

واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري

بن الصغير شهرزاد⁽¹⁾

مقدمة

لقد عرف الإنسان النقل منذ القدم، ولم يأفل نجم هذا النظام بل ازداد وازدهر يوما بعد يوم وأصبح ظاهرة من ظواهر العصر الحديث الذي يتسم بتشابه العلاقات والمصالح، وإذا كان نظام النقل البحري للبضائع نظاماً قانونياً، عرفته معظم التشريعات القديمة والحديثة على حدٍ سواء فإنّ هذا النظام قد تطور، ولم يعد قاصراً على الدول المتجاورة، بل اتّسع نطاقه ليشمل عدة دول.

والحقيقة أنّ ازدهار النقل البحري للبضائع واتساع آفاقه وتربُّعه في مجال القانون، ما هو إلا مظهر من مظاهر تكريس التبادل التجاري بين الدول إذ يكتسي أهمية بالغة في الحياة العملية، فهو الوسيلة التي يتمكن بها المصدر والمستورد من نقل السلع والبضائع داخل الدولة الواحدة أو بين عدة دول.

فالجزائر على غرار الدول الأخرى عرفت النقل البحري، بحيث تطورت المنظومة القانونية لهذا الأخير، فبعدما كان حكراً على الدولة في فترة ماضية تحول إلى النشاطات المفتوحة لصالح بعض الأشخاص، عن طريق امتياز استغلال خدمات النقل البحري وذلك بعد تعديل القانون البحري في 1998 وصدور المرسوم التنفيذي 57-08، إلا أنّ الدولة الجزائرية احتفظت بالملكية العامة لخدمات النقل البحري، بحيث اعتبرته ملكية عامة. وعليه نساءل عن مدى جدية المسلك الذي نهجه المشرع الجزائري في تحرير نشاط النقل البحري؟ وإلى أي مدى نجح نظام امتياز استغلال خدمات النقل البحري في تطوير النقل البحري؟

و في محاولة للإجابة على هذه التساؤلات فإن هذه الدراسة اتخذت نهجاً نظرياً بحثاً دون اللجوء إلى تطبيق أو دراسة حالة، ذلك أنّها دراسة قانونية تعنى أساساً بالمفاهيم الأساسية والأحكام العامة. لامتياز استغلال خدمات النقل البحري.

وإلى جانب المنهج المقارن اقتضت الضرورة إتباع المنهج التحليلي بتناول النصوص القانونية ذات العلاقة بالموضوع و السعي إلى تحليلها وإظهار الإشكاليات التي تثيرها، وكذلك محاولة البحث عن الإجابة والحلول للعديد من المسائل و الثغرات التي تكتنف امتياز استغلال خدمات النقل البحري. كما اعتمدت الدراسة إلى جانب المنهج التحليلي المنهج النقدي لإبراز آراء الباحثة.

وتأسيساً على ما تقدم، فسننطلق إلى مختلف الإشكاليات التي يثيرها امتياز استغلال خدمات النقل البحري من خلال التطرق إلى واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري، وذلك في محثين، نخصص الأول لدراسة واقع احتكار الدولة لنشاط النقل البحري، في حين نخصص الثاني لدراسة الطابع الاستثنائي لرفع احتكار الدولة على

1 بن الصغير شهرزاد أستاذة مساعدة قسم "، بكلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية

خدمات النقل البحري، بحيث نبين أن شروط استغلال خدمات النقل البحري تمتزج بين الصرامة والتخفيف.

المبحث الأول: واقع احتكار الدولة للنشاط النقل البحري (1963_1998)

لم يرق المشرع الجزائري بتعريف نشاط النقل البحري، بل اكتفى بجعله حكراً على الدولة ولم يسمح للأشخاص الآخرين ممارسة هذا الأخير، بحيث تنص المادة 571 من ق ب ج على أنه « ينشأ احتكار الدولة على نشاطات النقل البحري.. ».

وعليه، فقد تميزت خدمات النقل البحري في تلك الفترة بين الاحتكار الفعلي للدولة (المطلب الأول) وكذا التخفيف من هذا الاحتكار (المطلب الثاني) (في بعض الأحيان).

المطلب الأول: الاحتكار الفعلي للشركة الوطنية للملاحة البحرية للنشاط البحري

لقد استحدثت الدولة الجزائرية مرفق النقل البحري منذ 1963 والذي أنشأ الشركة الوطنية للملاحة البحرية⁽¹⁾ والتي تعتبر خلفاً للشركات الفرنسية التي كانت تمارس هذا النشاط وأصبحت المؤسسة الوحيدة التي تقوم بشحن وتفريغ البضائع على مستوى الموانئ في البلاد.

لقد اختارت الدولة الجزائرية منذ 1963 أسلوب الشركة العامة لتسيير مرفق النقل البحري وذلك بإنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، فمنذ نشأتها بموجب المرسوم 489/63 كانت الشركة تدار بواسطة جهازين، مجلس إدارة ومدير عام يعينون بموجب مرسوم من طرف السلطة الوصية. والملاحظ هو غياب حقيقي لاستقلالية الشركة الوطنية للملاحة البحرية سواء من الناحية الهيكلية أو الوظيفية واعتبار كل من مجلس الإدارة والمدير العام مجرد وسيلة لتنفيذ سياسة السلطة الوصية.

عند بداية إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية كان من بين أهم أهدافها وحسب المادة 3 من المرسوم 489/63 القيام بالنقل البحري بجميع أنواعه، بالإضافة إلى مختلف الأنشطة المساعدة والمتمة له كعمليات المناولة والقطر البحري وعمليات وكالة السفن ووكالة الحمولة وعمليات المرور وأعمال الصيانة وإصلاح السفن وعمليات تهوين السفن والقيام بنشاط وكيل السفر بالنسبة لنقل المسافرين. وبعد سنة 1968 صدرت العديد من النصوص القانونية جاءت لإعطاء الشركة الوطنية للنقل البحري احتكارات كثيرة منها: احتكار النقل البحري وإيجار السفن⁽²⁾ واحتكار المساحلة الوطنية⁽³⁾ واحتكار السمسة البحرية⁽⁴⁾.

