جامعة وهران 2
محمد بن أحمد
Université d'Oran 2
Mohamed Ben Ahmed

جامعة وهـران 2

محمــد بـن أحمـد

كلية الحقوق والعلوم السياسية

أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق

تخصص القانون الخاص المعمق

الشراكة الموانئية: امتياز نهائي الحاويات

من إعداد الطالبة :

الماحي فاطيمة زهرة شريفة

تحت إشراف :

الأستاذة بوخاتمي فاطمة

أعضاء لجنة المناقشة :

أ. حمدان ليلى	أستاذة	جامعة وهران2	رئيسة
أ. بوخاتمي فاطمة	أستاذة	جامعة وهران2	مشرفة ومقررة
أ. بولنوار مليكة	أستاذة	جامعة وهران2	مناقشة
أ. حدوم كمال	أستاذ	جامعة بومـرداس	عضوا مناقشا
أ.سعيدي الشيخ	أستاذ محاضر (أ)	جامعة سعيدة	عضوا مناقشا
أ.بسعيد مراد	أستاذ محاضر (أ)	جامعة تلمسان	عضوا مناقشا

السنة الجامعية 2017/2016

قائمة المختصرات

ج.ر: جريدة رسمية

د.ج: دينار جزائري

سا: ساعة

ش.ذ.أ: شركة ذات أسهم

ص: الصفحة

ق: القانون

ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري

ق.ت.ج: القانون التجاري الجزائري

ق.م.ج: القانون المدني

م: المادة

Art : article

BMT : Bejiai Mediteranean Terminal

BOT: Build Operate Transfert

CET: Construire Exploiter Transférer

CDMT: Centre de Droit Maritime et des Transports

CDMO : Centre de Droit Maritime et Océanique

CNAN : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation

CNUCED : Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement

DMF : Droit Maritime Français

Dpworld : Dubai port world

Epal: Entreprise Portuaire d'Alger

Epb : Entreprise Portuaire de Béjaia

EpDjenDjen : Entreprise Portuaire de DjenDjen

EpO : Entreprise portuaire d'Oran

FCL : Full Container Load

IMTM : institut Méditérraneen des Transports Maritimes

ISO : International Organisation for Standardization

Op.cit : option citée

PFI : Private Finance Initiative

PPP : Partenariat Public Privé

QHES : Qualité Hygiène Environnement Sécurité

Sogeports : société de gestion des participation de l'Etat, ports

S.P.A : Société Par Action

TC : Terminal à Conteneurs

TUAC :Trade Union Advisory Committee

مقدمة

بعد اندلا ع الثورة الصناعية في القرن الثامن عشر ميلادي (18) في أوروبا، غيّرت مُعظم الدول ميولها الإقطاعي التقليدي الذّي اعتمد على الفلاحة من الدّرجة الأولى، لتُركز أكثر على الجانب الاقتصادي وسياسة التصنيع والتصدير.

أدّت هذه الثورة إلى بروز وتنامي فكرة التبادل التجاري بين معظم الدول في مختلف القارات. وقد ساعد عامل النقل على رواج هذه الفكرة، إذ من المستحيل أن تقوم دولة بالتصدير أو تلجأ إلى الاستيراد دون أن ينطوي الأمر على ابرام عقد نقل. اقتصر الأمر في البداية على مُجرد النقل البرّي عن طريق العربات المجرورة ثمّ تطوّر ليعرِف النقل البرّي عن طريق السكة الحديدية[1].

وبعد تغيير معظم الدول الساحلية نظرتها تجاه البحر على أنه ورقة رابحة وطريقة من طرق المواصلات القارية[2]، تَمّ التأكيد على فعالية النقل البحري، والسفينة كأداة نقل بحرية. ومع ابتكار السفن البخارية[3]، ازداد النقل البحري أهمية وازداد الاقبال عليه مُقارنة مع باقي أوساط النقل. وحتّى مع اكتشاف النقل الجوي، إلاّ أنّ الحظ الأكبر بقي من نصيب النقل البحري، بحيث أصبح يؤمن حوالي 80% من المبادلات التجارية الدولية[4]، لأسباب عدة؛ فالنقل البحري يعدّ أقل استهلاكا للطاقة مقارنة وأكثر وسائط النقل حفاظا على البيئة[5].

هذا الاقبال المتزايد على النقل البحري جعله عُرضة للتأثر بمختلف الثورات التكنولوجية التّي فرضتها العولمة، لعلّ أهمها "ثورة الحاويات" وبالتبعية ثورة السفن العملاقة.

---

[1] فالنقل بالسكة الحديدية يعد أحد أنماط النقل البري بمفهوم المادة الثانية (02) من القانون رقم 11-09، مؤرخ في 03 رجب 1432 الموافق لـ5 يونيو 2011، يعدل ويتمم القانون رقم 01-13 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية، العدد32، صادرة في 6 رجب 1432، الموافق لـ 8 يونيو2011، ص10.

[2] العربي بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، 2002، ص3.

[3] Les navires à vapeur.

[4] Prince EHOULA COSY, le transport maritime et le développement des infrastructures en Afrique , INTIP(Institut National du Transport International et des Ports), 2013. Disponible sur : http://www.memoireenline.com

[5] « le moyen le moins nocif pour l'environnement ». Focus sur le transport maritime, CETE : Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de l'ouest, juillet 2012.

تُعدّ الحاويات صناديق معدنية ذات أبعاد نمطية، ابتكرت لتسهيل عملية النقل وعمليات المناولة، بأنْ تُشحن بداخلها البضاعة بمختلف أنواعها (صناديق، طُرود، سوائل...) وتُناول الحاوية دُفعة واحدة دون الحاجة إلى إعادة تجزئتها ومُناولة كلّ بضاعة على حدى[6].

حقّقت هذه الوحدات السرعة والسهولة في المناولة، ممّا جعل الإقبال عليها أمرا حتميا في أغلب الأحيان.

بالتوازي مع ذلك، تمّ التغيير من تركيبة السفن –أداة النقل البحري–، وتكييفها مع هذه الثورات. نتج عن ذلك ظهور سفن عملاقة، يختص كلّ منها في نقل نوع مُعيّن من البضائع، لنكون أمام: سُفن ناقلات الحاويات، سفن البضائع السائبة، سفن المحروقات، سفن الحبوب،...إلخ.

أمام هذه الابتكارات النوعية التّي أثرت ايجابا على النقل البحري، كان لِزاما على الموانئ أن تتطور هي الأخرى هيكلةً وتنظيمًا قصد مواكبة جميع هذه التغيرات، فالموانئ التّقليدية التّي لا تتعدى أن تكون مجرد نقاط ساحلية مخصصة فقط لعبور البضائع، لم تعد تلب الغرض المقصود.

فبالنسبة للتطور التنظيمي، فقد استوعبت الدول في أغلبها عدم نجاعة سياسة احتكار السلطات المينائية لتسيير واستغلال الموانئ لوحدها، بمعنى احتكار ممارسة كل من المهام السيادية والأنشطة التجارية المينائية، ما دفع بها إلى اعتماد مجموعة من الإصلاحات المينائية من خلال تشريع قوانين تكرس مبدأ الفصل بين المهمتين، وتسمح بإدماج القطاع الخاص في شكل شركات لممارسة الأنشطة التجارية المينائية ولا سيما منها المناولة، في حين تبقى المهام السيادية من اختصاص السلطات المينائية

اتخذ هذا الإدماج أشكالا عدة من العقود، بما في ذلك التأجير، الامتياز المينائي وحتى الخوصصة المينائية.

أمّا بالنسبة التطور الهيكلي، فقد تمّ بداية من خلال فصل الموانئ التجارية العادية عن باقي أنواع الموانئ بما في ذلك موانئ المحروقات، موانئ الصيد البحري،...التي خضعت لأنظمة خاصة تخرج من دائرة هذا البحث.

[6] تعريف مستوحى من موقع: http://commerce-logistique.alafdal.net/t27-topic

إضافة إلى ذلك، لزم الأمر تقسيم الموانئ التجارية إلى أرضيات عرفت بـ "الحظائر المينائية"[7]، يختص كل منها في مناولة نوع معين من البضائع: الحبوب، الحاويات، البضائع السائبة،...إلخ.

تم كذلك استحداث مناطق خارجية عن الميناء: المستودعات الجمركية والموانئ الجافة قصد امتصاص أعداد البضائع المتزايدة والقضاء على أزمة الاختناق المرفئي التّي تسبَّب فيها طول الاجراءات الجمركية المفروضة على هذه البضائع. غير أن ذلك لم يكن كافيا، بل احتاج الأمر إلى أن تشحن البضائع وتُعالج ماديا وقانونيا داخل الموانئ، من خلال تغيير وتطوير البنى والمنشآت الأساسية لهذه الموانئ، وتحويلها إلى ما يوصف حاليا بـ "النهائيات المينائية" أو بـ "المحطات المينائية"[8].

تعتبر النهائيات المينائية أرضيات متخصصة مجهزة بكل الوسائل المادية والبشرية لاستقبال ومناولة وتشوين نوع واحد من البضائع بشكل نهائي، بمعنى الاعتناء والتكفل بهذه البضاعة ابتداء من لحظة تفريغها من على ظهر السفينة مرورا بتطبيق مختلف الإجراءات القانونية عليها إلى غاية شحنها على وسائط النقل البري أو العكس. غيرت هذه الأرضيات الجديدة من أدوار الموانئ، لتتحول من مجرد حلقات عبور إلى حلقات فاعلة في سلسلة التوريد اللوجستي[9].

لم تخدم أي من أساليب التسيير المينائي السالفة الذكر؛ احتكار، تأجير، امتياز وخوصصة مينائية، فكرة "النهائيات المينائية" التّي تطلبت من رؤوس الأموال بهدف تجهيزها بالمعدات والآلات اللازمة لتحقيق الغرض منها، ما يفوق امكانيات الدول. وحتى التغييرات التنظيمية أو ما عُرف بالإصلاحات المينائية التّي عرفتها مختلف الدول الساحلية، لم تشمل فكرة تمويل وتسيير هذه الأرضيات، وهو ما حتّم على الدول ضرورة الإدماج القوي للقطاع

---

[7] Les parcs portuaires.

[8] Les terminaux portuaires.

[9] سنتفصل في تعريف النهائيات المينائية في الفصل الأول من الباب الأول من هذه الرسالة (أنظر الصفحة رقم++++++++++)

الخاص لتوفير رؤوس الأموال والخبرة على حد السواء، فمردودية الموانئ تبقى أحد مؤشرات مستوى التنمية لدى الدول.

لم يكمن الإشكال في مسألة الإدماج القوي للقطاع الخاص، وإنما في البحث عن أداة قانونية وأسلوب أكثر فعالية من التأجير، الامتياز التقليدي والخوصصة المينائية، أي في الصيغة القانونية التّي يُطبق بها هذا الإدماج. من هنا لجأت معظم الدول إلى تعميم اعتماد أسلوب الشراكة عام/خاص الذّي ظهر في تسعينات القرن الماضي[10] على مختلف القطاعات بما في ذلك قطاع الموانئ، لنكون أمام أسلوب تسيير مينائي جديد عُرف بـ "الشراكة المينائية".

يقوم أسلوب الشراكة عام/خاص أساسا على تأسيس علاقة تعاقدية طويلة الأمد تجمع القطاعين العام والخاص، تصب إمّا في إطار تمويل مشروع تشييد منشأة أساسية، تسييرها واستغلالها مدة من الزمن في إطار عقد امتياز، وإلا ففي تطوير، ترقية واستغلال المنشآت الأساسية في إطار عقد امتياز. وسرعان ما تداولت مختلف الدول الساحلية اعتماد هذا الأسلوب وأنه يرفع العبئين؛ عبء التمويل وعبء التسيير والاستغلال.

يكشف واقع هذا الاعتماد عدم وحدة التصور للمفهوم، فكل دولة إلاّ واعتمدت نموذجا معينا، فالمنطلق واحد هو إشراك قوي للقطاع الخاص في تمويل وإدارة واستغلال المنشآت المينائية، إلاّ أن التطبيق مختلف. فمن الدول من عهدت بإنشاء، تسيير واستغلال مجموعة من المنشآت المينائية أو الميناء في حد ذاته إلى القطاع الخاص[11]، وأغلبها اعتمد فقط على نهائيات الحاويات، كمحل للشراكة المينائية.

أمّا من حيث الصيغة التعاقدية التّي جمعت القطاعين، فبعض الدول اعتمدت ما يُعرف بنظام "البوت" B.O.T [12]، الذّي يقوم على إنشاء شركة مشروع من قبل القطاع الخاص تحوز على حق امتياز تنفيذ المشروع بدء

---

[10] Jean GROSDIDIER DE MATONS WASHINGTON, les concessions portuaires, éditions EMS, 2012, page 23.

[11] « …avec une même concession incluant en plus du Terminal à conteneurs, le terminal conventionnel, un projet de plate-forme et un projet de port sec. » Audit de la convention de Concession du Terminal à conteneurs de Conakry, République de Guinée, mars 2011.

[12] B.O.T : Built, Operate and Transfer.

من عملية تشييد المنشأة، مرورا بعملية تشغيلها واستغلالها وأخيرا إعادة تحويل ملكية الشركة إلى القطاع العام. وبعضها لجأ إلى إنشاء شركات مختلطة الاقتصاد بينها وبين القطاع الخاص، يُمنح لها حق امتياز تسيير واستغلال منشأة مينائية أي النهائي المينائي.

يرجع هذا الاختلاف في التطبيق إلى اختلاف نظرة الدول للشراكة عام/خاص، فلكلّ تصور للمفهوم، منهم من يرى فيها عبارة حديثة لكن عامة، تُعبّر عن كل أوجه التعامل الحديثة فيما بين القطاعين العام والخاص، ومنهم من يراها مفهوما خاصا، يتجاوز كل العمومية التي افتُرضت فيه بسبب صياغة التسمية، ينصرف ليعبر فقط عن نظام تمويل وتسيير مختلط ومتكامل بين القطاعين، صيغته التعاقدية المحبذة هي إنشاء شركة تجارية مختلطة الاقتصاد بإسهام كلا القطاعين، تحوز حق امتياز تنفيذ واستغلال المشروع الذي أنشأت من أجله[13]، وأن أصول هذا المفهوم تعود لسياسة مبادرة التمويل الخاص [14](PFI) البريطانية الأصل، التي ظهرت في التسعينات من القرن الماضي[15]، لتبقى عبارة الشراكة عام/خاص تتأرجح بين التعميم والتخصيص.

في مُقابل ذلك، لجأت معظم الدول إلى تقنين تصورها للمفهوم لمواكبة هذه التغيرات من الناحية التشريعية. واتخذ التقنين إمّا شكل قانون عام حول الشراكة عام/خاص، تماما كما حدث في المغرب، مصر، لبنان، فرنسا،...[16]، و/ أو شكل قانون خاص بقطاع معين، بما في ذلك قطاع الموانئ تماما كما هو الحال في فرنسا[17].

---

[13] "صراع بين نظامي الشراكة « PPP» و « BOT »"، جريدة المال، الاثنين 2014/09/15، منشور على http://www.almalnews.com/Pages/StoryDetails.aspx?ID=179975 ، أحمد بوعشيق، الشراكة بين القطاعين العام والخاص، منشور على www.fifty.ipa.edu.sa

[14] Private Finance Initiative.

[15] jean GROSDIDIER DE MATONS WASHINGTON, op.cit. page24/ programme d'appui au secteur des Transports en Algérie, Décembre 2009, page 41

[16] وسنتفصل في هذه القوانين في أول فرع من هذا الباب.

[17] La loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, J.O.R.F du 5 juillet 2008, page 10817, disponible sur : http://legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000019122891

إذا كانت هذه هي حال الساحة القانونية، من حيث غياب وحدة التصور للمفهوم، فالأمر مُختلف تماما في الساحة الاقتصادية، إذ تُجمع تجارب الدول في هذا الإطار على نجاح الشراكة المينائية كأسلوب تمويل وتسيير مينائي، وعلى المنافع الاقتصادية التّي يعود بها على كل من الاقتصاد الوطني والاقتصاد الدولي على حد السواء.

لا تقتصر آثار الشراكة المينائية على الجانب الاقتصادي فقط وإنما تطال جوانب عدة، بما في ذلك الجانب الاجتماعي. فزيادة على مساهمتها في الحد من أزمة البطالة، فهي تفيد في تكوين طاقم عمل مُؤهل وقادر على تسيير النهائيات المينائية وعلى تسيير الميناء برمته عند حلول أجل الشراكة.

الإمارات العربية المتحدة مثلا، في تجربة الشراكة المينائية الخاصة بها، غيّرت من سمعة موانئها لتحتل مكانة على الصعيد العالمي، ولاسيما موانئ إمارة دبي، بحيث مكّنها هذا الأسلوب من دفع عجلة اقتصادها، وجذب أكثر 6400 شركة متعاملة، معدل مناولة يفوق حاليا مليوني حاوية نمطية في السنة الواحدة، وتوفير أكثر من 36 ألف منصب عمل[18]. وتبقى قائمة التجارب الناجحة مفتوحة لتشمل كلا من سنغافورة، فرنسا، المغرب،...إلخ.

أما من الناحية القانونية، تُشكل الشراكة المينائية مادة بحث جديدة، تُساهم بشكل أو بآخر في إثراء رصيد القانون المينائي الذّي لطالما عانى من النقص إذا ما قارنّاه بنظيره القانون البحري. كما أن ضبط التصور في قانون خاص، بتحديد الأهداف، الحقوق، الالتزامات، المسؤولية، المراحل التعاقدية، الآثار، وغيرها من الخطوط العريضة، يفيد في تسهيل التعاملات المستقبلية المماثلة، وكذا في تثقيف القطاع الخاص المقبل على التعاقد بشأن الإطار القانوني الذّي سيخضع له.

تُشير هذه الحقائق في مجموعها إلى الأهمية التي تتمتع بها الشراكة عام خاص لا سيما في الوسط التطبيقي أكثر مما هو عليه الأمر في الوسط النظري. الأمر الذي دفع بنا إلى اختيار موضوع مُماثل ليكون موضوع بحثنا، خاصة وأنّه

[18] مختار الإبراهيم، موانئ دبي العالمية شريان حياة لملياري نسمة حول العالم، مقال منشور بمجلة الاقتصادي الإمارات الالكترونية، بتاريخ 2015/04/29، متوافر على: https://ae.aliqtisadi.com/

لا يزال حديثا لم ينل من الدراسات ما يكف للإحاطة به بشكل تام. كما وأنّ التعميم الذّي طال عبارة الشراكة عام/خاص أثّر سلبا على مفهوم التطبيقات الخاصة بها، بما في ذلك الشراكة المينائية. وهو ما يدفع بنا أكثر إلى البحث في أصول المفهوم، هل هو عبارة عامة أم مفهوم خاص يعبر عن نظام متميز؟

ولعلّ ما دفعنا أكثر هو اعتماد السلطات الجزائرية لذات الأسلوب في موانئها. فالموانئ الجزائرية إلى حد ليس ببعيد، كانت حبيسة احتكار المؤسسات المينائية، وبالرغم من سلسلة النصوص الإصلاحية التي عرفها قطاع الموانئ على رأسها القانون رقم 05/98[19] المعدل والمتمم للأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري[20]، الذّي كرس مبدأ تحرير الأنشطة التجارية المينائية عن طريق عقود الامتياز، إلاّ أنّ ذلك لم يكن كافيا.

فالامتياز كأداة قانونية لم يلب الغرض الذّي كانت السلطات الجزائرية ترمي إلى تحقيقه، لاسيما من حيث مواكبة موجة العولمة التّي اجتاحت موانئ مختلف الدول، ولا من حيث الرفع من مستوى تنافسية موانئها وحل أزمة الاختناق المرفئي التّي احتاجت وسائل مالية وتقنيات إدارة وتسيير أكثر ممّا احتاجت نصوصا قانونية عقيمة، لم تنتج آثارها نتيجة تأخر صدور النصوص التنظيمية التّي استجابت للإحالات التي تضمنها هذا القانون، وعلى رأسها المرسوم 139/06 الذّي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ[21] المعدل والمتمم بالمرسوم363/08[22]، زاد الأمر تعقيدا.

دفعت هذه الوضعيات بالسلطات الجزائرية إلى البحث عن البديل، والاقتداء بتجارب غيرها، لتعرف سنة 2005 أوّل اتفاقية شراكة مينائية بين كل من مؤسسة ميناء بجاية كقطاع عام وشركة بورتاك ذات الأصل

---

[19] القانون 05/98 المؤرخ في 01 ربيع الأول 1419ه الموافق ل 25 يونيو 1998، يعدل و يتمم الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 47، الصادرة في 03 ربيع الأول 1419، الموافق ل 27 يونيو 1998 ص3.

[20] الأمر 76-80، المؤرخ في 29 شوال1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد29، صادرة في 21 ربيع الثاني 1397 الموافق لـ 10 أبريل 1977، ص496، المعدل والمتمم.

[21] المرسوم التنفيذي رقم 139/06، مؤرخ في 16 ربيع الأول 1427 الموافق ل 15 أبريل 2006، يحدد شروط و كيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة والتشوين في الموانئ، الجريدة الرسمية، العدد 24، الصادرة في 17 ربيع الأول 1427 الموافق ل 16 أبريل 2006، ص18.

[22] المرسوم التنفيذي رقم 363/08، مؤرخ في 10ذي القعدة 1429،الموافق ل 8 نوفمبر 2008،يعدل المرسوم التنفيذي رقم 139/06، الجريدة الرسمية، العدد 64،صادرة بتاريخ 19 ذي القعدة 1429 الموافق ل 17 نوفمبر 2008،ص 19.

السنغافوري كقطاع خاص، لتمويل، تسيير، ترقية وتطوير نهائي حاويات ميناء بجاية. ويرجع اختيار نهائي الحاويات كمحل للشراكة المينائية لواقع أن نشاط مناولة وتشوين الحاويات يعد ثاني أهم نشاط بعد المحروقات في الجزائر[23].

لطالما وُصفت تجربة نهائي حاويات بجاية بالتجربة الناجحة والمربحة للاقتصاد الوطني[24]، كونها مكنتها من رفع أعداد المناولة من حوالي 76000 حاوية نمطية سنة 2006 إلى أكثر من 248700 حاوية نمطية سنة 2015، رفع معدل المناولة المينائية من 15 حاوية/سا سنة 2006 إلى 35 حاوية/سا سنة 2015، خفض آجال مكوث السفن بأرصفة هذا النهائي، استحداث أكثر من 643 منصب عمل خلال الفترة الممتدة من 2006 إلى غاية 2015[25]. ساعد ذلك على إكساب هذا النهائي وميناء بجاية عامة زيادة على المستوى المحلي، سمعة لا بأس بها بين موانئ المغرب العربي، وكذا على الرفع من مردودية هذا المرفق.

دفعت هذه التجربة السلطات الجزائرية إلى إعادة الكرة اكثر من مرة، واعتماد الشراكة المينائية من جديد، لتتعاقد مع شركة موانئ دبي العالمية بهدف تسيير واستغلال كل من نهائي حاويات ميناء الجزائر العاصمة وميناء جن–جن. ومع ذلك، لم يحظ هذا الأسلوب في الجزائر، من الناحية التشريعية بنفس الأهمية التّي حظي بها من الناحية الاقتصادية فلم تبين الجزائر تصورها للمفهوم في شكل قانون واضح، وإنما اكتفت بمبدأ "العقد شريعة المتعاقدين".

كما أن السرية التّي سيطرت على الوثائق التعاقدية في كلا التجربتين منعت من الكشف عن المراحل التّي مرت بها الجزائر في إبرامها لاتفاقات مماثلة، وبالتالي عن الإطار القانوني الذّي ساعد على تنظيم هذه الاتفاقات بدءا من مرحلة التحضير لها إلى غاية تفعيلها في الموانئ الجزائرية الثلاث. واكتفت الجزائر بالتصريح في أكثر من مرة في التقارير الخاصة بوزارة النقل الجزائرية، باعتبارها الوزارة الوصية عن قطاع الموانئ، بأن تجربتها مع موانئ دبي العالمية

[23] Programme d'appui au secteur des Transports, Activité 4 : renforcer les capacités des 4 directions techniques en charge de la mise en place des autorités de régulation, « régulation, rapport diagnostic préliminaire », 2009, page 15.

[24] BMT, Story of success , http://www.sogeports.org/

[25] http://www.bejaiamed.com/performance.php (voir l'annexe n°1).

تخضع لنفس النهج الذّي خضعت له في تجربتها مع شركة بورتاك السنغافورية[26]، في كون أن السلطة مينائية منحت حق امتياز على المشروع لشركة مختلطة الاقتصاد[27] دون تبيان هذا النهج والمبادئ والأساسيات التي يقوم عليها، السلطة مانحة حق امتياز نهائي الحاويات لاسيما أمام الغياب الفعلي للسلطة المينائية.

أثّر هذا الغموض سلبا على نصيب الشراكة المينائية من الأبحاث والدراسات في الجزائر، واتجهت أغلبيتها إلى تسليط الضوء على عبارة "امتياز نهائي الحاويات" أكثر من عبارة "الشراكة المينائية"، علما أن الامتياز هو الحق الذي تنشط به شركات المشروع ولا يُعبّر عن كل مراحل اتفاقية الشراكة المينائية، بمعنى أنه فقط جزء من التركيبة التعاقدية التي تقوم عليها الشراكة المينائية.

إن هذا الغموض هو الذي يدفع بنا إلى التمسك أكثر فأكثر بالشراكة المينائية كمادة بحث، بحيث يدفع بنا إلى تسليط الضوء خاصة على التجربة الجزائرية، لاسيما في ظل الفراغ القانوني المزدوج الذي تعرفه الجزائر أمام رغبتها في تعميم اعتماد أسلوب الشراكة المينائية على كل موانئها التجارية، فحاليا تنوي الجزائر خوض تجربة شراكة مينائية جديدة لترقية نهائي حاويات ميناء وهران وكذا لإنشاء ميناء وسط جديد بشرشال[28].

ومنه فالإشكال الذي ننطلق منه يتعلق أساسا بأصول فكرة الشراكة عام/خاص ومفهومها ومن ثم مفهوم الشراكة المينائية والتركيبة التي تقوم عليها كأسلوب تسيير مينائي جديد ،هذا من جهة؛ ومن جهة أخرى، يتعلق بالخلفيات والتصور الذي انطلقت منه الجزائر في بلورة وتفعيل اتفاقات الشراكة المينائية على أرض موانئها لاسيما في ظل

---

[26] « la concession de terminaux, tel Bejaïa, devrait répondre à une autre forme de régulation….la concession des terminaux d'Alger et Djen-Djen semble obéir à la même démarche ». Programme d'appui au secteur des Transports, Activité 4, op.cit. page 15.

[27] « la concession de terminaux (comme Bejaïa) est assez significative. L'autorité portuaire a octroyé la concession à un opérateur (et équipementier) portuaire en joint-venture avec une de ses filiales…..
La concession des terminaux d'Alger et Djen-Djen semble obéir à la même démarche ». Programme d'appui au secteur des Transports, Activité 4 : renforcer les capacités des 4 directions techniques en charge de la mise en place des autorités de régulation, «la régulation dans les transports », décembre 2009, page 34.

[28] Yazid ALILAT, Le port du centre voit grand, le Quotidien d'Oran, 21/12/2016, page2.

الغياب القانوني المزدوج؛ قانون وطني عام يشرح تصورها للمفهوم العام –شراكة عام/خاص- وقانون وطني خاص يشرح تصورها للمفهوم الخاص –الشراكة المينائية.

للإجابة على هذه الإشكالية، قررنا اعتماد خطة مقسمة إلى بابين، كل باب إلى فصلين، بحيث سنتطرق في الباب الأول لظاهرة الشراكة المينائية من حيث أنها تطبيق خاص للشراكة عام خاص في قطاع الموانئ، وكيف اتجهت الجزائر إلى تبني ظاهرة مماثلة في أرض موانئها، ثم في الباب الثاني نسلط الضوء على طريقة تفعيل اتفاقيات الشراكة المينائية في الموانئ الجزائرية وأهم الضوابط التي حكمت هذا التفعيل لاسيما أمام الفراغ القانوني.

وخاتمة.

الباب الأول: الشراكة المينائية ظاهرة جديدة في المحيط المينائي الجزائري

اتجهت الجزائر كغيرها من دول العالم الساحلية إلى اعتماد أسلوب 'الشراكة عام/خاص' كأسلوب تعاقدي فعّال يهدف إلى تسيير وتمويل مختلف احتياجات قطاعاتها بما في ذلك قطاع الموانئ، لتشهد بذلك الموانئ الجزائرية ظاهرة جديدة، عُرفت بـ "الشراكة المينائية". لكن قبل التطرق لخلفيات وأسباب هذا الاعتماد وكذا التصور الذّي انطلقت منه الجزائر في بلورة اتفاقات مماثلة، لابد من الإحاطة بظاهرة "الشراكة عام/خاص" أولا، والتطبيق الخاص بها في قطاع الموانئ أي "الشراكة المينائية" كمفاهيم حديثة قلّما حظيت باهتمام تشريعي وفقهي لاسيما في الوسط الجزائري، وذلك في الفصل الأول، ثم ننتقل بعد ذلك للبحث عن أسباب، خلفيات وكذا طريقة تبني أسلوب الشراكة المينائية لإدراة، تسيير وترقية الموانئ الجزائرية في الفصل الثاني.

الفصل الأول: الشراكة المينائية تطبيق خاص للشراكة عام/خاص في قطاع الموانئ

تعود أصول الشراكة المينائية إلى تطبيق واعتماد أسلوب الشراكة عام/خاص في قطاع الموانئ، لنصبح بذلك أمام ظاهرة حديثة وبالتالي مادة بحث دسمة، فالشراكة المينائية كتركيبة تعاقدية جديدة على الوسط المينائي، إنما ستُساهم في إثراء رصيد القانون المينائي[29] الذي يعاني نقصا كبيرا إذا ما قرناه بالوسط البحري.

انطلاقا من هذا، سنسلط الضوء في المبحث الأوّل على ظاهرة الشراكة عام/خاص ومختلف الأساسيات التّي تقوم عليها، ثمّ نتعمق في المبحث الثاني في فكرة غزو وازدراع الشراكة عام/خاص في قطاع الموانئ وتكون فكرة الشراكة المينائية.

المبحث الأول: مدخل إلى الشراكة عام/خاص

ينصب هذا المبحث على دراسة كل ما يتعلق بالشراكة عام/خاص، بداية من المقصود من وراء عبارة مماثلة، مرورا بالأساسيات التّي تقوم عليها، الطبيعة القانونية وأخيرا تمييزها عن المفاهيم المشابهة لها. وذلك في مطلبين: مطلب خاص بماهية الشراكة عام/خاص والمطلب الثاني للنقاش حول طبيعتها القانونية وما يميزها عن غيرها من المفاهيم التي تتقارب معها في المعنى.

المطلب الأول: ماهية الشراكة عام/خاص

في هذا الإطار، سنتطرق في الفرع الأول إلى تحديد المقصود من عبارة الشراكة عام/خاص وسط الانتقادات التّي طالت هذه العبارة بسبب الصياغة التّي أُسندت لها والتّي شكلت نقطة خلاف العديد من الفقهاء، ثم ننتقل بعد ذلك في الفرع الثاني إلى عرض وشرح أهم ما تقوم عليه الشراكة عام خاص من أساسيات ومراحل.

---

[29] مع الإشارة إلى أنه لا يوجد قانون مينائي مستقل ولكن مجرد أحكام مبعثرة في عدة نصوص قانونية لعل أبرزها مجموع في الكتاب الثالث من القانون 98-05 السالف الذكر.

الفرع الأول: محاولة الإحاطة بمفهوم الشراكة عام/خاص

الشراكة في مفهومها العام تُوحي بالمفاهمة والاتفاق بين طرفين أو أكثر في سبيل تحقيق مصلحة مشتركة مع الأخذ بعين الاعتبار المصالح الخاصة بكل طرف على حدى. ولأن العصر الحالي لا يعترف في أغلب الأحيان بالقرائن، والأدّلة الشفهية –فهو يُوصف بعصر التوثيق– تحلّت أساليب التعاون هذه بحُلة العقود لتحوز بذلك ما يُعرَف قانونا بقوة الإثبات، وتصبح وسيلة من وسائل التعامل القانونية.

تتنوع عقود الشراكة بهذا المفهوم بحسب طبيعة الأشخاص المبرمة للعقد، على هذا الأساس نجد: شراكة عام/عام، شراكة خاص/خاص وشراكة عام/خاص[30].

الشراكة عام/عام: هي وسيلة قانونية للتعامل فيما بين أشخاص القانون العام من أجل تحقيق مشاريع تصب في إطار النفع العام[31]. تكون فقط بين الأشخاص المعنوية العامة: الدولة، الولاية، البلدية، الجماعات المحلية والمؤسسات العمومية، سواء كانت الأطراف المتعاقدة من نفس الجنسية[32]، أو من جنسيتين مختلفتين[33]. تُعتبر هذه العقود عقودا إدارية، وعند نشوب أي نزاع تكون من اختصاص جهات القضاء الإداري.

الشراكة خاص/خاص: تكون إمّا بين شخصين من أشخاص القانون الخاص أو بين شخص من أشخاص هذا الأخير وشخص من أشخاص القانون العام يتصرف تَصرُّف شخص خاص، وفي كلتا الحالتين فإنّ تعريف هذا النوع هو نفسه تعريف العقد العادي، الذّي نصت عليه المادة 54 من القانون المدني الجزائري[34]، أي اتفاق يُبرم

---

[30] Jean Grosdidier de Matons Washington, op.cit. p46.

[31] ذ. عبد النور الفائز، العقود المبرمة بين الأشخاص العمومية، مقال منشور بموقع العلوم القانونية بتاريخ 13 يوليوز 2014، متوافر على: http://www.marocdroit.com

[32] ومثال ذلك: قسنطينة عاصمة الثقافة العربية، اتفاقية الشراكة بين مُحافظة التظاهرة و مديرية التربية/ وكالة الأنباء الجزائرية، 2015/1/2، متوافر على:http://www.aps.dz/ar/cultures/11675

[33] كاتفاق مديرية الجمارك الجزائرية والفرنسية حول مكافحة الغش والتقليد، جزايرس: اتفاق ابين الجمارك الجزائرية والفرنسيين حول مُكافحة الغش والتقليد: http://www.djazairess.com/annasr/3978/20100902

[34] الأمر رقم 58/75، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم بالأمر رقم 10/05، المؤرخ في 20جوان2005، الجريدة الرسمية، العدد 44، الصادرة بتاريخ 26جوان2005.

بين شخصين أو أكثر للقيام بعمل أو الامتناع عن عمل أو نقل حق عيني. تخضع هذه الشراكة في تنظيمها لأحكام القانون الخاص، وفي حالة النزاع تُعرض القضية على القضاء العادي.

أمّا اذا اجتمعت المصلحتين: العامة والخاصة، فإنّ وسائل التعامل القانوني في هذه الحالة متنوعة[35]، منها المسماة كعقد التوريد، عقد الخدمات، الصفقات العمومية،...إلخ، ومنها ما هو غير مُسمى كعقد الامتياز. غير أن التطبيقات العملية والمعاملات المتزايدة بين القطاعين العام والخاص أوجدت وسيلة تعامل جديدة، تُحقق مفهوم الشراكة بالمعنى الدقيق للكلمة، عُرفت بـ "الشراكة عام/خاص".

فتحت هذه التسمية المجال أمام عدة انتقادات، فمنهم من يرى فيها تسمية تجمع كل أشكال التعامل التقليدية والحديثة بين القطاعين، ومنهم من يرى فيها تسمية تُعبر عن أداة قانونية جديدة للتعامل بين القطاعين مبنية على التمويل المشترك للمشروع الواحد، لنكون بذلك أمام صراع في المفاهيم. لا يقف الأمر عند هذا الحد، فحتّى الفريق الذّي يسلم بحداثتها، انقسم هو الآخر؛ قسم يرى فيها مفهوما تندرج تحت ظله أنواع عدة من العقود الحديثة، وقسم يراها نظاما ينطوي على تركيبة من العقود تختلف عن الأنظمة التعاقدية الحديثة بما في ذلك نظام "البوت"، لنكون بذلك أمام صراعين؛ صراع طرحته التسمية الجديدة وصراع طرحته تركيبة نظام الشراكة عام/خاص. وفيما يلي سنتعرض أوّلا للصراع المفاهيمي ثم نتعرض بعدها لصراع الأنظمة.

أ. الشراكة عام /خاص والصراع المفاهيمي:

لم تتفق لا القوانين الوطنية فيما بينها، ولا الاجتهادات الفقهية على مفهوم مُوَحّد يضع حدا للتناقضات التّي فتحتها عبارة 'الشراكة عام/خاص'، الأمر الذي خلق ما سميناه بـ'الصراع المفاهيمي'. وفيما يلي سنتعرض أوّلا لتحليل الرأي القائل بأنها عبارة عامة والحجج والنصوص القانونية الداعمة لهذا الرأي، ثم ننتقل فيما بعد لتحليل الاتجاه المناقض الذّي يرى فيها عبارة جديدة تُعبر عن نظام متميز.

[35]أكلي نعيمة، النظام القانوني لعقد الامتياز الاداري في الجزائر، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في القانون، فرع: قانون العقود، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014/2013، ص2.

1. الشراكة عام/خاص مفهوم عام:

يرى أصحاب هذا الاتجاه أنّ مُصطلح الشراكة يرمز إلى التعامل والتعاون بين طرفين أو أكثر لتحقيق مصالح مُشتركة وتحصيل منافع متبادلة بغضّ النظر عن طبيعة الأطراف وكذا عن مجال هذا التعاون مُعتبرين في ذلك بالتعريف اللغوي لهذا المصطلح[36]. أمّا المصطلحين عام/خاص، فكلّ منهما يشير إلى قطاع معين؛ عام يمثل القطاع العام، أما خاص فيشير إلى القطاع الخاص ولا جدل في ذلك، وجمع هاته المصطلحات يرمز إلى التعامل بين هذين القطاعين. ومنه فالشراكة عام/خاص تجمع كل أنواع العقود التّي تنطوي على تعاون فيما بين القطاعين، لنكون بذلك أمام زمرة العقود الإدارية، المسماة وغير المسماة. والأفضل في هذا الشأن، التأكيد على شرط ألاّ يتصرف الشخص العام تصرف أشخاص القانون الخاص.

من رواد هذه الرأي، نجد الباحثَيْن بشير معزوز ونور الدين بلحوسين، اللذين يريان في الشراكة عام/خاص ترتيب تشاركي بين القطاع العام والقطاع الخاص يكون فيه التسيير محدود لكلّ منهما من أجل فعالية ونجاعة الخدمات الحكومية[37]، وكذا الباحث محمد متولى ذكرورى محمد[38]، الذي كان له تقريبا نفس الرأي[39].

بالرغم من أن للتعريف السابق ميل اقتصادي، إلاّ أنه لا يختلف كثيرا عمّا قيل من طرف رجال القانون، نذكر منهم تعريف الدكتور نعيمي فوزي الذّي ينصرف إلى أنّ "الشراكة عام/خاص ترتيب قانوني ومؤسساتي بواسطته

---

[36] و الذي يرمي إلى أن الشراكة هي علاقة تقوم على التَّعاون وتبادل المصالح في شتَّى المجالات بين كيانين، معجم المعاني الجامع، عربي -عربي، متوافر على:/http://www.almaany.com

[37] مُشار إليه في: سنوسي بن عومر، فعالية الاستثمار الأجنبي المباشر في الجزائر –تقييم تجربة الشراكة قطاع عام-خاص، رسالة تخرج لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، كلية العلوم التجارية و علوم التسيير و العلوم الاقتصادية، 2014/2013، ص61.

[38] باحث مصري بمُراجعة من الأستاذة سلمى يوسف بن أحمد و كذا الأستاذ اسماعيل عبد السلام، أساتذة مصريين و خبراء في مجال البحوث المالية.

[39] بحيث يرى أن "مفهوم الشراكة عام/خاص يُعنى بأوجه التفاعل والتعاون الجديدة بين القطاعين العام والخاص تتعلق بتوظيف امكاناتها البشرية والمالية والإدارية والتنظيمية والتكنولوجية والمعرفية على أساس من المشاركة، الالتزام بالأهداف، حرية الاختيار، المسؤولية المشتركة و المساءلة من أجل تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية التي تهم العدد الأكبر من أفراد المُجتمع ولها تأثير بعيد المدى على تطلعاتها حتى يتمكن المُجتمع من مواكبة التطورات المعاصرة بطريقة فاعلة وتحقيق وضع تنافسي أفضل" . محمد متولى ذكرورى محمد، دراسة عن الشراكة مع القطاع الخاص مع التركيز على التجربة المصرية، قطاع مكتب الوزير، الإدارة العامة للبحوث المالية، إدارة بحوث التمويل، الملف رقم 101، ص5.

يشترك القطاع العام ويتعاون مع القطاع الخاص من أجل انتاج وتوزيع سلع وخدمات عمومية، يضم مختلف الصيغ التعاقدية كالإدارة، عقود تأجير المرفق العام، عقود الامتياز وأنظمة البوت بمختلف أشكالها والتي تربط القطاع العام بالمستثمر الخاص، ليتوّلى هذا الأخير التمويل والإدارة، وتقع على عاتقه مسؤولية المخاطر التي كانت تقع من قبل على عاتق الدولة مع إتاحة الفرصة لهذه الأخيرة للقيام بوظائف الرقابة والتوجيه للاستثمارات وتحديد السياسات السعرية وسياسة استرجاع التكاليف وتدابير الدعم"[40]. ولو أن هذا التعريف يتجاوز بعض أنوع العقود التقليدية، ويختصر المسألة في العقود التّي تقوم على مبدأ التمويل المنفرد من قبل القطاع الخاص، وكذا مبدأ تحويل المخاطر وهي مبادئ لا تتماشى مع ما نحن بصدد دراسته[41].

حتى الفقه الغربي انقسم هو الآخر، جانب منه اتجه إلى تأييد هذه الفكرة، وفي ذلك نذكر: الفقيه الفرنسي بول لنييرPaul LIGNIERE الذّي عمد إلى تعريف الشراكة عام/خاص على النطاقين الواسع والضيق؛ فالشراكة بمعناها الواسع تنصرف إلى "كلّ أشكال التعاون بين السلطات العامة من جهة، والشركات الخاصة من جهة أخرى، في إطارها تقوم الدولة بدعم وتشجيع الشركات بالاعتماد على أشكال مختلفة من الدعم أو المبادرات في سبيل تهيئة الأجواء التّي في ظلها يتسنى للدولة أداء مهامها وتنفيذ مشاريعها بأكبر قدر ممكن من الكفاءة".

أما عن المفهوم الضيّق حسب بول لنيير، فهي التعاون على مشاريع مشتركة بين الدولة أو أجهزتها من جهة، والمؤسسات الخاصة من جهة أخرى، تُنفذ أساسا من خلال أدوات خاصة ذات طبيعة تعاقدية[42].

---

[40] نعيمي فوزي، مكاوي أمال، عقود الشراكة العمومية الخاصة في القانون الوضعي الحديث النشأة و الأهداف، مداخلة مقدمة في إطار ملتقى الأيام المغاربية للقانون، حول الشراكة بين الادارات العمومية و القطاع الخاص، 24/23 جوان 2009.

[41] ونجد من التعاريف من له نفس الاتجاه، نذكر منها مثلا تعريف الباحثة أحمان خيرة والذي يرمي إلى أن الشراكة عام/خاص تجمع كل أشكال التعاون بين كل من القطاع العام والقطاع الخاص، في سبيل الاستفادة من التبرعات المالية و/أو الخبرة في مجالات تخضع في الأصل لاختصاص القطاع العام، وفي ذلك أنظر : AHMANE Kheira, le contrat international de l'eau : contribution à une étude de partenariat public/privé, mémoire de magister, droit public économique, 2013/2014, page 6.

[42] Article sur Le partenariat public privé (ppp), disponible sur: http://www.jurispolis.com

2. الشراكة عام/خاص مفهوم جديد:

يُسلم جانب من الفقهاء أنّ عبارة الشراكة عام/خاص تدل على كل الصيغ التعاقدية الحديثة التّي تَجمع بين القطاعين العام والخاص، من بينهم عبد المطلب عبدالحميد الذّي يرى أنّ الشراكة عام/خاص نظام يقوم على التمويل المشترك بين القطاع الخاص والقطاع الحكومي، لتنفيذ مشروعات البنية التحتية، وللقطاع الخاص حق إدارة المشروع بعد الانتهاء منه لفترة زمنية طويلة، يعود المرفق بعدها إلى الحكومة بعد تحقيق مستهدفات المستثمر[43]. ويتشارك معهم في هذا الفكر العديد من الباحثين العرب والغربيين[44].

من المواثيق القانونية الدولية من يؤيد هذه الفكرة، نذكر منها الكتاب الأخضر للجنة الأوروبية حول الشراكة عام/خاص[45]، عالجها على أساس أنها ظاهرة جديدة تُشير إلى أشكال التعاون بين السلطات العمومية والخواص، تهدف إلى تمويل، تصميم، تحديث وإدارة أو صيانة بنية تحتية أو تقديم خدمة.

أمّا عن القوانين، فنذكر[46] القانون الفرنسي، الأمر رقم559-2004؛ أول قانون وطني حول الشراكة[47]، عرفها في المادة الأولى منه بأنها "عقود إدارية تعهد بموجبها الدولة أو أية مؤسسة عمومية تابعة لها إلى طرف ثان، لفترة يتم تحديدها على أساس الوقت الذي يتطلبه انجاز الاستثمار أو ترتيب التمويل، بمهمة شاملة وكلية تصب في

---

[43]محمد فصل، أحمد عاشور ـ هاجر عمرانـ رجب عز الدين ـ آيه رمزى، صراع بين نظامي الشراكة «PPP» و «BOT»، أخبار المال، 2014/09/14 متوافر على:
http://www.almalnews.com/Pages/StoryDetails.aspx?ID=179975#.Vgm0LH1dpqq

[44] نذكر منهم 'كلود ماغتنود' Claude Martland، وكذا 'جاك غيربر' Jacques Guerber، اللذان يريان في 'عبارة الشراكة عام/خاص' مفهوم جديد يغطي مجموعة الكيفيات التي تستثني التعريفات التقليدية للصفقات العمومية، وعقود تفويض المرفق العام، أنظر Partenariats public-privé : Mode d'emploi juridique et approche économique, Institut de la gestion déléguée DEXIA, D.F.2006.page15..

[45]Le livre vert sur les partenariats public privé et le droit communautaire des marchés publics et des concessions, commission des communautés européennes, Bruxelles 30/04/2004, disponible sur : http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2004:0327:FIN:FR:PDF

[46] يمكن أن نذكر كذلك قانون المقاطعة الكندية كيبك، القانون رقم61 حول انشاء وكالة الشراكات بين القطاعين العام والخاص في كيبك، الصادر في 15 ديسمبر2004 ، الذّي عرف الشراكة عام/خاص في نص المادة السادسة (06) منه، بأنها "عقد طويل المدة، تقوم بمقتضاه هيئة عامة بمشاركة مؤسسة من القطاع الخاص، مع أو بدون تمويل من هذا الأخير، بهدف تصميم، تنفيذ وتشغيل المال العام. كما يمكن أن يتضمن كمحل له أداء خدمة عامة...". , disponible sur : http://www.publicationduquebec.gouv.qc.ca/

[47] L'ordonnance n°2004-559 du 17juin 2004, sur les contrats de partenariats, JORF n°141 du 19juin 2004, p10994, texte n°2, disponible sur : http://www.legifrance.gouv.fr/eli/ordonnance/2004/6/17/2004-559/jo/texte.

إطار بناء أو تحويل أو صيانة، تشغيل أو استغلال وإدارة الهياكل الضرورية لتحقيق المصلحة العامة وكذلك كل أو جزء من تمويلها باستثناء أي مشاركة في رأس المال. كما يمكن أن يكون الغرض منها، تصميم كل أو جزء من هذه الهياكل والمعدات والسلع، والخدمات غير الملموسة...".

أما القوانين العربية، فنجد قانون الشراكة بين القطاعين العام والخاص، الخاص بالمملكة الأردنية الهاشمية، رقم 31 لسنة 2014[48]، عرّفها في المادة الثانية 02 منه بأنها: "اتفاق يُبرم بين الجهة الحكومية وأي من جهات القطاع الخاص...". الهدف منه حسب نص المادة الثالثة من نفس القانون: إنشاء البنية التحتية العامة وإعادة تأهيلها وتشغيلها وصيانتها، تشجيع القطاع الخاص للدخول بمشاريع الشراكة الاستثمارية مع الجهة الحكومية، إيجاد التمويل اللازم لدعم مشاريع الجهة الحكومية ذات الجدوى، الاستفادة من الخبرة والمعرفة الفنية والتقنية الحديثة في إنشاء المشاريع و إدارتها".

لا تختلف هذه التعاريف عن ما ورد في مشروع القانون المغربي رقم 12-86 المتعلق بعقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص، ولا في القانون المصري رقم67 لتنظيم مُشاركة القطاع الخاص في مشروعات البنية الأساسية والخدمات والمرافق العامة[49]، ولا في مسودة قانون الشراكة عام خاص، المعدة من قبل المجلس الأعلى للخوصصة بالجمهورية اللبنانية[50].

---

[48] القانون رقم 31 لسنة 2014، قانون الشراكة بين القطاعين العام والخاص، المملكة الأردنية الهاشمية، الجريدة الرسمية، صادرة في 28سبتمبر 2014، ص6358.

[49] قانون تنظيم مشاركة القطاع الخاص في مشروعات البنية الأساسية والخدمات والمرافق العامة، الجريدة الرسمية، العدد 19 مكرر (أ)، 18الصادرة بتاريخ مايو 2010، ص6، عرّف الشراكة عام/خاص تحت تسمية 'عقد المشاركة' في مادته الأولى بأنها: "عقد تبرمه الجهة الإدارية مع شركة المشروع، تعهد إليها بمقتضاه القيام بكل أو بعض الأعمال المنصوص عليها في المادة 02 من هذا القانون". على أنّ هذه الأخيرة قضت بـ: "للجهات الإدارية أن تبرم عقود مشاركة تعهد بمقتضاها لشركة المشروع تمويل وإنشاء وتجهيز مشروعات البنية الأساسية والمرافق العامة وإتاحة خدماتها أو تمويل وتطوير هذه المرافق، مع الالتزام بصيانة ما يتم انشاؤه أو تطويره، وتقديم الخدمات والتسهيلات اللازمة لكي يصبح المشروع صالحا للاستخدام، في الانتاج أو تقديم الخدمة بانتظام واضطراد طوال فترة التعاقد. ولا يجوز أن تقل مدة العقد عن خمس سنوات ولا تزيد عن ثلاثين سنة من تاريخ اكتمال أعمال البناء والتجهيز أو اتمام أعمال البناء والتطوير، وألاّ تقل قيمة العقد الإجمالية عن مائة مليون جنيه..."

[50] ا لدليل التوجيهي للمجلس الأعلى للخوصصة، للجمهورية اللبنانية، 2013، تضمن مسودة قانون الشراكة بين القطاعين العام والخاص، عرفها في مادته الأولى بأنها: "مشروع عام ذو طبيعة اقتصادية يساهم فيه القطاع الخاص عن طريق التمويل والإدارة وإحدى العمليات التالية على الأقل: الإنشاء، التشييد، التطوير، الترميم، التجهيز، الصيانة، التأهيل والتشغيل". متوافر على: http://www.hcp.gov.lb/pictures/pdffile/News0.9128229_final%20guide_13Feb2014_website.pdf:

استقراء التعاريف السالفة الذكر، القانونية والفقهية، يدُّلُ على أنها تتفق في مجموعها على نقطتين أساسيتين: الأولى أنّ نظام الشراكة عام/خاص يتعلق بمشاريع البنى الأساسية (المنشآت والبنى التحتية)، والثانية: أنها أداة تمويل مشاريع مُماثلة. المسألة الوحيدة التّي لم يُتفَق عليها هي نسبة مُشاركة القطاع الخاص في عملية التمويل، فمنهم من يُلقي مسؤولية التمويل كلها على عاتق القطاع الخاص تحت تسمية "عقد البوت" كنوع من أنواع الشراكة عام/خاص، ومنهم من يفترض التمويل الجزئي من كلا الطرفين، ومنهم من يذهب إلى الجمع بين الرأيين كل تحت عبارة "شراكة عام/خاص" ويفترض أن نسبة مشاركة القطاع الخاص تتوقف على إمكانيات القطاع العام المتعاقد، لنعود بذلك إلى حقيقة أن عقد البوت هو أحد أنواع الشراكة عام/خاص.

وهي آراء متناقضة، فتحت صراعا من نوع آخر، صراع بين مفهومين حديثين، سماه البعض بـ"صراع الأنظمة". وهو ما سنتعرض له في الجزء الموالي محاولين الفصل في هذه المسألة قصد الإلمام بمفهوم الشراكة عام/خاص.

ب. الشراكة عام/خاص، البوت: صراع الأنظمة

كما سلف الذكر، فقد طرحت نسبة التمويل الصادر من قبل القطاع الخاص إشكالية في الوسطين القانوني والاقتصادي على حد السواء[51]، وفتحت المجال أمام انقسام الآراء من جديد[52]. ظهر في هذا الصدد نظام آخر هو نظام "البوت" الذي يفترض فيه التمويل الكلي للمشروع من قبل القطاع الخاص.

من الباحثين والتشريعات الوطنية من يرى في البوت نوعا من أنواع عقود الشراكة عام/خاص ما دام أنه بين نفس القطاعين، وأنه مرتبط بتمويل منشأة أساسية، نذكر منهم أحمد بوعشيق الذي يرى أنّ مصطلح البوت وعبارة شراكة عام خاص مترادفين[53]. يشاركه نفس الفكرة مشروع القانون المغربي السالف الذكر في نص المادة الأولى منه

---

[51] لما لهذين المجالين من ارتباط خاصة إذا تعلق الأمر بالعقود التي تعتبر أداة مزدوجة المدى، فهي أداة من خلالها تساهم الأشخاص في الحياة الاقتصادية، ومن جهة أخرى، فهي تشكل مسائل ومواضيع دراسة وتحليل من قبل رجال القانون.

[52] خاصة أمام انعدام مرجعية قانونية تحدد بدقة نسبة التمويل المُعتبرة للقول بأننا أمام شراكة عام/خاص.

[53] أحمد بوعشيق، عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص: سياسة عمومية حديثة لتمويل التنمية المستدامة بالمغرب، المؤتمر الدولي للتنمية الإدارية، نحو أداء متميز في القطاع الحكومي، قاعة الملك فيصل للمؤتمرات، الرياض، المملكة العربية السعودية، 1-4 نوفمبر 2009، ص4.

بصريح العبارة التالية: "...القيام بمهمة شاملة تتضمن التصميم والتمويل الكلي أو الجزئي..." الأمر الذي يعكس الإدراج الضمني لعقود البوت تحت هذه العبارة[54].

مؤكد أن هذا الصراع يحتاج إلى رأي فاصل[55]، ولا يُحسم الأمر إلاّ بالتعرُّض إلى هذا المفهوم الجديد ومقوماته قصد إقامة مقارنة بينه وبين الشراكة عام/خاص، ثم التعرض بعد ذلك للأصول التاريخية لكل منهما في سبيل محاولة الفصل في المسألة.

1. ماهية "البُوت" (BOT):

يُعد "البوت" ظاهرة قانونية جديدة تربط القطاعين العام والخاص، وهو ترجمة حرفية لمصطلح BOT باللغة الإنجليزية، الذّي يمثل اختصارا للكلمات الآتية: Build, Operat &Transfer التّي تعني على التوالي: البناء، التشغيل والتحويل.

لم تحظ هذه الظاهرة التعاقدية بتعريف مُوحد، فغالبا ما ترتكز التعاريف على المراحل التّي تمر بها هذه الظاهرة، وفي ذلك نذكر تعريف لجنة القانون التجاري الدولي (CNUCED) التابعة للأمم المتحدة: "هو شكل من أشكال تمويل المشاريع، تمنح بمقتضاه حكومة ما مجموعة من المستثمرين، أو إحدى الكيانات الخاصة، يُشار إليها "الاتحاد المالي للمشروع"، امتياز لصوغ مشروع مُعيّن وتشغيله، إدارته، واستغلاله تجاريا لعدد من السنين تكون كافية لاسترداد تكاليف البناء، إلى جانب تحقيق أرباح مناسبة من العائدات المتأتية من تشغيل المشروع، وفي نهاية المدة تنتقل ملكية المشروع إلى الحكومة دون أية تكلفة، أو مُقابل تكلفة مناسبة، يكون قد تم الاتفاق عليها مسبقا"[56].

---

[54] وأيضا نذكر الدليل التوجيهي اللبناني المتضمن مسودة قانون الشراكة بين القطاعين العام والخاص، الذي اعتبر عقد البوت بكل مشتقاته أحد أنواع الشراكة بين القطاعين، وذلك في مقدمة القانون المقترح بصريح العبارة التالية: 'تأخذ الشراكة أشكالا عدة بينها التشييد والشغيل والتحويل (BOT)...'

[55] قصد تسهيل الأمر على الباحثين الجدد في هذا المجال.

[56] مُشار إليه، حصايم سميرة، المرجع السابق، ص9.

لم تختلف التعاريف الفقهية عمّا سبق ذكره [57]. وباستقرائها، يمكن استخلاص أهم مُقومات نظام البوت وايجازها في:

- تُبرم عقود البوت بين طرفين، أحدهما القطاع العام ممثلا في الإدارة مالكة المرفق، والثاني هو القطاع الخاص يُسمى بـ"شركة المشروع" مُؤسسة من قبل مستثمرين خواص، يُمنح امتياز بناء وتشغيل المرفق، ادارته واستغلاله تجاريا طوال مدة طويلة الأجل نسبيا.
- تنطوي عقود البوت على التمويل الكلّي للمشروع من قبل القطاع الخاص.
- يقوم البوت على تحويل المخاطر في مجملها إلى القطاع الخاص.

نظرا لفعالية البوت تعددت تطبيقاته، وانحدر بعضها عن الأصل لنكون أمام عقود جديدة، سماها البعض بـ"مشتقات البوت"[58] تتمثل فيما يلي[59]:

1. عقود B .O .O .T: (Build, Own, Opereat & Transfer)، أي بناء، تملك، تشغيل وتحويل الملكية. بحيث تقوم الشركة ببناء المشروع، تملكه وتشغيله طوال مدة العقد، وبحلول الأجل المتفق عليه، تقوم بتحويل ملكيته إلى القطاع العام.
2. عقود B .O .O : (Build, Own, Operate) أي البناء، التملك والتشغيل. يشبه إلى حد ما نظام الخوصصة من حيث انعدام شرط تحويل الملكية للقطاع العام بانتهاء مدة عقد الامتياز.
3. عقود D .B .F .O: (Design, Build, Finance & Operate) أي التصميم، البناء، التمويل والتشغيل، أين تقوم شركة المشروع بتصميم المشروع، بنائه وتمويله، ثم تشغيله دون تحويل ملكيته إلى القطاع العام.

---

[57] محمد فصل، المرجع السابق، وكذا محمد وليد منصور (قاضي ودكتور دولة في الحقوق وعضو لجنة الخبراء القانونيين بجامعة الدول العربية)، عقود البوت وطبيعتها القانونية وأهم مجالاتها والتحكيم فيها، مقال منشور في منتدى محامي سوريا، 2011/04/14، متوافر على الموقع التالي: http://www.damascusbar.org/AlMuntada/showthread.php?t=17772

[58] د. رياض الفرس، الشراكة بين القطاعين العام والخاص، مركز التميز في الإدارة، جامعة الكويت، متوافر على : http://www.cba.edu.kw/

[59] ولائحة المشتقات لازالت طويلة، شكلت هي الأخرى نقطة خلاف الفقهاء حول ماهية كل عقد ومدى ارتباطه بعقد البوت، وهو موضوع آخر لا يخص دراستنا هذه.

4. عقود R .O .O: (Rehabilitate, Own & Operate) أي التجديد، التملك والتشغيل. يقوم على تجديد مرفق قائم مسبقا، تملُكه ثم تشغيله دون إعادة تحويل ملكيته للقطاع العام.

5. عقود B.O.L.T : (Build, Operate, Lease &Transfer) أي البناء، التشغيل، التأجير وتحويل الملكية. هنا تلتزم شركة المشروع ببناء المرفق وتشغيله، ثم استئجاره من الحكومة.

6. عقود B.O.R : (Build, Operate & revaluate) أي البناء، التشغيل وإعادة التقييم. هنا تقوم شركة المشروع ببناء وتشغيل المرفق طيلة مدة عقد الامتياز ثم إعادة تجديد العقد.

يظهر مما سبق، أن عقود البوت تتقارب بشكل كبير من عقود الشراكة عام/خاص، الأمر الذّي يُبرر نوعا ما الاتجاه الذّي يرى فيه نوعا من أنواع الشراكة عام/خاص. لكن مع ذلك يتعين حسم الموقف، وبالنسبة إلينا فليس هناك أفضل من العودة إلى الأصول التاريخية لكل من الشراكة عام/خاص وعقد البوت قصد الفصل في المسألة.

2. الأصول التاريخية للشراكة عام/خاص والبوت والرأي الراجح:

باستقراء مُختلف البحوث التّي تناولت النظامين، نجد أنّ عقد البُوت هو من ظهر أولا، وذلك سنة 1984 بتركيا، كتطبيق متطرف لعقود الامتياز[60]. أما نظام الشراكة عام/خاص فيعود ظُهوره إلى تسعينيات القرن الماضي تحت تسمية PFI[61] أي مُبادرة التمويل الخاص[62]، وبالضبط سنة 1992 ببريطانيا من طرف **جون ماجور John MAJOR**، بصفة رسمية، في حين أنّ خلفيات الاعتماد تعود إلى سنة 1987 أين تمّ اللجوء إلى الخواص لتمويل مشروع جسر الملكة إليزابيث الثانية، بقرار من **مارغريت تاتشر Margaret THATCHER**، التي دعت إلى تعزيز التعامل عام–خاص لدعم وتمويل مُختلف المرافق العامة[63].

---

[60] Jean Grosdidier, op.cit. page33.

[61] PFI : Private Finance Initiative.

[62] أحمد بوعشيق، الشراكة بين القطاعين، www.fifty.ipa.edu.sa

[63] Frédéric MARTY, Arnaud VOISIN et Sylvie TROSA, les partenariats publics privés, Editions la Découverte, paris, 2006 page 7.

تم تطبيق نظام PFI في المملكة المتحدة في مشاريع عدة تصب كلها في إطار تحسين خدمات المرافق العامة، وتطوير وترقية المنشآت الأساسية لاسيما في قطاع النقل. على أنّ هذا النظام عَرفَ أربعة تطبيقات[64]:

- التطبيق الأول قريب جدا من عقد تفويض المرفق العام المطبق آنذاك في فرنسا؛
- التطبيق الثاني يقوم على الشراكة بين القطاعين العام والخاص في شكل شركة ذات رؤوس أموال مُختلطة، مقابل تقاسم كل من مخاطر المشروع والأرباح المحققة؛
- التطبيق الثالث يخص فقط البنى التحتية العمومية، ويستهدف تمويل وتحسين آداءات الشخص العام؛
- التطبيق الرابع يضيف على مضمون التطبيق الثالث، استغلال هذه البنى و الأداءات لصالح الغير؛

لعلّ أكثر التطبيقات رواجا هو التطبيق الثاني، أي الذّي يقوم على تأسيس شركة مُختلطة الأموال لتقوم بتنفيذ المشروع واستغلاله في إطار عقد الامتياز، لدرجة أصبح هذا التطبيق هو الذّي يُعبّر أكثر عن عبارة " PFI"، وبالتبعية عن عبارة "الشراكة عام/خاص".

ما زاد الأمر تعقيدا هو الترجمة التي أُسندت لهذا التطبيق، فالأصل في التسمية هو **مبادرة التمويل الخاص**، وهي الترجمة الصحيحة لعبارة **private finance initiative**، غير أن أغلب الدراسات أهملت ذلك وصنفت هذه السياسة كأحد أوجه التعاون بين القطاعين[65]، وعند الترجمة، تم الاكتفاء بعبارة "شراكة عام خاص" دون الترجمة الحرفية لتسميته[66]، أو حتى تخصيصه بتسمية جديدة تعكس مضمونه بصورة واضحة، مما أدّى إلى خلق تناقض كبير في المفاهيم، وسمح بإدراج نظام البوت ضمن هذا المفهوم وهو اعتقاد جد خاطئ. ازدادت حدة التعقيد بالخلط بينها وبين عبارة "الشراكة بين القطاعين العام والخاص" وكذا عبارة "مُشاركة القطاع الخاص".

---

[64]Frédéric MARTY , A.V et S.T, op.cit. page 6.

[65] Programme d'appui au secteur des transports, Décembre 2009, page 40

[66] Confused about Project finance, PFI, PPPs & PPIs? It's all social-commercial contracting really. December11, 2013 , disponible sur : http://www.ridgway.co.nz/2013/12/11/confused-about-project-finance-pfi-ppps-ppis-its-all-social-commercial-contarcting-really/

في رأينا، فإنه وللوهلة الأولى يظهر لنا أن العبارات الثلاث تحمل نفس المعنى، في حين أنه لو تعمقنا في التحليل، لوجدنا أنّ الفرق بينها جد واسع: فعبارة "الشراكة **بين القطاعين** العام والخاص" وكذا عبارة "**مشاركة** القطاع الخاص" تحملان نفس المعنى وهو تعاون كل من القطاع العام والقطاع الخاص على تحقيق مصلحة مشتركة، وفي ذلك يمكن إدراج كل من عقود البوت أو نظام البوت كما سماه الفقهاء، وكذا نظام الشراكة عام/خاص. أما عن ترجمة هاتين العبارتين، فالأصح أن تكون: (partenariat **entre** le secteur public et le secteur privé) أو (le partenariat **avec** le secteur privé) ، أو حتى (**la participation du secteur privé aux projets du secteur public**).

أمّا عن "عبارة الشراكة عام/خاص" التّي تُرجمت بعبارة (le partenariat public/privé) المشار إليها في أغلب الأحيان بالترميز المختصر للعبارة اللاتينية (PPP)، فهي مفهوم خاص، يُراد به مبادرة التمويل الخاص لتأسيس شركة خاضعة للقانون الخاص[67]، انطلاقا من رأسمال يساهم فيه كل من القطاعين.

انطلاقا مما سبق ذكره، يظهر جليا أنّ الترجمة هي سبب الخلط. فإذا كانت حقيقة أنّ كليهما عقد من عقود تسيير واستغلال المنشآت الأساسية لا تطرح أي إشكال؛ وأنّ الإشكال يتعلق فقط بالتمويل، فإنّ الأقرب إلى الصواب هو استبدال عبارة "الشراكة بين القطاعين العام والخاص" كعبارة دالة وجامعة للنظامين معا والتي اعتمدتها أغلب الدول كما رأينا سابقا[68]، بعبارة : "أنظمة التمويل الخاص للمشاريع العامة" أو عبارة "عقود التمويل" أو "أنظمة التمويل". لنكون بذلك أمام نوعين من الأنظمة:

---

[67]« Deux conditions spécifiques sont nécessaires pour la construction d'une coopération type PPP :

- Une entité légale doit être établie…qui agisse comme société contractante responsable pour le financement, la préparation et l'exécution du projet.
- Cette entité doit être construite d'une manière telle qu'elle soit un partenaire acceptable pour recevoir de l'aide financière »…programme d'Appui du secteur des transports, décembre 2009.

[68] وفي ذلك نذكر كل من القانون المصري حول الشراكة السالف الذكر، الدليل التوجيهي للمجلس الأعلى للخصخصة بالجمهورية اللبنانية حول الشراكة بين القطاعين العام والخاص، قانون المملكة الأردنية الهاشمية السالف الذكر،...وغيرها من القوانين التي سبق ذكرها في الجزء السابق.

1. نظام التمويل الجزئي أو التمويل المختلط: أي الشراكة عام/خاص كونها تقوم أصلا على تمويل جزئي من القطاعين لتأسيس شركة تعنى بتنفيذ المشروع واستغلاله بموجب عقد امتياز، مما يفرض عليهما تقاسم المخاطر كمبدأ من مبادئ هذا النظام.
2. نظام التمويل الكلي: أي نظام البوت كونه يقوم أصلا على تمويل كلي لمشروع عام من قبل القطاع الخاص مما ينقل إليه مسؤولية كل المخاطر الناتجة عن تنفيذ المشروع..

تبقى هذه التسميات مجرد اقتراحات، والأمر رهن بتصور كل دولة على حدى.

أما الدراسة الموالية فستقتصر فقط على الشراكة عام/خاص على أساس أنها نظام تمويل مختلط. انطلاقا من هذا، سنعمد في الفرع الموالي إلى دراسة الفلسفة التي يقوم عليها هذا النظام.

الفرع الثاني: فلسفة نظام الشراكة عام/خاص (التمويل المُختلط)

نعني بعبارة فلسفة نظام الشراكة عام/خاص المقومات والمبادئ التي يقوم عليها هذا النظام هذا من جهة، ومن جهة الأخرى العقود التي ينطوي عليها خاصة وأنه يُوصف بالتركيبة التعاقدية المعقدة. انطلاقا من هذا، سنتحدث في الجزء –أ– من هذا الفرع عن أساسيات هذا النظام، ثم ننتقل للحديث عن المراحل التي يمر بها نظام التمويل المختلط في الجزء –ب–

أ. أساسيات نظام الشراكة عام/خاص: (أساسيات نظام التمويل المختلط)

سنتعرض في هذا الجزء للمبادئ التي يقوم عليها هذا النظام والتي تميزه عن غيره من الأنظمة المشابهة خاصة نظام البوت، وكذا للأطراف التعاقدية.

1. المبادئ التي يقوم عليها نظام الشراكة عام/خاص:

يقوم نظام الشراكة عام/خاص على مبدأين: مبدأ التمويل الجزئي المشترك الذي يَفترِض فيه البعض المناصفة[69] والأفضل تسميته بمبدأ التمويل المختلط، ومبدأ تقاسم المخاطر.

- **مبدأ التمويل المُختلط:** يقوم على مساهمة كلا القطاعين في عملية تمويل المشروع. ولأن مصدر هذا النظام يعود إلى التطبيقات العملية، فليس هناك نسبة مساهمة محددة تُفرض على القطاعين، وإنما يخضع ذلك لمعطيات المشروع، ميزانية القطاع العام ومدى رغبته في المساهمة وكذا القانون الوطني إن وُجد[70].

أغلب الباحثين القانونيين والاقتصاديين على حد السواء ممن يرون في الشراكة عام/خاص نظام تمويل مُختلط – أي نفس النظرة التي نعتمدها في دراستنا هذه– يرون أن الأصل إنما هو التمويل بالمناصفة[71]، أي أن القطاع العام يدخل بنسبة 50% من رأسمال المشروع، ويُكمل القطاع الخاص النصف الثاني، لتؤسس بعد ذلك شركة خاضعة للقانون الخاص، تُوكل إليها مهمة إنجاز المشروع، ولها حق استغلاله لمدة زمنية مُعتبرة في إطار عقد امتياز يُبرم بينها وبين السلطة المسؤولة. في حين يفترض البعض مُجرد مساهمة القطاع العام بغض النظر عن نسبة هذه المساهمة، فالعبرة هي بإنشاء شركة مُختلطة الأموال، انطلاقا من دمج النسب التي ساهم بها كلا القطاعين[72].

- **مبدأ تقاسم المخاطر:** وكأن الأمر تحصيل حاصل لعملية التمويل المتكامل أي المبدأ السالف ذكره: تكامل في التمويل، تقاسم الأرباح ومن باب أولى تقاسم المخاطر.

---

[69] عبد الحميد عبد المطلب رجل اقتصاد، صراع بين نظامي الشراكة " ppp" و " BOT"، جريدة المال، الاثنين 15 سبتمبر 2014.

[70] والإشكال يُطرح عموما بالنسبة للقطاع العام ومدى قدرته على تمويل مشروع مُعين، أمّا عن القطاع الخاص فلا إشكال لديه، خاصة وأن أغلبية الخواص سواء في نظام التمويل المُختلط (شراكة عام/خاص) أو نظام التمويل الكلي (عقود البوت)، يلجؤون للتعاقد مع البنوك في سبيل الحصول على قروض لتمويل مشاريع مُماثلة مُقابل عرض ضمانات معيّنة أهمها الخبرة والمهارة التي يتمتعون بها في المجال المراد الاستثمار فيه.

[71] عبد المطلب ، صراع الأنظمة، المرجع السالف الذكر.

[72]Les PPP-partage équitable des risques, valeur ajoutée pour le citoyen ? document de travail, Secrétariat du TUAC, 13 avril 2010, page5.

يُراد بمصطلح مخاطر كافة الصعوبات التي يُحتمل أن تُعرقل سير المشروع واستغلاله. على أن هذه المخاطر أنواع، نميز منها[73]:

- **مخاطر سياسية** كسحب رخصة الامتياز من شركة المشروع من قبل الحكومة.
- **مخاطر مالية** وهي المخاطر الأكثر احتمالا، تطال إما مرحلة تنفيذ المشروع أو مرحلة استغلاله، وأحيانا تمتد من المرحلة الأولى وتتفاقم في المرحلة الثانية، مثالها: تراجع قيمة العملة المحلية، تأخر في تسديد الديون...الخ. وغالبا ما تتم تغطيتها بضمانات قصد التأمين على المشروع.
- **مخاطر تقنية**: تتعلق أساسا بعمليات وضع المشروع موضع التنفيذ.
- **مخاطر اقتصادية**: وهي ناتجة عن التغيرات التي تطال أسواق المشاريع والصفقات، تُفضي في أغلب الأحيان إلى اضرابات العمال، التسريح...الخ.
- **مخاطر قانونية**: ومثالها عدم تطبيق قرارات الهيئات القضائية أو التماطل في ذلك، خاصة إذا كان سير المشروع يعتمد عليها.
- **القوة القاهرة**: تشكل أحد المخاطر الرئيسية التّي يمكنها ايقاف سير المشروع نهائيا. وهي إمّا أن تكون نِتاج كارثة طبيعية كالزلازل، الفيضانات،...وإلا فنِتاج حركات لا اجتماعية كالإرهاب مثلا.

