، تلتزم الشركة بتطبيق أحكام قانون حماية المستهلك، خاصة فيما يتعلق بسلامة الطرود أو البضائع المنقولة، وحماية البيانات الشخصية للزبائن في حال اعتماد أنظمة رقمية لتسيير الطلبات. وتظهر هذه الشروط الخاصة باعتبارها إطاراً مكملاً للإجراءات الإدارية العامة، يهدف بالدرجة الأولى إلى تأمين النشاط وضمان التوازن بين متطلبات السوق وحقوق المستهلكين.⁴⁹

المطلب الثاني: التنظيم القانوني لاستعمال الدراجات النارية في التوصيل

لا يكفي لتأسيس شركة التوصيل استيفاء إجراءات التسجيل والترخيص، بل يتعين كذلك الالتزام بالنصوص القانونية المنظمة لاستعمال الدراجات النارية في الطريق العام. فالمشرع وضع قواعد دقيقة تتعلق برخص السياقة، التأمين الإجباري، والفحص التقني الدوري، إلى جانب مجموعة من التدابير الوقائية التي تهدف إلى ضمان سلامة السائقين والمستهلكين ومستخدمي الطريق بصفة عامة. ومن ثمة، فإن التنظيم القانوني لاستعمال الدراجات النارية يشكل امتداداً طبيعياً لشروط الإنشاء، لأنه يحدد كيفية ممارسة النشاط بصورة مشروعة وآمنة.

⁴⁷ المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، يحدد شروط مطابقة المركبات ذات المحرك للمواصفات التقنية، الجريدة الرسمية، العدد 72، ص 6.

⁴⁸ القانون رقم 07-95 المؤرخ في 25 يناير 1995، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية، العدد 13، ص 12.

⁴⁹ القانون رقم 03-09 المؤرخ في 25 فبراير 2009، المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، الجريدة الرسمية، العدد 15، ص 22.

الفرع الأول: الإطار القانوني لحركة الدراجات النارية في التشريع الجزائري

إن تنظيم حركة الدراجات النارية في التشريع الجزائري يعد من الركائز الأساسية لضبط نشاط التوصيل الحضري، باعتبار أن هذه المركبات تخضع لقواعد السير والمرور شأنها شأن بقية وسائل النقل. وقد نظم المشرع هذا المجال بموجب الأمر رقم 09-03 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، حيث وضع قواعد خاصة بالدراجات النارية تضمن السلامة العامة وتحد من المخاطر المرورية.⁵⁰

من بين أهم الالتزامات المفروضة على سائقي الدراجات النارية، إلزامية ارتداء الخوذة الواقية، وهو شرط يهدف إلى حماية السائق من الإصابات الجسيمة في حالة وقوع حوادث. كما فرضت النصوص القانونية حدوداً للسرعة يجب احترامها داخل النسيج العمراني، خاصة في الشوارع الضيقة والمزدحمة، وهو ما يكتسي أهمية قصوى بالنسبة لشركات التوصيل التي تتشغل في الوسط الحضري.⁵¹

إضافة إلى ذلك، تشترط القوانين الجزائرية إخضاع الدراجات النارية للفحص التقني الدوري للتأكد من مطابقتها لشروط السلامة. ويشمل هذا الفحص عناصر أساسية كالمكابح، الإشارات الضوئية، والإطارات، حيث أن أي خلل في هذه المكونات قد يؤدي إلى وقوع حوادث. وقد أوكل المشرع مهمة متابعة هذا الفحص إلى مراكز تقنية معتمدة تحت إشراف وزارة النقل.⁵²

كما أن تسجيل الدراجات النارية في الملفات الإدارية لدوائر الطرق والمواصلات يعد إجراءً أساسياً لمراقبة حركة هذه المركبات. ويتعين أن تحمل كل دراجة نارية لوحة ترقيم قانونية تسهل

⁵⁰ الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 25 فبراير 2009، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية، العدد 15، ص 3.

⁵¹ نفس المرجع، ص 7.

⁵² المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، يحدد شروط مطابقة المركبات ذات المحرك للمواصفات التقنية، الجريدة الرسمية، العدد 72، ص 9.

الفصل الثاني: الأسس القانونية والتنظيمية لشركات التوصيل بالدراجات النارية

عملية المراقبة وتسمح بمتابعة المركبة في حالة وقوع مخالفات أو حوادث مرورية. ويمثل هذا الشرط وسيلة تنظيمية لحماية النظام العام وتفاذي النشاطات غير المصرح بها⁵³.

وعليه، يمكن القول إن المشرع الجزائري وضع منظومة قانونية متكاملة لضبط حركة الدراجات النارية، بدءاً من قواعد المرور، مروراً بإجراءات السلامة والفحص التقني، وصولاً إلى نظام الترخيم والتسجيل، وهو ما يشكل إطاراً أساسياً يجب أن تلتزم به شركات التوصيل عند استعمال هذه الوسيلة في أنشطتها اليومية.⁵⁴

الفرع الثاني: الالتزامات القانونية الخاصة بالنشاط التجاري للتوصيل

إن تنظيم نشاط التوصيل بالدراجات النارية لا يتوقف عند حدود قواعد المرور، بل يمتد ليشمل التزامات قانونية ذات طابع تجاري ومهني، تمس الشركة بصفقتها شخصاً معنوياً، والسائقين بصفقتهم عمالاً تابعين لها، وكذا الزبائن المستفيدين من الخدمة. فالنشاط هنا يُعد خدمة تجارية تُخضع صاحبها لجملة من الالتزامات التي يفرضها المشرع لحماية النظام الاقتصادي وضمان حقوق المتعاملين.⁵⁵

أول هذه الالتزامات يتمثل في تأمين الدراجات النارية والسائقين، إذ يفرض القانون رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات على كل مالك لمركبة ذات محرك أن يقوم بإبرام عقد تأمين يغطي المسؤولية المدنية تجاه الغير. ويكتسي هذا الشرط أهمية خاصة في نشاط التوصيل، نظراً لاحتمال تعرض السائقين أو الطرود المنقولة لحوادث أثناء التنفيذ، ما يجعل الشركة مسؤولة عن تعويض الأضرار المترتبة على ذلك.⁵⁶

⁵³ وزارة النقل، دليل قواعد السير والمرور في الجزائر، الديوان الوطني للمطبوعات الجامعية، الجزائر، 2016، ص 54.

⁵⁴ يوسف بوشعالة، النقل البري في التشريع الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2014، ص 122.

⁵⁵ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون التجاري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 87.

⁵⁶ القانون رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية، العدد 13، ص 12.

الفصل الثاني: الأسس القانونية والتنظيمية لشركات التوصيل بالدراجات النارية

ثانياً، تُلزم الشركة باحترام أحكام قانون العمل وقانون الوقاية من المخاطر المهنية، من خلال ضمان بيئة عمل آمنة للسائقين، وتزويدهم بوسائل الوقاية الفردية مثل الخوذات والسترات العاكسة. كما يجب تسجيلهم في الضمان الاجتماعي والوفاء بالالتزامات الجبائية والاشتراكات، وذلك استناداً إلى القانون رقم 83-13 المتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية.⁵⁷

إضافة إلى ذلك، يتطلب النشاط تسجيل المركبات باسم الشركة أو إبرام عقود قانونية للاستعمال في حال الاعتماد على مركبات مؤجرة أو مملوكة للسائقين. ويهدف هذا الإجراء إلى تحديد المسؤولية القانونية بوضوح، وتفادي المنازعات التي قد تطرأ في حالة وقوع أضرار للغير، إذ أن صفة المالك أو المستعمل القانوني تُعد أساساً لقيام المسؤولية المدنية أو الجزائية.⁵⁸

كما يخضع النشاط إلى أحكام قانون حماية المستهلك، خاصة فيما يتعلق بضمان سلامة الطرود أو البضائع المنقولة، والالتزام بمواعيد التسليم المتفق عليها، وحماية البيانات الشخصية للزبائن في حال الاعتماد على تطبيقات إلكترونية لإدارة الطلبات. ويُعتبر أي إخلال بهذه الالتزامات مساساً بحقوق المستهلك يترتب عنه مساءلة الشركة وفقاً للقانون رقم 09-03 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش.⁵⁹

إذن، يظهر أن الالتزامات القانونية الخاصة بشركات التوصيل بالدراجات النارية تتجاوز مجرد القواعد المرورية، لتشمل قواعد تجارية ومهنية جوهرية تهدف إلى حماية السائق، المستهلك، والطرف الثالث، بما يحقق توازناً بين حرية الاستثمار ومقتضيات النظام العام الاقتصادي والاجتماعي.⁶⁰

⁵⁷ القانون رقم 83-13 المؤرخ في 2 يوليو 1983، المتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية، الجريدة الرسمية، العدد 28، ص 5.

⁵⁸ بوسماحة أحمد، شرح القانون التجاري الجزائري، ط1، دار الهدى، الجزائر، 2019، ص 144.

⁵⁹ القانون رقم 09-03 المؤرخ في 25 فبراير 2009، المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، الجريدة الرسمية، العدد 15، ص 22.

⁶⁰ يوسف بوشعالة، النقل البري في التشريع الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2014، ص 156.

المبحث الثاني: تنظيم العمل داخل الشركة التوصيل

لا يقتصر النشاط القانوني لشركات التوصيل بالدراجات النارية على مجرد استيفاء شروط الإنشاء والترخيص، وإنما يمتد ليشمل الكيفية التي تُنظم بها الشركة علاقاتها الداخلية والخارجية. ويُعد تنظيم العمل داخل هذه الشركات من أهم العناصر التي تضمن استمراريتها ونجاحها، إذ يشمل تحديد طبيعة العلاقة التي تربط الشركة بالسائقين من جهة، والشروط القانونية للعمل من جهة أخرى. وتبرز أهمية هذا المبحث في كونه يجسد التطبيق العملي للنصوص القانونية التي وُضعت لحماية العمال وضمان مصالح الشركة في آن واحد، كما يساهم في إرساء توازن تعاقدى يحفظ حقوق جميع الأطراف.