كما نجد أن المشرع الجزائري قد اعتبر نشاط النقل البحري حكراً على الدولة ولم يسمح للأشخاص الآخرين ممارسة هذا الأخير⁽⁵⁾، فالشركة الوطنية للملاحة البحرية أصبحت تمارس نوعاً من الاحتكار الفعلي

- 1 - لقد قامت الدولة الجزائرية باستحداث مرفق النقل البحري بموجب المرسوم رقم 63/489 المؤرخ في 31/12/1963 المتضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج ر عدد 6.
- 2 - المرسوم رقم 50/69 يتضمن احتكار النقل بالموانئ والصيانة بالموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن، ج ر عدد 53.
- 3 - المرسوم رقم 83/68 يتضمن أحداث منطقة خاصة بالملاحة للسفن الجزائرية، ج ر عدد 33.
- 4 - المرسوم رقم 120/71 المؤرخ في 13/05/1971 المتعلق بالسمسة البحرية، ج ر عدد 40.
- 5 بحيث تنص المادة 571 من ق ب ج على أنه « ينشأ احتكار الدولة على نشاطات النقل البحري.. ».

لعمليات النقل و الشحن والتفريغ البضائع⁽¹⁾، إلا أنه سرعان ما تم تخصيص النقل البحري بحيث ظهرت عدت شركات وطنية ومن بينها الشركة الوطنية لنقل المحروقات⁽²⁾ والشركة الوطنية لنقل المسافرين⁽³⁾... الخ.

لقد تم تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للملاحة البحرية في سنة 1965 بحيث أصبحت تسمى «شركة الوطنية للنقل البحري» وذلك بموجب المرسوم 86⁽⁴⁾/65، بحيث لم يغير هذا المرسوم الكثير في الإدارة وبقي مكونا من مجلس إدارة ومدير عام، إلا أنّ الجديد الذي جاء به هو مندوب الحكومة والذي يعين طبقا للمادة 30 من المرسوم من طرف الوزير المكلف بالوصاية، يحضر في مجلس الإدارة بصوت استشاري، وبهذا يكون هذا المرسوم قد قلّص من الاستقلالية النظرية الموجودة في المرسوم 489/63.

في سنة 1967 تم تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للنقل البحري من جديد وذلك بموجب المرسوم 77⁽⁵⁾/67، وذلك تماشيا مع التوجه الجديد في المؤسسات العامة منذ 1966 والتي تبنت بناء مركزيا، بحيث تم إلغاء مجلس الإدارة وتم استبداله بجهاز استشاري، في حين يتمتع المدير بكافة السلطات التي تمكنه من ضمان حسن سير الشركة.

ونتيجة لتطور نشاط النقل البحري وتعقده، فصلت بعض النشاطات عن الشركة الوطنية للنقل البحري، بحيث تم إنشاء مؤسسات جديدة⁽⁶⁾ للتكفل بها مثل الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع والتي انتقل إليها احتكار نشاطات المناولة والتشوين وذلك حسب المادة 2 من الأمر 16/71 والتي تنص على أنه: «ينقل احتكار نشاطات عمليات الشحن والتفريغ بالوسائل الآلية واليدوية في الموانئ الجزائرية، والذي كان في السابق من اختصاص الشركة الوطنية للملاحة البحرية بموجب الأمر رقم 50/69 إلى الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع».

المطلب الثاني: نحو التخفيف من الاحتكار الفعلي للشركة الوطنية للملاحة البحرية للنشاط البحري
إن تبني الدولة الجزائرية للنظام الليبرالي وبصدور القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية⁽⁷⁾، تم تحويل الشركة الوطنية للنقل البحري وباقي الشركات الأخرى الناتجة عن إعادة هيكلة هذه الشركة إلى مؤسسة عمومية اقتصادية⁽⁸⁾، اتخذت كلها شكل شركة المساهمة مع خضوعها للقانون العام في حين كان من المفروض خضوعها للقانون التجاري ولأحكام الإفلاس والتسوية القضائية.

1 - محمد بن عمار، المناولة المينائية والتشوين طبقا لأحكام الجديدة للقانون البحري الجزائري، المجلة القانونية التونسية، العدد 7 لسنة 1999، ص 156.

2 - المرسوم رقم 282/82 المؤرخ في 14/08/1982 المتعلق بإنشاء الشركة الوطنية لنقل المحروقات والمواد الكيماوية، ج ر عدد 33.

3 - المرسوم رقم 155/87 المؤرخ في 14/07/1987 المتعلق بإنشاء الشركة الوطنية لنقل المسافرين، ج ر عدد 29 لسنة 1987.

4 - المرسوم رقم 86/65 المؤرخ في 24/03/1965 المتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج ر عدد 30.

5 - المرسوم رقم 77/67 المؤرخ في 11/05/1967 المتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج ر عدد 42.

6 - الأمر رقم 16/71 المؤرخ في 09/04/1971 يتضمن إحداث الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع، ج ر عدد 15.

7 - المرسوم رقم 01/88 المؤرخ في 12/01/1998 المتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات، ج ر عدد 02.

8 MOHAMED Ben Amer, la concession en matière de transport maritime en droit algérien, Revue tunisienne de droit, volume 3 pour l'année 2000, P 96.

مع إعادة هيكلة الشركة الوطنية للنقل البحري تم فصل نشاطات نقل المحروقات والمواد الكيماوية بموجب المرسوم رقم 279/82 وذلك طبقا للمادة الثالثة منه، كما تم استبعاد بعض النشاطات كنشاط إصلاح السفن وذلك بموجب المرسوم رقم 77/87، و نقل المسافرين والخدمات البحرية التابعة للنقل البحري بموجب المرسوم رقم 154/87.

بعد إعادة هيكلة الشركة الوطنية للنقل البحري نتج عنها شركات مستقلة تماما عنها، وثلاث شركات فروع تشكل مجتمع الشركة الأم أصبحت تسمى بعد 2003 «مجتمع الشركة الوطنية للملاحة البحرية» (CNAN GROUP). فالشركات المستقلة تماما عن الشركة الوطنية للملاحة البحرية تتمثل في كل من⁽¹⁾:

1/ الشركة الوطنية لنقل المحروقات والمواد الكيماوية (HYPROC)

أنشأت بموجب المرسوم 282/82، مهمتها الأساسية النقل البحري للمسافات البعيدة، والمساحات الدولية والوطنية للمحروقات والمواد الكيماوية في حالتها الغازية والسائلة.