وعن عبارة "تقاسم المخاطر" فلا تعني بالضرورة التأمين المشترك ضد هذه المخاطر وإنما توزيع كل المخاطر المحتملة على الأطراف المتعاقدة كل في حدود امكانيته وخبرته[74]، فمثلا الإلقاء بمسؤولية التأمين ضد المخاطر التقنية وتغطيتها على عاتق القطاع الخاص بحكم خبرته، في حين يكون من نصيب القطاع العام المخاطر الاقتصادية بحكم سلطتها وسيادتها.

---

[73]Jean Grosdidier, op.cit. page52.
[74]Frederic MARTY, A.V & S.T, op.cit. page 29.

يفرض مبدأ تقاسم المخاطر كذلك ضرورة تضمينه كشرط في ميثاق أو اتفاقية المساهمين، وإلا ففي عقد الامتياز الممنوح لشركة المشروع، ليحوز بذلك قوة الاثبات في حال نشوب نزاع بين الطرفين حول هذه المسألة.

نظرا لما يُوّفره هذا المبدأ من منافع لكلا الطرفين، فإن أغلبية الفقهاء أصبحت تُشجع على اعتماد هذا المبدأ في كافة العقود التّي تجمع بين القطاعين، لاسيما في عقد البوت[75]، فأغلب النزاعات التي تنشأ في ظل تطبيق هذه الأنظمة التعاقدية سببها الرئيسي هو تعدد المخاطر التّي يتحمل مُجملها القطاع الخاص.

ننتقل فيما يلي لتسليط الضوء على هوية الأطراف المتعاقدة.

2. أطراف نظام الشراكة عام/خاص:

نحصي في ظل الشراكة عام/خاص ثلاث أطراف:

- **القطاع العام كطرف أول[76]:**

أي الجهة الإدارية أو الحكومية المسؤولة عن المرفق العام محل التعاقد، الخاضعة للقانون العام، والتي إمّا أن تكون أشخاص معنوية عامة إقليمية كالدولة ممثلة بالحكومة أو أحد الوزراء، أو الولاية أو البلدية، وإما أشخاص معنوية عامة مرفقية كالمؤسسات العمومية[77]. ويرى البعض أن إسناد سلطة تعاقدية مُماثلة لهذه الأشخاص عوض الدولة، إنما يُشجع على النهوض بالتنمية الوطنية وخلق جو تنافسي[78] .

غالبا ما يمر البناء التعاقدي لاتفاقية الشراكة عام خاص، على هيئتين من القطاع العام هما على الترتيب:

- **الجهة مانحة الترخيص**: أي الجهة التي يُخولها الدستور الوطني سُلطة منح تأشيرة الانطلاق لتنفيذ المشروع ومُباشرة التعاقد مع القطاع الخاص.

---

[75] Frederic MARTY, A.V & S.T, Op.Cit . page 29.

[76] وأحيانا يتم توظيف مصطلح 'الدولة' بدل عبارة 'القطاع العام'.

[77] د. أحمد بوعشيق، المرجع السابق، ص7.

[78] حصايم سميرة، المرجع السابق، ص25.

- **الجهة العامة المُساهمة في إنشاء الشركة (الشريك العام):** وهي عادة الإدارة المسؤولة عن تنظيم المرفق محل التعاقد، ومثال ذلك السلطة المينائية في اتفاقيات الشراكة المينائية.

- **القطاع الخاص كطرف ثاني:** وفي هذا الشأن يختلف نظام الشراكة عام/خاص عن نظام البوت، فالقطاع الخاص في نظام البوت عبارة عن شركة تجمع عدة شركاء يُعرف بـ"**الاتحاد المالي**" أو **الكونسورتيوم**[79] يتحول فيما بعد إلى شركة مشروع تتخذ هي الأخرى شكل شركة مساهمة خاصة، في حين أن القطاع الخاص في نظام الشراكة عام/خاص هو شركة خاصة أو مؤسسات خاصة، تسعى للتشارك مع القطاع العام لتكوين الطرف الثالث: شركة المشروع.

- **شركة المشروع كطرف ثالث:** وهي شركة ذات رؤوس أموال مُختلطة(une joint-venture)[80]، نسبة إلى رأسمالها الثنائي المصدر. تخضع في انشائها للقانون الوطني للقطاع العام المتعاقد. أما في تصرفاتها فالاتفاق المبرم بين الطرفين، هو الذي يُحدد القانون الواجب التطبيق[81].

توكل لهذه الشركة بعد إنشائها، مهمة إنجاز ما تم التعاقد من أجله من أشغال المشروع، ولها في ذلك سلطة ابرام العقود والاتفاقيات اللازمة لوضع المشروع موضع التنفيذ، بما في ذلك عقود مقاولة ، عقود انجاز الخدمات، عقود الالتزام...

وفيما يلي ننتقل للحديث عن المراحل التي ينطوي عليها نظام الشراكة عام/خاص.

---

[79] اتحاد شركات أو مصارف لتنفيذ عملية معينة؛ اتحاد مالي؛ ائتلاف الشركات (الكونسورتيوم)؛ تجمّع شركات، /http://www.almaany.com/ar/dict/ar-en/consortium

[80] Une joint-ventures est une filiale commune entre deux ou plusieurs entreprises dans le cadre d'une coopération économique internationale. (cette technique financière est un moyen de coopération entre des sociétés qui possèdent des compétences complémentaires ; elle représente un des seuls moyens d'accès des firmes étrangères voulant s'implanter dans les ex-pays communistes). www.larousse.fr

[81] هل هو عقد الإنشاء إضافة إلى مُختلف المستندات القانونية ذات الصلة بما في ذلك ميثاق المُساهمين وعقد الامتياز، على أساس أن العقد شريعة المُتعاقدين، أم يُضاف إلى ذلك القانون الوطني للقطاع العام. وعادة ما تحيل اتفاقيات الشراكة عام/خاص إلى تطبيق كل منهما على أساس أن العقد شريعة المتعاقدين من جهة، وأنه لا بد من مراعاة قوانين الدولة المعنية بحكم سيادتها من جهة أخرى.

ب. الشراكة عام/خاص تركيبة تعاقدية معقدة:

يصعُب جدا الإلمام بالمراحل التي تنطوي عليها عملية التعاقد على أساس نظام الشراكة عام/خاص، خاصة أن أغلبية القوانين الوطنية قد عالجت المسألة بصفة عامة على أساس أنّ عبارة الشراكة عام/خاص مفهوم عام، وليس نظام خاص بمفهوم نظام التمويل المختلط. ومع ذلك فالتطبيقات العملية سواء للمفهوم العام أو للمفهوم الخاص توحي بأن هذه العملية تتم على مرحلتين: مرحلة التمهيدية يتم فيها التحضير الأولي للمشروع، ومرحلة إمضاء العقد ودخوله حيز التنفيذ، على أن كل مرحلة منهما، هي في حقيقة الأمر مجموعة من المراحل المتسلسلة، فلابد من دراسة المشروع بإتقان واختيار المتعامل المتعاقد بدقة، ثم تأتي بعد ذلك مرحلة إنشاء الشركة التي تتولى تنفيذ المشروع بجمع الحصص التي سيشارك بها كل قطاع. دون إهمال مرحلة نهاية التنفيذ التي تنطوي على عقد تحويل ملكية أصول شركة المشروع إلى القطاع العام بعدما كانت ملكية مشتركة بين القطاعين.

إن هذا التعدد في المراحل سمح بوصف نظام الشراكة عام/خاص بالتركيبة التعاقدية المعقدة، كونه لا ينطوي على عقد واحد وإنما مجموعة متسلسلة من العقود.

بالنسبة لمرحلة التحضير الأولي للمشروع، أي المرحلة التمهيدية، فتشمل المراحل الآتية:

- اختيار المشروع وتحديد مواصفاته من قبل الدولة؛ إعداد مستندات العطاء؛ اختيار المتعامل المتعاقد؛ إعداد ومناقشة خطط العمل الخاصة بكل قطاع؛ إعداد اتفاقية المساهمين، التوقيع على بروتوكولات الاتفاق وتحصيل اعتماد تأسيس شركة المشروع[82].

والمرحلة الثانية هي المرحلة التطبيقية، بحيث تنطوي على تجسيد الوثائق التعاقدية السالفة الذكر على أرض الواقع من خلال إنشاء شركة المشروع تتخذ شكل شركة مساهمة تخضع للقانون الوطني للدولة صاحبة المرفق العام.

---

[82] ولا داع للتفصل أكثر في هذا الإطار، كون أننا عالجنا هذه النقطة بالتفصيل استنادا على التجربة الجزائرية في الفصل الثاني من هذا الباب، أنظر الصفحة 193 وما يليها.

المرحلة الثالثة: وهي مرحلة منح الشركة حق امتياز تسيير واستغلال المنشأة محل التعاقد. ويتم ذلك من خلال عقد يبرم بين هذه الشركة وبين الجهة مانحة الامتياز، تُحدد فيه التزامات هذه الشركة وحقوقها، وغيرها من الخطوط العريضة ذات الصلة بتنفيذ هذا العقد وبتفعيل اتفاقيات الشراكة عام/خاص بصفة عامة.

وأخيرا مرحلة انتهاء فترة الامتياز: على أن فترة الامتياز هذه قابلة للتجديد، وتختلف اجراءات التجديد من دولة لأخرى. ومدة الامتياز سواء جُددت أو لم تجدد، تحول ملكية الشركة وكذا ممتلكاتها مباشرة باسم السلطة مانحة الامتياز(transfert).

بالرغم من تحديد الفرق بين الشراكة عام /خاص كنظام تمويل مشترك وبين البوت كنظام تمويل كلي، وكذا عرض مختصر لأهم ما يقوم عليه نظام التمويل المختلط من أساسيات، إلا أن الفهم لا يكتمل إلا بالتعرض إلى خصائص هذا النظام ومميزاته عن باقي الأنظمة التعاقدية، وهو موضوع المطلب الموالي.

المطلب الثاني: خصوصيات الشراكة عام/خاص

إن تحديد خصوصيات نظام الشراكة عام/خاص يفرض أولاّ التمييز بينه كظاهرة جديدة وبين الظواهر أو العقود التّي تتقارب معها من حيث المعنى ومن حيث التركيبة والمراحل، ليسهل بعد ذلك، استنباط أهم الخصوصيات التي تحدد طبيعتها القانونية وماهيتها.

الفرع الأول: تمييز الشراكة عام/خاص عن المفاهيم المشابهة

يفرض مفهوم الشراكة عام/خاص كأداة حديثة للتعامل بين القطاعين العام والخاص، ضرورة التمييز بينه وبين باقي أساليب التعامل فيما بين القطاعين، لاسيما تلك التي تتقارب معها في المعنى. من هذه الأساليب من ينتمي إلى زمرة عقود القانون العام ومنها ما له طبيعة خاصة. على هذا الأساس، سنميز في الجزء "أ" بين الشراكة

عام/خاص وبين عقود القانون العام، ثم ننتقل في الجزء "ب" إلى تمييزها عن الظواهر أو الأساليب ذات الطبيعة الخاصة.

أ. تمييز الشراكة عام/خاص عن عقود القانون العام:

كما سبق القول، صنف بعض الفقهاء عقود الشراكة عام/خاص في زمرة العقود الإدارية، وأدرجوا في ذلك كل العلاقات التعاقدية التي يمكن أن تجمع القطاعين بما في ذلك الصفقات العمومية وعقود تفويض المرافق العامة. غير أن المفهوم الجديد لعبارة "شراكة عام/خاص" بأنها نظام تمويل مُختلط، غيّر من هذه النظرة، ليُصبح بذلك نظام الشراكة عام/خاص نظاما جديدا ومُتميّزا عن عقود القانون العام وعلى رأسها الصفقات العمومية وعقود تفويض المرفق العام[83]. وفيما يلي استعراض لأهم أوجه الاختلاف بين هذه العقود.

1. تمييز الشراكة عام/خاص عن الصفقات العمومية:

تُعتبر الصفقات العمومية هي الأخرى إحدى وسائل التعامل بين القطاعين العام والخاص. ويمكن أن نكتفي في تعريفها بما ورد في القانون الجزائري الذي أسند إليها تعريفات عدة، كل في قانون خاص بحقبة زمنية مُعينة[84]، لعل أحدثها هو ذلك الوارد في المرسوم الرئاسي رقم 15-247 المتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات

---

[83] Partenariats public-privé. Recueil des textes et de la jurisprudence applicables aux collectivités locales, la Documentation Française, 2006, page 15.

[84] ففي قانون الصفقات العمومية الأوّل، الأمر رقم 90/67، ورد التعريف في المادّة الأولى منه من حيث جاء كما يلي: 'إنّ الصفقات العمومية هي عقود مكتوبة تُبرمها الدولة أو العملات أو البلديات أو المؤسسات والمكاتب العمومية قصد انجاز أشغال أو توريدات أو خدمات ضمن الشروط المنصوص عليها في هذا القانون. ثمّ نجد كذلك التعريف الذّي تضمنته المادّة 04 من المرسوم رقم 82-145 المُتعلّق بصفقات المُتعامل العمومي والتّي نصّت على ما يلي: 'صفقات المتعامل العمومي عقود مكتوبة حسب مفهوم التشريع الساري على العقود المبرمة وفق الشروط الواردة في هذا المرسوم قصد انجاز الأشغال واقتناء المواد والخدمات'. نجد كذلك المادّة الثالثة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 91-334 المُتضمن تنظيم الصفقات العمومية، والتي نصّت على ما يلي: 'الصفقات العمومية عقود مكتوبة حسب التشريع السّاري على العقود ومُبرمة وفق الشروط الواردة في هذا المرسوم قصد انجاز الأشغال واقتناء المواد والخدمات لحساب المصلحة المُتعاقدة. ثمّ المادة الثالثة 03 من المرسوم الرئاسي رقم 250/02 المُتعلق بتنظيم الصفقات العمومية والتي عرّفتها كما يلي: 'الصفقات العمومية عقود مكتوبة في مفهوم التشريع المعمول به تُبرم وفق الشروط المنصوص عليها في هذا المرسوم قصد انجاز الاشغال واقتناء المواد والخدمات والدراسات لحساب المصلحة المُتعاقدة وغيرها من التعاريف.

المرفق العام[85]، في نص في المادة الثانية منه التّي قضت بأن "الصفقات العمومية عقود مكتوبة في مفهوم التشريع المعمول به، تبرم بمقابل مع متعاملين اقتصاديين وفق الشروط المنصوص عليها في هذا المرسوم، لتلبية حاجات المصلحة المتعاقدة في مجال الأشغال واللوازم والحاجات والدراسات".

تختلف الصفقات العمومية عن الشراكة عام/خاص من نواح عدة، فمهمة القطاع الخاص في الصفقة العمومية محصورة في القيام بأحد الأعمال الآتية: تنفيذ أشغال مُعينة أو إنجاز دراسات أو تقديم خدمات أو توريد مواد مقابل مبلغ مالي يدفعه الشخص العام إلى صاحب الصفقة عبر حصص. في حين أن مهمته في الشراكة عام/خاص تنصب أساسا على ترقية وتطوير منشأة أساسية أو بنية تحتية لمرفق معين، واستغلالها طوال مُدة عقد الامتياز، وإلا فتصميم، بناء وإنشاء بنية تحتية واستغلالها[86]، على أن يتم اقتسام كل من الأرباح والمخاطر بين القطاعين في حدود الحصص التّي ساهم بها كل قطاع على حدى.

من حيث المدة، فإن الصفقات العمومية ترتبط أساسا بمدة انجاز الصفقة، على عكس نظام الشراكة عام/خاص أين تنشط شركة المشروع بعد استكمال الأعمال الموكلة إليها، باستغلال هذا المشروع في إطار عقد الامتياز قد تصل مدته إلى ثلاثين سنة (30) مع قابليتها للتجديد.

من حيث المخاطر، في الصفقات العمومية هي من نصيب الشخص العام باعتباره صاحب المشروع[87]، في حين أنه في ظل الشراكة عام/خاص فإنّ مبدأ اقتسام المخاطر هو سيد الموقف.

---

[85]المرسوم الرئاسي رقم 15-247، المؤرخ في 02 ذي الحجة 1436، الموافق ل 16 سبتمبر 2015، يتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام، الجريدة الرسمية، العدد 50، المؤرخة في 06 ذي الحجة 1436 ، الموافق ل 20سبتمبر 2015/ الصفحة3.

[86] في أغلب الأحيان فإنّ محل نظام الشراكة عام/خاص إنما هو ترقية وتطوير المُنشآت الأساسية أو بصفة عامة المرافق العامة السابقة الوجود، وأنّ أعمال التصميم والبناء إنما يعتمد فيها أكثر على نظام البوت أي نظام التمويل الكلي.

[87] أحمد بوعشيق، المرجع السابق، ص14.

2. تمييز الشراكة عام/خاص عن عقود تفويض المرافق العامة:

عقد تفويض المرافق العامة هو عقد يُبرم بين جهة إدارية وشخص من أشخاص القانون الخاص، بهدف إدارة وتسيير مرفق عام ذو صبغة اقتصادية، لفترة معينة[88]. غالبا ما يُصطلح عليه بعبارة "عقد الامتياز الإداري" في بعض القوانين الوطنية بما في ذلك القانون الجزائري، الذي اعتمد هذه التسمية بدل عبارة "عقد التزام المرفق العام"[89] في التعليمة الوزارية رقم 842/3.94 المتعلقة بامتياز المرافق العمومية المحلية وتأجيرها[90]، التي عرفته بأنه "عقد تكلف بمُقتضاه الجهة الادارية المختصة فردا أو شركة خاصة مهمة إدارة مرفق عام واستغلاله لمدة معينة من الزمن بواسطة عمال وأموال يقدمها صاحب حق الامتياز "الملتزم"، على مسؤوليته، مقابل رسوم يدفعها المنتفعون من خدماته، في إطار النظام القانوني الذّي يخضع له هذا المرفق". -بالرغم من أن التعليمات الوزارية لا تصنف في المراتب الأولى من سلم القوانين، إلا أنها تظل أحد مصادر القانون الفرعية-.

بصدور المرسوم الرئاسي رقم 15-247 السالف الذكر، تم اعتماد عبارة "**تفويضات المرفق العام**" بدل عبارة امتياز، بموجب المادة 207 التي قضت بأنه "يمكن للشخص المعنوي الخاضع للقانون العام المسؤول عن مرفق عام، أن يقوم بتفويض تسييره إلى مفوض له، وذلك ما لم يوجد حكم تشريعي مخالف. يتم التكفل بأجر المفوض له، بصفة أساسية، من استغلال المرفق العام..."

انطلاقا من هذا التعريف يظهر مدى اقتراب عقد تفويض المرافق العامة من نظام الشراكة عام/خاص، فكلاهما: مرتبط بمرفق عام، يمتد عبر الزمن، وينطوي على علاقة تعاقدية تجمع القطاعين في آن واحد، لكن مع ذلك يبقى للفروقات بين العقدين نصيب، يُمكن ايجاز أهمها في:

---

[88] أكلي نعيمة، المرجع السابق، ص23

[89] مثلا القانون رقم 02-01 المؤرخ في 5 فبراير 2002، يتعلق بالكهرباء وتوزيع الغاز بواسطة القنوات، الجريدة الرسمية، العدد 08، الصادرة في 06 فبراير 2002.

[90] التعليمة الوزارية رقم 842/3.94 ، الصادرة بتاريخ 7 ديسمبر 1994، المتعلقة بامتياز المرافق العمومية المحلية وتأجيرها، عن وزير الداخلية والجماعات المحلية والموجهة للولاة بالاتصال مع رؤساء الدوائر، رؤساء المجالس الشعبية البلدية ورؤساء المندوبات التنفيذية.

- من حيث الطبيعة القانونية، فإن عقود التزام المرافق العمومية هي عقود إدارية بإجماع كل القوانين الوطنية، والفقه، تخضع في تنظيمها للنظام الداخلي للمرفق محل الالتزام. أما عن النزاعات التي يمكن أن تثار بشأن تنفيذها فهي من اختصاص القضاء الإداري. في حين أن الشراكة عام/خاص ذات طبيعة قانونية خاصة، والنزاعات التّي يمكن أن تثار بشأن تنفيذها، فتُعرض على التحكيم.
- أنّ الالتزام في عقود التزام المرفق العام يقع على عاتق الطرف الخاص، في حين أن الالتزام في نظام الشراكة عام/خاص فيقع على عاتق الشركة التي ينشؤها الطرفين معا.
- أن عقود التزام المرافق العامة تبرم دفعة واحدة، في حين أن الشراكة عام/خاص هي تركيبة معقدة من العقود.
- من حيث المرفق محل التعاقد، فعقود عقود التزام المرفق العام تنصب على كل من المرافق العامة التجارية والإدارية، في حين يتم اللجوء إلى نظام الشراكة عام/خاص لتمويل مشاريع المنشآت الأساسية والبنى التحتية للمرافق الاقتصادية التي تحوز الأهمية الأكبر.
- وأخيرا من حيث المخاطر، فكما سبق القول، فإنّ أحد أهم مبادئ الشراكة عام/خاص، هو تقاسم المخاطر على عكس عقود التزام المرافق العامة أين لا يتحمل تبعتها إلا الملتزم.

فيما يلي ننتقل لتمييز الشراكة عام/خاص عن بعض الظواهر المشابهة ذات الطبيعة الخاصة.

ب. تمييز الشراكة عام/خاص عن الأنظمة المُشابهة:

بعيدا عن العقود الإدارية التي تقترب إلى حد ما من مفهوم الشراكة عام/خاص، فإن هناك أنظمة أخرى من طبيعة خاصة، تقترب هي الأخرى من حيث المفهوم ومن حيث التركيبة من الشراكة عام/خاص نذكر منها: الخوصصة ونظام البوت. مما يستدعي التوقف عند أهم نقاط الاختلاف بين الشراكة عام/خاص وكل من الظاهرتين على حدى في الجزئين المواليين.

1. تمييز الشراكة عام/خاص عن الخوصصة:

تُعرف الخوصصة بأنها نقل ملكية عمومية ونقل حق التصرف في بعض الأنشطة الصناعية والتجارية من القطاع العام إلى القطاع الخاص بتخلي الدولة عن جزء أو جميع الأسهم التّي كانت بحوزتها لفائدة الخواص[91]. أما قانونا، فهي كل صفقة تتجسد في نقل الملكية إلى أشخاص طبيعيين أو معنويين خاضعين للقانون الخاص من غير المؤسسات العمومية[92].

ظهرت الخوصصة لأول مرة في المعاجم الغربية ببريطانيا سنة 1983 تحت تسمية privatization[93]، وبالضبط في الطبعة التاسعة لمعجم Webster's New Collegiate dictionnary، الذّي عرفها بأنها تحويل الأعمال والمشاريع الحكومية إلى الملكية الخاصة[94]. واختلفت الدول العربية التي تبنت هذا المفهوم حول الترجمة الصحيحة له، فمنهم من ترجمها إلى: خوصصة، خصخصة، الإستخصاص، التحويل إلى الخاص، الأهلنة،...إلخ. أما عن المغرب العربي بما في ذلك الجزائر، فقد تم اعتماد المفهوم تحت تسمية "خوصصة"، كنوع من أنواع الإصلاحات في العديد من القطاعات[95].

ومنه فالخوصصة هي الأخرى وسيلة قانونية للتعامل فيما بين القطاعين، مثلها مثل الشراكة عام/خاص، إلا أن الاختلاف بينهما يظهر في مواطن عديدة منها:

---

[91] الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص، المدرسة الوطنية للإدارة، ص13.

[92] المادة 13 من الأمر رقم 01-04 ، مؤرخ في أول جمادى الثانية 1422 الموافق لـ20 غشت 2001، يتعلق بتنظيم المؤسسات العموميات الاقتصادية وتسييرها وخوصصتها، الجريدة الرسمية، العدد47 صادرة في 03 جمادى الثانية142 الموافق لـ 22غشت 2001، ص9.

[93] In english.

[94] أ. محمد رزقون، انعكاسات الخوصصة على الوضعية المالية للمؤسسة الاقتصادية، دراسة حالة بعض المُؤسسات الاقتصادية الجزائرية، مجلة الباحث، عدد 07، 2010/2009، ص153.

[95] حيث تمّ تكريسها لأوّل مرة بموجب القانون رقم 84/81 المُتعلّق بالتنازل عن الأملاك العمومية للخواص بأسعار رمزية، المُعدل والمُتمم بالقانون رقم 03/86 الذّي وسّع من دائرة التنازل لتشمل كذلك الأملاك العقارية، ثمّ القانون رقم 19/87 المُتعلّق بالاستثمارات الفلاحية، والذّي بموجبه تمّ تفكيك المؤسسات الزراعية المُسّيرة ذاتيا إلى مُستثمرات جماعية وفردية، ثمّ جُملة قوانين الإصلاحات بما في ذلك القانون رقم 02/88 الخاص باستقلالية المُؤسسة العمومية، القانون رقم 03/88 الخاص بالتخطيط، القانون رقم 04/88 الخاص بصناديق المُساهمة، وغيرها من القوانين بما في ذلك الأمر 01-04 المتعلق بتنظيم المؤسسات العمومية وتسييرها وخوصصتها السالف الذكر، للمزيد من التفاصيل راجع مُحمد شحماط، قانون الخوصصة في الجزائر، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، جامعة منتوري، كلية الحقوق، قسنطينة، 2007، ص من 14إلى 39، وكذا محمّد رزقون، المرجع السابق، ص154.

- تنطوي الخوصصة على تحويل ملكية عامة إلى القطاع الخاص، في حين يظل القطاع العام في الشراكة عام/خاص مُحتفظا بملكية المال العام ويتنازل فقط عن تسييره لصالح الخواص لمدة محددة.
- في ما يخص سلطة التصرف؛ بمُجرد نقل ملكية مال معين إلى القطاع الخاص في ظل الخوصصة، تسقط جميع الحقوق والسلطات التي كانت مُخولة للقطاع العام على هذا المال، ولا يجوز له في ذلك أن يصدر أي قرار أو أن يقوم بأي تصرف على هذا المال وإلا كنا أمام تعد على الملكية الخاصة.

أما في الشراكة عام/خاص فإن القطاع العام شريك في المشروع، والسلطة المسؤولة عن المرفق العام الذي ينتمي له المشروع تحتفظ بسلطة إصدار القرارات الإدارية، لنكون أمام ما يُسمى بمبدأ الفصل بين الأعمال السيادية والتنظيمية، في حين أن سُلطة اتخاذ القرارات ذات الصلة بالأنشطة التجارية هي بيد شركة المشروع المشتركة بين القطاعين معاً وليس بيد القطاع الخاص لوحده.

2. تمييز الشراكة عام/خاص عن البوت:

سبق ورأينا في الفرع الأول ماهية 'البوت'[96]، لذى وفي سبيل تفادي التكرار سنعرض مُباشرة أهم أوجه الاختلاف بين هذا النظام وبين الشراكة عام/خاص:

- من حيث الأطراف؛ يضم نظام البوت طرفين: القطاع العام مُمثلا في الجهة الإدارية المسؤولة عن المرفق محل المشروع، والقطاع الخاص مُمثلا في شركة المشروع وهي عبارة عن اتحاد مالي بين الخواص أو ما يُعرف بالكونسورتيوم. في حين أن نظام الشراكة عام/خاص يجمع أولا بين طرفين: الجهة الإدارية المسؤولة واستثناء الوزارة الوصية من جهة والقطاع الخاص من جهة أخرى يُعرف بالمتعامل الخاص، قد يكون شخصا طبيعيا أو شخص معنوي خاص، ويتشارك كل من هذين القطاعين بحصص مالية مُعينة لإنشاء طرف ثالث هو

[96] أنظر الصفحة 21

"شركة المشروع"[97]، وهي شركة مختلطة الأموال joint-venture تتخذ شكل شركة مُساهمة أو شركة تضامن.

- من حيث محل التعاقد؛ ينصب نظام البوت على مشاريع بناء البنى التحتية ثم استغلالها لفترة زمنية معينة. والبنية التحتية عبارة عن مجموعة المواد الأساسية والهياكل التنظيمية مثل المباني، الطرق والتجهيزات الكهربائية،...اللازمة لتنفيذ مشروع معين، أو مجموعة مترابطة من الهياكل التي توفر إطار دعم هيكلي كامل[98]. في حين أن نظام الشراكة عام/خاص فيناسب جميع المنشآت الأساسية، محله تطوير وترقية منشأة أساسية، عكس ما هو عليه الأمر في نظام البوت الذي يصاحب البنية التحتية بدءا من عملية التصميم والتخطيط لها، مرورا بعملية بنائها مُقابل استغلالها طيلة فترة الامتياز قصد استعادة التكاليف وتحقيق الأرباح.
- من حيث الآثار: فنظام التمويل المختلط يقوم أساسا على مبدأ اقتسام المخاطر، في حين أن نظام البوت يقوم على مبدأ تحويل المخاطر كلها إلى القطاع الخاص.

بعد هذه التفرقة الموجزة، ننتقل فيما يلي للحديث عن أهم ما يميز الشراكة عام/خاص.

الفرع الثاني: خصوصيات الشراكة عام خاص من حيث الطبيعة القانونية

تظهر أهمية تحديد الطبيعة القانونية للشراكة عام/خاص في تحديد القانون الواجب التطبيق وكذا الجهة القضائية المختصة في حال حدوث نزاع. ومع ذلك فقد تغاضت عدة قوانين وطنية عن مسألة التكييف[99]، في حين سارع الفقه إلى ذلك ولم يكن الأمر بالسهل، فحدود الاختلاف الذي سببه ظهور نظام الشراكة عام/خاص لم تقف عند التسمية المنسوبة لهذا النظام فقط، وإنما طالت حتى الطبيعة القانونية لهذه التركيبة، خاصة وأنها تجمع

---

[97] عكس ما يتم في نظام البوت أين تنشأ الشركة من قبل الخواص فقط دون أية مُساهمة من قبل القطاع العام.

[98] http://www.qaradaghi.com/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=468:2009-07-12-08-18-02&catid=68:2009-07-12-08-06-07&Itemid=13

[99] بما في ذلك الكتاب الأخضر الأوروبي حول الشراكة عام/خاص وكذا القانون الأردني والدليل التوجيهي اللبناني السالفين الذكر.

بين طرفين متناقضين، أحدهما شخص عام يتمتع بامتيازات وسلطات واسعة، والثاني شخص من أشخاص القانون الخاص. فالبعض يرى فيها مجموعة عقود إدارية من الدرجة الأولى، تخضع للقانون العام ومن ثم القضاء الإداري. والبعض الآخر ينسبها إلى القانون الخاص والقضاء العادي.

ازداد التضارب حدة، عندما تم إهمال المفهوم الخاص لنظام الشراكة عام/خاص كنظام تمويلي مُختلط.

أمام هذا الاختلاف ظهر فريق ثالث، يرى فيها عقودا من الجيل الثالث، تتميز بطبيعة قانونية وسطية لا هي من زمرة العقود الإدارية ولا من زمرة عقود القانون الخاص.

انطلاقا من هذا، سنتطرق أولا للتضارب الفقهي، ثم للرأي الراجح والحجج التي يستند عليها.

أ. التضارب الفقهي حول تحديد الطبيعة القانونية للشراكة عام/خاص:

لم تتفق القوانين الوطنية والآراء الفقهية على طبيعة قانونية واحدة لهذا النظام، مما فتح المجال أمام ظهور نظريات عدة؛ نظرية تعالجها على أساس أنها عقد إداري، وأخرى ترى فيها عقدا من عقود القانون الخاص.

1. الشراكة عام/خاص عقد إداري:

يتجه بعض الفقهاء[100] إلى تكييف الشراكة عام/خاص على أساس أنها عقود إدارية، فالعقد في نظرهم يصبح إداريا متى كانت الدولة أو أحد الأشخاص التابعة لها طرفا فيه وكان مُتصلا بنشاط مرفق عام، وهو ما يتفق في نظرهم مع مفهوم الشراكة عام/خاص، أين يعتبر الشخص العام طرفا فيها، إضافة إلى أنها عقود تُبرم بهدف تمويل، إدارة واستغلال مرفق عام[101].

---

[100] أحمد بوعشيق، المرجع السابق، ص15.

[101] فالدولة عادة ما تتنازل عن إدارة واستغلال مرفق عام لصالح شخص من أشخاص القانون الخاص لأسباب تتعلق عموما بضعف الميزانية العامة وليس عجزها عن التغطية المنفردة لكل الأعباء المالية التي تفرضها صيانة وتطوير مرفق معين (لأن العجز في أغلب الأحيان يدفع بالدول إلى اعتماد عقود التمويل الكلي أي نظام 'البوت' بالمفهوم الذي رأيناه سابقا)، وأحيانا لانعدام خبرتها في إدارته مُقارنة مع ما أثبته الخواص في دول أخرى، الأمر الذي يدفع بها إلى التشارك مع هذا القطاع، بنسبة معينة تحددها المفاوضات التعاقدية وإلا فمعطيات الخزينة العامة.

من النصوص التشريعية من يُؤيد ذلك على رأسها القانون الفرنسي، الأمر رقم 559-2004 السالف الذكر، الذي استهل تعريفه لعقود الشراكة بتحديد طبيعتها، بحيث قضت المادة الأولى منه بأن عقود الشراكة هي عقود إدارية. وبالرغم من أن العبارة جاءت عامة، لكن ذلك لا يمنع من القول بأنها تعني بشكل أو بآخر النظام موضوع دراستنا. والمعيار المعتمد من قبل المشرع الفرنسي هو المعيار المختلط، فمتى كان أحد أطراف العقد، شخصا عاما يتصرف تصرف شخص عام، وكان محله مرتبطا بمرفق عام، كنا أمام عقد إداري.

إن اعتبار الشراكة عام/خاص عقدا إداريا يعني خضوعها لمبادئ القانون الإداري، بالرغم من أنه قانون غير مقنن، وأنها من اختصاص جهات القضاء الإداري في حالة نشوب أي نزاع. والملاحظ أن أغلب من يتقاسمون نفس الرأي ينحدرون من الفكر اللاتيني الذي يعترف بتقنين القانون الإداري.

2. الشراكة عام/خاص عقد من عقود القانون الخاص:

ظهر فريق آخر من الفقه يرى في الشراكة عام/خاص عقود القانون الخاص. يبني أصحاب هذا الفريق آراءهم انطلاقا من كونها لا تتضمن ما يُعرف بـ"الشروط الاستثنائية"، التي تُمكن الإدارة من التمتع بامتيازات السلطة العامة[102]، وهي شروط غير مألوفة في العقود الخاصة، وبذلك تخضع للقانون الخاص بما في ذلك أحكام القانون المدني والقانون التجاري، وتُعرض على القضاء العادي في حال نشوب أي نزاع ما لم يقض نص بخلاف ذلك (أي باستثناء إذا ما تضمن العقد شرط تحكيم).

وبالرغم من أن عقد الامتياز الذي يعتبر مرحلة من مراحل الشراكة عام/خاص هو عقد إداري، إلا أنه وبالنسبة لأتباع هذا الاتجاه، يُصبح استثناء، عقدا من عقود القانون الخاص، على أساس أنه لا يتضمن في هذا

---

[102] حيث تعتبر الشروط الاستثنائية، شروطا غير مألوفة في العقد الخاص، وتُصنف بذلك كشروط استثنائية نظرا للدور الذي تؤديه في تمييز العقد الإداري عن عقود القانون الخاص، وكذا في تمتيع الإدارة بسلطات استثنائية أهمها: سلطة الرقابة، سلطة التوجيه وسلطة توقيع الجزاء، دون تهميش سُلطة تعديل العقد بالإرادة المنفردة في سبيل تحقيق المصلحة العامة. للمزيد من المعلومات حول هذا الموضوع راجع: بن عطا الله صبرينة، حنان الإبراهيمي، دور الشروط الاستثنائية في تمييز العقد الإداري، مقال منشور على الموقع التالي:
http://www.dspace.univ-biskra.dz:8080/jspui/handle/123456789/2822

الإطار أي شرطٍ استثنائي[103]، ليُصنف في هذا الشأن كعقد من عقود الإدارة العادية التي تخضع للقانون الخاص والقضاء العادي.

إن غياب الشروط الاستثنائية في عقود مماثلة، يُفسر بمبدأ "المساواة" بين الأطراف المتعاقدة الذي تفرضه مُتطلبات التجارة الدولية، خاصة وأن أغلب هذه العقود تُبرم مع طرف أجنبي. والدولة لا يمكنها فرض سُلطات خوّلها لها قانونها الوطني على أشخاص أجنبية بالرغم من أن نسبة مشاركتها في رأسمال المشروع قد تتجاوز في بعض الأحيان النصف. كما أن عقود الشراكة عام/خاص كثيرا ما تنطوي على شرط التحكيم، والعقد محل التحكيم لا يمكن تصنيفه في خانة العقود الإدارية.

بين هذا الرأي و سابقه، لابد أن يتوسط الأمر رأي ثالث، يجمع بين الانتقادات الموجهة لكل من هذين الرأيين في سبيل تكوين ما يعرف بـ"الرأي الراجح"، وهو ما سنتعرض له في الجزء الموالي.

ب. الرأي الراجح والحجج الداعمة:

لا يمكن الحديث عن هذا الرأي الجديد دون معرفة أهم الانتقادات التّي وُجهت للرأيين السابقين، فعلى أساسها وجد هذا الرأي.

1. انتقادات حول الطبيعة القانونية المنسوبة للشراكة عام/خاص

بالنسبة للرأي القائل بأن الشراكة عام/خاص هي عقود إدارية: رغم تأكيد بعض القوانين ذلك وعلى رأسها القانون الفرنسي، على أساس أن الإدارة طرفا فيها، وأنها متصلة بمرفق عام، إلا أنه لا يمكن التسليم بذلك لأن عقودا مُماثلة لا تحتوي على شروط استثنائية، إضافة إلى أنه من الصعب فرض سيادة الدولة المضيفة على المستثمر الأجنبي من خلال إخضاعه لقضائها الوطني ولاسيما القضاء الإداري.

---

[103] شهرزاد سبتي، اتفاقيات الشراكة في إطار قانون الاستثمار الجزائري، مُذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق بن عكنون، 2012/2011، ص72.

بالنسبة للرأي القائل بأنّ الشراكة عام/خاص هي عقد من عقود القانون الخاص، لم يسلم هو الآخر من الانتقادات، فالشراكة عام/خاص بالرغم من عدم تضمنها شروطا استثنائية، إلاّ أنها تتضمن بدل ذلك شروطا تُخول شركة المشروع امتيازات السلطة العامة، مثل سلطة تعديل العقد في حالات استثنائية تفرضها الضرورة، وهو أمر غير مسبوق في عقود القانون الخاص. إضافة إلى ذلك فالقطاع العام في إطار الشراكة عام/خاص، يُمارس نوعا من الرقابة على شركة المشروع الأمر الذي يتنافى مع مبدأ المساواة الذي تبنى على أساسه عقود القانون الخاص.

جميع هذه الانتقادات تقود بنا إلى القول أن الشراكة عام/خاص ذات طبيعة خاصة تُوفِّق بين ما قيل في الرأيين السابقين. وهو ما سنتطرق له في الجزء الموالي.

2. الشراكة عام /خاص ذات طبيعة خاصة

ساهمت الانتقادات السالفة الذكر في بناء رأي ثالث يُوصف بأنه رأي راجح. يُسلم أصحاب هذا الرأي أن الشراكة عام/خاص عقود ذات طبيعة قانونية خاصة، على أساس أنها تجمع بين نوعين من البنود:

- **بنود تعاقدية**: تخضع في تحريرها لمبدأ سُلطان الارادة، الأمر الذي يخلق نوعا من المساواة بين الأطراف بغض النظر عما إذا كانت الإدارة (السلطة العامة) طرفا في هذا العقد أولا، لا يجوز تعديلها بالإرادة المنفردة لهذه الأخيرة.
- **بنود تنظيمية**: تتعلق بتنظيم وسير المرافق العامة، يمكن للإدارة تعديلها بإرادتها المنفردة في حدود المصلحة العامة مع الإبقاء على حق الطرف الآخر في المطالبة بالتعويض طبقا لنظرية الأمير[104] .

من أنصار هذا الاتجاه الفقيهين: Duguit وAuriou اللذان اعتمدا على الطبيعة المختلطة لعقود الامتياز[105].

---

[104] نظرية عمل الأمير la théorie du fait du prince :هو أي تصرف يصدر عن السلطة الإدارية المتعاقدة ينتج عنه تأثير يمسّ شروط العقد أو يطال تنفيذه، فيسوء معه المركز المالي للمتعاقد مع الإدارة ويفرض على هذه الأخيرة في مقابل ذلك الالتزام بتعويضه عن كافة الأضرار التي لحقت به بالقدر الذي يعيد التوازن المالي للعقد.

[105] مُشار إليه في: شهرزاد سبتي، المرجع السابق، ص76.

تستمد الشراكة عام/خاص طبيعتها القانونية الخاصة، انطلاقا من التنوع الذي تعرفه في بنودها التعاقدية التي تجمع بين النظامين القانونيين: القانون العام ممثلا بالبنود التنظيمية، والقانون الخاص ممثلا بالبنود التعاقدية، وفي كونها كذلك تجمع بين طرفين ينتمي كل منهما لنظام قانوني مُختلف عن الآخر، حيث نجد طرفا خاصا في مواجهة سُلطة حكومية دائمة التدخل بفضل نفوذها كسُلطة سيادية لضمان سير المشروع وتحقيق الأهداف التي وُجدت من أجلها الشراكة والتي لها ارتباط وثيق بالمنشآت القاعدية والبني التحتية.

بعد مُحاولة للإحاطة بمفهوم الشراكة عام/خاص، يظهر جليا أنه نظام مُتميز وخاص ينحرف عن التصورات العامة، يراد به أحد أوجه التعاون بين هذين القطاعين، وأحد أنظمة التمويل المختلطة لمشروعات المنشآت الأساسية.

نظرا لفعالية التركيبة التعاقدية التي يبنى عليها، لجأت مُختلف الدول إلى تعميم تبنيه في مُختلف القطاعات ذات الأهمية الخاصة. ولأن الدول الساحلية علاوة على غيرها من الدول الداخلية، تمتاز بمرفق إضافي هو قطاع الموانئ الذي يساهم بنسبة عالية في اقتصادها، لجأت هذه الدول إلى تطوير المنشآت الأساسية لهذا القطاع واستغلالها، حتى تزيد من كفاءتها ومردوديتها، وذلك اعتمادا على نظم عدة كل في حدود ما يُناسب امكاناتها، على أن الشراكة عام/خاص أو بالأحرى نظام التمويل المختلط كان أحد أبرز الأنظمة المعتمدة في ذلك، لنكون بذلك أمام حالة ازدراع لنظام الشراكة عام/خاص في هذا القطاع، وهو ما سنحاول الإلمام به في المبحث الموالي.

المبحث الثاني: ازدراع الشراكة عام/خاص في قطاع الموانئ

يُعتبر ظهور الشراكة عام/خاص في قطاع الموانئ كأسلوب إدارة وتسيير مينائي، ظاهرة جد حديثة[106]. إنّ ابداء مُلاحظة مُماثلة يدل على وجود أساليب ووسائل قانونية سابقة لهذا الأسلوب، وأنها لم تكن بالمستوى الذي يُحقق طموحات الدول الحالية لاسيما أمام تطور الحاجة المينائية. كما يدل على أن فلسفة هذا النظام أو بالأحرى هذا الأسلوب تخدم بشكل أو بآخر الموانئ الحالية، خاصة لما يُوفره من مزايا: تمويل متكامل، تقاسم الأرباح والمخاطر وكذا الخبرة والمهارة الكافية لتسيير هذا القطاع.

ساعد اعتماد نظام الشراكة عام/خاص في هذا القطاع على تكوّن مفهوم قانوني جديد سمّاه فقهاء القانون البحري والنشاطات المينائية بـ "**الشراكة المينائية**"[107].

فيما يلي سنتطرق أولا إلى الأساليب التي كانت مُطبقة قبل ظهور 'الشراكة المينائية'، ثم نسلط الضوء على هذه الظاهرة الجديدة ومُقوماتها.

المطلب الأول: أسباب اعتماد الشراكة عام/خاص في قطاع الموانئ

تظهر الخلفيات التاريخية لأساليب الإدارة المينائية، أنّ الدول الساحلية لم تعرف سابقا أية مشاركة للخواص في قطاع مماثل، فقد كانت الموانئ رهن احتكارها. تطور الأمر لتظهر بعد ذلك فكرة خوصصة بعض الأنشطة المينائية[108]، وتتحول بذلك ملكية جزء من هذا المرفق وأحيانا كله إلى القطاع الخاص.

---

[106] BOUKHATMI Fatima, Partenariat public/privé : l'exemple des concessions portuaires dans les ports algériens, les Quatrièmes journées Maghrébines de droit, les partenariats administrations publiques/secteur privé, salle de conférences de l'hôtel Eden Phoenix, Es-sénia, Oran, 23/24 juin 2009.

[107] وعلى رأسهم الأستاذة بوخاتمي فاطمة، الأستاذ حدوم كمال وكذا علامة القانون البحري والمينائي روبار غيزونتال: BOUKHATMI Fatima, HADDOUM Kamel et Robert REZENTHEL، وذلك في مختلف الأبحاث والدراسات التي قاموا بها.

[108] خاصة وأن الدول لم يكن لديها من التمويل ما يكفي لتطوير مُختلف مرافقها بما في ذلك الموانئ، ما عدا مرفق الدفاع العسكري الذي حظي بالاهتمام الأكبر، نظرا للدور الذي كانت تؤديه الدوّل –دولة حارسة يغلب على وظائفها الطابع الأمني أكثر من غيره- لذا لجأت الدول آنذاك إلى التنازل عن بعض العمليات لصالح الخواص.

بعض الدول وعلى رأسها فرنسا، التي لم تخدمها كلا السياستين[109]: الاحتكار والخوصصة، عمدت إلى اعتماد أسلوب وسط يجمع بين منافع سابقيه، عُرف بأسلوب الامتياز، الذي ينطوي على مشاركة الخواص مع الإبقاء على كل من الوظائف السيادية وملكية المرفق العام للدولة. نتج عن تعميم اعتماده على كل القطاعات بما في ذلك قطاع الموانئ، ظهور أسلوب إدارة مينائية جديد عُرف بـ"الامتياز المينائي".

مع ظهور المؤسسات المتخصصة في المناولة، وكذا تنامي الحاجة إلى تطوير المرفق المينائي، لجأت الدول إلى التغيير من هذه الأساليب، الأمر الذي أدّى إلى ظهور الشراكة المينائية. وهي النقاط التي سنعالجها في الفروع الموالية.

الفرع الأول: عدم نجاعة الأساليب السابقة على الشراكة المينائية

قبل اعتماد نظام الشراكة عام/خاص في قطاع الموانئ خاصة من قبل بعض الدول الأنجلوساكسونية، اعتُمدت بعض الأساليب لتسيير هذا المرفق تصبّ كلها في إطار تطويره وترقيته والرفع من مردوديته وقدرته التنافسية، من هذه الأساليب ما اعتمد على مُتدخل واحد ينتمي لأحد القطاعين: إما العام أو الخاص، ومنها ما يجمع بين القطاعين لنكون بذلك أمام أساليب التدخل المختلط. انطلاقا من هذا، قسمنا هذا الفرع إلى جزئين: جزء يعالج أساليب التدخل المنفرد، والجزء الثاني يبحث في أساليب التدخل المختلط.

أ. أساليب التدخل المنفرد:

هي الأساليب التي تعتمد على متدخل واحد، إما أن يكون القطاع العام ممثلا بالسلطة المينائية، لنكون بذلك أمام وضعية احتكار من قبل الدولة للمرفق المينائي. وإما أن تتنازل هذه الأخيرة عن تسيير هذا المرفق أو عن ممارسة بعض الأنشطة المينائية لصالح المؤسسات والشركات الخاصة، لنكون بذلك أمام خوصصة مينائية. وفيما يلي استعراض لهذين الأسلوبين على التوالي.

---

[109]Jean GROSDIDIER, op.cit. page 33.

1. الاحتكار المينائي:

ينصرف مدلول الاحتكار إلى أنه انفراد الدولة بقوة القانون بمهمتي ممارسة الأنشطة التجارية وتسيير المؤسسة في آن واحد، وكذا سيطرتها على المجال بشكل لا يعطي للغير (الخواص) إمكانية التدخل. وقد هيمن الاحتكار إلى حد ليس ببعيد على مختلف القطاعات بما في ذلك قطاع الموانئ والنقل البحري وأعوانه، بحيث احتكرت السلطات المينائية كل من مهام الخدمة العامة، أين انفردت بتقرير وتطبيق سياسة تسيير الموانئ، وكذا بممارسة جميع الأنشطة المينائية التجارية بما في ذلك نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين، ما عدا إذا تعلق الأمر بموانئ المحروقات.

نتج عن هذه الظاهرة عدة أزمات أثرت سلبا على مردودية هذه الموانئ، نذكر منها[110]:

- ضخامة عدد عمال هذه الموانئ، وحدة التنظيم النقابي؛ ضعف كفاءة هذه الموانئ، طول دورات السفن بهذه الموانئ وارتفاع مستوى التعريفات بها؛ ضعف المنشآت القاعدية المينائية، فالاعتماد على الميزانية التي تخصصها الدولة لهذه السلطات، غير كاف لتمويل وبالتالي تطوير هذه المنشآت، لاسيما أمام ضعف عائداتها.

شاعت هذه الظاهرة أكثر فأكثر في دول العالم الثالث بما في ذلك الجزائر كما سنرى لاحقا، عكس الدول الغربية التي سرعان ما استوعبت ضرورة إشراك القطاع الخاص وتحرير الأنشطة المينائية.

---

[110] حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر l'EPAL ، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة دكتوراه العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، 2008/2007، ص235.

2. الخوصصة المينائية:

كما سبق ورأينا في المبحث الأول، فإن مفهوم الخوصصة ينصرف إلى تحويل رأسمال ملكية عمومية أو مشروع عام كليا أو جزئيا إلى القطاع اخاص، بمعنى إقصاء الاحتكار الذي تمارسه المؤسسات العمومية أو الدولة، والسماح للخواص بأداء مهامها في ظل ضوابط قانونية محددة إما سلفا.

أول ما ظهرت فيه الخوصصة، هو المملكة المتحدة، التي رأت فيها طريقة فعالة لرفع البيروقراطية عن المشاريع العامة، وكذا لتسيير المنشآت، خاصة وأنها تقوم على نقل المخاطر بشكل كلي للخواص. وشهدت المملكة أول عملية خوصصة مينائية سنة 1982[111]. وفي عام 1991، تم تحويل ملكية بعض الموانئ للقطاع الخاص مثل ميناء تيلبتريTilbury و ميناء ميدواي Midway[112].

عرفت العملية بعد ذلك انتشارا في الدول المجاورة، كاليونان مثلا، لتصبح الخوصصة أسلوبا من أساليب إدارة الموانئ. على أن هاته الدول تبنتها في حدود ما يتماشى مع معطياتها. ففي المملكة المتحدة، بدأ الأمر بخوصصة عمليات الشحن والتفريغ فقط، في حين احتفظت السلطات المينائية البريطانية بحق ممارسة الخدمات الأخرى كالإرشاد والقطر. ثم تحول الأمر في سنوات التسعينات إلى خوصصة كاملة لكل من ميناء تيلبتري وميناء ميدواي، وانتهى في نهاية المطاف ببيع كلي لموانئ المملكة[113].

مع ذلك لم تناسب الخوصصة جميع الدول، وبقي اعتمادها محدودا على بريطانيا وبعض الدول المجاورة[114]. فالأغلبية لم يساعدها تحويل مصدر من مصادر إيراداتها إلى القطاع الخاص[115] بالرغم من مختلف الأتاوى المفروضة

---

[111] Libéralisation du secteur maritime et de ses activités annexes, état des lieux et stratégie, op.cit. page 32.

[112] عبد الرزاق يوسف نصر الله، د.فوزية غالب عمر سعدون، ميناء أم قصر...الواقع والمشكلات وامكانات التطوير/ جامعة البصرة/كلية الإدارة والاقتصاد، ص241، متوافر على: http://www.isaj.net/isaj?func=fulltext&aId=62887

[113] Libéralisation du secteur maritime et de ses activités annexes, état des lieux et stratégie, op.cit. page 33.

[114] les cas de « privatisation » restant très minoritaires, comme dans le cas de l'Angleterre, et de manière plus marginale de la Slovénie et de la Grèce. Programme d'appui au secteur des Transports en Algérie, Décembre 2009. Page 23.

[115] Clément SEKA ABA, contribution à l'étude juridique des concessions portuaires, l'Harmattan 2015, page 317.

على هذا الأخير، والسبب راجع إلى تمسكها بالسيادة المطلقة، فنقل بعض الممتلكات العامة للقطاع الخاص قد يحد من هذه السيادة، لاسيما إذا تعلق الأمر بالموانئ التي لطالما تميزت بمردودية كبيرة وأهمية استراتيجية كذلك.

ب. أساليب التدخل المختلط

هي الأساليب التي تقوم على تدخل من كلا القطاعين في سبيل إدارة وتسيير المرفق المينائي على أتم وجه. إن استقراء الأصول التاريخية لتدخل القطاع الخاص في إدارة وتمويل المنشآت المينائية، يجعلنا نصادف قالبين قانونيين: قالب الامتياز المينائي، وقالب التأجير. وفيما يلي سنتطرق لكل منهما على التوالي.

1. الامتياز المينائي: القالب التقليدي

لم يعرف قطاع الموانئ أسلوب أو قالب الامتياز إلا منذ القرن التاسع عشر[116]، على عكس القطاعات الأخرى[117]. ومنذ ذلك الحين، اتخذ "التطور المينائي" و "تطوير الموانئ" بالظهور كمفهومين متلازمين، لابد للدول الساحلية من أخذهما بعين الاعتبار عند تخطيط ورسم استراتيجية تطوير ذاتها.

شاع المفهومان أكثر باستبدال السفن الشراعية بالسفن البخارية[118]، التي أثرت على مفهوم الملاحة البحرية[119]، لنكون بذلك أمام ما عُرف ب "الملاحة البخارية"[120]، بحيث ولدت في العالمين البحري والمينائي عدم استقرار فني متصاعد، وفرضت ضرورة توفير قدر من رؤوس الأموال للاستجابة لمختلف متطلباتها من مُعدات

---

[116] على أن اعتماده في قطاع مُماثل تم بشكل تدريجي وحذر في آنٍ واحد. فالموانئ آنذاك لم تكن بالأهمية التي تكتسيها اليوم، وإنما كانت تشكل همزة وصل بين البر والبحر.

[117] فقد ظهرت عقود الامتياز منذ العصور الوسطى، في بلاد الروم والبلدان الاقطاعية آنذاك، لاسيما في فرنسا كأسلوب لتحقيق مُختلف المشاريع، بما في ذلك المشاريع ذات الصلة بالجسور، القنوات، وعدة خدمات أخرى.

[118] Les navires à vapeur ou bien les bateaux à vapeur.

[119] يُقصد بالملاحة عموما: علم تحديد المواقع إما برّا أو في البحر أو في الجوّ، وعلى هذا الأساس تم تقسيمها إلى ثلاث: ملاحة بحرية، ملاحة جويّة وملاحة بريّة. امّا عن الملاحة البحرية فهي بدورها تنقسم إلى قسمين: ملاحة ساحلية والتي تجري على طول الساحل على بعد لا يتجاوز 20ميلا ، وملاحة مفتوحة وهي تلك تجري في البحار والمحيطات إما أن تكون دولية أو أهلية.

[120] Navigation à vapeur

وآلات مقابل ما توفره السفن البخارية من منافع تخدم اقتصاد الدول وكذا أمنها في آن واحد، لما لهذه السفن من قدرة استيعابية كبيرة مقارنة مع القدرة الاستيعابية للسفن الشراعية[121].

لأن موانئ هذه الدول وخاصة فرنسا، اعتبرت جزءا من الدومين العام، لم يكن بالإمكان التنازل عنها في إطار الخوصصة التي سادت العديد من الموانئ البريطانية آنذاك[122]. ومنه فأمام استحالة اعتماد أحد النظامين: الاحتكار أو الخوصصة، ظهر الامتياز المينائي كحل وسط يقوم على التعاقد والتعاون مع القطاع الخاص، مع ضمان التوازن بين المصلحتين: المصلحة العامة والخاصة، بحيث قامت غرفة التجارة الفرنسية آنذاك بإسناد إدارة الموانئ للقطاع الخاص عن طريق عقود امتياز طويلة الأجل.

عزز هذا الأسلوب من مبدأ الفصل بين الوظائف السيادية والوظائف التجارية، بحيث احتفظت السلطات المينائية بممارسة الوظائف السيادية في حين عهدت ببعض الأنشطة التجارية المينائية فقط للخواص لتسييرها لمدة معتبرة من الزمن. الأمر الذي أكسبه رواجا كبيرا بين دول العالم[123].

2. التأجير: (L'affermage)

يُعرّف التأجير بأنه عقد يقوم بموجبه شخص من أشخاص القانون العام بتكليف شخص آخر باستغلال مرفق عام، على أن يتحمل هذا الأخير مخاطر الاستغلال مُقابل تحصيل الأتاوى[124].

---

[121]Les origines de la navigation à vapeur, travaux préparés sous la direction de Michel MOLLAT. Paris, P.U.F, 1970 (publications de la faculté des lettres et sciences humaines de Paris-Sabronne) [compte rendu]. Page 474

[122]بريطانيا أين لقي الأمر مُعارضة كبيرة من قبل الخواص الذين طالبوا بالمُساواة بينهم وبين القطاع العام في العمل في المرافق العامة المُتاحة للجميع.

[123] حيث اعتمدته البرازيل سنة 1869، الأرجنتين، الإمبراطورية العثمانية سنة 1887. وفي افريقيا، فقد عرفت دولة ساحل العاج امتياز الأرصفة المينائية سنة 1910 لفترة وجيزة نوعا ما، في حين دام امتياز ميناء كولاك بالسنيغال، إلى غرفة التجارة المحلية سنة 1930 أكثر من ثلاثين سنة.

[124]أفيدة سعدية، المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر –بن يوسف بن خدة- كلية الحقوق، 2011/2010، ص91.

تقترب عقود التأجير بهذا المفهوم من عقود الامتياز، فكلاهما مُرتبط بمرفق عام، كما أن كليهما يُحمّل المتعاقد مع الإدارة أي الملتزم تبعة المخاطر التي يمكن أن تنجم عن استغلال هذا المرفق. وقد صنفت بعض الهيئات والمنظمات الدولية والعديد من القوانين الوطنية هذا المفهوم على أساس أنه أحد أنواع عقود الامتياز[125]، إلا العقدين يختلفان من حيث محل التزام المتعاقد مع الجهة الإدارية، ففي عقود التأجير، يكتفي الملتزم باستغلال المباني والمنشآت السابقة الوجود أي التي تُسلمها له الإدارة المعنية، في حين أنه يتكبد عناء التهيئة الأولية لها في إطار عقد الامتياز، إضافة إلى ذلك، فإنه يتعين على الملتزم في عقود التأجير ادخار جزء من الأتاوى المحصلة من المرتفقين قصد التمويل اللاحق لمختلف الاستثمارات التي قد يتطلبها المرفق محل الالتزام.

أما عن التأجير المينائي، فهو كل عقد تقوم بموجبه السلطة المينائية بكراء المعدات والآلات لأحد المشغلين (المستأجر)، الذي يقوم باستغلالها مُقابل مبالغ مالية يدفعها للسلطة المؤجرة يُعتمد في تحديدها إما على النشاط التجاري الذي يستغل في إطاره هذا العتاد وإما على أساس النتائج المالية المرتقب تحديدها. ويعود ظهوره إلى الولايات المتحدة الأمريكية (1910م)[126].

نظرا لعدم ملائمة هذه الأساليب في مجموعها (أساليب التدخل المنفرد وأساليب التدخل المختلط) للمتطلبات التي أصبحت تفرضها الموانئ، ذهبت الكثير من الدول إلى تعميم ما عرفته القطاعات الأخرى على قطاع الموانئ، أي إلى اعتماد أنظمة التمويل الحديثة –بما في ذلك الشراكة عام/خاص– في هذا القطاع، وقد تم ذلك بواسطة ما عُرف بـ "النهائيات المينائية" لتكون بذلك منفذا لهذه التركيبات التعاقدية الجديدة إلى قطاع الموانئ.

والأمر هنا يحتم علينا التوقف لدراسة ماهية هذه النهائيات المينائية.

---

[125]La banque mondiale ainsi que la asiatique de développement, cité par Jean Grosdisier de Maton, op.cit. page 28.

[126]Jean GROSDIDIER, op.cit. page26.

الفرع الثاني: ظهور النهائيات المينائية وتطور احتياجات السلطة المينائية

بغض النظر عن المعطيات التاريخية –ولو أنها تساعد أكثر على معرفة واكتشاف المبرّر الحقيقي وراء اعتمادها في قطاع مُماثل– فإنّ البعض يُشير إلى أن مبادرات الاعتماد في قطاع الموانئ كانت نتيجة تطور احتياجات السلطة المينائية والحاجة الماسة إلى تطوير، ترقية وتوسيع الموانئ أمام عدم قدرة هذه السلطات لا من الناحية المادية ولا من ناحية الخبرة على تلبية هذه الحاجة[127]، خاصة بعد اعتماد مبدأ التخصص في الأنشطة البحرية التجارية الممارسة في الموانئ، بحيث تُقسَّم هذه الأخيرة إلى مجموعة من الأرضيات، منها ما كان لها وجود سابق، عرفت بـ"الحظائر"، ومنها ما لم يكن له وجود، لتكون بذلك السلطات المينائية أمام نوعين من المشاريع، إما مشاريع تطوير وترقية هذه الحظائر لتتحول إلى ما عُرف بـ "النهائيات المينائية" أو "المحطات المينائية" أو "المحطات النهائية" ، وإمّا أمام مشاريع انجاز هذه النهائيات، باعتماد نظام التمويل الذي يتماشى مع امكانياتها المادية، لتكون بذلك هذه النهائيات منفذا للشراكة عام/خاص إلى هذا القطاع، على أن بعض الدول اعتمدت نظام البوت لإنجاز مشاريع مماثلة.

نتج عن اعتماد نظام التمويل المختلط في قطاع الموانئ، مفهومين جديدين: "الشراكة المينائية" و "النهائيات المينائية"، هذا الأخير الذي غير من مفهوم الميناء، من كونه مُجرد نقطة من الساحل مُجهزة لاستقبال السفن وايوائها وكذا ممارسة مُختلف الأنشطة التجارية البحرية، ليتحول إلى مجموعة نهائيات مينائية تُصنف كحلقات رئيسية في السلسة اللوجستية للتوريد الدولي.

انطلاقا من هذا، سنتعرض إلى تحليل نظرة التشريع بأنواعه لهذا المفهوم الجديد ثم إلى رأي الفقه و القضاء.

[127] Libéralisation du secteur maritimes et de ses activités annexes, état des lieux et stratégie, Programme d'Appui au secteur des transports en Algérie, décembre 2009, page 42.

أ. نظرة التشريع للنهائيات المينائية:

يعود ظهور النهائيات المينائية إلى القرن العشرين، أين تم إنشاء أوّل نهائي مينائي لمناولة وتخزين البترول بميناء مرسيليا، فرنسا[128]. ومنذ ذلك الوقت لاقت رواجا كبيرا، بحيث اتجهت مختلف البلدان إلى تغيير البنى الهيكلية لموانئها من خلال تقسيمها إلى نهائيات مينائية.

بالرغم من الأهمية التّي حازت عليها هذه النهائيات من الناحية العملية، إلا أنها لم تستفد من تعريف قانوني موحد، واضح ودقيق، وإنما فقط من بعض التعاريف المتفرقة كل يخدم الغاية التي وجدت من أجلها الاتفاقية أو القانون الذي نص عليه. وفيما يلي استعراض لأهم النصوص القانونية التي تضمنت تعريفا للنهائيات والتي سنقسمها إلى جزئين؛ جزء خاص بالمواثيق العالمية والآخر بالنصوص الوطنية.

1. نظرة المواثيق الدولية للنهائيات المينائية (المواثيق العالمية والاقليمية)

لم تُعِر الاتفاقيات الدولية اهتماما كبيرا لمسألة تعريف النهائيات المينائية، بل اقتصر الأمر على تعداد لأوصاف هذه النهائيات أو تعريفات مختصرة، الأمر الذي جعل النُدرة تسيطر على هذا المجال. وفيما يلي استعراض لأهم ما قيل عن النهائيات المينائية وفقا للتسلسل الزمني:

أولا: في المواثيق الدولية العالمية:

بدأ الأمر باتفاقية بروكسل الموقعة بتاريخ 29 نوفمبر حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي 1969[129]، التّي اكتفت في مادتها السابعة بتكييفه على أساس أنه منشأة خارجية عن الموانئ.

---

[128] Laurent FEDI, la notion de 'terminal' : entre incertitudes de jures et certitudes de facto, PORT LITTORAL PLAISANCE, DMF, N°692, 01/05/2008.

[129]Convention de Bruxelles du 29/11/1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures, disponible sur : http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19690222/20031101.

اتفاقية بروكسل حول إنشاء الصندوق الدّولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي، الموقعة بتاريخ 18 ديسمبر1971، التي سلكت مسلكا مُغايرا لسابقتها؛ حيث أنها وفي إطار جملة التعاريف التذي تضمنتها في باب الأحكام العامة، عرّفت عبارة "منشآت مينائية" في مادتها الأولى كما يلي: "يُراد بالمنشأة المينائية النهائية كلّ موقعٍ لتخزين المحروقات بكميات كبيرة، يسمح باستقبال المحروقات المنقولة عن طريق المياه بما في ذلك المنشآت التّي تقع في الخارج والتابعة لهذا الموقع".

ولو أنّ هذا التعريف خصّ مجال المحروقات إلاّ أنه يشرح المقصود من وراء عبارة مماثلة، عكس سابقتها التيّ سلكت مسلكها العديد من الاتفاقيات، اكتفت هي الأخرى بتحديد موقع النهائي دون تعريفه، نذكر منها على سبيل المثال: اتفاقية ماربول 1973 لمنع التلوث الناتج عن السفن[130]، اعتبرت المحطة البحرية أو النهائي منشأة خارجية عن الميناء، بحيث أنها كلّما وظّفت مصطلح "نهائي" سبقت ذلك بمصطلح "الموانئ" ووظّفت بينهما حرف العطف "أو" لتفيد التخيير بين كل من "الموانئ" و "المحطات البحرية"، ممّا يدُّل على أنهما موقعين مُتمايزين عن بعضهما البعض، بمعنى أن النهائي هو منشأة خارجية عن الميناء.

كذلك الاتفاقية رقم 152 لمنظمة العمل الدولية بشأن السلامة والصحة في عمليات المناولة بالموانئ الموقعة في 25 يونيو1979 بجنيف في حديثها عن المناولة المينائية، أشارت إلى نهائيات الحاويات كإحدى المنشآت المينائية المخصصة للمناولة. يفهم من ذلك أن النهائي في نظر هذه الاتفاقية هو أحد الأرضيات المخصصة للمناولة المينائية[131].

---

[130] Convention internationale du 2 novembre 1973, pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole du 17 février 1978 (MARPOL 1973).

[131] Pour plus d'information, faite retour à l'annexe au procès-verbal de la séance sénat N°218 , du 2avril1965, sur le projet de loi autorisant l'approbation de la convention internationale du travail N°152 concernant la sécurité et l'hygiène du travail dans les manutentions portuaires, disponible sur :http://www.senat.fr/leg/1984-1985/i1984_1985_0218.pdf.

ظل التضارب قائما إلى حين صدور كتاب المنظمة البحرية العالمية حول شحن وتفريغ البضائع السائبة بمشاركة ممثلي النهائيات، الذّي فصل في الأمر من خلال تعريف النهائي كما يلي: "بعبارة نهائي، نعني أيَّ منشأة ثابتة، عائمة أو متحركة، مُزودة ومُخصصة لشحن وتفريغ البضائع السائبة. يشير هذا المصطلح خاصة إلى: جزء من الغاطس، الرصيف أو أية بنية أخرى مشابهة أين يكون باستطاعة السفينة الرسو بها[132].

ثانيا: في المواثيق الدولية الإقليمية:

طال التضارب في تحديد مفهوم النهائيات المينائية حتى المواثيق الدولية الإقليمية، نذكر منها بعض نصوص الاتحاد الأوروبي، التّي لم تتفق هي الأخرى على تعريف موحد لهذه المنشآت. فلجنة الاتحادات الأوروبية اعتبرت النهائي المينائي جزءا من الميناء ولم تعطه تعريفا أكثر تفصيلا[133].

ظل الأمر على هذا المنوال إلى حين صدور مدونة المنظمة البحرية العالمية حول شحن وتفريغ البضائع السائبة سنة 2002، التّي تبنّاها البرلمان الأوروبي بموجب التوجيه رقم UE/96/2001 الخاصة بتحديد متطلبات واجراءات منسقة لشحن وتفريغ ناقلات البضائع السائبة[134]، ليصبح للبرلمان الأوروبي نفس نظرة المنظمة البحرية العالمية إذا تعلق الأمر بمفهوم النهائي المينائي بأنه كل منشأة ثابتة، عائمة أو متحركة، مجهزة ومخصصة لشحن البضائع أو تفريغها، خاصة أمام التبني الحرفي لأحكام هذه المدونة.

---

[132] Manuel sur le chargement et le déchargement des cargaisons solides en vrac à l'intention des représentants des terminaux, comité de la sécurité maritime, Sous-comité des MD,CSC 9ème session 11/10/2004 l'OMI.

[133]Décision de la commission des communauté européennes, n°89/408/CEE du 09/06/1989 relative à une procédure de l'application de l'article85 du traité CEE (IV/27.958-National SulphuricAcid Association). J.O.C.E N° L 190/22 du 5.7.89, page 23. Disponible sur : http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:31989D0408.

[134] Directive n° 2001/96/CE du parlement européen et du conseil du 04/12/2001, établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers, J.O.C.E n° L13/11 du 16/01/2002. Disponible sur :http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001L0096&from=FR.

لم يحقق هذا التبني الوحدة في المفهوم ولم يفصل كذلك في مسألة عدم الدقة في التعريف، بل ظلت مسألة الفصل متوقفة على نظرة كل ميثاق قانوني على حدى، ففي لائحة له حول تحسين أمن السفن والمرافق المينائية[135]، اعتبر البرلمان الأوروبي النهائيات المينائية مُنشآت مينائية مُتخصصة وذلك في المادة 04، الفقرة 27 من هذه اللائحة، ليعود في المادة 15، فقرة 7 ويذكر النهائيات كبنية تحتية متميزة عن كل من: مناطق تخزين البضائع، معدات مناولة البضائع، ثم عاد من جديد ليصنفها كأحد الأصول والبنى التحتية الواجب حمايتها[136]. على أن عبارة "منشأة مينائية" (Installation portuaire)أوسع من عبارة "بنية تحتية مينائية" (infrastructures portuaire).

هذا فيما يخص الاتحاد الأوروبي، أما عن باقي الاتحادات كاتحاد المغرب العربي، مجلس التعاون الخليجي، بوابة القانون الآسيوي، وحتى الميثاق الإفريقي حول النقل البحري، فقد كان الفراغ سيد الموقف إذا تعلق الأمر بمفهوم "النهائيات المينائية".

2. نظرة القوانين الوطنية للنهائيات المينائية:

رغم الانتشار العملي للنهائيات المينائية وأهميتها من الناحية الاقتصادية، إلاّ أنها قلمّا استفادت من تعريف قانوني واضح وارد في أحد القوانين الوطنية. فأغلب التعريفات اكتفت بتعداد العناصر الرئيسية التي تتكون منها هذه المنشأة دون تحديد المقصود منها[137]. من أمثلة هذه القوانين الوطنية، قانون الموانئ البحرية الفرنسي، في إطار حديثه عن مضمون اتفاقيات استغلال النهائيات المينائية، ذكر في المادة R105-2 بأنّ "عملية إنشاء النهائي

---

[135]Résolution CE n°725/2004 du P.E et du Conseil du 31/03/2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, J.O.U.E L129/6 du 29.04.2004.

[136] Art 15/07 : « -les biens et les infrastructures qu'il devrait être jugé important de protéger peuvent comprendre :

1- Les accès, les entrées, les abords et les mouillages, les zones de manœuvre et d'accostage,
2- Les installations, les terminaux, les zones d'entreposages de la cargaison et le matériel de manutention de la cargaison….. »

[137] Robert REZENTHEL, le régime d'exploitation des terminaux portuaires, études de droit maritime à l'aube du XXIème siècle, mélanges offerts à Pierre BONASSIES, 2001 éditions Moreaux, p291.

تتضمن كل الأدوات اللازمة لعمليات الشحن والتفريغ، المناولة والتخزين المتصلة بالسفن، كما يمكن أيضا أن تشمل عمليات إنشاء الأحواض والأرصفة الخاصة بهذه المحطة"[138].

نذكر كذلك، القانون المغربي القانون رقم 15-02 المتعلق بالموانئ[139] نص في مادته 19 على: "يشمل الاستغلال المينائي: ...استغلال محطة مينائية التّي تعتبر منطقة من الميناء تتكون من الأرصفة والأراضي المسطحة والإنشاءات المخصصة للمعالجة أو لمستغل خصوصي..."