المطلب الأول: العلاقة القانونية مع السائقين

تعتبر العلاقة القانونية بين شركات التوصيل والسائقين جوهرية لفهم طبيعة هذا النشاط، فهي تحدد الإطار الذي تُمارس ضمنه المهام اليومية للتوصيل. هذه العلاقة قد تتخذ شكل عقد عمل خاضع لقانون العمل وما يستتبعه من حقوق و ضمانات اجتماعية، أو قد تُبنى على عقود مدنية أو تجارية تعطي للسائق صفة المستقل أو الشريك. ولعل الإشكال الأساسي يكمن في التمييز بين هذين النمطين من العلاقات، وما يترتب عنه من آثار قانونية في ما يخص الأجور، المسؤولية عن الحوادث، والتأمينات الاجتماعية. لذلك، فإن دراسة هذه العلاقة تقتضي الوقوف على طبيعتها القانونية من جهة، وعلى الحقوق والالتزامات المتبادلة بين الشركة والسائقين من جهة أخرى.

الفرع الأول: الطبيعة القانونية للعلاقة بين الشركة والسائقين

تطرح العلاقة بين شركات التوصيل بالدراجات النارية والسائقين إشكالية أساسية تتعلق بتكييفها القانوني، أي ما إذا كانت علاقة عمل تحكمها قواعد قانون العمل، أم علاقة تجارية أو مدنية قائمة على عقود مقاوله أو شراكة. ويعود سبب هذا الجدل إلى خصوصية هذا النشاط

الفصل الثاني: الأسس القانونية والتنظيمية لشركات التوصيل بالدراجات الناري

الذي يجمع بين الطابع الحر من جهة، لكون السائق قد يستعمل وسائله الخاصة ويُحدد ساعات عمله، والطابع التبعية من جهة أخرى، لارتباطه المباشر بتنظيم الشركة وإشرافها على النشاط.⁶¹

فالفقه والقضاء في الجزائر يستندان إلى معيار التبعية القانونية باعتباره الركيزة الأساسية لتمييز علاقة العمل عن غيرها من العلاقات التعاقدية. ويُقصد بالتبعية أن يكون العامل خاضعاً لسلطة صاحب العمل في إصدار الأوامر وتوجيه النشاط ومراقبته، مع تحمله لجزاءات في حالة الإخلال. فإذا ثبت هذا العنصر، اعتُبر العقد عقد عمل بصرف النظر عن التسميات التي يمنحها الأطراف.⁶²

وفي حالة شركات التوصيل، يظهر عنصر التبعية بوضوح من خلال تحديد الشركة لمسارات التوصيل، مراقبة جودة الخدمة، وحتى فرض عقوبات على السائقين عند التأخر أو الإخلال بالمهام.

إلى جانب ذلك، يُستدل على الطبيعة العمالية للعلاقة من عنصر الأجر، حيث يتقاضى السائق مقابلاً مالياً منتظماً إما في شكل راتب ثابت أو نسبة من ثمن الخدمة. وهذا الأجر يمثل أحد الأركان الجوهرية لعقد العمل حسب ما نصت عليه المادة 8 من القانون 90-11 المتعلق بعلاقات العمل.⁶³

غير أن بعض الشركات تعتمد نمطاً مغايراً، حيث يُعتبر السائق متعاملاً مستقلاً يستخدم دراجته الخاصة ويتحمل مصاريف الصيانة والوقود، ويتقاضى حصته عن كل عملية توصيل دون وجود التزام بالدوام أو الخضوع لرقابة صارمة. في هذه الحالة، يمكن أن يُكَيّف العقد على

⁶¹ عبد الحميد حشيش، شرح قانون العمل الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2016، ص 44.
⁶² المحكمة العليا، قرار بتاريخ 2001/03/12، ملف رقم 215623، المجلة القضائية، العدد 2، 2002، ص 95.
⁶³ القانون رقم 90-11 المؤرخ في 21 أبريل 1990، المتعلق بعلاقات العمل، الجريدة الرسمية، العدد 17، ص 6.

الفصل الثاني: الأسس القانونية والتنظيمية لشركات التوصيل بالدراجات النارية

أنه عقد مقاوله يخضع للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني، خصوصاً إذا انتفى عنصر التبعية المباشرة، وأصبح السائق أقرب إلى "مقاول مستقل" منه إلى "عامل أجير"⁶⁴.
وعليه، يمكن القول إن العلاقة بين شركات التوصيل والسائقين تأخذ طبيعة مزدوجة: فهي قد تكون علاقة عمل في حالة إثبات عناصر التبعية والأجر المنتظم، وقد تكون علاقة تجارية أو مدنية في حالة استقلالية السائق في تنظيم نشاطه. وهو ما يستدعي تدخلاً تشريعياً خاصاً يحدد بدقة النظام القانوني لهذه الفئة المستحدثة من العمال، على غرار ما هو معمول به في بعض التشريعات المقارنة.⁶⁵

الفرع الثاني: حقوق والتزامات الأطراف في العلاقة التعاقدية

إن تحديد الطبيعة القانونية للعلاقة بين شركات التوصيل بالدراجات النارية والسائقين يقود بالضرورة إلى إبراز الحقوق والتزامات المترتبة على الطرفين، سواء وُصفت العلاقة بأنها علاقة عمل أو عقد مقاوله. ويُعتبر هذا الجانب جوهرياً لأنه يُجسد التوازن التعاقدية ويُترجم الضمانات القانونية التي أقرها المشرع لكل طرف.⁶⁶

أولاً: حقوق السائقين

يتمتع السائقون، متى اعتبروا عمالاً أجراً، بجملة من الحقوق التي نص عليها قانون العمل، وفي مقدمتها الحق في الأجر العادل الذي يتناسب مع الجهد المبذول، والحق في الحماية الاجتماعية من خلال التسجيل في الضمان الاجتماعي والتأمين ضد حوادث العمل والأمراض المهنية. كما يحق لهم الاستفادة من عطلة سنوية مدفوعة الأجر، والتمتع بظروف عمل لائقة تراعي متطلبات السلامة المهنية، خاصة وأن طبيعة عملهم تتطوي على مخاطر السير وحوادث الطرقات.⁶⁷

⁶⁴ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص 217.

⁶⁵ بوسماحة أحمد، القانون الاجتماعي وتحديات سوق العمل، ط1، دار الهدى، الجزائر، 2020، ص 131.

⁶⁶ عبد الحميد حشيش، شرح قانون العمل الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2016، ص 73.

⁶⁷ القانون رقم 90-11 المؤرخ في 21 أبريل 1990، المتعلق بعلاقات العمل، الجريدة الرسمية، العدد 17، ص 9.

الفصل الثاني: الأسس القانونية والتنظيمية لشركات التوصيل بالدراجات النارية

أما في حالة تكييف العلاقة على أنها عقد معاولة، فإن حقوق السائق تقتصر على استيفاء المقابل المالي المتفق عليه مقابل كل عملية توصيل، مع التزام الشركة بتمكينه من أداء الخدمة دون تعسف أو إخلال.⁶⁸

ثانياً: التزامات السائقين

يقع على عاتق السائق التزام جوهري يتمثل في تنفيذ أوامر الشركة واحترام تعليماتها، طالما وُجد عنصر التبعية القانونية. ويشمل ذلك الالتزام باحترام مسارات التوصيل المحددة، المحافظة على الطرود المنقولة من الضياع أو التلف، والالتزام بقواعد المرور. كما يتحمل السائق مسؤولية مدنية عن الأضرار الناجمة عن إخلاله بالتزاماته أو عن خطئه الجسيم أثناء أداء الخدمة.⁶⁹

ثالثاً: التزامات الشركة

في المقابل، تتحمل الشركة التزاماً أساسياً يتمثل في دفع الأجر أو المقابل المالي المتفق عليه بانتظام، وتوفير بيئة عمل آمنة من خلال تزويد السائقين بالوسائل الوقائية مثل الخوذات والسترات العاكسة. كما تلتزم الشركة قانوناً بتسجيل السائقين في الضمان الاجتماعي والتأمين ضد الحوادث المهنية، ما لم يُعتبر السائقون متعاملين مستقلين، حيث تقتصر التزامات الشركة حينها على الجانب المالي فقط.⁷⁰

إلى جانب ذلك، تلتزم الشركة باحترام أحكام قانون حماية المستهلك، بما يضمن سلامة الطرود المنقولة وحماية حقوق الزبائن، مما يترتب عليه تحميلها المسؤولية عن أي إخلال بالخدمة نتيجة تقصير أو إهمال من السائقين بصفتهم تابعين لها قانونياً. ويؤكد ذلك أن التوازن

⁶⁸ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص 228.

⁶⁹ المحكمة العليا، قرار بتاريخ 2011/06/14، ملف رقم 633423، المجلة القضائية، العدد 3، 2012، ص 211.

⁷⁰ بوسماحة أحمد، القانون الاجتماعي وتحديات سوق العمل، ط1، دار الهدى، الجزائر، 2020، ص 145.

الفصل الثاني: الأسس القانونية والتنظيمية لشركات التوصيل بالدراجات النارية

التعاقدية في هذه العلاقة لا يقوم إلا من خلال مراعاة متبادلة للحقوق والالتزامات التي تفرضها التشريعات الوطنية.

المطلب الثاني: شروط العمل القانونية

يُعتبر تنظيم شروط العمل القانونية في شركات التوصيل بالدراجات النارية أحد أهم المحاور التي تُبرز تداخل القوانين ذات الصلة، مثل قانون المرور، قانون العمل، والقوانين التجارية والتنظيمية المتعلقة بممارسة الأنشطة الاقتصادية. فالنشاط لا يقوم فقط على وجود سائقين مؤهلين، بل يشترط كذلك أن تتوفر الشركة على مقومات قانونية وتنظيمية تضمن ممارسة مشروعة وشفافة، وتوفر حماية مزدوجة لكل من العامل والمستهلك. وعليه، فإن شروط العمل القانونية تنقسم إلى قسمين رئيسيين: شروط متعلقة بالسائقين من حيث شخصهم وأهليتهم، وشروط متعلقة بالشركة باعتبارها إطاراً تنظيمياً للنشاط.