2/ الشركة الوطنية لنقل المسافرين (ENTMV)

أنشأت بموجب المرسوم 155/87، ويتمثل نشاطها الرئيسي في النقل البحري الوطني والدولي للمسافرين وأمتعتهم، وفي حالة الحاجة تقوم بنقل بضائع وسيارات بحيث تمارس في هذا الإطار الخدمات البحرية للسفن التي تقل المسافرين، وأعمال وكيل الأسفار للنقل البحري للمسافرين في الجزائر والخارج، بالإضافة إلى تأجير سفن المسافرين واستئجارها لحسابها الخاص.

3/ الشركة الوطنية لإصلاح السفن (ERENEV)

تم إنشائها بموجب المرسوم 77/78، المتضمن إنشاء الشركة الوطنية لإصلاح السفن نشاطها الرئيسي إصلاح السفن وتجديدها باشغال تتعلقا بالأجهزة المطلوبة وعمليات المراجعة العامة توقف السفن التقني، كما تساهم في إصلاح السفن الأجنبية.

مجتمع الشركة الوطنية للملاحة البحرية» (CNAN GROUP).

وتتمثل في كل من :

فرع خطوط الشمال (CNAN NORD)، أنشأت في 2005 تمارس نقل البضائع على الخطوط البحرية المنتظمة التالية: افرس (بلجيكا) ستة رحلات في الشهر، همبورغ (ألمانيا) رحلة في الشهر، بلبو (اسبانيا) رحلة في الشهر، أوستن (الولايات المتحدة الأمريكية) رحلة في الشهر، تركيا ثلاث رحلات في الشهر.

فرع خطوط البحر الأبيض المتوسط (CNAN MED)، أنشأت هي الأخرى في 2005 تقوم بتأمين عمليات النقل البحري على الخطوط المنتظمة في منطقة البحر الأبيض المتوسط المتوجه من الموانئ الجزائرية التالية: الجزائر، بجاية، سكيكدة، عنابة، وهران، مستغانم، جن جن، نحو الموانئ الدولية التالية: جنوب

1 - بلسبط سمية، عقد امتياز خدمات النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية، جامعة وهران، 2013، ص 24.

فرنسا (مرسيليا)، سببزيا (إيطاليا)، برشلونة (إسبانيا).

فرع للأعمال الملحقة بالنقل البحري: بالإضافة إلى نقل البضائع والمسافرين، تقوم الشركة الوطنية للملاحة البحرية بممارسة الأعمال الملحق بالنقل البحري، عن طريق فرع تسويق خدمات النقل البحري (NASHCO) الذي أنشأ في سنة 1991.

وبخصوص المؤسسات العمومية الاقتصادية⁽¹⁾، لم تصنف الشركة الوطنية للملاحة البحرية ضمن الشركات المفلسة ولم يتم حلها، كما أنها لم تدخل ضمن المؤسسات المزعم خصوصتها ضمن الأمر 25⁽²⁾/95، باعتبارها من الشركات التي تمارس نشاطاً استراتيجياً وليس نشاطاً تنافسياً. وبصدور الأمر 04/01 والذي وسع القطاعات المعنية بالخصوصية من القطاعات التنافسية إلى كل القطاعات ذات النشاط الاقتصادي، وبالنسبة للشركة الوطنية للنقل البحري بدأت عملية خصوصتها بالتصحيح الداخلي للمؤسسة والمتمثل في تخفيض عدد عمالها، والتخلص من معظم السفن القديمة وقليلة الربح من جهة أخرى .

وكخطوة أخيرة تم إعادة هيكلتها من جديد، بحيث تم تقسيم هذه الشركة الأم في 2005 إلى أربعة فروع، فرع خطوط الشمال وفرع خطوط البحر الأبيض المتوسط وفرع الملاحة حسب الطلب وفرع خطوط المغرب.

بعد هذه العمليات التمهيدية شرع مجلس مساهمات الدولة بتنفيذ عملية الخصوصية⁽³⁾، بحيث كانت البداية مع فرع خطوط الشمال التي تم فتح رأسمالها لصالح المجمع الفرنسي (Gofas_ aigle azur)، وذلك بنسبة 49% ولصالح «أرزقي أجرويدن» شخص طبيعي ذو جنسية جزائرية. ثم فرع خطوط البحر الأبيض والذي تم فتح رأسماله لصالح المجمع الإيطالي (Dario perioli) بنسبة 49% لكن الإدارة والتسيير لصالح شركة المجمع الإيطالي. أما بالنسبة إلى فرع الملاحة حسب الطلب، قرر مجلس مساهمات الدولة حل هذا الفرع وإنشاء شركة مختلطة خاضعة للقانون الجزائري تحت اسم (IBC) لممارسة الملاحة البحرية مع المجمع الأردني السعودي المتخصص في نقل الإسمنت رأسمالها 18 مليون دولار، 49% لصالح مجمع الشركة الوطنية للملاحة البحرية و 49% لصالح المجمع الأردني السعودي و 2% لصالح مصطفى لعرج شخص طبيعي من جنسية جزائرية.

أما بالنسبة لفرع خطوط المغرب، والذي يعتبر فرع مختص في نقل المسافرين، فقد تم فتحه لصالح المجمع الفرنسي (Gofast- aigle azur) بنسبة 49% ولصالح «أرزقي أجرويدن»، واستعمال أسلوب الخصوصية الشعبية والتنازل عن نسبة 2% للأشخاص الطبيعيين، كان من أجل المحافظة على الجنسية الجزائرية لمالكي أغلبية رأس المال، وحتى تكون السفن التابعة لهذه الفروع متمتعة بالجنسية الجزائرية

1 - الأمر 22/95 المؤرخ في 1995/08/26، المتعلق بخصوصية المؤسسات العمومية الاقتصادية، ج ر 48. بحيث تم تأسيس الخصوصية على المواد 17 و18 و115 و116 من دستور 1989، ولتجسيد الخصوصية من الناحية العملية، فقد تم تصنيف المؤسسات العمومية وقد اعتمدت الجزائر على معيار أهمية النشاط، نشاطات إستراتيجية وأخرى تنافسية وهي المعنية بعمليات الخصوصية كخطوة أولى.

2 - الأمر 25/95 المؤرخ في 1995/09/25 المتعلق بتسيير رؤوس الأموال التجارية التابعة للدولة، ج ر عدد 5.