بعض القوانين الوطنية وإنْ قلّت، عمدت إلى إعطاء تعريف واضح يرتكز أكثر على ما تحتضنه هذه الأرضيات من عمليات، نذكر منها القانون التونسي، القانون عدد 48 لسنة 2009 المتعلق بإصدار مجلة الموانئ البحرية، عرّف المحطة المينائية بأنها جزء من الميناء يخصص للقيام بعمليات شحن وتفريغ وخزن نوع معين من البضائع أو الحاويات أو المجرورات أو لاستقبال المسافرين أو السياح. تشتمل على رصيف أو أكثر مجهز بالمعدات المينائية اللاّزمة لاستغلاله وعلى الفضاءات المتاخمة للرصيف المعدة للقيام بكلّ العمليات التّي تسبق أو تلي شحن هذه البضائع والحاويات والمجرورات وتفريغها وصعود المسافرين والسيارات ونزولهم"[140].

أما عن القانون الجزائري، فبالرغم من مُختلف التعديلات والنصوص التّي عرفها قطاع الموانئ بالجزائر، إلاّ أنه لم يتضمن لا عبارة "محطة مينائية" ولا عبارة "نهائي مينائي"، لا في القانون البحري الجزائري ولا في القوانين المكملة له، ما عدا عبارة "محطات الحاويات" بطريقة جد مختصرة في المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها[141] في المادة السابعة منه، بأنْ اعتبر هذه المحطات منشآت ضرورية متخصصة في المناولة.

---

[138] Code des ports maritimes français, version consolidée du code au 6/12/2014, édition : 2015-03-08, disponible sur : http://codes.droit.org/cod/ports_maritimes.pdf?ts=1457951177

[139] ظهير شريف رقم 146-05-01، صادر في 20 شوال 1426 (2005/11/23) بتنفيذ القانون رقم 15.02 المتعلق بالموانئ و بإحداث الوكالة الوطنية للموانئ و شركة استغلال الموانئ، الجريدة الرسمية رقم 5375، 3 ذو القعدة 1426 (5ديسمبر2005)، متوفر على الموقع التالي: http://www.adala.justice.gov.ma/AR/Recherche.aspx

[140] القانون عدد 48 لسنة 2009، مؤرخ في 08 جويلية 2009 يتعلق بإصدار مجلة الموانئ البحرية، الفصل 6، ص7.

[141] المرسوم التنفيذي رقم 01/02، المؤرخ في 22 شوال 1422 الموافق ل 6 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها، الجريدة الرسمية رقم 01 الصادرة بتاريخ 2002/01/06، ص3

وعلى اعتبار أن نهائي الحاويات هو أحد أنواع النهائيات المينائية، يمكن استنتاج أن هذه الأخيرة في نظر المشرع الجزائري إنما هي "منشآت ضرورية كل منها متخصص في مناولة نوع معين من البضائع" ولو لم يكن ذلك بعبارات صريحة. وغير ذلك فلم نشهد أي نص قانوني جزائري تضمن أدنى إشارة لهاته الأرضيات.

ننتقل فيما يلي لتسليط الضوء على رأي الفقه والقضاء حول هذه الأرضيات.

ب. مفهوم النهائيات المينائية بين سكوت القضاء وفصل الفقه:

غالبا ما يتدخل كل من الفقه والقضاء للفصل في ماهية الأشياء التّي سكت التشريع عن تحديدها أو التّي طالها تضارب العديد من النصوص القانونية، نفس الشيء بالنسبة لمفهوم النهائيات المينائية التي كان للفقه خاصة، الدور الفعّال في تحديد مفهومها بشكل قاطع. وفيما يلي سنستعرض أهم الاجتهادات القضائية والآراء الفقهية التي قيلت في هذا الشأن.

1. الاجتهادات القضائية وقرارات البرلمانات

قلة من الأحكام والقرارات القضائية التي تحدثت عن النهائيات المينائية، بل أنّ أكثرها وإن وظفت عبارة نهائي مينائي تُعالجه على أساس أنه جزء من الأجزاء التابعة للميناء. مثال ذلك قرار المحكمة الأوروبية[142]، في قضية ميناء لاسبيزا بإيطاليا، الذّي قضى بالمتابعة الجزائية للسيد وارسو وعشرة أشخاص آخرين من ممثلي نهائي حاويات لاسبيزا ، على أساس أنهم استخدموا اليد العاملة في إطار انتهاك القانون. وقد عالجت المحكمة النهائي المينائي على أساس أنه ملحقة داخلية في الميناء[143].

أمّا عن القرارات التي جاءت صريحة نوعا ما فيما يخص تعريف النهائي، فنذكر أحد قرارات البرلمان الأوروبي ذات الصلة بالصناعات البحرية الأوروبية الذي دعا فيه اللجنة الأوروبية المعنية بالصناعات إلى دراسة

[142]الغرفة الخامسة، المؤرخ في 12 فيفري 1998، في القضية رقم C-163/96.

[143]Pour plus de détails sur l'affaire de La Spé Zia, faite retour à l'arrêt du 12.2.1998, affaire n° c-163/96, disponible sur : http :// www.eur-lex.europa.eu/

معايير انشاء محطات لتفريغ المواد الخطيرة بواسطة سفن صغيرة عقب ما انجرّ عن كارثة بحر ايجيان بلاكورونيا ("Aegean Sea» survenue à La Corogne")، أين وصفت محطات التفريغ هاته بـ "النهائيات"، مما يفهم أن عبارتي "محطات تفريغ" و"نهائيات مينائية" هما عبارتين مترادفتين في نظر القضاء الأوروبي[144].

2. فصل الفقه في مفهوم النهائيات المينائية

في ظل تضارب المواثيق الدولية حول مفهوم النهائيات المينائية وشبه انعدام الاجتهادات القضائية ذات الصلة، وحده الفقه استطاع انقاذ الموقف وبالضبط الفقه الفرنسي[145]، من خلال وضع تعريف جامع مانع لكل ما قيل عن النهائيات المينائية، وتحقيق ما يعرف بـ"الوحدة في المفهوم". لعلّ أبرز تعريف فقهي للنهائي المينائي، ورد على الصيغة الآتية: "هو فضاء مينائي مهيأ ومزود بتجهيزات ومعدات المناولة والتخزين، يعهد بتسييره إلى مشغل متخصص، وكذا مفهوم تقني يُراد به مجموعة من الهياكل (أرصفة، أراضي مسطحة،...) ومعدات أخرى (روافع جسريه للمناولة الأفقية، روافع شوكية،...) في منطقة مينائية مُحددة ومخصصة لنشاط تجاري معين (حاويات، حبوب، محروقات،...)[146].

يوحي هذا التعريف بالتعدد في أنواع النهائيات المينائية، كل حسب النشاط التجاري الممارس فيه، الأمر الذي يسمح بالقول بأنّ تعدد النهائيات مُرتبط بتعدد الأنشطة التجارية الممارسة داخل الميناء. وعليه فإن كان النشاط الممارس مثلا هو تجارة الحبوب؛ نكون أمام نهائي حبوب أو محطة حبوب (terminal céréalier)، وإذا كان بضائع مُحواة أو ما يعرف بالحاويات نكون أمام نهائي حاويات (terminal à conteneurs)،...إلخ.

ننتقل فيما يلي للحديث عن الشراكة المينائية كأسلوب جديد لإدارة، تسيير وتميل هذه الأرضيات

---

[144]Procès-verbal de la séance du mercredi 21/04/1993, J.O.C.E n° C150/56 du 31/05/1993 disponible sur : http://www.euro-lex.europa

[145]Nabil NADJIH, l'exploitation des terminaux portuaires marocains à l'heure de la mondialisation des échanges, disponible sur :http://www.institut-idef.org/L-EXPLOITATION-DES-TERMINAUX.html.

[146]Axelle JOUVE, les terminaux à conteneurs portuaires, mémoire de Master 2 de droit maritime et des transports, université de Paul Cézanne, Aix-Marseille 3, 2007/2008 , page 14.

المطلب الثاني: قيام أسلوب الشراكة المينائية

إنّ عدم نجاعة أساليب التسيير المينائي التقليدية أمام ظهور النهائيات المينائية التي تستوجب من التنظيم والتمويل ما يجاوز امكانيات السلطات المينائية، واعتماد الشراكة عام/خاص، أدّى إلى قيام أسلوب الشراكة المينائية كأسلوب خاص ومتميز. من هذا المنطلق سنتطرق إلى خصوصية هذا الأسلوب، ثمّ إلى الآثار الناجمة عن اعتماده.

الفرع الأول: خصوصية أسلوب الشراكة المينائية

لا شك أن قيام الشراكة المينائية كأسلوب تسيير وتمويل مينائي جديد إلاّ وله مجموعة من الخصائص تُميزه عن غيره من أساليب التسيير المينائي التّي سبق ورأينها (احتكار، خوصصة، تأجير وامتياز). في هذا الفرع سنحاول تسليط الضوء على خصوصية هذا المفهوم انطلاقا من التطبيقات العملية له، خاصة وأنّ عدم وحدة التصور الخاص به يُصعب علينا تحديد بعض خصائصه، لا سيما من حيث المراحل.

أ. مفهوم الشراكة المينائية بين العمومية والتخصيص

عانت الشراكة المينائية من نفس مُعاناة الشراكة عام/خاص من حيث الصراع حول المفهوم، فمنهم من يرى فيها ظاهرة خاصة تقوم على أسس مُعينة، ومنهم من يرى فيها عبارة عامة، تجمع كل أوجه التعاون الحديثة بين القطاعين العام والخاص لتمويل الاستثمارات ذات الصلة بالمرفق المينائي. يتعين هنا عرض بعض التطبيقات العملية لنظام الشراكة المينائية، ثم تحليل تصور الفقهاء لهذا المفهوم.

1. عرض لبعض تطبيقات الشراكة المينائية عبر العالم

بقيت ظاهرة "الشراكة المينائية" هي الأخرى مفهوما يعرف تطبيقات عدة كل يخضع لتصور الدولة وقانونها الوطني، وفي ذلك نذكر:

- **فرنسا: (اتفاقية النهائيla convention du terminal)**

تعتبر "اتفاقية النهائي" أو "اتفاقية المحطة المينائية"، المكرسة بموجب القانون رقم 660-2008[147]، المثال الوحيد لاعتماد الشراكة عام/خاص في المرفق المينائي الفرنسي[148]، وهي تعكس أهم إصلاح مينائي فرنسي إلى حد الساعة، بحيث ساعدت على تحويل الموانئ الفرنسية من مجرد موانئ عادية إلى موانئ بحرية كبرى GPM[149]. تقوم هذه الاتفاقية أساسا على إبرام عقد بين السلطة المينائية وأحد مشغلي النهائيات المينائية بهدف: استغلال نهائي مينائي، وإلاّ انجازه أي تشييد نهائي وتجهيزه بمعدات المناولة، التخزين المرتبطة بالسفن[150].

تضمنت هذه الاتفاقية تحديدا لبعض العناصر، تحت طائلة البطلان، على غرار: تحديد النشاط الممارس على أرض النهائي، تحديد النهائي محل الاتفاقية، الوسائل التي تعيرها السلطة المينائية للمشغل الخاص، المسؤولية والتأمين، مدة الاتفاقية...[151]، أما عن باقي العوامل فهي تخضع لمبدأ سلطان الإرادة. في حين لم تشر إلى انشاء شركة مشروع مختلطة الاقتصاد، ما يفهم أن الشراكة المينائية في فرنسا تُعتمد على مفهومها الواسع.

- **المغرب: نظام التمويل المختلط**

اعتمد أسلوب الشراكة عام/خاص في المغرب في قطاع الموانئ لأول مرة لإنشاء وتطوير واستغلال ميناء طنجة "Tanger Med" سنة 2005[152]. وطُبق الأسلوب بالمفهوم الأصلي والضيق للعبارة، أي نظام التمويل المختلط[153]، عن طريق إنشاء شركات مشروع بالتمويل المختلط من الدولة، السلطة المينائية والمشغلين الخواص.

---

[147] La loi n°2008-660 du 04juillet 2008 portant réforme portuaire, disponible sur : http://legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000019122891

[148]Clément SEKA SEBA, op.cit. page 379.

[149]GPM : Grand Port Maritime.

[150]L'article R.105-2 du code des ports maritimes français, disponible sur : http://www.juritravail.com/code-ports-maritimes.html

[151] L'article R.105-4 du code des transports.

[152] نجاح ميناء طنجة المتوسط يحث المغرب على توسيع بنيته التحتية المينائية، http://www.menara.ma/ar

[153] " Exemple réussi de partenariat public-privé : le complexe portuaire de Tanger, dont la moitié environ est financée par les opérateurs privés" Les partenariats publics privés se développent au Maroc. http://www.econostrum.info/Les-partenariats-publics-prives-se-developpent-au-Maroc_a5559.html

ففي سنة 2005، تمّ إنشاء شركة APM Terminals Tangier التّي تولت تسيير واستغلال نهائي حاويات رقم 01 لميناء طنجة، من خلال اتفاقية امتياز لمدة 30سنة. بعد ذلك بسنة، تم إنشاء شركة EUROGATE TANGER لتتولى تسيير واستغلال ثاني نهائي حاويات بالميناء، عن طريق اتفاقية امتياز بنفس المدة[154].

تبقى قائمة الأمثلة عديدة ومتنوعة[155]، لا تتفق في مجموعها على نموذج عملي واحد لتعكس بذلك اختلافا قانونيا، والسؤال الذي يطرح هنا، يخص نظرة الفقهاء، هل طالها هي الأخرى هذا التنوع أم أنهم أجمعوا على مفهوم واحد. وهو ما سنتعرض له في الجزء الموالي.

2. نظرة القانون والفقه للشراكة المينائية

لا يوجد إلى حد الساعة نص قانوني يُعرف "الشراكة المينائية". أما عن الفقه، فقلة منهم تعرضوا لدراسة وتحليل هذا المفهوم، فالأغلبية يكتفون بالقول بأنها ظاهرة عامة تجمع بين كلّ من السلطة المينائية ومُشغلين خواص، في علاقة تصب في إطار انجاز مشروع ذو صلة بالمرفق المينائي، وتعرف عدة تطبيقات، ولكلّ وجهة نظره الخاصة حول المفهوم. وفي هذا الشأن نذكر: فقيه القانون البحري والمينائي الفرنسي **Robert REZENTHEL**، الذّي، في بحث له حول الشراكة في المجال المينائي، استهل حديثه بتعريف الشراكة بصفة عامة كما يلي:

"جمعية نشطة بين عدة مُتدخلين، الذين ومع احتفاظهم بكامل استقلاليتهم، يقبلون توحيد وإشراك جهودهم بهدف تحقيق مصلحة مُشتركة. يمكن لهذا الجهاز أن يتخذ عدّة مظاهر: إمّا شكل غير رسمي، أو شكل مؤسساتي (جمعية، شركة مدنية أو تجارية،...) والشكل في هذا الإطار يخضع لإرادة الأطراف، وهو مبدئيا تطوُعي. ولا تتمتع السلطة المينائية بالحرية التامة في الانخراط في شراكة بصفتها شخص عام، وإنما يجب أن يأذن لها القانون بذلك

[154] http://www.tmpa.ma/activites-services/activite-conteneurs/

[155] Pour plus d'exemple voir Clément SEKA ABA, op.cit. pages 383-388.

(بالمعنى الصريح للكلمة). وعندما يخص الأمر مؤسسة عامة، فإنّ الشراكة يجب أن تتم في إطار مجال الاختصاص المحدد لها قانونا.

يفترض مفهوم الشراكة على وجه الخصوص السعي لتحقيق أرباح، ولكن مع ذلك يُمكن أن يُطبق المفهوم على مجال الأعمال السيادية. ومثال ذلك اجراءات مُشتركة بين السلطة المينائية وإدارة الجمارك أو الدفاع الوطني..."[156]

يُؤخذ على هذا التعريف أنه تناول الشراكة بمفهومها الواسع الذّي يجمع بين عدة أنواع لاسيما الشراكة عام/عام حينما ضرب مثال الشراكة بين كل من السلطة المينائية وهيئات عامة أخرى كإدارة الجمارك، وكذا الشراكة عام/خاص أين اكتفى بعبارة "شراكة بين عدة متدخلين" ولم يُحدد طبيعة هؤلاء المتدخلين. ولم يُعرف بدقة "الشراكة المينائية" أو "الشراكة عام/خاص" في المجال المينائي والتي هي موضوع دراستنا هذه.

يشاركه نفس الفكر الفقيه Jean GOSDIDIER De MATON [157].

أما عن الفقهاء والباحثين العرب، فنجد الأستاذة **بوخاتمي فاطمة**، التّي اتجهت إلى تعريف الشراكة المينائية بأنها "أداة قانونية، تسمح إضافة إلى تكوين علاقة تكنولوجية وعلاقة تسيير وإدارة، تسمح بوضع المؤسسات المينائية موضع تنافس على كلا الصعيدين الوطني والعالمي"[158]. كما نجد كذلك الأستاذ حدوم كمال[159]، عرّف الشراكة المينائية على النحو الآتي: "الشراكة بين الهيئات والتنظيمات المينائية وبين القطاع الخاص، يجب أن يُنظر إليها كإشراك للمجهودات في مجال البنى التحتية والبنى الفوقية فيما يخص التمويل والتسيير، تسمح خاصة للقطاع الخاص بالاستثمار في البنية التحتية.

---

[156]Robert REZENTHEL, le partenariat en matière portuaire (la mise en concurrence préalable), annales IMTM 2013, page 131.

[157]Jean GROSDIDIER, op.cit. page 50.

[158] BOUKHATMI Fatima, Partenariat public/privé : l'exemple des concessions portuaires dans les ports algériens , op.cit.

[159] وهو كذلك أحد كبار الباحثين العرب الجزائريين في المجال المينائي ، كما سبق الذكر.

غالبا ما تتحقق هذه الشراكة في إطار عقد امتياز يمنح من قبل السلطة المينائية، لمؤسسة خاصة لأهداف ذات صلة بالاستغلال المينائي"[160].

بهذا يتضح أن فقهاء القانون عربا كانوا أم غربيين يُجمعون على أن الشراكة المينائية أو الشراكة عام/خاص في المرفق المينائي هي ظاهرة عامة، تعرف عدة تطبيقات، ترتكز في مجموعها على تمويل المشاريع ذات الصلة بالمنشآت المينائية، واستغلالها في إطار عقد امتياز يُبرم بين السلطة المينائية والمتدخل المينائي. وتميل الأغلبية إذا تعلق الأمر بالاستثمارات ذات الصلة بالمرفق المينائي إلى توظيف عبارة الامتيازات المينائية les concessions portuaires بدل عبارة الشراكة المينائية أو البوت أو غيرها من العبارات التي تثير اللبس، وفي هذا الشأن فإنهم يُميزون بين عدة أنواع من الامتيازات المينائية: امتياز مينائي على أساس البوت، أو على أساس التمويل المختلط، وفي ذلك نذكر كل من Clément SEKA SEBA, GROSDIDIER De Maton . علما أن الامتياز هو مرحلة من مراحل الشراكة عام/خاص ولا يمثلها في مجملها.

حتى وإن عالج معظم الفقهاء ظاهرة الشراكة المينائية على أساس أنها مفهوم عام فإنّ ذلك تبرره قواسم مشتركة بين المفهومين العام والخاص، وهو موضوع الجزء الموالي.

ب. الأحكام المشتركة بين المفهومين العام والخاص للشراكة المينائية

تكشف التطبيقات العملية للشراكة المينائية عن أحكام مشتركة بين المعنى الضيق للعبارة وبين مفهومها الواسع. لعل أبرزها هو ارتباط المفهوم بالسلطة المينائية كسلطة مانحة للامتياز، وارتباط المفهوم بالملك العام. وهي النقاط التي سنتناولها فيما يلي.

[160] Kamel HADDOUM, le partenariat public-privé dans le financement des investissements portuaires, portuaires, la revue algérienne des sciences juridiques, économiques et politiques. page 23.

1. ارتباط المفهوم بالسلطة المينائية

نبعت فكرة إنشاء سلطة مينائية، من ضرورة وجود هيئة تُعنى بمُراقبة الكم الهائل من النشاطات الممارسة في أرضية الميناء من جهة، وممارسة الوظائف الإدارية المينائية[161] من جهة أخرى، وفي ذلك نعني كل من وظيفة الأشغال بما في ذلك وضع البنى الأساسية، بناء المنشآت، وظيفة الاستغلال بما في ذلك استغلال الأرصفة المينائية، المساحات، والأنشطة التجارية المينائية على غرار المناولة، التشوين والقطر،...ووظيفة الضبط[162].

تعود أصول السلطة المينائية إلى القرن التاسع عشر، حيث تمّ توظيف المصطلح لأوّل مرة في القانون الإنجليزي سنة 1894، تحت عبارة Port authority، وذلك في ميثاق مرشون Merchant shipping act، للدلالة على مُسير الميناء المعين بواسطة قرار من السُلطات العمومية، وبعد مرور عدّة سنوات عاد المصطلح للظهور مرة أخرى في ميثاق هاربور (ميثاق الموانئ) Harbour act، سنة 1964، أين تم تعريفها بأنها كل شخص طبيعي أو معنوي تُسند إليه اختصاصات بموجب قانون أو مرسوم أو قرار أو التزامات في ما يخص بناء أو تحسين أو تسيير ميناء"[163] ، أي المؤسسة التي يمنحها القانون امتيازات السلطة العامة على المرفق المينائي[164].

حافظت السلطة المينائية على هذا المفهوم عبر الزمن، وعلى نفس المهام الإدارية وعلى احتكار ممارسة الأعمال التجارية المينائية، إلى حين ظهور المؤسسات المينائية كمؤسسات مُساعدة، وكذا أساليب التسيير المينائي المختلط (التأجير والامتياز) بل وحتى الخوصصة، أين تمّت إعادة توزيع الأدوار بين السلطة المينائية ومُختلف المتدخلين المينائيين، وزادت حِدّةُ هذا التوزيع أكثر بظهور الأساليب الحديثة للتسيير والتمويل لاسيما أسلوب الشراكة

---

[161]« A ce titre, le port a des missions précises et variées comme les travaux d'extension et d'aménagement portuaire, l'entretien des infrastructures portuaires, la police portuaire, la gestion du domaine immobilier qui lui est affecté, l'exploitation de l'outillage public du port » pour plus de détails sur les missions de l'autorité portuaire , voir Grégory GUERLET, la gestion des ports par une entité publique : aspects européens et environnementaux, thèse pour le doctorat en droit, université Lille Nord de France, 2013, page 27, disponible sur http://www.tel.archives-ouvertes.fr/tel-00983306 .

[162]أفيدة سعدية، المرجع السابق، ص101.

[163]Bertrand Vende, la notion juridique d'autorité portuaire, cité par AFFIDA Saadia, op.cit. page 103.

[164] ويمكن تعريف السلطة المينائية كذلك بأنها كلّ مؤسسة عمومية تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي، وبسلطات تنظيمية واسعة تُمارسها على أرض إقليمها الذّي يضم: إما ميناء واحد أو مجموعة من الموانئ.

عام/خاص كما سنرى لاحقا. ومصلحة السلطة المينائية من وراء اعتماد أسلوب الشراكة المينائية، إنما هي تحقيق المصلحة العامة[165] من خلال تسيير الملك المينائي العام أحسن تسيير.

إلى جانب المصلحة العامة، هناك مبررات أخرى تقف وراء اعتماد السلطات المينائية لهذا الأسلوب منها:

- تحصيل الخبرة ورؤوس الأموال لتمويل مشاريع الاستثمارات في مجال البنى التحتية المينائية[166].
- تقاسم المخاطر: قصد تخفيف الضغط والأعباء عن القطاع العام والسلطة المينائية، والفلسفة التي تقوم عليها الشراكة عام/خاص تخدم هذا الهدف.
- السعي نحو ترسيخ علاقاتها بالمشغلين الخواص المتواجدين في الميناء.

2. ارتباط المفهوم بالملك العام

تَرِد الشراكة المينائية (سواء بمعناها الواسع أو الضيق) أساسا على جزء من الميناء أو ما يعرف بـ"النهائيات المينائية"، وأحيانا على أجزاء أخرى من الميناء[167]، أو على الميناء كله.

يُعدّ الميناء في مفهوم أغلب القوانين الوطنية[168]، بما في ذلك القانون الجزائري، القانون رقم 30/90 المتضمن قانون الأملاك الوطنية، المعدل والمتمم[169]، في مادته 16، ملكا عموميا اصطناعيا. ويطال تكييف الموانئ كملك عام جميع المنشآت المينائية والبنى التحتية والفوقية المينائية بما في ذلك النهائيات المينائية. ويخضع الملك العام طبيعيا

---

[165] Clément SEKA SEBA, op.cit. page 21.

[166] لعلّ العامل الأكثر تبريرا للجوء القطاع العام إلى القطاع الخاص في إطار علاقة شراكة عام/خاص أيا كان المجال، إنما هو السعي لتحصيل الخبرة الكافية والمعرفة الفنية من أجل إدارة هذه البنى مُستقبلا، وكذا تحصيل الأموال الكافية لتغطية النفقات التي تتطلبها مشاريع مُماثلة خاصة وأنّ القطاع العام لوحده غير قادر على ذلك.

[167] « …avec une même concession incluant le terminal à conteneurs, le terminal conventionnel, un projet de plate-forme et un projet de port sec », audit de la concession du Terminal à conteneurs de Conakry, Mars 2011.

[168] نذكر منها القانون المغربي، رقم 02-15 المتعلق بالموانئ وبإحداث الوكالة الوطنية للموانئ وشركة استغلال الموانئ، في مادته الأولى، القانون التونسي عدد 48، 2009 المتعلق بإصدار مجلة الموانئ البحرية،...إلخ.

[169] القانون رقم 90-30، مؤرخ في 14 جمادى الأولى 1411، الموافق ل 1 ديسمبر 1990 يتضمن قانون الأملاك الوطنية، الجريدة الرسمية، العدد 52، الصادرة في 15 جمادى الأولى1411، الموافق ل 2ديسمبر1990،ص 1661، المعدل والمتمم بالقانون 08-14، المؤرخ في 20يوليو2008، الجريدة الرسمية، العدد 44، الصادرة بتاريخ 03أوت 2008، ص10.

كان أو اصطناعيا لنظام خاص، لاسيما من حيث التسيير والتمويل وبالتبعية الاستغلال[170]. وغالبا ما يحيل هذا النظام إلى عقود الامتياز كأسلوب لإدارة وتسيير هذه الأملاك بما في ذلك الموانئ.

والسؤال الذي يطرح في هذا الشأن يتعلق أساسا بنظرة هذا النظام الخاص لأسلوب الشراكة المينائية؟

إذا نظرنا إلى الشراكة المينائية بمفهومها الواسع، نجدها تتصادم كثيرا مع أسلوب الامتياز المينائي، وهذا ما يُفسر الدراسات التّي تصفها بالامتياز المينائي. أما إذا نظرنا إليها بالمفهوم الضيق، أو المفهوم الأصل، أي نظام التسيير والتمويل المختلط، فإن الشراكة المينائية تختلف عن أسلوب الامتياز المينائي من نواح عدة: فالشراكة المينائية أوسع من حيث المراحل من عقد الامتياز، فإذا كان هذا الأخير ينطوي على ابرام عقد واحد، فقد سبق وصف الشراكة عام/خاص بالتركيبة التعاقدية المعقدة. كما تفترض الشراكة مبدأ التمويل المختلط لمشروع معين وبالتبعية مبدأ تقاسم المخاطر بينما يقوم الامتياز على تحمل المتعاقد صاحب الامتياز كلا من التمويل ومخاطر الاستثمار. مع ذلك، يبقى الامتياز مرحلة من مراحل الشراكة عام/خاص بالمفهوم الضيق، فبعد إنشاء شركة المشروع، تقوم هذه الأخيرة بالتعاقد مع السلطة المينائية من أجل حيازة حق امتياز تمويل، تسير واستغلال المرفق الذي أنشأت من أجله.

والشراكة المينائية كمفهوم جديد إلا وجلب معه آثار جديدة، وهو موضوع الفرع الموالي.

الفرع الثاني: آثار الشراكة المينائية

أدخل اعتماد أسلوب الشراكة المينائية سواء بالمفهوم الواسع للعبارة أو بمفهومها الضيق، تغييرات عدة على قطاع الموانئ لاسيما إذا تعلق الأمر بالدور الذّي تُؤديه السلطات المينائية في هذا القطاع. إذ خضع الأمر إلى إعادة توزيع في الأدوار بينها وبين القطاع الخاص.

[170] Robert REZENTHEL, le partenariat public-privé dans les ports maritimes, questions doctrinales, Revue Trésor , page 254.

أدت هذه الوضعية إلى رواج فكرة الميناء المالك أو الإدارة المالكة كأحد نماذج التسيير المينائي الجديدة، إضافة إلى ذلك، فإن الإدماج القوي للقطاع الخاص والدور الذي أسند له في هذا الإطار، أدّى إلى ظهوره كمتدخل مينائي جديد عُرف بـ "مُشغل/مُستغل النهائيات المينائية". وهي النقاط التي سنتعرض لها فيما يلي.

أ. إعادة النظر في مهام السلطة المينائية

ساهم اعتماد الشراكة عام/خاص كمفهوم عام أو كمفهوم خاص في تغيير كبير لمعالم التسيير المينائي وتعزيز مبدأ تحرير الأنشطة التجارية المينائية. غير أن بعض الدول حافظت على وضعية الاحتكار بالمرفق المينائي، الأمر الذي خلق تَعَدُدًا في أنواع الموانئ وغيّر من وظائف السلطات المينائية عبر مختلف أرجاء العالم.

صاحب هذا التعدد في أنواع الموانئ تنوع في أنظمة التسيير المينائي، صنفها البنك العالمي إلى أربعة: نظام الميناء الخادم؛ نظام آلية الميناء؛ نظام الإدارة المالكة؛ نظام الموانئ الخاصة. لعلّ الاهتمام الأكبر رُصد لنموذج "الميناء المالك" الذي ازداد رواجا عن غيره من نماذج الإدارة المينائية.

على هذا الأساس قسمنا هذا الفرع إلى قسمين: قسم خاص بنموذج الميناء المالك، والقسم الثاني خاص بباقي نماذج التسيير المينائي.

1. رواج نموذج الميناء المالك: Landlord port /port propriétaire

يُعرف كذلك بنظام حيازة الميناء أو نظام الإدارة المالكة، فملكية المنشآت والبنى التحية المينائية في ظل هذا النظام تعود للسلطة المينائية، أما عن المعدات والتجهيزات، فهي من مسؤولية القطاع الخاص، بحيث تقوم هذه السلطة في إطار علاقة شراكة مينائية، بتكليف المتعاقد الخاص بتجهيز هذه البنى التحتية وتطويرها واستغلالها

تجاريا. وعادة ما يظهر القطاع الخاص هنا في شكل شركة أو مؤسسات متخصصة في المناولة[171]. أمّا عن السلطة المينائية فتنحصر وظيفتها في مُجرد تحديد وضمان احترام وتطبيق قواعد المنافسة بين مُختلف المتدخلين الخواص.

أصبح هذا النظام المرجعية الدولية الرائدة في تنظيم وإدارة الموانئ[172]، لما يُزيله من عبء على السلطة المينائية، فهو يتيح فرصة الاستفادة من رؤوس الأموال الخاصة بشكل يُساهم في تطوير الموانئ وترقيتها، مع الإبقاء على السلطة المينائية كفاعل رئيسي مسؤول عن ضبط المنافسة بين المتدخلين الخواص ومراقبة عمليات المناولة[173].

إنّ التركيبة التي يقوم عليها هذا النظام، وكذا المرونة التي يوفرها في اتخاذ القرارات، ساعدت العديد من الدول على النهوض باقتصادها والرفع من مردودية موانئها، لدرجة أنّ بعض الدول أدخلت على تشريعاتها إصلاحات بشكل يساعدها على تطبيق هذا النموذج، تماما كما هو الحال بالنسبة لفرنسا كما سبق ورأينا.

كل ذلك، ساعد على رواج هذا النموذج أكثر من غيره من النماذج التي سنتطرق إليها فيما يلي.

2. الشراكة المينائية وأساليب الإدارة المينائية المنافسة:

إضافة إلى نظام الميناء المالك، هناك ثلاث أساليب أخرى تنافسه في عملية التسيير المينائي، هي حسب تصنيف البنك العالمي:

أوّلا: نظام الميناء الخادم service port أو port opérateur :

يُعرف أيضا بميناء التسيير المركزي، تطغى عليه مُشاركة القطاع العام، ويمثل النموذج المثالي لاحتكار السلطة المينائية للمرفق المينائي. فالدولة هنا مُمثلة بالسلطة المينائية ومالكة الميناء، تقوم باستغلاله وضمان عمليات

---

[171]Claire MERLIN, l'outil contractuel majeur en France : la convention de terminal, annales IMTM 2013 , page 115.

[172]Claire MERLIN, op.cit. page 116.

[173] A.BOUMESSILE , le système portuaire algérien, une problématique ? page18.

المناولة، وفي ظروف استثنائية تسمح لطاقم عمل خاص مؤهل بالقيام بعمليات المناولة. فالسلطة المينائية في ظل نظام مماثل تحتفظ بكامل سُلطاتها وتُمارس الوظيفتين: الإدارية والتجارية.

يخدم هذا النظام أكثر الدول ذات القدرة المالية الكافية، أو السلطات المينائية المستقلة ماليا والتي تتمتع بفائض في الميزانية لا تحتاج معه أي تمويل خارجي.

ثانيا: نظام آلية الميناء tool port أو port outil :

يُعرف كذلك بنظام "الميناء أداة". وفي ظله، تعود ملكية كل من المنشآت، البنى التحتية ومعدات المناولة للسلطة المينائية، التّي تعهد باستغلال هذه المعدات إلى شركات المناولة الخاصة أي القطاع الخاص، في إطار عقود امتياز طويلة المدة أو عقود تأجير محدودة المدة[174]. أمّا عن اليد العاملة، فيمكن أن تكون مُستخدمة من قبل السلطة المينائية، لكنها تخضع في عملها لسلطة المستأجر أو صاحب الامتياز، لتُحصر بذلك مُشاركة القطاع الخاص في ظل هذا النظام في مُجرد القيام بنشاط المناولة المينائية على الأرصفة بالاعتماد على مُعدات وتجهيزات تعود ملكيتها للسلطة المينائية.

لقي هذا النظام رواجا في أوروبا الغربية لفترة ليست ببعيدة، لكن نظرا لعدم فعاليته خاصة وأنه يحتفظ بأغلب الأعباء للسلطة المينائية لاسيما في مجال المسؤولية وما قد ينجر عن ذلك من نزاعات، في الوقت الذي تسعى فيه الدول إلى تخفيف الأعباء المالية عنها، تخلت عنه لتنتهج أنظمة تسيير أخرى. وحاليا بالكاد نلمح تطبيقه في البلدان الأوروبية ما عدا فرنسا التّي طبقته إلى غاية سنة 2008، أي قبل إصدارها لقانون الإصلاح المينائي[175] واعتمادها لنظام الإدارة المالكة.

---

[174]A.BOUMESSILE, op.cit. page 18.

[175]La loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, J.O.R.F du 5 juillet 2008, page 10817.

ثالثا: الموانئ الخاصة ports private أو ports privés :

هو آخر تصنيف للبنك الدولي، ويعد نقيضا للميناء الخادم؛ بحيث تتنازل السلطة المينائية عن هذا المرفق لصالح القطاع الخاص إمّا تنازلا كُليا من خلال عقود بيع أو شبه كُلي بأن تتنازل عن حق استغلال وبناء محطات خاصة داخل الميناء، ما عدا إذا تعلق الأمر بالوظائف المرتبطة بسيادة الدولة[176] بما في ذلك تنظيم ومراقبة الممرات المؤدية إلى الموانئ الوطنية التي تمارسها هياكل السلطة العامة ممثلة في شرطة الحدود، الجمارك ومصالح الصحة.

يتماشى هذا النظام أكثر مع التطبيق المتطرف لنظام الرأسمالية. اعتمدته دول عدة لتسيير موانئها، نذكر منها المملكة المتحدة البريطانية التّي شملت عملية الخوصصة فيها أكثر من 21ميناء في سبيل ضمان قدر كاف من المنافسة الحرة بين هذه الموانئ[177]. وأبرز مثال عن اعتماد هذا النظام هو ما يجري حاليا في اليونان في محاولة لبيع ميناء بيري Port de Pirée لمتعاملين أجانب يحملون الجنسية الصينية[178].

أبعد من هذه النماذج، ساعد اعتماد الشراكة المينائية على ظهور مُتدخل جديد عرف بـ"مشغل النهائيات المينائية" وهو ما سنتعرض له فيما يلي.

ب. ظهور مشغلي النهائيات المينائية كمتدخل مينائي جديد

يفترض نظام الشراكة عام/خاص في القطاع الخاص كل من الخبرة والتمويل. والخبرة هي في الأصل ضمان للقروض التمويلية، فإثبات النجاح في مجال مُعين من جهة، كاف لإقناع هيئة بنكية والحصول على قرض لتمويل هذا المشروع. لذا فليس هناك أفضل من الشركات التي أثبتت تدخلا مينائيا قويا خاصة في مجال الأنشطة المينائية

---

[176]A.BOUMESSILE, op.cit. page 18.

[177] حملاوي ربيعة، المرجع السابق، ص88.

[178]Pour plus d'information sur l'évènement de la privatisation du port de Pirée, voir l'article disponible sur ce lien : http://www.latribune.fr/economie/union-europeenne/la-grece-relance-la-privatisation-du-port-du-piree-476386.html

التجارية، لتمثيل القطاع الخاص في علاقة مماثلة. على أن هذه الشركات غالبا ما توصف بـ"مشغلي النهائيات المينائية" كون أنّ كُلا منها يُمارس نشاطا تجاريا يحتضنه أحد النهائيات المينائية.

لم تنل عبارة "مشغلي النهائيات المينائية" أي حظ من النصوص القانونية، بالرغم من الدور الذي يُؤديه هؤلاء، مما يفرض الوقوف عند مفهوم هذه العبارة، وكذا استعراض أهم مشغلي النهائيات المينائية عبر العالم الذين كانوا سببا في رواج مفهوم مماثل، وذلك في الجزئين المواليين.

1. مشغلي النهائيات المينائية مفهوم جديد

ارتبط ظهور هذا المفهوم الجديد بظهور "النهائيات المينائية" للدلالة على الوظيفة الممارسة على أرض هذه النهائيات، أكثر من الدلالة على مهنة مُحددة ومنظمة قانونا. وينطبق المفهوم على كل هيئة مينائية عامة أي سلطة مينائية تماما كما هو الحال بالنسبة لسلطة ميناء بورتاك بسنغافورة، التي بعد أن أثبتت جدارتها في تسيير النهائيات المينائية لاسيما نهائيات الحاويات تحولت إلى شركة خاصة رائدة في تسيير نهائيات الحاويات في تعاملها مع باقي الدول أو هيئة خاصة تُعنى بالتكفل بالبضائع قبل أو بعد عملية النقل البحري، لتُعرف بعد رواج النهائيات المينائية، بتسمية "مستغلي أو مشغلي النهائيات المينائية".

لم تنل هذه العبارة أي حظ من النصوص القانونية، إذ لم نشهد أي قانون وطني أو نص دولي يُعرف "مشغل أو مُستغل النهائي المينائي" ما عدا اتفاقية الأمم المتحدة المبرمة في 19 أبريل 1991 حول مسؤولية مُشغلي نهائيات النقل[179] ، في مادتها الأولى[180] التّي قضت بأنّ "مستغل النهائي هو كل شخص في إطار ممارسته لمهنته، يتكفل بحضانة البضاعة محل عقد نقل دولي من أجل تنفيذ خدمات ذات صلة بالنقل مُطبقة على هذه البضاعة، في منطقة خاضعة لسيطرته أو له حق الوصول إليها أو حق استخدامها".

---

[179] La convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international du 19 avril 1991.

[180] ولو أن هذه الاتفاقية لم تدخل حيز النفاذ، إلا أنه يمكن الاعتداد بها لمعرفة مدلول عبارة 'مشغلي النهائيات المينائية'، خاصة وأنها النص الوحيد الذي أعطى تعريفا لها

استقراء هذه المادة يدل على أنها تضفي طابع التشوين على مهمة مُشغل النهائي، فالمادة قد وظفت عبارة "يتكفل بحضانة البضاعة" بمعنى يقوم بعمليات حراسة هذه البضاعة وهي أعمال تدخل في حكم التشوين، هذا من جهة، ومن جهة أخرى نجد أن عبارة "من أجل تنفيذ خدمات ذات صلة بالنقل مُطبقة على هذه البضاعة" تُشير إلى عمليات المناولة من شحن هذه البضائع، رصها، فكها، تخزينها وتفريغها لاسيما وأننا في إطار عقد نقل بحري دولي، وليحوز مشغل النهائي في هذا الإطار صفة "مناول".

ومنه فمشغل النهائيات المينائية وفقا لهذه الاتفاقية يُؤدي الدورين: مشون ومناول، ويمكن القول أن أسلوب الشراكة المينائية هو الذي مكنه من هذا الأداء ودليل ذلك هو عبارة "في منطقة خاضعة لسيطرته" من نفس المادة .

في نفس السياق، من الباحثين[181] من يرى للمادة تفسيرا آخر، بحيث يجدها تشير إلى أن تدخل مُشغلي النهائيات المينائية يتم إما قبل مقاول المناولة، بهدف التسليم اللاحق للبضاعة للمرسل إليه أو لممثله. وإما قبل عملية النقل البحري، ليتولى في هذه الحالة استقبالها من الشاحن أو ممثله، بهدف التسليم اللاحق لها لشركة مناولة تعمل لحساب الناقل البحري الذي يختاره. ولكل وجهة نظره الخاصة.

يبقى المفهوم إلى يومنا هذا لا نصيب له لا من النصوص القانونية ولا من الدراسات الفقهية، ومع ذلك يمكن القول بأنه مفهوم لصيق بمفهوم النهائيات المينائية، وأنّ مشغل النهائيات هو كل شخص يحوز من الخبرة والمعرفة الفنية قدرا يؤهله للتعاقد مع القطاع العام –السلطات المينائية– من أجل استلام مشاريع تسيير واستغلال النهائيات المينائية والسهر على حسن سير البضاعة داخل هذه الأرضيات مع القيام بجميع العمليات الضرورية التي تصب في هذا الإطار، والتي تدخل في حكم المناولة والتشوين، في حدود ما ينص عليه اتفاق الشراكة .

لم يمنع هذا الفراغ القانوني من بروز عدة مشغلي نهائيات مينائية عبر العالم أبرزوا جدارتهم وخبرتهم في هذا المجال، وفيما يلي نظرة على أهمهم.

---

[181] Nabil NADJIH , op.cit.

2. نظرة على أهم مشغلي النهائيات المينائية

تعدد النهائيات المينائية الذي يعود في الأصل إلى تعدد أنشطة التجارة البحرية طال كذلك مشغلي هاته النهائيات. هذا مع عدم إهمال حقيقة أن وراء رواج كل نهائي مينائي ونجاحه، مُشغل كفء. هذا ويعرف هذا المفهوم تقسيمات عدة، منها ما يقوم على أساس مدى رواج هذا المشغل جغرافيا[182]، وهنا نجد مشغلين دوليين عالميين، أي أن النهائيات التي يشرفون على تسييرها واستغلالها تتوزع عبر مُختلف دول العالم، ولعل المثال هنا يقتصر على أبرز ثلاث مشغلين عالميين[183]: (Port Singapour Authority, Hutchinson & DP WORLD)، كما نجد كذلك مشغلين دوليين إقليميين، أي أنّ نشاطهم يقتصر على إقليم مُعين، قد يكون قارة أو مجموعة محدودة من الدول، وفي هذا الإطار نذكر: (Eurogate) بقارة أوروبا، و (Ports America) بالقارة الأمريكية.

ولكن أهم تقسيم لمشغلي النهائيات المينائية، هو ذلك الذي يقوم على أساس مدى حداثة الشركة حائزة الصفة وكذا مُعداتها[184]، الذي يعتمده أغلب المختصين في مجال النقل البحري والنشاطات المينائية. على هذا الأساس نُحصي ثلاث أنواع أو بالأحرى ثلاث طبقات من مُشغلي النهائيات المينائية:

- **الطبقة الأولى:** هي الطبقة الكلاسيكية، تضم المناولين التقليديين، الذين يعتمدون على تكرار نفس نموذج المعالجة في مُختلف المناطق المينائية، وفقا لمبدأ التكامل الأفقي[185]. وفي ذلك نحصي :

---

[182] Jean DERBIE, IFSTTAR, séminaire maritime (EMAR), les opérateurs des terminaux à conteneurs : stratégies globales et régionales, synthèse de la présentation, 2/12/2011, page3.

[183] Jean DERBIE , HUB portuaires (1) : Les grands opérateurs mondiaux, texte publié dans la revue FLUX, N°87, rubrique portrait d'entreprise, janvier mars-2012, page 6.

[184] Jean DERBIE, op.cit. page 2.

[185] ويحدث بالتكامل الأفقي عندما تتحد مشروعات تعمل كلها في مرحلة واحدة من عمليات الانتاج، ما يؤدي إلى شيوع منتجات المشروع المتكامل، كما يقصد به كذلك السيطرة على المنظمات المنافسة بالشراء أو بالتملك
http://moqatelcom/openshare/behoth/modoatAma1/EconomicTe/e.doc_cvt.htm
L'intégration horizontale (ou concentration horizontale) est l'extension d'une entreprise qui développe son activité économique au même niveau de la chaine de valeur que ses produits. Le but est de répartir les coûts sur une plus grande quantité de produits, de réduire les aléas par le biais de produits de substituions ou, tout simplement, d'éviter la concurrence. Disponible sur : http://www.toupie.org/Dictionnaire/Integration.htm

/ [186] PSA/ Port of Singapore Athority/Autorité portuaire de Singapour

.HPH/Hutchison Port Holding[188] /Eurogate[187]

- **الطبقة الثانية**: تضم الشركات ذات الخطوط المنتظمة، التي استثمرت تدريجيا وظيفة مشغل محطات، من خلال ممارسة الأنشطة الفرعية وفقا لمنطق التكامل الرأسي[189]. ومثالها:

[192]CMA- / [191] MSC/ mediterranean shipping company / [190]A.P. Møller-Mærsk

.CGM

---

[186] وهي في الأصل السلطة المينائية السنغافورية، التي تأسست في 11أبريل 1964 لتحل محل مجلس ميناء سنغافورة، ثم تحولت إلى شركة وطنية لإدارة وتسيير الموانئ سنة 1997. وفي سنة 2003، تم تحويلها إلى شركة استثمارية قابضة عرفت بمجوعة سلطة موانئ سنغافورة الدولية PSA International ونشطت الشركة خاصة في تقديم الخدمات الاستشارية في مجال إدارة الموانئ، الأنشطة المينائية وتكنولوجيا المعلومات، وتوسع نشاطها لتصبح حاليا ثاني أكبر مشغل نهائيات مينائية في العالم، بإشرافها على إدارة أكثر من 28ميناء عبر العالم. Mer et marine, toute l'actualité maritime, disponible sur : http://www.meretmarine.com/fr/content/psa-international-rachete-20-dhutchison

[187] في منتصف التسعينات، تشكلت خطوط شحن الحاويات عالمية انطلاقا من أعداد مُتزايدة من التحالفات، تطلب هذا التطوّر ضرورة إعادة التفكير في الاستراتيجيات المُعتمدة من قبل مُشغلي محطات الحاويات آنذاك؛ وبعدة عدة سنوات من المفاوضات بين كلّ من Eurokai (بهامبورغ-ألمانيا) ومجموعة النقل و الإمداد BLG، قررت الشركتين توطيد الأنشطة والخدمات المقدمة من طرفها، ولأجل ذلك تأسست شركة Eurogate. وهي تشرف حاليا على إدارة وتسيير أكثر من 11 نهائي حاويات موزعة عبر العالم. http://www1.eurogate.de/fr/About-us/History

[188] وهي شركة قابضة من أصل بريطاني، تم تأسيسها سنة 1994، تشرف على أكثر من 319 رصيف في 52 ميناء موزع عبر 26 بلد في جميع أنحاء العالم HPH, Hutchision Port Holding limited, company profile, available on http://www.hph.com/en/webpg-87-html

[189] ويقصد بالتكامل الرأسي أو العمودي عمليات الاندماج والاستحواذ في انتاج وتشغيل المشاريع في الجزء المصب من توسع الشركة ونموها.http://ar.swewe.net/word_show.htm

L'intégration est verticale quand le groupement concerne les différents stades de productions et de distribution d'un même type de produit ou services donnés. Disponible sur : http://www.toupie.org/Dictionnaire/Integration.htm

[190] وهي شركة بحرية دنماركية الأصل، تعتبر واحدة من أكبر المجموعات البحرية في العالم. تمارس نشاطات متنوعة منها النقل البحري للنفط والغاز، القطر، بناء السفن (إلى غاية سنة 2010) ، منصات النفط... وقد هيمنت A.P. Møllerعلى السوق العالمية للحاويات منذ سنة 1980، واحتلت مكانة ضمن المراتب الأولى لمشغلي نهائيات الحاويات، Antoine FREMONT, portrait d'entreprise : A.P. Moller : leader mondial du transport maritime, texte écrit en 2012. Disponible sur http://www.enpc.fr/sites/default/files/files/Fr%C3%A9mont_Maersk_preprintx.pdf

[191] وهي شركة نقل عالمية خاصة رائدة عالميا في مجال نقل الدولي للحاويات. تعنى هذه الشركة في الأصل بتوفير تغطية عالمية بخبرات محلية، وكذا توفير شبكة مُتكاملة من موارد النقل البحري، السكك الحديدية والطرقات تُغطي العالم كله. حاليا تُشرف هذه الشركة على تسيير شبكة تضم أكثر من 480فرع في أكثر من 150دولةhttps://www.msc.com/dza .

[192] وهي شركة فرنسية خاصة تأسست سنة 1978، بمرسيليا من طرف جاك سادي، وتعتبر حاليا ثالث أكبر مُشغلي نقل بحري للحاويات في العالم، بحيث تتواجد في أكثر من 160 دولة بأكثر من 655 وكالة، مع أنه يطغى على نشاطها الطابع البحري أكثر.

- **الطبقة الثالثة:** تتكون من شركات مالية قابضة، تعمل على تنويع أصولها المالية، واقتحام مجال الأنشطة المينائية المربحة. وفي هذا الإطار نجد كمثال: DP WORLD/ DUBAI PORT WORLD[193] /AIG[194].

خاتمة الفصل الأول:

هكذا رأينا أن عبارة الشراكة عام/خاص لم تَرسُ على مفهوم مُوّحد الأمر الذي أثر سلبا على تطبيقاتها في شتى القطاعات بما في ذلك قطاع الموانئ. وقد كان لهذا التطبيق الخاص من الآثار ما يكفي لتغيير قطاع الموانئ نحو الأفضل وتحسين مردوديته عبر العالم، وأبعد من ذلك فإن هذا التطبيق قد ساعد في ظهور ملامح قوانين مينائية جديدة في مختلف دول العالم.

تلك كانت أهم الآثار التي استقيناها، فماذا عن التجربة الجزائرية في هذا المجال، ما هي الخلفيات التي دفعت بالجزائر إلى اعتماد هذا الأسلوب في موانئها؟ وكيف استطاعت هي الأخرى بلورة اتفاقيات مماثلة؟ وجواب هذه التساؤلات هو موضوع الفصل الموالي.

---

[193] وتعتبر ثالث أكبر مُشغلي محطات الحاويات في العالم، بسيطرتها على شبكة تضم أكثر من65 محطة حاويات موزعة عبر العالم. تأسست هذه الشركة رسميا سنة 2005، في أعقاب دمج 'سُلطة موانئ دبي' و 'موانئ دبي الدولية'، لتصبح بذلك من أكبر مشغلي الموانئ في العالم. موقع موانئ دبي العالمية http://www.dpworld.ae/ar/content/15/174

[194] تأسست سنة 1922 ، وتُعتبر أكبر مُشغلي محطات الشحن والتفريغ في الولايات المتحدة الأمريكية، حيث تسيطر على كل الموانئ الرئيسية في البلاد والتي يفوق مجموعها 42 ميناء.http://www.portsamerica.com

الفصل الثاني: اعتماد الشراكة عام/خاص في الموانئ الجزائرية

بعد الإحاطة بكل من الشراكة عام/خاص كظاهرة عامة، والشراكة المينائية كظاهرة خاصة وأداة قانونية مميزة لتطوير الموانئ، نتعرض في هذا الفصل لخلفيات ودوافع اعتماد الجزائر لهذه الأداة، وكذا الطريقة التي تم بها هذا الاعتماد أي عن المونتاج والتركيب القانوني لعلاقة مُماثلة.

المبحث الأول: خلفيات اعتماد الشراكة عام/خاص في الموانئ الجزائرية:

إن اتخاذ قرار منح سلطة تسيير بعض المنشآت المينائية التابعة للموانئ الجزائرية للقطاع الخاص، لم يكن وليد صدفة عرضية، وإنما نتج عن وعي سياسي ناضج تقف خلفه عدة مبررات لعل أبرزها هو واقع الموانئ الجزائرية وأدائها مقارنة مع موانئ الدول الأخرى، بحيث لم تنفع الحلول الإصلاحية التي كرستها بعض النصوص القانونية، عدا قرار الانخراط في علاقة شراكة عام/خاص أي "الشراكة المينائية".

انطلاقا من هنا، سنتطرق أولا لخلفيات اعتماد الشراكة المينائية في الجزائر انطلاقا من واقع الموانئ ثم للمنشآت المينائية منفذ الشراكة عام/خاص إلى الموانئ الجزائرية.

المطلب الأول: واقع الموانئ الجزائرية قبل الشراكة المينائية:

تعتبر الجزائر أحد أهم الدول الساحلية المطلة على البحر الأبيض المتوسط بشريط ساحلي يُقدر طوله بحوالي 1200 كلم[195]، وقد استغلت ذلك بإنشاء عشر(10)موانئ تجارية: ميناء الجزائر العاصمة، ميناء وهران، ميناء عنابة، ميناء سكيكدة، ميناء مستغانم، ميناء جن–جن، ميناء غزوات، ميناء بجاية، ميناء تنس وميناء أرزيو بوهران. (على أن بعض هذه الموانئ يتخصص في المحروقات).

[195] HADDOUM Kamel, le partenariat public-privé dans le financement des investissements portuaires, op. cit page 33.

تُساهم هذه الموانئ في اقتصاد البلاد بنسبة 70%، بحيث تشكل مَعبرا لحوالي 95 % من البضاعة إلى داخل وخارج البلاد[196]، فأغلبية المبادلات التجارية التي تكون الجزائر طرفا فيها تتم عبر الطريق البحري. وبالرغم من هذه الحقائق ومن مختلف الإصلاحات المينائية التّي عرفها قطاع الموانئ الجزائري، فإنّ الجزائر احتلت المرتبة 140 في التصنيف العالمي للموانئ خلال فترة ليست ببعيدة (2010)[197].

انطلاقا من هذا سنعمد أولا إلى دراسة حالة الموانئ الجزائرية قبل وبعد الإصلاح في الفرعين المواليين.

الفرع الأول: الموانئ الجزائرية في خطوة الإصلاح :

يُعالج هذا الفرع أولا حالة الموانئ الجزائرية قبل اعتماد سياسة الإصلاح المينائي، كون أن تقييم هذه الحالة هو الذي يبرر خطوة الحكومة واتجاهها إلى تغيير نموذج التسيير المينائي المعتمدة. ثم بعد ذلك ننتقل لماهية هذا النموذج الجديد.

أ. حالة الموانئ الجزائرية قبل الإصلاح:

بعيدا عن الموانئ النفطية التّي استأثرت باهتمام السلطات، فإن الموانئ الجزائرية لطالما وصفت بـ"**الموانئ التقليدية**"، لكونها ركزت أكثر على نشاط تصدير المواد الفلاحية والمواد الأولية أكثر من غيرها[198] بالرغم من انفتاحها على أنشطة أخرى كنشاط النقل بالحاويات منذ سنة 1973، أين تمت مناولة أول حاوية بالجزائر، وبالضبط في ميناء وهران [199]. ولعل وصفها بالموانئ التقليدية لا يرجع فقط إلى كونها موانئ مواد أولية، وإنما إلى أسباب أخرى يمكن النظر إليها من زاويتين:

---

[196] فاطمة الزهرة محمد الشريف، الموانئ التجارية: تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، 2007، ص165.

[197]23. Radhia TADJINE, Malika AHMED ZAID capacité logistique et gouvernance des ports algériens. Disponible sur : www.ummto.dz/IMG/.../R-_TADJINE___M-_AHMED_ZAID_-_version_finale_12p.

[198]BOUKHATMI Fatima, Partenariat public/privé : l'exemple des concessions portuaires dans les ports algériens , op.cit.

[199] سايغ مليكة، المرجع السابق، ص29.

- **الزاوية الأولى** : هي ضعف التسيير المينائي والاحتكار الذي أضعف من اقبال المستثمرين عليها.
- **الزاوية الثانية** : ذات صلة بالحالة المتردية لمعدات ومنشآت الموانئ الجزائرية.

وهي النقاط التي سنتفصل فيها فيما يلي.

1. الاحتكار والتبعية:

ظهرت ملامح الاحتكار في الموانئ الجزائرية منذ سنة 1963 أين تم إنشاء الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة LA CNAN ، التي كُلفت بممارسة جميع نشاطات النقل والنشاطات المينائية بما في ذلك نشاط المناولة، الذي كان من نصيب عدد من المؤسسات الأجنبية قبل الاستقلال.

ازداد الأمر حدة بصدور الأمر رقم 69-50 المتضمن احتكار النقل بالمواعين والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وايجار السفن[200]، الذّي قضى في مادته الأولى: "تخضع نشاطات النقل بالمواعين والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وايجار السفن إلى احتكار الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة".

واصلت الحكومة اعتماد ذات السياسة، ففي سنة 1982 أنشأت عشر مؤسسات مينائية مكان الشركة الوطنية للشحن والتفريغ، بموجب المرسوم رقم 82-286[201]، مع توريثها حق احتكار نشاط المناولة الذي كان ممارسا من قبل المكتب الوطني للموانئ[202]. ومنه فالاحتكار في قطاع الموانئ طال الجانبين الإداري والمالي[203].

---

[200] الأمر 69-50 المؤرخ في 3 ربيع الثاني 1389 الموافق ل17 جوان 1969، يتضمن احتكار النقل بالمواعين و الصيانة في الموانئ الجزائرية و النقل البحري و ايجار السفن، الجريدة الرسمية، الصادرة في 5 ربيع الثاني 1389 الموافق ل 20 يونيو 1969، العدد 53، ص 687.

[201] المرسوم رقم 82-286، المؤرخ في 14 غشت 1982، المتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في مدينة الجزائر. الجريدة الرسمية، العدد 33، الصادرة بتاريخ 17 غشت 1982، وغيره من المراسيم العشر (10) التي تضمنتها نفس الجريدة الرسمية، كلّ منها يخص إنشاء مؤسسة مينائية معينة.

[202] وقد تم ذلك بصريح العبارة الآتية: "...تمارس احتكار العمليات الخاصة بالشحن و التفريغ في الميناء. تمارس احتكار العمليات الخاصة بإرشاد السفن وجرها وقيادتها.." المادة 02 من المرسوم 82-286 السالف الذكر أعلاه.

[203] « l'élément administratif tient au fait qu'il est responsable de l'infrastructure et exerce en même temps un pouvoir de police, alors que l'élément commercial apparait à travers l'activité commerciale qu'il assume en exploitant un outillage » HADDOUM Kamel, le nouveau code maritime algérien : de nouvelles perspectives pour les ports, annuaire de droit maritime et océanique. Tome XVII.1999, page 117.

تسببت هذه الوضعية في افقاد النشاطات المينائية طابعها التجاري، إقصاء المنافسة من هذه الموانئ، وطول مدة مكوث السفن بالموانئ أو على الأرصفة[204] لينتج عن ذلك توقيع غرامات التأخير والرسوم على شحنات السفن التي قد تصل سنويا إلى ملايين الدولارات[205]، وبالتالي إلى ارتفاع أسعار النقل البحري تجاه الجزائر.

طالت آثار الاحتكار حتى الطبيعة القانونية لنشاطي المناولة والتشوين حيث تم الخلط بينهما[206] وتصنيفهما كنشاط واحد، ودليل ذلك المادة 873 من الأمر 76-80 ق.ب.ج قبل التعديل، التي قضت بأن عمليات تحميل البضاعة في الموانئ ورصها وفكها وتعريفها وعمليات أخذ وإرجاع البضائع من وإلى الغير أو اليابسة أو المستودعات وكذلك حراسة وحفظ البضائع المنزلة أو المعدة للتنزيل في الموانئ تتم من طرف الهيئات المؤهلة لهذا الغرض. من هنا يظهر جليا عدم الفصل بين العمليات المادية المطبقة على البضاعة من تحميل، رص، فك، تعريف، أخذ وارجاع هاته البضائع،...التي تُعرَف قانونا بـ"المناولة"، وبين العمليات القانونية المتمثلة في كل من حراسة وحفظ هذه البضائع والتي تُدعى بـ "التشوين".

2. ضعف المعدات والمنشآت المينائية:

من أهم ما ميّز الموانئ الجزائرية قبل فترة الإصلاحات المينائية إلى جانب وضعية الاحتكار هو ضعف المعدات والمنشآت المينائية، بحيث يعود عمر أغلبها إلى فترة ما قبل الاستقلال[207]. إذ لم تتضمن الخطة المحدودة للمؤسسات المسؤولة والمحتكرة أي مشروع لتوسعة أو تحديث هذه المنشآت آنذاك وبقيت على الحالة التي تركها عليها المستعمر لفترة زمنية لا يمكن تجاهلها. انعكس هذا النقص في أنّ الكثير من السّفن الكبيرة لم تستطع الرُّسو

---

[204] HADDOUM Kamel, le nouveau code maritime algérien : de nouvelles perspectives pour les ports, op.cit. page 118.

[205] أفيدة سعدية، المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2011/2010، ص 127.

[206] BOUKHATMI Fatima, aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit Algérien et dans les conventions internationales, thèse pour le Doctorat d'Etat en droit, université d'es-senia, Oran, 2002. Page 254 et 255.

[207] BOUKHATMI Fatima, Partenariat public/privé : l'exemple des concessions portuaires dans les ports algériens , op.cit.

بالموانئ الجزائرية، والسبب في ذلك أن عمق الغاطس لم يكن مصمما لاستقبال هذا النوع من السفن[208]، واضطرت في الأخير إلى تغيير وجهتها إلى موانئ أخرى أكثر كفاءة لتفريغ حمولتها ثم تتم إعادة نقل هذه الحمولة إلى الجزائر بواسط سفن صغيرة أو وسائط نقل أخرى مما يتسبب في ارتفاع أجور الشحن من جهة وتأخر وصول البضاعة من جهة أخرى.

ولم تختلف حالة المعدات كثيرا عن حالة المنشآت المينائية، إذ لم تعرف للحداثة سبيلا، فتمويل الهيئات المينائية باعتمادات عامة لم يكن كافيا لتغطية تكاليف تجهيزها بمعدات حديثة تتلاءم مع طبيعة الأنشطة الممارسة من جهة وكذا مع العصرنة التي طالت عالم النقل البحري من جهة أخرى. كما لم تتماش معدات المناولة المعتمدة آنذاك إلاّ مع البضائع السائبة، أما ثورة الحاويات التي عرفتها الموانئ الجزائرية منذ سنة 1973، فتطلبت معدات خاصة تستجيب لمميزات النقل بالحاويات الذي أصبح ضرورة لا يمكن الاستغناء عنها لتنمية قطاع النقل البحري والموانئ، وهو ما لم تعرفه الموانئ الجزائرية الأمر الذي أثر سلبا على أدائها كما سنرى فيما يلي.

ب. تأثير وضعية الاحتكار على أداء الموانئ الجزائرية:

أثرت وضعية الاحتكار إلى جانب هشاشة المنشآت والمعدات المينائية سلبا على أداء الموانئ الجزائرية على الصعيدين المحلي والعالمي، ولعلّ أهم دليل على ذلك هو الإحصاءات وكذا تقارير الهيئات العالمية. وقد وَلَّدَت هذه الآثار لدى المؤسسات المسؤولة (وزارة النقل باعتبارها الوزارة الوصية) وعيا تاما بضرورة تغيير أو على الأقل تعديل الإطار القانوني الذي يحكم هذا القطاع للخروج من هذا الوضع.

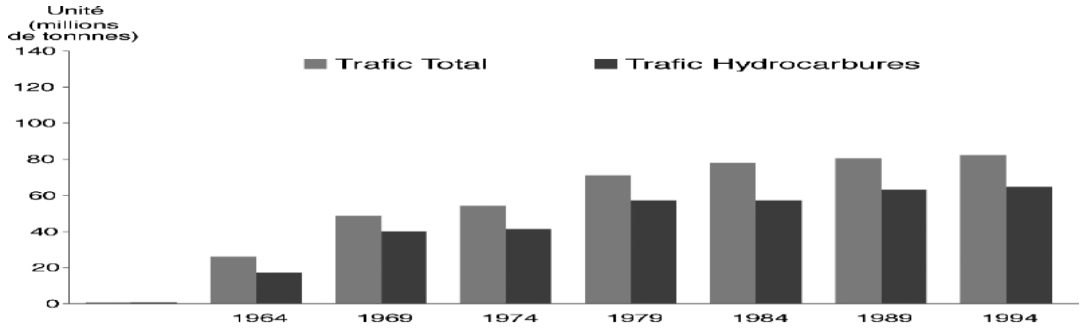
انطلاقا من هذا، سنعمد أولا إلى عرض أهم الاحصاءات والتقارير التّي تناولت حالة الموانئ الجزائرية قبل الإصلاح، ثم نعمد بعدها إلى وعي السلطات الجزائرية بضرورة الإصلاح المينائي.

---

[208]Le système portuaire algérien, une problématique, page 10 , article disponible sur : http://care-dz.org/wp-content/uploads/2010/04/le-systeme-portuaire-algerien-Une-problematique.pdf

1. بعض إحصائيات والتقارير حول حالة الموانئ الجزائرية قبل الإصلاح المينائي:

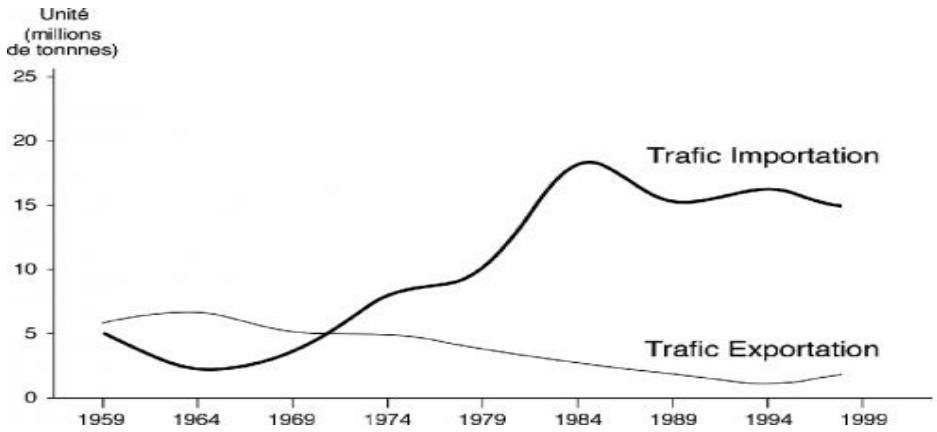
تظل الملاحظة الخاصة بالتأثير السلبي لوضعية الاحتكار على أداء الموانئ الجزائرية غير مُجدية ما لم تكن مُقترنة بدلائل وأرقام عملية تُترجِم ما يحدث فعلا على أرض هاته الموانئ، وخير الدلائل العملية هي الإحصائيات والتقارير التّي تناولت حالة وأداء الموانئ الجزائرية في الفترة التّي تلت الاستقلال الوطني إلى غاية التسعينات أي ما قبل الإصلاح المينائي. وفي ذلك نعرض:



-المصدر: منقول[209]

تدل هذه الأعمدة البيانية دلالة واضحة على عواقب وضعية الاحتكار على الموانئ الجزائرية، فبعيدا عن حركة المحروقات، نلاحظ أن معدل التجارة البحرية كان في تزايد مستمر، ابتداء من فترة الاستقلال إلى أواخر السبعينيات أين عرف جمودا بمرور السنوات إلى غاية أواخر التسعينات، وهو ينطبق مع ما تم قوله في الجزء السابق، من حيث أنّ سياسة الاحتكار لاءمت متطلبات النظام الاشتراكي الذي انتهجته البلاد بعد الاستقلال، إلاّ أن الثبات على نفس الوضعية لم يخدم اقتصادها، ولعل جمود حركة التجارة البحرية الذي تعكسه الأعمدة أعلاه خير دليل على ذلك.

[209] M'hammed SETTI, Fatima-Zohra MOHAMED-CHERIF and César DUCRUET, Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ?, Méditerranée, Revue géographique des pays méditerranéens, 116 /2011 , mise en ligne le 01/06/2013, disponible sur : http://www.mediterranee.revues.org/5410



Ventilation du trafic hors hydrocarbures (1959-1999))المصدر : منقول[210]

يُوضح الشكل أعلاه مدى تطور حجم الصادرات والواردات في الجزائر، في الفترة الممتدة من 1959 إلى غاية أواخر التسعينيات. فبالنسبة للصادرات، نلاحظ انخفاض جد واضح، زادت حدته بشكل كبير مع بداية الثمانينات، وهو أمر جد منطقي أمام احتكار الدولة لسوق التصدير.

أما عن الواردات، فالأمر مختلف، تماما، فبعدما شهدت انخفاضا كبيرا في فترة السبعينات[211]، عادت لترتفع من جديد لتبلغ ذروتها في الثمانينات، ثم انخفضت، إلا أن هذا الانخفاض لم يكن بنسبة كبيرة.

Classement du trafic de conteneurs des 10 premiers ports africains (EVP)

Classement mondial 1998/99/00	Classement africain 1998/99/00	Port	Pays	1997	1998
40/52/44	1/1/1	Durban	Afrique du Sud	941 733	1 079 692
69/71/74	2/2/2	Alexandrie	Egypte	397 327	515 963
116/80/75	5/4/3	Damiette	Egypte	606 973	309 008
122/100/81	6/5/4	Port Said	Egypte	415 694	269 915
115/91/89	3/3/5	Abidjan	Côte d'Ivoire	416 100	468 727
109/116/95	4/6/6	Le Cap	Afrique du Sud	316 383	329 428
134/125/104	8/7/7	Casablanca	Maroc	210 687	245 382
146/136/107	9/8/8	Port Elizabeth	Afrique du Sud	180 000	205 134
131/139/116	7/9/9	Mombasa	Kenya	230 047	248 451
161/151/121	11/12/10	Alger	Algérie	120 836	162 454

المصدر : منقول[212]

[210] Mohamed SETTI, op.cit.

[211] في ظل سياسة الرئيس الراحل هواري بومدين.

[212] Mohamed SETTI , op.cit.

يُبيّن الشكل أعلاه مرتبة الجزائر بين الموانئ الإفريقية في فترة التسعينات، أين احتلت المرتبة العاشرة والأخيرة بالرغم من أنها تمتلك امكانات وموقع جغرافي أكثر تميزا من أغلبية الموانئ التي سبقتها في الترتيب، وهو الأمر الذّي شكل نداء صحوة للسلطات الجزائرية آنذاك، ووعي تام بضرورة الإصلاح المينائي.

2. أداء الموانئ دافع نحو الإصلاح:

كباحثي قانون، فإنّ أهم تحليل يعنينا هو ذلك الصادر عن رجال القانون[213]. وفي هذا الإطار، لن نجد أفضل من تحليل **أعضاء البرلمان وكذا وزير النقل** لأداء الموانئ، الذي سبق صدور القانون رقم 05/98 أي القانون الذي تضمن الإصلاح المينائي.

اتخذ هذا التحليل شكل محضر جلسات علنية، على رأسها الجلسة الثالثة والعشرين، المنعقدة بتاريخ 28 محرم 1419هـ، الموافق لـ 25ماي1998[214]، عَمِد خلالها كل من وزير النقل آنذاك[215]، وأعضاء لجنة التجهيز والتهيئة العمرانية والإسكان وحماية البيئة إلى إبداء ملاحظات تناولت المشاكل وراء ضعف أداء الموانئ الجزائرية، لينتقلوا فيما بعد إلى التصريح بضرورة التغيير في شكل مشروع قانون مطروح للمصادقة. لعل أبرز هذه الملاحظات:

- عدم كفاية الأحكام القانونية المنظمة للأنشطة المينائية التجارية، وغياب المنافسة.
- عدم انسجام التنظيم القانوني لاستغلال الموانئ مع أحكام الاتفاقيات التي انضمت إليها الجزائر.
- امكانات استقبال السفن محدودة من الجانب الهيكلي، خاصة وأن بعض الموانئ لا تملك الإطار الكافي لاستقبال كل أنواع السفن مُقارنة مع باقي موانئ الدول التي أصبحت تتعامل مع سفن ذات أحجام كبيرة تُساعد على تخفيض تكاليف النقل البحري.

---

[213] هذا دون إهمال باقي الدراسات التحليلية لما لها من دور في تدعيم البحث وتأكيد الحقائق.

[214] محضر الجلسة العلنية الثالثة والعشرين، المُنعقدة يوم الاثنين 28 محرم 1419 ه ، الموافق ل 25 ماي 1998م، برئاسة عمار زواوي، نائب رئيس مجلس الأمة، وبحضور أحمد بوليل، وزير النقل آنذاك.

[215] أحمد بوليل آنذاك

- عدم وجود مُطابقة بين كل من القانون البحري الجزائري (الأمر رقم 80/76) وأحكام قانون الاستثمار وقانون الخوصصة.