الفرع الأول: الشروط القانونية المتعلقة بالسائقين

إن ممارسة نشاط التوصيل بالدراجات النارية تقتضي أن تتوفر في السائق جملة من الشروط التي حددها المشرع الجزائري في قوانين متعددة، أهمها قانون المرور، قانون العمل، وبعض النصوص التنظيمية الخاصة بالسلامة المهنية. والغرض من هذه الشروط هو ضمان أن الشخص القائم بالنشاط يتمتع بالأهلية والقدرات اللازمة لحماية نفسه والغير، مع مراعاة متطلبات النظام العام.

أولاً : شرط السن والأهلية

يشترط في السائق أن يكون بالغاً السن القانونية التي تسمح له بقيادة الدراجة النارية، حيث نص قانون المرور على أن السن الدنيا للحصول على رخصة سياقة من صنف "أ" أو "ب" هي 18 سنة كاملة.⁷¹

⁷¹ قانون المرور رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، المادة 33، ص 71.

الفصل الثاني: الأسس القانونية والتنظيمية لشركات التوصيل بالدراجات النارية

كما يجب أن يكون متمتعاً بالأهلية المدنية الكاملة حتى يُسأل قانوناً عن التزاماته التعاقدية والمهنية .

ثانياً : شرط رخصة السياقة المناسبة

من بين أهم الشروط الأساسية، حيازة السائق لرخصة سياقة سارية المفعول ومطابقة لنوع الدراجة النارية المستعملة في التوصيل. إذ نص قانون المرور صراحة على أن قيادة مركبة دون رخصة يشكل مخالفة يعاقب عليها القانون، وهو ما يُرتب مسؤولية جزائية ومدنية على السائق والشركة معاً.⁷²

ثالثاً : شرط اللياقة البدنية والفحص الطبي

ألزم المشرع السائقين بالخضوع لفحص طبي عند إصدار أو تجديد رخصة السياقة، مع التأكيد على أهمية التمتع بلياقة بدنية ونفسية تسمح بممارسة السياقة في ظروف آمنة. وتزداد أهمية هذا الشرط بالنسبة لسائقي شركات التوصيل، نظراً لطبيعة عملهم اليومية التي تتطلب تركيزاً عالياً وتحمل ضغوط مهنية، وهو ما يفرض على الشركة متابعة دورية للحالة الصحية للسائقين).⁷³

رابعاً : شرط الوضعية القانونية تجاه الخدمة الوطنية

رغم أن هذا الشرط لا يرد دائماً بصفة صريحة في قانون المرور، إلا أنه يُعتبر من بين الشروط التي قد تُطلب عند التوظيف أو عند التصريح بالنشاط بالنسبة للشباب في سن الخدمة الوطنية، وهو ما يجعل الالتزام بهذا الشرط ضماناً إضافية للشفافية القانونية .

⁷² قانون المرور رقم 14-01، مرجع سابق، المادة 26، ص 69.

⁷³ بشير هدي، الوجيز في شرح قانون العمل، دار الهدى، الجزائر، 2018، ص 122.

الفصل الثاني: الأسس القانونية والتنظيمية لشركات التوصيل بالدراجات النارية

وبناءً على ما سبق، يتضح أن الشروط المتعلقة بالسائقين تمثل حجر الزاوية في ضبط نشاط التوصيل بالدراجات النارية، إذ أن أي إخلال بها قد يعرض السائق والشركة لمسؤولية قانونية متعددة المستويات، سواء مدنية أو جزائية أو إدارية.

الفرع الثاني: الشروط القانونية المتعلقة بالشركة

لا يكفي لقيام شركة التوصيل بالدراجات النارية وجود سائقين مؤهلين فحسب، بل يجب أن تلتزم الشركة بجملة من الشروط القانونية التي حددها المشرع، والتي تُشكل الإطار الرسمي لممارسة النشاط. وتتمثل هذه الشروط في ما يلي:

أولاً : شرط التسجيل التجاري والترخيص الإداري

ألزم المشرع الجزائري كل شخص طبيعي أو معنوي يمارس نشاطاً تجارياً بضرورة القيد في السجل التجاري، وفق أحكام القانون التجاري.

ويشمل ذلك شركات التوصيل بالدراجات النارية باعتبارها مؤسسات خدمية ذات طابع تجاري. كما قد يتطلب النشاط الحصول على ترخيص إداري أو بطاقة مهنية، خاصة عندما يرتبط باستعمال وسائل النقل العمومي أو شبه العمومي.⁷⁴

ثانياً : شرط التصريح الجبائي والاجتماعي

تلتزم الشركة بالتصريح بنشاطها لدى مصالح الضرائب، من خلال فتح ملف جبائي ودفع الضرائب المستحقة، سواء كانت ضريبة الأرباح أو الرسوم على النشاط المهني.⁷⁵

كما أن تسجيل العمال لدى الصناديق الاجتماعية، على غرار الصندوق الوطني للتأمينات الاجتماعية للعمال الأجراء (CNAS) أو الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي لغير الأجراء (CASNOS)، يُعتبر شرطاً أساسياً لضمان الحقوق الاجتماعية للسائقين.⁷⁶

⁷⁴ عبد الرزاق بن عيسى، شرح القانون التجاري الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 2016، ص 177.

⁷⁵ أحمد محيو، قانون العمل الجزائري، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2012، ص 215.

⁷⁶ بشير هدي، الوجيز في شرح قانون العمل، دار الهدى، الجزائر، 2018، ص 132.

ثالثاً : شرط التأمين والسلامة

من الشروط الجوهرية أيضاً، إلزامية التأمين على الدراجات النارية المستعملة في النشاط ضد حوادث المرور، وذلك وفق ما نص عليه قانون التأمينات الجزائري .

كما يجب على الشركة احترام معايير السلامة المهنية من خلال تزويد السائقين بمعدات وقائية، وإخضاعهم لتكوينات دورية في مجال الأمن والسلامة .⁷⁷

رابعاً : شرط حماية المستهلك وخصوصية البيانات

بحكم أن نشاط التوصيل يقوم على التعامل المباشر مع المستهلكين، فإن الشركة ملزمة باحترام قانون حماية المستهلك وقمع الغش، خصوصاً فيما يتعلق بضمان جودة الخدمة وسلامة الطرود .

أن التطور التكنولوجي الذي رافق هذه الشركات، من خلال التطبيقات الإلكترونية، يفرض الالتزام بأحكام قانون حماية البيانات الشخصية، الذي يلزم الشركات بعدم استغلال المعطيات خارج نطاق الخدمة.⁷⁸

يتضح من خلال ما سبق أن الشروط القانونية المفروضة على الشركة تشكل ضمانات أساسية لتحقيق ممارسة مشروعة وشفافة لنشاط التوصيل بالدراجات النارية، حيث تجمع بين البعد الاقتصادي والبعد الحمائي. وأي إخلال بهذه الشروط قد يعرض الشركة لعقوبات إدارية وجزائية، فضلاً عن فقدان ثقة المستهلكين.

⁷⁷ قانون حماية المستهلك وقمع الغش رقم 09-03 المؤرخ في 25 فيفري 2009، المادة 3، ص 11.

⁷⁸ علي عبد الفتاح كنعان، القانون الاجتماعي وتطبيقاته، دار وائل للنشر، عمان، 2015، ص 224.

خلاصة الفصل:

يتضح من خلال ما سبق أن شركات التوصيل بالدراجات النارية تخضع لإطار قانوني مزدوج يجمع بين شروط الإنشاء والتنظيم الخارجي من جهة، وبين قواعد تنظيم العمل الداخلي من جهة أخرى. فمن حيث التأسيس، يفرض المشرع استيفاء مجموعة من الشروط القانونية والتقنية، مثل التسجيل في السجل التجاري، الحصول على الترخيص الإداري، ومطابقة الدرجات النارية للمعايير المحددة في قانون المرور، إضافة إلى التأمين والفحص التقني الإلزامي. أما من حيث الممارسة اليومية للنشاط، فإن تنظيم العلاقة مع السائقين يمثل محوراً أساسياً، سواء من خلال تحديد طبيعة هذه العلاقة القانونية، أو من خلال بيان الحقوق والالتزامات المتبادلة، إلى جانب مراعاة الشروط القانونية للعمل المرتبطة بكل من السائق والشركة.

وعليه، فإن النظام القانوني لشركات التوصيل بالدراجات النارية لا يقتصر على مجرد منح المشروعية لوجودها، بل يمتد إلى ضمان استمراريتها وحماية أطرافها عبر مجموعة من القواعد الآمرة التي توازن بين متطلبات النشاط الاقتصادي واعتبارات الأمن والسلامة والعدالة الاجتماعية. وهو ما يعكس التوجه العام للتشريع الجزائري في ضبط الأنشطة المستحدثة بما يتماشى مع حاجات المجتمع وتطور السوق.



الفصل الثالث: نموذج الأعمال التجاري

لشركة التوصيل بالدراجات النارية

(Business Model Canvas)



1. مشروع خدمة التوصيل السريع - Quickly

1.1 شرائح العملاء (Customer Segments)

- مطاعم الوجبات السريعة داخل المدينة (B2B) تحتاج لتوصيل سريع ومنتظم للحفاظ على جودة الطلبات.
- المتاجر الإلكترونية ومحلات البيع بالجملة (B2B) تعتمد على التوصيل الفوري داخل نفس المنطقة.
- الشركات والإدارات (B2B) لتوصيل الوثائق والمستندات الرسمية بسرعة وأمان.
- الأفراد في المناطق الحضرية (B2C) طلبات شخصية ومستعجلة (هدايا، أدوية، مستلزمات طارئة).