3 بلسبط سمية، المرجع السابق، ص 28.

وذلك طبقا للمادة 28 ق ب ج.

ما يمكن قوله بصدد فتح رأسمال الشركة الوطنية للملاحة البحرية تندرج ضمن الخصوصية الهيكلية التي تستهدف القطاع العام وتحويله إلى القطاع الخاص، فالأداء الضعيف للقطاع العام لا تكمن في الملكية العامة لها، بل ترجع إلى سوء التخطيط وضعف البنية الارتكازية والتدخل الحكومي المفرط في الرقابة على المتغيرات الإدارية، ونقل ملكيتها إلى القطاع الخاص ليس حلا قاطعا لتحسين إنتاجها وزيادة كفاءتها⁽¹⁾.

المبحث الثاني: الطابع الاستثنائي لنظام رفع احتكار خدمات النقل البحري

إن المشرع الجزائري قد وسّع من دائرة الأشخاص التي يمكن أن تقوم بخدمات النقل البحري، فبعدما كان النقل البحري حكراً على الدولة أصبح من الممكن لأشخاص أخرى القيام بهذا النشاط بشرط الحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري، وعليه سنتطرق إلى شروط استغلال خدمات النقل البحري والتي تتراوح بين الصرامة والخفة. ثم ننتقل بعد ذلك إلى كيفية تعليق الامتياز.

المطلب الأول: شروط امتياز استغلال خدمات النقل البحري بين الصرامة والتخفيف

إن شروط استغلال خدمات النقل البحري تتراوح بين الصرامة والخفة، شروط الصرامة المرتبطة بصاحب الامتياز وأخرى تمتاز بالخفة والمتعلقة ببرنامج الامتياز تتوسطها شروط متذبذبة بين الصرامة والخفة والمتعلقة بالسفينة.

الفرع الأول: صرامة الشروط المتعلقة بصاحب الامتياز

استناداً إلى الفقرة الأولى من المادة 571 من ق ب ج، فإن الأشخاص المؤهلون لاستغلال نشاط النقل البحري تتمثل في كل من:

- الأشخاص الطبيعية بشرط تمتعها بالجنسية الجزائرية.
- المؤسسات العمومية الجزائرية.

- الأشخاص الاعتبارية الخاضعة للقانون الجزائري، وقد حددتهم المادة 50 من القانون المدني الجزائري، بأنهم الأشخاص الذين لديهم مركز رئيسي في الخارج ولهم نشاط في الجزائر، كما اشترط المشرع ضرورة تمتع هذه الفئة بصفة مجهزي سفن. وعليه فتمثل الشروط المرتبطة بصاحب الامتياز في كل من التمتع بالجنسية الجزائرية وتواجد مركز النشاطات في الجزائر و أخرى تتعلق بصفة المجهز.

أولاً: التمتع بالجنسية الجزائرية

إن المشرع الجزائري اشترط التمتع بالجنسية الجزائرية في المرسوم لكل من الشخص الطبيعي والاعتباري حدّ سواء، مع الإشارة إلى اشتراط خضوع الأشخاص الاعتبارية للقانون الجزائري، وهذا عكس القانون 12/05 المتعلق باستغلال الموارد المائية أين لم يشترط فيه جنسية معينة، بالتالي فتح المجال أمام الوطنيين والأجانب على حدّ السواء⁽²⁾.

1 - ضياء مجيد الموسوي، الخصوصية و التصحيحات الهيكلية «آراء واتجاهات»، ديوان المطبوعات الجامعية، ط 3، 2005، ص 77.
2 - أنظر في ذلك الأمر 12/05، يتعلق بالمياه، المعدل والمتمم بالقانون 02/09، المؤرخ في 22 جويلية 2009، يعدل ويتمم القانون رقم

كما نلاحظ بأن المشرع الجزائري لم يكتفي بمعيار المقر الاجتماعي في امتياز استغلال خدمات النقل البحري، بل أضاف إليه معيار الرقابة في المرسوم التنفيذي 57/08، حين اشترطت المادة الخامسة من هذا المرسوم شهادة الجنسية الجزائرية بالنسبة للمساهمين الحائزين على أغلبية رأس المال.

ثانيا: تواجد مركز النشاطات في الجزائر

لم يكتفي المشرع الجزائري باشتراط الجنسية الجزائرية للشخص الطبيعي وخضوع الشخص الاعتباري للقانون الجزائري، بل اشترط تواجد مركز نشاطه في الجزائر.

ويقصد بتواجد مركز النشاطات في الجزائر حسب النظام رقم 30/90 المؤرخ في 1990/09/08 الصادر عن مجلس النقد والقرض، والمحدد لشروط تحويل رؤوس الأموال إلى الجزائر من أجل تمويل النشاطات الاقتصادية وإعادة تحويلها إلى الخارج⁽¹⁾ وحسب المادة الثانية منه والتي تنص على أنه: «يتحدّد المحور الرئيسي للنشاطات الاقتصادية حسب مفهوم المادتين 181 و182 من قانون النقد والقرض بشرط تحقق أكثر من 60% من رقم الأعمال خارج الجزائر أو داخلها حسب الحالة، وبالنسبة للأشخاص الطبيعية متوسط المداخيل خلال السنتين الأخيرة أو متوسط السنوي الذي يحسب منذ البدء في أي نشاط إذا كان هذا الأخير قد انطلق منذ سنتين على الأقل»

ثالثا: التمتع بصفة المجهز

لقد اشترط المشرع على صاحب الامتياز أن يكون هو مجهز السفينة سواء أكانت مملوكة أو مستأجرة، وهذا ما يستوجب عليه أن يكون مسجلا في السجل الجزائري للسفن على أنه هو مجهز تلك السفينة أو السفن التي سيمارس بها امتياز استغلال خدمات النقل البحري، ولكن نتساءل المغزى من اشتراط المشرع لصفة المجهز لماذا هذا القيد على ممارسة نشاطات استغلال خدمات النقل البحري بعد أن رفع عنها احتكار الدولة؟ هل أراد المشرع من اشتراط ذلك أن يكون المجهز مالك لسفينة؟ ولكن من يستخلص من المادة 572 ق ب ج أن المجهز يمكن أن تكون له صفتين؛ المجهز المالك والمجهز غير المالك.