عَمِد بعد ذلك وزير النقل إلى التصريح بالقناعة التامة بضرورة إدخال تعديلات على الإطار القانوني الذي يحكم قطاع الموانئ، بصريح العبارات الآتية: "يهدف هذا القانون المعروض على مجلسكم الموقر إلى تعديل الأمر الصادر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري قصد:

1 – رفع احتكار ممارسة نشاطات النقل البحري وكذا جميع النشاطات الملحقة به مثل إيجار السفن، إيداع السفن، الحمولة، السمسرة البحرية، قطر السفن والمناولة المينائية، وبالتالي يمكن ممارسة هذا النشاط على أساس الامتياز ودفتر الشروط.

2 – دعم النشاط المينائي بتشريع يهدف إلى الحفاظ على تطوره واستغلاله، وتكون مهام القوة العمومية مستقلة حيثُ تُمارَس من طرف السلطة المينائية l'autorité portuaire، وتتكفل المؤسسات العمومية والخاصة من جهة أخرى بالنشاطات التجارية وينبغي على السلطة المينائية السهر على تطبيق قواعد استغلال الموانئ وسلامتها من طرف كل المتعاملين.

3 – جعل هذا الجهاز القانوني يتماشى والتحولات التي حدثت مع انفتاح اقتصاد السوق والمصادقة على المقاييس الدولية الجديدة... الخ".

في محور خاص، هو المحور الرابع المعنون بـ"**الموانئ**"، عاد الوزير ليُؤكد من جديد على هذا الوعي من خلال التصريح بـ: "...من المهم أن نذكر بأن هذا المشروع يحدد المبادئ الأساسية للإطار التنظيمي الجديد الذي يجب أن يحل مكان النظام القائم والمميَّز بكثير من النقائص (النظام الحالي). إن هذه المبادئ الأساسية ترتكز على:

– فصل مهام الخدمات العمومية عن النشاطات التجارية، المخولة حاليا إلى هيئة واحدة وهي مؤسسة عمومية اقتصادية (EPE) على مستوى كل ميناء، أي أن هذه المؤسسة لها كل الصلاحيات، صلاحيات الدولة وصلاحيات التجارة وهذا القانون سيفصل بين هذه الصلاحيات،

– فتح النشاطات المينائية ذات الطابع التجاري للتنافس – الشيء غير المعمول به الآن كالشحن بالآلة، القطر، لجميع المتعاملين العموميين والخواص الذين سيساهمون على أساس دفتر الشروط.

إن هذا الإطار التنظيمي يهدف إلى: إعادة الاعتبار إلى مهمة الدولة كقوة عمومية،–ضمان المصلحة العامة – التقليل من هشاشة النشاط المينائي – الاستعمال العقلاني للأداة المينائية عن طريق التخطيط لتنمية الإمكانيات المينائية وترقية الاستغلال الأنجع للموانئ. أما فيما يخص الجوانب الخاصة بقانون السلطة المينائية، التي تُخول لها جميع مهام الخدمات العمومية الممارسة على مستوى الميناء وكذلك مجال تدخلها وهو المجال الوطني المحلي والجهوي وتنظيمها وتسييرها فسيوضح ذلك عن طريق التنظيم"[216].

في آخر الجلسة تم عرض هذا الوعي في شكل مشروع قانون للمُصادقة عليه من قبل أعضاء مجلس الأمة، الذّين اختاروا في ذلك طريقة التصويت على كل مادة على حدى طبقا للمادة 68 من النظام الداخلي للبرلمان. ولأن كل المواد تعدّى التصويت فيها النصاب القانوني[217]، تمت المصادقة النهائية على القانون رقم 05/98 ليصدر في 25 جوان 1998[218]، المعدل والمتمم للأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري، واختتمت الجلسة بنهاية حقبة الاحتكار في عالم النقل البحري[219].

---

[216] للمزيد من المعلومات حول دلائل وعي الحكومة بضرورة الإصلاح المينائي، أنظر محضر الجلسة العلنية الثالثة والعشرين السالف الذكر.

[217] فقد كانت نتيجة ذاك أن صادق الأعضاء على كلّ المواد بأكثر من 118 صوت لكل مادة، على أنّ عدد الحاضرين في الجلسة بلغ 93 إضافة إلى 29 توكيل أي 122 كمجموع، وأنّ النصاب يتقرر بمجرد بلوغه 106 أصوات.

[218] القانون 05/98 السالف الذكر، راجع هامش المقدمة.

[219] ولعل دليل ذلك هو العبارات التي صرح بها وزير النقل: "ها نحن قد وصلنا إلى الهدف الذي كنا نصبو إليه منذ عدة سنوات ألا وهو إعطاء الصبغة القانونية لإطار يسطر المسار الذي خططناه لإخراج مجالين هامين من قطاع النقل الجوي والنقل البحري من عالم الاحتكار والافتقار إلى الجد، إلى ميدان التفتح والمنافسة كما فعلنا من قبل فيما يخص النقل البري".

نتعرض فيما يلي لأهم الإصلاحات التي تناولها هذا القانون الجديد.

الفرع الثاني: أثر الإصلاحات المينائية على الموانئ الجزائرية

بعد استعراض أهم دلائل وعي وزارة النقل بضرورة الإصلاح المينائي، يُحتم الأمر أولا التوقف عند أبرز ما تضمنه هذا الوعي. ثم بعدها نتساءل عن حالة الموانئ الجزائرية بعد التكريس الفعلي لهذه الإصلاحات.

أ. سلسلة أهم الإصلاحات المينائية الجزائرية:

كما سبق الذكر، فإن خطة الإصلاح المينائي في الجزائر، بدأت فعليا سنة 1998 بموجب القانون رقم 05/98. وقد تمت تكملة الفكرة التي جاء بها هذا القانون، بسلسلة أخرى من النصوص التشريعية والتنظيمية. هذا وتنقسم هذه الإصلاحات من حيث المحل إلى نوعين: فإما أن يكون محلها الهيئة المشرفة لنكون بذلك أمام إصلاح مُؤسساتي وهيكلي، وإما أن ينصب على ما يتم داخل الموانئ من أنشطة، لنكون أمام إصلاح عملياتي. وهو ما سنتطرق له فيما يلي.

1. الفصل بين مهام الخدمة العامة ومهمات القوة العمومية :

أول مبدأ جاء به القانون 05/98 هو مبدأ الفصل بين كل من مهمات القوة العمومية، مهام الخدمة العامة والأنشطة التجارية بموجب المواد 890، 891 و892. فالمادة 890 اتجهت إلى تعداد مُختلف المهام الممارسة على مستوى الميناء، أما المادة 891 فاتجهت إلى تحديد المقصود من مهمات الخدمة العامة المينائية في كونها ترمي إلى تطوير الأملاك العمومية للميناء وصيانتها وتسييرها والمحافظة عليها، وكذا الهيئة المعنية بالقيام بها وهي السلطات

المينائية. وأخيرا المادة 892 التي حددت المقصود من وراء عبارة "نشاطات تجارية مينائية" لتحصرها في كل من: قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين[220].

بالرجوع إلى المادتين 890 و891، فأبرز ما يمكن ملاحظته هو الإشارة إلى هيئة جديدة هي "السلطة المينائية" المعنية بمهام الخدمة العامة، دون تحديد كيفية انشائها وتنظيمها أو طرق ممارستها لمهامها، وإنما أحال القانون 05/98 ذلك إلى التنظيم، وهو ما استدركه المشرع سنة بعد ذلك، من خلال إصدار المرسوم التنفيذي رقم 199/99 المتضمن القانون النموذجي للسلطة المينائية[221].

اتجه هذا المرسوم إلى تحديد وتنظيم كل ما يتعلق بهذه الهيئة، بدءا من تحديد طابعها الصناعي والتجاري، مرورا بكيفية إنشائها ثم تنظيمها، ادارتها، ثم تنظيمها المالي ، وصولا إلى الرقابة عليها. فالسلطة المينائية حسب المادة 02 من المرسوم، هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري، تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي. تخضع في عملها للقواعد المطبقة على الإدارة في علاقاتها مع الدولة، وتعتبر تاجرة في علاقاتها مع الغير.

تشير المادة الثالثة من نفس المرسوم إلى أن إنشاءها يتم عن طريق مرسوم يحدد مقرها ويوضح الموانئ التابعة لمجال اختصاصها. ولخدمة هذه الغاية تم اصدار ثلاث مراسيم تنفيذية، كل يقضي بإنشاء سلطة مينائية في منطقة محددة، لنكون بذلك أمام ثلاث سلطات مينائية؛ السلطة المينائية للشرق، تم انشاؤها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 99-200[222]، السلطة المينائية للوسط أنشأت بموجب المرسوم التنفيذي رقم 99-201[223]، وأخيرا السلطة

---

[220] وذلك بأن نصت على ما يلي: يشكل قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين، نشاطات تجارية مينائية، ويمكن ممارستها من طرف كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري وذلك وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم. تماس نشاطات قيادة السفن و ارشادها من طرف السلطة المينائية".

[221] المرسوم التنفيذي رقم 199/99، المؤرخ في 6 جمادى الأولى 1420، الموافق ل 18 غشت 1999، يحدد القانون النموذجي للسلطة المينائية، الجريدة الرسمية، العدد 57، الصادرة في 22 غشت 1999، ص6.

[222] المرسوم التنفيذي رقم 200/99، مؤرخ في 6جمادى الأولى 1420، الموافق ل 18 غشت 1999، يتضمن إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الشرق، الجريدة الرسمية، العدد 57، الصادرة في 10جمادى الأولى 1420، الموافق ل 22 غشت 1999، ص13.

[223] المرسوم التنفيذي رقم 99-201، مؤرخ في 6جمادى الأولى 1420،الموافق ل 18 غشت 1999،يتضمن إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الوسط، الجريدة الرسمية، العدد 57، الصادرة في 10جمادى الأولى 1420، الموافق ل 22 غشت 1999، ص14.

المينائية للغرب بموجب المرسوم التنفيذي رقم 99-202[224]. لتبقى هذه النصوص مجرد حبر على ورق، فلم تعرف الموانئ إلى حد الساعة تكريسا فعليا لهذه النصوص[225].

أما عن المهام المكلفة لهذه السلطة، فقد نظمتها المواد من 04 إلى 07 من المرسوم التنفيذي 199/99، واختصرتها المادة 891 من القانون 05/98 في: "تطوير الأملاك العمومية للميناء وصيانتها وتسييرها والمحافظة عليها". هذا وتضيف المادة 892 من نفس القانون مهمة ممارسة نشاطات قطر وإرشاد السفن.

يتم تسيير هذه الهيئة بواسطة "مجلس ادارة"، يخضع في تنظيمه لأحكام المواد 9، 10، ....14 من نفس المرسوم، أما عن الإدارة فتتم من قبل مدير يتم تعيينه بموجب مرسوم تنفيذي بناء على اقتراح من وزير النقل، وذلك حسب المادة 15 من المرسوم. ولها ميزانية خاصة بها، بحيث تزودها الدولة برأس مال أصلي يتم تحديد سقفه بموجب قرار مشترك بين وزير المالية ووزير النقل[226].

ننتقل فيما يلي للحديث عن المبدأ الثاني الذي جاء به القانون 98-05.

2. تكريس مبدأ تحرير الأنشطة المينائية:

يكتمل وصف القانون 05/98 بـ "المتمم" للقانون 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري، في كونه أتى بأحكام جديدة، تضمنها في الكتاب الثالث منه المعنون بـ "الاستغلال المينائي". اتجهت أحكام هذا الكتاب الذي ضم سبعة أبواب، إلى تنظيم الأنشطة المينائية أكثر من غيرها، الأمر الذي أعطى ازدواجية للأمر 80/76 ووسع من مجال تطبيقه، لنصبح أمام معالم قانون مينائي جزائري.

---

[224] المرسوم التنفيذي رقم 99-202، مؤرخ في 6جمادى الأولى 1420،الموافق ل 18 غشت 1999، يتضمن إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الغرب، الجريدة الرسمية، العدد 57،الصادرة في 10جمادى الأولى 1420، الموافق ل 22 غشت 1999، ص 14.

[225] BOUKHATMI Fatima, Partenariat public/privé : l'exemple des concessions portuaires dans les ports algériens , op.cit.

[226] المادة 18 من المرسوم التنفيذي رقم 199/99 السالف الذكر.

أول ما ورد في هذا القانون بعد تعريفه للميناء وتعداد أنواعه، هو إصباغ الطابع التجاري على الأنشطة المينائية المتمثلة في كل من القطر، المناولة والتشوين، وتحريرها من احتكار الدولة[227] من خلال فتح ممارستها أمام الخواص، وذلك بموجب المادة 892 منه التّي فتحت مجال مُمارسة هذه الأنشطة أمام كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري وذلك وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم. ومنه فهي فقرة واحدة استطاعت تحرير الأنشطة المينائية من وضعية الاحتكار[228].

كما فصل القانون 05/98 في مسألة الخلط بين نشاطي المناولة والتشوين، ووضع لكل منهما تعريفا خاصا به؛ بحيث عرف المناولة المينائية في المادة 912: "تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورصها وفكها وانزالها وعمليتي وضع البضائع على الأسطح الترابية والمغارات وأخذها". ونظم أحكامها في المواد الموالية. أما التشوين فقد عرفه في المادة 920: "يشمل تشوين البضائع العمليات الموجهة لتأمين الاستلام والتأشير والتعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة وحراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه".

هكذا وضعت هذه المواد الحد الفاصل بين كل من المناولة والتشوين، والمتمثل في كون المناولة عمليات مادية في حين أن التشوين يُمثل جميع العمليات القانونية، علما أن صعوبة التمييز بينهما في الواقع العملي تظل قائمة تطرح اشكالية وقت بداية كل عملية، خاصة وأن لمسألة الوقت أهمية كبير في تحديد بداية مسؤولية كل من المناول ومقاول التشوين.

أمّا عن مسألة تنظيم ممارسة هذه الأنشطة فقد أحالها إلى المراسيم والتنظيمات المكملة. وهو ما تم استدراكه بعد أكثر من خمس سنوات بموجب المرسوم رقم 139/06 المتعلق بممارسة الأنشطة المينائية التجارية السالف

---

[227] BOUKHATMI Fatima, Partenariat public/privé : l'exemple des concessions portuaires dans les ports algériens , op.cit.

[228] واعتبر البعض أن هذه المادة امتداد للمادة الثانية من الأمر رقم 22/95، المؤرخ في29 ربيع الأول 1416 الموافق ل 26 غشت 1995، يتعلق بخوصصة المؤسسات العمومية، الجريدة الرسمية، العدد 48، صادرة بتاريخ 8 ربيع الثاني 1416 الموافق ل 03 سبتمبر 1995، ص3. التي نصت على إمكانية خوصصة المؤسسات المينائية و المطارية. لكن نظرا لعدم تعلقه بقطاع الموانئ فقط، لم يُحقق التكريس الفعلي لمبدأ تحرير الأنشطة المينائية.

الذكر، المعدل والمتمم[229]، الذي حدد شروط ممارسة هذه الأنشطة من قبل الخواص، وكذا كيفية الممارسة التي حصرها في أسلوب الامتياز بموجب المادة 03 منه[230].

ومنه يمكن القول أن القانون 05/98 رسم الإطار القانوني لمبدأ تحرير الأنشطة المينائية وأن المرسوم 139/06 المعدل و المتمم قام بتنظيم هذا الإطار. ولكن ماذا عن التكريس الفعلي لهذه الإصلاحات؟

ب. قراءة التكريس الفعلي للإصلاح المينائي:

بعد عرض سلسلة أهم الاصلاحات المينائية، لابد من تحليل أثر هذه الإصلاحات النظرية على أرض الواقع، هل تم تكريسها فعلا أم أنها ظلت مُجرد حبر على ورق؟ ولأجل ذلك، فإن الإحصائيات والأرقام الواقعية هي السبيل الوحيد للتحقق من ذلك، إضافة إلى شهادة خبراء المجال (إطارات المؤسسات المينائية الجزائرية وأساتذة القانون البحري).

انطلاقا من هذا سنعمد أولا للحديث عن أداء الموانئ الجزائرية بعد تكريس قانون 05/98، ثم نغوص في البحث عن المشاكل والأسباب التي أقنعت السلطات باعتماد نظام الشراكة المينائية.

1. تقييم أداء الموانئ الجزائرية بعد قانون الإصلاح المينائي[231]

إن دخول المواد القانون 98-05 المعدل والمتمم للأمر 80/76 السالف الذكر حيز التطبيق، أعطى فرصة لتقييم هذه الإصلاحات من خلال تقييم أداء الموانئ الجزائرية بعد سنة 1998 والمقارنة بين هذا الوضع وبين سابقه. ويمكن في ذلك الاعتماد على المنحنى البياني التالي

---

[229] بالمرسوم 363/08 السالف الذكر.

[230] بحيث نصت هذه المادة على: " تسند ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ إلى كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري حائز على امتياز ويستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة ويلتزم باحترام شروط الاتفاقية و دفتر الشروط.
يتم اختيار المتعاملين أصحاب امتياز النشاطات المذكورة أعلاه، حسب الحالة إما عن طريق المنافسة وإما في إطار تفاوض مباشر على أساس سمعة صاحب الطلب ومساهمته التسييرية والتقنية و فائدة استثماره بالنسبة للاقتصاد الوطني".

[231]أي القانون 98-05 المعدل والمتمم للأمر 80/76 السالف الذكر.

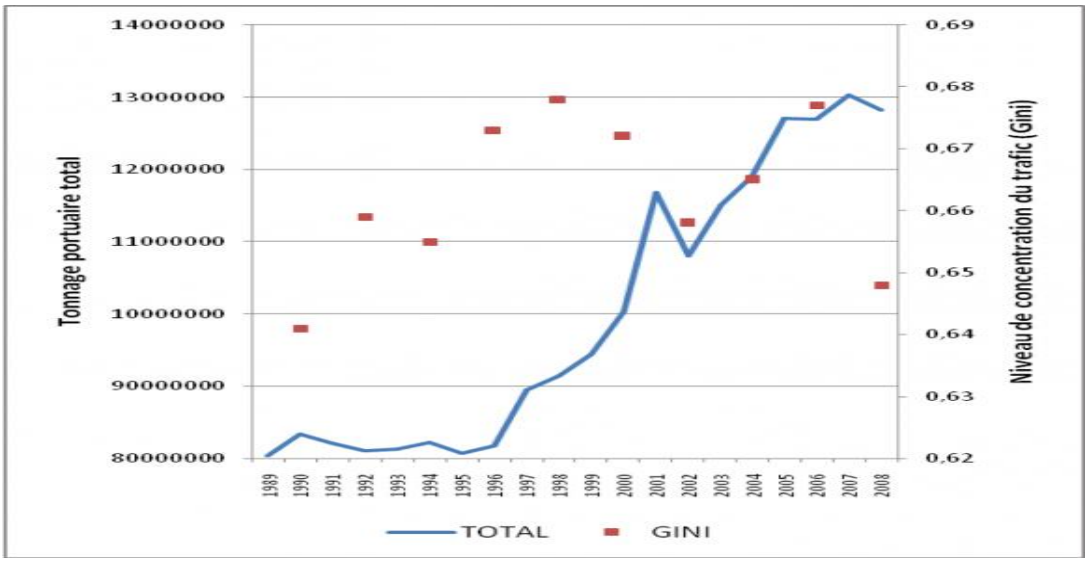


Figure 1: Evolution du trafic portuaire algérien, 1989-2008

المصدر: منقول[232]

يبين الشكل أعلاه منحنى بياني لمدى تطور الحركة التجارية في الموانئ الجزائرية ما بين 1989 و 2008، ويمكن الاكتفاء به لتحليل آثار الإصلاح المينائي، إذ نلاحظ أن الموانئ الجزائرية عرفت نوعا من الركود وانخفاضا في معدل الحركة التجارية، لتعود من جديد إلى الارتفاع في نهاية التسعينيات أي فترة الإصلاح، وتواصل التطور بعد هذه الفترة إلى حد ما بلغت ذروتها سنة 2001 (على أنّ الفترة ما بين 2005 و2009 لا تهمنا في هذا الجزء كونها الفترة التي عرفت فيها الموانئ الجزائرية الشراكة المينائية).

إذن فارتفاع معدل الحركة التجارية بهذا الشكل مقارنة مع ما كان عليه الوضع في السابق، ومواصلة ارتفاعها، كاف للقول بأنه بالرغم من أنّ التكريس لم يتم بشكل كلي إلا أنه أبدى نتيجة واضحة. وبالرغم من التقدم الذي أحرزته الموانئ الجزائرية في ظل القانون 05/98، إلا أن بعض المشاكل ظلت عالقة، حالت دون بلوغ الهدف المنشود. وهو موضوع الجزء الموالي.

[232] Fatima-Zohra MOHAMED-CHERIF et César DUCRUET, Du global au local : Les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens, l'Espace politique, revue en ligne de géographie politique et géopolitique, 16 | 2012-1, mis en ligne le 21 mars 2012, consulté le 29 décembre 2015. Disponible sur : https://espacepolitique.revues.org/2294

2. المشاكل العالقة دافع نحو اللجوء إلى القطاع الخاص:

بالرغم من التقدم الذي أحرزته الموانئ الجزائرية، إلاّ أنها لم تصل إلى الهدف المنشود. حال هذا الوضع دون ارتفاع عدد السفن التّي تتردد على الموانئ الجزائرية، بحيث اضطرت غالبيتها إلى تغيير وجهتها نحو موانئ الدول المجاورة للتفريغ، لتُنقل فيما بعد البضاعة المصدَرة للجزائر على متن سفن صغيرة، وهي عملية لا تخدم الاقتصاد الوطني ولا المواطن الجزائري الذّي يتحمل فاتورة انحراف هذه السفن نحو الموانئ المجاورة وكذا فاتورة إعادة نقل البضائع من هذه الموانئ إلى الموانئ الوطنية.

تقف وراء هذه الوضعية أسباب عدة يمكن تلخيصها في:

- سوء تسيير الموانئ الوطنية بسبب استمرارية العمل بنصوص لا تتماشَ وأحكام القانون الإصلاحي رقم 05/98 ولا مع النصوص التنظيمية التي تلته[233]، لاسيما الأمر رقم 40/75 المتضمن تنظيم أجل بقاء البضائع في الموانئ[234]، إضافة إلى مركزية القرارات أمام غياب فعلي للسلطة المينائية. أدّت هذه الوضعية إلى خلق أزمة "اختناق مرفأي" في الموانئ الجزائرية، لاسيما في ميناء الجزائر العاصمة. رافقت هذه الوضعية ارتفاع وتيرة المنازعات المينائية نتيجة لارتفاع أعداد البضائع والحاويات الضائعة.
- عدم ملائمة عمق الأرصفة المينائية لأحجام السفن العالمية التي كانت ولا تزال في تطور مُستمر، خاصة السفن ناقلات الحاويات، التّي تطورت لتعرف أجيالا جديدة تتطلب أبعادا لم يستجب لها لا القانون 05/98 ولا النصوص الإصلاحية التي تلته.
- هشاشة البنى المينائية التحتية والفوقية، فبالرغم من أنّ القانون 05/98 تضمن تحديدا واضحا وفاصلا لكل من البنى التحتية المينائية والبنى الفوقية في المادتين 895 و896 على التوالي، إلا أنه لم يتضمن

---

[233] HADDOUM Kamel, Quelles réformes pour les ports algériens ?, Revue Scapel, Article disponible à LADMAR.

[234] الأمر رقم 40/75 المؤرخ في 7جمادى الثانية 1395 الموافق ل17يونيو 1975 يتضمن تنظيم أجل بقاء البضائع في الموانئ، الجريدة الرسمية، العدد 50، الصادرة في 14 جمادى الثانية 1395 الموافق ل24يونيو 1975، ص 674.

خطة لتحديثها أو إقامة بنى جديدة، ولم يُشر إلى ذلك أي نص قانوني أو تنظيمي، ودليل ذلك أن وزير النقل آنذاك[235] خلال الجلسة العلنية لمجلس الأمة السابقة الذكر، اكتفى بالاعتراف بقلة الهياكل وهشاشتها دون الإشارة إلى أن القانون الجديد قد تضمن مواد لتحسين الوضع[236].

- الهيكلة التقليدية للميناء وعدم الاستفادة من مناطق التوسعة: بالرغم من أن المرسوم 01/02 المتعلق باستغلال الموانئ وأمنها السالف الذكر، كان قد أكّد على سُلطة المؤسسات المينائية في توسيع الميناء على حساب ما يُعرف بـ"المناطق المينائية المسورة" ، إلاّ أن هذه الصلاحية ظلت مجرد حبر على ورق، ولعل مشكلة التكدس التي عانت منها الموانئ الوطنية خير دليل على ذلك.

ولدت هذه المشاكل[237] لدى المؤسسات المينائية والوزارة الوصية وعيا كافيا بضرورة اللجوء إلى القطاع الخاص قصد استصدار الخبرة ورؤوس الأموال الكافية تماما كما حدث في الدول المجاورة، وأنّ المنفذ إنما هو "**نهائيات الحاويات الخاصة بها**" لتكون هذه الأرضيات محلا لعلاقة شراكة مينائية جزائرية–أجنبية. وصُرّح بذلك رسميا سنة 2003، من خلال المشاريع التّي أعلنت عنها شركة تسيير مساهمات الدولة في الموانئ التّي تصب في إطار تأسيس

---

[235] أحمد بوليل.

[236] وهذه هي تصريحات الوزير: "من العوامل، إمكانية استقبال السفن محدودة من الجانب الهيكلي، فبعض الموانئ لا تملك الإطار الهيكلي الكافي لاستقبال كل نوع من السفن، إذن فبعض السفن تفضل الذهاب إلى موانئ كبيرة فيها هياكل أكبر حتى يكون التفريغ أسرع. ولهذا فضعف عمق المياه من هذه الجوانب - إلى جانب صعوبة وقلة الهياكل القاعدية الضرورية - لنقل البضائع من وإلى هذه الموانئ في الوقت الذي نلاحظ فيه– في ميدان النقل البحري وفي السنوات الأخيرة - اللجوء إلى استعمال السفن ذات الحجم الكبير التي تسمح بتخفيض تكاليف النقل. أي أن النقل البحري الآن هو من اختصاص السفن الكبيرة لجوانب اقتصادية، زيادة على ذلك نلاحظ اللجوء إلى السفن المتخصصة، مثل الأشكال الجديدة كسفن التعليب وتكييف البضائع، وبعض الموانئ تفتقر لـ (des terminaux à conteneurs)والسفن تفضل اللجوء إلى الموانئ ذات (les terminaux)، كذلك هناك انخفاض محسوس لبعض البضائع وهذا من العوامل التي قللت من نشاط بعض الموانئ لاسيما الأكياس التي تعد من تخصص هذه الموانئ، خاصة خلال السنوات الأخيرة ومثال ذلك ميناء "تنس" المتخصص في الأكياس، وإذا كانت البضائع التي تحملها السفن القادمة لا تحتاج إلى أكياس فإنها لا تلجأ إلى ميناء تنس وتقصد موانئ أخرى"

[237] هذه المشاكل هي نفسها المُلاحظات التي قدمها أعضاء لجنة التجهيز والتهيئة العمرانية والإسكان وحماية البيئة، خلال الجلسة العلنية التي سبقت الجلسة الثالثة والعشرين التي تمت خلالها المُصادقة على القانون 05/98، بحيث وُجهت هذه المشاكل في شكل مُلاحظات واقتراحات على النحو التالي: الملاحظات: عدم استغلال الموانئ بكل قدراتها، الاحتفاظ بنص بعض المواد على أصلها رغم التحولات الاقتصادية، المحلية والدولية مما يسبب تعطيل حركية استغلال الموانئ، عدم التكافؤ في استغلال الموانئ المنتشرة عبر الوطن، عدم توضيح قواعد استغلال الموانئ في النص التشريعي واحالتها على التنظيم. الاقتراحات: وضع حوافز لاستغلال الموانئ الصغيرة والمتوسطة.

شركات خاضعة للقانون الجزائري بهدف تطوير نهائيات الحاويات[238]. وفيما يلي سنحاول البحث عن التصور الجزائري للشراكة المينائية.

المطلب الثاني: التصور الجزائري للشراكة المينائية:

يثار التساؤل هنا حول التصور الجزائري للشراكة عام/خاص أولا، ثمّ للشراكة المينائية ثانيا، الذي تولد لدى الوزارة الوصية (وزارة النقل)، هل ينحدر من التصور الأول أم أنه تصور مميز؟

الفرع الأول: التصور الجزائري لظاهرة الشراكة عام خاص بصفة عامة:

إن حقيقة انعدام قانون حول الشراكة عام/خاص في الجزائر تُصعب عملية فهم التصور الجزائري لهذه الظاهرة، وكذا عملية ضبط هذا المفهوم وتصنيفه في إحدى الخانتين إما ظاهرة عامة تجمع في كنفها كلّ أوجه التعاون الحديثة بين القطاعين العام والخاص بما في ذلك نظام البوت ومشتقاته، وإمّا أنها ظاهرة خاصة أي نظام خاص –نظام تمويل مختلط–

تبقى الإجابة رهن التجارب العملية التي خاضتها الجزائر في مختلف القطاعات الأخرى، لتتحول بذلك هذه التجارب إلى محيط خصب يسمح باستنباط بعض مقومات التصور الجزائري للشراكة عام/خاص. ولا يمنع ذلك من استقراء النصوص القانونية الوطنية علّها تُوفر إطارا قانونيا غير مباشر يضبط هذا المفهوم.

أ. التجربة الجزائرية محيط خصب لاستنباط مقومات التصور الجزائري للشراكة عام/خاص:

لاتزال الجزائر تفتقر إلى قانون وطني يشرح تصورها لظاهرة الشراكة عام/خاص، غير أنّ هذا الافتقار لم يمنعها من مواصلة تعاملها مع القطاع الخاص في شكل اتفاقات شراكة عام/خاص. ولمعرفة أهم ما استندت عليه الجزائر لبلورة اتفاقات مماثلة، فإن التجارب العملية التي خاضتها هي خير مرجع.

---

[238] Lettre d'information juridique de la sogeports, NB :cette lettre était disponible sur : http://www.sogeports.org/minajuris.html

انطلاقا من هذا، سنعرض بعض تجارب الشراكة عام/خاص التّي عرفتها الجزائر في قطاعات أخرى قبل غزو المفهوم لقطاع الموانئ، لاسيما التجارب الأولى، ثم نعمد بعدها إلى استنباط أهم الركائز التي استندت عليها كل في سبيل تخمين التصور الجزائري لهذه الظاهرة.

1. عرض لبعض التجارب الجزائرية في مجال الشراكة عام خاص:

نستهل ذلك بالاتفاقية المبرمة بين وكالة ترقية الاستثمار والشركة المصرية أوراس كوم تيليكوم القابضة، المتصرفة باسم شركة أوراس كوم تيليكوم الجزائر، شركة ذات أسهم خاضعة للقانون الجزائري برأسمال قُدر بـ5ملايين دينار جزائري، حيث فازت الشركة القابضة بالصفقة بتاريخ 11 يوليو 2001، لتمنح فيما بعد شركة أوراس كوم تيليكوم الجزائر رخصة تمكنها من اقامة واستغلال شبكة لاسلكية خلوية من نوع GSM في إطار عقد امتياز لمدة 15سنة[239]. على أنّ هذه الاتفاقية لم تخضع لقاعدة 49/51 لكونها سبقت صدور الأمر06-09 المعدل والمتمم للأمر 01/03 المتعلق بتطوير الاستثمار في الجزائر بسنتين.

المثال الثاني هو اتفاقية الشراكة المبرمة بين المؤسسة العمومية الجزائرية للمياه Algérienne des Eaux (ADE) والشركة الفرنسية Suez environnementعن طريق اجراء التراضي البسيط، بتاريخ الفاتح من أبريل 2006، نتجت عنها شركة مختلطة الأموال سميت بـ"سيال" Société des eaux et d'assainissement d'Alger (SEAAL)[240].

خضعت الاتفاقية لقانون المياه الجزائري[241]، الذي كان قد سبق وفتح المجال أمام تدخل القطاع الخاص بموجب المادة 101 منه التي قضت بأن الخدمات العمومية للمياه من اختصاص الدولة والبلديات، ويُمكن للدولة منح

---

[239] سبتي شهرزاد، المرجع السابق، ص56-57و58.

[240] صدراتي عدلان، حوكمة المياه كخيار استراتيجي لتحقيق أهداف التنمية المستدامة: دراسة مقارنة بين الجزائر وكندا، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص: اقتصاد دولي والتنمية المستدامة، جامعة فرحات عباس سطيف، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، 2013/2012، ص196.

[241] القانون رقم 12/05 المؤرخ في 28 جمادى الثانية 1426، الموافق لـ4عشت 2005، المتضمن قانون المياه الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد60، الصادرة في 30 رجب 1426، الموافق لـ 4سبتمبر2005، ص3.

امتياز تسيير الخدمات العمومية للمياه لأشخاص عموميين خاضعين للقانون العام على أساس دفتر الشروط ونظام خدمة يصادق عليهما عن طريق التنظيم..". يتضح أن هذا القانون لم يتضمن عبارة شراكة عام/خاص وإنما فقط مصطلح "امتياز" الذي يعد مرحلة من مراحل الشراكة عام خاص.

سارت نفس هذا المسار العديد من المؤسسات العمومية الوطنية للمياه، وفي ذلك نذكر اتفاقية الشراكة بين شركة سييور Société d'Eau et d'assainissement d'Oran (SEOR) مع شركة AGBAR الاسبانية، التّي تمت عن طريق الإعلان عن مناقصة دولية في أبريل 2006 لمدة خمسة سنوات ونصف كذلك، وغيرها من الأمثلة التي تخص نفس القطاع[242].

بعد عرض مختصر لبعض التجارب الوطنية في مجال الشراكة عام/خاص ننتقل فيما يلي لخطوة استقرائها.

2. استقراء التجارب الوطنية ومحاولة استنباط الإطار القانوني:

إنّ استقراء التجارب السابقة الذكر وبعض الأبحاث التّي تناولتها، يُفيد بأنّ السلطات الجزائرية اعتمدت على بعض القوانين والمبادئ العامة لتنظيم هذه العلاقات التعاقدية لاسيما في ظل غياب قانون وطني حول الشراكة عام/خاص. وفي ذلك نذكر:

- **القانون المدني الجزائري:** وهو الأمر رقم 58/75، المعدل والمتمم، السالف الذكر، لتحديد مفهوم الشخص المعنوي (خاصة وأنّ فتح مُعظم الأنشطة التجارية في مُختلف القطاعات أمام الخواص قد تضمن عبارة شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري) ولاسيما المادة 50منه[243]. وكذا لما يتضمنه هذا الأمر من أحكام عامة.

[242] للمزيد من المعلومات، أنظر صدراتي عدلان، المرجع السابق، ص 193 و194.
[243] راجع تصريحات الوزير بمحضر الجلسة الثالثة والعشرين للبرلمان، السالفة الذكر.

- **القانون التجاري الجزائري**: وهو الأمر رقم 59/75[244]، المعدل والمتمم، ولاسيما الأحكام الخاصة بالشركات التجارية، وعلى رأسها شركة المساهمة، المادة 596 وما يليها.

- **القانون 30/90 المتعلق بالأملاك الوطنية المعدل والمتمم:** ذلك أنّ البنى التحتية أيا كان نوع النشاط المتصلة بها، تظل ملكا وطنيا.

- **قانون الاستثمار الوطني:** وهو الأمر رقم 03/01[245] المعدل والمتمم، والملغى حاليا بأحكام القانون 09/16[246]. وذلك بالنسبة للمزايا والضمانات الممنوحة للمستثمرين الأجانب. ولعلّ الأغلبية قد تربط هذا القانون بقاعدة 49/51، التّي تُعرف كذلك بقاعدة السيادة. لكن الجدير بالذكر أنّ هذه القاعدة لم يكن لها وجود في نص الأمر 01/03، بحيث لم تكن الاستثمارات مقيدة بنسبة معينة، وإنما كانت تنجز آنذاك في حرية تامة إلى غاية سنة 2009، أين تمت إعادة إدراج[247] هذه القاعدة بموجب المادة 58 من قانون المالية التكميلي لسنة 2009[248] التّي عدلت الأمر 03/01 المتعلق بتطوير الاستثمار، بإضافة المادة 04 مكرر التّي قضت بأنه "لا يمكن انجاز الاستثمارات الأجنبية إلاّ في إطار شراكة تُمثل فيها المساهمة الوطنية المقيمة نسبة 51 بالمائة على الأقل من رأس المال الاجتماعي ويُقصد بالمساهمة الوطنية جمع عدة شركاء".

---

[244] الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 20رمضان 1395، الموافق ل26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم.

[245] الأمر رقم 01-03 مؤرخ في أول جمادى الثانية1422، الموافق لـ 20 غشت 2001، يتعلق بتطوير الاستثمار، الجريدة الرسمية، العدد 47، صادرة في 3 جمادى الثانية 1422، الموافق لـ22 غشت 2001، ص4. المعدل والمتمم والملغى حاليا.

[246] القانون رقم 16-09، المؤرخ في 29 شوال 1437 الموافق لـ 03 غشت 2016، يتعلق بترقية الاستثمار، الجريدة الرسمية، العدد 46، صادرة في 29 شوال 1437 الموافق لـ 03 غشت 2016، ص18.

[247] فالقاعدة عرفت وجودا سابقا في عدة نصوص تشريعية وطنية، نذكر منها المادة 22 من القانون 82-13 المتعلق بالشركات المختلطة الاقتصاد والتي نصت على ما يلي: " لا يمكن في أي حال من الأحوال أن تقل نسبة مساهمة المؤسسة أو المؤسسات الاشتراكية عن 51 %".

[248] قانون المالية التكميلي لسنة 2009، المؤرخ في 29رجب 1430 الموافق ل22يوليو 2009، الجريدة الرسمية، العدد 44، الصادرة 04شعبان 1430 الموافق ل 26 يوليو 2009، ص02.

- **القوانين ذات الصلة بالصحة والبيئة:** ذلك أن المادة الرابعة (04) من الأمر 01-03 المذكور أعلاه كانت قد قضت بأن "تنجز الاستثمارات في حرية تامة مع مراعاة التشريع والتنظيمات المتعلقة بالنشاطات المقننة وحماية البيئة".

ب. محاولة استنباط مقومات التصور الجزائري لظاهرة الشراكة عام/خاص:

بعد استخلاص أهم القوانين الوطنية التّي شكّلت إطارا مُسعفا لتجارب الجزائر في مجال الشراكة عام/خاص، سنحاول فيما يلي الإحاطة بالتصور الذي اعتمدته الجزائر في بلورة اتفاقات الشراكة عام/خاص، وكذا التكييف القانوني الذّي تسنده لهذه التركيبة التعاقدية، ثم نسلط بعد ذلك الضوء على مقومات ومراحل ابرام اتفاقات مماثلة.

1. من حيث المفهوم والتكييف:

تُنّمُ جميع التجارب عن ولادة شركات مختلطة الأموال نسبة مساهمة الطرف الجزائري فيها كقطاع عام لا تقل عن 50%، لنفهم من ذلك أن الجزائر تَعتبِر بالمفهوم الخاص لعبارة الشراكة عام/خاص، أي بنظام التمويل المختلط. لكن يحدث أن توصف هذه التجارب في بعض الدراسات بـ نظام البوت[249]، بالرغم من أن هذا الأخير يقوم على انشاء شركة مشروع من قبل الخواص. وفي هذا الشأن، أكّد موظفي وزارة النقل الجزائرية أنّ الجزائر تعتبر بنظام « les j.v /joint-ventures » أو الشركات المختلطة الأموال أي بالمفهوم الخاص الشراكة عام/خاص.

وإن كان هذا التأكيد شفهيا، فإن هناك من يؤكد على ذلك كتابة، وفي ذلك نذكر الدكتور نويري عبد العزيز[250]، في دراسة حديثة له[251] حول عقود التزامات المرافق العامة (B.O.T)[252]، نجدهُ فرّق بين البوت والشراكة

---

[249] وفي ذلك نذكر تجربة الجزائر في قطاع المياه السالفة الذكر، والتي تم تكييفها على أساس أنها تجارب نظام بوت ومنهم من كيفها على بوت على اساس أنه أحد أنواع الشراكة عام /خاص، للمزيد من المعلومات، راجع حصايم سميرة، المرجع السابق، ص 11، وصدراتي عدلان، المرجع السابق، ص193.

[250] أستاذ ومستشار بمجلس الدولة الجزائري.

[251] أبريل 2016.

[252] نويري عبد العزيز، عقود التزامات المرافق العامة (B.O.T) أنواعها وطرق الاستفادة منها، ورقة عمل، المركز العربي للبحوث القانونية، 2016، www.carjj.org ، ص15.

عام/خاص، وعرفها بأنها عقد طويل المدة تشترك بمقتضاه مؤسسة تابعة للقطاع العمومي مع مؤسسة من القطاع الخاص في إنجاز وتشغيل منشأة عامة، يمكن أن يكون موضوع نشاطها خدمة مرفق عام. وينص في العقد على النتائج المنتظرة من الشراكة، وتحديد مسؤوليات طرفي العقد والاستثمارات وكذا المخاطر والأرباح. ويكون الهدف من هذا العقد هو تحسين نوعية الخدمات المقدمة للمواطنين".

إضافة إلى ذلك، فإن أغلب برامج الدعم الوطنية، لاسيما تلك الخاصة بقطاع النقل[253] تفرق في الدراسة والتحليل بين الشراكة عام/خاص وبين البوت. وكلها دلائل تؤكد أن الجزائر تعتبر بالمفهوم الضيق للعبارة.

بالنسبة للتكييف، فقد عرَف الأمر نفس الصراع الذّي سبق الحديث عنه في الفصل الأول. فمن الواضح أنّ الشراكة عام/خاص لا تدخل في عداد الصفقات العمومية، ولا في عداد الخوصصة، وبصفة عامة لا في عقود القانون العام ولا عقود القانون الخاص، ليبقى التساؤل عن مدى امكانية اتصالها بعقود الاستثمار؟

إنّ استقراء المادة 58 من قانون المالية التكميلي لسنة 2009 التّي عدلت الأمر 03/01 المتعلق بتطوير الاستثمار، بإضافة المادة 04 مكرر التي قضت بأنه "لا يمكن انجاز الاستثمارات الأجنبية إلاّ في إطار شراكة تُمثل فيها المساهمة الوطنية المقيمة نسبة 51 بالمائة على الأقل من رأس المال الاجتماعي ويُقصد بالمساهمة الوطنية جمع عدة شركاء"، يرجح فكرة أن الشراكة عام خاص هي شكل من أشكال الاستثمار وفقا للتصور الجزائري، خاصة وأنّ كليهما ينطوي على تركيبة تعاقدية جد معقدة تضم العديد من الوثائق التعاقدية من بروتوكولات اتفاق، رخص تنفيذ المشاريع،..

يبقى الأمر رهن هذا التصور وهذا التكييف في انتظار اصدار قانون وطني يسد الفراغ ويزيل الغموض.

[253] متوفرة بمكتبة وزارة النقل الجزائرية، شارع ديدوش مراد 119، الأبيار، الجزائر العاصمة.

2. من حيث المقومات والمراحل:

باستقراء المراحل التّي مرت بها التجارب السابقة وحتى تجربة الشراكة المينائية التي نحن بصدد دراستها، ونصوص القانون رقم 82-13 المتعلق بتأسيس الشركات المختلطة الأموال[254] المعدل والمتمم[255] الملغى[256]، نجد أن هذه المراحل تنطبق تماما مع ما تضمنه هذا القانون. إذ نشأت الشركات الناتجة عن هذه التجارب في مجموعها من خلال ما يُسمى ببروتوكول الاتفاق، وهو تماما ما قضت به المادة الثالثة من القانون 82-13 المعدل والمتمم، بأن نصت على: "تعد الشركات المختلطة الاقتصاد الموجود مقرها في الجزائر شركات تجارية بالأسهم، تخضع للقانون التجاري الجزائري، وتحوز جزءا من رأسمالها مؤسسة أو عدة مؤسسات اشتراكية وطنية، ويندرج انشاؤها وقانونها الأساسي المعد طبقا للتشريع المعمول به، في إطار بروتوكول الاتفاق المبرم بين المؤسسة أو المؤسسات الاشتراكية الوطنية والطرف الأجنبي أو الأطراف الأجنبية، وذلك مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون". وكذا المادة 3 مكرر التّي قضت بأن: "يندرج إنشاء الشركات المختلطة الاقتصاد في إطار المخطط الوطني للتنمية، ويخضع لأهداف المردودية الاقتصادية والمالية".

تنطبق أحكام هاتين المادتين تماما مع ما سلكته الجزائر في إطار تجارب الشراكة عام/خاص التّي خاضتها بما في ذلك تجربة الشراكة المينائية كما سنرى لاحقا، ماعدا فيما يخص طبيعة المؤسسة الوطنية المتعاقدة، بحيث نص هذا القانون على المؤسسات الاشتراكية، كون أنّ النظام الاشتراكي هو الذي كان سائدا آنذاك.

---

[254] القانون رقم 82-13، مؤرخ في 9 ذي القعدة1402، الموافق لـ28 غشت1982، يتعلق بتأسيس الشركات المختلطة الأموال وسيرها، الجريدة الرسمية، العدد 35، صادرة في 12 ذي القعدة 1402، الموافق لـ31 غشت 1982، ص1724.

[255] القانون 13/86، المؤرخ في 13 ذي الحجة 1406 الموافق لـ 19 غشت1986، يعدل ويتمم القانون 82-13، الجريدة الرسمية، العدد 31، صادرة في 21 ذي الحجة 1406 الموافق لـ27 غشت1986، ص1476.

[256] حيث ألغي بموجب المادة 49 من المرسوم التشريعي رقم 12/93، مؤرخ في 19 ربيع الثاني1414 الموافق لـ 5 أكتوبر1993، يتعلق بترقية الاستثمار، الجريدة الرسمية، العدد64، صادرة في 24 ربيع الثاني 1414 الموافق لـ 10أكتوبر 1993، ص3.

زيادة على ذلك فإن أغلبية مواد هذا القانون تنطبق أحكامها مع المراحل التّي مرت بها اتفاقات الشراكة هذه[257]، بالرغم من أنّ هذا القانون كان قد ألغي بحوالي تسعة سنوات قبل الخوض في أول تجربة شراكة. ومنه، يمكن القول هنا أن الجزائر كانت لها نظرة سابقة حول الشراكة عام/خاص، لكن بتسمية أخرى هي "الشركات المختلطة الاقتصاد".

في نظرنا فإن هذا القانون يُناسب أن يكون إطارا قانونيا لتجارب الشراكة عام/خاص المستقبلية، وذلك لأسباب عدة، نذكر منها:

- أنه يعكس المفهوم الخاص للشراكة عام/خاص، أي نظام التمويل المختلط، وهو نفسه التصور الذّي انطلقت منه الجزائر في تجارب الشراكة عام/خاص الخاصة بها، بما في ذلك الشراكة المينائية.
- أنه يشرح بدقة مراحل وتفاصيل إنشاء الشركات المختلطة الأموال بدءا من مرحلة ابرام بروتوكول الاتفاق، مرورا بتحصيل الاعتماد من الوزارة الوصية والوزارات المعنية الأخرى، تأسيس الشركة التي تتخذ حسب نص القانون شكل شركة مساهمة خاضعة للقانون التجاري الجزائري، وصولا إلى الرقابة على نشاط هذه الشركات، حل الشركة وغيرها من الأحكام ذات الصلة.
- أنه نظم كذلك ضمانات المستثمر المتعاقد على أتم وجه.

يستوي في ذلك فقط إدخال بعض التعديلات لاسيما إذا تعلق الأمر بطابع المؤسسات الوطنية المتعاقدة، فالقانون 82-13 صدر في وقت المؤسسات الاشتراكية، التّي لم يعد لها وجود في عصر المؤسسات العمومية الاقتصادية. وكذا تعديل المدة التّي كانت محددة بـ15 سنة قابلة للتمديد طبقا للمادة 21 منه.

ويبقى مجرد رأي فقط لسد الفراغ القانوني في مجال الشراكة عام/خاص، الذّي يعاني منه الباحث أكثر من غيره.

---

[257] للتحقق انظر الملحق رقم 02

حاليا تشهد الجزائر خطوات نحو التغيير في هذا الشأن، بحيث تمّ الإعلان عن دورات تكوينية للإطارات السامية في مجال الشراكة عام/خاص بالمعهد الوطني للإنتاجية والتنمية(INPED[258]).

بعد الإحاطة الموجزة بالتصور الجزائري للظاهرة الأم، نتعرض فيما يلي للتصور الخاص بتطبيقها في المجال المينائي.

الفرع الثاني: محاولة فهم التصور الجزائري للشراكة المينائية:

إنّ استخلاص أهم المبادئ التي يقوم عليها التصور الجزائري لظاهرة "الشراكة عام/خاص"، لا يعني بالضرورة أن هذا التصور ينطبق على كل تطبيقاتها. فقد يحدث وأن تخوض تجربة جديدة تحمل في طياتها مبدأ جديد، خاصة في ظل غياب قانون وطني يضبط التصور.

إن هذه الحقائق تدفع بنا إلى التساؤل عن التصور الجزائري لظاهرة الشراكة المينائية، وبالضبط عن التصور الأولي الذّي انطلقت منه في بلورة أول اتفاقات الشراكة المينائية، ونعني بذلك الشراكة بين مؤسسة ميناء بجاية وشركة بورتاك السنغافورية، كيف كانت تنظر لهذه الظاهرة آنذاك، ظاهرة عامة ؟ أم ظاهرة خاصة؟ وهل أن صدور المرسوم التنفيذي رقم 139/06 الذّي يُحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، التي تعتبر شريان مهنة مشغلي النهائيات المينائية، ثاني طرف في علاقات الشراكة المينائية، الذي تخلل صُدوره التجربتين؛ تجربة الشراكة مع شركة بورتاك وتجربة الشراكة مع موانئ دبي العالمية قد غَيَّر من التصور الأولي أم لا؟

انطلاقا من هذا، سنسلط الضوء أولا على التصور الجزائري الأولي لظاهرة الشراكة المينائية، ثم ننتقل للبحث مدى تأثير صدور المرسوم 139/06 على هذا التصور.

أ. محاولة الإحاطة بالتصور الجزائري الأولي للشراكة المينائية:

[258] INPED : Institut National de la Productivité et du Développement Industriel.

انطلقت فعاليات أوّل تجربة جزائرية للشراكة المينائية سنة 2003، أي بعد صدور القانون 05/98، بعد إعلان نشرته شركة تسيير مساهمات الدولة في قطاع الموانئ المعروفة بـ: سوجيبور (**sogeports**)، ليضحى هذا الإعلان تكريسا لرغبة الجزائر في اعتماد الشراكة المينائية. وشركة سوجيبور هي وكالة خوصصة (une agence de privatisation)، فهل تكيف الشراكة في هذا الشأن على أساس أنها خوصصة مينائية[259]؟ أم أن هذا الإعلان بُني على تصور آخر؟

فيما يلي سنتطرق في الجزء الأول لمضمون الإعلان، ثم نعمد لمحاولة تحليله واستخلاص أهم مقومات التصور الجزائري للشراكة المينائية في الجزء الثاني.

1. قراءة إعلان شركة تسيير مساهمات الدولة قطاع الموانئ (سوجيبور):

قبل الخوض في الإعلان، لابد أولا من التعريف بهذه الشركة.

شركة تسيير مساهمات الدولة قطاع الموانئ (sogeports) هي إحدى المؤسسات ذات الأسهم المسيرة، تعمل لصالح القراطيس المالية[260] التّي تمتلكها الدولة في المؤسسات العمومية الاقتصادية[261]. تمّ انشاؤها سنة 2001. مُهمتها السهر على تسيير حقيبة المؤسسات المينائية العشر بطاقم إداري مكوّن من ثلاث أعضاء: رئيس مجلس إدارة الشركة، جمعية عامة وأعضاء مجلس الإدارة، تخضع في عملها لأحكام القانون التجاري الجزائري. من مهامها:

- بلورة وتطوير وكذا تنفيذ الخوصصة والشراكة الخاصة بحقيبتها في إطار الأحكام القانونية التّي تنظم عملها من خلال التفاوض في عمليات الشراكة، فتح رأس المال والخوصصة.

---

[259] وهو ما يتنافى مع ما سبق ورأيناه في الفصل الأول، من حيث أن الشراكة عام/خاص بصفة عامة هي ظاهرة مستقلة ومتميزة عن ظاهرة الخوصصة.

[260] "هي قبيل النقود الذهبية، نقدا لا عروض تجارة" وذلك حسب رأي الشيخ رشيد رضا-صاحب المنار- http://www.alifta.net/Fatawa/fatawaDetails.aspx?BookID=2&View=Page&PageNo=1&PageID=5444

[261] مؤسسات تسيير مساهمات الدولة، وزارة الصناعة والمناجم /http://www.mdipi.gov.dz

- مُمارسة صلاحيات الجمعية العامة التابعة للمؤسسات المينائية العشر وحقائبهم، في حدود قانونها الأساسي وكذا عقود تفويض التسيير المخوّل لها، وكذا في إطار احترام قواعد القانون التجاري المطبقة في هذا الشأن.

تمّ الإعلان عن الرغبة الجزائرية في اعتماد الشراكة عام/خاص في هذا القطاع عبر هذه الشركة، وذلك سنة 2003، وانصبّ هذا الإعلان أساسا على:

- عرض إعلانات عن مشاريع إنشاء شركات جديدة بالشراكة مع مُشغلين مُحترفين سواء من داخل الوطن أو من خارجه في مجال تسيير واستغلال نهائيات الحاويات والمنصات اللوجستية وكذا إصلاح السفن[262].

يُفهم من هذه العبارة أنّ شركة سوجيبور تعتبِرْ بالمفهوم الخاص لعبارة "الشراكة عام/خاص" أي نظام التمويل المختلط، بهدف إنشاء شركة مختلطة الأموال une joint-venture، تتولى تنفيذ مشروع مُعين ينصب إما على تسيير و/أو استغلال نهائي حاويات أو منصة لوجستية أو على إصلاح السفن، فعبارة "...انشاء شركات جديدة بالشراكة مع..." كفيلة لوحدها بفهم التصور الأولي الذي انطلقت منه الجزائر.

ومنه فرغم غياب نص قانوني يوضح التصور الجزائري للشراكة المينائية، إلاّ أن هذا الإعلان قد عوّض النقص، كما بيَّن محل الشراكة، ولم يحمل أية إشارة لعمليات تشييد هذه المنشآت، مما يُقصي نظام البوت من هذا الإطار.

على أساس هذا الإعلان، تمّ التفاوض بين مؤسسة ميناء بجاية وشركة بورتاك السنغافورية من أجل تسيير واستغلال نهائي الحاويات التابع لميناء بجاية. نتج عن ذلك إنشاء شركة نهائي بجاية المتوسطي BMT لتتولى هذه المهمة كما سنرى لاحقا.

---

[262] Depuis 2003, la sogeports a lancé des projets de création de nouvelles sociétés en partenariat avec des opérateurs professionnels nationaux et internationaux spécialisés notamment dans le domaine de la gestion /l'exploitation des terminaux à conteneurs et de plateformes logistiques ainsi que dans le domaine de la réparation navale. http://www.sogeports.org/minajuris.html

السؤال الذي يطرح في هذا الشأن يتعلق بخلفيات هذا الإعلان؟ التي لم يتم الكشف عنها لا من قبل موظفي هذه الهيئة، ولا من قبل موظفي مؤسسة ميناء بجاية.

2. مقومات التصور الأولي للشراكة المينائية:

إنّ نص الإعلان وحده غير كاف لاستنباط كل مقومات التصور الجزائري لظاهرة الشراكة المينائية، خاصة وأنه لم يحمل في طياته أية إشارة إلى الإطار القانوني الذي سيضبط هذه الشراكة ماعدا عبارة "القانون التجاري الخاص"، ومع ذلك يمكن الاستناد عليه لاستخلاص بعض المبادئ، نذكر منها:

- يُفترض في الشريك المتعاقد، بغض النظر عن جنسيته؛ "الاحترافية" (le professionnalisme) وليس أي مشغل حديث العهدة. ويقصد بالاحترافية انجاز عمل في المواعيد المنتظرة بنسبة عالية من الاتقان والدقة، مع التقيد بالأنظمة واللوائح المعمول بها، وكذا القدرة على خلق جو عام من التعاون وتطوير الذات والآخرين[263]، وهو حال مجموعة مشغلي النهائيات المينائية الذين سبقت الإشارة إليهم في الفصل الأول.

أما حسب المادة الأولى من القانون التجاري الجزائري فـ"الاحترافية" شرط من شروط اكتساب صفة التاجر، عبّر عنها المشرع الجزائري بعبارة "ممارسة عمل تجاري واتخاذه مهنة معتادة له"، بمعنى يفترض فيها الاضطراد والاستمرارية في ممارسة عمل تجاري معين. وبإسقاط ذلك على نص الإعلان، فإنه يفترض في الشركات المترشحة للتعاقد أن تمارس كمهنة معتادة عملا تجاريا مينائيا بصفة منتظمة ومستمرة.

- أن تنصب الاحترافية على عمليات تسيير واستغلال إحدى المنشآت التالية: نهائي حاويات، منصة لوجستية أو عمليات إصلاح السفن.

---

[263] تعريف مستوحى من مقال الأستاذة رؤى صبري حول أهمية الاحترافية في العمل، منشور في 2013/10/17 على موقع: http://www.okaz.com/sa/new/mobile/20131017/Con20131017647827.htm

ويقصد بالتسيير عقد يلتزم بموجبه متعامل يتمتع بشهرة معترف بها، يسمى مُسيرا، إزاء مؤسسة عمومية اقتصادية أو شركة مختلطة الاقتصاد، بتسيير كل أو بعض أملاكها، باسمها ولحسابها، يُضفي عليها علامته حسب مقاييسه ومعاييره، ويجعلها تستفيد من شبكاته الخاصة بالترويج[264].

أما الاستغلال، فهو عقد يعهد بموجبه شخص عام إلى شخص خاص، مرفقا عاما نظير مقابل يتقاضاه الأخير من الجهة المتعاقدة وفقا لحسن سير الاستغلال، على أن تتحمل الإدارة المخاطر المالية المحتملة[265].

- أن يكون محل العقد إمّا:

1- نهائي حاويات (un terminal à conteneurs) : وهو أحد أنواع النهائيات المينائية، خاص فقط بالحاويات (وسنتفصل في الحديث عنه في المبحث الموالي).

2- منصة لوجستية (plate-forme logistique): وهي عبارة عن منطقة مخصصة للتخزين المؤقت للبضائع العابرة لساعات معدودة، قصد إعادة إرسالها إلى وجهات أخرى[266].

3- إصلاح السفن (réparation navale): وهي عبارة عن نشاط صناعي يقوم أساسا على تقديم واستصدار حلول لمختلف المشاكل التي يمكن أن تطال السفن في الأرصفة[267]. وتنصب أساسا على عمليات ميكانيكية كتركيب قطع الغيار، تركيب المحركات،...عمليات الحدادة كتلحيم القطع،...وأعمال الصيانة الكهربائية.

---

[264] المادة الأولى من القانون رقم 89-01، مؤرخ في أول رجب 1409، الموافق ل 7فبراير 1989، يتمم الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية، العدد 06، صادرة في 2 رجب 1409 الموافق ل8 فبراير 1989، ص153.

[265] حسن محمد علي البنان، مبدأ قابلية المرافق العامة للتغيير والتطوير، المركز القومي للإصدارات القانونية، الطبعة الأولى، 2014، ص230.

[266] Remain DYNAMIC, différence entre 'entrepôt' et 'plate-forme logistique', disponible sur : http://www.armelfrejuss.wordpress.com/2011/01/22/difference-entre-entrepot-et-plate-forme-logistique/

[267] http://www.portdedouala-cameroun.com/pad25/site/index.php/fr/2013-06-16-15-02-57/2013-06-16-16-26-43/la-reparation-navale

تلك كانت أهم النقاط التي استطعنا استخلاصها من فحوى الإعلان، كمقومات للتصور الجزائري الأولي للشراكة المينائية، بالرغم من أنّ إعلانات شركات تسيير مساهمات الدولة لا تحظى من الناحية القانونية بأية أهمية، فهي لا تُصنف كمصدر من مصادر القانون، ومع ذلك فلا يمكن إهمال الدور الذي لعبه هذا الإعلان في سد الفراغ القانوني حول التصور الجزائري لمفهوم الشراكة المينائية. فعلى أساسه تم التعاقد بين كل من مؤسسة ميناء بجاية وشركة بورتاك، وسار على مسارها كل من مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة ومؤسسة ميناء جن-جن في التعاقد مع موانئ دبي العالمية.

ما تجب الإشارة إليه، أنّ التجربتين قد فصل بينهما صدور المرسوم 139/06 الخاص بممارسة الأنشطة التجارية المينائية بما في ذلك المناولة والتشوين وهي العمليات المطبقة على أرض نهائيات الحاويات، الأمر الذي يدفع بنا إلى التساؤل عما إذا كان صدور هذا المرسوم قد غيّر من هذا التصور إمّا بالتعديل أو بالإضافة أو بالحذف، أو لم يغير شيئا. وهو ما سنجيب عنه في الجزء الموالي.

ب. صدور المرسوم 139/06 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ الجزائرية المعدل والمتمم:

في هذا الجزء سنتطرق لمضمون هذا المرسوم أولا، فمن غير المعقول أن نُناقش أثره على التصور الجزائري دون النظر لمحتواه ولأهم عناوينه. ثم بعد ذلك ننتقل للحديث عن مدى تأثيره على هذا التصور.

1. مضمون المرسوم التنفيذي 139/06 المعدل والمتمم:

هو المرسوم التنفيذي رقم 139/06 المؤرخ في 16 ربيع الأول 1427، الموافق لـ15 أبريل 2006، يُحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، السالف الذكر، المعدل والمتمم

بموجب المرسوم التنفيذي رقم 363/08[268]. تمّ اصداره استجابة لمتطلبات المواد: 861، 912 و920 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم. اعْتُبر صُدوره تكريسا واقعيا لمبدأ تحرير الأنشطة التجارية المينائية[269]. وقد اتجه إلى تنظيم ممارسة هذه الأنشطة وفقا للترتيب التالي:

- المتعامل المتعاقد: كل شخص طبيعي أو معنوي فاز بالمنافسة عن طريق الإعلان أو تمَّ اختياره للتفاوض المباشر، يستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة بغض النظر عن جنسيته.
- طرق اختيار المتعامل المتعاقد: كانت محصورة قبل التعديل في طريقة "الإعلان عن طريق المنافسة[270]"، أما بعد صدور المرسوم 363/08، فتم التوسيع من دائرة الاختيار لتشمل كذلك طريقة التفاوض المباشر على أساس سمعة صاحب الطلب ومساهمته التسييرية والتقنية وفائدة استثماره بالنسبة للاقتصاد الوطني.

يتولى اختيار المتعاملين، الوزير المكلف بالموانئ طبقا لأحكام المادة 06 من نفس المرسوم، إمّا بمُبادرة شخصية منه أو بناء على اقتراح من السلطة المينائية المعنية أو بطلب من السلطة المكلفة بالاستثمارات، أي الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار وإلاّ فالمجلس الوطني للاستثمار.

أما عن ملف الإعلان فتتولى إعداده السلطة المينائية المعنية وفقا للمادة الرابعة من نفس المرسوم.

- بالنسبة للشروط المالية: حددتها المادة التاسعة المعدلة بموجب المادة الخامسة من المرسوم 363/08 في دفع مقابل مالي يتكون من: حق الدخول يدفع مرة واحدة عند بداية سريان الامتياز، – اتاوة سنوية ثابتة تتعلق بشغل الأملاك العمومية المينائية واستعمالها – اتاوة سنوية مُتغيرة تُقاس بتطور حجم النشاطات الممارسة.

على أنّ كل مشتملات الأتاوى محل عملية تفاوض بين من السلطة المينائية المعنية والمتعامل المختار، على أساس مُخطط أعمال يُطابق نموذجه تقاليد المهنة وأعرافها في ممارسة الأنشطة المذكورة.

---

[268] المرسوم التنفيذي رقم 363/08، المؤرخ في 10 ذي القعدة 1429 الموافق ل 8 نوفمبر 2008، الجريدة الرسمية، العدد 64، الصادرة بتاريخ 19 ذي القعدة 1429 الموافق ل 17 نوفمبر 2008، ص19.

[269] HADDOUM Kamel, les investissements maritime et portuaire en Algérie : la consécration du régime de la concession, Neptunes, e .revue disponible sur http://www.cdmo.univ-nantes.fr

[270] l'appel à la concurrence par adjudication

- مدة الامتياز: بعدما كانت مُحدد سلفا بعشرين (20) عاما كحد أقصى، وفقا لنص المادة الخامسة من المرسوم، تم تعديلها لتصل إلى أربعين عاما (40) كحد أقصى وفقا للمادة الثالثة من المرسوم 363/08. على أنّ كلا المادتين لم تتضمنا شرطا لإعادة تجديد مدة اتفاقية الامتياز.
- بالنسبة لالتزامات الأطراف: حصرتها المادة الحادية عشر (11) في:

– احترام بنود دفتر الشروط؛ – احترام الأنظمة والتعليمات الخاصة المعمول بها في الموانئ في مجال الاستغلال وأمن وسلامة الأشخاص والمنشآت والتجهيزات والسفن وكذا حماية البيئة؛ – احترام قواعد تسيير وأمن الأملاك العمومية في الموانئ؛ – احترام التنظيم التقني المقرر فيما يخص سلامة النقل البحري والعمليات المينائية؛ – احترام نظام العمل الخاص بكل ميناء وخصوصا مداومة الخدمة التّي تتطلبها قواعد السلامة والأمن المعمول بهما في هذا المجال؛ – اكتتاب عقد تأمين لتغطية كل المخاطر المهنية ذات العلاقة بنشاطاتهم وارسال نسخة مطابقة للأصل إلى السلطة المينائية المعنية.

- إلغاء اتفاقية الامتياز: ويكون إمّا من قبل الوزير المكلف بالموانئ دون تبرير وفي أي وقت، وإمّا من قبل السلطة المينائية المعنية إذا لم يقم المتعامل بالتصحيحات الضرورية لضمان استقرار عمل الميناء.

تلك كانت أهم النقاط التي تضمنها هذا المرسوم فبماذا أثّر ذلك على التصور الجزائري للشراكة المينائية؟

2. أثر المرسوم التنفيذي 139/06 المتضمن تحديد شروط ممارسة نشاط القطر وأعمال المناولة والتشوين على التصور الجزائري للشراكة المينائية:

انقسم الرأي بشأن أثر هذا المرسوم قسمان، فمن خبراء المجال من يؤُكّد دخوله حيز النفاذ ومنهم من ينف ذلك. ففي حوار مع المستشارين القانونيين لشركة تسيير مساهمات الدولة في قطاع الموانئ (سوجيبور)[271]، تمّ التأكيد على دخول هذا المرسوم حيّز النفاذ، وأنه على أساسه تم ابرام اتفاقات الشراكة المينائية بين كل من موانئ

[271] بتاريخ 27 يناير 2015.

دبي العالمية من جهة، و مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة ومؤسسة ميناء جن–جن من جهة أخرى، وأبعد من ذلك. وليس هناك دليل واضح يُؤكّد هذه الأقوال ماعدا حقيقة خضوع هذا المرسوم للتعديل، فلولا دخوله حيز النفاذ ما كان خضع للتعديل أصلا.

اتجه فريق آخر إلى التّأكيد على عدم دخوله حيز النفاذ، بما فيهم بعض المستشارين القانونيين الذين حضروا عمليات التفاوض[272] بين كل من مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة ومؤسسة ميناء جن–جن من جهة وشركة موانئ دبي العالمية من جهة أخرى، أكّدوا أنه لم يكن لسير هذه المفاوضات أية علاقة مع مضمون هذا المرسوم، وإنما خضعت في سيرها لنفس الاجراءات والأحكام التّي خضعت لها شركة نهائي بجاية المتوسطي عند نشأتها وحيازتها لحق الامتياز. واتجه مدير الموانئ لتلك الفترة إلى تأييد ذلك بطريقة غير مباشرة، وذلك في إطار مداخلة له بعنوان " الإطار القانوني للأنشطة والخدمات البحرية"[273]، وأكّد بأن "اتفاقيات امتياز نهائي حاويات ميناء بجاية، تُعتبر الصيغة المحبذة إلى حد الساعة والمقترحة لمنح اتفاقيات امتياز نهائيات أخرى"[274]. وهو نفسه ما أكد عليه أعضاء وزارة النقل، مُدعمين قولهم بأن هذا المرسوم لا ينظم ما تنطوي عليه اتفاقات مماثلة.

حتى المخطط الوطني للنقل لسنة 2011 وما يليه، عند تحديده للإطار القانوني الذّي يحكم القطاع البحري بما في ذلك الموانئ، لم يتضمن إشارة لهذا المرسوم لا قبل التعديل ولا بعده[275]، الأمر الذّي يُؤكّد عدم دخوله حيز النفاذ.

---

[272] وقد فضلوا في هذا الشأن عدم ذكر أسمائهم نظرا لالتزامهم وتوقيعهم على شرط السرية.

[273] M'Hamed MAREB, directeur des ports, « l'encadrement juridique régissant les activités et les services portuaires », séminaire organisé par la société multimédia KGN avec le concours du ministère des transports sur « l'ouverture des transports maritimes et commerce équitable », 20/11/2006, publié dans annale de l'I.M.T.M 2006, page 186.

[274] « Il est aussi important de signaler dans ce contexte la concession accordée à un concessionnaire issu d'une joint-venture entre une entreprise portuaire et un opérateur privé pour la gestion et l'exploitation du terminal à conteneurs au port de Béjaia.
Cette participation du secteur privé dans le cadre d'un partenariat public/privé est la formule privilégiée envisagée aujourd'hui pour la mise en concession d'autres terminaux ».

[275] Actualisation du plan national des transports, Rapport de synthèse,05/06/2011, page 24.

بعيدا عن ذلك، فإن هذا المرسوم لم يتضمن لا عبارة "شراكة مينائية" ولا "شراكة عام/خاص" ولا حتى عبارة "نهائي مينائي" أو مصطلح "نهائي" أو "منصة لوجستية"، وهي أقل إشارة يُمكن أن تُبرِّرَ صِلته بالشراكة المينائية، وإنّما انطوى على أكبر قدر من العمومية، بحيث خصّ كل أعمال المناولة والتشوين التّي تُمارس في الموانئ الجزائرية. في حين أنّ رغبة الدولة اتجهت بحسب إعلان سوجيبور إلى التعاقد فقط بشأن نهائيات الحاويات أو المنصات اللوجستية أو عمليات إصلاح السفن، وحتى وإن استطعنا تبرير ذلك بالقول أن تلك الرغبة خصّت فقط حِقْبَة الإعلان، وأنّ الدولة ربما قد وسعت من رغبتها، إلا أننا نجده ينصب فقط على اتفاقية الامتياز التّي تُعد إحدى مراحل الشراكة المينائية وليس الظاهرة بأكملها، حتّى أنّ حق استغلال وتسيير هذه المنشآت من قبل شركات المشروع يُوصف بـ"الامتياز" ، ممّا يعني أنّ المرسوم قد أهمل مراحل المفاوضات وتكوين شركة المشروع، لينتقل مباشرة إلى مرحلة حيازة حق الامتياز أو كما سمّاه اتفاقية الامتياز.

ومنه فالقول الذّي يدَّعي عدم دخول هذا المرسوم حيّز النفاذ هو الأكثر ترجيحا، لعل ما يُدعّمه أكثر هو حركة الاحتجاجات التّي عرفتها الموانئ في فترة 2007/2006، حيث أنّ عمّال الموانئ عارضوا آنذاك أي غزو للموانئ من قبل الخواص، فعادة ما يتميز المتعامل الخاص بالصرامة والأجر المنخفض، عكس المتعامل العمومي.

إن عدم الرّسو على رأي واحد لا يمنع من القول أنّ هذا المرسوم كان عقيم الأثر، فبالرغم من العمومية التّي تميز بها والتي لم تؤثر على التصور الذي انطلقت من الجزائر في بلورة اتفاقات الشراكة المينائية، إلاّ أنه قد ساعد نوعا ما على شرح وتوضيح بعض النقاط لا سيما إذا تعلق الأمر بالتزامات المتعامل المتعاقد صاحب الامتياز كما سنرى لاحقا.

بعد عرض أسباب وخلفيات لجوء الجزائر إلى القطاع الخاص في إطار الشراكة المينائية، والتصور الذي انطلقت منه، نتطرق فيما يلي لعملية بلورة وتكريس هذه الرغبة على أرض الموانئ الجزائرية.

المبحث الثاني: بلورة اتفاقات الشراكة المينائية في الجزائر

لابُدّ أولا من الإحاطة بكل أركان العقد، فالشراكة المينائية تبقى أولا وآخرا سلسلة من العقود يجب أن تتوافر فيها مجموعة من الأركان تحت طائلة البطلان، ثم ننتقل بعدها إلى عمليات مونتاج هذه الاتفاقات.

المطلب الأول: تحديد أركان العلاقة التعاقدية

ما هو مُتفق عليه أنّ أركان العقد ثلاث: الأطراف، المحل والسبب، واستثناء الشكلية في بعض العقود. وإذا كانت خلفيات اعتماد الشراكة عام/خاص في الموانئ الجزائرية مُؤهلة بما فيه الكفاية لترقى إلى ركن "السبب" في هذه العلاقة التعاقدية، يبقى الحديث واجبا عن كل من أطراف ومحل هذه الشراكة.

على هذا الأساس قسمنا هذا المطلب إلى فرعين، كل فرع للحديث عن ركن من هذه الأركان، مع الإشارة إلى أننا سبَّقنا المحل على أطراف العقد في الترتيب.