2.1 القيمة المقترحة (Value Proposition)

- سرعة وأمان: توصيل خلال أقل من 30 دقيقة مع تتبع مباشر عبر GPS.
- شفافية كاملة: إشعارات في كل مرحلة من مراحل التوصيل.
- أسعار منافسة: تسعير واضح دون تكاليف خفية.
- خدمة على مدار الساعة: دعم متواصل لراحة العملاء.
- ضمان استرجاع المال في حال التأخير.
- توصيل صديق للبيئة: استخدام تدريجي للدراجات الكهربائية.
- برنامج ولاء ومكافآت: مزايا خاصة للعملاء المنتظمين.

3.1 قنوات التوزيع (Channels)

- تطبيق هاتفي ذكي متوفر على Android و iOS.
- موقع إلكتروني رسمي للحجوزات والتتبع.
- مركز اتصال موحد لخدمة الزبائن.
- وسائل التواصل الاجتماعي (Facebook, Instagram, TikTok).

4.1 العلاقات مع العملاء (Customer Relationships)

- دعم فوري ومتعدد اللغات عبر التطبيق.
- تقييم الخدمة والسائق بعد كل عملية توصيل.
- برنامج ولاء: (عضويات برونزية، فضية، ذهبية).
- رسائل متابعة وشكر بعد كل طلب.
- عروض موسمية وحصرية في المناسبات.
- حساب خاص للشركات الكبرى.

5.1 مصادر الإيرادات (Revenue Streams)

- عمولات على كل عملية توصيل.
- اشتراكات شهرية للشركات والأفراد.
- رسوم إضافية للطلبات المستعجلة أو الليلية.
- اشتراكات إعلانية داخل التطبيق.
- توصيل جماعي بأسعار تفضيلية

6.1 الموارد الرئيسية (Key Resources)

- دراجات نارية (تقليدية وكهربائية).
- نظام إدارة وتتبع الطلبات المتكامل.
- فريق سائقين مدرب ومؤمن عليهم.
- فريق إداري وتقني (تسويق، خدمة عملاء، تطوير).
- خوادم وأجهزة GPS حديثة.
- العلامة التجارية (Quickly) كأصل معنوي.

7.1 الأنشطة الرئيسية (Key Activities)

- إدارة وتنظيم عمليات التوصيل اليومية.
- الصيانة الدورية للدراجات.
- تطوير التطبيق وتحديثه باستمرار.
- التوظيف والتدريب المستمر للسائقين.
- حملات تسويقية رقمية لبناء الوعي بالعلامة.
- مراقبة الجودة ورضا العملاء.
- تحليل البيانات لتحسين الأداء.

8.1 الشراكات الرئيسية (Key Partnerships)

- مزودو الوقود وورش الصيانة.
- شركات التأمين لتغطية الأسطول والسائقين.
- مطاعم ومتاجر إلكترونية شريكة.
- مزودو الدفع الإلكتروني.
- شركات التكنولوجيا لتطوير المنصة.

- مؤسسات التكوين المهني.
- السلطات المحلية لتسهيل التراخيص.

9.1 هيكل التكاليف (Cost Structure)

- رواتب السائقين والفريق الإداري.
- صيانة وتشغيل الدراجات.
- تطوير وصيانة التطبيق والمنصة الرقمية.
- التسويق والحملات الإعلانية.
- الإيجارات والتأمينات.
- تكاليف التدريب والتكوين.
- الضرائب والتراخيص المحلية.

الجدول رقم 1 نموذج الأعمال التجاري لشركة التوصيل بالدراجات النارية (Business Model Canvas)

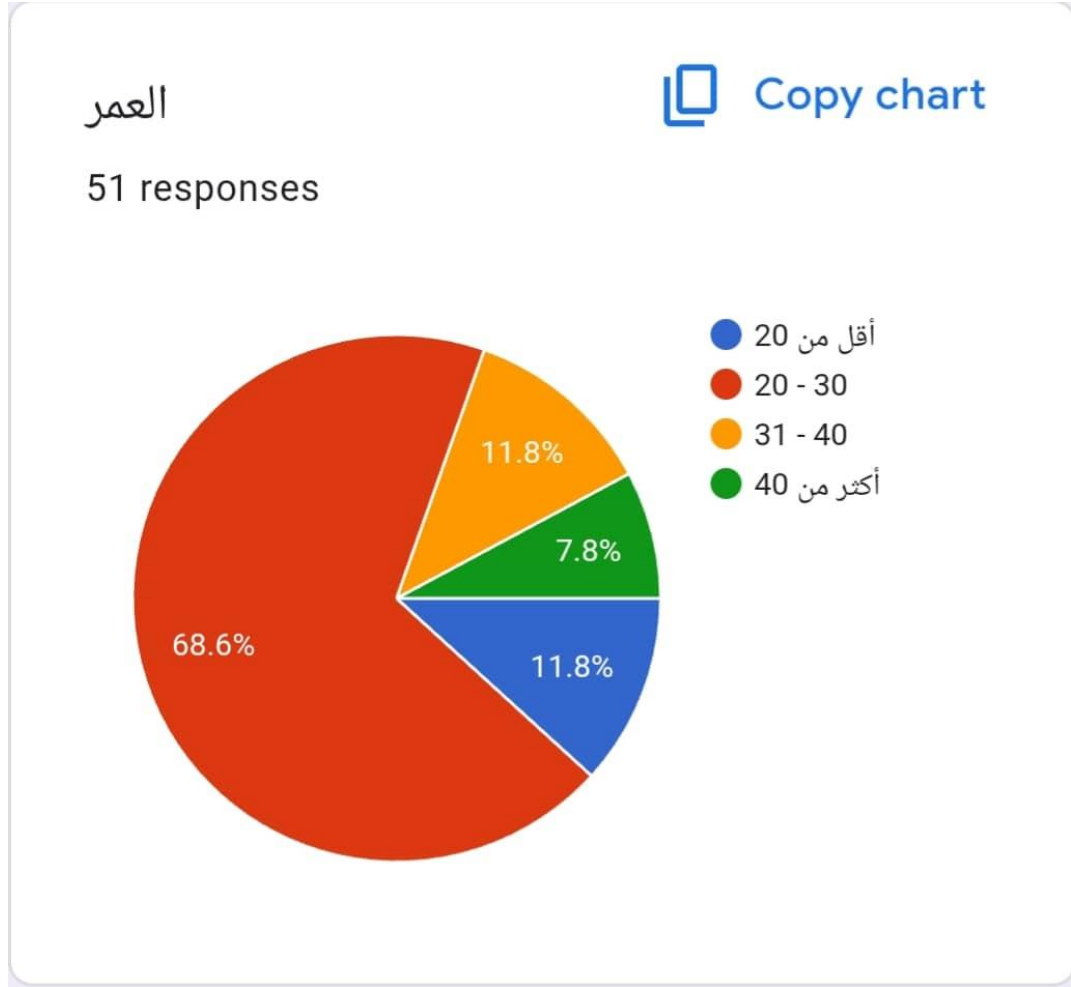
Key partners:	Key activities:	Value Prpsitin:	Custmer relationships:	Custmer segments:
<ul style="list-style-type: none"> • مزودو الوقود وورش الصيانة. • شركات التأمين لتغطية الأسطول والسائقين. • مطاعم ومتاجر إلكترونية شريكة. • مزودو الدفع الإلكتروني. • شركات التكنولوجيا لتطوير المنصة. • مؤسسات التكوين المهني. • السلطات المحلية لتسهيل التراخيص. 	<ul style="list-style-type: none"> • إدارة وتنظيم عمليات التوصيل اليومية. • الصيانة الدورية للدراجات. • تطوير التطبيق وتحديثه باستمرار. • التوظيف والتدريب المستمر للسائقين. • حملات تسويقية رقمية لبناء الوعي بالعلامة. • مراقبة الجودة ورضا العملاء. • تحليل البيانات لتحسين الأداء. 	<ul style="list-style-type: none"> • سرعة وأمان: توصيل خلال أقل من 30 دقيقة مع تتبع مباشر عبر GPS. • شفافية كاملة: إشعارات في كل مرحلة من مراحل التوصيل. • أسعار منافسة: تسعير واضح دون تكاليف خفية. • خدمة على مدار الساعة: دعم متواصل لراحة العملاء. • ضمان استرجاع المال في حال التأخير. • توصيل صديق للبيئة: استخدام تدرجي للدراجات الكهربائية. • برنامج ولاء ومكافآت: مزايا خاصة للعملاء المنتظمين. 	<ul style="list-style-type: none"> • دعم فوري ومتعدد اللغات عبر التطبيق. • تقييم الخدمة والسائق بعد كل عملية توصيل. • برنامج ولاء: (عضويات برونزية، فضية، ذهبية). • رسائل متابعة وشكر بعد كل طلب. • عروض موسمية وحصرية في المناسبات. • حساب خاص للشركات الكبرى. 	<ul style="list-style-type: none"> • مطاعم الوجبات السريعة داخل المدينة: (B2B) تحتاج لتوصيل سريع ومنتظم للحفاظ على جودة الطلبات. • المتاجر الإلكترونية ومحلات البيع بالجملة: (B2B) تعتمد على التوصيل الفوري داخل نفس المنطقة. • الشركات والإدارات: (B2B) لتوصيل الوثائق والمستندات الرسمية بسرعة وأمان. • الأفراد في المناطق الحضرية: (B2C) طلبات شخصية ومستعجلة (هدايا، أدوية، مستلزمات طارئة).
	<p>Key resurces:</p> <ul style="list-style-type: none"> • دراجات نارية (تقليدية وكهربائية). • نظام إدارة وتتبع الطلبات المتكامل. • فريق سائقين مدرب ومؤمن عليهم. • فريق إداري وتقني (تسويق، خدمة عملاء، تطوير). • خوادم وأجهزة GPS حديثة. • العلامة التجارية (Quickly) كأصل معنوي. 		<p>Channels:</p> <ul style="list-style-type: none"> • تطبيق هاتفي ذكي متوفر على iOS وAndroid. • موقع إلكتروني رسمي للحجوزات والتتبع. • مركز اتصال موحد لخدمة الزبائن. • وسائل التواصل الاجتماعي (Facebook, Instagram, TikTok). 	