فتحديد مفهوم مجهز السفن يشكل صعوبة كبيرة ليس في القانون الجزائري فحسب، بل حتى في القوانين المقارنة. وعليه سنتطرق إلى تحديد مفهوم مجهز السفن حسب المنظور الفقهي، ثم ننتقل بعد ذلك إلى المنظور التشريعي.

1/ التحديد الفقهي لمفهوم مجهز السفن

وحسب الرأي الغالب فالمجهز هو كل من يستغل السفينة في الملاحة لحسابه ولو لم يكن هو الذي جهزها، بحيث تغلب فكرة الاستغلال على فكرة التجهيز، فالمجهز هو من يجهز السفينة، ويجعلها في وضعية صالحة للملاحة، وقد يكون المجهز هو مالك السفينة يسجل بهذه الصفة على دفتر تسجيل السفن ويستفيد مباشرة من استغلال السفينة أو استئجارها. كما وقد يكون المجهز شخص آخر غير المالك، يمكن أن يستأجر

12/05، ج ر عدد 44، الصادر بتاريخ 26 جويلية 2009.

1 - ج ر عدد 45.

سفينة مجهزة أو عارية ويتولى استغلالها⁽¹⁾، وعليه فالمجهز يتمتع بصفة مالك السفينة كما يمكن أن يكون شخصا آخر غير المالك.

2/ مجهز السفن حسب القانون الجزائري

يقصد بمجهز السفينة طبقا للمادة 384 الفقرة (ب) ق ب ج والتي تعطي تعريفا للمجهز بأنه: «يعني المجهز كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر»

572 ق ب ج والتي تنص على أنه: «كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه، إما بصفته مالكا للسفينة، وأما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة»

يلاحظ بأن المشرع قد اعتمد على معيار الاستغلال لتحديد صفة مجهز السفينة، فماذا نقصد باستغلال السفينة على اسمه؟ بالنسبة للاستغلال فيقصد منه الاستغلال التجاري وذلك طبقا لنص المادة 568 ق ب ج، أما على اسمه، بأن يكون تحت مسؤوليته التامة عن الأضرار التي تترتب عن استغلال خدمات النقل البحري، فيكون مسؤولا عن أعماله الشخصية وعن أعمال تابعيه، بمعنى تحمل كافة المسؤولية المترتبة عن هذا الاستغلال. كما نجد أن المشرع اشترط توافر صفة المجهز واستمرارها حتى عند تنفيذ العقد وإلى غاية انتهائه وهذا ما يفهم من نص المادة 35 من المرسوم التنفيذي 57/08 والتي تنص على أنه: «يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية إلغاء الامتياز بدون تعويض للأسباب التالية: إذا لم تصح الشروط التي على أساسها الحصول عليه مستوفاة»، وهو نفس ما ذهب إليه في المرسوم التنفيذي رقم 346⁽²⁾/11، المتعلق بكيفيات منح امتياز استعمال الموارد المائية لإقامة هياكل على مستوى الحواجز المائية السطحية والبحيرات لتطوير النشاطات الرياضية والترفيه الملاحية.

نستنتج من خلال نص المادة أن المشرع اشترط تنفيذ استغلال خدمات النقل البحري من طرف الشخص الذي حصل على الامتياز بنفسه ولم يسمح بتفويض هذا الاستغلال إلى الغير وإلا سيتعرض إلى إلغاء الامتياز وبدون تعويض.

لقد لقي هذا الشرط في الواقع العملي انتقادات شديدة، فمجهز السفينة الذي هو مبدئيا هو الناقل البحري، قد لا يمارس استغلال خدمات النقل البحري بنفسه بل قد يعهد بها إلى شخص آخر، إلا أنه لا يستطيع ذلك لأنه سيفقد صفة مجهز السفينة، فتأجير السفينة بهيكلها أو لمدة زمنية محددة ينقل صفة مجهز السفينة إلى المستأجر.

وهكذا نجد أن امتياز خدمات النقل البحري وباشتراط صفة المجهز، لا يترك لصاحب الامتياز مجالا

1 - مليكة موساوي، النظام القانوني للاستثمار في مجال الصيد البحري وتربية المائيات، رسالة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، الجزائر، 1، 2007، ص 70.

2 - بحيث تنص المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 346/11، المؤرخ في 26/09/2011، يحدد كيفيات منح امتياز استعمال الموارد المائية لإقامة هياكل على مستوى الحواجز المائية السطحية والبحيرات لتطوير النشاطات الرياضية والترفيه الملاحية، ج ر عدد 54، الصادر بتاريخ 2011/10/02، على أنه: «إن منح الامتياز مؤقت وقابل للفسخ، وشخصي ولا يمكن التنازل عنه، أو كراهه من الباطن للغير تحت طائلة البطلان.»

لممارسة النقل البحري إلا بواسطة عقود النقل على الخطوط المنتظمة عن طريق سندات الشحن، ويمنعه بشكل غير مباشر من أي تعامل بعقود الإيجار أو إبرام عقود التسيير، وكأن المشرع أراد من خلال اشتراط هذه الصفة التركيز على النقل عن طريق الخطوط المنتظمة باعتبارها خدمات عامة تقدم للجمهور في إطار مرفق عام.

إلا أن اشتراط التنفيذ الشخصي للالتزام ما هو إلا تطبيق لأحد المبادئ العامة التي يقوم عليها المرفق العام، فالتنفيذ للالتزام بصورة شخصية لا يتحقق إلا إذا كان صاحب الامتياز هو مجهزة السفينة ابتداء وبصورة مستمرة إلى غاية انتهاءه، فهو المسؤول أمام السلطة مانحة الامتياز وعن أعمال وكلاءه سواء البحريين أو البريين وعن أعمال تابعيه من ربان والطاقم البحري وعن أعمال السفينة باعتبارها شيئاً في حراسته، فانتقال هذه الصفة إلى المستأجر تجعله هو المسؤول بدلا من المؤجر، وتجعل السلطة مانحة الامتياز في مواجهة شخص لم تتعاقد معه. ويبقى الإشكال في عدم تنظيم نشاط إيجار السفن، فبتنظيم هذا الأخير يتمكن صاحب امتياز استغلال خدمات النقل البحري من معرفة مدى إمكانية ممارسة نشاط إيجار السفن لرحلة أو لمدة مع الاحتفاظ بصفة المجهز بالامتياز للشخص الذي حصل عليه، أم أنه سيكون مضطرا للحصول على رخصة أو امتياز فأى نظام سيطبق على نشاط إيجار السفن؟.