الفرع الأول: نهائيات الحاويات منفذ للشراكة عام/خاص في الموانئ الجزائرية

في نفس الجلسة العلنية التّي تمّ خلالها مُناقشة القانون 05/98، أقّر وزير النقل بأنّ الموانئ الجزائرية تُعاني نقصا ممّا سمّاه دون ترجمة بـ " les terminaux à conteneurs". وحتى مؤسسة تسيير مساهمات الدولة، عند عرض تصورها لظاهرة الشراكة المينائية، أعلنت أنها يمكن أن تتم عبر ما سمته بمحطات الحاويات، لتضحى بذلك هذه الأرضيات منفذا للشراكة عام/خاص إلى الموانئ الجزائرية. فإلى ما ينصرف مفهوم هذه الأرضيات؟ وما الذي يميزها عن باقي أنواع النهائيات المينائية؟

أ. مفهوم نهائي الحاويات:

في هذا الإطار سنتطرق أولا لتحليل النظرة القانونية لمفهوم نهائيات الحاويات، ثم إلى التعاريف الفقهية.

1- في القانون:

نهائي الحاويات شأنه شأن النهائيات المينائية، لم يحظَ بتعريف قانوني يحدد مفهومه بدقة، لا في المواثيق الدولية ولا في القوانين الوطنية، فالاتفاقيات الدولية حتّى وإنْ أشارت إلى عبارة "نهائي حاويات" إلا أنها لم تخصه بأي تعريف، وإنما فقط إشارة ضمنية على أساس أنه أحد أنواع النهائيات المينائية يحتضن الحاويات، وفي هذا الإطار نذكر مُدونة الممارسات لمنظمة العمل الدولية حول السلامة والصحة في الموانئ[276]، أين أشارت إلى أنّ نهائي الحاويات هو أحد المنشآت المينائية دون تخصيصه بتعريف معين[277].

أما عن القوانين الوطنية، فسارت نفس مسار الاتفاقيات الدولية، إذْ قلَّ ما استفاد نهائي الحاويات من تعريف قانوني واضح، وإلاّ فإنّ الأمر يكون إما بطريقة مُختصرة وإما بطريقة غير مباشرة، نذكر في هذا الإطار، القانون الوطني الجزائري كمثال؛ الذي تضمن لا عبارة "محطة حاويات" فقط في مادة واحدة منه، هي المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 الذّي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها[278]، التي قضت بـ: "في إطار الأحكام السالفة الذكر، تكون أولوية الإقامة في المناطق المسورة لما يأتي...المنشآت المتخصصة الضرورية لمناولة البضائع كالمخازن...ومحطات الحاويات،..."

يفهم من ذلك، أنّ نهائي الحاويات[279] في نظر القانون الجزائري، هو كل منشأة متخصصة وضرورية لمناولة الحاويات". حتى وإن كان هذا التعريف ضمنيا، فالمشرع الجزائري لم يكن هدفه في هذا الإطار تعريف محطات

---

[276] BIT, sécurité et santé dans les ports, Recueil des directives pratiques du BIT, Genève, Bureau international du travail, 2005.

[277] Recueil du BIT, op.cit., page43

[278] المرسوم التنفيذي رقم 01/02، المؤرخ في 22 شوّال 1422، الموافق ل 6 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها، الجريدة الرسمية رقم 01، الصادرة في 6 يناير 2002، ص3.

[279] والأصل أنها الترجمة الصحيحة للعبارة المستعملة في النص باللغة الفرنسية 'terminal'.

الحاويات أو تحديد ماهيتها، فقد ورد التعريف عرضيا في إطار الحديث عن ما يُعرف بـ"المناطق المسورة"، التي يمكن القول عنها أنّها الفضاءات أو المساحات المينائية المخصصة إمّا للتوسعة المينائية، أو لتلبية الحاجات المينائية[280]، إلاّ أنه يبقى تعريفا يُستدل به لفهم نظرة التشريع الجزائري لهذه الأرضية.

أما عن باقي قوانين الدول، فعمدت إلى تعريف النهائيات المينائية بصفة عامة دون تخصيص محطات الحاويات بتعريف منفرد.

2- في الفقه:

إذا ما تعلق الأمر بمفهوم النهائيات المينائية ونهائيات الحاويات، فإنّ الفقه قد أدّى كل الدور في بيان وتوضيح المراد بعبارات مماثلة، وبالتالي غطّى الفراغ والنقص الذي اعترى التشريعات في هذا المجال. بحيث نال نهائي الحاويات حظا وافرا من التعريفات الفقهية، من بينها تعريف الدكتور أيمن النحراوي، الذي وظف عبارة "محطة حاويات" بدل عبارة "نهائي حاويات"، حيث عرّفها بأنها: "منظمة تُقدم مجموعة من الأنشطة لتداول والتحكم في حركة انسياب الحاوية من السفينة إلى الطريق البري والسكة الحديدية والنقل المائي الداخلي والعكس بما يُحقق أفضل الخدمات للنقل البحري و البري مقابل حد أدنى من التكلفة"[281]، وإن كان هذا التعريف يغلب عليه الطابع الاقتصادي أكثر.

نجد كذلك الدكتور عبد القادر حسين العطير، الذي عرّف هو الآخر عبارة "محطات الحاويات" بطريقة غير مباشرة على النحو الآتي: " أصبحت هذه المحطات تُشكل امتدادا لفكرة الميناء التقليدي، بل أنها أضعفت من هذه الفكرة، لأن ميناء الواجهة البحرية أصبح لا يقتصر أثره على أنه يشكل فاصلا بين الماء واليابسة، بل هو مجرد

---

[280] و حتى هذه المناطق لم تستفد من تعريف قانوني، و إنما فقط لتعداد لها، و لأخذ فكرة حول ذلك، راجع المواد من 03 إلى 07 من المرسوم 01/02 السالف الذكر.

[281] د.أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الاسكندرية، 2009، ص4.

حلقة في سلسلة متكاملة تشكلها حركة البضائع من منبعها إلى مصبها أو هو مركز عبور حركة الحاوية من مراكز التجميع الداخلية (محطات الحاويات) كنقط إرسال إلى المراكز الداخلية في البلدان المستوردة كنقط استقبال"[282] .

أما الفقه الغربي، فوحده الفقه الانجليزي كان أكثر دقة وتفصيلا إذا ما تعلق الأمر بنهائيات الحاويات، والذي تم تأطيره في مُدوّنة الممارسات الآمنة في محطات الحاويات: "يقصد بنهائي الحاويات، المنطقة أين تتم عمليات استقبال، تخزين وتداول الحاويات بين وسائط النقل في المقام الأول. تشتمل على ساحات، أوناش متخصصة، جرارات ومعدات أخرى لتداول الحاويات، ساحات انتظار وكذا بوابات مراقبة دخول وخروج الحاويات من الساحة على الشاحنات. يستثنى من هذا المفهوم:

- المحطات التّي تتعامل مع كميات كبيرة من البضائع المعبأة في الحاويات والبضائع السائبة في آن واحد باستخدام نفس المعدات وفي نفس المنطقة التشغيلية * المحطات التي تستخدم في المقام الأول نوعا واحدا من الروافع إلى جانب نظام قاطرة مقطورة * جميع محطات السكة الحديدية والمستودعات الداخلية *محطات حشو وتجريد الحاويات من محتوياتها * ظهر السفينة ومراكز الدحرجة"[283].

انطلاقا من هذا يمكن القول أن نهائي الحاويات بابتكاره قد طبع نوعا من الحداثة على المفهوم التقليدي للميناء بحيث جعله مواكبا لثورة معينة هي ثورة الحاويات، بأن أصبح رقعة منه مخصصة وملائمة للقيام بكل العمليات المطبقة على الحاويات بدءا من استقبالها على أرض الميناء مرورا بالتفريغ، التخزين، الشحن،...إلى غاية تسليمها إلى صاحب الحق فيها.

[282] د. عبد القادر حسين العطير، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية 1983، ص105.

[283]containers terminals, safe working practices, London. Available on google.com

ب. هيكلة نهائي الحاويات:

باعتبار نهائي الحاويات أرضية متميزة، فإنه لابد أن يكون له هيكل خاص به يجمع ما بين الجانبين: المادي والإداري، يسمح بتمييزه عن باقي المنشآت المشابهة له. انطلاقا من هذا، سنتعرض أولا: للتنظيم المادي والإداري لنهائيات الحاويات، ثم لمميزاتها عن المنشآت المشابهة لها.

1. المخطط العام لنهائيات الحاويات

بعبارة "المخطط العام" فإننا نقصد كل من البنية المادية لهاته المنشآت من جهة، والمعدات الواجب توافرها من جهة أخرى حتى يكتمل وصفها نهائيات. فبالنسبة لهيكلة النهائي، فإن بنيته تنقسم إلى ثلاث مناطق: منطقة العمليات المينائية، منطقة التخزين ومنطقة العمليات البرية.

- **منطقتي العمليات المينائية والبرية**

تتحدد أهمية هذه المنطقة في كونها تمثل الجسر الرابط بين النهائي والسفن، بشكل يسمح بنقل الحاويات بينهما. خاصة بعمليات شحن وتفريغ السفن وكذا عمليات نقل الحاويات من الرصيف إلى ساحة النهائي أو العكس[284] بواسطة معدات مخصصة لهذا الغرض، نذكر منها أوناش الرصيف، جرارات الساحة، وغيرها من المعدات التي سنتطرق إليها لاحقا. وطول هذه المنطقة محدد بطول الرصيف البحري لإرساء السفن ناقلات الحاويات[285].

أمّا عن منطقة العمليات البرية، فهي البوابة الرّابطة بين كل من نهائي الحاويات وباقي وسائط النقل الأخرى (السكة الحديدية والنقل البري عبر الطرقات)، تتميز بالحضور القوي للجمارك قصد مُراقبة الحاويات التّي تعبُر هذه البوابة والتأكد من سلامة المستندات.

---

[284] Julien DUBREUIL, la logistique des terminaux portuaires de conteneurs, CIRRELT, 2008-38, page 9.
[285] Cossi Hervé ASSONGBA, le transport maritimes des marchandises conteneurisées, thèse de droit, université Lille2, 2014-2015 , page 170.

- **منطقة التخزين:**

تَشغُل هذه المنطقة ما بين 55 إلى 65% من المساحة الكلية لنهائي الحاويات[286]. تلعب دور الوسيط بين المنطقتين السالفتي الذكر. وعلى اعتبار أن الحاويات أنواع: حاويات مُبردة وأخرى عادية، حاويات موجهة للتصدير وأخرى مستوردة،...تم تقسيم منطقة التخزين على هذا الأساس[287]: منطقة خاصة بالحاويات الموجهة للتصدير في انتظار شحنها في السفن، مُحاذية لمنطقة العمليات المينائية[288]، منطقة حاويات البضائع المستوردة في انتظار استكمال الإجراءات الخاصة بها وتسليمها إلى صاحب الحق فيها.

2. المعدات الخاصة بنهائي الحاويات:

نميز فيها نوعين[289]:

- **معدات ثابتة:**

هي جميع الآلات الثابتة المرصودة للقيام بكل عمليات تداول الحاويات، بدءا من تلك الخاصة بعمليتي الشحن والتفريغ (معدات المناولة المينائية)، وصولا إلى تلك التي تسمح بوضع الحاويات على وسائط النقل الأخرى. وفي هذا الإطار نذكر: رافعات الرصيف المخصصة لمناولة الحاويات من وإلى السفن ناقلات الحاويات،..[290]

- **العربات والآلات المتحركة:**

نقصد بها عربات النقل، الشاحنات والجرارات المتواجدة داخل مختلف مناطق النهائي والتي تفيد في تحريك ونقل الحاويات من منطقة إلى أخرى، أو من النهائي إلى خارجه (سواء باتجاه النقل البري أو البحري) أو العكس وسنتفصل في هذا الموضوع أكثر في أول مطلب من الباب الثاني.

---

[286] أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص54.

[287] Mehdi NAJIB , op.cit.

[288] Cossi H.ASSONGBA, op.cit. page 172.

[289] نشير في هذا السياق إلى أننا سنتناول الحديث عنها باختصار في هذا الجزء، لنتفصل فيها أكثر في الباب الثاني.

[290] للمزيد من المعلومات، أنظر الصفحة 238.

بعدما أحطنا بمفهوم نهائي الحاويات محل الشراكة المينائية، نتطرق فيما يلي للأطراف المتعاقدة كآخر ركن.

الفرع الثاني: الأطراف المتعاقدة

بعد اقتناع السلطات الجزائرية والمؤسسات المينائية بضرورة تغيير نمط إدارة وتسيير الموانئ الجزائرية، وتحسين أدائها من خلال تحسين أداء النهائيات المينائية ولاسيما نهائيات الحاويات، لتصبح هذه الأخيرة محلا لاتفاقات الشراكة المينائية، يأتي دورنا للكشف عن هوية المؤسسات المينائية التّي كانت سباقة لتجسيد هذا التصور على أرض الواقع أي عن أطراف اتفاقات الشراكة المينائية وكذا عن هوية المشغلين المتعاقدين.

أ. الأطراف الوطنية:

هنا نستبق الحديث عن مؤسسة ميناء بجاية باعتبارها أول مؤسسة مينائية بادرت إلى ابرام أول اتفاقية شراكة مينائية، ثم نتعرض بعدها لكل من مؤسستي ميناء الجزائر العاصمة وميناء جن-جن باعتبارهما ثاني من بادر إلى ابرام اتفاقات الشراكة المينائية بعد مؤسسة ميناء بجاية.

1. مؤسسة ميناء بجاية:

تم إنشاؤها بموجب المرسوم رقم 82-285[291]، كمؤسسة اشتراكية ذات طابع اقتصادي، تحت تسمية "المؤسسة المينائية لبجاية"[292]. وبعد حملة القوانين الإصلاحية: القانون رقم 01/88 المتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية[293]، القانون رقم 03/88 المتعلق بصناديق المساهمة[294] والقانون رقم 04/88 المعدل والمتمم للقانون التجاري الجزائري رقم 59/75 ويحدد القواعد الخاصة المطبقة على المؤسسات العمومية

[291] المرسوم رقم 82-285،المُؤرخ في 24 شوّال 1402،الموافق ل14 غشت 1982، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في بجاية، الجريدة الرسمية رقم 33، المؤرخة في 27 شوال 1402، الموافق ل 17غشت 1982، ص1663.

[292] المادة 01 من المرسوم السالف الذكر.

[293] القانون رقم 01/88، المؤرخ في 22جمادى الأولى 1408، الموافق ل 12يناير1988، المتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية، الجريدة الرسمية، العدد02، الصادرة في 23 جمادى الأولى1408، الموافق ل13 يناير1988، ص30.

[294] القانون رقم 03/88، المتعلق بصناديق المساهمة، الجريدة الرسمية السالفة الذكر، ص44.

الاقتصادية[295]، تمّ التغيير من طابع هذه المؤسسة لتتحول إلى مؤسسة عمومية اقتصادية، تتمتع بالشخصية القانونية وفقا للقانون التجاري الجزائري[296] كونها في الأصل شركة مساهمة.

تأكد الطابع العمومي الاقتصادي للمؤسسة المينائية لبجاية في 15 فيفري1989، برأسمال قُدر آنذاك بـ10 ملايين دينار جزائري ، والذي بلغ حاليا 3مليار و500 مليون دينار جزائري[297].

تُشرف المؤسسة حاليا على إدارة وتسيير ميناء بجاية[298]. الذي يتكون من 03 أحواض: حوض مقدمة الميناء[299]، حوض الميناء القديم[300] والحوض الخلفي للميناء[301].

أما عن المنشآت الأساسية والنهائيات المينائية، فإن الميناء يضم[302]:

- مخزن للأوراق بمساحة 1.200م^2 ، مخصص فقط لاستيعاب الأعداد الهائلة من الأوراق ذات الأحجام المتنوعة، بهدف ضمان السلامة والجودة لهذا النوع من البضائع.
- مركز عبور البضائع الخطيرة CTMD: وهو المركز الوحيد في البلاد، مُخصص فقط لتخزين البضائع الخطيرة في أحسن شروط السلامة.
- ستة (06) نهائيات مينائية: نهائي محروقات، نهائي مراكب، نهائي مختلط، نهائي خشب، نهائي حبوب وأخيرا نهائي حاويات وهو محل دراستنا.

---

[295]القانون رقم 04/88 المعدل والمتمم للقانون 59/75 المتضمن القانون التجاري الجزائري، ويحدد القواعد الخاصة المُطبقة على المؤسسات العمومية الاقتصادية، الجريدة الرسمية السالفة الذكر، ص47.

[296] المادة 03 من القانون رقم 01/88 السالف الذكر.

[297]L'historique de l'EPB, disponible sur : http://www.portdebejaia.dz/index.php/fr/presentation

[298] يتواجد على بعد 250كلم من شرقي العاصمة. لمزيد من المعلومات راجع Madame Emna OUESLATI, responsabilité sociale des entreprises en Algérie, le cas d'une entreprise publique algérienne.

[299] تُقدر مساحته بـ75 هكتار وعمق يتراوح بين 10.5 و13.5 متر، مُجهز بمرافق ومنشآت مُتخصصة، ومُخصص فقط لمُعالجة السفن ناقلات النفط..

[300] تقدر مساحته بـ26 هكتار، أما عمق الأرصفة فيتراوح ما بين 06 و08 أمتار.

[301] يغطي مساحة تبلغ 55هكتار، أما عمق الغاطس فيتراوح ما بين 10.5 و12 متر.

[302] Pour plus d'informations sur les données techniques et les atouts de l'EPB, visitez le site web de l'entreprise, noté ci-après : http://www.portdebejaia.dz/

2. مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة ومؤسسة ميناء جن-جن

- **مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة:**

تم انشاؤها بمقتضى المرسوم رقم 82-286[303]، كمؤسسة اشتراكية ذات طابع اقتصادي، تحت تسمية "المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر"[304]، وعهدت لها مهمة تسيير واستغلال وتطوير ميناء الجزائر العاصمة. تحولت إلى مؤسسة عمومية ذات طابع اقتصادي، بموجب لائحة 03أوت 1989، برأسمال اجتماعي قُدِّر آنذاك بـ15مليون دينار جزائري[305].

يُبنى هيكلها التنظيمي على ثلاث: إدارة عامة، مديريات مركزية أو وظيفية ومديريات عملية.

- الإدارة العامة: تُسيَر المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر العاصمة من طرف مجلس إداري مرؤوس برئيس مُدير عام (PDG). ويُساعده في أداء مهامه مدير عام مُساعد وكذا خلية مراقبة).
- المديريات المركزية: مديرية الموارد البشرية والشؤون العامة؛ مديرية المالية والمحاسبة؛ مديرية التخطيط والاعلام الآلي.
- المديريات العملية: تتولى مهمة تسيير، تشغيل الأدوات والتجهيزات المينائية. نميز منها خمس (05) مديريات: مديرية القبطانية، مديرية المناولة، مديرية التشوين، مديرية الأشغال والصيانة (المركز اللوجيستي). وأخيرا مديرية نهائي الحاويات. تنحصر مهامها في تسيير واستغلال نهائي حاويات ميناء الجزائر العاصمة الذي تحول فيما بعد إلى اختصاص شركة ميناء الجزائر العالمي كما سنرى لاحقا.

---

[303] المرسوم 82-286 السالف الذكر.

[304] المادة 01 من المرسوم 82-286 السالف الذكر.

[305] Document de l'EPAL.

- **مؤسسة ميناء جن-جن:**

تمّ انشاؤها بموجب المرسوم رقم 173/84[306]، كمؤسسة اشتراكية ذات طابع اقتصادي، تحت تسمية "المؤسسة المينائية لجيجل". وتشرف على إدارة ميناء جن-جن[307].

تلك كانت المؤسسات الوطنية المتعاقدة أي الأطراف الوطنية، نتعرض فيما يلي للأطراف الأجنبية.

ب. الأطراف الأجنبية:

نعني بذلك الخواص الأجانب الذين استجابوا لمتطلبات الموانئ الجزائرية، أي كل من المجموعة السنغافورية بورتاك التي تعاقدت مع مؤسسة ميناء بجاية وشركة موانئ دبي العالمية المتعاقدة مع كل من مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة ومؤسسة ميناء جن-جن.

1. المجموعة السنغافورية بورتاك Portek:

مقرها الرئيسي بسنغافورة. تأسست سنة 1988 كشركة متخصصة في المعدات الهندسية، لتتحول فيما بعد إلى أحد أهم مشغلي نهائيات الحاويات ذوي الحجم المتوسط، وأحد أهم الشركات المصدرة للحلول التقنية للمعدات المينائية في جميع أنحاء العالم[308]، تحت شعار **"نُحوّل الموانئ إلى أسواق في أقصر وقت" we transform ports in the shortest time to market**.

لا تقتصر مهام الشركة على مُجرد تصدير الحلول الهندسية للمُعدات المينائية، تحديث المعدات، التعديل، الصيانة، التأجير وبيع المعدات وكذا توزيع قطع الغيار المينائية[309]، بل تطورت لتصبح سنة 1998، مُتخصصة في

---

[306] المرسوم رقم 173/84 المؤرخ في 22 شوال 1404، الموافق ل21 يوليو 1984، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في مدينة جيجل، الجريدة الرسمية، العدد 30، الصادرة في 25 شوال 1404، الموافق ل 25 يوليو 1984، ص 1158.

[307] يقع على بعد 10 كلم من ولاية جيجل، 350 كم شرق العاصمة، ويتمتع بذلك بموقع استراتيجي مميز على المحور البحري الرابط بين قناة السويس وجبل طارق.Document de l'Ep Djen-Djen .

[308]Available on : http://www.portek.com

[309]GPM (Gabon port management) available on : http://www.gpmgabon.com/en/article/le-groupe-portek/60

مجال إدارة وتسيير العمليات المطبقة على نهائيات الحاويات. وتم تسجيلها سنة 2002 كشركة سنغافورية لتداول الأسهم، بإشرافها على نهائيات مُوزعة على أكثر من 25 دولة، وبقدرة بشرية تفوق 1200 عامل.

2. مجموعة موانئ دبي العالمية Dubaï Port World:

نظرا لنجاح مشروع الميناء الرُباعي الأرصفة عند مدخل الخور سنة 1972[310] والنتائج الاقتصادية التي أثمر بها، واصلت سلطات دبي بناء الأرصفة المينائية ليصل عددها سنة 1978 إلى 35 رصيف مُناسب لمناولة أكبر سفن الحاويات آنذاك. لم تقف طموحات السلطات عند هذا الحد، بل واصلت ذلك من خلال تنفيذ مشروع بناء أكبر ميناء في العالم في منطقة جبل علي، تم الانتهاء من تشييده سنة 1979 ليُصنف كأحد المعالم الثلاثة الوحيدة في العالم من صنع الإنسان التي يمكن مُشاهدتها من الفضاء الخارجي.

أُسندت مهمة إدارة وتسيير هذين الميناءين من قبل المنطقة الحرة لجبل علي وميناء راشد. وشهدت حركة الحاويات في ميناء جبل علي ارتفاعا متزايدا بنحو 50 %، بينما تجاوزت الزيادة في ميناء راشد 10 %ليصل المجموع إلى حوالي 1.2 مليون حاوية نمطية، وتُصبح بذلك "موانئ دبي" من بين موانئ الحاويات الـ16 الأكثر ازدحاما في العالم. بعد ذلك، تم دمج كل من "سلطة موانئ دبي" و "موانئ دبي الدولية" ، لتتأسس بذلك "مؤسسة موانئ دبي العالمية" رسميا في سبتمبر2005، وتصبح واحدة من أكبر مُشغلي الموانئ في العالم.

أما حاليا، فتضم محفظة أعمالها أكثر من 65 محطة مينائية، مُوزعة على القارات الست، وجهاز وظيفي مؤلف من أكثر من 36ألف موظف.

بعد الإلمام بالأركان التعاقدية، ننتقل الآن للحديث عن مراحل ابرام اتفاقات الشراكة المينائية.

---

[310] في عام 1969، أصدرت سلطات دبي توجيهات ببناء ميناء رباعي الأرصفة في المياه العميقة، عند مدخل الخور مع الأخذ. واجهت هذا المشروع العديد من العراقيل والتحديات، لاسيما تلك المرتبطة بتأمين الصخور الكافية لبناء كاسر أمواج بطول 5كيلومترات. تجاوزت السلطات هذا العائق، لتصدر قبل الانتهاء من انجاز هذا الميناء توجيهات أخرى لبناء 11 رصيف إضافي، تم الانتهاء منها سنة 1972، http://dpworld.ae/ar/content/11/29

المطلب الثاني: مراحل ابرام اتفاقيات الشراكة المينائية في الجزائر الجزائرية

تُعتبر الشراكة عام/خاص تركيبة تعاقدية تنطوي على مراحل عدة. قد يرسم هذه المراحل والاجراءات الخاصة بها إمّا قانون وطني، وإلا فالدولة تعتمد في ذلك على الاستلهام أو على تصورها لهذه الظاهرة تماما كما حدث في الجزائر، من حيث المضمون ومن حيث المحل، أمّا من حيث الإجراءات، فقد أكّدَ مستشاري شركة تسيير مساهمات الدولة في قطاع الموانئ (سوجيبور) أنّ مصدر الإلهام في تجربة ميناء بجاية وشركة بورتاك السنغافورية إنما كان قانون الصفقات العمومية، قانون الاستثمار الأمر 01-03 السالف الذكر فيما يخص المزايا المالية وضمانات الاستثمار، وكذا المرسوم 139/06، خاصة وأنهم كانوا من المؤيدين لدخول هذا المرسوم حيز النفاذ.

في حين أكّدَ بعض أعضاء الوزارة الوصية، وبعض المستشارين القانونيين ممن شهد مرحلة المفاوضات، أنّ مصدر الإلهام في كلا التجربتين من حيث الإجراءات إنما هو تعليمات الرئيس والوزارة الأولى. وفي نظرنا، فقد سبق وأشرنا إلى أن التجارب سارت على نهج القانون 82-13 الخاص بتأسيس الشركات المختلطة الاقتصاد وسيرها السالف الذكر، بالرغم من إلغائه، وكذا الأمر 01-03 السالف الذكر.

بعيدا عن هذه الصراعات السياسية، وأمام السرية التّي تحجب المعلومات لاسيما إذا تعلق الأمر باختيار المتعامل المتعاقد أي كل من شركة بورتاك وشركة موانئ دبي العالمية والتي تمت بحسب تصريح البعض عن طريق التفاوض المباشر أي التراضي البسيط[311] سواء بين مؤسسة ميناء بجاية وشركة بورتاك السنغافورية، بحيث اجتمعتا خلال فعاليات الطبعة 36 من الصالون الدولي الذي احتضنته الجزائر العاصمة[312]. نفس الشيء بالنسبة لشركة موانئ دبي العالمية، التي اختارها رئيس الجمهورية على خلفيات المصادقة على اتفاقية التشجيع والحماية المتبادلة

[311] La négociation directe = gré à gré : quand les contractants sont mis en relation directe soit de leur propre initiative, soit par l'intermédiaire d'une banque ou d'un courtier. http://www.lafinancepourtous.com

[312] 36ème Foire internationale d'Alger, pour plus d'information visitez : http://www.japan-algeria-center.jp/embassy/fr/embassy200304f.html

للاستثمارات المبرمة بين الجزائر والإمارات العربية المتحدة[313]، وكذا السرية التي تحجب إمضاء بروتكولات الاتفاق بين هؤلاء الأطراف. أمام هذه السرية التي تمنعنا من تحصيل التفاصيل وبالتالي شرح المراحل بدقة ابتداء من اللقاء الأول بين الشركاء إلى غاية إمضاء آخر وثيقة وبالتالي الشروع في تنفيذ اتفاقية الشراكة، اضْطُرِرنا إلى الدخول مباشرة في الحديث عن مرحلة التفاوض وكذا تحديد الأسهم ثم تأسيس شركات المشروع. ومن ثم الانتقال للبحث عن هوية هذه الشركات الجديدة وحيازتها لحق الامتياز، وذلك بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين: فرع سميناه بالمرحلة التمهيدية، والفرع الثاني خاص بالمرحلة النهائية التّي تُتَوَّج بحيازة الشركات لحق امتياز تسيير نهائيات الحاويات.

الفرع الأول: المرحلة التمهيدية

هي في الأصل مجموعة من المراحل الفرعية، بما في ذلك مرحلة إعداد بروتوكول الاتفاق، عرض خطط الأعمال ومناقشتها من قبل القطاعين، مرحلة تحديد المساهمين وحصص كل منهم، ثم مرحلة اختيار شكل الشركة والشروع في اجراءات التأسيس. ومنه فالحديث هنا سَيَنْقَسِم إلى جزئين: جزء خاص بمرحلة المفاوضات وجزء الآخر بمرحلة تأسيس شركات المشروع، كلّ بالاستناد على المعلومات الشفهية المحصل عليها من شركات المشروع وعلى بعض الوثائق التّي استطعنا تحصيلها.

أ. **مرحلة المفاوضات:** تتم بحضور :

- الوزير الأول: أي رئيس الحكومة.
- وزير النقل: أي ممثل وزارة الوصية. يستمّد هذه السلطة من نص المادة 09 من القانون رقم 30/90 المتضمن قانون الأملاك الوطنية المعدل والمتمم السالف الذكر، التّي قضت بأن يتولى الوزراء المعنيون والولاة ورؤساء المجالس البلدية والسلطات المسيرة الأخرى تمثيل الدولة والجماعات الإقليمية في عقود التسيير

[313] المرسوم الرئاسي رقم 02-227، مؤرخ في 11 ربيع الثاني 1423 الموافق ل22 يونيو 2002، يتضمن التصديق على الاتفاقية بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة للتشجيع والحماية المتبادلة للاستثمارات، الموقعة بالجزائر في 01 صفر 1422 الموافق ل 24 أبريل 2001، الجريدة الرسمية، العدد 45، الصادرة بتاريخ 19 ربيع الثاني 1423 الموافق ل 30 يونيو 2002، ص9.

المتعلقة بالأملاك الوطنية طبقا للصلاحيات التّي تُخولها إياهم القوانين والتنظيمات، علمًا أن الموانئ تُعد من قبيل الأملاك الوطنية العمومية الصناعية طبقا للمادة 16 من نفس القانون.

- وزير المالية وذلك لتحديد ومناقشة ميزانية المشروع.
- مُمثلي شركة تسيير مساهمات الدولة في قطاع الموانئ (سوجيبور) : وممثلي مجلس تسيير مساهمات الدولة وحاليا تم حل هذه الشركة (2016)، ولم تبين السلطات إلى حد الساعة الهيئة البديلة.
- مُمثلي المؤسسات المينائية الوطنية: أي مُمثلي مؤسسة ميناء بجاية بالنسبة لاتفاقية الشراكة المبرمة بينها وبين شركة بورتاك، ونفس الشيء بالنسبة لمؤسسة ميناء العاصمة ومؤسسة ميناء جن-جن.
- مُمثلي المؤسسات أو الشركات المساهمة إنْ وُجدوا: وهو حال اتفاقية شراكة مؤسسة ميناء جن-جن مع موانئ دبي العالمية، أين تم اشراك كل من مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة ومؤسسة ميناء أرزيو كمساهمين بنسبة 12.5 % من الحصة الوطنية، واستكملت مؤسسة ميناء جن-جن نسبة 25 %، ليصبح المجموع 50 %من رأسمال المشروع الذي خضع للمناصفة بين الطرف الوطني وموانئ دبي العالمية كما سنرى لاحقا.

هذا بالنسبة للجانب الوطني الذّي يُعتبر في هذه العلاقة: القطاع العام، أما عن القطاع الخاص أي كل من شركة بورتاك وشركة موانئ دبي العالمية، فكل منهم يختار من يمثله بحسب نظام الشركة.

حضور مجموعة الأشخاص السالف ذكرهم مُلزم بقوة القانون، فبالرغم من الفراغ القانوني، إلاّ أن إلزامية الحضور تستمد من نصوص أخرى بما في ذلك المادة 09 من القانون 30/90 السالف الذكر. وبمجرد اكتمال أعضاء جلسة التفاوض يشرع الطرفان في عرض خطط أعمالهم، وبعد تحديد الخطوط العريضة للمشروع، يعمد الطرفان بعدها لتحديد الحصص واعداد اتفاقية المساهمين. وهو ما سنتطرق له فيما يلي.

1. مرحلة دراسة المشروع ومناقشة خطط أعمال الشركاء business plan

حسب الأمانة العامة لوزارة النقل، فإن مرحلة الدراسة تنطوي على خطوتين:

الخطوة الأولى: تتضمن القيام بدراسة فنية واقتصادية تتناول كل الجوانب التّي يمسها المشروع بما في ذلك الجوانب التجارية، التكنولوجية، البشرية، المادية والبيئية قصد السماح لمجلس مساهمات الدولة بالتزود بمعلومات مُفيدة حول المشروع واتخاذ قرار المصادقة على مشروع إنشاء الشركة المختلطة الأموال، من عدمه[314].

الخطوة الثانية: هي خطوة عرض ومناقشة خطة أعمال الشركاء business planأو B.P. تتعلق أساسا بتقييم أسهم الاستثمارات، التنفيذ، الاستغلال...، بشكل يسمح بإعداد التوقعات المالية التّي من خلالها تُحدد وتُقيَّم النتائج المالية المنتظر تحقيقها من وراء هذا المشروع[315]. كما أنها تساعد على تأمين تمويل خارجي، قياس مدى نجاح المشروع، وإعداد التوقعات المالية بطريقة جد منطقية.

تشتمل خطة الأعمال على: الموجز التنفيذي (وصف الأعمال) –تحديد فرص الأعمال الخاصة بالشريك –استراتيجيات التسويق من خلال تحديد من هم العملاء، من هم المنافسين –تحديد فريق العمل –متطلبات المرافق، أنظمة الإدارة والمعلومات ومتطلبات تكنولوجيا المعلومات، ووثائق أخرى[316]. وخطة عمل واحدة قد تصل لخمسين صفحة أو أكثر[317] نظرا للتفاصيل التي يجب أن تتضمنها وثيقة مماثلة[318].

---

[314] "cette étude se propose de traiter en détails les aspects commerciaux, technologiques, humains, matériels et environnementaux du projet permettant au conseil des participations de l'Etat de disposer d'informations utiles sur le projet , à effet de se prononcer sur la validation du projet de construction d'une J.V". document interne du ministère des transports.

[315] "le Business plan constitue la seconde étape de cette étude. porte sur l'évaluation des actions d'investissement, de financement, de réalisation, d'exploitation, etc...devant aboutir à l'élaboration d'états financiers prévisionnels à travers lesquels seront déterminés et appréciés des résultats financiers attendues du projet"...document interne du ministère des transports.

[316] دليل خطة الأعمال، متوافر على: http://www.cbo-eco.ca/en/index.cfm/planning/writing-a-business-plan/business-plan-guide/?lang=arb

[317] الفرق بين نموذج العمل، خطة العمل ودراسة الجدوى، مقال منشور على موقع : http://www.turkifahad.com/2013/05/15 بتاريخ 2013/05/15.

[318] تختلف عن نموذج العمل الذي يمثل نسخة مصغرة للمشروع، وعن دراسة الجدوى والتي تعد اختبار لمدى جدوى فكرة المشروع.

حسب المستشارين القانونيين لشركة سوجيبور، فإنّ خطة العمل عبارة عن وثيقة مرجعية وأحد أهم ملاحق اتفاقية الامتياز. ويُثار السؤال هنا حول القيمة القانونية لهذا الملحق ولملاحق العقد بصفة عامة؟ بمعنى آخر ما هي القيمة الإلزامية لهذه الوثيقة؟ هل تُكيف على أساس أنها عقد، وبالتالي تثار المسؤولية العقدية في حالة إخلال أحد الطرفين بالتزاماته؟ أم أنّ قواعد المسؤولية التقصيرية هي سيدة الموقف؟

من الناحية القانونية، فإنّ خطة الأعمال تقترب كثيرا من الوعد بالتعاقد بمفهوم المادة 72 ق.م.ج، فهي الأخرى تنطوي على تحديد المسائل الجوهرية للعقد المراد إبرامه وكذا المدة المتبقية لإنشاء شركة المشروع وحيازة حق الامتياز، كما أنها تفرغ في قالب شكلي، بحيث يجعل منها هذا الشكل ملحقا من ملاحق اتفاقية الامتياز. فإذا اعتبرت كذلك، فإنها تصبح ملزمة طبقا لنص المادتين 71 و72 ق.م.ج.

من جهة أخرى، نجدها تقترب كذلك من الاتفاق التمهيدي بمفهوم المادة 65 ق.م.ج التي تقضي بأنه: "إذا اتفق الطرفان على جميع المسائل الجوهرية في العقد واحتفظا بمسائل تفصيلية يتفقان عليها فيما بعد ولم يشترطا أن لا أثر للعقد عند عدم الاتفاق عليها، اعتبر العقد منبرما وإذا قام خِلافٌ على المسائل التي لم يتم الاتفاق عليها، فإنّ المحكمة تقضي فيها طبقا لطبيعة المعاملة ولأحكام القانون والعرف والعدالة".

بالقياس على ما جرى خلال جلسة المفاوضات، سواء مع شركة بورتاك أو شركة موانئ دبي العالمية، فإن الطرف الوطني عَمِد أولا إلى عرض المشاكل التّي تُعاني منها المؤسسات المينائية المعنية، لاسيما مشكلة المكوث المطول للحاويات والتي وصلت في ميناء الجزائر العاصمة إلى 25 يوما وهي مدة غير معقولة، وكذا مشكلة ارتفاع أسعار مناولة الحاويات بهذه الموانئ[319] ، نقص التجهيزات، ثم بعدها تم عرض طموح هذه المؤسسات والأهداف المنتظر تحقيقها من وراء شراكة مماثلة.

[319] Etude des coûts et des surcoûts de passage portuaire & propositions de régulation, UAP Ministère des Transports- Alger Juillet 2009.

فمؤسسة ميناء بجاية كانت تطمح لتحويل نهائي الحاويات الخاص بها إلى نهائي مينائي عالمي يتماشى مع المقاييس الدولية ذات الصلة ويضمن معدل انتاجية وربح دائم للاقتصاد الوطني[320]. أما مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة، فطموحاتها اتجهت إلى محاولة تخفيض معدل مكوث الحاويات في الميناء من 25 يوما إلى 07 أيام، تكوين موظفي وعمال المؤسسة. وأخيرا مؤسسة ميناء جن-جن، فطموح اتجه إلى تحويل النهائي إلى أكبر ميناء محوري Hub في البحر الأبيض المتوسط. واتفقت خطة عمل هذه المؤسسات والطرف الجزائري مع خطة عمل الطرف الأجنبي، أي كل من شركة بورتاك السنغافورية وشركة موانئ دبي العالمية.

ومنه تبقى مسألة التكييف تتأرجح لجهة الاتفاق التمهيدي أكثر من الوعد بالتعاقد.

بعد مناقشة خطة أعمال كل شريك، ينتقل الأطراف مباشرة إلى إعداد ما يعرف باتفاقية المساهمين.

2. مرحلة إعداد بروتوكول الاتفاق واتفاقية المساهمين

بما أنّ الشراكة هنا اتخذت تقريبا نفس منحى القانون 82-13 المتعلق بالشركات المختلطة الاقتصاد، الملغى. فإنّ هذا القانون كافٍ لمعرفة المفهوم القانوني لعبارة بروتوكول الاتفاق، والغرض منها. فحسب نص المادة الثالثة منه، فإنّ بروتوكول الاتفاق هو معاهدة على وعد بالتعاقد وفقا لمفهوم المادة 71 ق.م.ج، يُبرم بين مؤسسة أو مؤسسات وطنية والطرف أو الأطراف الأجنبية.

وبالإسقاط، فهو يبرم بين المؤسسات المينائية الوطنية وبين الأطراف الأجنبية؛ شركة بورتاك السنغافورية وشركة موانئ دبي العالمية.

على اعتباره وعدا بالتعاقد لا يكون له أثر مُلزم تجاه هؤلاء إلاّ إذا عُينت جميع المسائل الجوهرية لعقد الشركة المراد إبرامه، وكذا المدة الواجب إبرامه فيها. وباعتبار أن القانون الجزائري يشترط أن يخضع إنشاء الشركات المعنية –شركات مساهمة- ، لعقد رسمي وفقا لنص المادة 545 ق.ت.ج، فإنه تبعا لذلك، يستوجب أن يُفرَغ هذا

[320] www.bejaiamed.com

البروتوكول في شكل عقد رسمي أيضا وإلاّ كان باطلا[321]، وهو تماما ما أكدته المادتين 10 و11 من القانون 82-13 السالف الذكر، بحيث اشترطت المادة 10 الموافقة عليه بموجب قرار وزاري مشترك بين كل من وزير المالية والوزير الوصي. وهو ما أكد عليه موظفي وزارة النقل. تُعتبر هذه الموافقة بمثابة اعتماد لإنشاء الشركة ورخصة للمؤسسات لدفع حصتها من الأسهم. في حين اشترطت المادة 11 على الموثق استظهار قرار الموافقة قبل الشروع في تحرير نص الاتفاق.

أما عن مضمونه، فهو حسب المادة الرابعة من القانون 13/82 يصب في إطار تحديد:

- التزامات ومسؤولية أطراف الشركات المختلطة الأموال؛ الكيفيات التي يأتي وفقها الطرف الأجنبي الشركات المختلطة الاقتصاد المزمع إنشاؤها بسائر الوثائق والتقنيات الضرورية لغرضها؛ كيفيات تكوين المستخدمين، شروط أجر الطرف الأجنبي وشروط فوترة الأجور المستحقة للطرف الأجنبي؛ السبل والوسائل الخاصة لضمان النقل الحقيقي للمعرفة والمهارة.

لا يمكن بوجه عام أن يقضي الاتفاق بالتزامات من شأنها أن تعيق التطور الاقتصادي والتكنولوجي للمؤسسة أو للشركة المختلطة الاقتصاد[322]. وفي حالة الاخلال بهذا المضمون تُثار المسؤولية العقدية ضد الطرف المخل سواء كان المؤسسات الميناائية الوطنية أو الأطراف الأجنبية، وفقا لأحكام المادة 72 ق.م.ج.

بعد تحرير هذه الوثيقة، وقبل الشروع في اجراءات تأسيس الشركة المختلطة الأموال، يتعين على الأطراف مناقشة حصص الأسهم المراد المساهمة بها في رأسمال هذه الشركة. يتم تدوين هذه الحصص في وثيقة تعرف بـ"اتفاقية المساهمين" (le pacte des actionnaires)، وهي عبارة عن اتفاقية خَطِّية تحفظ حقوق وواجبات المساهمين

---

[321] وهو اسقاط لنص المادة 71 من القانون المدني الجزائري والتي نصت على ما يلي: " الاتفاق الذي يعد له كلا المتعاقدين بإبرام عقد معين في المستقبل لا يكون له أثر إلا إذا عينت له جميع المسائل الجوهرية للعقد المراد ابرامه، والمدة التي يجب إبرامه فيها.
وإذا اشترط القانون لتمام العقد استيفاء شكل معين فهذا الشكل يطبق أيضا على الاتفاق المتضمن الوعد بالتعاقد.

[322] للمزيد من المعلومات حول بروتوكول الاتفاق، راجع نص المواد من 4، 5،6، 7 8 ، 9 و10 من القانون 82-13 السالف الذكر.

فيما يتعلق بإدارة الشركة وتشغيلها والإشراف عليها وتحويلات الأسهم فيها[323]. وتختلف هذه الوثيقة عن النظام الأساسي للشركة في كونها تعتبر إحدى ملحقات هذا الأخير.

غالبا ما تتضمن هذه الاتفاقية أحكاما مرتبطة بعمليات شركة المشروع وإدارتها، بما في ذلك التواريخ الأساسية، الشروط الحصرية، بنود منع المنافسة بين المساهمين والبنود السرية، إضافة إلى بنود المساهمة (حق الشراء المسبق، التفضيل، حقوق الالزام بالبيع، بنود عدم بيع الأسهم وكذا بنود الأولوية). ويقصد بالسهم وحدة في ملكية شركة أو مؤسسة أو في حقوق مُلاكها، ويعد أكثر الأدوات المالية تداولا، أمّا الحصة فتشير بصفة عامة إلى محفظة تضم عددا من الأسهم[324].

قياسا على ذلك، تم الاتفاق في تجارب الشراكة المينائية في الجزائر على أنّ مؤسسة ميناء بجاية تمتلك حصة تقدر بـ51 % من أسهم شركة نهائي بجاية المتوسطي، أما نسبة 49 % المتبقية، فهي حصة شركة بورتاك، بالرغم من أنّ قانون الاستثمار آنذاك (الأمر 01-03) لم ينص على هذه القاعدة كما سبق ورأينا. وفي شركة ميناء الجزائر العالمي، تُقدر حصة كل من مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة وشركة موانئ دبي العالمية بـ50 % من أسهم الشركة، أي حصص متعادلة، كون أن الشراكة خضعت لمبدأ المناصفة نظرا لاعتبارات سياسية محضة، نفس الشيء بالنسبة لشركة ميناء جن-جن العالمي، ماعدا أنّ الحصة الوطنية تم اقتسامها على النحو التالي: 25 % لمؤسسة ميناء جن-جن، 12.5 % لمؤسسة ميناء الجزائر العاصمة وأخيرا 12.5 % لمؤسسة ميناء أرزيو.

تخضع هذه الاتفاقية لرقابة وزارة المالية لكونها الوزارة المسؤولة على تحديد الاعتمادات. بعد ذلك، ينتقل الأطراف إلى مرحلة تأسيس الشركات التي تعنى بالمشروع، وهو ما سنتعرض له فيما يلي.

---

323 د. ريتا الخرياتي، اتفاقية المساهمين: من الأطر العامة إلى التفاصيل الصغيرة (الدليل)، مقال منشور على موقع: http://www.ar.wadma.com بتاريخ 2016/02/18 .

324 الأسهم-والحصص/http://www.ar.tradimo.com/tradipedia

ب. مرحلة تأسيس شركات المشروع

بعد حيازة الموافقة الوزارية المشتركة على بروتوكول الاتفاق، والتي ترقى لدرجة اعتماد تأسيس الشركة وتحرير اتفاقية المساهمين، يشرع الأطراف مباشرة في تأسيس الشركات طبقا لأحكام القانون التجاري الجزائري[325]. والشكل المحبذ هو شركة مساهمة (société par actions / S.P.A)، كونها تعتبر النموذج الأمثل لشركات الأموال التي تهدف إلى إنشاء المشروعات الاقتصادية الكبرى التي تعمل على تنمية اقتصاد الدولة[326]، تماما كما هو الشأن في مشروعات تسيير نهائيات الحاويات.

تأسيس الشركات وفقا للقانون التجاري الجزائري[327] يتطلب توافر شروط معينة، منها ما هو موضوعي، ومنها الشروط الشكلية. وهو ما سنبحث فيه فيما يلي على التوالي.

1. الإلمام بالأركان الموضوعية للشركة

شركة المساهمة وفقا للمادة 592 ق.ت.ج، هي الشركة التي ينقسم رأسمالها إلى أسهم، تتكون من شركاء لا يتحملون الخسائر إلا بقدر حصتهم، ولا يمكن أن يقل عدد الشركاء فيها عن سبع (07) ماعدا الشركات ذات رؤوس الأموال العمومية.

انطلاقا من هذا التعريف، فإن المشرع الجزائري قد ركز أكثر على خصائص هذا الشكل من الشركات، يرقى بعضها لدرجة الشروط الموضوعية. ويمكن حصر هذه الشروط في:

---

[325] Lettre d'information juridique de la sogeports.

[326] سعود العماري، شركة المساهمة العامة "1/3"، مقال منشور على:
http://alarabiya.net/ar/aswaq/2014/10/13/3-1-شركة-المساهمة-العامة.html .

[327] Art1 : Forme
« il est formé en Algérie entre les propriétaires des actions ci-après créées et de celles qui pourront l'être ultérieurement, une société par actions de droit Algérien régie par les lois et règlements en vigueur et notamment l'Ordonnance 75-59 du 26 Septembre 1975 modifiée et complétée portant Code de commerce ainsi que par les présents statuts ».

➢ **تعدد الشركاء:**

الأصل أنّ العدد محدد بـ(07) شركاء تحت طائلة البطلان، ماعدا إذا تعلق الأمر بالشركات ذات رؤوس أموال عمومية. ورد هذا الاستثناء ليشمل الشركات ذات رؤوس الأموال العمومية كليا أو جزئيا بما في ذلك شركات تسيير نهائيات الحاويات الثلاث، فشركة نهائي بجاية المتوسطي اقتصر عدد المساهمين فيها على اثنين (02): المؤسسة المينائية المعنية وشركة بورتاك السنغافورية، نفس الشيء بالنسبة لشركة ميناء الجزائر العالمي، في حين وصل عدد المساهمين في شركة ميناء جن-جن العالمي إلى أربعة: المؤسسة المعنية، مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة، مؤسسة ميناء أرزيو وشركة موانئ دبي العالمية. وهو نفسه الاستثناء الذي أوردته المادة 26 من القانون 82-13 الملغى[328].

إنّ استقراء نص القانون الأساسي لشركتي ميناء الجزائر العالمي وميناء جن-جن العالمي يجعلنا نُلغي هذا الاستثناء، فالمادة 38 من القانون الأساسي التّي تعالج موضوع حل الشركة وتصفيتها، تجيز لكل من له مصلحة اللجوء إلى القضاء لطلب حل الشركة إذا انخفض عدد الشركاء عن سبع (07) في ظرف سنة[329]، الأمر الذي يستوجب إعادة النظر فيما قيل. ولعل التفسير هنا يتعلق بحصة الطرف الأجنبي، الذي يشرك فيها أكثر من شريك واحد وهي مجرد فرضية أمام غياب معلومات صريحة.

➢ **نية الاشتراك:**

ورد هذا الركن في نص المادة 416 ق.م.ج. يعتبره البعض مجرد شرط من شروط صحة العقد[330]. ويقصد به إظهار الرغبة لبذل جهد والتعاون مع الشركاء في سبيل تحقيق غرض الشركة المزمع إنشاؤها.

---

[328] بصريح العبارة التالية: "تستثنى الشركات المختلطة الاقتصاد من الأحكام الواردة في قانون التجارة والتي تحدد العدد الأدنى من المساهمين".

[329] Art 38. : Dissolution-liquidation
« ….la dissolution pourra également être prononcée par décision de la juridiction compétente à la demande de tout intéressé, si le nombre des actionnaires est réduit à moins de sept (7) depuis plus d'un an… ».

[330] مرزوقي خالد، المرجع السابق، ص40.

➢ **تقديم الحصص:**

وفقا لنص المادة 416 ق.م.ج، فالحصص ثلاث أنواع: حصص نقدية[331]، حصص عينية[332] وحصص بالعمل[333]. ولا تقبل في شركات الأموال إلا الحصص النقدية والحصص العينية طبقا لنص المادة 567 ق.ت.ج. على هذا الأساس اتفقت كل من مؤسسة ميناء بجاية، مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة ومؤسسة ميناء جن-جن على دفع مبلغ الحصص نقدا بالعملة الوطنية أي بالدينار الجزائري، أما عن الشركاء الأجانب، فقضى الاتفاق على دفع نصف الحصص نقدا عن طريق تحويل العملة الصعبة للدينار بواسطة البنوك، أما النصف الثاني فتم تقديمه عينا[334]، من خلال الاتفاق على تجهيز النهائي بالآلات والرافعات الحديثة والضرورية لمناولة الحاويات.

➢ **اقتسام الأرباح والخسائر:**

بمعنى أنْ تنصرف نية الشركاء إلى اقتسام كل من أرباح الشركة والخسائر التي يمكن أن تنجم عن نشاطاها. يجسد هذا الركن مبدأ "اقتسام المخاطر" الذي تتميز به الشراكة عام/خاص. فاقتسام الأرباح هو مقصد كل شريك، غير أن اقتسام الخسائر يمكن أن يشكل محل تهرب البعض. وهو من النظام العام، فلا يجوز للأطراف الاتفاق على مخالفته وفقا لنص المادة 1/426 ق.م.ج، تحت طائلة البطلان، على أن مسؤولية الشريك عن هذه الخسائر محدودة بمقدار ما يملكه من أسهم، وليس في أمواله الخاصة وفقا لنص المادة 592 ق.ت.ج.

بهذا فإن مؤسسة ميناء بجاية تسأل عن ديون شركة نهائي بجاية المتوسطي في حدود نسبة 51 %، وفي مقابل ذلك تسأل شركة بورتاك في حدود نسبة 49 % من رأس المال. وعن ديون شركة ميناء الجزائر العالمي، فتسأل كل من مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة وشركة موانئ دبي العالمية في حدود 50 % من قيمة الديون، كون أن نسبة المساهمة

---

331 الحصص النقدية عبارة عن مبلغ من النقود يدفعها الشريك حسب ما تعهد به في العقد في الميعاد المتفق عليه.

332الحصص العينية هي عبارة عن عقار أو منقول يساهم به الشريك في رأسمال الشركة على سبيل التمليك وغما على سبيل الانتفاع.

333 الحصص بالعمل أي تقديم الشريك لعمله في الشركة على أنها لا تعد جزءا من رأس المال.

334 مرزوقي خالد، الإطار القانوني والتنظيمي لتسيير ميناء الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الجزائر1، يوسف بن خدة، كلية الحقوق، 2014/2013، ص34.

في انشاء هذه الشركة خضعت لمبدأ المناصفة. أما عن ديون شركة ميناء جن-جن العالمي، فتتشارك فيها كل من مؤسسة ميناء جن-جن في حدود 25 %، مؤسسة ميناء الجزار العاصمة في حدود 12.5% ومؤسسة ميناء أرزيو في حدود 12.5% لتكتمل بذلك مسؤولية الطرف الوطني عن ديون الشركة، في حين أن نسبة 50 % من الديون تقع على عاتق شركة موانئ دبي العالمية لكونها تملك نصف حصص الشركة.

بعد اكتمال الأركان الموضوعية وإعداد النظام الأساسي، يشرع الأطراف في استكمال اجراءات التأسيس.

2. تحرير القانون الأساسي واستكمال اجراءات التأسيس:

تخضع شركات المشروع الثلاث للقانون الوطني الجزائري ولاسيما القانون التجاري، من حيث الموضوع ومن حيث الشكل والاجراءات، وهو ما يؤكد عليه العنوان 13 من النظام الأساسي للشركات الثلاث[335]. وعن اجراءات التأسيس، فإن القانون يشترط تحت طائلة البطلان:

- **تحرير النظام الأساسي للشركة**: بمعنى القانون الأساسي للشركة. يختلف عن بروتوكول الاتفاق في كونه يتضمن الأحكام الخاصة بالشركة فقط، ابتداء من:

➢ محلها، اسمها، مقرها الاجتماعي ومُدتها التي حددت بـ 99 سنة ابتداء من تاريخ قيدها في السجل التجاري، قابلة للتجديد.

➢ أحكام خاصة برأسمال الشركة وبالأسهم، بما في ذلك الأسهم التي تتخذ شكل سندات إسمية، توزيع الأسهم والوفاء؛ تحويل الأسهم؛ أسهم الضمان التّي حُددت بنسبة 20% من رأسمال كل شركة[336] قصد ضمان جميع تصرفات الشركة؛ والحقوق والالتزامات المرتبطة بهذه الأسهم.

---

[335] « la société ne sera définitivement constituée qu'après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi et acquerra la jouissance de la personnalité morale à compter du jour de son immatriculation au centre national du registre de commerce ».

[336] Art 7.3 M « le Conseil d'Administration doit être propriétaire d'un nombre d'actions représentant au minimum vingt pour cent 20% du capital social. Ces actions sont affectées en totalité à la garantie de tous les actes de gestion, même de ceux qui seraient exclusivement personnels à l'un des Administrateurs ».

- أحكام خاصة بطرق تعديل رأسمال الشركة بالزيادة أو بالنقصان وفقا للقانون التجاري الجزائري لاسيما المواد 691، 712 و713.
- أحكام خاصة بأجهزة الشركة: مدير عام، مجلس إدارة. مطابقة للمادة 610 ق.ت.ج وما يليها.
- أحكام خاصة بأجور القائمين بالإدارة ومسؤوليتهم، على أنّ القانون الأساسي للشركات الثلاث يُقيم مسؤوليتهم في حالة مخالفة الأحكام القانونية، خرق القانون الأساسي للشركة و/أو الأخطاء المرتكبة أثناء تسييرهم، وفقا لأحكام المادة 715 مكرر 23 ق.ت.ج وما يليها [337].
- أحكام خاصة بأجهزة الرقابة وأخرى خاصة باقتسام الأرباح، وهو ما سنتحدث عنه في الفصل الثاني من الباب الثاني.
- أحكام خاصة بتغيير شكل الشركة.
- وكذا أحكام خاصة بانتهاء مدة حياة الشركة، وهنا يمنح القانون الأساسي للشركات الثلاث للجمعية العامة غير العادية سلطة تقرير تمديد حياة الشركة من عدمه، وذلك قبل انتهاء مدة حياتها القانونية بشهر على الأقل.

وقد سكت القانون الأساسي للشركات الثلاث في هذا الشأن عن أمور عدة نذكر منها:

- **طريقة و اجراءات التجديد**؟ وهنا نجد أن القانون 82-13 السالف الذكر، كان قد نص على أن تجديد حياة الشركات المختلطة الاقتصاد يتم عن طريق بروتوكول إضافي وهو ما يتنافى مع أحكام الشريعة العامة؛ المادة 437 ق.م.ج التي تقضي بأن حياة الشركة تنتهي بحلول أجلها، وإذا استمر المتعاقدون في القيام بنفس أعمال الشركة، امتد العقد ضمنيا. والسؤال يبقى مطروحا، فالشريعة العامة تعترف بالتجديد أو التمديد الضمني للعقد، لكن رغم ذلك يبقى القانون 82-13 الملغى أقرب إلى المعقول في كونه

[337] Art 21 du statuts des sociétés concessionnaires.

يشترط أن يتم التمديد عن طريق بروتوكول اتفاقي أي بنفس الطريقة التي أنشأت بها الشركة خاصة وأنها تجمع بين مستثمرين أجانب. ويبقى الجواب محل انتظار.

- **مصير هذه الشركات في حالة عدم التجديد؟** مؤكد أنّ مصيرها هو الحل، لكن ماذا عن الشركاء ولا سيما الطرف الأجنبي؟ لعلّ الإحالة هنا تكون لأحكام المادة 765 ق.ت.ج وما بعدها، لكن مع ذلك تبقى هذه الأحكام غير كافية، فهي لا تشمل الحديث عن الطرف الأجنبي المستثمر.

هنا يمكن الاستدلال بالمعلومات الشفهية التّي حصلنا عليها من المستشارين القانونين لشركة سوجيبور الذين أكّدوا أنّ الدولة الجزائرية تمارس حق الشفعة على أموال الطرف الأجنبي. وهو ما يتفق مع ما نصت عليه المادة 45 من القانون 82-13 الملغى[338].

- أحكام خاصة بحل الشركة قبل حلول الأجل، وهنا يعطي القانون الأساسي للشركات الثلاث هذه الصلاحية للجمعية العامة غير العادية، ويحيل في ذلك إلى المادة 715 مكرر20 ق.ت.ج. واستثناء للمحكمة المختصة بطلب من كل من له مصلحة، في حال ما إذا خُفض عدد المساهمين تحت السبع (7)، مع مرور سنة على هذا الوضع، أو في حال انخفض رأسمال الشركة عن الحد الأدنى للقيمة القانونية، ولم يجدد رأسمالها في أجل السنة.
- أحكام خاصة بفسخ عقد الشركة.
- تصريح باكتتاب الأسهم والدفعات.
- قائمة تعيينات: القائمين بالإدارة؛ مندوب أو مندوبي الحسابات؛ رئيس مجلس إدارة الشركة؛ المدير العام للشركة.

---

[338] المادة 45: " إذا لم يشرع، عند انتهاء المدة التعاقدية في اعداد بروتوكول اضافي، يتولى الطرف الجزائري بناء على طلب منه شراء أسهم الطرف الأجنبي بقيمتها الحسابية.
وخلافا لذلك يشرع في تصفية الشركة المختلطة الاقتصاد بالتراضي طبقا للتشريع المعمول به ".

- أخيرا أحكام خاصة بالقيد والإعلان وكذا المصاريف الناتجة عن ذلك.
- التوثيق: أي تحرير النظام الأساسي عند موثق رسمي وليس مجرد كاتب عمومي تحت طائلة البطلان، وذلك وفقا لنص المادة 595 ق.ت.ج.
- القيد في المركز الوطني للسجل التجاري وفقا لمتطلبات المادتين 548 و549 ق.ت.ج، قصد اكتساب الشخصية المعنوية. أمّا عن اجراءات القيد فتخضع للمرسوم التنفيذي رقم 03/453 المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي رقم 97-41 المتعلق بشروط القيد في السجل التجاري[339]، لاسيما المادة 13 منه .
- نشر إعلان تأسيس الشركة، بحيث يتعين على المؤسسين وجوبا القيام بنشر الإعلان في النشرة الرسمية للإعلانات القانونية.

بعد استكمال هذه الإجراءات وتحصيل رقم القيد في السجل التجاري، يتم الميلاد الرسمي للشركة، وفي ذلك نذكر أن الميلاد الرسمي لشركة نهائي بجاية المتوسطي كان بتاريخ 29 مايو 2004. أما أول مارس 2009 فشهد ميلاد شركة ميناء الجزائر العالمي، وكذا شركة ميناء جن-جن العالمي.

بعد مرحلة تأسيس الشركات، تدخل هذه الأخيرة في مرحلة حيازة حق امتياز تسيير واستغلال نهائيات الحاويات. وفيما يلي سنتعرض أولا لهوية هذه الشركات ثم لحيازتها حق الامتياز.

الفرع الثاني: المرحلة النهائية :

إنّ الميلاد الرسمي لشركات المشروع الذي يتم بمجرد حيازة رقم التسجيل في المركز الوطني للسجل التجاري[340] كتتويج لنجاح مرحلة المفاوضات لا يعني شروعها مباشرة في تنفيذ المشروع، بل يتوجب عليها توقيع عقد آخر يُعرف بـ"اتفاقية الامتياز" convention de concession التي تخولها امكانية تنفيذ التزاماتها وتحصيل

[339] المرسوم التنفيذي رقم 03-453، مؤرخ في 7 شوال 1424 الموافق لـ أول ديسمبر 2003، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 97-41 المتعلق بشروط القيد في السجل التجاري، الجريدة الرسمية، العدد 74، صادرة في 13 شوال 1424 الموافق لـ 7 ديسمبر 2003، ص13.

[340] المادة 549 ق.ت.ج

حقوقها. والسؤال الذّي يطرح هنا يتعلق أساسا بالهيئة المسؤولة عن ابرام اتفاقية مماثلة مع هذه الشركات، لكن قبل الاجابة عن ذلك، سنتطرق أولا لهوية هذه الشركات الجديدة. ثم ثانيا لحيازتها حق امتياز استغلال وتسيير نهائيات الحاويات أين سنناقش الهيئة المسؤولة عن تخويلها هذا الحق.

أ. هوية شركات المشروع:

في هذا الجزء سنتحدث أولا عن هوية شركة نهائي بجاية المتوسطي باعتبارها أول شركة ناتجة عن أول اتفاقية شراكة مينائية في الجزائر، ثم بعدها عن شركتي ميناء الجزائر العالمي وميناء جن-جن العالمي.

1. شركة نهائي بجاية المتوسطي BMT:

افتتحت هذه الشركة تحت تسمية "نهائي بجاية للبحر الأبيض المتوسط" Bejaia Mediterranean Terminal /BMT، في 29 مايو 2004، وباشرت نشاطها فعليا في 26 يونيو 2005، أمّا عن الافتتاح الرسمي فقد تم بتاريخ 02 يوليو 2005 برأسمال يعادل 180.000.000 د.ج. مقرها الاجتماعي بميناء بجاية. وهي موزعة كالآتي[341]:

-**المديرية العامة:** على رأسها المدير العام، خلية التدقيق والمراقبة، خلية السلامة والأمن وخلية QHSE[342].

-**مديرية الموارد البشرية والمادية:** تضم مصلحة الموارد البشرية ومصلحة الشراء والمشاريع العامة.

مديرية العمليات: تعمل على ضمان عمليات التخطيط لرسو السفن، عمليات ساحة الحاويات وعمليات الموارد؛ معدات وعمالة. كما تُعنى كذلك بمتابعة عمليات المناولة من استقبال السفن ناقلات الحاويات، تفريغها و/أو شحنها، وكذا عمليات التشوين بما في ذلك التسليم، تعبئة وتفريغ الحاويات، إدارة الحاويات الفارغة، مُعالجة الحاويات المبردة وكذا ضمان الأمن والسلامة داخل النهائي. وتضم ما يلي: قسم العمليات، مصلحة التشوين، مصلحة المناولة، مصلحة الموارد ومصلحة اللوجستيات.

---

[341] www.bejaiamed.com

[342] QHES : Qualité Hygiène Environnement Sécurité

-**مديرية التسويق؛** -**مديرية المالية والمحاسبة:** تضم قسم المحاسبة وقسم المالية.

-**المديرية التقنية**: تضم مصلحة الآلات والمركبات التّي تضمن صيانة المركبات الثقيلة، مصلحة الرافعات ومصلحة الخدمات التي تضمن تنفيذ مخطط صيانة المعدات والتجهيزات.

2. شركتي ميناء الجزائر العالميDjazair port world وميناء جن-جن العالمي Djen -Djen port world:

- **شركة ميناء الجزائر العالمي:**

هي شركة مساهمة خاضعة للقانون الجزائري، برأسمال يُقدر بحوالي 1.881.800.000 دينار جزائري. مقرها الاجتماعي بميناء الجزائر العاصمة[343]. تمتلك هذه الشركة أربعة (04) أرصفة مينائية، وستة (06) مراكز لرسو السفن: رصيف رقم 30 يضم المركز 01 و02، رصيف رقم 31 يضم المركز 01 و02، رصيف رقم 32، رصيف رقم 33 يضم المركز 01 و02.

يشرف على تسييرها مدير عام، وتضم أربع مديريات، تنقسم كل منها إلى مجموعة من المصالح[344]:

المديرية التجارية: تضم رئيس دائرة الزبائن ومشرف الفوترة.

مديرية الشؤون المالية: تضم مصلحة المحاسبة، مصلحة المشتريات، المصلحة القانونية، ومصلحة الإعلام الآلي.

مديرية الموارد البشرية: تضم مكتب التكوين، مكتب الشؤون الاجتماعية، مكتب تصميم الأجور، مكتب مشرف الموارد البشرية.

المديرية التنفيذية: تضم مصلحة التخطيط، مصلحة العمليات، مصلحة الأمن، مصلحة الوقاية والمصلحة التقنية.

---

[343] Bp 90 Hassiba Benbouali Port d'Alger.
[344] Document de Dp World Djazair.

- **شركة ميناء جن-جن العالمي:**

ميناء جن-جن العالمي، عبارة عن شركة مساهمة خاضعة للقانون الجزائري، برأسمال يقدر بـ 4.1 مليون يورو[345]. مقرها الاجتماعي بميناء جيجل[346]. وتتكون تقريبا من نفس المديريات التّي تتكون منها شركة ميناء الجزائر العالمي، لذا فلا داعي للتكرار.

ننتقل فيما يلي للبحث عن مرحلة حيازة هذه الشركات لحق امتياز تسيير واستغلال النهائيات محل الشراكة.

ب. حيازة حق الامتياز:

لا تشرع الشركات مباشرة في تنفيذ التزاماتها إلاّ بعد حيازتها لحق الامتياز. وهو وارِد على ملك وطني عمومي اصطناعي، على أساس أنّ الميناء يُكيَّف حسب نص المادة 16 من القانون 30/90 المتعلق بالأملاك الوطنية على أساس أنه ملك وطني عمومي اصطناعي وأنّ نهائيات الحاويات جزء من الميناء.

لم يُعرّف المشرع الجزائري هذا الحق[347] إلا سنة 2008 بعد صدور القانون 08-14 المعدِّل والمتمم للقانون 90-30، بموجب المادة 64 مكرر التي قضت بـ "يُشكّل منح امتياز استعمال الأملاك الوطنية العمومية، المنصوص عليه في هذا القانون والأحكام التشريعية المعمول بها، العقد الذي تقوم بموجبه الجماعة العمومية صاحبة الملك، المسماة السلطة صاحبة حق الامتياز، بمنح شخص معنوي أو طبيعي، يُسمى صاحب الامتياز، حق استغلال مُلحق الملك العمومي الطبيعي أو تمويل أو بناء و/أو استغلال منشأة عمومية لغرض خدمة عمومية لمدة معينة، تعود عند نهايتها المنشأة أو التجهيز، محل الامتياز إلى السلطة صاحبة حق الامتياز".

---

[345] Art 6 : Capital social « le capital social de la société est fixé à la somme de [*] millions de Dinars algériens (contre-valeur de 4.1 millions d'euros à la date de souscription) constitué entièrement d'apports en numéraire ». Projet de statuts de la société concessionnaire du terminal à conteneurs de DjenDjen.

[346] الذي يبعد عن العاصمة بحوالي 350 كلم .

[347] ما عدا في بعض النصوص المبعثرة، كل في مرسوم يخص قطاعا معينا.

تحوز الشركات على هذا الحق بعد توقيعها على ما يسمى باتفاقية الامتياز مع السلطة المعنية. والأصل أن يحرر دفتر شروط نموذجي وأن تحدد شروط هذه الاتفاقية أو الاتفاقيات النموذجية المتعلقة بمنح هذا الامتياز عن طريق التنظيم، وهو ما كرّسه المشرع في نص المرسوم 06-139 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين السالف الذكر، المعدل والمتمم. غيّر أن صدوره جاء متأخرا ودخوله حيز النفاذ غير مؤكد.

تختلف هذه الاتفاقية عن الوثائق التعاقدية السابقة في كونها تحدد الالتزامات التي تفرضها مهمة تسيير واستغلال النهائي محل الشراكة، صلاحيات الشركة والوسائل المخولة لها لتنفيذ التزاماتها وكذا حقوق كل طرف.

بعيدا عن مضمون هذه الاتفاقية، هناك عدة أسئلة تُطرح في هذا المجال تتعلق أساسا بالسلطة المعنية بمنح حق الامتياز خاصة أمام غياب السلطة المينائية، مدة الامتياز، نهاية الامتياز، المضمون المختصر للامتياز وغيرها من العناوين العريضة التّي تسهم في إعداد هذه الوثيقة التعاقدية. وفيما يلي سنحاول الاجابة على هذه الأسئلة كل بالاستناد على ما تحصلنا عليه من معلومات.

1. أطراف اتفاقية امتياز نهائي الحاويات وأحكامها:

باسقاط أحكام المادة 64 مكرر من القانون 30/90 السالفة الذكر على المرفق المينائي، فإنّ السلطة الإدارية المعنية بمنح حق الامتياز هي السلطة المينائية. لكنّ غيابها على أرض الواقع، يضع للحالة استثناء، بحيث تحل محلها الوزارة الوصية وهي وزارة النقل في منح هذا الحق[348].

أما بالنسبة للطرف الثاني في هذه الاتفاقية، فالخطأ الشائع هو اعتبار الأطراف الأجنبية؛ أي كل من شركة بورتاك السنغافورية وشركة موانئ دبي العالمية هما أصحاب الامتياز[349]. في حين أن الشركات صاحبة الامتياز هي

[348] « le ministère des transports de la République Algérienne Démocratique et populaire (l'Autorité concédante) a accordé au concessionnaire, conformément au contrat de concession conclu entre le concessionnaire et l'Autorité Concédante (le «Contrat de concession »), le droit de développer, de gérer et d'exploiter un terminal à conteneurs au port d'Alger ». Contrat de management du Terminal de DjenDjen.

[349] فغالبا ما تصف الجرائد الوطنية شركات المشروع على أساس أنها شركات الأجنبية، لا سيما إذا تعلق الأمر بشركة ميناء الجزائر العالمي، التي غالبا ما توصف بشركة موانئ دبي العالمية أو بالمستثمر الإماراتي.

نفسها الشركات المختلطة الأموال التي سبق الحديث عنها، أي شركة نهائي بجاية المتوسطي في اتفاقية امتياز نهائي حاويات ميناء بجاية، شركة ميناء الجزائر العالمي في اتفاقية امتياز نهائي حاويات ميناء العاصمة وأخيرا شركة ميناء جن–جن العالمي في اتفاقية امتياز نهائي حاويات ميناء جن–جن.

نظرا للفراغ القانوني، فإن اتفاقية الامتياز هذه وكذا باقي الوثائق التعاقدية[350] السالفة الذكر، ترقى إلى درجة قانون يُنظم هذا التعامل بين الشركة والسلطة مانحة الامتياز، مع واجب احترام النصوص القانونية والتنظيمية ذات الصلة بنشاط الشركة، وفقا لنص المادة 06 من القانون 30/90 التّي قضت بأنه: "يتعين على مُستعملي الأملاك الوطنية والمستفيدين منها وحائزيها بأي صفة كانت أن يُسيروا وفق القوانين والتنظيمات الجاري بها العمل...".

2. مضمون اتفاقية الامتياز:

تتضمن اتفاقية الامتياز العناصر الأساسية التّي تحكم سير المشروع وتنفيذه، وفي ذلك نذكر:

- **مدة الامتياز**: إذا كانت مدة حياة شركات المشروع الثلاث مُحددة بـ 99 سنة، فإن ذلك لا يعني أنّ مدة حق الامتياز بعمر الشركة، بالعكس، فقد حُددت مدته بـ20سنة بالنسبة لشركة نهائي بجاية المتوسطي، و30 سنة بالنسبة لكل من شركة ميناء الجزائر العالمي، وشركة ميناء جن–جن العالمي. والسؤال الذّي يُطرح في هذا الشأن يتعلق أساسا بصفة شركة المشروع في حالة عدم تجديد اتفاقية الامتياز. فالشركة تكتسب صفة "مشغل نهائي حاويات" بموجب حق الامتياز المخول إليها في إطار اتفاقية الامتياز، بمعنى أنه طالما هي صاحبة امتياز نهائي حاويات، تكتسب صفة "مشغل أو مستغل نهائي مينائي" بالمفهوم الذي رأيناه في الفصل الأول. لكن ماذا عند نهاية مدة الامتياز وعدم تجديد الاتفاقية؟ ما هي صفة الشركة في هذا الإطار؟ فعدم تناسب عُمر هذه الشركة مع مدة الامتياز، يُثير فرضيتن:

[350] Les documents transactionnels y compris : le statut de la société, le pacte des actionnaires, le protocole d'accord et la convention de concession.