الفصل الثالث: نموذج الأعمال التجاري لشركة التوصيل بالدراجات النارية BMC

Cst structure:	Revenue streams:
<ul style="list-style-type: none">• رواتب السائقين والفريق الإداري.• صيانة وتشغيل الدراجات.• تطوير وصيانة التطبيق والمنصة الرقمية.• التسويق والحملات الإعلانية.• الإيجارات والتأمينات.• تكاليف التدريب والتكوين.• الضرائب والتراخيص المحلية.	<ul style="list-style-type: none">• عمولات على كل عملية توصيل.• اشتراكات شهرية للشركات والأفراد.• رسوم إضافية للطلبات المستعجلة أو الليلية.• شراكات إعلانية داخل التطبيق.• توصيل جماعي بأسعار تفضيلية.

2. تحليل نتائج الاستبيان حول خدمات التوصيل

1. العمر



رسم توضيحي 1 العمر

الفئة الأكبر 20-30 سنة

التحليل: الغالبية العظمى من المستخدمين هم من الشباب في العشرينيات، مما يشير إلى أن خدمة التوصيل تستهدف فئة عمرية نشطة تكنولوجياً وتعتمد على الحلول السريعة.

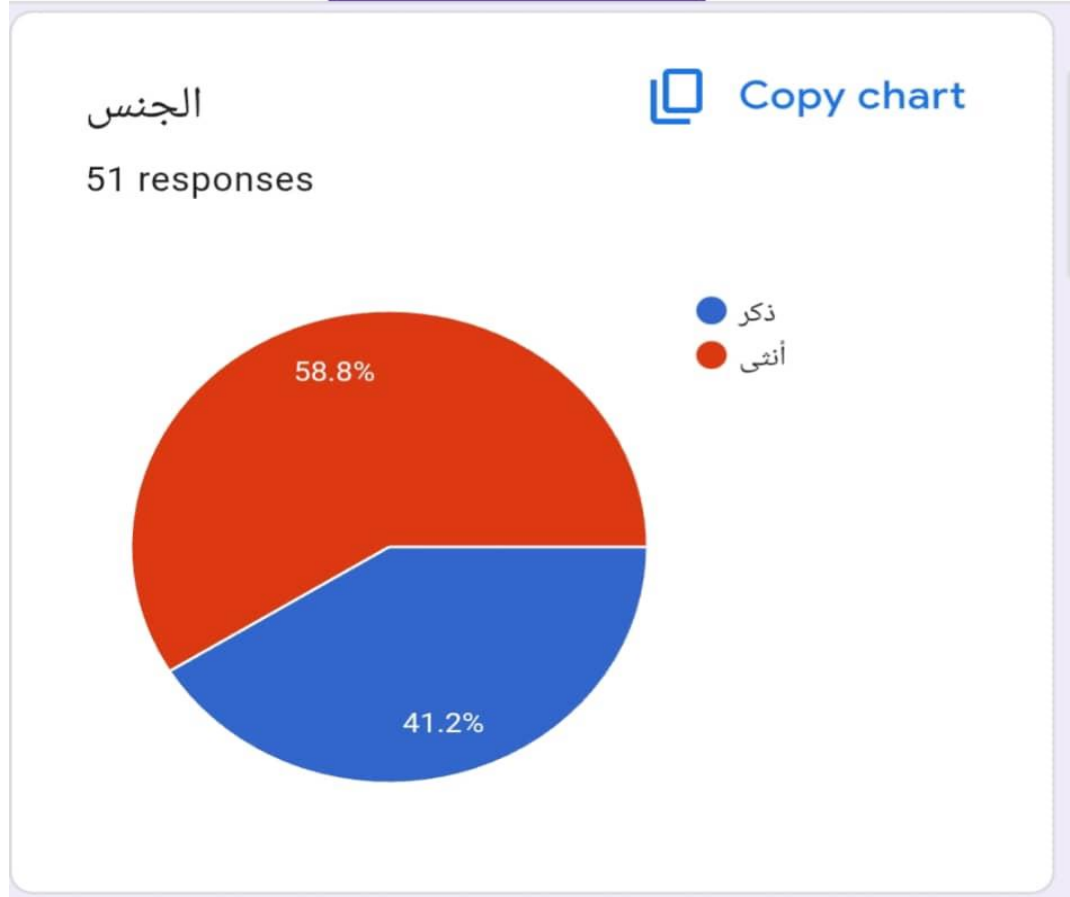
استبيان حول خدمات التوصيل

Questions

Responses

51

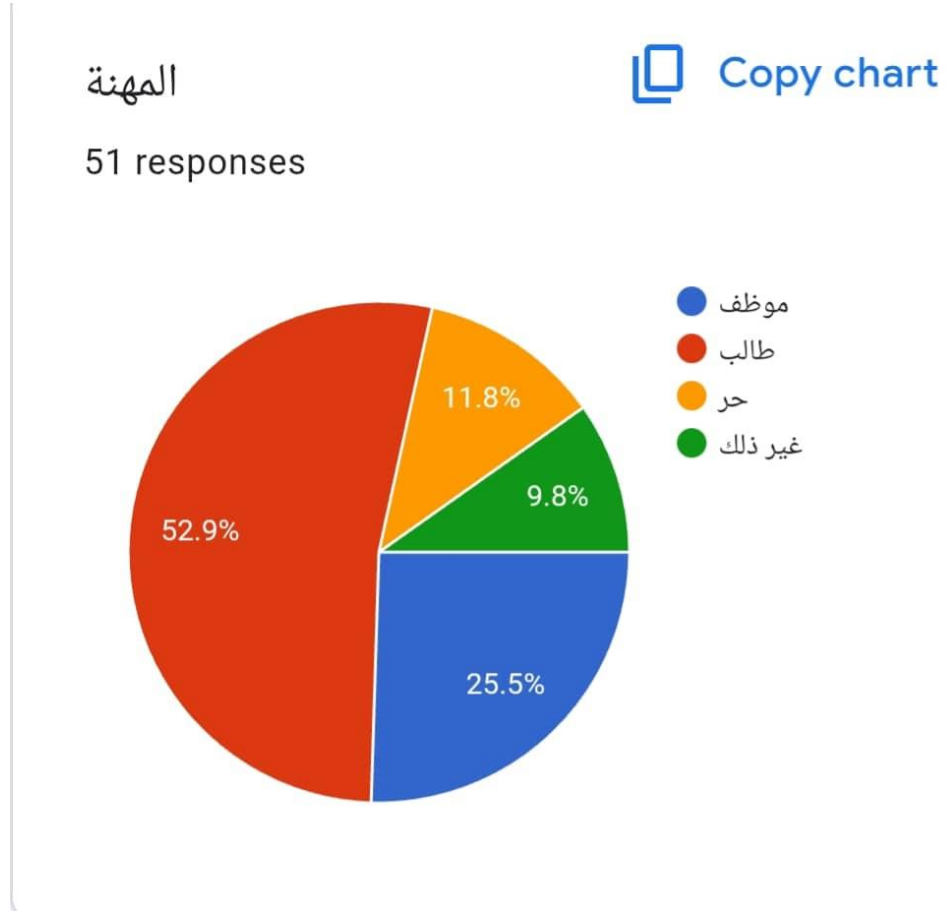
Settings



رسم توضيحي 2 الجنس

التحليل: النساء يشكلن الأغلبية البسيطة من المستخدمين، مما قد يعكس اعتماداً أكبر على خدمات التوصيل المنزلي أو خدمات الراحة.