أما المشرع الفرنسي فقد نص في المادة 2 من قانون العمل البحري الفرنسي على ما يلي: «يعتبر مجهزة من أجل تطبيق تقنين العمل البحري، كل شركة، كل مرفق عام، تجهز لحسابهم السفينة»⁽¹⁾.

نلاحظ أن المجهز ليس بالضرورة هو مالك السفينة في القانون الفرنسي وإنما يفترض بأن مالك السفينة هو الذي يقوم بمهمة التجهيز لأن الأمور كانت على ذلك النحو في الماضي، أما في الوقت الحاضر فالأمر يقتضي التمييز بين مالك السفينة ومجهزها، فإمكان مالك السفينة تأجيرها إلى شخص آخر غير مجهزة أي بدون ربان وملاحين وعتاد ومؤن ووقود، فهذا الشخص وبتهجيزه للسفينة يتولى الإدارة البحرية *la gestion nautique*، والإدارة التجارية *la gestion commerciale*، ويتعاقد مع الغير لأجل استثمارها ويصبح بذلك مستأجر السفينة ومجهزها *armateur-affrètement*.

الفرع الثاني: نحو التخفيف من الشروط المتعلقة ببرنامج الامتياز والذبذبة في الشروط المتعلقة بالسفينة أولاً: التخفيف من الشروط المتعلقة ببرنامج استغلال خدمات النقل البحري

لقد حددت المادتين 5 و12 من المرسوم التنفيذي إجراءات منح الامتياز، بحيث يقدم طلب إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية، وفي حالة قبوله يصدر قرار منحه بموجب مرسوم تنفيذي يتخذ في مجلس الحكومة بعد التوقيع على اتفاقية الامتياز ودفتر الشروط الموقع بين الطرفين، وقد يكون الامتياز عاماً يشمل على كل الخدمات المتعلقة بالنقل البحري أو خاصاً إذا كان يتعلق بخدمة معينة.

يمنح الامتياز لمدة عشر سنوات قابلة للتجديد بموجب طلب يقدم خلال ستة أشهر قبل نهاية مدة

1 - Est considéré comme armateur pour l'application de code de travail maritime tout société, tout service public pour le compte des quels navire est armé .

الامتياز، كما يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية رفض الطلب في حالة توافر سبب من الأسباب المنصوص عليها في المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 والمتمثلة في :

- إذا لم تتوفر الشروط الضرورية لمنحه ،
- إذا كان الاستغلال المطلوب لا يليب حاجة نقل مبررة ،
- إذا لم تتوفر القدرات الضرورية للاستغلال بشكل كاف ،
- إذا كان صاحب الطلب قد تعرض من قبل إلى سحب نهائي للامتياز.

يقوم الوزير بإعلام المعني بأمر قرار الرفض برسالة موصى عليها مع إشعار بالاستلام⁽¹⁾، والذي يثبت له قرار الطعن فيه، إلا أنه لم يحدد الجهة القضائية المختصة بالنظر فيه إلا أمام مصدر ذلك القرار⁽²⁾، بل يقتصر الأمر على تقديم طعن مكتوب إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية⁽³⁾ قصد تقديم عناصر معلومات جديدة أو مبررات تدعم طلبه، أو الحصول على دراسة مكملة لطلبه .

كما يجب أن يصل كل طلب طعن إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية في أجل شهر واحد (1) ابتداء من تاريخ تبليغ الرفض.

كما حدّدت المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 شروط منح الامتياز والمتمثلة في كل من :

- أن يكون المركز الرئيسي لنشاطه في القطر الجزائري.
- النقل البحري على الخطوط الواجبة التغطية.
- إستجابة للشروط المنصوص عليها في دفتر الشروط.
- الحصول على برنامج نقلات مصادق عليه من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية ويكون قد تحصل على أماكن للرسو.

- يتوفر على سفينة واحدة على الأقل بصفته مالكا أو بصفات أخرى تمنح له الحق في استعمالها، بحيث تكون هذه السفن في حالة ملاحية جيدة ومطابقة لمقاييس الأمن والمحافظة على حياة الأشخاص وممتلكاتهم والوقاية عن التلوث الناجم عن السفر، وأن يقل سنها عن خمسة عشر عاماً.

- أن تشغل طاقما يتكون من بحارة جزائريين أساسا عندما يشغل صاحب الامتياز سفينة تحمل العلم الوطني، غير أنه يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يرخص بإبحار نسبة من البحارة الأجانب ضمن تشكيلة الطاقم. وفي حالة استغلال سفينة تحمل علماً أجنبياً، يحدد الوزير المكلف بالبحرية التجارية نسبة

1 - أنظر في ذلك المادة 16 من المرسوم التنفيذي 08-57.

2 - الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري -دراسة مقارنة-،مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، جامعة تيزي وزو، 2013، ص 12.

3 - نظر في ذلك المادة 17 من المرسوم التنفيذي 08-57.

معينة من البحارة الجزائريين، ضمن تشكيلة الطاقم وتذكر هذه النسبة في اتفاقية الامتياز.

كما نصت المادة 5 من المرسوم 57/08 على ضرورة إرفاق الطلب بتقنية اقتصادية توّضح ما يلي:

_ الخطوط الواجب تغطيتها واقتراح جدول مواقيت.

_ القدرات المالية التي يخصصها للمشروع الاستثماري.

عدد أعضاء الطاقم الجزائري أو الأجنبي المقرر توظيفه.

_ المركز الرئيسي للنشاطات.

يلاحظ أنّ هذه الدراسة التقنية عرفت عدّة تعديلات يمكن القول بأنّها تتجه نحو تبسيط وتخفيف الإجراءات؛ بحيث كان يشترط في المادة 5 من المرسوم التنفيذي 81/2000 إدراج معطيات خاصة بمردودية الخدمة أو الخدمات المطلوبة، عدّلت في المرسوم التنفيذي 261/02 بإدراج سياسة الاستثمار قصيرة المدى ثم حذفت كلياً في المرسوم الأخير.