- **الفرضية الأولى: تجديد العقد**

هنا نفترض أن الشركات تعمل على أساس تِقنيَتي تجديد و/أو تمديد مدة الامتياز بمقدار عمر الشركة، بمعنى أن مدة الامتياز ستُجدد أربع مرات بالنسبة لشركة BMT، وتُمدد بعد ذلك بعشر سنوات، وثلاث مرات بالنسبة لشركتي ميناء الجزائر العالمي وميناء جن-جن العالمي وتمدد بتسع سنوات. فالشركات وُجدت أساسا لتنشط عن طريق حق الامتياز.

- **الفرضية الثانية: اكتساب صفة "مشغل نهائي" انطلاقا من الغرض الذي أنشأت لأجله**

بمعنى أنها تستمد صفة " مشغل نهائي حاويات" انطلاقا من الهدف الذّي أُنشأت لأجله، فالشركات وجدت أساسا لتسيير واستغلال نهائيات الحاويات، فهي في فترة الامتياز، تنشط بصفتها مُشغل نهائي حاويات صاحب امتياز، وبحلول أجل الامتياز تُحافظ على نفس الصفة على أساس قانونها الأساسي والنشاط الذّي تمارسه.

- **محل الامتياز:** ينصب على:

- تطوير وترقية واستغلال النهائي؛
- ممارسة كل الأنشطة ذات الصلة بنهائي الحاويات: عمليات شحن وتفريغ السفن، عمليات إعادة الشحن؛ جميع عمليات نقل الحاويات من السفن إلى مناطق التخزين أو العكس؛ جميع عمليات المناولة وإعادة الرفع داخل النهائي؛ جميع عمليات المناولة المطلوبة من قبل مفتشية جمارك الحاويات داخل نهائي الميناء؛ جميع عمليات التسليم واستقبال الحاويات على وسائط النقل البرية الموصولة بالنهائي؛ جميع عمليات تفريغ وتعبأة الحاويات إذا كانت موجهة للقيام بها داخل النهائي؛ عمليات تخزين، حراسة وأمن الحاويات داخل النهائي؛ وكل الخدمات المعتاد تقديمها لعملاء الميناء داخل النهائي.

- الأعباء المالية المفروضة على الشركة صاحبة الامتياز؛
- طرق تسوية النزاعات بين هذه الشركات وبين وزارة الوصية.

بمجرد الاتفاق على هذه البنود وتحريرها في وثيقة تعاقدية رسمية والتوقيع عليها من قبل الأطراف المعنية أي الوزارة الوصية وشركات المشروع، تحوز هذه الأخيرة حق الامتياز بشكل رسمي وقانوني على النهائيات محل التعاقد.

وقد حازت شركة ميناء الجزائر العالمي حق الامتياز هذا بتاريخ 19 مارس 2009[351]، في حين حازت عليه شركة ميناء جن-جن العالمي بتاريخ أول جوان 2009[352].

خاتمة الباب:

في نهاية هذا الباب، يمكن القول أنه أمام عدم وحدة التصور والمفهوم لعبارة الشراكة عام/خاص وبالتبعية عبارة الشراكة المينائية بين اعتبارها نظام تسيير وإدارة مختلط وبين اعتبارها عبارة عامة تجمع كل أوجه التعاون الحديثة بين القطاعين العام والخاص، استطعنا الكشف عن التصور الجزائري للمفهوم، بحيث وجدنا أنّ الجزائر تعتبر بالمفهوم الخاص الذي يقوم على انشاء شركات مختلطة الاقتصاد لتتولى تنفيذ مشروع معين. وكذا رفع الستار عن الخلفيات والأسباب التي دفعت بالجزائر إلى تبني أسلوب الشراكة عام/خاص في قطاع الموانئ.

كما استطعنا في هذا الباب، الكشف عن الأحكام القانونية التي لعبت دور الإطار القانوني المسعف لإنشاء الشركات الثلاث؛ شركة BMT؛ شركة ميناء الجزائر العالمي وشركة ميناء جن-جن العالمي، خاصة في ظل غياب قانون يحكم الشراكة المينائية أو الشراكة عام/خاص بصفة عامة، ابتداء من مرحلة التفكير في اعتماد أسلوب الشراكة المينائية، مرورا بإنشاء هذه الشركات الثلاث وصولا إلى مرحلة حيازتها لحق امتياز نهائيات الحاويات الذي يمكّنُها من مباشرة نشاطها لنكون أمام تفعيل وتكريس واقعي للشراكة المينائية على أرض الموانئ الجزائرية وهو ما سنتحدث عنه في الباب الثاني.

---

[351] DP WORLD ASSUMES 30-YEAR OPERATING CONCESSION AT PORT OF ALGIERS, CREATING DP WORLD DJAZAIR, Dp World's document.

[352] DP WORLD ASSUMES SECOND 30-YEAR OPERATING CONCESSION IN ALGERIA, DP World Djen Djen to Become Transhipment Hub for Western Mediterranean, Energise Regional Economy. Dp World's document.

الباب الثاني:

بعد حيازة الشركات الثلاث لامتياز نهائيات الحاويات، تدخل مباشرة في مرحلة تنفيذ هذا الامتياز، أي مرحلة تفعيل اتفاقات الشراكة المينائية وتكريسها على أرض الواقع.

تنطوي مرحلة التفعيل على أداء مجموعة من الالتزامات يطغى على أغلبها الطابع التقني المينائي، تصب في إطار حسن تسيير واستغلال وتطوير هذه النهائيات بشكل يتماشى وتحقيق الأهداف المسطرة في اتفاقية الامتياز وفي باقي الوثائق التعاقدية.

ورغم الفراغ القانوني، إلا أن نشاط هذه الشركات تحكمه ضوابط معينة، منها ما تفرضه الأحكام العامة باعتبارها شركات خاضعة للتشريع الجزائري، ومنها ما يُقيِّد به الأطراف أنفسهم.

انطلاقا من هذا، قسمنا هذا الباب إلى فصلين؛ فصل خاص بالالتزامات محل تفعيل اتفاقيات الشراكة المينائية، والفصل الثاني خاص بضوابط هذا التفعيل.

الفصل الأول:

باستقراء مُختلف البنود التعاقدية سواء تلك التي جمعت بين شركة بورتاك السنغافورية ومؤسسة ميناء بجاية، أو بين موانئ دبي العالمية وكل من مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة ومؤسسة ميناء جن-جن، نجد أن هذه البنود في مجموعها، لاسيما المادة الثانية من النظام الأساسي لشركات المشروع الجديدة، نصت على: "...

- استغلال، ترقية وتطوير نهائي حاويات بجاية/الجزائر العاصمة/جن-جن.
- مُمارسة كل الأنشطة ذات الصلة بنهائي الحاويات لاسيما عمليات شحن وتفريغ السفن، بما في عمليات إعادة الشحن؛ جميع عمليات نقل الحاويات من السفن إلى مناطق التخزين أو العكس؛ جميع عمليات المناولة وإعادة الرفع داخل النهائي؛ جميع عمليات المناولة المطلوبة من قبل مفتشية جمارك الحاويات داخل نهائي الميناء؛ جميع عمليات التسليم واستقبال الحاويات من على وسائط النقل البرية الموصولة بالنهائي؛ جميع عمليات تفريغ وتعبأة الحاويات إذا كانت موجهة للقيام بها داخل النهائي؛ عمليات تخزين، حراسة وأمن الحاويات داخل النهائي؛ وكل الخدمات المعتاد تقديمها لعملاء الميناء داخل النهائي.
- مساهمة الشركة بكل الوسائل في: كل المقاولات، تجمعات المصالح الاقتصادية المشتركة للشركات الجزائرية أو الأجنبية، ذات صلة مباشرة أو غير مباشرة بالمحل الاجتماعي للشركة أو بكل موضوع مشابه قد يكون الغرض منه المساهمة في تحقيق محل الشركة الاجتماعي، بكل وسيلة لاسيما عن طريق تكوين شركة جديدة أو رؤوس أموال تجارية، مُساهمات، اشتراكات أو شراء أسهم أو حصص اجتماعية أو حصص المستفيدين، الدمج، امتصاص الشركات بالمساهمة، التجمعات، التحالفات الاقتصادية أو الرعاية. وذلك حسب متطلبات المادة 590 مكرر2 ق.ت.ج.
- وبصفة عامة كل العمليات التجارية والصناعية، المنقولة والعقارية ذات صلة مباشرة أو غير مباشرة بالموضوع الاجتماعي للشركة أو أي موضوع ملحق أو مشابه".

إنّ استقراء هذه المادة، يسمح بالقول بأنّ التزامات شركات المشروع تتنوع بتنوع المحل، لنكون أمام التزامات ذات صلة بـ: النهائي نفسه، بالسفن المترددة على هذا النهائي، بالحاويات المفرغة أو الموجهة للشحن انطلاقا من هذا النهائي وكذا بعض الخدمات ذات الطابع اللوجيستي بما يتوافق والأهداف المرسومة في اتفاقية الامتياز.

انطلاقا من هذا، قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، مبحث خاص بالالتزامات الواردة على نهائيات الحاويات وعلى السفن، والمبحث الثاني خاص بالالتزامات الواردة على الحاويات.

المبحث الأول: الالتزامات الواردة على نهائيات الحاويات وعلى السفن

في هذا المبحث سنحاول الإلمام بكل العمليات محل الالتزامات الواردة على النهائي من تجهيز وإدارة، وكذا العمليات محل الالتزامات التّي تَرِدُ على السفن المترددة على هاته النهائيات بدءا من استقبالها بمراكز الرسو إلى غاية مغادرتها لرصيف النهائي وما يُفرض على الشركات في هذا الشأن، خاصة وأن بعض هذه العمليات حديثٌ نوعا ما على الأوساط المينائية الجزائرية.

المطلب الأول: الالتزامات الواردة على نهائيات الحاويات:

عادة ما ينطوي التزام ترقية، تطوير واستغلال نهائي الحاويات على عدة التزامات فرعية نميز منها:

- التزام توسيع النهائي l'engagement de l'extension du terminal
- التزام تجهيز النهائي l'engagement d'équiper le terminal
- التزام تسيير النهائي l'engagement de la gestion du terminal

والأمر رهنٌ بإرادة الأطراف المتعاقدة أكثر ممّا هو رهن بحالة النهائي محل اتفاقية الشراكة المينائية، فأحيانا تكونُ حالة النهائي غير ملائمة لا من حيث المساحة ولا من حيث الصلابة، ومع ذلك تتجه السلطة المينائية إلى الاتفاق مع مشغل النهائي على مجرد عمليات تجهيز النهائي، تسييره واستغلاله، تماما كما حدث في الموانئ الجزائرية

الثلاث، حيث اتجهت إرادة الوزارة الوصية والمؤسسات المينائية المعنية إلى اقصاء التزام توسيع وتحديث النهائي من اتفاقيات الامتياز، لتعهَدَ به إلى شركات أخرى في إطار عقود أخرى لا تَمُدُّ اتفاقات الشراكة المينائية بأية صلة، نذكر منها شركة كوسيدار (COSIDER)[353] لتحديث وإعادة هيكلة (modernisation et réaménagement) كل من ميناء بجاية[354] وميناء الجزائر العاصمة[355]، بما في ذلك نهائيات حاويات هذين الميناءين، وكذا الشركة الكورية دايوو (DAEWOO) لإنجاز وتشييد نهائي حاويات ميناء جن-جن[356].

لأن التزام انجاز، تحديث، توسعة أو إعادة تهيئة النهائيات، تمّ خارج نطاق اتفاقيات الشراكة المينائية، فإنّ حديثنا سيقتصر في هذا الإطار فقط على التزام التجهيز والتزام التسيير.

الفرع الأول: التزام تجهيز نهائي الحاويات

يقصد بالتزام التجهيز تزويد المؤسسات بكل المعدات والآلات اللّازمة لتُسيِّر عملها[357]. وعند حديثنا عن نهائيات الحاويات في الباب الأول، ذكرنا أنها تتطلب تجهيزات ومعدات من نوع خاص، تتناسب وطبيعة الحاويات، كما أشرنا إلى أن هذا النهائي ينقسم إلى ثلاثة مناطق: منطقة العمليات المينائية، منطقة التخزين ومنطقة العمليات البرية، ولكلّ منطقة معدات خاصة بها. من هنا يفترض على شركات المشروع عند تنفيذها لالتزام التجهيز أن تأخذ بعين الاعتبار خصائص كل منطقة على حدى والعمليات المطبقة على أرضها، كما يجب عليها أن تراعي كذلك عنصر الحداثة، فالوسائل التقليدية لا تف بالغرض المنشود.

زيادة على ذلك، هنالك عوامل أخرى يتحتم على الشركة مُراعاتها، وكذا إجراءات مُعينة يجب إتباعها. وهي النقاط التي سنعالجها فيما يأتي على التوالي مع الاستدلال بما حققته الشركات محل الدراسة في هذا الإطار.

---

[353] COSIDER : entreprise algérienne du bâtiment et travaux publics.

[354] Modernisation du port de Béjaia, Cosider prend en charge l'extension, L'Econews,11/03/2015, 9 :52h.

[355] BENYOUCEF Sid-Ali, ABDOUNI Walid, le réaménagement des espaces portuaires, le cas du port d'Alger, mémoire de fin d'études pour l'obtention du diplôme d'officier de Port , ENSM, 2014/2015, page 59.

[356] أخبار جن-جن، مجلة رقم 05، الثلاثي الثاني 2004، ص5..

[357] معجم المعني، لكل رسم معنى، متوافر على: http://www.almaany.com

أ. العوامل والاجراءات المتحكمة في التزام التجهيز:

تُعتبر الشركات في هذا الإطار مُلزمة ببذل عناية أكثر مما هي مُلزَمة بتحقيق نتيجة، الأمر الذي يفرض عليها مُراعاة كل العوامل التّي يُمكن أنْ تَحُولَ دون تنفيذ التزام التجهيز على أتم وجه.

أما بالنسبة للجانب الإجرائي، فلكل شركة من شركات المشروع (نهائي بجاية المتوسطي أو شركتي ميناء الجزائر العالمية وميناء جن-جن العالمي) إجراءات مُحددة خاصة بها.

انطلاقا من هذا، سنتعرض أولا للعوامل المتحكمة في تنفيذ التزام التجهيز ثم ثانيا للإجراءات المتعبة لتنفيذه.

1. العوامل المتحكمة في تنفيذ التزام التجهيز:

هي عوامل تقنية من الدرجة الأولى لا بدّ على مجلس إدارة الشركات صاحبة امتياز تشغيل النهائيات من مراعاتها قبل اقتناء أية آلة. وفي ذلك نُحصي:

- **عمق المياه le tirant d'eau**:

أي عُمق الأرصفة، لما له من دور في تحديد أحجام السفن الممكن التعامل معها[358]. فكلّما كان الرصيف أعمق، زادت فرصة التعامل مع أجيال جديدة من السفن ناقلات الحاويات واحتاج الأمر إلى مُعدات مناولة خاصة تتناسب وهذا الجيل. فعمق أرصفة نهائي حاويات ميناء بجاية يصل إلى 12 متر[359] ما يُمَكِّنُها من التعامل مع بعض ناقلات الحاويات من الجيلين الأول والثاني، وعمق أرصفة نهائي حاويات ميناء جن-جن يصل إلى17 متر[360] ما يُمَكِّنُه من التعامل مع السفن ناقلات حاويات العملاقة، في حين يتراوح عُمق أرصفة نهائي حاويات

---

[358] أيمن النحراوي ، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص49 .

[359] http://www.bejaiamed.com/capacites.php

[360] جن-جن أخبار، رقم 06، الثلاثي الثالث 2014، ص9.

ميناء الجزائر العاصمة ما بين 9 إلى 11متر[361]، الأمر الذي يسمح له بالتعامل فقط مع ما يعرف بـ"سفن الخطوط الفرعية (les feeders)"، أي الجيل الأول فقط.

- **تصميم الأحمال**: أي تصميم الأرصفة ومدى قدرتها على تَحمُل أوزان الرافعات.
- **الطاقة الاستيعابية للنهائي:**

أي حجم وأعداد الحاويات المتوقع مناولتها على أرض هذا النهائي، وكذا نوعها: حاويات مُبَرَدة، حاويات البضائع الخطرة، حاويات البضائع العادية...إلخ.

- **مساحة النهائي:**

تتحكم المساحة في أعداد الحاويات المراد مناولتها على أرض النهائي وكذا في حجم وعدد الرافعات. هنا نذكر أن مساحة نهائي حاويات ميناء بجاية تقدر بـ60 هكتار، مساحة نهائي حاويات الجزائر العاصمة تقدر بـ30.3 هكتار[362]، وأخيرا مساحة نهائي حاويات ميناء جن-جن فتقدر بـ78.5 هكتار[363].

- **مدى اتصال النهائي بوسائل النقل الأخرى Hinterland connexion** :

قد تتجه إرادة السلطات المينائية إلى توسيع سلسلة الخدمات اللوجستية التّي توفرها على أرض النهائي من خلال ربطه بأكثر من شبكة نقل واحدة (نقل بري وسكة حديدية ..)كلّ في حُدود الموقع الجغرافي للميناء (هل يمكن ربطه بوسائط نقل أخرى أم أن موقعه في قلب المدينة لا يسمح بذلك)[364]. ومنه فإذا كان النهائي محل الامتياز موصول بأكثر من وسيط نقل، فإنه يتعيّن على الشركات اقتناء مُعدات التحميل والتفريغ التّي تتماشى مع

---

[361] http://www.portalger.com.dz

[362] http://www.portalger.com.dz

[363] http://www.liberte-algerie.com/actualite/le-port-de-djendjen-sera-un-pole-economique-mediterraneen-et-continental-205721/print/1

[364] تماما كما هو الحال بالنسبة لميناء الجزائر العاصمة، الذي يقع في قلب المدينة بحيث يستحيل ربطه بأكثر من النقل البري كوسيط النقل الوحيد المناسب لهذه الحالة، الأمر الذي يرفع من مدة مكوث الحاويات بالميناء خاصة أمام قرار تحديد وقت مرور شاحنات النقل البري للحاويات من الساعة السابعة مساءا إلى الساعة التاسعة صباحا ، الأمر الذي يزيد من حدة أزمة الاختناق المرفئي على مستوى كل من الميناء ونهائي الحاويات على حد السواء.

وسائط النقل هذه، خاصة إذا كان للشركة طموح في توسيع خدماتها اللوجستية ، تماما كما هو الحال بالنسبة لشركة نهائي بجاية المتوسطيBMT التّي وسعت طموحها، لتمتد إلى غاية تقديم خدمات النقل (البري وعبر السكة الحديدية للحاويات المناولة عبر النهائي) كما سنرى لاحقا.

تبقى قائمة العوامل مفتوحة على سبيل المثال، من اختصاص التقنيين البحريين، إن لم تتم مراعاتها تتحول إلى عوائق مُستقبلية يُمكن أن تنشأ عنها نزاعات عدة على أساس المسؤولية العقدية. فالشركة هنا بإهمالها لهذه العوامل عن خطأ يمكن أن تتسبب في أضرار مادية تلحق بالنهائي وتكلف المؤسسات المعنية مبالغ طائلة، أو حتى أضرار بشرية تستوجب التعويض.

2. الاجراءات المتبعة عند تنفيذ التزام التجهيز:

ينطوي تنفيذ التزام تجهيز بنية تحتية عمومية على اقتناء مُعدات وآلات ذات أهمية خاصة، ويُكَيَّفُ في الأصل على أساس أنه صفقة عمومية تخضع لقانون الصفقات العمومية، فالتجهيز هنا ليس موجها لملكية خاصة، وإنما لملك وطني عمومي[365]. وبما أنّ الشركات صاحبة الامتياز تخضع للقانون الوطني الجزائري، فإنّ النص الذي يخدمها عند تنفيذها لهذا الالتزام، هو قانون الصفقات العمومية الجزائري؛ وهو ما أكّدَ عليه مُوظفي شركة نهائي بجاية المتوسطي[366] وكذا مُوظفي شركة ميناء الجزائر العالمي[367].

ولأن قانون الصفقات العمومية خضع لعدة تعديلات وحتى للإلغاء، واستُبدِل أخيرا بالمرسوم الرئاسي رقم 15-247 المتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام السالف الذكر، فليس من مصلحتنا تعداد الاجراءات التّي تضمنتها كل هذه القوانين، خاصة وأنّ التزام التجهيز لا يُنفَّذُ دفعة واحدة، والاكتفاء بالإحالة إلى هذا المرسوم الجديد، خاصة وأنه سيحكم الصفقات المستقبلية.

---

[365] المادة 16 من القانون 30/90 المعدل والمتمم، السالف الذكر.

[366] مقابلة مع موظفي شركة نهائي بجاية المتوسطي BMT بتاريخ 11 أبريل 2016.

[367] مقابلة مع موظفي ميناء الجزائر العالمي بتاريخ 25 يناير 2016، وكذا بتاريخ 12 أبريل 2016.

تجدر الإشارة إلى أن هاته الشركات غالبا ما تعتمد على أسلوب التراضي، الذي يقوم على تخصيص الصفقة لمتعامل واحد دون الدعوة الشكلية إلى المنافسة، على أساس أنَّ مُشغلي نهائيات الحاويات المتعاقدين أي بورتاك وموانئ دبي العالمية قد سبق لهم التعامل معهم، بل وأصبحوا من عُملائهم الأوفياء، لذا يقومون مباشرة باقتراح هؤلاء المتعاملين على الشركات صاحبة الامتياز، الأمر الذّي يُمْكِنُ أن يُساعد على الحصول على تخفيضٍ في الأسعار، ولذا فلا حاجة للدعوة إلى المنافسة. وعموما فإنّ هذين المشغلين يتعاملان أكثر مع شركة Liebherr [368] وشركة Trans Gulf Port Cranes (TGPC) [369].

بعيدا عن الإجراءات، فإنه يتعين على الشركات أنْ تسبق ذلك بمجموعة من الدراسات[370]، تتعلق أساسا بالعوامل السالفة الذكر، ولاسيما منها عامل مدى صلابة أرضية النهائي لمعرفة قدرته على تحمل أوزان بعض الرافعات. وإهمال ذلك قد يُؤثّر سلبا على سير المشروع من حيث هدر المال في اقتناء بعض المعدات دون جدوى، كما يمكن أن يكلف الشركات مبالغ مالية في حالة حدوث ضرر لأرضية النهائي، وكذا ضياع فرصة تحقيق الأرباح إذا توقف المشروع عن العمل نتيجة للأضرار اللاحقة بهذا النهائي.

فيما يلي ننتقل لتسليط الضوء على الرافعات والآلات التي ينطوي عليها تنفيذ التزام تجهيز نهائي الحاويات.

ب. المعدات والآلات اللازمة لنهائيات الحاويات:

دون إهمال التجهيزات الإدارية الخاصة بمبنى الشركة وعربات النقل، فإن نهائي الحاويات كما سبق القول في الباب الأول ينقسم إلى ثلاث مناطق: منطقة العمليات المينائية، منطقة العمليات البرية ومنطقة التخزين، وكما لكل منطقة عمليات خاصة بها تُحدِّدُ زُمرتها، لها أيضا عتاد خاص يُمَكّنُها من القيام بهذه العمليات. في ما يلي استعراض لأهم هذا العتاد، حيث سنتوقف أولا عند العتاد الخاص بمنطقتي العمليات المينائية والبرية، ثم ثانيا عن

[368] www.liebherr.com

[369] www.imcc.ae

[370] والأصل أن المشغل المتعامل(بورتاك أو موانئ دبي العالمية) هو الذي يقوم بها بحكم خبرته.

تجهيز منطقة التخزين ومنطقة تعبئة وتفريغ الحاويات. كل ذلك مع الاستشهاد بما حققته شركات المشروع الفاعلة في الموانئ الجزائرية.

1. المعدات والآلات الخاصة بمنطقة العمليات المينائية ومنطقة العمليات البرية:

نستهل الحديث بمنطقة العمليات المينائية التّي تتطلب معدات تُمكِّن من نقل الحاويات من السفينة إلى ساحة التخزين أو العكس، وفي ذلك نذكر :

- الرافعات/الأوناش les grues portiques: هي عبارة عن آلات تستعمل في مناولة مختلف أنواع البضائع ذات الأحجام المعتبرة بما في ذلك الحاويات[371]، وهي أنواع:
  - رافعات/أوناش الرصيف[372] les grues de quai/ quay crane: وهي أنواع:

رافعات الرصيف الساحلية من نوع STS feeders[373]: (تمتلك شركة ميناء جن-جن العالمي رافعتين (02) من هذا النوع)؛ رافعات الرصيف الساحلية من نوع[374] STS panamax: (تمتلك شركة نهائي بجاية المتوسطي BMT رافعتين من هذا النوع بحمولة تقدر بـ40طن)؛ رافعات الرصيف الساحلية من نوع-STS post panamax؛ رافعات الرصيف من نوع STS super post-panamax[375]؛ رافعات الرصيف من نوع

---

[371] Kang RANKY, op.cit. page 22.

[372] ويطلق عليها كذلك les portiques à conteneurs STS/ Ship-to-shore Gantry crane، وهي أكثر الروافع انتشارا في الصناعة، ولها استخدامات مميزة في الموانئ، نظرًا للجهد الذي توفره وكذا السرعة في المناولة مقارنة مع غيرها من الرافعات التقليدية. ويتحكم في اقتنائها، طراز السفن المترددة على رصيف النهائي إضافة إلى أبعاد وأوزان الحاويات المتداولة. أما عن وظيفة هذه الرافعة، فتتمثل في مناولة الحاوية إما بتفريغها من على السفينة ووضعها على عربة النقل داخلي، بغرض نقلها إلى ساحة التخزين، وإلا فوضعها مباشرة على وسيلة نقل أخرى (إما شاحنة النقل البري وإلا فالسكة الحديدية) كل بحسب نظام المناولة المعتمد من قبل مسير النهائي. [372] أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2008-2009، ص231.

[373] خاصة بشحن وتفريغ سفن الخطوط الفرعية.

[374] خاصة بشحن وتفريغ السفن ناقلات الحاويات من نوع panamax.

[375] خاصة بشحن وتفريغ السفن ناقلات الحاويات من نوع STS super post-panamax.

STS over–panamax[376]: (وهنا نذكر أن شركة ميناء جن–جن العالمي كانت قد جهزت النهائي بـ اثنتي عشرة رافعة (12) من هذا النوع).

- رافعات/أوناش الرصيف ذات الإطارات المطاطية les portiques à conteneurs sur :pneu/ Rubber Tyre Gantry Crane « RTG »[377]

وقد اقتنت شركة نهائي بجاية المتوسطي ثماني رافعات (08) من هذا النوع، بحمولة تساوي 36 طن للرافعة الواحدة وقدرة رص تعادل 6+1، أما شركة ميناء جن–جن العالمي فقد جهزت النهائي بخمسة وثلاثين (35) رافعة من هذا النوع.

- رافعات/أوناش الرصيف المثبتة على هياكل السكك الحديدية les portiques à conteneurs sur rail/ Rail mounted gantry crane RMG[378]
- الرافعات/أوناش المتحركة les grues mobiles/ Mobile Harbour Crane[379]:

هنا نشير إلى أن شركة نهائي بجاية المتوسطي اقتنت رافعة واحدة(01) من هذا النوع، أما عن شركة ميناء الجزائر العالمي وكذا شركة ميناء جن–جن العالمي قد قامتا باقتناء رافعتين (02) من هذا النوع.

- **معدات وعربات النقل:** وهي تلك الآلات الخاصة بنقل الحاويات من الرصيف إلى ساحة التخزين أو العكس، ونميز منها:

---

[376] خاصة بشحن وتفريغ السفن ناقلات الحاويات من نوع STS over-panamax.

[377] وهي الأكثر استعمالا في معظم نهائيات الحاويات نظرا للمرونة التي توفرها أثناء عملية مناولة الحاويات ، وكذا الكفاءة التي تعمل بها بحيث بإمكانها رص الحاويات في ست صفوف متساوية وارتفاع سبعة حاويات. Nexans, livre blanc, câbles pour la manutention des matériaux, page5

[378] وهي أكبر حجما من سابقتها، وأكثر كفاءة منها بحيث تمتد على 13 صفا من الحاويات المرصوصة على ست ارتفاعات. ومع ذلك فهي أقل مرونة منها، والسبب في ذلك أنها مثبتة على السكة الحديدية بهدف نقل وترتيب الحاويات على طول ساحة التخزين، ومع ذلك فإن هذا الثبات لا يخدمها وهو نفس السبب الذي جعل شركات المشروع الثلاث لا تدرجها ضمن قائمة التجهيزات اللازمة.

[379] وهي الرافعات الأكثر انتشارا في موانئ العالم نظرا لتركيبتها الممتازة والمرونة العالية التي تتمتع بها Mobile Harbour Cranes, available on : http://www.verstegen.net/cranes/mobile-harbour-cranes/

- الرافعات الشوكية[380] les chariots à fourches/ forklift
- الناقلات المزدوجة أو الناقلات السرجية[381] les chariots cavaliers/stradlle carriers.

أما عن منطقة العمليات البرية، أي المنطقة الرابطة بين النهائي وبين المناطق البرية المحيطة به، فيتم انتقاء التجهيزات الخاصة بها بناء على نظام النقل المعتمد في ساحة التخزين[382]، والشائع هو اعتماد نفس تجهيزات منطقة العمليات المينائية ومنطقة التخزين بغرض الاستفادة القصوى من هذه التجهيزات.

تشمل هذه المعدات شاحنات النقل الداخلي (ITV) التي تمتلك شركة نهائي بجاية المتوسطي 18 آلة منها، شركة ميناء الجزائر العالمي 12 آلة منها، أما شركة ميناء جن-جن العالمي فتنوي تزويده بـ109 شاحنة. نجد كذلك المقطورات أو الجرارات البرية (les remorques routières) بحيث تمتلك شركة BMT 24 مقطورة بقدرة تحميل تصل إلى 36 طن.

2. التجهيزات الخاصة بمنطقة التخزين ومنطقة تعبئة وتفريغ الحاويات:

بالنسبة لمنطقة التخزين، فهي بمثابة مستودع مخصص للامتصاص المؤقت لأعداد الحاويات المتداولة عبر الميناء، وتعتمد فيها عدة آلات منها:

- الناقلات السرجية أو الناقلات المزدوجة
- الروافع العلوية les ponts roulants/over Head cranes[383]

---

[380] وهي عبارة عن شاحنات صناعية تستخدم بشكل عام لرفع ونقل الحمولات الثقيلة والكبيرة نسبيا بما في ذلك الحاويات. أنظر محمد عبد الله الحسن العلي، معدات وآليات مرفأ طرطوس، كلية الهندسة التقنية، 2015، ص11.

[381] وهي عبارة عن آلات صغيرة مشابهة للجرار، تستخدم لنقل ورص الحاويات ، مزودة بأنظمة دفع وتوجيه خاصة بها. http://www.nauticesxpo.fr/fabricant-bateau/chariot-cavalier-19995.html .

[382] Julien DUBREUIL, op.cit. page16.

[383] وهي آلات مشابهة للناقلات السرجية لكن بقاعدة عجلات أكبر وأوسع تسمح لها بالتنقل والسير فوق مباني الحاويات مقارنة مع الناقلات السرجية التي بإمكانها السير فوق صفوف الحاويات. Julien DUBREUIL, op.cit. page 13.

➢ ستافات الحاويات /les chariots à prise par le haut avec mat télescopiques

:Reach Stackers RS[384]

وهي الآلة الأكثر تداولا من قبل مختلف مشغلي نهائيات الحاويات[385]، بما في ذلك نهائيات الحاويات محل دراستنا، حيث نجد تسعة 09 منها في نهائي حاويات بجاية، 18 منها في نهائي حاويات الجزائر العاصمة وسبعة 07 منها في نهائي حاويات جن-جن.

➢ **الرافعات الشوكية**

هذا فيما يخص منطقة التخزين، أما عن منطقة تعبئة وتفريغ الحاوياتC.F.S[386] ، التي تعتبر مركز لتجميع أو تجزئة البضائع الموجودة داخل الحاويات، فإنّ أهم الآلات المعتمدة في هذه المنطقة هي: رافعات الحاويات الفارغة والجرارات.

الفرع الثاني: التزام تسيير نهائي الحاويات

تنطوي اتفاقات الشراكة المينائية على مُفارقة وعدم تكافؤ من حيث الخبرة في التسيير والاستغلال. تِبعا لذلك تقوم شركات المشروع بالتعاقد من جديد مع نفس المشغل الذّي يُعد شريكا فيها من أجل قيامه بإدارة وتسيير النهائي لمدة محددة ريثما يكتسب أطرافها الخبرة الكافية لإدارة وتسيير هذه المنشأة لاحقا.

يُسمى هذا العقد الجديد **بـ"عقد المناجمنت"/ "عقد التسيير"/le contrat de management**، تماما كما حدث بين كل من شركة نهائي بجاية المتوسطيBMT وشركة بورتاك، ونفس الشيء بالنسبة لشركة موانئ دبي

---

[384] وهي عبارة عن شاحنات صناعية مشابهة للروافع الشوكية، تستعمل لترتيب وتستيف الحاويات سواء كانت فارغة أو مملوءة، ولها من السرعة والكفاءة ما يمكنها من رفع حمولات تصل إلى 45طن وامكانية تستيف ستة (06) حاويات فوق بعضها. http://www.nauticexpo.fr

[385] http://www.snmcranes.com/reachstacker/

[386] Container Freight Station/ zone C.F.S

العالمية مع كل من شركة ميناء الجزائر العالمي وشركة ميناء جن-جن العالمي، لنكون بذلك أمام وثيقة تعاقدية جديدة، تخضع للقانون الوطني الجزائري[387] .

يتطابق هذا العقد من حيث المفهوم ومن حيث الهدف مع عقد التسيير الذّي نظَّمَ أحكامه القانون رقم 89-01 [388] المعدل والمتمم للقانون المدني الجزائري، الذي عرف هذا العقد مادته الأولى بأنه العقد الذّي يلتزم بموجبه مُتعامل يتمتع بشهرة معترف بها، يسمى مسيرا، ازاء مؤسسة عمومية اقتصادية أو شركة مختلطة الاقتصاد، بتسيير كل أملاكها أو بعضها، باسمها ولحسابها مقابل أجر فيضفي عليها علامته حسب مقاييسه ومعاييره، ويجعلها تستفيد من شبكاته الخاصة بالترويج والبيع.

الجدير بالذكر، أنّ المسير يبقى مُحتفظا بصفته كشريك ومُساهم كذلك، على هذا الأساس فإنّ له الحق في الأجر بصفته مُسيرا وكذا في حصة من الأرباح بصفته شريك مساهم. أمّا عن مضمون التسيير فينصرف إلى أن يقوم المسيِّر بتحديد شروط وكيفيات أداء الخدمات وفقا لمعاييره، وكذا بالتطابق مع خطة التنمية وخطة عمل الشركة صاحبة حق الامتياز[389]، وهو ما يسمى بـ"الإدارة التنفيذية". إلاّ أن تأثر مُختلف الإدارات والخدمات بما فيها الخدمات المينائية بالتقدم في تكنولوجيا المعلومات، وعمليات الأتمتة[390] الإدارات، أفرز إلى جانب الإدارة التنفيذية، نوعا آخر عُرف بـ"الإدارة أو التسيير الافتراضي"، تعمل كدعامة لسابقتها[391]. وهي النقاط التي سَتُعالجها فيما يلي كلّ بالاستناد على التجربة الوطنية.

---

[387] « le présent contrat est régi et devra être interprété conformément au droit algérien », clause 14 du contrat de management du terminal de Djendjen.

[388] القانون رقم 89-01، مؤرخ في أول رجب 1409، الموافق ل 7فبراير 1989، يتمم الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية، العدد 06، صادرة في 2 رجب 1409 الموافق ل8 فبراير 1989، ص153.

[389] Contrat de management du terminal de Djen-Djen, page6.

[390] الأتمتة هي استعمال الحاسبات والمكائن والاجهزة الآلية للتقليل من العمل الذي يقوم به الناس وبسرعة أكبر، أي جعلها أوتوماتيكية، تعمل بالتشغيل الذاتي أو الآلي، معجم المعاني، المرجع السابق.

[391] Julien DUBREUIL, op.cit. page 57.

أ. التسيير/الإدارة التنفيذية:

وفقا للمعلومات التّي حصلنا عليها وبعض الوثائق، فإنّ التسيير التنفيذي ينطوي على قيام المسير باسم ولحساب شركة المشروع بمجموعة من الالتزامات سُميت في العقد بـ "الأداءات" (prestations) منها ما له صلة بطاقم عمال وموظفي الشركة، ومنها ما له طابع آخر.

1- الالتزامات المرتبطة بطاقم عمال وموظفي الشركة: في هذا الإطار يتعيّن على المسَيِّر القيام بـ:

- **المساعدة ودعم عمليات التوظيف:** يفرض هذا الالتزام على المسير إبداء الدعم، مساعدة الشركة في عملية التوظيف، بلورة وإعداد وكذا تنفيذ تقنيات واختبارات توظيف موظفين وعمال مؤهلين، إضافة إلى تقديم التوجيه والتأطير الضروري لاستغلال النهائي أحسن استغلال.
- **تدريب العمال، الموظفين والموارد البشرية:** من خلال:

1. مُساعدة الشركة على بلورة وتطوير الوسائل والإجراءات اللازمة لتنفيذ وتطبيق سياسة إدارة فعّالة للموارد البشرية، مع إدراج مجموعة العمال المحليين وكذا المغتربين المؤهلين.
2. إعداد برنامج تكوين وأمن مُوَظَّفي وعمال النهائي وتقديم النصائح للشركة بخصوص مستويات التأهيل.
3. إنشاء خلية خاصة مُكلفة بإدارة وتسيير الموارد البشرية، قادرة على خلق جو من التآزر الإداري، قصد تعزيز المبادلات بين مختلف طبقات السُّلم الإداري للعمل، وتحسين الكفاءة التشغيلية للنهائي، وكذا تزويدها بالكوادر وفرق مؤهلة لتنفيذ المشروع وفقا لطلب الشركة.

يعتمد المسير في أدائه لهذه الالتزامات، بالتعاون مع الشركة، بتنظيم دورات تكوينية داخلية وإلا فدورات في الخارج.

- **نقل الخبرة والمعرفة الفنية:** هنا يفرض عليه القيام بما يلي:

- في مجال التكوين: ضمان نقل المعرفة الفنية لعُمَال الشركة عن طريق التكوين في: مجال تشغيل النهائي، النظم المعلوماتية الخاصة، خدمات التسويق، التسيير وكذا نقل الخبرة.

- في مجال التدريب[392]: ضمان نقل المعرفة الضرورية لإطارات الشركة صاحبة الامتياز، وتأهيل الموظفين الحاملين للجنسية الجزائرية، والمقيمين في الجزائر لممارسة جميع الوظائف الإدارية، مع إعطاء الأولوية لموظفي المؤسسات المينائية لمدة تتراوح ما بين ثلاث 03 إلى خمسة 05 سنوات.

يخرج من هذا النطاق المناصب الثلاثة التالية: المدير العام، مدير العمليات والمدير المالي.

2- باقي التزامات التسيير التنفيذي: يُمكن تلخيصها في:

- **التزامات ذات طابع عملياتي:** منها تأطير هندسة النهائي، مساعدة الشركة على تسيير، استغلال، ترقية وصيانة النهائي بطريقة فعالة، دائمة ومستمرة. ويُشترط أن تتضمَّن هذه الأداءات البيانات التحليلية، مُراجعات التشغيل والاستغلال، مَشُورَة مجلس الكوادر المحليين المؤهلين، كل في سبيل الحصول على شهادات المعايير الدولية، مثل شهادة ISO [393].
- **المساعدة على التسيير المالي:** من خلال:

1. مُساعدة الشركة على بلورة وتنفيذ إجراءات مُحدَّدَة للتسيير المالي وتكوين طاقم عمل مؤهل لذلك لمدة معينة، قُدِّرَت في عقدي تسيير نهائي الجزائر العاصمة ونهائي جن-جن بثلاث (03) سنوات[394].
2. اقتناء الرخص الضرورية لحساب الشركة.

- **خدمات التموين والإمداد:**

بطلب من الشركة، يقوم المسير بإعداد الوثائق والمستندات الضرورية للمُناقصات والتوصيات حول المعدات اللاّزم شراؤها من قبل الشركة صاحبة الامتياز في إطار تنفيذها لالتزام التجهيز الذّي تحدثنا عنه سلفا. تزويد الشركة

---

[392] وهنا نشير إلى أن الفرق بين التكوين والتدريب يكمن فيما يلي: التكوين هو رؤية يُطمح إلى تحقيقها من خلال إعداد برامج متخصصة لإكساب العمال في جميع المستويات معارف ومهارات وأنماط سلوكية جديدة، أي العملية التي يتم من خلالها تزويد العاملين بالمعرفة والمهارة لتنفيذ عمل معين، أما التدريب فهو نوع من التوجيه قصد تزويد القوى البشرية العاملة في الجهاز الإداري بمعارف فنية معينة وتحسين وتطوير مهارتها وقدراتها وتغيير سلوكها بشكل إيجابي، http://www.mawdou3.com

[393] ISO : International Organisation for Standardization/ Organisation Internationale de Normalisation
المنظمة الدولية للمعايير: هي منظمة غير حكومية تعنى بوضع معايير تجارية وصناعية عالمية، مقرها بجنيف، سويسرا.

[394] Clause 4/4 dudit contrat, page 8.

بالمخططات والعقود الطويلة الأمد بشأن الصيانة، تزويدها بنظام متكامل لصيانة الآلات والمعدات، إعداد برنامج صيانة مستقبلي يُنَفَّذ من قبل الشركة، تزويد النهائي بقطع غيار العتاد المينائي، وكذا إتاحة فرصة الوصول الدائم لشبكات الشراء والتوريد التّي يتعامل معها المستغل نفسه.

- **نقل التكنولوجيا والخدمات المعلوماتية:** من خلال:

- وضع حلول معلوماتية وخدمات القيمة المضافة و/أو
- توريد، تركيب، الإشراف وصيانة النظم المعلوماتية المعتمدة.

- **خدمات التسويق:**

يلعب المسير في هذا الإطار دور المسَوِّق للخدمات والتسهيلات التّي يُخطِّط أن يوفرها النهائي مستقبلا، وفي ذلك يتعين عليه دعم تطوير الأعمال ذات الطابع التجاري، التسويق للنهائي وللشركة صاحبة الامتياز بالاعتماد على الشبكات العالمية لهذا المسير، أو لأحد فروعه أو المساهمين معه إن وُجدوا، وهو نفسه ما قضت به المادة الأولى من القانون 89-01 السالف الذكر، بصريح العبارة التالية: "...ويجعلها تستفيد من شبكاته الخاصة بالترويج والبيع".

- **خدمات إدارة المخاطر:**

يُقصد بإدارة المخاطر عملية قياس وتقييم المخاطر المحتملة، وتطوير استراتيجيات مُعينة لإدارتها، تتضمن إمّا تحويلها إلى جهة أخرى أو تجنبها أو تقليل آثارها، وكذا قبول بعض أو كل تبعاتها[395]. وقد سبق ورأينا أنواع هذه المخاطر في الباب الأول. وما يُفرَضُ على المسير في هذا الشأن هو:

- تقدير المخاطر، وضع وتنفيذ استراتيجيات إدارتها، وهو نفسه ما قضت به المادة 06 من القانون 89-01 السالف الذكر[396]، وكذا تقديم التوصيات اللّازمة بشأن بوليصات التأمين لصالح الشركة.

---

[395] إدارة المخاطر...مفاهيم إدارية حديثة، http://www.siironline.org/alabwab/derasat(01)/1516.htm

[396] المادة 06: " يجب على المسير أن يكتتب جميع التأمينات التي تضمنه من التبعات المالية الناجمة عن المسؤولية المدنية التي قد يتحملها بسبب الأضرار البدنية والمادية والمعنوية التي قد تصيب الزبائن ومقدمي الخدمات أو الغير من جراء استغلال الملك المسير".

- القيام بعمليات تقييم دورية تخص كل من الجانب البيئي وجانب السلامة والتشغيل، دون أن يتجاوز عدد هذه الدورات، دورتين (02) في السنة. وهو نفسه ما قضت به المادة السابعة من القانون 89-01 السالف الذكر[397].

بعدما خلصنا من الحديث عن التزامات المسير ذات الطابع التنفيذي، ننتقل فيما يلي للالتزامات ذات الطابع الافتراضي.

ب. التسيير أو الإدارة الافتراضية:

إنّ تأثر الخدمات المينائية بعمليات الأتمتة خلق إلى جانب عمليات الإدارة التنفيذية، نوعا آخر عُرف بـ"الإدارة الافتراضية"، ليعمل كدعامة لسابقه. حيث تتم برمجة كل الالتزامات محل الإدارة التنفيذية قبل تنفيذها. ويُعتَمَدُ في ذلك على مجموعة من النظم الالكترونية. ولا توجد نظم معلوماتية موحدة، وإنّما لكلّ مُشغل نهائي مينائي نُظُمٌ خاصة به، قام بإعدادها وفقا لاستراتيجيته الخاصة.

ولكون التجربة الوطنية في مجال اتفاقيات الشراكة المينائية تعرف لحد الساعة فقط مشغلين : شركة بورتاك السنغافورية وموانئ دبي العالمية، فإننا سنتطرق للنظم الخاصة بهذين المشغلين على التوالي.

1. الإدارة الافتراضية وفقا لشركة بورتاك:

وفقا لمعطيات شركة نهائي بجاية المتوسطيBMT، والموقع الالكتروني الخاص بها[398]، نجد أنّ المسير أي شركة بورتاك تعتمد على النظم الأربعة الآتي ذكرها:

---

[397] المادة 07: " يجب على المسير أن يقدم للمالك جميع المعلومات الخاصة بتنفيذ العقد وأن يقدم له تقريرا دوريا عن تسييره".

[398] http://www.bejaiamed.com/gestion_du_terminal.php

- **نظام أو منظومة إدارة محطات الحاويات CTMS (Container Terminal Management System):**

يعمل هذا النظام على: ضمان التخطيط السليم للنهائي، توفير مستوى عالٍ من الكفاءة التشغيلية لعملاء هذا النهائي، تحسين الخدمات المقدمة وكذا تكييفها بحسب احتياجات هؤلاء العملاء من خلال: متابعة عمليات التصدير والاستيراد؛ تسيير عمليات تسليم الحاويات إلى أصحاب الحق فيها (مُعبأة كانت أم فارغة)؛ مُتابعة عمليات الشحن والتفريغ؛ الإشراف على عمليات تفريغ الحاويات من البضائع المعبأة بداخلها؛ تسيير عودة الحاويات الفارغة إلى النهائي؛ التخطيط لعمليات استقبال السفن وكذا العمليات المطبقة على أرض ساحات التخزين؛ متابعة عمليات تحويل الحاويات داخل الساحات والقيام بعمليات إعداد فواتير العملاء.

- **نظام أو منظومة تحديد المواقع PDS (Position Determining System):**

يعمل على تحديد ورصد كل تحركات الحاويات من خلال رصد موقع معدات المناولة عندما تكون الحاوية في إطار عملية تحويل. ويعتمد على نظام تحديد المواقع GPS[399].

- **نظام أو منظومة بيانات الراديو RDS (Radio Data System):**

يُلِّم هذا النظام بجميع عناصر نقل البيانات عبر ترددات الراديو، الموجهة لتسيير حركة الحاويات عبر الانترنت. يتم نقل هذه البيانات لاسلكيا بين نهائي مُتنقل un terminal mobile متواجد بمكان العمل (في ساحة الحاويات أو على الرصيف) وبين الخادم الرئيسي le serveur principal.

- **نظام التعرف الضوئي OCR (Optical Character Recognition) :**

يُعتَمَد عليه لكشف وتحديد كل الحاويات الداخلة للنهائي أو تلك التي خرجت منه، بحيث يقوم هذا النظام مباشرة بالتقاط، تحرير وأرشفة رقم وبيانات هذه الحاوية وكذا وقت دخولها أو خروجها.

---

[399] GPS : Gestion de Position par Satellite.

2. الإدارة الافتراضية وفقا لموانئ دبي العالمية:

تعتمد موانئ دبي العالمية على عدة منظومات الكترونية كدِعامة لطريقة تسييرها واستغلالها لمختلف نهائيات الحاويات التّي تشرف عليها، نذكر منها:

- **نظام أو منظومة إدارة محطات الحاويات CTMS (Container Terminal Management System):** وهو نفسه النظام المعتمد من قبل شركة بورتاك السنغافورية والذي سبق وأن تحدثنا عنه.
- **نظام أو منظومة تشغيل النهائي (Terminal Operating System) TOS:**

يقوم هذا النظام على نقل مُخطط شركات الملاحة البحرية المتعاملة مع النهائي بما في ذلك شركة CMA-CGM ; MAERSK، وكذا مخُطط الرُّسو المعد لهذه لسفن هذه الشركات لقسم المالية وكذا قسم العمليات. يتضمن هذا المخطط تحت طائلة عدم القبول[400]: اسم السفينة والخاصيات الأساسية لها، الحاويات محل عملية النقل، وجهة السفينة وكذا خُطة المناوبة le plan de shifting المعتمدة[401].

تسمح هذه البيانات بإعداد خُطة تشغيل السّفينة من خلال تحديد الآلات التي ستعتمد في هذا التشغيل، عدد العمالة المطلوب، اجراءات التسليم والتسلم بالنهائي، الاجراءات الجمركية داخل النهائي،...إلخ.

- **منظومة تشغيل أوناش الساحة(SRS (Smart Rail System :**

تعمل على تحديد صلاحية سائقي الأوناش العملاقة داخل النهائي، تحديد الأعطال المؤثرة على تشغيل الرافعات، تحديد الأحوال الجوية المؤثرة على تشغيل الرافعات، وكل ما يتعلق بهذه الأوناش والمعدات.

---

[400] المادة 73 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 السالف الذكر التي تشترط أن يتم ذكر عدد من البيانات في طلب الرسو الموجه من قبل مجهز السفينة أو وكيلها والتي تدرج فيما بعد في مخطط الرسو الذي تعده مديرية القبطانية، وهو ما سنراه في الجزء الموالي.

[401] BOUSSOUF Nesrine, le contrôle de gestion : outil de gestion et de mesure de la performance de l'entreprise, cas de Djazair Port World, E.N.S.S.E, 2014/2015, page 71.

- **منظومة التبادل الإلكتروني للبيانات (Electronic Data Interchange) EDI:**

هو أسلوب لإدارة البيانات إلكترونيا بين الحاسبات بطريقة تسمح بتفسير ومعالجة هذه البيانات دون تدخل بشري واتخاذ القرارات بناء على محتواها[402].

المطلب الثاني: الالتزامات المرتبطة بالسفن:

قد لا يُؤثِّر تنفيد التزام التجهيز السابق ذكره، وكذا التزام التسيير بشكل كبير على تحسين الطاقة التشغيلية للنهائي إذا لم يقترِن بحسن تنفيذ العمليات ذات الطابع التقني بما في ذلك تلك المطبقة على السفن. فأغلب مشاكل نهائيات الحاويات ينتج عن انعدام التنسيق بين عملية التخطيط لاستقبال هذه السفن وبين العمليات المطبقة عليها عند الرُّسو، ممّا يؤدي إلى ارتفاع الوقت الذي تقضيه هذه السفن بالميناء، وهو ما يطلق عليه "دورة السّفينة"[403].

يؤثر ارتفاع دورات السفينة سلبا على كل من المجهز أو مستأجر السفينة، وعلى السلطة المينائية كذلك[404]. أما عن الميناء، فإنّ الأمر يُؤثِّر سلبا على سُمعته، ويستَتْبِعُه في ذلك استنفار السفن من التعامل معه. كما يُؤثر سلبا على ميزانيته، فالرسوم التي تدفعها السفن عند رسوها بالميناء تعد أحد مصادر إيراداته، وكلما قلَّ عدد السفن المترددة على هذا الميناء، قلَّتْ إيراداته، ليبقى حبيس إيرادات معدودة قد لا تفِ بنصف متطلباته، دون إهمال ارتفاع أسعار المناولة بهذا الميناء وكذا ارتفاع أسعار النقل البحري تجاهه. وإن كانت هذه النتائج لا يتحملها في الأخير إلا المستهلك.

---

402 خلدون كراز، تقنية التبادل الإلكتروني للبيانات والوثائق EDI، مقال منشور على الموقع التالي: www.albahethon.com/?page=show_det&select_page=49&id=1455

403 يقصد بدورة السفينة الوقت الذي تمضيه هذه السفينة في الميناء منذ لحظة دخولها وتفريغها إلى غاية إعادة شحنها ومغادرتها لهذا الميناء.

404فالوقت الذّي تُمضيه السفينة في البحر هو وقت بدل ضائع بالنسبة لمجهز أو لمستأجر هذه السفينة، يحمِّلُه عبئين؛ عبء تحمل مصاريف التفريغ والرسو، وعبء خسارة أموال رحلة أخرى كانت لِتُبرمَج لولا الوقت الذّي قضته بالميناء، الأمر الذي من يرفع تكلفة النقل البحري.

من هذا المنطلق، تَكَوَّنَ لدى السلطات الجزائرية وعي كافٍ بضرورة التغيير، خاصة وأنّ موانئها احتلت المراتب الدنيا في التصنيفات العالمية[405]، هذا دون إهمال ارتفاع أسعار المناولة، وكلفة النقل البحري باتجاه هذه الموانئ[406]. تَكرَّسَ هذا الوعي من خلال إدراج العمليات المطبقة على السفن في التزامات الشركات صاحبة الامتياز. فما هي العمليات التي يفرض تنفيذها على هذه الشركات في هذا المجال عِلمًا أنّ تعاملها مع السفن يبدأ من وقت انطلاق الرحلة البحرية، وينتهي عند مغادرة السفينة لرصيف النهائي الذّي تشرف الشركات على تسييره؟

الإجابة على هذا السؤال تقتضي منا تقسيم هذا المطلب إلى فرعين، الفرع الأول خاص بالعمليات المطبقة قبل رُسو السفينة، والفرع الثاني خاص بالعمليات المطبقة بعد رُسوها إلى غاية مغادرتها لرصيف النهائي.

الفرع الأول: الالتزامات السابقة لرسو السفن

يبدأ التعامل مع السفن المترددة على النهائيات محل الشراكة وجميع السفن إما أثناء الرحلة البحرية إذا كانت المدة التّي تستغرقها السفينة للوصول إلى هذه النهائيات تفوق 48 ساعة، وإلا فقبل مغادرة السفن لموانئها إذا كان وقت الرحلة البحرية لا يتعدى 24 ساعة، كل في سبيل تخطيط المراسي المناسبة لكل سفينة.

يتِّمُ هذا التعامل عن طريق شخص يدعى وكيل السفينة، وهو الشخص الموّكل من قبل المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والعمليات المعتادة المرتبطة برسو السفينة في الميناء[407].

يُقصَد بعملية تخطيط المراسي وجدولتها، التخطيط للسفن القادمة وإدارتها وفقا لقواعد وتنظيمات محددة مسبقا[408]، تُراعى فيها عوامل عدة منها ما يتعلّق بالسفينة ومنها ما يتعلق بالنهائي، وفيما يلي نتعرض أولاً

---

405 فمُعدل دورات السفينة في ميناء بجاية كان يفوق الثلاث أيام ليصبح حاليا 1,2 يوم بالرصيف و 0,1 بالمرسى، أما في ميناء الجزائر العاصمة فقد وصل سنة 2008 إلى 4أيام بالرصيف و4,1 بالمرسى بالرغم من أنّ ناقلات الحاويات المترددة على أرصفتها، ليست بالحجم الكبير وإنما مجرد سفن التغذية التّي لا تتعدى حمولتها 598 حاوية. Etudes des coûts et surcoûts de passage portuaire & propositions de régulation, Programme d'appui au secteur des transports, UAP Ministère des transports, Alger Juillet 2009, page 42.

406 محمد الخضر، المدير العام لشركة ميناء الجزائر العالمي.

407 م.609 ق.ب.ج

408 الممارسات الجيدة في تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الموانئ البحرية في الدول الأعضاء في الإسكوا، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، الأمم المتحدة، نيويورك 2007، ص11.

للإجراءات المتبعة من قبل الشركات صاحبة الامتياز في عمليات التخطيط وإعداد برامج استقبال وتشغيل السفن، ثم نتعرض بعد ذلك للعوامل الواجب مراعاتها عند القيام بعمليات التخطيط.

أ. اجراءات تخطيط المراسي وجدولتها:

هي الخطوات التّي تسبق رُسو السفينة على رصيف النهائي، أو ما يمكن أن نُسميه بـ "**الرُّسو الافتراضي**"، بحيث تصب في إطار حجز أحد المراسي لسفينة مُعينة بشكل يمنع رُسو أي سفينة أخرى في هذا الرصيف، ما عدا الحالات الاستثنائية التّي يُحددها القانون[409]. وهي من مسؤولية كل من وكيل السفينة أو المجهز أو الربان، الشركات صاحبة الامتياز، والسلطة المينائية أو المؤسسة المينائية وبالضبط مديرية القبطنة (Direction de la capitainerie).

فيما يلي سنتطرق أولا للإجراءات المفروضة على ربابنة السفن كونها تمثل منطلق هاته العمليات، ثم ننتقل للإجراءات المفروضة على الشركات صاحبة الامتياز.

1. الاجراءات المفروضة على ربابنة السفن أو ممثليهم: وفي ذلك نحصي:

- **إشعار السلطة المينائية قبل الوصول:**

نظَّمَتْ أحكام هذا الإجراء المادة 73 من المرسوم 01/02 السالف الذكر، التّي قضت بأنه: "يجب أن يُشعِر مُجهز السفينة أو السمسار البحري أو وكيلها السلطة المينائية قبل وُصول سُفنهم إلى الميناء بثمان وأربعين ساعة (48) على الأقل أو عند انطلاقهم من الميناء السّابق على الأكثر، عندما يقع هذا الأخير على مسافة تقِّلُ مُدة قطعها أربعة وعشرين (24) ساعة وذلك لحجز مركز على الرصيف".

---

[409] وهي الحالة التي تضمنتها المادة 75، فقرة 3 من المرسوم 01/02 السالف الذكر، والتي نصت على ما يلي: "عندما تقتضي أهمية أو طبيعة حركة سفينة مجهزة، يمكن أن تمنح من السلطة المينائية المعنية أولوية الإرساء لبعض المراكز لفائدة هذا التجهيز"، ومنه ففي هذه الحالة تتم إعادة النظر في ترتيب أولوية الرسو على المراكز.

ما هو متداول عليه أنّ هذا الإجراء يتمُّ من قبل وكلاء السفن، وأنّ اتفاقيات الشراكة المينائية تُلزم هؤلاء الأشخاص عند تنفيذهم لالتزام الإشعار، القيام بإشعار الشركات المسيرة كذلك أي شركات المشروع لا سيما إذا كانت السفينة المراد التعامل معها من ناقلات الحاويات.

يُفرَضُ على المشْعِرِ في هذا الشأن، ذكر البيانات الخاصة بالسفينة والتي تَشمُل:

- اسم السفينة ورايتها وتاريخ وساعة الوصول وكذا مدة التوقف المتوقعة؛ الطاقة التصميمية للسفينة بما في ذلك حمولتها، طولها، عرضها، مسحوب الماء الأقصى للسفينة عند وصولها إلى الميناء؛ عدد الحاويات المراد تفريغها بهذا النهائي و/أو المراد شحنها على متن هذه السفينة، مع تحديد طبيعة هذه الحاويات، عادية أو مُبَرَّدَة، وكذا خصائص البضائع المحواة لاسيما إذا كانت مواد خطيرة؛ جميع الأضرار التّي قد تصيب السفينة وعِدَّتها والبضائع التي توجد على متنها.

- **تأكيد الإشعار:**

هو إجراء تَفرضه المادة 74 من المرسوم 01/02 السالف الذكر، بحيث تُلزم المجهز أو ربان السفينة أو وكيلها بالقيام بإعادة تأكيد الإشعار وكذا البيانات المذكورة سالفًا.

2. الاجراءات المفروضة على الشركات صاحبة الامتياز: تشمل ما يلي:

- **إعداد مخطط الرسو:**

بعد تأكيد الإشعار، ورفع طلب تخصيص مركز متخصص على رصيف النهائي، تشكل لجنة مكونة من ثلاث أعضاء؛ ممثل شركة تسير واستغلال النهائي، ممثل المؤسسة المينائية وممثل السفينة (وكيل السفينة). يعقد الاجتماع بمديرية القبطانية، ويُعتمَدْ في إعداد خطة الرسو، على بعض الأنظمة الإلكترونية[410]. ويخضع هذا المخطط للنظام

[410] soit les VTS (Vessel Trafic Services) soit les VTMS (Vessel Trafic Managment and Information Services)

الداخلي للميناء، النظام الخاص بشركة تسيير نهائي الحاويات، وكذا المرسوم 01/02 السالف الذكر، لا سيما المادة 75 منه، التي تفرض على لجنة التخطيط، إعداد مخطط بالشكل التالي:

Détails	Date d'arrivée prévue	Armateur	navire
- Position : - date d'accostage : - numéro du Quai : - début des opérations : - fin des opérations : - date de départ : - nombre de Conteneurs à débarquer : - nombre de conteneurs à embarquer :	----------	----------	----------

- **إعداد برنامج تشغيل السفينة:**

بمُجرد انتهاء الاجتماع وتحديد مركز رُسو السفينة على رصيف النهائي، تُرسل نسخة من هذا المخطط إلى قسم التخطيط التابع للشركات صاحبة الامتياز (département de planning)، ليقوم بدوره بتحديد متطلبات تشغيل السفينة المراد استقبالها من مُعدات وآلات (moyens matériels)، وكذا العمالة اللازمة لتفريغ هذه السفينة أو شحنها (moyens humains)، ولكلّ شركة تخطيطها الخاص.

- **إشعار مجهز السفينة أو الربان:**

هو إجراء يقع على عاتق وكيل السفينة وأحيانا السلطة المينائية، حتى يأخذ المجهز بعين الاعتبار، المركز المخصص لرُسو هذه السفينة، وكذا تجهيزها بما يتماشى مع مُتطلبات الميناء المراد الرّسو فيه. تُنَظِّمُه أحكام المواد 65، 66، 68، 69 و71 من المرسوم 01/02 السالف الذكر.

ب. العوامل المتحكمة في إعداد مخطط الرسو:

تخضع عملية إعداد مُخطَط الرُّسو لعدة عوامل تتعلق إمّا بالسفن أو بالحاويات نفسها. منها ما يُؤثر على المركز المراد تخصيصه لرسوها، ومنها ما يؤثر على نوعية الآلات المستخدمة، على عدد العمالة المطلوبة... والشركات صاحبة الامتياز مُلْزَمَة في هذه المرحلة ببذل عناية أكثر مما هي ملزمة بتحقيق نتيجة، وأي إهمال لهاته العوامل، يُمكن أن تنجر عنه أضرار عدة أثناء مرحلة تنفيذ المخطط تَطال كلا من أرضية النهائي والسُّفن المترددة عليها، قد تكلف مبالغ تعويض طائلة على أساس المسؤولية التقصيرية. وسنتعرض فيما يلي باختصار لأهم هذه العوامل.

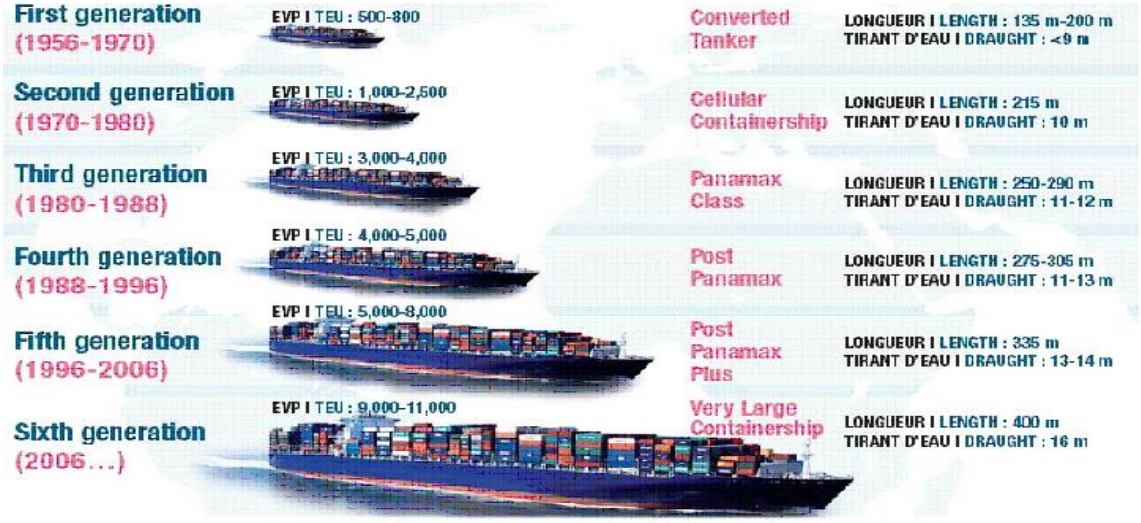
1. **عوامل ذات صلة بالسفينة:** وفي ذلك نحصي عاملين:

- **نوع السفينة المراد التعامل معها:**

إنّ لنوع السفينة المراد التعامل معها تأثير كبير على عملية تخصيص مركز الرُّسو، فبعض السُّفن تحتاج إلى عمق غاطس أكبر، يفوق عمق غاطس أرصفة النهائي وأحيانًا عمق غاطس أرصفة الميناء في مجموعها، خاصة إذا كانت السفينة من ناقلات الحاويات العملاقة [411] التّي زيادة على عمق الغاطس المناسب، تحتاج إلى نهائيات مُجهزة

[411] فهي تعتبر أحدث السفن المتخصصة، هيكلها عبارة عن مكان إيداع كبير مقسم إلى عنابر، مقسمة إلى خلوج صغيرة، تتكون كل منها من عدد من الخلايا المستقبلة للحاويات. من خصائص هذه السفن: السرعة العالية؛ ذات حجم كبير وحمولة أكبر؛ لا يوجد عليها روافع وإنما تعتمد على روافع الميناء؛ لا يوجد بها أسطح أبنية؛ يمكنها شحن أعداد كبيرة من الحاويات على السطح؛ يوجد بها العديد من صهاريج الصابورة التي تزود السفينة بالاتزان اللازم؛ مزودة بمعدات تربيط وتثبيت الحاويات تمنعها من التحرك أثناء تمايل السفينة نتيجة الأمواج؛ بعضها مزود بخلايا تساعد على سرعة الشحن وتقلل من معدات التربيط؛ غالبا ما تعمل على خطوط منتظمة أي بين موانئ ثابتة في مواعيد محددة مسبقا.

برافعات رصيف كون أنه لا يوجد عليها روافع وإنما تعتمد على روافع الميناء. ولا تزال هذه السفن منذ اختراعها إلى حد الساعة في تطور مستمر، وتسمى السفن الجديدة بالأجيال. والصورة الموالية توضح ذلك.



صورة توضح تطور أجيال السفن ناقلات الحاويات على مر الزمان (المصدر منقول[412])

- **عرض السفينة:**

يُفيد ذكر عرض السفينة في معرفة مدى مناسبة أقصى مسافة يصل إليها ذراع الرافعة الجسرية العملاقة لتتعامل مع أبعد حاوية على سطح السفينة[413].

تبقى قائمة العوامل محددة على سبيل المثال ومحل تقدير التقنيين البحريين. وفيما يلي ننتقل للحديث عن العوامل ذات الصلة بالحاويات.

2. عوامل ذات صلة بالحاويات:

عدد الحاويات المراد تفريغها على رصيف النهائي، نوعها وكذا طبيعة البضاعة المحواة، ليست مجرد بيانات عادية تُملأُ بها استمارة طلب الإرساء، وإنما لها تأثير كبير على مُخطط الرسو من حيث تحديد الآلات والمعدات اللازمة

[412] https://passiondupatrimoine.wordpress.com/2013/02/18/investir-dans-des-containers/

[413] أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، المرجع السابق، ص67.

والعمالة المطلوبة، فكلّما ارتفع عدد الحاويات كلّما تطلّب الأمر آلات أكثر لاسيما ستافات الحاويات Reach stakers، وكذا عربات النقل الداخلي، كلما تطلب كذلك عمالا أكثر. بالإضافة إلى هذا، يُؤثّر العدد أيضا على تقدير الوقت الذّي تُمضيه السفينة بالرصيف.

تُساعد مراعاة هذه العوامل على إعداد مُخطط رسو محكم، وكذا على التطبيق الجيّد للعمليات التّي تَلي مرحلة الرّسو بما في ذلك عمليتي التفريغ و/أو الشحن التي سنتطرق لها في الجزء الموالي.

الفرع الثاني: الالتزامات اللاحقة على رسو السفن

لا تُباشر الشركات صاحبة الامتياز استقبال السفن وعملية التفريغ مباشرة عند اقتراب السفينة من الرّصيف المخصَصِ لها، وإنما تسبق ذلك مجموعة من العمليات تتخذ صفة "خدمات" تُقدَّم لهاته السفن من قِبل المؤسسات المينائية. وبالرغم من أنّ هذه العمليات لا تدخل في اختصاص الشركات صاحبة الامتياز، إلاّ أنّها تُعَدُّ بشكل أو بآخر التزاما غير مباشر يقع عليها، فهي مُجبرة على إتاحة الفرصة للمؤسسات المينائية لتقديم خدمات مُماثلة وعدم الاقبال على أيّ نشاط من شأنه عرقلة ذلك. ومتى انتهت المؤسسة المينائية من هذه الخدمات، جاز للشركات مباشرة عمليات التفريغ و/أو الشحن.

من هذا المنطلق سنُسَلِّط الضوء أولا على هذه الخدمات ثمّ على العمليات التّي تَرِدُ بعدها.

أ. الخدمات المساعدة:

بعد قبول السفن داخل الموانئ، تقوم المؤسسة المينائية بتقديم بعض الخدمات الرئيسية للسفن؛ بما في ذلك القيادة، الإرشاد، القطر والتموين. وسنتحدث فيما يلي عن كل من هاته الخدمات باختصار[414].

[414] كونها كما سبق الذكر لا تدخل في اختصاص الشركات صاحبة الامتياز، لكن مع ذلك تتخلل نشاطاتها.

1. خدمات القيادة والإرشاد: le pilotage et le lamanage

- **خدمة القيادة:**

يُقصد بقيادة السفن، تلك المساعدة التّي تُمنح للربابنة لقيادة سُفنهم عند الدّخول إلى الموانئ، والرحب وحتى عند الخروج منها. تُقدَّم من قبل مُستخدمين مُؤهلين تابعين للسلطة المينائية[415].

تعتبر القيادة في نظر القانون الجزائري إجبارية لجميع السفن سواء الوطنية أو الأجنبية[416] ما عدا بعض الحالات المعفاة قانونا.

- **خدمة الإرشاد:**

هي عملية إمساك حِبال السّفن والقيام بعقدها وفكّها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرساء[417]، تُنفَّذ من قبل أعوان مؤهلين تابعين للسلطة المينائية، يُوضَعون تحت تصرُّف ربان السفينة كأعوان له طوال عملية الإرشاد، كلّ تحت رقابة مصالح تابعة للسلطة المينائية ، وكذا تحت مسؤولية هذا الربان طبقا للعادات البحرية حسب نص المادة 3/90 من نفس المرسوم. أمّا عن مُخططات حبال الرُّسو وكذا أنواع الحبال المعتمدة وغيرها من الشروط التّي تتم هذه العملية في ظلها، فتتحكم فيها السلطة المينائية التي تدرجها في النظام الخاص بالميناء.

يخضع القائمون بخدمة الإرشاد، لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 06-08 الذّي يُحدِّد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ[418].

---

[415] المادة 88 من المرسوم 01/02 السالف الذكر، الفقرة 1.

[416] المادة 88 من المرسوم 01/02 السالف الذكر، الفقرة 2.

[417] المادة 90 من المرسوم 01/02 السالف الذكر.

[418] المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 9 ذي الحجّة عام 1426 الموافق 9 يناير سنة 2006، يحدّد تنظيم الإرشاد و المؤهلات المهنية للمرشدين و قواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ ، الجريدة الرسمية، العدد 02، 2006.

2. خدمات القطر والتموين: le remorquage et l’avitaillement

- **خدمة القطر**

يُراد بالقطر في مفهوم القانون الجزائري عمليات جر ودفع السفن؛ مُناورات إرساء وانتقال أو إبحار السفينة؛ المرافقة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى في ملاحة السفينة[419]، وتُمارس بواسطة سفن قاطرة قادرة على إنجاز هذه العمليات.

لا يعدُّ القَطرُ إجباريا، غير أنه بإمكان السلطة المينائية أنْ تَفرِض على ربابنة السفن الاستعانة بقاطرات قبل أي حركة أو تنقل، ولها في ذلك أيضا أن تفرض كل إجراء يعتبر ضروريا لتنفيذ المناورات[420] شرط احترام قواعد الأمن والنظام والشرطة الخاصة بالميناء.

بالرغم من أنّ نشاط القطر أصبح نشاطا –مينائي– تجاريا يُمكن ممارسته من قبل كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري[421] عن طريق عقد الامتياز الذي نظم أحكامه المرسوم التنفيذي 139/06 المحدد لشروط ممارسة واستغلال نشطات القطر، المناولة والتشوين، السالف الذكر، إلاّ أنّ المؤسسات المينائية الوطنية لا زالت تحتكِرُه إلى حدّ الساعة.