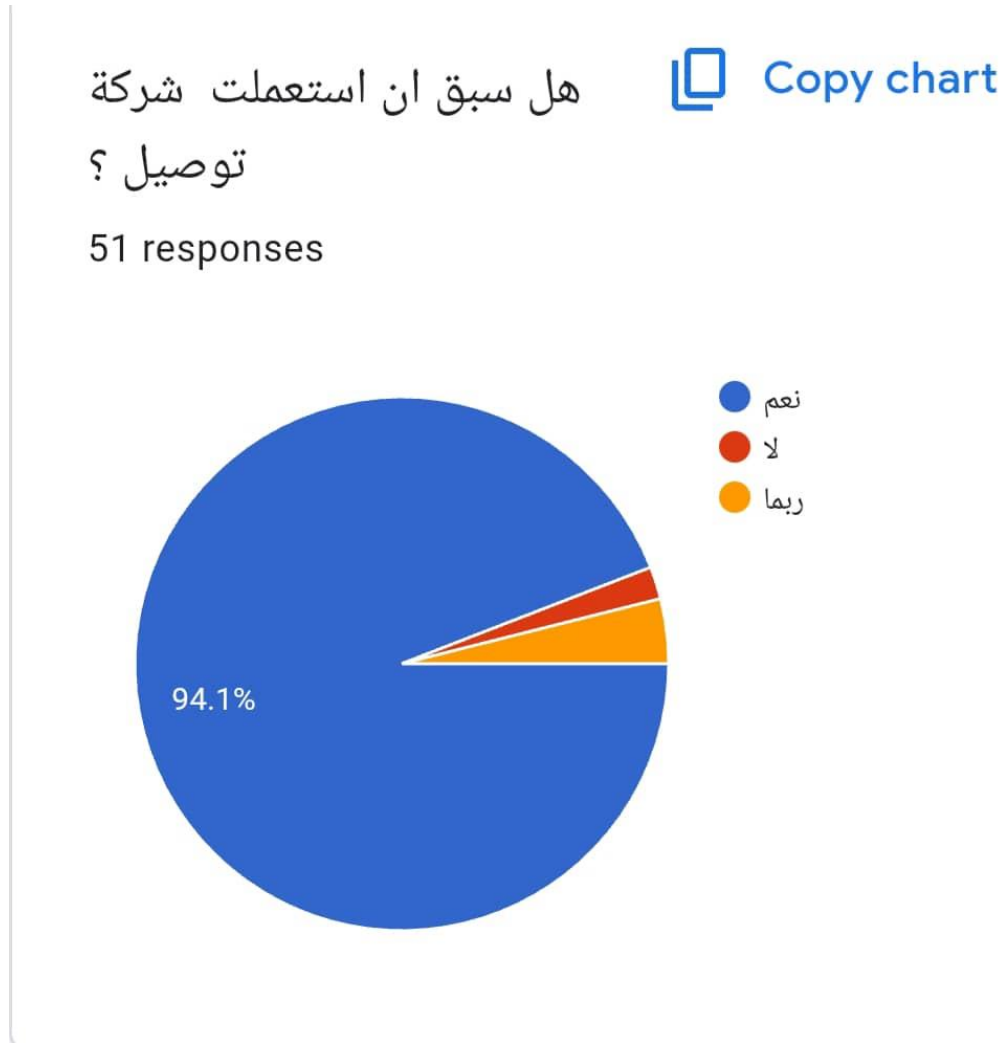
3. المهنة



رسم توضيحي 3 المهنة

التحليل: أكثر من نصف المستخدمين طلاب، مما يتوافق مع الفئة العمرية الغالبة. (20-30) هذا يعني أن السعر والسرعة هما العاملان الأكثر أهمية لهذه الفئة.

4. هل سبق استخدام شركة توصيل؟



رسم توضيحي 4 هل سبق استخدام شركة توصيل؟

التحليل: الغالبية الساحقة لديها خبرة سابقة مع خدمات التوصيل، مما يشير إلى أن لديهم توقعات واضحة ومعايير محددة للمقارنة بين الشركات.

الفصل الثالث: نموذج الأعمال التجاري لشركة التوصيل بالدراجات النارية BMC

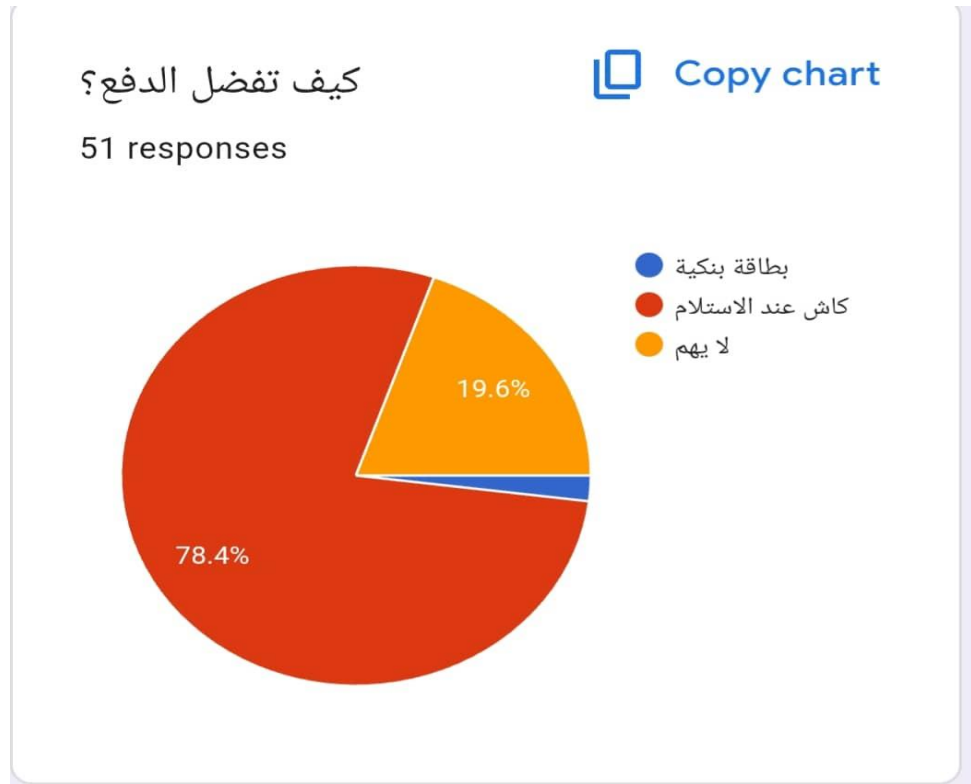
5. أهم شيء في خدمة التوصيل (أسئلة متعددة)

الأولويات الرئيسية:

- السرعة (ذُكرت بشكل متكرر)
- التكلفة المعقولة
- التعامل الجيد
- الثقة والاحترام

التحليل: السرعة هي العامل الأكثر أهمية، تليها التكلفة، ثم جودة الخدمة وسلوك السائق.

6. طريقة الدفع المفضلة

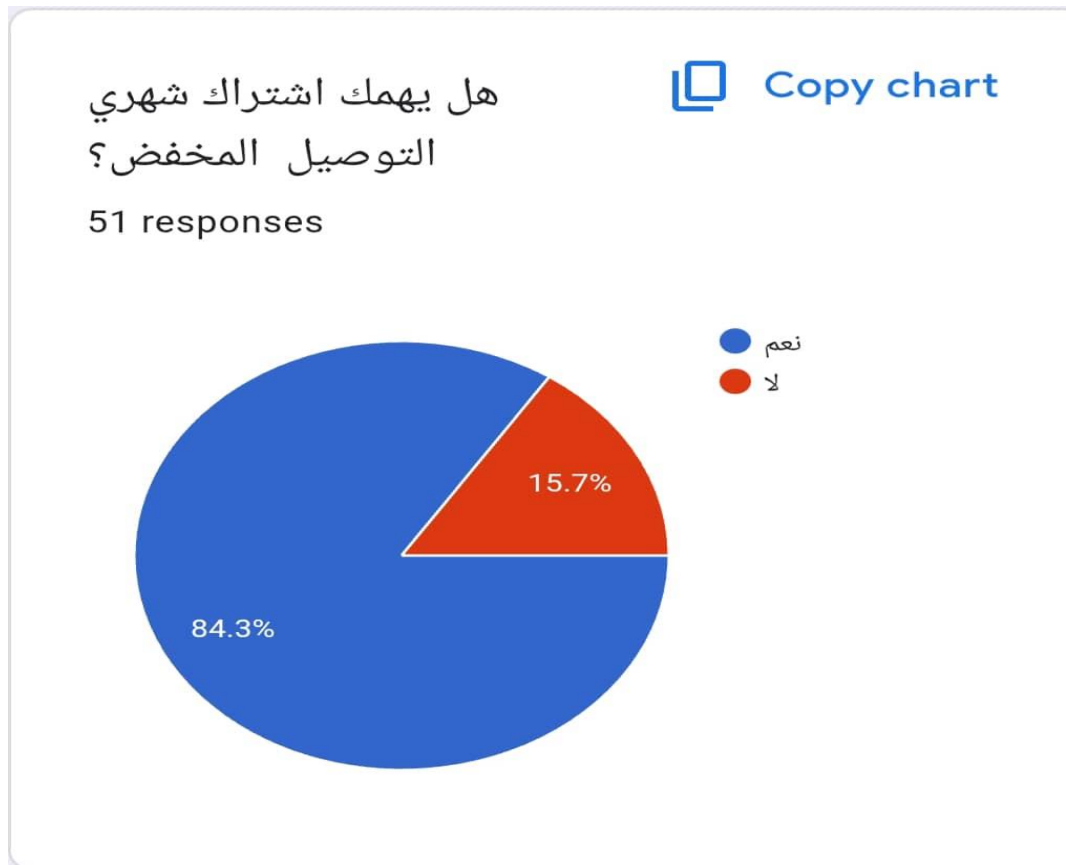


رسم توضيحي 5 طريقة الدفع المفضلة

الفصل الثالث: نموذج الأعمال التجاري لشركة التوصيل بالدراجات النارية BMC

التحليل: الدفع النقدي عند الاستلام هو الخيار الأكثر شيوعاً، مما قد يعكس قلق المستخدمين من الدفع الإلكتروني أو عدم توفر بطاقات مصرفية لديهم.

7. الاهتمام بالاشتراك الشهري للتوصيل



رسم توضيحي 6 الاهتمام بالاشتراك الشهري للتوصيل

التحليل: الأغلبية الكبيرة أبدت اهتماماً بالاشتراك الشهري، مما يشير إلى رغبة في التوفير والاستخدام المتكرر للخدمة.

8. المشاكل التي واجهها المستخدمون في خدمات التوصيل السابقة

المشاكل الأكثر تكراراً:

- التأخر (ذُكر بشكل متكرر جداً)
- سوء المعاملة أو عدم الاحترام
- التأخر مع عدم الاحترام معاً
- عدم وصول الطلبية في الوقت المحدد
- السرقة أو فقدان الطلبية
- أخطاء في العنوان
- قلة المراكز في بعض البلديات

التحليل: التأخير يُعدّ المشكلة الأكبر والأكثر شيوعاً، يليه سوء المعاملة وسوء التنظيم.

9. ما يتمنى المستخدمون وجوده في تطبيق جديد للتوصيل

التطلعات والأمنيات الرئيسية:

- توصيل سريع ومنتظم
- إمكانية تتبع مباشر للطلب على الخريطة
- عرض واجهات المحلات داخل التطبيق
- تخفيضات شهرية واشتراكات توفيرية
- دعم الدفع الإلكتروني
- خدمة 7/24 على مدار اليوم
- الالتزام بالوقت المحدد بدقة
- أقل تكلفة ممكنة مع الثقة والاحترام



خاتمة



خاتمة

يُعدّ موضوع المؤسسات المصغرة في الجزائر من المواضيع المحورية التي تعكس التحول الاقتصادي والسياسي للدولة نحو نموذج تنموي يقوم على دعم المبادرة الفردية وتنويع مصادر الدخل الوطني.