كما نجد أنّ كل من المرسومين التنفيذيين 82/2000 و 261/02 يشترطان ضرورة تضمين الدراسة التقنية معلومات تتعلق بتنظيم الاستغلال وكذلك المواقيت المقررة بالنسبة لنقل المسافرين وتعريفات النقل وحتى شروط النقل والتي أُلغيت كلها في المرسوم التنفيذي 57/08، إلّا أنه تم إضافة بيان القدرات المالية للمشروع بعد أن تم حذف إدراج الوثيقة التي تثبت وجود رأسمال بالنسبة إلى الشخص الطبيعي والمعنوي في الملف الإداري.

ثانيا/ تذبذب الشروط المتعلقة بالسفينة

ويقصد بصلاحية السفينة للملاحة أن تكون السفينة سليمة و قوية عند الرحيل وتحتمل في الظروف العادية الملاحة المطلوبة منها، و أن تزود بكل الوسائل والأجهزة اللازمة للحفاظ على البضاعة و بالنظر إلى الخدمة المطلوبة من السفينة. بمعنى أن تكون على درجة ممتازة من الكفاءة "Perfect" يقتضيها مجهز حريص و منتبه، و بالنظر إلى كافة الظروف المحتملة، و هنا يكون تعهد الناقل مطلقاً و لا عذر له في الجهل، فإن وجد في السفينة عطب يطرح السؤال الأتي: هل كان المجهز(الناقل) حريصاً على إصلاحها قبل السفر و كان يعلم بذلك؟

فان كانت الإجابة بنعم، فالسفينة غير صالحة.

إن فكرة الصلاحية الملاحية تحوي على جانبين، الجانب الملاحي والتجاري، بحيث يقصد بصلاحية السفينة من الوجهة التجارية، ملاءمة السفينة لتلقي البضاعة ونقلها بسلامة إلى وجهة الوصول، فإن الناقل يلتزم بأن تكون أقسام السفينة صالحة لوضع البضائع و حفظها، ويعني ذلك نظافة العنابر وسلامة معدات التبريد والتهوية⁽¹⁾ وسلامة التستيف.⁽²⁾

يتعين على الناقل البحري قبل بدء الرحلة، السهر على تقديم سفينة صالحة للملاحة وهذا ما أشارت

1 أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية 1998، ص 115.

2 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري(دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، 2006، ص 224.

إليه المادة 770 من القانون البحري⁽¹⁾، و اشتراط هذا الوصف في السفينة يقوم ضمنا ما دام العقد ينشئ على الناقل التزاماً بإيصال البضاعة عن طريق البحر في ظروف طبيعية و عادية و هذه بالضرورة تفترض أن تكون السفينة صالحة للغرض المنشود.

و يقدم الناقل الدليل على أنه بذل العناية الكافية و التي تفرضها القوانين و كذا طبيعة النقل، فإن عجز فعليه أن يسعى لإثبات الجهد المبذول لتحقيق النتيجة المطلوبة.

وتثبت صلاحية السفينة عادة بواسطة ترخيص الملاحة الذي تمنحه إدارة التفتيش البحري بمصلحة الموانئ بعد التأكد من تلك الصلاحية⁽²⁾، و تظل الشهادة مجرد قرينة بسيطة يمكن دحضها بالدليل العكسي.

يلاحظ أن المشرع اشترط بان تكون السفينة صالحة للملاحة البحرية، إلا أنه لم يشترط ادراج الشهادات التي تثبت صلاحية السفينة للملاحة البحرية ضمن الملف الخاص بالدراسة التقنية والاقتصادية، وأجل الحصول على الشهادات إلى حين الحصول على الموافقة المبدئية.

المطلب الثاني: تعليق امتياز استغلال خدمات النقل البحري

حسب المادة 33 من المرسوم التنفيذي رقم 57-08، يمكن التعليق المؤقت للامتياز في حالة الإخلال الخطير بالالتزامات في دفتر الشروط وبصفة متكررة، بحيث تقدر الخطورة من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية وهذا بعد إعدار واحد .

كما يمكن للوزير إلغاء الامتياز دون التعويض، بعد إعدار المعني بالأمر في الحالات الآتية⁽³⁾:

- إذا لم يمثل صاحب امتياز خدمات النقل البحري للإعدار الذي تلقاه باحترام بنود دفتر الشروط،
- إذا كان صاحب امتياز خدمات النقل البحري في حالة إفلاس،
- إذا كان صاحب امتياز خدمات النقل البحري أو مسير الشخص المعنوي صاحب الامتياز، موضوع عقوبة بدنية أو سائنة،
- عندما يقوم صاحب امتياز خدمات النقل البحري بنقل الامتياز أو جزء منه إلى الغير،
- عندما لا تبرر أية حاجة الإبقاء عليه .

يقرر إلغاء الامتياز بالأشكال نفسها التي منحت ضمنه

كما يقرر الوزير الكلف بالبحرية التجارية إلغاء الامتياز في حالات أخرى دون الإشارة إلى وجود التعويض من عدمه وذلك في الحالات التالية:

-التخلي عن الامتياز أو في حالة إفلاس صاحب امتياز خدمات النقل البحري أو في حالة الحل المسبق

1 - حيث نصّت المادة 770 من القانون البحري على أنه: « يتعين على الناقل أن يسهر على العناية اللازمة قبل بدء الرحلة بوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة وتزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين وكذا تنظيف وترتيب أقسامها لاستقبال البضائع ونقلها وحفظها.»

2 - كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 435.

3 - أنظر في ذلك المادة 35 من المرسوم التنفيذي 08-57.

للشخص المعنوي صاحب الامتياز، وفي حالة عدم احترام أحكام المادة (1) 11 من طرف ذوي الحقوق (2).
عندما يتوقف صاحب امتياز خدمات النقل البحري عن استغلال الامتياز كلياً أو جزئياً لأي سبب من الأسباب، يتعين على الوزير الكلف بالبحرية التجارية إعداره باستئناف الاستغلال في أجل مدته ثلاثة (3) أشهر (3).

- إذا لم يستعمل صاحب امتياز خدمات النقل البحري الحقوق التي منح إياها في إطار الامتياز في الأجل المحدد في المادة (4) 30، يتعين على الوزير المكلف بالبحرية التجارية إعداره باستغلال هذه الحقوق في أجل أقصاه ثلاثة (3) أشهر (5).