- **خدمة التموين:**

يُقصد بالتموين إمداد السفن بالمواد الغذائية والوقود السائل والزيوت وغيرها من المواد المخصَصة إمّا لحاجات طاقم السفينة و/أو لركابها و/أو السفينة في حد ذاتها[422]، من قبل ممونين معتمدين. كما يُمكن أن تشمل خدمة التموين: تزويد المنشآت الأرضية والسفن بالمياه العذبة والطاقة والإنارة الكهربائية الضرورية لسير المنشآت من طرف السلطة المينائية وفقا للمادة 97 من المرسوم التنفيذي 01/02 السالف الذكر.

---

[419] المادة 94 من المرسوم 01/02 السالف الذكر.

[420] والمناورة هي كل تغيير مسيطر عليه لاتجاه أو حركة مركبة أو سفينة أو طائرة. www.almaany.com

[421] المادة 892 من القانون 05/98 السالف الذكر.

[422] المادة 96 من المرسوم 01/02 السالف الذكر.

بمجرد تقديم هذه الخدمات، تُصبح السفينة جاهزة لشحنها و/أو تفريغها من الحاويات. وهو موضوع الجزء الموالي.

ب. التزامات الشحن والتفريغ: (المناولة)

تُباشر الشركة صاحبة امتياز نهائي الحاويات عمليتي الشحن والتفريغ وِفقا لمخطط الرُّسو الذّي سبق وأعدته. ويفرض المنطق أن تكون عملية التفريغ هي العملية الأُولى التّي تشرع الشركة في تنفيذها، قصد فسح المجال لعملية الشحن لاحقا التّي تستوجب مساحة لابأس بها، ويتعين عليها قبل الشروع في عمليات مُماثلة تحديد[423] وتحضير كل الشروط والوسائل المادية والبشرية اللازمة لتنفيذ عمليتي الشحن والتفريغ والسحب وذلك وفقا للمادتين 47 و49 من المرسوم 01/02 السالف الذكر.

انطلاقا من ذلك، سنتطرق أولا لعملية التفريغ والاجراءات المتبعة في ذلك، ثم ننتقل للحديث عن عملية الشحن.

1. عمليات تفريغ السفن:

يُعرَّفُ التفريغ بأنّه العملية المادية التّي تقوم على إنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء أو في سفن التغذية إذا كانت السفينة راسية بعيدا عن الرصيف[424]. فبعد الرسو والحصول على إشارة حرية التصرف[425]، يقوم أعوان المناولة التابعين لشركة المشروع بالصعود إلى ظهر السفينة، ثم فوق الحاويات لفك أدوات تثبيت الحاويات من كابلات وحبال. بعد ذلك ينتقل الاختصاص لعُمّال الأوناش لتفريغ الحاويات من على سطح السفينة بدءا بالحاوية الموجودة في الأعلى. يستمِرُ هؤلاء العمال على نفس الوتيرة حتى انتهاء تفريغ السطح من

---

[423] فالتحديد غالبا ما يتم ضمن مخطط التشغيل الذي تعده هذه الشركات بعد تلقيها لمخطط رسو السفينة من قبل مديرية القبطانية، أي هو تحضير افتراضي، في حين أن التحضير فهو ملموس.

[424] عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص85.

[425] وهي إشارة تُمنح من قبل السلطة الصحية البحرية تدل على عدم وجود خطر على الأعوان عند صعودهم على متن السفينة، المادة 2/82 من المرسوم 01/02 السالف الذكر

الحاويات[426]، ليباشروا بعد ذلك تفريغ الحاويات الموجودة داخل العنابر تحت سطح السفينة، ويعتمد في هذه العملية على رافعات الرصيف بالنسبة لكل من شركة نهائي بجاية المتوسطي وميناء جن-جن العالمي، أو الرافعات المتحركة MHC بالنسبة لشركة ميناء الجزائر العالمي.

يتعيّن على هؤلاء العمال مُراعاة بعض العوامل التقنية ذات الصلة بهيكل السفينة، قصد الحفاظ عليه ودفع المسؤولية في حالة ظهور أضرار، نذكر منها[427]:

- اتزان السفينة[428]؛ الميل الطولي أي الاتزان الطولي للسفينة[429]؛ وكذا الميل العرضي[430].
- تجنب الإجهادات التّي يُمكن أن تطال بَدَنَ السفينة من خلال عدم تفريغ عنبر كامل وترك الذي بجانبه دون تفريغ.

تفيد مُراعاة هذه العوامل في درء المسؤولية التي يمكن أن تنجم في حالة تضرر السفينة أثناء مباشرة عمليات التفريغ بما في ذلك عمليات فك الحاويات عن بعضها البعض (désarrimage)، خاصة وأن احتكار شركات الامتياز لهذه الأنشطة –بالرغم من أنه احتكار طبيعي- يُشكِّل أساسا لهذه المسؤولية.

2. عمليات شحن السفن:

هي عملية رفع البضاعة أو الحاويات ووضعها على ظهر السفينة[431]؛ بحيث يتم نقل الحاوية الموجهة للتصدير من الرصيف وتحميلها على السفينة. تَسبِقُ هذه العملية، مرحلة تحضيرية؛ تنطوي على إعداد ما يسمى بمُخطط

---

426 أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية ، المرجع السابق، ص 298.

427 أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص 107.

428بحيث يتوجب عليهم تفريغ عدد مناسب من الحاويات المرصوصة على السطح قبل الانتقال إلى تفريغ العنابر (الجهة الواقعة تحت السطح).

429 بحيث يتعين عليهم تحقيق التوازن بين تفريغ مقدمة السفينة وبين مؤخرتها، وفي حالة عدم مراعاة ذلك، والقيام مثلا بتفريغ عدد كبير من مقدمة السفينة أولا يمكن أن نشهد هنا ارتفاع مقدمتها عن المؤخرة بشكل لا تكون فيه السفينة في وضع أفقي، الأمر الذي يمكن أن يعرقل عملية تفريغ باقي الحاويات أو أن يتسبب في تضرر السفينة.

430 بحيث يجب تفريغ الحاويات بالتساوي والتوازي بين الجانبين الأيمن والأيسر وإلا فسنلحظ ميل السفينة على أحد الجانبين، علما أن هذا الميل يتسبب في تضرر المنشآت العلوية للسفينة.

431 عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص85.

الشحن، الذّي تُحصي فيه الشركات صاحبة الامتياز بالتعاون مع وكيل السفينة/الوكيل الملاحي العناصر التالية: عدد الحاويات المراد شحنها على السفينة، أنواع هاته الحاويات (من حيث الأبعاد والأشكال والمضمون)، مساحات الشحن المتاحة في السفينة أي الطاقة الاستيعابية الشاغرة بداخلها، هيكل السفينة ونوعها (عملاقة أم سفينة تغذية)، لتَجْمَعَ كلّ هذه البيانات وتقوم برسم خطة تستيف الحاويات داخل هذه السفينة. وتختلف خطة التستيف من شركة لأخرى.

بعد ذلك، تقوم الشركة بتحديد ورصد مكان الحاوية المراد شحنها وتمكين عامل الونش من التوجه إليها مباشرة وبالتالي تقليص عدد التحركات في الساحة. ليقوم هذا العامل برفعها ووضعها على جانب الرصيف المحاذي للسفينة تحضيرا لعملية الشحن. وبعد وضع كل الحاويات على الرصيف، تُباشِرُ الشركة عملية الشحن الفعلي على ظهر السفينة، وتعتمد في ذلك على رافعات الرصيف (les grues de quai)، والناقلات السرجية (les chariots cavaliers).

تستوجب عملية شحن الحاويات، القيام بعمليتي الرص والتربيط، ويقصد بها ترتيب الحاويات داخل عنابر السفينة وعلى سطحها بشكل يَضمَنُ ثباتها أثناء الرحلة البحرية، ويحفظ للسفينة توازنها[432].

نرى بذلك أنّ التزام الشركة بالشحن هو التزام مزدوج؛ التزام بتحقيق نتيجة والتزام ببذل عناية. فالشركة ملزمة تُجاه كل من المرسل وشركة الملاحة البحرية[433] بشحن كل الحاويات على ظهر السفينة في الآجال المتفق عليها، ومُلزمة كذلك بمراعاة العوامل التي من شأنها إلحاق الضرر بوسيلة النقل هاته. وأية أضرار تطالُ الحاوية أثناء هذه العملية أو أثناء الرحلة البحرية، تُثير المسؤولية العقدية للشركة، ويستوي في ذلك إثبات أنّ الضرر راجع إلى خطأ أو إلى سوء الشحن.

---

[432] طيب ابراهيم ويس، التنظيم القانوني لعمليات المناولة المينائية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2010/2009، ص44.

[433] والذي أساسه العقود التي تبرمها هذه الشركات مع السفن المترددة على أرصفتها، للتحول هذه الأخيرة إلى خطوط ملاحية منتظمة بهذا الميناء.

بعد الانتهاء من الالتزامات الواردة على النهائي وعلى السفن ناقلات الحاويات، ننتقل الآن للحديث عن التزامات الشركة المطبقة على الحاويات داخل ساحات النهائي.

المبحث الثاني: الالتزامات الواردة على الحاويات

تُعدُّ العمليات المطبقة على الحاويات بدءا من التخزين، الإيداع، الشحن، التفريغ، الرص، التفكيك والتشوين، خدمات مُتصلة بالنقل في مفهوم المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة حول مسؤولية مُستغلي نهائيات النقل في عقود التجارة الدولية[434]. والأصل في عمليتي الشحن والتفريغ أنها تدخل في حكم المناولة المينائية تماما كما سبق ورأينا في نهاية المبحث السابق. أما عن باقي العمليات المطبقة على الحاويات بعد مناولتها، فتدخل في حكم التشوين الذّي يصفه الباحثون بالعملية ذات الطابع القانوني[435]. لكنَّ هذا الوصف لا يُجرِّد التشوين من طابعه العملياتي، فهو الآخر ينطوي على عدد لابأس به من العمليات.

كما أن التزامات الشركات لا تقف عند التشوين، بل للشركات الحرية في عرض عمليات أخرى، يتوقف تطبيقها على رِضا عملائها، فهي تدخل في حُكم الملحقات. من هنا سنحاول في المطلب الأول الإلمام بالعمليات الضرورية محل الالتزامات المطبقة على الحاويات، ثم نتطرق في المطلب الثاني للعمليات الملحقة.

المطلب الأول: الالتزامات الاجبارية

تشمُلُ مُعاملات التَّسلُّم أي الإِستلام وكذا معاملات التَّسلِيم، كما تشمل كذلك باقي العمليات التّي تُطبق على الحاويات خلال فترة تخزينها بساحة النهائيات. وهي النقاط التي سنعالجها على التوالي في الفروع الآتية.

---

[434] « les termes ‘services relatifs au transport’ couvrent des services tels que le stockage, l’entreposage, le chargement, le déchargement, l’arrimage,….et l’acconage.

[435] BOUKHATMI Fatima, aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit algérien et dans les conventions internationales, op.cit. page 256.

الفرع الأول: التزامي التسلم والتسليم

تُعتَبَر الموانئ في مفهوم المادة الأولى من الأمر 40/75 المتضمن تنظيم أجل مكوث البضاعة في الموانئ، السالف الذكر، مناطق لعُبور البضاعة، ويقصد بذلك انتقال هذه الأخيرة من وسيلة نقل بحري إلى وسيلة نقل بري أو العكس، سواء مكثت أو لم تمكُثْ على السطوح الترابية أو في المخازن والمباني والمنشآت المتخصصة. وبالإسقاط، فإنّ نهائيات الحاويات تُعدُّ مناطق لعبور الحاويات. على أنّ هذا العبور يخضع لترخيص مُسبق من السلطة المينائية التّي تتولى تحديد أشكاله وشروطه[436].

تتخلَّلُ عملية العُبور هاته مُعاملتين هما: "التَّسَلُّم والتَّسْلِيم"، فمن غير المعقول أنْ تَعبُر الحاوية على منطقة خاضعة للسلطة المينائية دون أن تُرخِّص لها هذه الأخيرة بذلك، ودون أنْ تُجرى عملية استلامها من قبل هذه السلطة، ومن جهة أخرى فمنطق الاستلام ثمّ العبور إلاّ ويقضي بإعادة تسليمها لصاحب الحق فيها.

الأصل أنّ عمليات التَّسَلُّم والتَّسْلِيم تتِّمُ على أساس عقد النقل البحري، غير أنّ العبور أصبح يفرض توقيع عقود تُبرمها المؤسسات المينائية أو شركات تسيير نهائيات الحاويات على أساس عقد الامتياز، مع الناقلين (الناقل البحري أو الناقل البري)، تتصرف فيها هذه الأخيرة تَصرفَ مُقاول شحن وتفريغ أي مُقاول مُناولة، لأسباب عدة نذكر منها :

1-أنّ السفن ناقلات الحاويات لا يوجد بها روافع، وإنّما تعتمد على روافع الميناء التي غالبا ما تعود ملكيتها لشركة تسيير نهائي الحاويات، لذا يَجِدُ مُجهزي السفن أنفسهم مجبرين على التعاقد مع هذه الشركات لشحن وتفريغ السفن ناقلات الحاويات[437].

---

[436] المادة 19 من المرسوم 01/02 السالف الذكر.

[437] وسام علي السوالقة، المسؤولية المدنية لميناء العقبة عن البضائع أثناء المناولة، رسالة ماجستير في الحقوق، قسم القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن، 2012/2011، ص25 وكذا عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص86.

2-أنّ أغلبية الدول تعمد إلى إيجاد مقاول مناولة واحد في موانئها قصد تفادي النزاعات التي قد تطرأ عن تضارب المصالح بين المقاولين في الميناء الواحد[438] لاسيما إذا تعلق الأمر بالحاويات. لذا تحتكر هذه الأنشطة من خلال شركات تسيير نهائيات الحاويات، كممثلة لها في هذا الشأن، وما يخدم غرضها هذا، هو ملكيتها لآلات المناولة.

على هذا الأساس تمّ تضمين التزام تسَلُّم وتسْلِيم الحاويات في اتفاقيات امتياز نهائيات حاويات كل من ميناء بجاية، ميناء الجزائر العاصمة وميناء جن-جن واجراءات تنفيذ هذه الالتزامات، وفيما يلي سنحاول الإلمام بهذه الإجراءات وكذا الأحكام الخاصة بكل عملية على حدى .

أ. التزام تَسَلُّم الحاويات (استلامها)

هي عكس عملية التسليم، فالمعادلة واحدة تَسليم يُقابله تسلُّم أي استلام من طرف آخر، فالتسليم هو الإعطاء[439]، أما التسلُّم فهو الأخذ. وبإسقاط هذه المفاهيم على دراستنا، فإننا نعني استلام شركات تسيير نهائيات الحاويات إمّا الحاويات المنقولة بحرا، إذا كانت من الواردات، وإمّا برّا إذا كانت من الصادرات. وهي مواضيع الجزئين المواليين.

1. التزام تسلُّم الحاويات من الناقل البحري

تتمُّ هذه المعاملة قبل شروع الشركة في عملية تفريغ الحاويات من على ظهر السفينة، بموجب عقد سابق بين الناقل والشركة، أو بين وكيل السفينة وهذه الشركة. وغالبا ما تكون الالتزامات التعاقدية متوازنة رغبة من الإدارة في اجتذاب أكبر عدد من الناقلين[440]. غير أنه في بعض الأحيان، تقوم شركات تسيير النهائيات بإبرام اتفاقيات مع الخطوط الملاحية المترددة على موانئها بانتظام، تُحدَّد فيها التزامات الطرفين، لاسيما شركة تسيير النهائي

---

[438] وسام علي السوالقة، المرجع السابق، ص25.
[439] المفتاح، قاموس عربي أبجدي مبسط، دار الأمة 1996.
[440] عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص92.

ومسؤوليتها، وحدود هذه المسؤولية. وهو تماما ما قامت به الشركات الفاعلة في النهائيات محل الدراسة، بحيث اتجهت كل من شركة نهائي بجاية المتوسطي وشركة ميناء جن-جن العالمي إلى ابرام اتفاقيات مماثلة مع شركات الملاحة البحرية المترددة على أرصفة نهائيات الحاويات التي تُشرف عليها وعلى رأسها شركتي CMA-CGMو MAERSK، لتتحول إلى خطوط ملاحية منتظمة، في حين لم تُفلِح شركة ميناء الجزائر العالمي في ابرام اتفاقيات مماثلة؛ والسبب وراء ذلك أنها لا تعمل بنظام Berthing Windows/ fenêtres d'accostage fixes [441]، الذّي يمكن ترجمته بعبارة "نوافذ الرسو"، فتخطيط مراكز الرسو برصيف هذا النهائي يتم من قبل مصلحة التخطيط التابعة لمؤسسة ميناء الجزائر العاصمة. وعدد مراكز الرسو في هذا الميناء محدود، تتزاحم عليه كل السفن المترددة على هذا الميناء وليس فقط السفن المترددة على نهائي الحاويات[442]، لذا من الصعب حجز مركز لكل شركة ملاحة.

إضافة لهذه الاتفاقيات، يخضع تَسَلُّمُ الحاويات من الناقل البحري لأحكام المرسوم التنفيذي 01/02 السالف الذكر لاسيما المواد من 73 إلى غاية 79، التّي سبق شرحها عند الحديث عن قبول السفن داخل الموانئ والتخطيط لرسوها في مراكز الرصيف. وعلى الناقل إظهار سند الشحن كبيان لحيازته المؤقتة لهذه الحاويات العابرة.

وفي هذا الإطار، فإنّ هناك عدة ملاحظات لا بدّ من إقامتهما:

الملاحظة الأولى : الأصل أنّ الشركة بتسلُمها للحاوية لا تُعَدُّ مسؤولة عن تسليمها للمرسل إليه، فتسليم الناقل البحري الحاوية لشركة تسيير النهائي لا يعني تسليمها للمرسل إليه، فالشركة تتصرف هنا تَصرُفَ مُقاول مُناولة ومُقاول تشوين تجاه هذا الناقل، ولا تربطها أي مسؤولية تجاه المرسل إليه. ويبقى الناقل البحري مُلزَما تُجاه هذا الأخير بعملية التسليم الفعلي للحاوية، أو البضاعة في حالة حاوية LCL، للمرسل إليه أو لممثله طبقا للمادة

[441] Le système de 'fenêtre d'accostage fixe' est destiné à mieux planifier l'accueil des navires au ports.

[442] لأن ميناء العاصمة يضم اثنين من نهائيات الحاويات، الأول لا يزال خاضعا للمؤسسة المينائية، والثاني منح امتياز تسييره لشركة ميناء الجزائر العالمي.

738 ق.ب.ج. وأنّ مسؤوليتها تتحدد فقط في تسَلُّم الحاوية، مُناولتها وتشوينها، إلى أن يأتي صاحب الحق فيها لاستلامها بعد إخطاره من قبل الناقل البحري أو بحسب اتفاقه مع الشاحن.

وقد كانت المحكمة العليا صريحة في هذا الشأن، حينما ذهبت إلى التفريق بين التسليم والتفريغ، في قرارها المؤرخ في 1997/07/22 الذّي ورد فيه: "لمّا تبيَّن في قضية الحال أن قُضاة المجلس قد أخلطوا بين التسليم والتفريغ، إذ جاء في قرارهم أنّ عملية التفريغ من اختصاص المؤسسة المينائية مُتناسيين أنّ ذلك لا يعني الإعفاء الكلّي أو الجزئي لمسؤولية الناقل إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليما قانونيا، فإنهم بذلك قد خرقوا القانون، وعرَّضوا قرارهم للنقض"[443]. على هذا الأساس فإنّ ذمة الناقل البحري لا تَبرأ إلاّ بالتسليم الفعلي، والشركة غير مسؤولة تُجاه صاحب الحاوية عن الأضرار التي تلحق هذه الحاوية أثناء فترة مكوثها بالميناء.

ومنه فقد أهمل المشرع الجزائري وكذا المحكمة العليا الحالات التّي تقضي فيها العادة التجارية للميناء بأنّ تسليم الحاوية للميناء يُنهي مسؤولية الناقل، وهي تماما حالة الاتفاقيات المبرمة مع الخطوط الملاحية المنتظمة التي سبق شرحها، وكذا حالة تضمين بند في اتفاقيات الامتياز يقضي بـ"مسؤولية الشركة عن جميع عمليات تسليم واستقبال الحاويات" تماما كما تم تضمينه في كل من اتفاقيات امتياز النهائيات محل الدراسة، لذا فلابد من تحديث أحكام القانون البحري في هذا الشأن. وهو نفسه ما ذهبت إليه اتفاقية الأمم المتحدة حول مسؤولية مُستغلي نهائيات النقل في عقود التجارة الدولية في مادتها الثالثة بأنّ مُستغل النهائي يُعدُّ مسؤولا عن البضاعة ابتداء من يوم تسلُّمها إلى غاية تسليمها إلى صاحب الحق فيها أو وضعها تحت تصرُّفه.

الملاحظة الثانية: من المعتاد أنّ تسليم الناقل البحري الحاوية للمُرسل إليه يكون في ميناء التفريغ لكن إذا تمّ الاتفاق في سند الشحن على أنّ تسليم الناقل البحري الحاوية إلى المرسل إليه أو ممثله يكون على متن السفينة، فإنّ شركات المشروع هنا تتسلم الحاوية من قبل المرسل إليه، وتتعاقد مع هذا الأخير، في سبيل تفريغ هذه الحاوية

[443] بحث حول مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشور على www.google.com

وتشوينها إلى غاية انتهاء عمليات الجمركة والصحة والأمن. وتتصرف الشركة هنا تصرُّف مُقاول مناولة وتشوين تجاه المرسل إليه. وتجعلها هذه الصفة مسؤولة تُجاهه في حالة وقوع أيّ ضرر لهذه الحاوية أو البضاعة المحواة طوال فترة مكوثها بالنهائي.

الملاحظة الثالثة: تخصُّ الحالة التّي يتضمن فيها سند الشحن بند (container yard)أو(CY) أو إشارة ساحة الحاويات،la mention container yard/la mention CY، وهي حالة خاصة فقط بالحاويات. يقصد بعبارة "ساحة الحاويات" السطوح الترابية الواقعة بالميناء أين يتّم تخزين الحاويات في منطقة تقع بمُحاذاة الرّصيف البحري، قبل شحنها أو بعد تفريغها من السفن[444]. الهدف من وراء تضمين هذا البند في سند الشحن هو تحديد مكان التسليم فقط[445]. ولا يعني هذا البند أنّ إيداع الحاوية في الساحة هو تسليم فِعلي للمُرسَل إليه ما دام أنّ هذا الأخير لم يتم استدعاؤه لتسلُمها، وشركات تسيير نهائيات الحاويات تتصرف تصرف المودع له تُجاه المرسل إليه، وتصرف مُقاول مُناولة وتشوين تجاه الناقل البحري، وهي ليست مُلزَمة بإتمام عملية النقل عن هذا الأخير.

بعد عملية التَّسلُم، تقوم الشركة صاحبة الامتياز بتفريغ الحاوية ونقلها إلى قسم الحاويات الواردة بساحة التخزين، وذلك قصد تسهيل مناولتها على وسيلة نقل أخرى.

2. التزام تَسلُم الحاويات من الناقل البري/المرسل أو ممثله

إذا كانت الحاوية موجهة للتصدير، أو حاوية فارغة، فإنّ المعني بالتسليم هنا (تقديم الحاوية) هو الناقل البرّي (سائق الشاحنة)، أي أنّ شركات تسيير نهائي الحاويات تستلم الحاوية من الناقل البري.

تتم عملية تَسلُم أي استلام هذه الحاويات في منطقة العمليات البرية، لتنتقل بعد ذلك إلى قسم الصادرات بساحة التخزين، قصد تسهيل عملية نقلها إلى الرصيف ومن ثم شحنها على ظهر السفينة.

---

444 29. Yves TASSEL, le sens et la portée de la mention CY/CY01/ 06/2001 , DMF, N°616.

445 22. Philippe GODIN, portée de la mention ‘Container Yard’ sur un connaissement, revue de droit maritime Français D.M.F. N°601.

قد يحدث أن تتسلَّم الشركة بضاعة غير معبأة في حاوية، قصد تعبئتها أي شحنها في حاوية مُشتركة LCL(عمليات التعبئة كما سنرى)، في هذه الحالة فإن وجهتها هي منطقة تعبئة وتفريغ الحاويات أي منطقة CFS، ليَتِّم شحنها في حاوية مُشتركة، ثمّ تُنقل هذه الحاوية إلى ساحة التخزين تماما كسابقتها.

وأيا كان نوع البضاعة التّي تستلمها الشركة؛ بضاعة مُعَبأة في حاوية أو غير مُعَبأة، فإنّ هناك مجموعة من الإجراءات لابد من احترامها:

1. تحديد هوية السائق: يسبق عملية استلام الحاوية وتفريغها من الشاحنة، تقدُم وكيل العبور لمكتب الشركة مع بطاقة التعريف الخاصة به وبالسائق، بعد ذلك تنتقل الشركة لتحديد متطلباته ثم إصدار وثيقة قبول الشاحنة.
2. يتقدم السائق بالشاحنة المحملة إلى بوابة مدخل النهائي (la guérite du T.C) لتبدأ بعدها عملية تَسلُم الحاوية (استقبال الحاوية)، بعد التأكد من صحة وثيقة قبول الشاحنة.
3. فحص الحاوية: تشرع الشركة في عملية فحص الحاوية المسلَّمَة لها. فإذا كانت مُعبأة يتمُّ فحص أختام أمان الحاوية، أما إذا كانت الحاوية فارغة، فيتم تفتيشها من أجل التأكد من حالتها إذا كانت جيدة أم لا. ويتم تدوين حالة الحاوية في وثيقة تسمى بـ waybill الخاصة بالشاحنة، وهي وثيقة مُستحدثة من قبل الناقل البرّي تتضمن وصف الحمولة المنقولة، أصلها والوجهة المراد إرسالها إليها[446]. بمجرد التحقق من حالتها ومن الأختام تقوم الشركة بتوجيه الشاحنة إلى قسم الصادرات المحاذي للرصيف، ويتم تفريغ هذه الشاحنة بواسطة رافعة على عجلات مطاطية ووضع الحاوية بالصف (la pile).

   يقوم بعدها عون المراجعة والتدقيق (un vérificateur) بقيد رقم الحاوية في جهاز إرسال البيانات، وكذا تأكيد أو تصحيح وضعية هذه الحاوية.

---

[446] Julien DUBREUIL, op.cit. page48.

تعود بعد ذلك هذه الشاحنة إلى بوابة النهائي، أين يقوم السائق بالتأشير على أنّ الشركة قد استلمت الحاوية، وتغادر الشاحنة بعد ذلك النهائي.

إنّ اتباع هذا التسلسل في الإجراءات يضمن فعالية التنظيم داخل النهائي، كما يفيد في تفادي النزاعات التّي يمكن أن تنشأ عند فقدان الحاويات أو تضرُرِها أثناء هذه المرحلة أو حتى المسؤولية التّي يُمكن أن تُقام ضدّ الشركة عن حالة الحاوية، لاسيما في حالة إهمال التحقق من حالة الحاوية عند وصولها إلى النهائي.

هذا فيما يخص عمليات استلام الحاويات. ننتقل الآن للحديث عن التزام التسليم.

ب. التزام تسليم الحاويات

تُقابل عملية تسلم الحاوية أي استلامها، عملية تَسليمِها لصاحب الحق فيها، فمن غير المعقول مكوث الحاوية في النهائي إلى الأبد، فالميناء كما سبق القول هو منطقة عُبور وليس منطقة مكوث. والأصل في عمل شركات تسيير نهائيات الحاويات، والمؤسسات أو السلطات المينائية هو الإشراف على عمليات التسليم وليست تنفيذ التزام التسليم، فهي تُشرف على عملية عبور البضائع محل عملية النقل عند الاستيراد وعند التصدير، وتُقدِّم أداءات مُعينة تدخل في حكم المناولة والتشوين مُقابل تقاضي أجر مُعين. لكنّ تَضمين هذا الالتزام كما سبق القول في اتفاقات الامتياز، يجعلها مسؤولة عن هذه العملية.

بعيدا عن طبيعة علاقة الشركة بأطراف عقد النقل البحري للحاويات، فإنّ عملية تسليم الحاويات شأنها شأن عملية استلامها، تعرف هي الأخرى اتجاهين: إما تسليمها للناقل البحري إذا كانت مُوجهة للتصدير، وإمّا للناقل البري أو بواسطة السكة الحديدية، إذا كانت من الواردات.

كما أنّ التسليم في هذه الحالة نوعان: تسليم مُباشر، وتسليم غير مُباشر أين تعرف الحاوية مُكوثا بساحة التخزين لمدة مُحددة وفقا للنظام الداخلي لكل شركة على حدى. وهي النقاط التي سنتعرض لها فيما يلي.

1. التزام التسليم المُباشر للحاويات

يُقصَد بالتسليم المباشر وضع الحاوية تحت تصرُف المعني بالأمر أو ممثله، دون أن تعرِف هذه الحاوية فترة مكوث بمنطقة التخزين في النهائي، وهو يرد في ثلاثة حالات؛ حالة خاصة بالناقل البحري، حالة خاصة بالمرسل إليه، وحالة مشتركة بينهما، وفيما يلي سنتفصل أكثر في كل حالة على حدى.

- **حالة الحاويات الموجهة للتصدير**

هنا تُسلَّم الحاوية مُباشرة للناقل البحري. والغرض من هذا التسهيل في تسليم الحاوية ليس القضاء على أزمة الاختناق المرفئي التي تعرفها الموانئ الجزائرية، بقدر ما هو تشجيع حركة الصادرات نحو البلدان الخارجية، فالمنتوجات المصدرة تستفيد من إجراءات مُخفَّفَة ومن بعض الإعفاءات مُقارنة مع الواردات[447]. و الشركة في هذا الإطار تتصرف تصرف مُقاول تفريغ تُجاه المرسِل (صاحب الحاوية) وتصرف مُقاول شحن تجاه الناقل البحري.

ويتعين على الناقل البرّي عند دخوله النهائي، تقديم الوثائق التالية:

- **بوليصة أو تصريح الشحن (déclaration par Un déclaration d'expédition (connaissement:** يتم تحريرها من طرف شركة الملاحة البحرية ووكيل العبور باعتباره مُمثِلا للمُرسِل، وفقا لما تَضمَّنَهُ سند الشحن البحري[448].

---

[447] منها إعفاءات ضريبية وأخرى جمركية، وفي ذلك راجع ما هي أهم الامتيازات الضريبية التي تمنح للمصدرين؟، متوافر على: http://www.elmouwatin.dz ، وكذا الأمر رقم 04/03 المؤرخ في 19 جمادى الأولى 1424 الموافق ل19يوليو 2003 ، يتعلق بالقواعد العامة المطبقة على عمليات استيراد البضائع وتصديرها، الجريدة الرسمية، العدد43 صادرة بتاريخ 20جمادى الأولى 1424 الموافق لـ 20يوليو 2003.

[448] فالوثيقة تنص على العبارة التالية: « Aux clauses et conditions des connaissements et de l'armement maritime dont le chargeur déclare avoir pris connaissance et qu'il accepte ». وتشتمل على البيانات التالية: اسم، رقم والمقر الاجتماعي لشركة الملاحة البحرية؛ اسم وكالتها المكلفة ؛ اسم الشخص حامل هذه الوثيقة وهو وكيل العبور؛ اسم المرسل(الشخص الذي يتصرف الوكيل لحسابه)؛ السفينة المراد تحميل الحاوية عليها؛ الوجهة المراد إرسال الحاوية إليها؛ بيانات خاصة بالبضاعة المحواة (العلامة، الرقم، عدد الطرود ومحتواهم، طول الحاوية وعرضها وارتفاعها، وزنها، وبعض التحفظات إن وجدت)؛ تاريخ إمضاء الوثيقة؛ إمضاء الشاحن وختمه.

- **prévision de chargement (وثيقة توقعات الشحن):** تُقَدَّم من قبل شركة الملاحة البحرية لهذا الوكيل، تحتوي على مُخطط الشحن المراد إتِّباعه[449].
- **بيان باستيفاء جميع الإجراءات الجمركية** : وهي وثائق تثبت استيفاء جميع الاجراءات الجمركية.

على الناقل البري أو وكيل العبور تقديم هذه الوثائق للشركة قبل دُخول الشاحنة إلى النهائي، وفي حالة نقص في الوثائق تُلغى عملية العُبور، أما إذا اكتملت، تقوم مصلحة الفوترة بمُعاينة هذه الوثائق قصد التحقق من مصداقيتها (من حيث المطابقة ومن حيث الصحة). بعد ذلك، تقوم بإعداد فاتورة تتضمن: رسم العبور، ومصاريف التفريغ[450]، والدفع هنا مسبّق(en amont) أي سابق على تقديم الخدمات.

بعد الدفع يتوجه الوكيل إلى مصلحة الوثائق لتحصيل وثيقة تُدعى بوصل مُرور الشاحنة (le bon d'accès des camions)، يُسلِّمُه للناقل البري أو يبقى في حيازته إن كان سيرافق سائق الشاحنة، يُقدمه لأمين بوابة النهائي، ليفتح البوابة لهذا السائق. يتوجه السائق مُباشرة إلى الرصيف المخصَّص للسفينة، لِتقوم الشركة بواسطة روافعها بتحميل الحاوية على ظهر السفينة، وتنتهي مسؤولية الشركة عند هذا الحد.

- **حالة حاويات المواد الخطرة**

أي المحمَّلَة بـ"البضائع غير العادية"؛ وهي كلّ البضائع التّي تُشكِّل خطرا على السفينة أو على الأشخاص أو البضائع الأخرى المشحونة معها[451]، أو حتى على البضائع المتواجدة معها داخل الموانئ. لا تعرف الجزائر ثقافة تصدير مواد مُماثلة بل فقط استيرادها، فالأصل أن يتِّم نقلها مباشرة بعد التفريغ إلى حظائر خاصة (des parcs à feu) لتمكث بها فترة لا تتجاوز الثلاث أيام[452]، تخضع فيها لأحكام المرسوم 01/02 السالف الذكر، لاسيما

---

[449] تشتمل على البيانات التالية: اسم الشركة ومقرها الاجتماعي؛ اسم الوكالة المعنية؛ اسم السفينة؛ الوجهة؛ رقم الرصيف؛ رقم الحاوية ونوعها؛ طبيعة البضاعة المحواة ووزنها.

[450] أي مصاريف تفريغ الحاوية من على ظهر الشاحنة وشحنها على ظهر السفينة

[451] سلطانة عائشة، تنفيذ عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2012/2011، ص(المذكرة غير مرقمة).

[452] حسب إفادة موظفي عدد من الموانئ الجزائرية.

المواد 113-114-115[453] ريثما تتم مُناولتها على وسيلة نقل أخرى. ولأنّ الموانئ الجزائرية لا تمتلك حظائر مماثلة، يَتِمُّ تسليم هذه الحاويات مُباشرة إلى صاحب الحق فيها، ماعدا نهائي حاويات بجاية؛ أين قامت شركة BMT بتخصيص مساحة صغيرة من النهائي للحاويات المحملة بمواد خطيرة تمكث فيها فترة لا تتجاوز الثلاث أيام[454]. وما دون ذلك فهي محل عملية تسليم مباشر.

- **حالة تطبيق نظام المتعامل الاقتصادي المعتمد**

يُعتبر نظام المتعامل الاقتصادي المعتمد أحد أركان مقاييس السلامة المقترحة من قبل المنظمة العالمية للجمارك سنة 2005. تبنَّته الجزائر[455] بموجب المادة 38من قانون المالية لسنة2010[456]، التّي استحدثت المادة 89 مكرّر01 في قانون الجمارك، التّي قضت بأنه "يمكن لإدارة الجمارك منح صفة المتعامل الاقتصادي المعتمد للاستفادة من تدابير تسهيلية في عملية الجمركة. تُحدد شروط وكيفيات الاستفادة من صفة المتعاملين الاقتصاديين المعتمدين وكذا التدابير التسهيلية الممنوحة لهم...عن طريق تنظيم". وتمّ تأجيل العمل بهذا النظام إلى حين صُدور المرسوم التنفيذي رقم 12-93 المحدد لشروط وكيفيات الاستفادة من صفة المتعامل الاقتصادي المعتمد لدى الجمارك[457].

بمجرد استيفاء الشروط، يستفيد حائز صفة المتعامل الاقتصادي المعتمد من تسهيلات عدة منها: الاجراءات الجمركية المبسطة؛ تقليص عدد الرقابة المادية والوثائقية؛ الأولوية في مُعالجة البضائع عند المراقبة؛ الإعفاء من المراقبة الجمركية؛ الجمركة عن بُعد والفحص لدى المتعامل الاقتصادي المعتمد.

---

[453] المستوحاة أصلا حسب نص المادة 111 من نفس المرسوم، من القانون الدولي للبضائع الخطيرة للمنظمة البحرية الدولية، أي مدونة التصنيف البحري الدولي للبضائع الخطيرة، الذي اعتمد لأول مرة من طرف هذه المنظمة سنة 1965.

[454] مقابلة مع موظفي شركة BMTبتاريخ 2016/04/12.

[455] تقف خلف حقيقة تبينها لهذا النظام عدة أسباب أهمها: أنها رأت في هذا النظام حلا وقائيا من المنازعات المحتملة في أماكن الشحن خاصة المينائية منها إضافة إلى مدى المساعدة التي يمكن أن يقدمها في إزالة الاحتقان عن هذه الأماكن، وكذا محاولة انضمامها للمنظمة العالمية للتجارة (OMC). للمزيد من المعلومات حول نظام المتعامل الاقتصادي المعتمد، أنظر الماحي فاطيمة الزهرة شريفة، نظام المتعامل الاقتصادي المعتمد، مجلة مخبر النقل والنشاطات المينائية، العدد الثاني، 02-2015 ، ص175.

[456] القانون رقم 09/09 المؤرخ في13 محرم 1431 الموافق لـ30 ديسمبر 2009، المتضمن قانون المالية لسنة 2010، الجريدة الرسمية، العدد78 الصادرة بتاريخ 2009/12/31 ص1.

[457] المرسوم التنفيذي رقم 12-93 المؤرخ في 08 ربيع الثاني 1433، الموافق لـ01 مارس 2012، الذي يحدد شروط وكيفيات الاستفادة من صفة المتعامل الاقتصادي المعتمد لدى الجمارك، الجريدة الرسمية، العدد 14، صادرة بتاريخ 14 ربيع الثاني 1433 الموافق لـ07 مارس 2012، صفحة 4.

إنّ الجمع بين هذه التسهيلات يُمَكِّن المتعاملين الاقتصاديين من تحصيل حاوياتهم في مدة أدناها 24 ساعة ممّا يَعني أننا نشهد حالة من حالات التسليم المباشر.

2. التزام التسليم غير المباشر للحاويات

هو التسليم الذي تعرِفُ فيه الحاويات فترة مُكوث بمنطقة التخزين داخل نهائي الحاويات. ويَرِدُ في حالتين:

- حالة الحاويات المستوردة المحملة ببضائع عادية (واستثناء بضائع خطرة[458]).
- حالة حاوية فارغة أي بعد عودتها من عند المستورد (المرسل إليه).

تدخُل فترة مكوث الحاويات داخل النهائي في حُكم التشوين، الذّي يشمل حسب نص المادة 920 ق.ب.ج كل العمليات الموجهة لتأمين الاستلام والتأشير والتعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنَزَّلَة وحراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه. ومنه فالشركة تتصرَّفُ في هذا الإطار تصرُف مُقاول تشوين تجاه المرسل إليه، وهي مُلزمة ببذل عناية تُجاه الحاويات الماكثة على أرض النهائي. والأصل أن تتمّ هذه العمليات بمُوجب عقد رضائي يربط الشركة وصاحب البضاعة، لا تُشترط فيه الكتابة قانونا[459]، يخضع لمبدأ حرية الإثبات باعتباره عقد تجاري لا سيما أحكام المادة 30 ق.ت.ج[460].

وفي نظرنا، فإنّ هذا العقد هو عقد إذعان أكثر ممّا هو عقد رضائي، فالشركة هي التّي تُحدِّد الشروط مُسبقا، وبحكم فترة المكوث المفروضة قصد استيفاء الإجراءات القانونية[461] لاسيما الجمركية منها، فما على أصحاب هذه الحاويات سوى الإذعان لهذه الشروط، الأمر الذّي يُفقِد هذا العقد الطابع الرضائي، ما عدا الحالة التي تدرج فيها إشارة ساحة الحاوياتla mention CY في سند الشحن، لنكون بذلك أمام تراضٍ غير مُباشر. إذن

---

[458] إذا كان النهائي يضم حظيرة خاصة بهذا النوع من البضائع.

[459] محمد بن عمار، المناولة الميناائية والتشوين طبقا لأحكام القانون البحري الجزائري، مقال متوافر على http://www.articledroit.blogspot.com/

[460] محمد بن عمار المرجع السابق.

[461] المادة 927 ق.ب.ج 'لا يمكن للبضائع العابرة على الموانئ التجارية أن تمكث أكثر من الأجل الضروري لاستيفاء الإجراءات...'

فالإجراءات المفروضة على البضائع بما في ذلك الحاويات؛ هي التّي تُصبغ على عقود التشوين المبرمة بين السلطات المينائية أو شركات تسيير نهائيات الحاويات وبين المرسل إليه طابع عقود الإذعان.

وتتحكم في عملية المكوث هذه اعتبارات عدّة، نذكر منها:

- **أجل المكوث:**

حسب المادة 927 ق.ب.ج، فإنه لا يُمكن للبضائع العابرة على الموانئ التجارية أن تمكُث أكثر من الأجل الضروري لاستيفاء الإجراءات[462]، مثلما هو مُحدَّد في التشريع المعمول به. وفي نفس السياق أضافت المادة 21 من المرسوم 01/02 السالف الذكر، أنّه يتّم تحديد أجل مكوث البضائع العابرة بالموانئ التجارية وكذا القواعد الخاصة التّي تُنَظِّمُ مُكوث وعُبور المواد الخطيرة أو المعدية حسب وضعية كل ميناء في نظامه الخاص. وأضافت المادة35 من نفس المرسوم: "عندما تُوجد محطّة أو حظيرة للحاويات.... وغيرها من الحظائر في الميناء، تُحدَّد الأحكام الخاصة المتعلقة باستغلالها وتسييرها وكذا شروط الإيداع والمناولة والمكوث والسحب في النظام الداخلي للميناء". ومنه فالأمر رهن بالنظام الداخلي لكل ميناء، ولا سلطة لشركات تسيير نهائيات الحاويات في ذلك، ما عدا الحالة التّي تُقدم فيها اقتراحها وتوافق عليه السلطة المينائية، وهو ما أكّدَهُ المستشار القانوني لشركة ميناء الجزائر العالمي، وبرّر ذلك بأن نهائي الحاويات مهما كانت السلطة المسيِّرة له، فإنه يبقى جزءا لا يتجزأ من الميناء[463].

غير أن لوزارة النقل رأي أخر في هذا المجال، فهي من جهة ترى في أي مدة تتجاوز 15يوما، أجلا غير معقول[464]. والسؤال الذي يطرح هنا يتعلق أساسا بتقنين هذه المدة؟ فلماذا لم تلجأ وزارة النقل إلى تقنين مدة 15 يوما كحد أقصى للمكوث؟

---

[462] ينصرف مُصطلح "إجراءات" هنا، إلى كل إجراءات الفحص الجمركي، وفحص مصالح مُراقبة الجودة والأسعار، وكذا مصالح المراقبة الصحية النباتية، مصالح المراقبة الحيوانية،...إلخ كل بحسب نوع البضاعة.

[463] مقابلة مع السيد بناصر أمين، أحد المستشارين القانونيين لشركة ميناء الجزائر العالمي، بتاريخ 13 أبريل 2016.

[464] Etudes des coûts et surcoûts de passage portuaire et propositions de régulation, op.cit. page 7.

- **إجراءات التسليم:**

بعد وصول الحاوية وتفريغها على رصيف النهائي، يقوم الناقل البحري بتوجيه إخطار إلى المرسل إليه يُعلمه فيه بوصول بضاعته، ويقوم هذا الأخير بإرسال ممثله، ليحُل مَحله في عملية التّسلم، ولا تتم الحيازة الفعلية للحاوية إلاّ بعد استكمال جميع الإجراءات المفروضة قانونا.

بمجرد استكمال هذه الاجراءات، يتقدم وكيل العبور(le transitaire) أي مُمثل المرسل إليه إلى مصلحة الفوترة التابعة لشركة تسيير النهائي من أجل دفع الرسومات، فالدفع مُسبق في هذه الحالة، ومن ثمّ تحصيل أمر بدخول الشاحنة من أجل رفع الحاوية لتبرير حقّه في سحبها[465] un bon d'accès et d'enlèvement، ويتعين عليه هنا عرض الوثائق التالية: -سند التسليم [466]: يُقدَّم قصد تبرير الحقّ في سحب الحاوية، نسخة من سند الشحن، فاتورة رسوم الميناء مدفوعة، نسخة من التصريح المفصل المودع لدى إدارة الجمارك على مستوى الميناء، مع احتمال طلب وثائق أخرى.

بمُجرد تأكُّد الموظف المعني من البيانات، ومن دفع الرسوم، يقوم بإصدار أمر بدخول الشاحنة[467] لأرض النهائي ورفع الحاوية باسم وكيل العبور ولحساب المرسل إليه. يُسلِّم وكيل العبور هذا الأمر لسائق الشاحنة الذّي يعرضه على العامل المكلف بالتأشير داخل النهائي، ويتجه بالشاحنة مُباشرة إلى مكان الحاوية في ساحة التخزين، ليقوم بعد ذلك عُمَّال الشركة بواسطة الرافعات بشحن الحاوية على ظهر الشاحنة، وتخرج بعد ذلك هذه الشاحنة من أرض النهائي لتنتهي بذلك عملية التسليم غير المباشر للحاوية.

---

[465] وهو نفس ما ذهبت إليه المادة 36 من المرسوم 01/02 السالف الذكر بنصها على ما يلي: "يجب على كل شخص يقوم بسحب البضاعة أن يبرر حقه في سحبها والقيام بجميع الإجراءات المطلوبة ودفع المصاريف".

[466] يُشترط لصحته وفقا للنظام الخاص بالشركات الفاعلة أن يتوافر على: بيانات خاصة بالسفينة؛ بيانات حول الرحلة وحول شركة الملاحة البحرية؛ بيانات خاصة بالحاوية وبالبضاعة المحواة؛ ختم شركة أو وكالة الملاحة البحرية؛ ختم وتوقيع إدارة الجمارك وتاريخ التوقيع وأخيرا ختم وكيل العبور. وفي حالة نقص أي من هذه الأختام أو المعلومات، تَرفُضُ الشركة الترخيص بسحب الحاوية من الميناء.

[467] يحتوي هذا الأمر على رقم الحاوية، رقم الفاتورة، اسم السفينة، اسم شركة الملاحة، رقم التصريح الجمركي، اسم الموظف الذّي أصدر الفاتورة، تاريخ وساعة الدخول للنهائي، وكذا وضعية الحاوية.

- **الإجراءات المتبعة في حالة عدم احترام آجال المكوث:**

تتبع شركات تسيير نهائيات الحاويات محل دراستنا في هذا الشأن أحكام المادة 928 ق.ب.ج، التّي قضت بأنه: "بعد انقضاء الآجال المنصوص عليها أعلاه، وبعد إعذار مُسبق يُوجَّه لصاحب البضاعة أو وكيله، يكون رفع البضائع إلزاميا". يتمُّ هذا الرفع إمّا من طرف صاحب البضاعة وإمّا من طرف أعوانه الموكلين قانونا. ولم تُحدد هذه المادة على من يقع عاتق الإعذار، والإجابة حصَّلناها من الميدان، فقد أفاد مُوظفي الشركات المعنية أنّ التزام الإخطار يقع على عاتق مصالح الجمارك، بحيث تقوم الشركة بتوجيه إعذار إلى مصالح الجمارك بوجود حاويات استنفذت الأجل الضروري، لتقوم هذه المصالح بإعذار صاحب هذه الحاوية. وفي حالة عدم تقدمه لرفع الحاوية/الحاويات الخاصة به، تُطبَّقُ عليه أحكام المادة 929 ق.ب.ج التّي تقضي بتحويل البضائع نحو مناطق الفسحة ومساحات الجمركة المعدة لهذا الغرض والمعتمدة من طرف المصالح المؤهلة التابعة للدولة. ويتم هذا التّحويل تحت الرقابة الجمركية على نفقة المرسل إليه الذّي يتحمل تبعات ذلك، وتخرج بذلك الحاوية من التزامات شركات تسيير نهائيات الحاويات، لتدخل في مسؤولية مصالح الجمارك.

الفرع الثاني: التزام تخزين الحاويات

إنّ فترة المكوث التّي تَرِدُ في حالات التسليم غير المباشر لا تعني وضع الحاويات بعد التفريغ على رصيف النهائي، في انتظار استكمال الإجراءات القانونية، ومن ثمّ شحنها على ظهر شاحنة النقل البري، وإنما تعرف هذه الفترة عمليات عدة، تدخل جميعها في حكم التشوين. غير أنّ المشرع الجزائري لم يُفرّق بين تشوين الحاويات وتشوين البضائع الأخرى، وإنما جاءت المادة 920 على سبيل التعميم بأنْ عدَّدت فقط العمليات التي يشملها التشوين بما في ذلك: العمليات الموجهة لتأمين الاستلام والتأشير؛ العمليات الموجهة للتعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة؛ الحراسة إلى أن يتم شحن البضائع أو تسليمها إلى المرسل إليه.

ولم تنص أي مادة أخرى على تشوين الحاويات، خاصة وأنّ هذه الأخيرة تحتاج في تخزينها إلى عمليات أخرى منها الرص le gerbage، التستيف، التثبيت...إلخ، وأنّ بعض الحاويات تحتاج إلى عمليات خاصة، بحكم طبيعتها تماما كما هو الحال بالنسبة للحاويات المبردة. ومنه فعمليات التخزين تتحكَّم فيها ضوابط عدة. على هذا الأساس، سنتطرق أولا لهذه الضوابط ثم ننتقل لتِعداد العمليات محل التزام التخزين.

أ. ضوابط تخزين الحاويات:

تتطلب عملية التخزين قدرا من الدقة والتركيز، ولها أبعاد مستقبلية، ذلك أن قيام الشركة بتخزين الحاويات بشكل مُنظَّم يُجنّبها قدرا من منازعات يُمكن أن تنشب في حالة ضياع الحاويات. انطلاقا من ذلك، فإنّ الممارسات العملية قد فرضت مجموعة من العوامل لابُدّ على الشركات الفاعلة من احترامها. علما أنّ أنواع الحاويات هي الأخرى تُعدُّ بشكل أو بآخر أحد العوامل الواجب مراعاتها. انطلاقا من هذا، سنتعرض أولا لهاته العوامل ثم ثانيا لأنواع الحاويات.

1. العوامل الواجب مراعاتها قبل مباشرة عمليات التخزين:

بعد الانتهاء من إعداد مخطط رسو السفينة، تتجه شركات تسيير النهائيات مُباشرة إلى إعداد مخطط للتخزين المستقبلي للحاويات التي ستجلبها هذه السفينة. يشتمل هذا المخطط على تحديد للمنطقة التّي ستوضَع بها، ثم الصف ثم الخلية ثم رقم الطبقة (طبقة التستيف) بانتظام. ولكونها مسؤولة في هذا الإطار ببذل عناية بالحاويات محل التخزين، فإنّ عليها أن تُراعي فيه جُملة العوامل التالية:

- نوع الحاوية، حجمها وكذا البضاعة محل التحوية: يُعتمد في تحديدها على التصريح الذّي يُدلي به مجهز السفينة أو وكيلها، من أجل تخمين المنطقة التّي تُنقل إليها مباشرة بعد التفريغ.
- معدات وتجهيزات النهائي نفسه: والتي لها دور كبير في عمليات التستيف كما سنرى لاحقا.

- حالة أرضية النهائي ومدى صلابته: كونها تتحكَّم في مدى قُدرة النهائي على تحمُّل طبقات التستيف، فنهائي حاويات ميناء العاصمة ليس بالصلابة التي تتحمل أكثر من أربعة طبقات حاويات مرصوصة فوق بعضها البعض. نفس الشيء بالنسبة لنهائي حاويات بجاية، مُقارنة مع نهائي حاويات ميناء جن-جن.
- الطاقة الاستيعابية لساحة التخزين داخل النهائي: وذلك لتخمين ما إذا كانت هذه المساحة كافية لمناولة وتشوين أعداد الحاويات المترددة على هذا النهائي والتفكير في طريقة تستيف كفيلة باستيعابها، وإلاّ فعلى الشركات إصدار قرار بنقلها إلى المستودعات الجمركية أو الموانئ الجافة.
- مراعاة الأولوية في الترتيب: بحيث يجب تخزينها وتستيفها بحسب أولوية تسليمها.
- التخمين في طريقة تخزين تسمح عند شحنها على شاحنة النقل البري أن يكون بابها في مؤخرة الشاحنة[468].
- إعداد مستندات خاصة بكل حاوية: وذلك قصد تحديد الحاويات ومواقعها الجديدة.

بعد إعداد مُخطط التخزين، وُصول السفينة وانزال الحاويات على أرض الرصيف، تُباشَر عمليات التخزين، لكن الحاويات أنواع فهل تُطبق نفس العمليات على كل أنواع الحاويات أم تختلف من نوع لآخر؟

2. أنواع الحاويات:

لم يُعرّف المشرع الجزائري صراحة الحاويات وإنما اكتفى في نص المادة 805 ق.ب.ج بعبارة: "...في حالة استخدام حاوية أو أية وسيلة أخرى لتجميع البضائع..."، ممّا يُفهم أنّ الحاوية في نظر المشرع الجزائري تُعدُّ وسيلة لتجميع البضائع. ولعل المشرع بعدم وضعه تعريفا خاصا بالحاوية، كان يرمي إلى تفادي التكرار. فموضوع الحاوية لطالما تداولته الاتفاقيات الدولية وعلى رأسها الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات[469] التّي قضت بأنّ: "الحاوية وحدة

---

[468] أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص111.

[469] وهي اتفاقية مطبقة على كل الحاويات الموجهة للنقل الدولي، تم ابرامها بتاريخ 02 ديسمبر 1972 من أجل تحقيق أقصى درجات السلامة عند نقل و/أو مناولة الحاويات.

من مُعدات نقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر، ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ وعلى السفن، مُصممة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل دون عملية إعادة تحميل وسيطة...' وغيرها من الاتفاقيات[470].

ونظرا لفعالية الحاويات، تمّ استحداث العديد من الأنواع منها، كلّ بحسب البضائع محل عملية التحوية. وفيما يلي أهم تقسيماتها:

- **تقسيم الحاويات على أساس الحجم والأبعاد**: وفي ذلك نُحصي:

- حاويات 10 أقدام، وهي في طور الانقراض[471]، ومع ذلك نشهَدُ حضورها بقوة في ميناء وهران.
- حاويات 20 قدم[472]: طولها 20قدم(حولي 6أمتار)، عرضها في حدود 2.5 متر، وارتفاعها 2.6 متر، وزنها الأعظمي الممكن للتحميل 18 طن. تُوصف بالحاوية النمطية، وهي الأكثر تداولا.
- حاويات 40 قدم: وهي ضعف سابقتها من حيث الطول[473]، أمّا وزنها الأعظمي فيقدر بـ22طن، وهي الثانية أكثر تداولا تماما مثل حاوية 20 قدم.
- حاويات 45 قدم: طولها 45 قدم (حوالي 13.5 متر)، وعرضها هي الأخرى 2.5 متر.

- **تقسيم الحاويات على أساس نوع البضاعة محل التحوية:** تقسم الحاويات وفقا للبضاعة المراد تحويتها بداخلها إلى:

- **حاويات البضائع العادية**: يصفها البعض بحاويات البضائع العامة[474] لأنّها لا تخص نوعا معينا من البضائع، وإنما تتماشى تقريبا مع كل أنواع البضائع. وتنقسم بدورها إلى:

---

[470] وفي ذلك أنظر، عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص20-42، وكذا الموقع التالي: http://www.commerce-logistique.alafdal.net/t27-topic

[471] وذلك حسب تصريح موظفي ميناء وهران.

[472] équivalant vingt pieds/EVP.

[473] http://www.tuhama.longluntan.com/t67-topic

[474] عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص47.

- حاويات مُغلقة؛ مُقفلة من السطح والجوانب ماعدا الباب، مُوجهة لنقل البضائع الجافة.
- حاويات السقف المفتوح: مُشابهة لسابقتها عدا أنها لا تملك سقفا أو بسقف قابل للحركة، أو حتى قماش بلاستيكي. مُوجَّهة أساسا لنقل كل البضائع التّي يفوقُ ارتفاعها الحواف العلوية للحاوية مثل الماكينات والآلات الثقيلة.
- حاويات ذات جوانب مفتوحة: تُغطى جوانبها بغطاء من قماش، وهي مُوجّهة لتحميل البضائع التّي تتطلب بطبيعتها التعبئة من الجانب[475].

– **حاويات البضائع ذات الطبيعة الخاصة:** مُوجّهة لشحن نوع واحد من البضائع دون سواه، ويُطلق عليها كذلك تسمية "حاويات البضائع الخاصة". وتنقسم بدورها إلى:

- حاويات ذات مواصفات حرارية: تمتاز بأرضية وسقف معزولين حراريا في سبيل تخفيض تبادل الحرارة بين الداخل والخارج.
- حاويات مُبردة: مزودة بجهاز مُبرد قصد ضمان الاحتفاظ بالبرودة.

تبقى قائمة أنواع الحاويات طويلة، فهل تُطبّق على كلّ هذه الحاويات نفس عمليات التخزين، أم أنها تختلف باختلاف نوع الحاوية.

ب. العمليات محل التزام تخزين الحاويات

في هذا الإطار نجد أنّ الشركات الثلاث الفاعلة، تُفرّق بين تشوين حاويات البضائع العادية والحاويات المبردة. على هذا الأساس، يُقسّمُون ساحة التخزين إلى: حظيرة إيداع الحاويات العادية[476] وحظيرة ايداع الحاويات

[475] عبد القادر حسن العطير، المرجع السابق، ص48.

[476] un parc d'entreposage et de gardiennage

المبردة[477]. وتختلف العمليات المطبقة على كِلا النوعين. فيما يلي سنتعرض أوّلا للعمليات المطبقة على حاويات البضائع العامة، ثم لتلك المطبقة على الحاويات المبردة.

1. العمليات المطبقة على الحاويات العادية

الأصل أنّ حظيرة تخزين حاويات البضائع العامة تنقسم إلى جهة خاصة بالحاويات الموجهة للتصدير، وهي الجهة المحاذية للرصيف، وجهة للحاويات المستوردة، وهي الجهة المحاذية لمنطقة العمليات البرية. وعلى اعتبار أنّ الحاويات الموجهة للتصدير لا تعرف فترة مكوث على أرض النهائي كما سبق ورأينا، فإن ساحة النهائيات محل الدراسة مُقسّمة إلى عدة مناطق تُدعى بالمباني Blocs/Blocks، يُسميها البعض "المناطق بالساحة"[478]، وتختلف نماذج التخزين المعتمدة بهذه المناطق باختلاف المعدات المعتمدة[479] . يعود أصل هذه النماذج إلى التطبيق العملي، فالتخزين العشوائي قد يجعل من الوُصول إلى بعض الحاويات أمرا مستحيلا. ونميز منها نوعين:

- **النموذج المتماسك le modèle compact**
- **النموذج الخطي le modèle linéaire**

فأمّا **النموذج المتماسك**، فيُعتمد في النهائيات المزودة برافعات الساحة، كما هو الحال بالنسبة لنهائي حاويات بجاية. ويقوم على عدم ترك فراغات بين خلايا les piles المنطقة الواحدة، والمنطقة بالساحة هنا مُقسمة إلى عدة صفوف متراصة ببعضها البعض. كل صف مُقسم إلى عدة الخلايا (Travées/bays)، مُقسمة هي الأخرى إلى أقسام (des piles) أين تُستف الحاويات. ويتحكّم في وضعية المناطق بالساحة مقارنة مع الرصيف نوع الرافعة المعتمد، فإذا كانت رافعة ذات عجلات مطاطية RTG مثلما هو الحال في نهائي حاويات بجاية وكذا

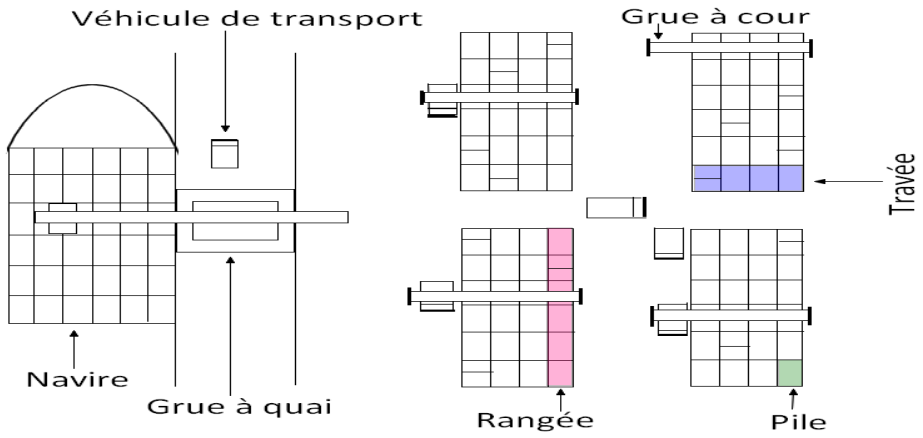
---

[477] un parc de branchement et d'entreposage des conteneurs frigorifiques.

[478] أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص115.

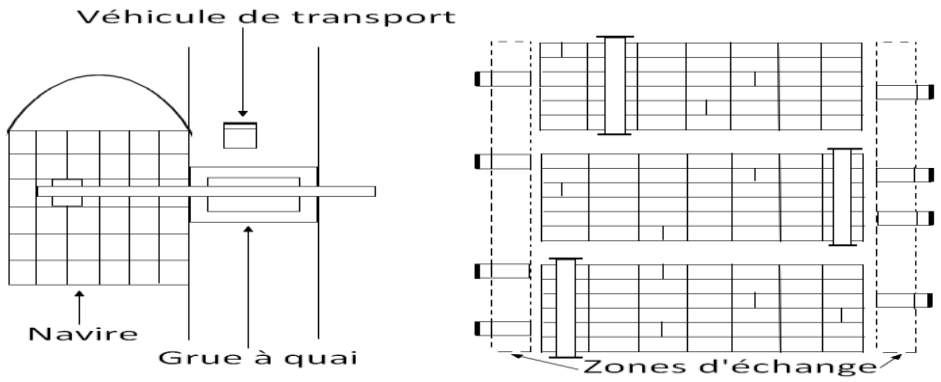
[479] NDEYE Fatma, Algorithmes d'optimisation pour la résolution du problème de stockage de conteneurs dans un terminal portuaire, thèse présentée pour l'obtention de titre de docteur en Mathématiques appliquées informatiques, université de Harve, 2015, page36.

نهائي حاويات جن-جن، فإنّ المناطق بالساحة هنا تكون مُوازية للأرصفة. ونجد في هذه المناطق، صفا أو أكثر مخصصا لسير عربات النقل الداخلي و/أو لدخول شاحنات النقل البري، التي تتجه مباشرة إلى الخلية المعنية. أما عن الرافعة فهي تتحرك على طول هذه المناطق للقيام بعمليات الشحن والتفريغ.



رسم تخطيطي يوضح فكرة نموذج متماسك يعتمد على رافعة RTG

أمّا إذا كانت الرافعة المعتمدة من نوع RMG، فإنّ مناطق التخزين هنا تكون عمودية مُقارنة مع الرصيف. أمّا عن مناطق تحرك معدات التحميل والشاحنات وهي ما يُسمى بمناطق التبادل (zones d'échange)[480]، فهناك منطقتين؛ الأولى مُوازية للرصيف، وهي مُخصصة للعربات الآلية (AVG) وكذا رافعة RMG ، والثانية مُوازية لمنطقة العمليات البرية، مخصصة لسير الشاحنات.



رسم تخطيطي يوضح فكرة نموذج متماسك يعتمد على رافعةRMG

[480] NEDEY Fatma, op .cit . page37.

أمّا **النموذج الخطي**، وهو النموذج المعتمد من قبل شركة ميناء الجزائر العالمي. يُستعمل فقط في حال كان النهائي مُزود بناقلات الأثقال les cavaliers gerbeurs . يقوم على تقسيم المناطق بالساحة إلى صفوف غير متراصة ببعضها البعض[481]، كل خط مُتكوّن من سلسلة مُتتابعة من الحاويات، لذى يسمى بالنموذج الخطي، ويفصل بين كل صف وآخر فراغ معقول يسمح بسير هذه الناقلات.

أيا كان نموذج التخزين المعتمد، فإنّ هناك استراتيجيات مُعينة، لا بُدّ من اعتمادها، أهمها:

- **استراتيجية التفرقة والتمييز :stockage par ségrégation**

وهي المعتمدة في النهائيات محل الدراسة. تقوم على التمييز بين الحاويات الموجهة للتصدير والحاويات المستوردة، وتتم هذه التفرقة عبر ثلاث طرق[482]: الأولى تقوم على تخصيص كل منطقة بالساحة إمّا للحاويات المستوردة أو الحاويات الموجهة للتصدير، الثانية تقوم على تقسيم صفوف كل منطقة إلى قسمين قسم للصادرات والقسم للواردات. أمّا الثالثة فهي مُشابهة للأولى عدا أنّ الصفوف مُوجهة لأحد النوعين من الحاويات.

2. العمليات المطبقة على الحاويات المبردة

نظرا لطبيعتها الخاصة، فهي تحتاج إلى عناية خاصة بحيث يتّم تحميلها مباشرة إلى مناطق خاصة تدعى بحظائر التبريد الموصولة، لتطبق عليها العمليات التالية:

- **تنظيم درجة الحرارة:** إمّا لغرض التجميد أو الحفظ والتعليب:
  - **التجميد: (frozen mode/congélation)** بحيث يتم تنظيم الحرارة بشكل يسمح بعودة الهواء.
  - **الحفظ والتعليب: (chilled mode/ conservation)** يتم تنظيم الحرارة هنا بالاعتماد على تقنية النفخ (soufflage).

---

[481] 'les blocs de stockage sont constitués par des rangées qui ne sont pas collées les unes aux autres'.
[482] NEDEYE Fatma, op.cit. page 40.

- **التهوية:** قد تتسرب من بعض السلع بعض الغازات أو بعض الفطريات يمكن أن تتسبب في تلف البضاعة محل التحوية، مما يستدعي ضرورة تهوية الحاوية. تقوم هذه التقنية على تبريد الهواء النقي ثمّ حقنه داخل الحاوية مُقابل نفس الحجم من الهواء المتواجد داخل الحاوية مع إخراج هذا الأخير منها[483].
- **التحكم في درجة الحرارة:** تحتاج مختلف المواد القابلة للاستهلاك إلى درجة حرارة مُعيّنة حتّى تُحافظ على جودتها أثناء رحلة النقل بريا كان أو بحري، بحسب وجهة البضاعة.
- **التحكم في الرطوبة:** الرطوبة هي كمية الماء المتواجدة في الهواء في شكل قطرات مجهرية، تنتج عن تبخر الهواء الذّي يدخل إلى الحاوية بفعل نظام التهوية. تحتاج بعض البضائع نسبة رُطوبة مُتدنية، لذا يَفرِض الأمر رصد فريق مُختص للتحكم في نسبة الرطوبة في هذا النوع من الحاويات.
- **المتابعة المستمرة:** تتم كذلك من قبل عُمال مختصين.
- **الشحن بعناية.**

يُثار التساؤل في هذا الشأن حول طبيعة العمليات المطبقة على الحاويات المبردة، فالمادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة حول مسؤولية مُستغلي نهائيات النقل السالفة الذكر، لم تتناول هذه العمليات على أساس أنها خدمات متصلة بالنقل، بل ولم تتناول الحديث عنها أصلا. فالنص لم يُفرّق بين الحاويات العادية والحاويات المبردة. غير أنّه يمُكن أن يطالها التكييف على أساس أن طبيعة الحاوية هي التي تفرضها.

تلك كانت أهم العمليات التّي تُمارسها الشركات صاحبة الامتياز على كلّ من أرضية النهائي، السفن المترددة على هذا النهائي وأخيرا الحاويات المتداولة عليه. نتطرق فيما يلي للعمليات الإضافية التّي يُمكن أن تمارسها هذه الشركات بصفتها تاجرا.

---

[483] https://www.cma-cgm.fr/produits-services/conteneurs-refrigeres/flotte

المطلب الثاني: الالتزامات الاختيارية (العمليات اللوجستية)

تُسمى بالالتزامات الاختيارية لأنّ مسار الحاوية ليس مُتوقفا عليها، ومع ذلك تبقى خدمات داعمة لنشاط هذه الشركات، تتميز بطابعها اللوجستي وتصبُ في إطار إرضاء العملاء. وفي إطار الاتفاقيات محل الدراسة، فإنّ من هذه الالتزامات ما تمّ النص عليه في اتفاقيات الامتياز بعبارات صريحة، ومنها ما نُصَّ عليه بطريق غير مُباشرة من خلال توظيف عبارة "..وبصفة عامة كل العمليات التجارية والصناعية، المنقولة والعقارية ذات صلة مباشرة أو غير مباشرة بالموضوع الاجتماعي للشركة أو أي موضوع ملحق أو مشابه".

من هذا المفهوم انطلقت شركة BMT، لتوفر لعملائها خدمات تعبئة وتفريغ الحاويات من البضائع، خدمات النقل البري....أمّا عن شركتي ميناء الجزائر العالمي وميناء جن–جن العالمي، فالأولى لم تُساعدها الظروف، أمّا الثانية فالنهائي لا يزال في طور الإنجاز. فيما يلي سنبحث عن هذه الالتزامات كل بالارتكاز على مثال شركة BMT.

الفرع الأول: الالتزام بتعبئة وتفريغ البضائع من الحاويات

نصّت عليه اتفاقيات الامتياز محل الدراسة بتوظيف عبارة "جميع عمليات تفريغ وتعبأة الحاويات إذا كانت مُوجهة للقيام بها داخل النهائي". يُفهم من ذلك أنّ الشركات لا تقوم بعمليات مماثلة، إلاّ داخل أرضية النهائي في منطقة مُعدة لهذا الغرض، تُسمى بـ"منطقة تعبئة وتفريغ الحاويات" أو "منطقة شحن وتفريغ الحاويات" La zone CFS/Container Freight Station. تُعتبر هذه المنطقة بمثابة مركز تجميع وتفكيك البضائع المحواة[484]، وتشغُل ما بين 20% إلى 30% من المساحة الكلية للنهائي[485] وتختلف القُدرة الاستيعابية لها من نهائي لآخر[486].

---

[484] Un centre de groupage et dégroupage, MERIDJA Salim, op.cit. page 63.

[485] أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص55.

[486] بالنسبة لنهائي حاويات بجاية فتصل قدرة استيعابها إلى 600حاوية نمطية أما نهائي حاويات العاصمة فهو حاليا لا يمتلك منطقة مماثلة ولا يعرف بذلك عمليات مماثلة ما عدا بعض الحالات الاستثنائية ، في انتظار انتهاء شركة كوسيدار من أعمال توسيع وإعادة تهيئة النهائي. ونفس الشيء بالنسبة لنهائي حاويات ميناء جن-جن الذي يشهد آخر أعمال التوسيع والانجاز من قبل شركة دايو الكورية Dawoo.

تحتضن هذه المنطقة: عمليات تعبئة الحاويات وعمليات تفريغها من البضائع. كما يُمكن أن تحتضن كذلك عمليات تخزين الحاويات الفارغة، عمليات تنظيف الحاويات، عمليات تبخير البضائع[487] المتضررة و/أو غير المرغوب فيها la fumigation des marchandises endommagées et celles non réclamées[488]، أعمال هدم les travaux de démolition البضائع المتواجدة في بعض الحاويات المهملة. وفي نهائي حاويات ميناء بجاية تُمارس فقط عمليات التعبئة والتفريغ والتجزئة بداخله[489] بنسبة 02% من نسبة أنشطة الشركة في مجموعها[490]، وذلك لأسباب عدة:

- أسباب مالية[491]: فتكلُفة هذه العمليات داخل هذه النهائيات جد مُرهِقة، لذا يفضل أغلب العملاء القيام بها في مناطق خارجية كالموانئ الجافة مثلا.
- أنّ ثقافة التصدير في الجزائر وارسال الطرود[492] عبر النقل البحري تكاد تكون منعدمة.

والتزام الشركات بهذه العمليات، هو التزام ببذل عناية أكثر مما هو التزام بتحقيق نتيجة، فأي ضرر يُصيب البضاعة أو الحاوية أثناء هذه العمليات يجعل الشركة مسؤولة تُجاه أصحاب هذه البضائع أو تُجاه مالك أو مُؤجر هذه الحاوية. لذا يفترض عليها ممارسة هذه العمليات بقدر كاف من الدقة والفطنة. وقد يحدث وأن يعود سبب تضرر البضاعة إمّا لسوء في التغليف وإمّا لسُوء عملية رصها وتثبيتها في ميناء الشحن وإما لسطُوٍ أثناء عملية النقل البحري، وترفع الدعوى ضدّ شركة تسيير النهائي لتتكلف بعد ذلك عبء دفع هذه المسؤولية وإثبات العكس. لذا

---

[487] علما أن عملية التبخير هاته لم تشهدها النهائيات محل الدراسة إلى حد الساعة.