وقد أظهرت الدراسة أن هذه الفئة من المؤسسات لم تعد مجرد آلية للتشغيل الذاتي، بل أصبحت أداة استراتيجية في السياسة العمومية الرامية إلى تحقيق التنمية المستدامة، وتحريك النسيج الاقتصادي المحلي، وتقليل البطالة، خاصة في أوساط الشباب.

ومن خلال تحليل الإطار القانوني المنظم لهذه المؤسسات، يتبين أنّ المشرّع الجزائري قد خطا خطوات معتبرة نحو بناء منظومة تشريعية متكاملة، بدءاً من القانون التوجيهي رقم 01-18 لسنة 2001 وصولاً إلى القانون رقم 17-02 لسنة 2017 المتعلق بتطوير المؤسسات الصغيرة والمتوسطة.

غير أنّ هذا الإطار، رغم شموليته من حيث المبادئ العامة، ما يزال يواجه صعوبات في التطبيق العملي، سواء من حيث تداخل الاختصاصات الإدارية، أو محدودية آليات المتابعة والمرافقة، أو غياب نصوص تنظيمية تفصيلية تغطي الأنشطة الاقتصادية المستحدثة.

أما بالنسبة لحالة شركات التوصيل بالدرجات النارية، فقد أظهرت الدراسة أن هذا النشاط يمثل نموذجاً حياً لتحول الأنشطة غير الرسمية إلى أنشطة نظامية، وأنّه بات يشكل قطاعاً خدمائياً مهماً في الاقتصاد الحضري.

إلا أنّ غياب تأطير قانوني دقيق لهذا المجال أدى إلى نشوء إشكالات متعددة تتعلق بتحديد طبيعة العلاقة القانونية بين الشركة والسائق، وبمسؤولية الأطراف في حالة وقوع أضرار، فضلاً عن غموض الوضعية الجبائية والضمانات الاجتماعية للعاملين في هذا القطاع.

كما كشفت المقارنة مع بعض التجارب الأجنبية، خصوصاً التجربة الفرنسية، أن الاتجاه التشريعي الحديث يميل إلى تبني مقارنة وسطية تجمع بين مرونة العمل المستقل وحماية الحقوق الاجتماعية للعاملين في أنشطة التوصيل والخدمات المصغرة. وهو ما يشير إلى ضرورة أن تُعيد الجزائر النظر في مقاربتها القانونية الحالية، بما يسمح باستيعاب هذه الفئة الجديدة من الأنشطة ضمن إطار قانوني متوازن وواضح.

انطلاقاً من مجمل ما توصلت إليه الدراسة، يمكن تلخيص أهم النتائج فيما يأتي:

1. الإطار القانوني للمؤسسات المصغرة في الجزائر يُعدّ من بين أكثر الأطر التنظيمية تطوراً في المنطقة المغاربية، لكنه يفتقر إلى المرونة في التكيف مع طبيعة الأنشطة الاقتصادية المستحدثة.

2. القوانين الحالية لا تُميز بوضوح بين الأنشطة الصناعية والخدمية الحديثة، مما يجعل نشاط التوصيل يخضع لنصوص عامة لا تراعي خصوصياته التقنية والعملية.

3. ضعف التنسيق بين أجهزة الدعم (الوكالة الوطنية لدعم وتنمية المقاولاتية، وزارة النقل، وزارة التجارة) يُنتج فراغاً مؤسسياً في المتابعة والرقابة القانونية.

4. غياب إطار تشريعي خاص بالعلاقة بين شركات التوصيل والسائقين يؤدي إلى هشاشة في الضمانات الاجتماعية وازدواجية في تحديد المسؤولية القانونية.

5. نقص الوعي القانوني لدى أصحاب المؤسسات المصغرة والعاملين بها يُسهم في انتشار الممارسات غير النظامية، ويُضعف من فاعلية النصوص القانونية القائمة.

وبناءً على هذه النتائج، تقترح الدراسة جملة من التوصيات والاقتراحات الآتية:

1. إصدار قانون أو مرسوم تنفيذي خاص بنشاط التوصيل السريع، يحدد شروط الممارسة والترخيص والرقابة، ويُبين بدقة التزامات ومسؤوليات كل من الشركة والسائق والمستهلك.

2. إدراج نشاط التوصيل بالدراجات النارية ضمن قائمة الأنشطة المهيكلة للمؤسسات المصغرة المعترف بها قانوناً، مع وضع تصنيف خاص بها في السجل التجاري.
 3. تعديل القانون التوجيهي رقم 17-02 لسنة 2017 لتضمينه أحكاماً تتعلق بالأنشطة الخدمية الرقمية والميدانية الحديثة، بما في ذلك خدمات التوصيل الإلكترونية.
 4. استحداث آلية وطنية للتنسيق بين الهيئات الداعمة للمؤسسات المصغرة، تتولى الإشراف على الجوانب القانونية والإدارية والتنظيمية، وتضمن توحيد الإجراءات وتبسيطها.
 5. تعزيز الجانب الحمائي للعاملين في قطاع التوصيل، من خلال تمكينهم من التسجيل الإلزامي في منظومة الضمان الاجتماعي، وتوفير تأمين مهني يغطي الحوادث أثناء العمل.
 6. تشجيع البحث الأكاديمي المتعدد التخصصات (القانوني، الاقتصادي، الاجتماعي) في موضوع المؤسسات المصغرة، بما يسمح بتجديد المقاربات وتوجيه السياسات العمومية على أسس علمية.
 7. إطلاق برامج تكوين وتوعية قانونية لأصحاب المؤسسات المصغرة حول واجباتهم وحقوقهم القانونية، من أجل تعزيز الامتثال للنصوص وتحقيق استدامة النشاط.
- ختاماً، يمكن القول إنّ الإطار القانوني للمؤسسات المصغرة في الجزائر يشكّل قاعدة صلبة يمكن البناء عليها، غير أنّ فعاليتها المستقبلية تظل رهينة بقدرته على التكيف مع التحولات الاقتصادية والتكنولوجية التي يشهدها العالم. إنّ تطوير هذا الإطار بما يواكب طبيعة الأنشطة الحديثة، وعلى رأسها خدمات التوصيل، يمثل خطوة أساسية نحو ترسيخ اقتصاد وطني متنوع، يقوم على المبادرة الفردية، ويحترم في الوقت ذاته متطلبات التنظيم، الحماية، والمصلحة العامة.



قائمة المراجع



قائمة المراجع

قائمة المراجع والمصادر

أولاً: الكتب

1. آيت عيسى، عيسى، المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في الجزائر: آفاق وقيود، الجزائر: دار الهدى، 2019.
2. بن دحمان، عبد القادر، القانون التجاري الجزائري: الشركات التجارية، الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، 2020.
3. بن عيسى، عبد الرزاق، شرح القانون التجاري الجزائري، الجزائر: دار الهدى، 2016.
4. بوسماحة، أحمد، القانون الاجتماعي وتحديات سوق العمل، ط1، الجزائر: دار الهدى، 2020.
5. بوسماحة، أحمد، شرح القانون التجاري الجزائري (الجزء الأول)، الجزائر: دار الهدى، 2019.
6. بوشعالة، يوسف، النقل البري في التشريع الجزائري، الجزائر: دار هومة، 2014.
7. بوقرة، محمد الصادق، اللوجستيك التجاري والتسويق الإلكتروني، الجزائر: دار المعرفة الجامعية، 2021.
8. الجينة، سعاد، تجربة تشجيع المشاريع الصغيرة في سلطنة عمان، مسقط: الغرفة التجارية والصناعية، 2010.
9. زغدار، نجيب، اللوجستيات الحضرية وتحديات التنظيم في الجزائر، الجزائر: دار الهدى، 2021.
10. السنهوري، عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون التجاري، القاهرة: دار النهضة العربية، 2005.
11. السنهوري، عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، القاهرة: دار النهضة العربية، 2004.
12. شيرين، محمد عبد الحميد، الخدمات اللوجستية ودورها في التجارة الإلكترونية، الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، 2020.
13. طيش، عبد الحميد، شرح قانون العمل الجزائري، الجزائر: دار هومة، 2016.
14. عمار بوضياف، النظرية العامة للعقود المسماة في القانون المدني الجزائري، الجزائر: دار هومة، 2019.
15. كلمان، علي عبد الفتاح، القانون الاجتماعي وتطبيقاته، عمان: دار وائل للنشر، 2015.

ثانياً: المقالات العلمية

17. آيت عيسى، عيسى، "المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في الجزائر: آفاق وقيود"، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد 6، ص 274.
18. بن خلاف، عمر، "النشاط الاقتصادي غير الرسمي في الجزائر"، مجلة البحوث الاقتصادية والمالية، جامعة سطيف، العدد 9، 2021، ص 101.

قائمة المراجع

19. بن داود، يوسف، "الإشكالات القانونية لخدمة التوصيل في الجزائر"، مجلة البحوث القانونية والسياسية، جامعة ورقلة، العدد 12، 2022، ص 55.
20. بوجلال، سمير، "تمويل المؤسسات المصغرة في الجزائر"، مجلة العلوم الاقتصادية، جامعة بسكرة، العدد 21، 2021، ص 93.
21. بوحنيكة، نادية، "الصحة المنتقلة كبديل في الجزائر"، مجلة الصحة العمومية والحكومة، جامعة وهران، العدد 3، 2021، ص 45.
22. الخميسي، عبد العزيز، "النقل والتوصيل السريع كخدمة مستحدثة: أبعاد قانونية"، مجلة القانون والأعمال، العدد 25، 2021، ص 88.
23. زروقي، عبد الحفيظ، "اقتصاديات خدمات التوصيل في الجزائر"، مجلة الاقتصاد والتجارة، جامعة الجزائر 3، العدد 33، 2022، ص 73.
24. سويكي، نادية، "دور المؤسسات المصغرة في دعم التنمية الاقتصادية في الجزائر"، مجلة الاقتصاد والتنمية البشرية، جامعة الأغواط، العدد 16، 2022، ص 95.
25. قورين، فاطمة الزهراء، "تحول أنماط الاستهلاك في الجزائر"، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة بسكرة، العدد 11، 2020، ص 88.