من خلال ما سبق، يتضح أن المشرع أعطى الوزير المكلف بالبحرية التجارية سلطة التعليق المؤقت للامتياز في الحالة المنصوص عليها في المادة 33 من المرسوم التنفيذي، كما وأعطى له صلاحية إلغاء الامتياز دون تعويض المعني بالأمر في الحالات المذكورة في المادة 35 من المرسوم السالف الذكر، إلا أنه سكت عن حالة إلغاء الامتياز عن طريق التعويض والمنصوص عليه في المواد 31 و32 و34 من المرسوم، بحيث أعطى له صلاحية الإلغاء دون ذكر وجود التعويض من عدمه. فهل قصد المشرع إلغاء الامتياز عن طريق التعويض في تلك الحالات وذلك بإعمال مفهوم المخالفة للمادة 33 من المرسوم التنفيذي، وعليه فعلى المشرع إعادة صياغة تلك المواد لإزالة أي لبس قد يحدث.

وعليه، فمفهوم الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري قد مر بمرحلتين، ففي المرحلة الأولى، يعتبر نشاط النقل البحر حكراً على الدولة ويقصد بالناقل البحري ذلك الشخص الذي يتعهد بموجب عقد نقل البضائع بحراً بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر، وفي حالة عدم ذكر اسم الناقل يعتبر مجهز السفينة هو الناقل، وهذا ما ذهب إليه المجلس الأعلى في القرار رقم 39957، الصادر بتاريخ 07/09/1989 (6) من المقرر قانوناً، أنه عند عدم ذكر اسم الناقل، بوضوح في وثيقة الشحن، فإن مجهز السفينة، يعد هو الناقل ويكون مسؤولاً عن النقل، ومن ثم فإن القضاء بخلاف ذلك، يعد خرقاً للقانون.

ولما كان من الثابت في قضية الحال، أن اسم الناقل لم يذكر في وثيقة الشحن، فإن قضاة الموضوع بقضائهم، بعدم مسؤولية المجهز مخالفين للقانون

1 - بحث تنص المادة 11 من المرسوم التنفيذي 08-57 على أنه: "يكون الامتياز شخصياً، ولا يمكن التنازل عنه ولا يمكن أن يكون محل إيجار أياً كان شكله. ويكون مؤقتاً وقابلاً للإلغاء."

غير أنه، في حالة وفاة صاحب الامتياز، يمكن ذوي حقوقه أن يواصلوا استغلال خدمات النقل البحري إلى غاية نهاية مدة الامتياز، شريطة أن يبلغوا بذلك السلطة المانحة للامتياز في أجل لا تتجاوز مدته شهرين (2) ويمتثلوا لأحكام دفتر الشروط.

2 - أنظر في ذلك المادة 34 من المرسوم التنفيذي 08-57.

3 أ - نظرياً في ذلك المادة 32 من المرسوم التنفيذي 08-57.

4 - بحث تنص المادة 30 من المرسوم التنفيذي 08-57 على أنه: "يتعين على صاحب امتياز خدمات النقل البحري أن يضع الامتياز حيز التنفيذ في أجل مدته ستة (6) أشهر ابتداء من تاريخ التوقيع على اتفاقية الامتياز."

5 - أنظر في ذلك المادة 31 من المرسوم التنفيذي 08-57.

6 - القرار رقم 39957، الصادر بتاريخ 07/09/1989، المجلة القضائية، 1991، عدد 1، ص 71.

الخاتمة :

وفي الختام نخلص إلى أن استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري، مر بمرحلتين، تتميز المرحلة الأولى بالاحتكار المطلق لخدمات النقل البحري والذي يتم عن طريق الشركة الوطنية للملاحة البحرية، إلا أن الدولة الجزائرية خففت من هذا الاحتكار من خلال إنشاء ما يعرف بالمؤسسة العمومية الاقتصادية، بحيث تمخض عن الشركة الوطنية للنقل البحري عدة شركات أخرمستقلة عنها.

إلا إن الدولة الجزائرية سرعان ما كرست خصوصية قطاع النقل البحري مع احتفاظها بالملكية العامة لهذا الأخير، والذي يتم عن طريق امتياز استغلال خدمات النقل البحري.

إن امتياز استغلال خدمات النقل البحري الذي كرسه المشرع الجزائري في تعديل 1998 للقانون البحري والذي تجسد واقعا عن طريق صدور المرسوم التنفيذي 57-08 يعتبر قفزة نوعية في تحرير النشاط الاقتصادي، بحيث سمح لبعض الأشخاص الاستثمار في مجال النقل البحري، إلا أن تحرير هذا القطاع يشوبه بعض النقائص والعقبات، فما الذي دفع بالمشرع الجزائري باستبقاء نشاط النقل البحري ملكية عامة ولما جعله محل امتياز والذي اشترط فيه بعض الشروط التي يمكن أن تعتبر تعسفية كالشروط المتعلقة بصاحب الامتياز، كاشتراط الجنسية الجزائري وتواجد المقر الاجتماعي في الجزائر وكذا التمتع بصفة مجهزة السفن. فكان من الأحسن تحرير هذا النشاط تحريرا مطلقا ولا نربطه بالامتياز وتسهيل كل ما يتعلق بإجراءات استغلال خدمات النقل البحري بغية تطوير التجارة الخارجية.

قائمة المراجع :

باللغة العربية:

- 1/ بلسبط سمية، عقد امتياز خدمات النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية، جامعة وهران، 2013.
- 2/ ضياء مجيد الموسوي، الخصوصية و التصحيحات الهيكلية " آراء واتجاهات"، ديوان المطبوعات الجامعية، ط 3، 2005.
- 3/ مليكة موساوي، النظام القانوني للاستثمار في مجال الصيد البحري وتربية المائيات، رسالة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، الجزائر 1، 2007.
- 4/ الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري -دراسة مقارنة-، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، جامعة تيزي وزو، 2013.
- 5/ أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية ، 1998.
- 6/ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري)دراسة مقارنة(، منشورات الحلبي الحقوقية، 2006.
- 7/ كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 435.
- 8/ محمد بن عمار، المناولة المينائية والتشوين طبقا للأحكام الجديدة للقانون البحري الجزائري، المجلة القانونية التونسية، العدد 7 لسنة 1999.

/1MOHAMED Ben Amer ,la concession en matiere de transport maritime en droit algérien,
Revue tunisienne de droit, volume 3 pour l année 2000 .