ثالثاً: المذكرات والتقارير

26. جمعية البسمة الخيرية، التقرير السنوي، الجزائر العاصمة، 2021، ص 12.
27. الجينة، سعاد، تجربة تشجيع المشاريع الصغيرة في سلطنة عمان، مجلس إدارة غرف التجارة والصناعة، مسقط، 2010، ص 11.
28. المركز العربي للاقتصاد الرقمي، تقرير الاقتصاد الرقمي العربي، أبوظبي، 2020، ص 144.
29. وزارة الاقتصاد والمعرفة والمؤسسات الناشئة، التقرير السنوي، الجزائر، 2022، ص 34.
30. وزارة الداخلية والجماعات المحلية، مشروع تسهيل الحصول على الوثائق البيومترية، تقرير داخلي، الجزائر، 2022.
31. وزارة الفلاحة والتنمية الريفية، تقرير البرامج الناعمة للمؤسسات المصغرة، الجزائر، 2023، ص 45.

قائمة المراجع

رابعاً: القوانين والمراسيم والنصوص الرسمية

1. الأمر رقم 95-27 المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالمنافسة، *الجريدة الرسمية*، العدد 58.
2. القانون رقم 88-25 المؤرخ في 12 جويلية 1988، المتعلق بتوجيه الاستثمارات الاقتصادية الخاصة الوطنية، *الجريدة الرسمية*، العدد 64.
3. القانون رقم 82-11 المؤرخ في 21 أوت 1982، المتعلق بالاستثمار الاقتصادي الوطني الخاص، *الجريدة الرسمية*، العدد 34.
4. القانون رقم 90-10 المؤرخ في 14 أبريل 1990، المتعلق بالنقد والقرض، *الجريدة الرسمية*، العدد 16.
5. القانون رقم 17-02 المؤرخ في 10 جانفي 2017، المتضمن القانون التوجيهي لتطوير المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، *الجريدة الرسمية*، العدد 2.
6. الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 25 فيفري 2009، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، *الجريدة الرسمية*، العدد 15.
7. القانون رقم 90-11 المؤرخ في 21 أبريل 1990، المتعلق بعلاقات العمل، *الجريدة الرسمية*.
8. القانون رقم 01-18 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001، المتضمن القانون التوجيهي لترقية المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، *الجريدة الرسمية*، العدد 77.
9. القانون رقم 09-03 المؤرخ في 25 فيفري 2009، المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، *الجريدة الرسمية*، العدد 15.
10. القانون رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات، *الجريدة الرسمية*، العدد 13.
11. القانون رقم 83-13 المؤرخ في 2 جويلية 1983، المتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية، *الجريدة الرسمية*، العدد 28.
12. القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، المتعلق بقانون المرور.
13. قانون المالية لسنة 2020، *الجريدة الرسمية*، العدد 83.
14. المرسوم التشريعي رقم 93-12 المؤرخ في 5 أكتوبر 1993، المتعلق بترقية الاستثمار، *الجريدة الرسمية*.
15. المرسوم الرئاسي رقم 03-01 المؤرخ في 20 أوت 2001، المتعلق بتطوير الاستثمار.
16. المرسوم الرئاسي رقم 15-142 لسنة 2015، المتعلق بالصفقات العمومية.
17. المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، يحدد شروط مطابقة المركبات ذات المحرك للمواصفات التقنية.

قائمة المراجع

18. المرسوم التنفيذي رقم 06-355 المؤرخ في 9 أكتوبر 2006، المتعلق بصلاحيات المجلس الوطني للاستثمار.
19. المرسوم التنفيذي رقم 17-140 المؤرخ في 11 أبريل 2017.
20. المرسوم التنفيذي رقم 17-141 المؤرخ في 10 أبريل 2017.
21. المرسوم التنفيذي رقم 18-112 المؤرخ في 5 أبريل 2018، يحدد القوائم الرسمية للأنشطة الخاضعة للقيود في السجل التجاري.
22. المرسوم التنفيذي رقم 20-09 المؤرخ في 21 مارس 2020.



فهرس المحتويات



فهرس المحتويات

إهداء.....	II
شكر.....	IV
قائمة المختصرات.....	V
مقدمة.....	أ

الفصل الأول: الإطار النظري والقانوني للمؤسسة المصغرة في الجزائر

المبحث الأول: مفهوم المؤسسة المصغرة وأنواعها.....	2
المطلب الأول: تعريف المؤسسة المصغرة.....	2
الفرع الأول: مفهوم المؤسسات المصغرة.....	3
الفرع الثاني: الإطار التشريعي لدعم المؤسسات الصغيرة.....	5
الفرع الثالث: الإطار القانوني لإنشاء المؤسسات الصغيرة.....	14
المطلب الثاني: أنواع المؤسسات المصغرة.....	17
الفرع الأول: التصنيف القانوني للمؤسسات المصغرة.....	17
الفرع الثاني: التصنيف الاقتصادي والهيكلية.....	18
الفرع الثالث: التصنيف التمويلي والدعمي.....	19
المبحث الثاني: خصوصيات نشاط التوصيل السريع.....	20
المطلب الأول: تعريف خدمة التوصيل.....	20
الفرع الأول: الإطار المفاهيمي لنشاط التوصيل.....	21
الفرع الثاني: التكييف القانوني لخدمة التوصيل.....	22

24	الفرع الثالث: تحديات وضبابية الإطار القانوني
25	المطلب الثاني: الفئات المستفيدة من خدمة التوصيل
25	الفرع الأول: الفئات الاقتصادية المستفيدة
27	الفرع الثاني: الفئات الاجتماعية المستفيدة
28	الفرع الثالث: المؤسسات والهيئات المستفيدة
30	خلاصة الفصل
	الفصل الثاني: الأسس القانونية والتنظيمية لشركات التوصيل بالدراجات النارية
33	المبحث الأول : النظام القانوني لشركة التوصيل بالدراجات النارية
33	المطلب الأول : شروط انشاء شركة التوصيل بالدراجات النارية
33	الفرع الأول: الشروط القانونية والإدارية لتأسيس الشركة
35	الفرع الثاني: الشروط الخاصة بالنشاط واستعمال الدراجات النارية
36	المطلب الثاني :التنظيم القانوني لاستعمال الدراجات النارية في التوصيل
37	الفرع الأول: الإطار القانوني لحركة الدراجات النارية في التشريع الجزائري
38	الفرع الثاني: الالتزامات القانونية الخاصة بالنشاط التجاري للتوصيل
40	المبحث الثاني: تنظيم العمل داخل الشركة التوصيل
40	المطلب الأول: العلاقة القانونية مع السائقين
40	الفرع الأول: الطبيعة القانونية للعلاقة بين الشركة والسائقين
42	الفرع الثاني: حقوق والتزامات الأطراف في العلاقة التعاقدية
44	المطلب الثاني: شروط العمل القانونية

44 الفرع الأول: الشروط القانونية المتعلقة بالسائقين

46 الفرع الثاني: الشروط القانونية المتعلقة بالشركة

48 خلاصة الفصل:

الفصل الثالث: نموذج الأعمال التجاري لشركة التوصيل بالدراجات النارية

(Business Model Canvas)

50 1. مشروع خدمة التوصيل السريع - Quickly

56 2. تحليل نتائج الاستبيان حول خدمات التوصيل

63 خاتمة

67 قائمة المراجع

72 فهرس المحتويات

74 فهرس الجداول والأشكال والملاحق

78 الملاحق



فهرس الجداول والأشكال والملاحق



قائمة الأشكال

- 56 رسم توضيحي 1 العمر
- 57 رسم توضيحي 2 الجنس
- 58 رسم توضيحي 3 المهنة
- 59 رسم توضيحي 4 هل سبق استخدام شركة توصيل؟
- 60 رسم توضيحي 5 طريقة الدفع المفضلة
- 61 رسم توضيحي 6 الاهتمام بالاشتراك الشهري للتوصيل

قائمة الملاحق

الإستبيان



الملاحق



ما أهم شيء بالنسبة لك في خدمة التوصيل؟

51 responses

سرعة التوصيل والمحافظة على الطيبة

سرعة و معاملة

سرعة في توصيل

الثقة عند استلام طرود قانونية

السرعة والسعر

السرعة والاحترام

توفير الوقت

توفير الجهد

La confiance

ما أهم شيء بالنسبة لك في خدمة التوصيل؟

51 responses

التعامل

وقت

السرعة الثقة

السرعة

السرعة و المعاملة

ينقص علي تعب السفر

السرعة

السرعة يجب ان يكون سريع في التوصيل

الثقة

ما هي المشاكل التي واجهتها في خدمات التوصيل
السابقة ؟

51 responses

سر

التأخر

التأخر

عدم الاحترام

احترام منعدم التأخر

التأخر عدم الاحترام

لم اواجه

تأخر الوصول

لا توجد اي مشاكل

قلة المراكز في , الدوائر و البلديات

ما هي المشاكل التي واجهتها في خدمات التوصيل السابقة ؟

51 responses

لا مشكلة

الثقة سرعة معاملة سيئة

ولا مشكلة

التأخر عدم الاحترام

لا مشاكل

تاخير

الخطأ في العنوان

اخذ وقت طويل لتوصيل طلبية

التاخر

انعدام الثقة

ما هي المشاكل التي واجهتها في خدمات التوصيل السابقة ؟

51 responses

عدم وصول الطلبية في وقتها

التأخر عدم الاحترام انعدام الثقة والسرقة

La violence et l'insulte

لا توجد مشاكل

التأخر عدم الاحترام

عدم استلام الطلبية كما هي

توصيل بطيء

التأخر السرقة

التأخر اكثر من اربعين دقيقة