[488]La fumigation est une opération dangereuse impliquant des produits chimiques qui peuvent être nocifs pour la santé et l'environnement. Un conteneur fumigé est classé IMO comme 'Class 9-UNN°3359' jusqu'à ce qu'il soit ventilé. Mais une mention de fumigation doit tout de même être apposé sur les portes du conteneur jusqu'au dépotage de ce dernier à sa destination finale. Disponible sur : http://www.cma-cgm.fr/produit-services/recommendations-conteneurs .

[489] حسب تصريح موظفيه، في مقابلة معهم بتاريخ 11 أبريل 2016.

[490]Hayet AKROUNE, le partenariat comme levier du changement organisationnel : cas du partenariat EPB-PORTEK, mémoire de master en sciences de gestion, université Abderrahmane Mira de Béjaia, 2012, page 105.

[491] MERIDJA Salim, op.cit. page 63.

[492] فالطرود هي التي تولد ضرورة ممارسة عمليات التجزئة.

يُفترض عليها مُنذ البداية بذل عناية كافية ليس فقط في عملية التفريغ وإنما حتّى في التحقق من حالة البضاعة قبل إمضاء وصل استلامها من أجل تعبئتها، ومن حالة الحاوية وحالة الطرود كذلك قبل إمضاء وصل استلامها من أجل تفريغها.

انطلاقا من هذا، سنتعرّض أوّلا لالتزام التعبئة ثمّ ننتقل ثانيا لالتزام التفريغ والتجزئة، كل بالتركيز على العوامل الواجب مُراعاتها خلال تنفيذ هذه الالتزامات.

أ. التزام تعبئة البضائع داخل الحاويات

يُسمّى كذلك بـ "عملية الشحن البحري للحاويات"، يقوم أساسا على شحن البضائع وتستيفها داخل الحاويات. يمكن ربطه بخدمة التجميع المنصوص عليها في المادة 05 من المرسوم 05-473 المحدد لشروط تنظيم نشاطات مُساعدي نقل البضائع عبر الطرقات وكيفيات ممارستها[493]، التّي عرفتها بأنها عملية جمع البضائع الصادرة عن مُرسل أو مُرسلين مُتعددين بهدف إيصالها في حصص إلى المرسل إليهم.

يختلف تنفيذ هذا الالتزام باختلاف عدد أصحاب البضائع محل التحوية، وتتحكم فيه عدة عوامل لابد من مراعاتها. وهو ما سنتعرض له في الجزئين المواليين.

1. **أنواع التزام تعبئة الحاويات /عملية الشحن:** هي نوعان :

- **الشحن الكامل للحاوية FCL[494]** : تتمّ فيها تعبئة بضائع تخص مُصدِّرا واحدا أو مُستوردا واحدا، بمعنى تعبئة كامل الحاوية ببضائع تعود لنفس الشخص. وغالبا ما تتّمُ هذه العملية لدى المصدر نفسه أو في مناطق خارج الميناء.

[493] المرسوم التنفيذي رقم 05-473 المؤرخ في 11 ذي القعدة 1426 الموافق لـ 13 ديسمبر 2005، يحدد شروط تنظيم نشاطات مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات وكيفيات ممارستها، الجريدة الرسمية، العدد 81، صادرة في 12 ذو القعدة 1426 الموافق لـ 14 ديسمبر 2005، ص15.

[494] Full Container Load.

- **الشحن الجزئي للحاوية LCL:** يرتكز هذا النوع على وضع بضائع مجمعة تعود لأشخاص مختلفة بأوزان وأبعاد مختلفة كذلك، يتّم وضعها جميعا في نفس الحاوية[495]. ويُعدُّ نظاما فعّالا يعود بالفائدة على كل من أصحاب الشحنات الصغيرة في كونها تُساعدهم على توفير أجور الشحن البحري[496]، وكذا مُجهزي السفن خاصة من حيث تقليص عدد الحاويات، وبالتالي فتح امكانية نقل حاويات أخرى. وهي الحالة الأكثر شيوعا في النهائيات عن الحالة التي سبقتها.

2. العوامل المتحكمة في التزام تعبئة الحاويات:

تحكُم عملية تعبئة الحاويات عوامل عدة، نذكر منها:

- التّحقق من وضع الحاوية من حيث حالة السقف من الداخل، الأرضية إذا كانت نظيفة، جافة، خالية من الروائح النتنة والحشرات وبقايا عملية الشحن السابق وأية مادة أو شيء يمكن أن يتسبَّبَ في تلف البضاعة. وكذا وضع الحاوية من الخارج بما في ذلك حالة السقف(l'état de toiture)، حالة الأبواب، الجدران(l'état des trois parois)، الأقفال وزوايا الحاوية.
- عدد الطرود المكوِّنة للشحن، شكلها، وزنها، من أجل تخمين كيفية ترتيبها داخل الحاوية.
- مُراعاة الوزن الإجمالي للحمولة المراد شحنها داخل الحاوية مع نوع هذه الأخيرة 20قدما كانت أم 40قدم ووزنها فارغة ومقارنة كمية البضائع بالحمولة القصوى للحاوية.
- التحقق من حالة الطرود وسلامة التغليف قبل الشروع في عملية الشحن.

عند الانتهاء من مُراعاة جملة العوامل السالفة الذكر، تقوم الشركة بإعداد مُخطط الشحن، يرتكز على تحضير الطرود وتهيئتها للتعبئة وفقا لتسلسل منطقي يُحافظ على سلامة الحاوية وسلامة البضائع المحواة. يضم هذا المخطط

---

[495] أنواع الشحن عن طريق الكناتر، مقال منشور بتاريخ 11يونيو 2009 على الموقع التالي: http://www.freight-guide.blogspot.com/2009/06/blog-post.html?m=1

[496] تعريفات في أجور الشحن، متوافر على: http://www.alhilalcargo.com/arabic.info7.php

العناصر التالية[497]: قواعد الرص التي ستعتمد؛ -الوزن الكلي ووزن الحمولة المسموح به؛ - المعدات التي ستستعمل.

بعدها تشرع الشركة في عملية التعبئة، بحيث يقوم العامل المكلَّف بهذه العملية مُستعينا بالروافع الشوكية بتوزيع الحمولة ذات الحجم الواحد والثقيلة نسبيا على أكبر مساحة من الأرضية. وإذا كانت الطُرود غير متجانسة، يتم وضع الطرد الأكثر وزنا في وسط الحاوية وتوزيع باقي الطرود على باقي الجهات لتحقيق نوع من التوازن.

بعد ذلك تَشرع الشركة في عملية التثبيت (calage) التّي ترمي إلى حفظ الاتزان داخل الحاوية بشكل يمنع حركة الحمولة داخل الحاوية أثناء عملية النقل. وتخص فقط الحالة التي لا يكتمل فيها شحن الحاوية[498].

بعد الفراغ من هذه العمليات، تقوم الشركة بعملية الترصيص (le plombage)، الغرض منها إغلاق المقابض بإحكام قصد منع وتعطيل أية محاولة لفتح الحاويات أثناء عملية النقل وإلاّ فإنّ المسؤولية تعود عليها في الأخير. ثم تقوم بوضع أختام على هذه الحاويات (la pose des scellés)، لتصبح بعد ذلك جاهزة لتسليمها إلى الناقل البحري أو وكيل السفينة.

ب. التزام تفريغ البضائع من الحاويات وتجزئتها:

يقوم هذا الالتزام على تفريغ الحاويات المستوردة من البضائع ثم تجزئتها على لائحة المرسل إليهم المذكورين في وثيقة الشحن المرافقة للحاوية، كلّ في حدود ما يملكه من بضاعة. فيما يلي سنتعرض أوّلا لأهم الخطوات الواجب اتباعها عند تنفيذ هذا الالتزام ثم للإجراءات المتخذة عند تضرر البضاعة أو نقصها.

1. الخطوات المتبعة عند تنفيذ التزام تفريغ الحاويات

[497] SAIDI Noureddine, gestion des terminaux à conteneurs, Master spécialisé en logistique et transport, école Nationale de Commerce et de Gestion de Tanger, 2007/2008, page42

[498] بحيث أن الفارق بين وزن الحمولة القصوى للحاوية وبين وزن البضائع المحواة يتسع لتحميل بضائع أخرى.

تحكم عملية تفريغ الحاويات من البضائع مجموعة من الإجراءات[499]؛ منها ما يسبق عملية التفريغ ومنها ما يسبق عمليات التسليم لوكيل العبور، يمكن تلخيصها في:

- **التحقق من حالة ترصيص الحاوية vérification du plombage**:

هنا تقومُ الشركة بفحص ترصيص الحاوية وابداء تحفُظَات في حالة وُجود آثار سطو أو كسر، أو في حالِ كان نوع الترصيص مختلفا عن ذلك الذّي تمّ تدوينه في عملية النقل.

- **التحقق من البضاعة وفحصها:**

قبل إمضاء الشركة على وثيقة التسليم المقدمة من قبل الناقل البحري التّي تُثبت تسلُمها للحاويات، تقوم أوّلا بمُعاينة وفحص: وثائق النقل للتأكد من أنّ البضاعة المستلمة تخصُّ هذه الوجهة؛ التّحقُّق من حالة الصناديق، العلب الكرتونية وأي نوع آخر من الطرود وكذا طريقة رصها وتثبيتها داخل الحاوية؛ التحقق من عدد هذه الطرود ومقارنته مع البيانات المذكورة في لائحة الطرود liste de colisage/ packing list .

2. الاجراءات المتبعة في حالة وجود ضرر أو نقص في عدد البضاعة المحواة:

- **في حالة الأضرار الظاهرة:**

عند الشروع في عملية التفريغ، تقوم الشركة بمعاينة الحالة الخارجية للعُلب والصناديق، وفي حال ثُبوت تضررها، يتعين عليها إيقاف عملية التفريغ فورا واتخاذ صور للبضائع المتضررة. ثمّ استدعاء خبير لتقدير أسباب ومدى الضرر الذّي لحق بهذه البضائع.

يُفيد تقرير الخبير إمّا في دفع المسؤولية عن الشركة على أساس الفقرة الثانية من المادة 138 ق.م.ج التّي تقضي بأنه: "يُعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء الذّي أثبت أنّ الضرر حدث بسبب لم يتوقعه مثل عمل الضحية

[499] SAIDI Noureddine, op.cit. pages 61-63.

أو عمل الغير، أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة". والغير هنا إنّما نعني به الناقل البحري، خاصة وأنّ البضاعة كانت في حوزته طوال فترة الرحلة البحرية إلى غاية تفريغها على الرصيف.

وإلاّ ففي تقدير التعويض المفروض على الشركة إذا ثبت أن الضرر نتج عن فعل صدر من عمال الشركة على أساس المادة 136 ق.م.ج. وعن صفة الشركة في هذه المرحلة، فإنّها تُعدُّ حارسة للحاويات بمفهوم المادة 1/138 ق.م.ج، لِذا فإنّ المسؤولية التّي يُمكن أن تُقام ضدّها في هذا الإطار هي مسؤولية مدنية وليست عقدية، فعقد التفريغ لم يُبرم بعد، وإنما بمجرد التحقق من سلامة الحاوية والبضاعة المحواة، يُبرم هذا العقد بين الشركة وبين صاحب أو أصحاب البضاعة أو ممثليهم الشرعيين.

- **في حالة الأضرار غير الظاهرة:**

هنا تكون الشركات قد سبق وأبرمت عقد التجزئة والتفريغ، ويصعُب في هذه الحالة إقامة الدّليل على مسؤولية الناقل البحري في هذا الشأن، خاصة وأنّ هذه الأضرار لا تُرى بالعين المجردة عند فتح الحاوية وإنّما تظهر عند فتح الطرود، بالرغم من أنّ حالة الحزم (l'emballage) عند التفريغ تظهر بحالة جيدة. هنا تُوقِف الشركة عملية حل الحزم المقامة لأغراض التجزئة، وتترك البضاعة على حالها إلى حين وصول خبير لمعاينتها. وفي غضون ثلاث أيام، تقوم الشركة بإرسال رسالة تُبدي فيها تحفظاتها بهذا الخصوص، لكلّ طرف يُشتبه أن يكون مسؤولا عن هذه الأضرار مع التأشير على نفس العناصر التّي تذكرها الشركة في وصل التسليم في حالة الأضرار الظاهرة.

إنّ إهمال هذه الإجراءات يُحسب ضدّ الشركة، إذ تُصبح مسؤولة ومجبرة على دفع تعويض عن الضرر الذي طال البضاعة على أساس المسؤولية التقصيرية بمفهوم المادة 124 ق.م.ج.

- **في حالة تضرر ونقص في عدد الطرود:**

تقوم الشركة في وصل التسليم بالتأشير على: عدد الطرود الناقصة والمتضررة كذلك، علامات ووزن هذه الطرود، نوع الضرر ، وقت وصول ومغادرة الناقل.

إنّ عدم قيام الشركات بهذه العمليات يجعلها مسؤولة عن كل ما قد يمُسُّ هذه البضائع من سرقة، ضياع وأي ضرر قد يلحق بها أثناء عملية الرص، وكذا عن التلف الكلي أو الجزئي لهذه البضائع في حالة عدم مُراعاة جملة العوامل السالفة الذكر. ولصاحب البضاعة الحق في التقدم أمام مكتب الاستشارات القانونية للشركات وتقديم شكوى، وهنا تتدخل مصلحة خاصة تدعى بـ"مصلحة الشكاوى" (commission des claims) بحيث تقوم بتعيين خبير لينظر في الأمر. وتخلو مسؤوليتها في حال تبيّن أن فتح الحاوية تمّ على متن السفينة أو كان سبب التلف راجعا إلى سُوء تغليف الطرد، وكذا في حالة غياب تصريح أو تصريح خاطئ من قبل المرسل لا سيما إذا كانت الطرود تحتوي على مواد خطرة[500].

يُمكن تطوير نشاط الشركة ليشمل حتّى خدمة النقل وبعض الخدمات الملحقة كما سنرى فيما يلي.

الفرع الثاني: النقل والخدمات اللوجستية الملحقة

في سبيل جذب أكبر عدد ممكن من العملاء والرفع من تنافسية نهائي حاويات ميناء بجاية، قامت شركة BMT بتوفير خدمات أخرى في شكل حلول لوجستية لمختلف العراقيل التّي قد تطال الحاوية أثناء مسارها البري. أبرز هذه الخدمات، هي النقل المتعدد الوسائط. وفيما يلي سنتعرض أولا لخدمة النقل المتعدد الوسائط ثم ننتقل ثانيا لباقي العمليات.

أ. النقل المتعدد الوسائط للحاويات:

[500] SAIDI Noureddine, op.cit. page51.

شركة BMT دون سواها من الشركات محل الدراسة هي التّي كانت سبّاقة لتقديم خدمة مماثلة[501]، بحيث وفّرت لعملائها خِدمتي النقل البرّي والنقل عبر السكة الحديدية، كحلول لوجستية حديثة في سبيل التقرب منهم، جذب أكبر عدد ممكن من العملاء، وكذا سعي نحو التخفيف من حركة الشاحنات داخل النهائي. وفيما يلي سنتطرق بالتفصيل لعمليات النقل هاته وأبعادها وِفقا لمعطيات هذه الشركة.

1. النقل البري للحاويات والبضاعة المجزأة:

حسب المادة الثانية 02 من القانون رقم 11-09[502] المعدل والمتمم للقانون رقم 01-13 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه[503]، فالنقل البرّي هو عملية نقل الأشخاص أو البضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو السلك على متن مركبة ملائمة. والمقصود هنا، هو النقل عبر الطرقات (فالشركة فرّقَت في الحديث بينه وبين النقل عبر السكة الحديدية كما سنرى لاحقا)، وهو عادة ما يتّم عن طريق المركبات المهيأة لنقل الأوزان الثقيلة على رأسها الشاحنات. وفي هذا الإطار قامت شركة BMT، باقتناء 12 شاحنة نقل بري للحاويات[504]، من خلال صفقة عمومية (خضعت للمرسوم الرئاسي رقم 10- 236 المعدل والمتمم المتضمن قانون الصفقات العمومية آنذاك)، فازت بها شركة مغرب تراك Maghreb Truck الجزائرية[505].

الهدف من تقديم خدمة النقل البري حسب شركة BMT هو تأمين عمليات التّسليم لعملائها، ضمان سير الحاويات بين المحطة والمورد، وخاصة السيطرة على عودة الحاويات الفارغة من مناطق الاستخلاص المينائي، لِمَا طرحته من اشكالات في الوسط المينائي الجزائري من حيث الشكاوى والغرامات المالية المفروضة على شركات

---

[501] فلا شركة ميناء الجزائر العالمي ولا ميناء جن-جن العالمي كانتا قد أقبلتا على تقديم هذه الخدمة فالأولى لم تساعدها وضعية النهائي، خاصة أمام موقع الميناء في قلب العاصمة وتأخر عمليات التوسيع المباشرة من قبل شركة كوسيدار، أما الثانية فنهائي حاويات جن-جن لم تكتمل أشغال إنجازه من قبل شركة Dawooبعد.

[502] القانون رقم 11-09، مؤرخ في 03 رجب 1432 الموافق لـ5 يونيو 2011، يعدل ويتمم القانون رقم 01-13 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية، 32، صادرة في 6 رجب 1432، الموافق لـ 8 يونيو2011، ص10.

[503] القانون رقم 01-13 ، مؤرخ في 17 جمادى الأولى 1422، الموافق لـ 7غشت 2001، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية، العدد 44، صادرة في 18 جمادى الأولى1422 الموافق لـ8 غشت 2001، ص4، المعدل والمتمم.

[504] بتاريخ 13 جوان 2013.

[505] Renforcement de la flotte logistique, article disponible sur : www.bejaiamed.com

التخليص الجمركي بعد انتهاء مدة إعادة الحاويات الفارغة، أمام عدم قدرة الوكلاء الملاحيين على استرجاع هذه الحاويات في المواعيد المتفق عليها.

يُثار التساؤل في هذا الشأن، حول طبيعة تصرف الشركة، فالتسليم الفعلي من التزامات الناقل البحري، فهل الشركة هنا تتصرّف لحساب هذا الناقل، أي بصفتها عونا تابعا له خاصة وأنّ المحكمة العليا كما سبق القول لا تعترف بالعادة التجارية التي تقضي بتحويل مسؤولية التسليم إلى عاتق السلطة المينائية (وشركات تسيير النهائيات على أساس عقود الامتياز)، أم أنها خدمات مُقدّمة للمستوردين على أساس اتفاقيات الامتياز؟ وبعبارة أخرى: هل هي خدمات مُوجهة لخدمة الناقل البحري أم مُوجهة للمستوردين؟

وأبعد من ذلك، هل تتصرف الشركة في هذا الإطار بصفتها مُساعد نقل بمفهوم المادة 40 من القانون 01-13 التّي تقضي بأنّ "مساعدي النقل هم أشخاص طبيعيون أو معنويون يُؤدون خدمات تكميلية قبل أو بعد نشاط النقل.....وتتمثل خدمات مساعدي النقل أساسا في الاستئجار...التسليم ...وسمسرة الشحن" ؟ فاتفاقيات الامتياز اكتفت بعبارة "تأمين جميع عمليات التسليم والاستلام" دون تحديد المتعامل المقصود في هذا الإطار.

مردُّ هذا التساؤل يرجع إلى اعتماد مُصطلح 'العملاء' وبالفرنسية 'les clients'، دون تحديد هوية هؤلاء العملاء؛ وكلات ملاحية أم مستوردين؟

الأصل في مُصطلح عميل، هو كل شخص يشتري بضاعة أو يطلب خدمة[506]. وبالإسقاط، فإنّ هذه الخدمات تُقدم لكل من يطلبها سواء كان الناقل البحري في سبيل تنفيذ التزام التسليم الفعلي، أو المرسل إليه نفسه. ولا يمكن أن تنطبق عليها في هذا الشأن أحكام المادة 40 السالفة الذكر، فهي أولا وآخرا تُقدِم خدمتي التسليم والتوزيع مع خدمة النقل وليس قبلها أو بعدها فقط. بمعنى أن خدماتها هذه هي مُرافقة لخدمة النقل التّي

[506] www.almaany.com/

تُؤديها. لذا تنطبق عليها في هذا الإطار صفة الناقل البري وليس مساعد نقل. وأيا كانت صفة العميل، فإنّ الشركة تتصرف في هذا الشأن بصفتها تاجرة، باسمها الشخصي ولحسابها الخاص وليس كعون تابع للناقل البحري. وتخضع في تصرفاتها لأحكام القانون التجاري الجزائري، الأمر رقم 75-59 المعدل والمتمم، السالف الذكر. وعند نشوب أي نزاع فإنها تستفيد من المادة 30منه التّي تقضي بمبدأ حرية الاثبات في المواد التجارية.

أمّا عن الإطار القانوني لعملية النقل هذه، فإنها تخضع للقانون رقم 01-13 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، المعدل والمتمم، السالف الذكر.

2. نقل الحاويات عبر السكة الحديدية:

يعدّ النقل عبر السكة الحديدية حسب المادة 02 من القانون 11-09 السالف الذكر أحد أنماط النقل البري. ولم يعرف هذا القانون ولا القانون 01-13 هذا النمط، وإنما اكتفى هذا الأخير بتعريف السكة الحديدية بأنها مجموع المنشآت القاعدية للسكك الحديدية الموجهة لاستغلال خدمات السكك الحديدية للنقل العمومي للمسافرين و/أو البضائع ذات المنفعة الوطنية[507].

حسب شركة BMT، فإن النقل عبر السكة الحديدية يعد أحد أحدث الحلول اللوجستية. فهو يوفر حلولا مسكنة للعديد من المشاكل، لاسيما تلك المرتبطة بالسلامة المرورية، فالشاحنات أكثر عرضة للحوادث المرورية من القطارات، الأمر الذي قد يدخل الشركة في متاهة التعويضات عن الأضرار اللاحقة بالحاويات أو البضاعة جراء هذه الحوادث. كما أن القطار يعد أكثر كفاءة من الشاحنة، بحيث أن دورة واحدة للقطار تعادل 40 دورة من دورات الشاحنة[508].

[507] المادة 19 من القانون 01-13.

[508] Document de BMT.

انطلاقا من هذا، قامت شركة BMT بإبرام اتفاقية مع الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية[509]، وفقا لمتطلبات القانون الجزائري ذات الصلة[510]، من أجل افتتاح خط نقل يومي ومنتظم للحاويات من نهائي حاويات ميناء بجاية نحو الوجهات التالية:

- محطة الرويبة اللوجستية، التي تقع على بعد حوالي 220 كم عن ميناء بجاية.
- محطة أقبو، التي تبعد عن الميناء بحوالي 75 كم.
- محطة برج بوعريريج التي تبعد عن الميناء بحوالي 165 كم.
- محطة مسيلة التي تبعد عن الميناء بحوالي 201 كم.
- محطة ميناء سطيف التي تبعد عن الميناء بحوالي 107 كم.

سواء تعلّق الأمر بالنقل البري أو النقل بالسكك الحديدية، فإنّ التزام الشركة في هذا الإطار هو التزام بتحقيق نتيجة والتزام ببذل عناية في آن واحد. فهو التزام بتحقيق نتيجة من حيث أنّ الشركة مُلزمة بتوصيل الحاوية أو البضاعة المجزأة إلى غاية الوجهة المتفق عليها وإلاّ تمّت مُقاضاتها على أساس الإخلال بالالتزامات التعاقدية. وهو التزام ببذل عناية بهذه الحاويات إلى غاية وصولها إلى الوجهة المتفق عليها، وإلاّ جاز لصاحب الشأن رفع دعوى المسؤولية المدنية أو العقدية –كل بحسب بنود العقد– على هاته الشركة، قصد تحصيل تعويض عن الأضرار اللاحقة بالحاوية أو بالبضاعة.

ب. الخدمات اللوجستية الملحقة:

زيادة على خدمات التعبئة والتفريغ وخدمات النقل المتعدد الوسائط، فإن شركة BMT تُقدّم إضافة على ذلك، خدمات تصفها بالملحقات اللوجستية، نذكر منها:

---

[509] S.N.T.F : Société Nationale des transports ferroviaires, www.sntf.dz/

[510] القانون 01-13 المعدل والمتمم السالف الذكر.

1. إنشاء المراكز اللوجستية:

تنوي شركة BMT إنشاء، تطوير واستغلال ثلاث مراكز لوجستية، مُتصلة بميناء بجاية بخط سكة حديدية، تُغطي جميع المناطق الخلفية لهذا الميناء. تُعنى هذه المراكز باحتضان كلّ الخدمات ذات الطابع اللوجستي الموجهة أساسا لعملاء الشركة، بما في ذلك خدمات النصح والارشاد في هذا المجال. وقد باشرت الشركة هذا الاستثمار، انطلاقا من حقيقة انعدام مراكز مماثلة في ولاية بجاية[511]. أما عن مقرات هاته المراكز، فهي:

- مستودع خارج الميناء (zone extra portuaire) بمنطقة ارياحن.

أي مستودع جمركي. ويقصد به حسب نص المادة 129 من قانون الجمارك الجزائري، القانون 79-07 السالف الذّكر، النظام الجمركي الذّي يُمكن من تخزين البضائع تحت المراقبة الجمركية، في المحلات المعتمدة من طرف إدارة الجمارك، مع وقف الحقوق والرسوم وتدابير الحظر ذات الطابع الاقتصادي. وهو ثلاث أصناف: المستودع العمومي، المستودع الخاص، المستودع الصناعي. ولم تُحدِّد الشركة أي نوع من المستودعات، وإنّما اكتفت بعبارة "مستودع خارج الميناء". تخضع هذه المستودعات لأحكام قانون الجمارك الجزائري.

- مستودع خارج الميناء خاضع للرقابة الجمركية بمنطقة إغيل أو برواك.
- إنشاء ميناء جاف ببرج بوعريريج. والميناء الجاف حسب نص المادة 66 من قانون الجمارك الجزائرية السالف الذكر، هو موضع إيداع مؤقت خارج الميناء، يخضع في تسييره وإنشائه لأحكام هذا القانون.

الهدف من إنشاء مراكز مماثلة هو التقرب من العملاء، ورفع الاختناق المرفئي الذي يمكن أن تتسبب فيه خاصة إجراءات الجمركة.

---

[511] « …il n'existe pas à Bejaia de parc extérieur pour l'entreposage des conteneurs vides, ni de port sec sous douane pour les conteneurs pleins. Tous les conteneurs vides et pleins sont entreposés à l'intérieur du port…» étude des coûts et surcoûts de passage portuaire et propositions de régulation, programme d'appui au secteur des transports, op.cit. page 17.

2. خدمات صيانة المعدات، تسيير وبيع عتاد وتجهيزات النقل:

تعمل شركة BMT على توفير خدمات صيانة المعدات المينائية، وخدمات بيع عتاد وتجهيزات النقل. يرجع سبب توسيع نشاطها بهذا الشكل، إلى تعاقدها مع "شركة بورتاك" التّي تعتبر شركة مصدرة للحلول التقنية ذات الصلة بالعتاد المينائي، التي تعهدت بصفتها مُسَيِّرًا بنقل جميع المعارف الفنية والتقنية في شكل أداءات ترتبط أكثر بتكوين وتدريب العمالة، وفي هذا الإطار، قامت بتكوين عمال شركة BMT على النحو التالي:

- تكوين فريق عمل متخصص ومؤهل في مادة صيانة المعدات المينائية، قادر على: إدارة المخاطر التي يمكن أن تطال هذه المعدات؛ المراقبة الدورية لوضعية هذه المعدات وتقديم الدعم التقني لمختلف تجهيزات نهائي الحاويات.
- بلورة وإعداد إجراءات تقييمية دورية لمختلف المخاطر المحتملة، وكذا بلورة برامج صيانة وقائية مع واجب تسجيلها وأرشفتها.
- السرعة في الكشف عن الأعطال ومحاولة إصلاحها في آجال معقولة.

ما تجدر الإشارة إليه، أن هذه الخدمات ليست موجهة فقط لنهائي حاويات ميناء بجاية، وإنما تقوم شركة BMT بتصدير هذه الخدمات لباقي الموانئ سواء الجزائرية أو غيرها، بحيث تعرض خدماتها هذه، وتتصرف مع الموانئ المقبلة على خدماتها هذه بصفتها تاجرا.

خاتمة الفصل الأول

هكذا قمنا في هذا الفصل بإحاطة مختصرة لمجموعة العمليات التقنية محل اتفاقية امتياز نهائي الحاويات والتي تظهر في شكل التزامات تعاقدية تعكس تفعيل هذه الاتفاقيات بل واتفاقات الشراكة المينائية برمتها على أرض الواقع، مع تسليط الضوء على الإطار القانوني الذي يحكم هذه العمليات. وفيما يلي نتطرق لضوابط هذا التفعيل.

الفصل الثاني: ضوابط تفعيل اتفاقيات امتياز نهائيات الحاويات

هي عبارة عن التزامات تفرض على الشركات صاحبة الامتياز قصد تهذيب عملها. وهي نوعان: ضوابط ذات طبيعة اتفاقية، تقرها إما اتفاقية الامتياز و/أو القانون الأساسي للشركة، أو غيرها من الوثائق التعاقدية (خطة العمل، اتفاقية المساهمين،..). ومن هذه الضوابط كذلك ما هو إجباري، يفرضه القانون إما بحكم شكل الشركة أو بحكم عملها ومحل التعاقد، فالمبدأ أن لكل نشاط ضابط أي حكم ينطبق على كل جزئياته.

انطلاقا من هذا، قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين؛ المبحث الأول خاص بالضوابط القانونية، خاصة وأن الأولوية تعود لها على أساس أنها من النظام العام، ثم المبحث الثاني الخاص بالضوابط الاتفاقية.

المبحث الأول: الضوابط القانونية

تسمى بالضوابط القانونية لأنها مفروضة بنص القانون، وهي من النظام العام. تجد مصدرها أساسا في عدة نصوص قانونية، نذكر منها نص المادة 3 من القانون رقم 16-09 المتعلق بترقية الاستثمار[512] الملغي لأحكام الأمر 01-03 السالف الذكر، التي قضت بِـ: " تُنجَزُ الاستثمارات المذكورة في أحكام هذا القانون في ظل احترام القوانين والتنظيمات المعمول بها، لاسيما تلك المتعلقة بحماية البيئة، وبالنشاطات والمهن المقننة، وبصفة عامة بممارسة النشاطات الاقتصادية".

وبالغوص في القوانين والتنظيمات ذات الصلة، نجد أنّ عمل الشركات صاحبة الامتياز يحتّكُ مع عمل عدة مُتدخلين مينائيين تابعين للدولة، ويحتِّمُ الأمر على الشركات أحيانا أن توقِفَ نشاطها لمدة من الزمن قصد السماح لهؤلاء المتدخلين بتأدية مهامهم. كما يستدعي عمل بعضهم ضرورة الوجود الدائم والمنتظم على أرض الاقليم الذي تنشط فيه هذه الشركات، وما عليها سوى احترام عملهم تحت طائلة المسؤولية الجزائية.

---

[512] القانون رقم 16-09، المؤرخ في 29 شوال 1437 الموافق لـ 03 غشت 2016، يتعلق بترقية الاستثمار، الجريدة الرسمية، العدد 46، صادرة في 29 شوال 1437 الموافق لـ 03 غشت 2016، ص18.

إضافة إلى ذلك، يفرض القانون إقامة رقابة مُباشرة على أعمال هذه الشركات من هيئات مختلفة يتحكم في تحديدها شكل الشركة ونشاطها.

انطلاقا من هذا، سنتعرض في المطلب الأول للمتدخلين المينائيين الذين يتصادم عملهم مع نشاط الشركات صاحبة الامتياز ثم نسلط الضوء في ثاني مطلب على ضابط الرقابة على هذه الشركات.

المطلب الأول: مراعاة مكانة المتدخلين المينائيين

من هؤلاء المتدخلين المينائيين من يتخذ شكل لجان تشكلها الوزارة الوصية (وزارة النقل) بالتعاون مع بعض الوزارات، تعهد إليها أداء مهمة معينة على مستوى الميناء. ومنهم من يتخذ شكل مصلحة. وفي المصالح نميز كذلك نوعين؛ مصالح أمن تسهر على أمن الميناء والساحل، ومصالح مراقبة مختصة، تعرف بالمصالح الحدودية لكونها متواجدة على الميناء الذي يدخل في حكم الحدود البحرية للدولة.

انطلاقا من هذا، قسمنا هذا المطلب إلى فرعين؛ فرع خاص باللجان المختصة ومصالح الأمن. والفرع الثاني خاص بعمل مصالح المراقبة الحدودية.

الفرع الأول: مراعاة عمل اللجان المختصة ومصالح الأمن

في هذا الفرع، سنسلط الضوء فقط على اللجان المختصة التي تنشط على مستوى الموانئ بما في ذلك نهائيات الحاويات كجزء لا يتجزأ من الميناء، وعلى مصالح الأمن التي تسهر على أمن الميناء.

أ. اللجان المختصة:

هنا نميز بين نوعين من اللجان؛ لجان التسهيلات البحرية واللجنة الدائمة لتفتيش البضائع المتلفة أو ذات الإقامة المطولة.

1. لجان التسهيلات البحرية

وُجدت هذه اللّجان أساسا لضبط جميع التدابير الرامية إلى تسهيل النقل البحري من خلال تسهيل وتقليص الإجراءات والشكليات المطلوبة إلى الحد الأدنى بالنسبة لدخول السفن والأطقم والمسافرين والأمتعة والحمولة إلى الميناء والرسو فيه والخروج منه. تخضع في عملها لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 02-118 المتضمِن إنشاء اللجنة الوطنية واللجان المحلية للتسهيلات البحرية[513]، وبحسب تسمية المرسوم، فإنّ هناك لجنة وطنية ولجان أخرى محلية.

فأما اللجنة الوطنية، فهي بمثابة سلطة مركزية، يترأسها إمّا وزير النقل وإما ممثله[514]، تُمارِسُ مهاما عدة حددتها المادة الثالثة من نفس المرسوم، ما يهمنا منها هو تلك المرتبطة بصفة مباشرة أو غير مباشرة بنشاط الشركات صاحبة امتياز نهائي الحاويات، نحصي منها: مهمة اقتراح تدابير تهدف إلى تدعيم وسائل المناولة والنقل في الموانئ.

أما عن اللّجان المحلية؛ فتنشأ على مستوى كل ولاية ذات واجهة بحرية[515] بما في ذلك الولايات التابع لها نهائيات الحاويات محل الشراكة. تُكلّفُ هذه اللجان حسب نص المادة 17 من نفس المرسوم بمجموعة من المهام منها:

- اقتراح كل تدبير يهدف إلى تنفيذ القرارات التي اتخذتها اللجنة الوطنية على مستوى الميناء المعني؛ - اقتراح كل تدبير يهدف إلى تسهيل العمليات المتصلة على الخصوص بدخول السفن إلى الميناء المعني والرسو فيه والخروج منه، - عرض تقارير سداسية على اللجنة الوطنية عن مدى تنفيذ برنامج التسهيلات الذي تقرره اللجنة الوطنية.

تدُّلُ هذه المهام في مجموعها على أنّ عمل هذه اللجان قد يتزامن مع عمل الشركات صاحبة امتياز نهائيات الحاويات. وعلى اعتباره من النظام العام فإنّ هذه الشركات ملزمة باحترام عمل هذه اللجان وعدم القيام بما من شأنه أن يعرقل سيره. أبعد من ذلك، فإن مهمة "عرض التقارير"؛ تُوحي بنوع من الرقابة غير المباشرة التّي تُمارسها

---

[513] المرسوم التنفيذي رقم 02-118 ، المؤرخ في 20 محرم 1423 الموافق لـ3 أبريل 2002، يتضمن إنشاء اللجنة الوطنية واللجان المحلية للتسهيلات البحرية، الجريدة الرسمية، العدد 23، صادرة في 24 محرم 1423 الموافق لـ 7 أبريل 2002، ص10.

[514] المادة 04 من المرسوم 02-118 السالف الذكر

[515] المادة 16 من المرسوم 02-118 السالف الذكر.

اللّجان المحلية على الموانئ التابعة لاختصاصها. إضافة إلى ذلك، فإن عدم تحديد الهيئات المعنية بتنفيذ برنامج التسهيلات البحرية الذي تقرره اللجنة الوطنية، يوسع من دائرة المشمولين بتنفيذه، ليشمل كلا من المؤسسات المينائية الوطنية وكذا الشركات صاحبة امتياز نهائيات الحاويات الناشطة في هذه الموانئ. يمكن ربط ذلك بنص المادة 06 من القانون 30/90 المتضمن قانون الأملاك الوطنية السالف الذكر، التّي تفرض على مستعملي الأملاك الوطنية والمستفيدين منها أن يسيروها وفقا للقوانين والتنظيمات الجاري بها العمل. بالإسقاط، فإن التزام احترام القانون يطال حتى المرسوم 02-118، ليفرض بذلك على الشركات صاحبة امتياز نهائيات الحاويات بصفتها مستعملا لملك وطني عمومي احترام عمل هذه اللجان، خاصة وأن المادة 17 من نفس المرسوم تضمنت عبارة "تنفيذ برنامج التسهيلات الذي تقرره اللجنة الوطنية" مما يُفيد بإلزامية هذا البرنامج.

غير أن المرسوم لم يذكر في طياته الجزاء المترتب على الاخلال بهذا البرنامج وإنما اكتفى بالقول بأن اللجان المحلية هي المعنية برصد حالات الإخلال، لتُدونها في التقارير السداسية التي تعرضها على اللجنة الوطنية. ولعل المقصود من هذا الفراغ هو ترك المجال مفتوحا أمام اللجنة الوطنية لدراسة حالة الإخلال وأسبابها ومن ثم تقرير الجزاء المناسب.

2. اللجنة الدائمة المكلفة بتفتيش البضائع المتلفة أو ذات الإقامة المطولة

تمّ انشاؤها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 97-481[516]، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 10-94[517]. تتواجد على مستوى كل ميناء تجاري. تُكلَّف خاصة بتفتيش البضائع المتلفة و/أو ذات الإقامة المطولة داخل

[516] المرسوم التنفيذي رقم 97-481، المؤرخ في 15 شعبان 1418، الموافق لـ 15 ديسمبر 1997، يتضمن إنشاء اللجنة الدائمة المكلفة بتفتيش البضائع المتلفة أو ذات الإقامة المطولة، الجريدة الرسمية، العدد 83، صادرة في 17 شعبان1418، الموافق لـ 17 ديسمبر 1997، ص11.

[517] المرسوم التنفيذي رقم 10-94، المؤرخ في أول ربيع الثاني 1431، الموافق لـ 17 مارس 2010، يعدل ويتمم المرسوم رقم 97-481، الجريدة الرسمية، العدد19، صادرة في 5ربيع الثاني 1431، الموافق لـ 21 مارس 2010، ص8.

الموانئ وتقويمها وتحديد مصير هذه البضائع، كل في إطار تحسين تسيير الموانئ التجارية. كما يكلفها المرسوم المعدل بمجموعة من المهام نذكر منها:

- إحصاء البضائع المتلفة و/أو ذات الإقامة المطولة في السقائف والمستودعات والمخازن ومساحات الإيداع داخل الموانئ.
- إجراء خبرة على البضائع التي تظهر عليها علامات التلف أو الفساد أو تضر بالبيئة واعداد محضر يبين الوجهة الدقيقة لهذه البضائع.
- الأمر برفع البضاعة المتلفة أو ذات الإقامة المطولة قصد تدميرها أو بيعها عند الاقتضاء، أو تسليمها مجانا إلى الجمعيات الخيرية أو المؤسسات الاستشفائية طبقا للإجراءات المنصوص عليها في التشريع المعمول به.

ولم يحدد المرسوم المعدل نوع البضاعة المعنية، وإنما جاء عاما ليشمل بذلك حتى الحاويات.

ومنه فلعمل هذه اللجان ارتباط وثيق باختصاص الشركات صاحبة امتياز نهائيات الحاويات، فهي تساعدها على التخفيف من أزمة الاختناق المرفئي التي تطال أيضا حظائر الحاويات[518]. فحسب نص المادة 09 من نفس المرسوم، فإن هذه اللجان مكلفة بالسهر على أن ينفذ كل الأشخاص والمؤسسات والهيئات والمقاولات المعنية كل القرارات التي قامت باتخاذها طبقا لموضوعها، وفي ذلك نجد تضمين غير مباشر للشركات صاحبة الامتياز. فمثلا لو أن اللجنة أقرت تدمير بعض البضائع القابلة للتلف والتي كانت محل عملية تفريغ وتجزئة من قبل الشركة، بعد إجراء الخبرة وفقا للمادة 03 من نفس المرسوم، فإنه على الشركات الخضوع لهذا القرار وعدم التمسك بتنفيذ التزام تسليم البضائع لأصحاب الحق فيها، لأن عمل هذه اللجان من النظام العام لا يمكن الاتفاق على مخالفته.

---

[518] وما دعم هذا الرأي، هو تصريح موظفي شركة ميناء الجزائر العالمي، الذين ذكروا أن هذه اللجان هي المعنية بتسوية وضعية الحاويات ذات الإقامة المطولة بالتنسيق مع مكتب الجمارك المتواجد على مستوى هذا النهائي، بالرغم من أن هذا النهائي يعرف حاويات تجاوزت مدة مكوثها الخمس 05 سنوات بحسب إفادة نفس الطاقم. هذا وأضاف طاقم عمل شركة BMT، أن نهائي الحاويات الذي تشرف عليه هذه الشركة، يشهد أحيانا عمليات تدمير بضائع بعض الحاويات من قبل هاته اللجنة.

في حالة عدم احترام هذه الشركات لعمل هذه اللجان أو قيامها بإجراء من شأنه عرقلتها أثناء تأديتها لمهامها، فإن لهذه اللجان تدوين ذلك في عرض دوري تقدمه إلى الوزراء المكلفين تباعا بالدفاع الوطني والداخلية والمالية والنقل والتجارة والفلاحة والبيئة[519] الذين ينفذون ما يرونه منصفا.

ب. لجان ومصالح الأمن:

إضافة إلى عمل حراس الشواطئ، وقصد حماية المنشآت المينائية في مجموعها، وبصفة عامة الموانئ، رصد القانون الوطني الجزائري مجموعة من الهيئات، مهمتها السهر على ضمان أمن المنشآت البحرية والمينائية على حد السواء. من هذه الهيئات ما يظهر في شكل لجان مختصة نذكر منها: لجان الأمن البحري والمينائي. ومنها ما يظهر في شكل مصالح مختصة، نذكر منها: ضباط ومراقبي الموانئ.

1. اللجنة الوطنية واللجان المحلية للأمن البحري والمينائي

بعد مصادقة الجزائر سنة 1983 على الاتفاقية الدولية الخاصة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر[520]، وبروتوكول 1978 المتعلق بهذه الاتفاقية، استحدثت لجنة وطنية تُعنى بالأمن المينائي ولجان أخرى تُعنى بأمن الموانئ المدنية والتجارية، وذلك بموجب المرسوم التنفيذي رقم 94-340[521] غير أن ذلك لم يتكرس على أرض الواقع.

تم إلغاء هذا المرسوم سنة2004 بموجب المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها[522]، المعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم

---

[519] المادة 09 من المرسوم 97-481 المعدل والمتمم السالف الذكر.

[520] وذلك بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83-510، المؤرخ في 18 ذي القعدة 1403، الموافق لـ 27 غشت1983، الجريدة الرسمية، العدد36 ، صادرة في 21ذي القعدة1403، الموافق لـ30 غشت 1983، ص2154.

[521] المرسوم التنفيذي رقم 94-340، المؤرخ في 20 جمادى الأولى 1415، الموافق لـ 25 أكتوبر 1994، المتضمن إحداث اللجنة الوطنية للأمن المينائي ولجان أمن الموانئ المدنية والتجارية، الجريدة الرسمية، العدد 72، صادرة في 2 جمادى الثانية 1415، الموافق لـ06نوفمبر 1994، ص10.

[522]المرسوم التنفيذي رقم 04-418، المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها المؤرخ في 08 ذي القعدة 1429، الموافق لـ 20 ديسمبر 2004، الجريدة الرسمية، العدد 82، الصادرة بتاريخ 10ذو القعدة 1425، الموافق لـ 22 ديسمبر 2004، ص36.

08-387[523]، الذّي أنشأ اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي، وعُهدت لها مجموعة من المهام حُدِّدَت حصرا في نص المادة 12 من المرسوم 04-418، على رأسها مُهمة السهر على تنفيذ مخططات أمن السفن ومخططات أمن المنشآت المينائية، وكذا مُهمة التنسيق بين المتعاملين المينائيين والبحريين ومصالح الإدارة البحرية في مجال الأمن البحري والمينائي. ولها في ذلك مجموعة من السلطات نصّت عليها المادة 13 من نفس المرسوم، نذكر منها: القيام بواسطة الوسائل الملائمة والانتظام الدوري المقرر بمراقبة التطبيق والتكفل بتدابير الأمن البحري والمينائي.

تُوحي هذه المواد أنّ لهذه اللجنة سُلطة على الميناء. وأبعد من ذلك، فهي تُمارس نوعا من الرقابة الدورية على مدى تنفيذ مخططات أمن السفن والمنشآت المينائية، وأن هذه الرقابة تشمل كل المتدخلين المينائيين بما في ذلك الشركات صاحبة امتياز نهائيات الحاويات، فالمرسوم لم يَحصُر نطاق هذا المخطط من حيث الأشخاص، وإنما اكتفى بعبارة "المتعاملين المينائيين والبحريين". يقضي نفس المرسوم بإنشاء لجان محلية للأمن البحري والمينائي، تُعنى بتقدير الأخطاء والتدابير الأمنية بشكل دوري في شكل تقارير ترفع إلى اللجنة الوطنية التي تقوم بدراستها واتخاذ التدابير اللازمة بشأنها.

تكتسي قرارات اللجنة الوطنية الصيغة الإلزامية بمجرد موافقة الوزير عليها (وزير النقل)، بحيث يتعين حسب نص المادة 18 من نفس المرسوم على جميع المؤسسات والهيئات المعنية بها تطبيقها وجوبا. ولم يحدد هذا المرسوم الجزاء المترتب على الإخلال بقرارات هاته اللجنة.

2. ضباط ومراقبي الموانئ

حسب المرسوم التنفيذي 01/02 المتعلق باستغلال الموانئ وأمنها، السالف الذكر، هم الهيئة المكلفة بالمحافظة على الأملاك العمومية المينائية وحفظها وكل ما يتعلق بالوقاية والأمن ومكافحة الكوارث مهما كانت طبيعتها،

[523]المرسوم التنفيذي رقم 08-387، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 08-387، المؤرخ في 29 ذي القعدة 1429، الموافق لـ 27نوفمبر 2008، الجريدة الرسمية، العدد 96، الصادرة في 09 ذي الحجة 1429 الموافق لـ07 ديسمبر 2008، ص11.

وكذا تنظيم حركة الملاحة في الحدود البحرية للأملاك العمومية المينائية، إضافة إلى ضمان شرطة وأمن المسطحات المائية والممرات والرحب والأرصفة والمناطق البرية للموانئ وملحقاتها في حدود الأملاك العمومية المينائية[524].

يفهم من هذا، أن سلطة ضباط ومراقبي الموانئ تمتد لتغطي كل مساحة الميناء بدءا من حدوده البحرية إلى غاية حدوده البرية، لتشمل بذلك نهائيات الحاويات كذلك، فهي جزء لا يتجزأ من الميناء. تبعا لذلك لا يجوز لهذه الشركات عرقلة عمل هؤلاء الضباط، خاصة وأن بعض مهامهم تتصادم من حيث الزمان مع العمليات التي تمارسها هذه الشركات نذكر منها:

- تنظيم ترتيب دخول وخروج السفن طبقا لبرنامج تخصيص أماكن السفن وأمر وقيادة جميع الحركات، مع شرط إعلام ربابنة السفن وقادتها ومرشديها المنصوص عليه في المادة 128 من المرسوم 01/02 السالف الذكر. تفرض هذه المهمة التزاما متبادلا بين كل من الضباط والشركات صاحبة الامتياز، فهم ملزمون باحترام مخطط الرسو الذي تعده الشركة[525]، كما يتعين على هاته الشركات السماح لهؤلاء الضباط بتأدية مهام الترتيب.

- السهر على حرية المرور والحفاظ على نظافة الأرصفة والسطوح الترابية والمغارات، وتحديد الأماكن التي يجب أن تشغلها البضائع قبل الشحن وبعد التفريغ.

وعبارة "تحديد الأماكن التي يجب أن تشغلها البضائع قبل الشحن وبعد التفريغ" وردت استجابة لنص المادة 2/19 من المرسوم 01/02 التي قضت بـ: "دون المساس بعمليات المراقبة...يجب أن يتم عبور البضائع تحت رقابة الأعوان المؤهلين قانونا التابعين للسلطة المينائية والذين يقومون بتحديد الأماكن المخصصة عادة لشحن وتفريغ وتخزين البضائع". ومع ذلك فهي لا تطال نهائيات الحاويات على أساس المادة 35 من نفس المرسوم، التي قضت

---

[524] المادة 128 من المرسوم التنفيذي 01/02 السالف الذكر.

[525] الذي إما أن تعده الشركة لوحدها وإما بالتنسيق مع لجنة التخطيط التابعة للمؤسسة المينائية المعنية (تماما كما هو الحال بالنسبة لنهائي حاويات ميناء الجزائر العاصمة)، كما سبق ورأينا.

بأنه :"عندما توجد محطة أو حظيرة للحاويات وأماكن خاصة...في الميناء، تحدد الأحكام الخاصة المتعلقة باستغلالها وتسييرها وكذا شروط الإيداع والمناولة والمكوث والسحب في النظام الخاص بالميناء"، ومنه فهي تُقصي نهائيات الحاويات من مُهمة الضباط في تحديد الأماكن التي تشغلها الحاويات قبل الشحن والتفريغ.

- السهر على تطبيق التنظيم الساري العمل به وجميع تعليمات الأمن في مجال نقل البضائع الخطيرة وعبورها ومناولتها، بمعنى أنهم يمارسون نوعا من الرقابة على مدى احترام الشركات لأحكام القانون في مادة عبور البضائع الخطيرة ومناولتها.
- السهر على تطبيق مجمل القواعد المنصوص عليها في المرسوم 01/02 السالف الذكر وفي الأنظمة الخاصة، ومنه فهم يمارسون بهذه الصفة نوعا من الرقابة على كل المتدخلين المينائيين الخاضعين لأحكام هذا المرسوم، بما في ذلك الشركات محل الدراسة.

الفرع الثاني: مراعاة عمل مصالح المراقبة على الحدود

يمدد القانون من التزام الاحترام المفروض على الشركات صاحبة الامتياز ليشمل عمل بعض المصالح المختصة تدعى بـ "المصالح الحدودية" على أساس أن الموانئ تعد في حكم القانون جزءا من الحدود البحرية. نميز من هذه المصالح أربعة: مصالح المراقبة الصحة النباتية؛ مصالح المراقبة النباتية؛ مصالح مراقبة الجودة وقمع الغش ومصالح الجمارك. على هذا الأساس، قسمنا هذا الفرع إلى قسمين؛ كل قسم خاص بمصلحتين.

أ. مصالح مراقبة الصحة النباتية ومصالح المراقبة البيطرية

وفي هذا الجزء سنسلط الضوء أولا على مصالح المراقبة الصحية والنباتية التابعة لوزارة الصحة، ثم ثانيا على مصالح المراقبة البيطرية التابعة لوزارة الفلاحة.

1. مصالح مراقبة الصحة النباتية على الحدود

تم إنشاؤها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 93-286 المنظم لمراقبة الصحة النباتية على الحدود[526]، استجابة لمتطلبات المادة 15 من القانون 87-17 المتعلق بحماية الصحة النباتية[527]، التي فرضت أن تخضع كل النباتات والمنتجات النباتية والمغلفات والمصندقات النباتية ووسائل النقل وجميع الأشياء الأخرى التي يمكن أن تنقل أجساما ضارة للمراقبة النباتية في نقاط دخولها إلى التراب الوطني، من طرف هيئات تحدد عن طريق التنظيم. وكذا استجابة لمتطلبات الاتفاقية الدولية حول حماية النباتات، التي انضمت إليها الجزائر سنة 1985[528].

عدد هذه اللجان على الطريق البحري بعدد الموانئ التجارية المتواجدة على ساحل الوطن، بحيث لا يتم تصدير البضائع أو استيرادها بحرا إلا بعد المرور بها . وحسب المادة الثانية من نفس المرسوم، فإن المراقبة التي تمارسها هاته الهيئات تتصف بالطابع الإلزامي ماعدا إذا تعلق الأمر بالمنتوجات النباتية التي تعرضت لعملية تحويل بالمعالجة الحرارية أو بالتصبير مما يستبعد أي خطر لانتشار أجسام ضارة.

أما عن مضمون عملية المراقبة، فهي تنصب على الكشف عن مدى مطابقة هذه النباتات والمنتجات النباتية المستوردة للمعايير الدولية، وخلوها من الأجسام الضارة أو ناقلات المتلفات النباتية أو الطفيليات، شرط أن تكون مصحوبة وجوبا بشهادة صحة نباتية تسلمها المصالح الرسمية في البلد الأصلي محررة طبقا للنموذج الذي أعدته الاتفاقية الدولية الخاصة بحماية النباتات وفقا نص المادة 05 من نفس المرسوم.

---

[526] المرسوم التنفيذي رقم 93-286، المؤرخ في 09 جمادى الثانية1414، الموافق لـ 23 نوفمبر 1993، المنظم لمراقبة الصحية النباتية على الحدود، الجريدة الرسمية، العدد 78، صادرة في 14 جمادى الثانية1414، الموافق لـ 28 نوفمبر 1993، ص20.

[527] القانون 87-17، مؤرخ في 06 ذو الحجة1407، الموافق لـ أول غشت 1987، المتعلق بحماية الصحة النباتية، الجريدة الرسمية، العدد 32، صادرة في 10 ذو الحجة 1407، الموافق لـ 05 غشت 1987، ص 1228.

[528] المرسوم الرئاسي رقم 85-112، المؤرخ في 17 شعبان 1405، الموافق لـ 07 ماي1985، المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية حول حماية النباتات الموقعة في روما، المراجعة بموجب القرار رقم 79/14 الصادر عن منظمة التغذية والفلاحة ، الجريدة الرسمية، العدد 21، صادرة في 25 شعبان1405، الموافق لـ 15 مايو 1985، ص658.

إذا كشف التفتيش عن وجود أجسام ضارة، فإن البضاعة تكون محل احتجاز من قبل هاته المصالح قصد ردها أو اتلافها أو تطهيرها من الطفيليات. ويتعين عليها وجوبا تبليغ المستورد بعملية الاحتجاز، وله كامل الحق في طلب اجراء خبرة أو الطعن لدى مسؤول المصلحة. أما إذا أفضى التفتيش إلى مطابقة البضاعة لمتطلبات الصحة النباتية المعمول بها، تسلم له المصلحة رخصة حرية المرور تكيف على أساس أنها سند إجباري لحركة البضائع وفقا لنص المادة 19 من نفس المرسوم.

يتضح مما سبق ذكره أن عمل هذه المصالح يتداخل هو الآخر من حيث الزمان بعمل الشركات صاحبة امتياز نهائيات الحاويات، إذ يتوقف مرور الحاويات الحاملة لبضائع مماثلة على رخصة هاته المصالح.

2. مصالح المراقبة البيطرية والصحة الحيوانية على الحدود

تم انشاؤها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 91-452 المتعلق بالمفتشيات البيطرية في المراكز الحدودية[529]، استجابة لنص المادة 77 من القانون رقم 88-08 المتعلق بنشاطات الطب البيطري وحماية الصحة الحيوانية[530].

حسب نص المادة الرابعة من هذا المرسوم، تختص هذه المصالح بمراقبة كل الحيوانات والمنتوجات الحيوانية الأصل عند دخولها إلى التراب الوطني أو خروجها منه، ما عدا الحيوانات الأليفة والمنتوجات المعالجة أو المحولة والأغذية المركزة المخصصة لتغذية الأغنام فهي معفاة بحكم المادة 05 من نفس المرسوم.

إذا أسفرت عملية التفتيش الصحي البيطري عن رفض الحيوانات، فإن للمالك الشرعي الحق في إجراء الخبرة أو الطعن في القرار. أما إذا أسفرت عن قبول، فتسلم للمالك رخصة مرور هاته المنتوجات إذا كانت مستوردة، لتباشر بعد ذلك عمليات الجمركة، أو رخصة مرورها وشحنها إذا كانت موجهة للاستيراد.

---

[529] المرسوم التنفيذي رقم 91-452 ،المؤرخ في 09 جمادى الأولى 1412، الموافق لـ16 نوفمبر 1991، المتعلق بالمفتشيات البيطرية في المراكز الحدودية ، الجريدة الرسمية، العدد 59، صادرة في 13 جمادى الأولى1412 الموافق لـ20نوفمبر 1991، ص2293.

[530] القانون رقم 88-08 ، المؤرخ في 07 جمادى الثانية 1408 الموافق لـ 26 يناير 1988، المتعلق بنشاطات الطب البيطري وحماية الصحة الحيوانية ، الجريدة الرسمية، العدد 4، صادرة في 8جمادى الثانية 1408 الموافق لـ27 يناير 1988، ص124.

ومنه فعمل هذه اللجنة يتخلل عمل الشركات صاحبة امتياز نهائي الحاويات، فغالبا ما يتم نقل الحيوانات والمنتجات الحيوانية عن طريق حاويات مواشي أو حاويات مبردة إذا تعلق الأمر بمنتجات موجهة للاستهلاك النهائي –اللحوم–، وتتوقف مناولتها على رخصة هاته المصالح، لذا فإن الشركات مجبرة بقوة القانون على عدم عرقلة أو منع هذه المصالح من مباشرة مهامها.

ب. مصالح مراقبة الجودة ومصالح الجمارك

سنتطرق هنا على التوالي لعمل مصالح مراقبة الجودة وقمع الغش الناشطة على الحدود البحرية والتابعة لوزارة التجارة، وكذا لعمل مصالح الجمارك المتواجدة على الحدود البحرية التابعة لوزارة المالية.

1. مصالح مراقبة الجودة وقمع الغش على الحدود

هي عبارة عن لجان خاصة، أنشأت بموجب المرسوم التنفيذي رقم 96-354 المتعلق بكيفيات مراقبة مطابقة المنتوجات المستوردة ونوعيتها[531]، استجابة لمتطلبات المادة 10 من القانون رقم 89-02 المتعلق بالقواعد العامة لحماية المستهلك[532] ، التي قضت في فقرتها الثانية بـ: "تحدد عن طريق التنظيم كيفيات بقاء المنتوجات المستوردة في الموانئ والحدود وكذلك تأمين مطابقتها". تخضع في عملها لسلطة ورقابة المديرية الولائية للتجارة، التي يقع في دائرة اختصاصها الميناء المعني.

مهمتها الرئيسية مراقبة نوعية المنتوجات الموجهة إلى الاستهلاك داخل التراب الوطني وكذا قمع الغش على مستوى الحدود. يدخل عملها هذا في قبيل التفتيش، وهو اجراء سابق للإجراءات الجمركية المطبقة على البضائع المستوردة داخل الموانئ، وفقا لنص المادة 02 من المرسوم 96-354 السالف الذكر .

---

[531] المرسوم التنفيذي رقم 96-354، المؤرخ في 6جمادى الثانية1417، الموافق لـ19أكتوبر1996، يتعلق بكيفيات مراقبة مطابقة المنتوجات المستوردة ونوعيتها، الجريدة الرسمية، العدد62، صادرة في 7جمادى الثانية1417، ص9.

[532] القانون رقم 89-02، المؤرخ في أول رجب 1409، الموافق لـ 07 فبراير 1989، المتعلق بالقواعد العامة لحماية المستهلك، الجريدة الرسمية، العدد 06، صادرة في 02 رجب 1409، الموافق لـ 08 فبراير 1989، ص154.

يفرض نفس المرسوم بموجب المادة 03 منه على المستورد أو ممثله الشرعي التقدم أمام المصلحة المختصة اقليميا وتقديم ملف فحص عام، لتشرع بعد ذلك هذه المصالح في عمليات المراقبة المادية لهاته المنتجات وفحص مدى مطابقتها للبيانات المذكورة، وكذا الكشف عن أي فساد أو تلوث محتمل

بعد انتهاء اجراءات الفحص، ورصد النتائج، تقوم هذه المصلحة بـ:

- في حالة جواز دخول المنتوج إلى التراب الوطني، تقوم المصلحة بتسليم المستورد مقرر عدم معارضة الدخول. يفرض على هذا الأخير إرفاق هذا المقرر بملف التصريح الجمركي، لتباشر بعد ذلك مصالح الجمارك مختلف الإجراءات الجمركية المفروضة قانونا.
- في حالة الاعتراض على دخول المنتوج إلى التراب الوطني، تسلم المصلحة مقرر رفض الدخول للمستورد، وتبليغ مفتشية الحدود المختصة اقليميا، وفي هذه الحالة تقوم مصالح الجمارك بتبليغ اللجنة الدائمة المكلفة بتفتيش البضائع المتلفة أو ذات الإقامة المطولة، لتتولى تدمير هذه البضائع.

من خلال ما تقدم، يتضح جليا أن عمل هذه المصالح يتداخل من حيث الزمان مع عمل الشركات صاحبة امتياز نهائيات الحاويات، فبعد قيام هذه الأخيرة باستقبال السفن ناقلات الحاويات وتفريغها بوضع الحاويات على الرصيف، تتدخل هذه المصالح مباشرة للقيام بعملها، بحيث يتوقف قيام الشركات بالعمليات التي تلي مرحلة التفريغ على موافقة هذه المصالح .

2. مصالح الجمارك

المبدأ العام حسب نص المادة 51 من قانون الجمارك الجزائري السالف الذكر هو وجوب إحضار كل بضاعة مستوردة أو أعيد استيرادها أو المعدة للتصدير أو لإعادة التصدير أمام مكتب الجمارك قصد إخضاعها للمراقبة الجمركية. ويقصد بإحضار البضاعة لدى الجمارك، نقلها إلى مكتب الجمارك المختص إقليميا والأقرب من الحدود.

من هذا المنطلق، تظهر ضرورة إنشاء مكاتب جمارك على مستوى الحدود، ولعل المادة 31 من نفس القانون تؤكد على هاته الضرورة بعبارة "لا يمكن إتمام الإجراءات الجمركية إلا بمكاتب الجمارك"[533].

يتم إنشاء هذه المكاتب والمراكز وتحديد اختصاصها وتاريخ فتحها بمقرر من المدير العام للجمارك، وذلك حسب نص المادة 32 من نفس القانون. وتمارس هذه المكاتب المهام التالية:

- **مهمة الفحص الوثائقي:**

تعطي المادة 48 ق. الجمارك لأعوان الجمارك برتبة ضابط، صلاحية الاطلاع على كل أنواع الوثائق المتعلقة بالعمليات التي تهم مصلحتهم كالفواتير، سندات التسليم، جداول الإرسال، عقود النقل والسجلات، ولهم في هذا الشأن كذلك صلاحية حجز جميع الوثائق التي من شأنها أن تسهل أداء مهمتهم، مقابل سند الإبراء. كما تشمل عملية الفحص الوثائقي التصريح بالحمولة المعدة للتفريغ المسلم من قبل ربان السفينة أو ممثله القانوني إذا كانت البضاعة مستوردة، أما إذا كانت موجهة للتصدير، فإن الفحص يشمل التصريح المفصل المقدم من طرف وكيل العبور أو الوكيل المعتمد لدى الجمارك.

- **الفحص المادي للبضاعة:**

هي صلاحية مخولة لهم في إطار المراقبة الجمركية بموجب المادة 41 من نفس القانون، وكذا المادة 92 التي توجبها بعد تسجيل التصريح المفصل. أما عن تفتيش الحاويات، فإن السلطات الجزائرية في خطوة تزويد الموانئ التجارية بأجهزة "سكانير" متحركة قصد القيام بعمليات جمركة الحاويات والشاحنات في ظرف قياسي[534]، والتخفيف بذلك من أزمة الاختناق المرفئي، عوض عمليات التفتيش التقليدي للحاويات. بعد هذه الفحوصات،

---

[533] ولعل الملاحظة التي نؤكد عليها في هذا الإطار هي الفرق بين مكاتب الجمارك ومراكز الجمارك، فمكتب الجمارك هو الذي يقام في الحدود من أجل القيام بعمليات الجمركة وإتمامها، في حين أن مركز الجمارك لا يقوم بعمليات الجمركة، ومع ذلك فقد أوردت نفس المادة استثناء على هذا المبدأ حيث أتاحت إمكانية إتمام عمليات الجمركة أمام هذه المراكز شرط أن تتم بصفة صحيحة.

[534] "وزير النقل يؤكد: أجهزة سكانير متحركة في الموانئ التجارية"، مقال منشور موقع http://www.elbilad.net

وتحديد مبلغ الحقوق والرسوم المستحقة الدفع، وتسديده من قبل المعني بالأمر، تقوم إدارة الجمارك بتسليم المصرح رخصة رفع البضائع.

لا تباشر الشركات اجراءات عمليات التسليم إلا بعد رؤية ختم الجمارك على التصريح المفصل، بحيث يقوم وكيل العبور أو الوكيل المعتمد بعرض هذا التصريح على مصلحة الفوترة بالشركات لتتحقق من الختم ثم تقييم فاتورة الخدمات المقدمة له، ولا تتم عمليات التسليم الفعلي إلا بعد التسديد المسبق للرسوم المستحقة.

المطلب الثاني: الرقابة على أعمال شركات امتياز نهائيات الحاويات

الرقابة هي عملية إدارية تمارس على الهيئات، قصد استكشاف الأخطاء التي قد تحدث أثناء ممارسة الأنشطة، وتحديد نقاط الضعف والانحراف والعمل على تقويمها وتصحيحها بالشكل المناسب[535].

عادة ما ينظم موضوع الرقابة على أعمال الشركات في كل من القانون الأساسي للشركة، القانون التجاري الذي خضعت له في تأسيسها والقانون الذي يحكم نشاطها. غير أن هناك حالات تتم فيها ممارسة الرقابة من قبل هيئات أخرى، تخص هذه الحالات الشركات المكلفة بتنفيذ المشاريع الضخمة المتعلقة بالبنى التحتية، تماما كما هو الحال بالنسبة لكل من شركة BMT، شركة ميناء الجزائر العالمي وشركة ميناء جن-جن العالمي، التي تخضع أعمالها لرقابة الهيئات التي تخضع البنية التحتية لوصايتها.

من هنا يفهم أن هناك نوعين من الرقابة الممارسة على أعمال الشركات محل الدراسة؛ رقابة داخلية ورقابة خارجية. وسنتعرض لكل نوع على حدى في الفرعين المواليين.

[535] إيمان الحياري، تعريف الرقابة، مقال منشور على موقع http://www.mawdoo3.com بتاريخ 2010/12/29.

الفرع الأول: الرقابة الداخلية (رقابة المساهمين)

هي نفسها رقابة المساهمين، فالشركات صاحبة امتياز نهائيات الحاويات، هي شركات مساهمة، تخضع للقانون الوطني، بما في ذلك أحكام الرقابة الداخلية. تُمارس هذه الرقابة من طرف المساهمين، وتُكيَّف على أساس أنها حق من حقوقهم، فالسّهم الذّي يُعتبر رابطا بين المساهم والشركة يُخوِّل لصاحبه الحق في الرقابة. وهي إمّا أن تُمارس بصفة فردية عن طريق الاطلاع وإمّا بصفة جماعية عن طريق الجمعيات. وسنتفصل في كل نوع على حدى في الجزئين المواليين.

أ. الرقابة الفردية (حق الاطلاع)

تُمارس من قبل كل مساهم على انفراد؛ ومنه فلكل من مؤسسة ميناء بجاية، وشركة بورتاك السنغافورية الحق في الرقابة الفردية على أعمال شركة BMT، وكل من مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة وشركة موانئ دبي العالمية حق الرقابة الفردية على أعمال شركة ميناء الجزائر العالمي، وكذا كل من مؤسسة ميناء جن–جن ومؤسسة ميناء الجزائر العاصمة ومؤسسة ميناء أرزيو، وشركة دبي العالمية حق الرقابة على أعمال شركة ميناء جن–جن العالمي.

تمارس الرقابة الفردية من خلال الاطلاع على وثائق الشركة، لذا فهي تسمى بـ"حق الاطلاع"، وهو نوعان: حق إطلاع مؤقت، وحق إطلاع دائم.

1. حق الاطلاع المؤقت

يُقصد به تمكين كلّ مُساهم من الاطلاع على بعض الوثائق قبل انعقاد الجمعية العامة[536]، فالقانون يحمي حقه في أن يعلم مُسبقا بما سيُبحث في اجتماع الجمعيات، من خلال اطّلاعهم المسبق على الوثائق التّي سُتعرض على هذه الجمعيات عند انعقادها، ليتسنى لهم دراستها وإصدار قراراتهم بناء على دراية تامة.

[536]أسور فهد، حماية حقوق أقلية المساهمين داخل شركات المساهمة، مقال منشور على موقع www.maracdroit.com .

يختلف أجل الاطلاع باختلاف الوثائق محل الاطلاع، فالمادة677 ق.ت.ج فرضت على هيئة الإدارة أن تضع تحت تصرف المساهمين الوثائق الضرورية لتمكينهم من إبداء رأيهم عن دراية وإصدار قرار دقيق فيما يخص إدارة أعمال الشركة قبل ثلاثين(30) يوما من انعقاد الجمعية العامة. في حين قضت المادة 680 بأن لكل مساهم الحق في الاطلاع على: جرد جدول حسابات النتائج والوثائق التلخيصية وقائمة القائمين بالإدارة ومجلس الإدارة ومجلس المديرين أو مجلس المراقبة؛ تقارير مندوبي الحسابات التي ترفع إلى الجمعية؛ المبلغ الإجمالي المصدق على صحته من مندوبي الحسابات والأجور المدفوعة للأشخاص المحصلين على أجر، وذلك قبل خمس عشر (15) يوما من انعقاد الجمعية العامة العادية. نلاحظ مما سبق أن المادتين لم تتفقا على أجل محدد، أما القانون الأساسي للشركات الثلاث فحددها بـ 30 يوم[537].

أما عن نطاق حق الاطلاع المؤقت من حيث الوثائق، فهو يتوقف على نوع الجمعية العامة التي ستعقد. وبالرجوع إلى القانون الأساسي للشركات الثلاث ، نجده يحصر نطاق هذا الحق كالآتي:

- **نطاق حق الاطلاع المؤقت قبل انعقاد الجمعيات العامة العادية:**

تحصره المادة24 فقرة 2 من القانون الأساسي للشركات في: – تقرير مجلس الإدارة حول الشؤون الاجتماعية للشركة؛ تقرير مندوب الحسابات حول العهدة التي منحت له وكذا تقريره حول كل العمليات المفروضة قانونا؛ كشوفات الحسابات؛ كل عقود الإدارة والتسيير الخاص بالمتصرفين الإداريين؛ التقرير الخاص لمندوب الحسابات المتعلق بالاتفاقيات المبرمة بين الشركة ومسيريها، و/أو بين الشركة وبين أحد المساهمين[538]؛ تقرير مندوب الحسابات الخاص بميزانية وحسابات الشركة.

---

[537] Art 28 : « tout actionnaire a le droit d'obtenir, trente (30) jours avant la tenue de l'Assemblée Générale communication des documents nécessaires pour lui permettre de se prononcer en connaissance de cause et de porter un jugement informé sur la gestion et la marche des affaires de la société ».

[538] "rapport spécial du commissaire aux comptes relatif aux conventions intervenues entre la société et ses dirigeants, celle conclues avec un actionnaire".

- **نطاق الاطلاع المؤقت قبل انعقاد الجمعية العامة غير العادية:**

تحصره المادة25 من القانون الأساسي للشركات في[539]: القانون الأساسي للشركة؛ قائمة المساهمين المترشحين؛ احتمالات الدمج أو الانفصال وأي احتمالات أخرى تخص مصير الشركة.

2. حق الاطلاع الدائم

يقصد به تمكين كل مساهم من الاطلاع على وثائق تخص الشركة بصفة دائمة، دون أن يتوقف ذلك على انعقاد الجمعية العامة[540]، بمعنى أنه ليس مقيدا بأجل معين، وإنما يمكن لكل مساهم أن يمارسه في أي وقت شاء طالما أن صفته كمساهم لاتزال قائمة. يرد هذا الحق حسب نص المادة 678 ق.ت.ج على:

- أسماء القائمين بالإدارة والمديرين العامين وألقابهم ومواطنهم؛ نص مشاريع القرارات التي يقدمها مجلس الإدارة أو مجلس المديرين؛ عند الاقتضاء نص مشاريع القرارات التي يقدمها المساهمون وبيان أسبابها؛ جدول أعمال تسمية القائمين بالإدارة أو عزلهم مع ذكر بياناتهم الشخصية.

لم يتضمن القانون التجاري الجزائري حق الاطلاع على قائمة المساهمين، أما القانون الأساسي للشركات الثلاث فقد حصره فقط على الوثيقة التي تحمل عدد ورقم الأسهم المسجلة الخاصة بالمساهم فقط دون غيره[541]. علما أن القانون التجاري الجزائري في مادته 819 يعاقب على عدم تمكين المساهم من قائمة المساهمين المتضمنة أسماء وألقاب وموطن كل صاحب أسهم مقيد في ذلك التاريخ في سجل الشركة وكذا عدد الأسهم التي يملكها كل مساهم وذلك قبل خمسة عشر يوما من انعقاد الجمعية، مما يفهم أن حق الاطلاع على قائمة المساهمين هو حق مؤقت ويخرج من دائرة الديمومة.

---

[539]-وتجدر الإشارة إلى أن هذا النطاق يشمل كل من المعلومات المدونة وغير المدونة.

[540]- أمير فهد، المرجع السابق.

[541] Art9/3 : « sur demande de actionnaire, il pourra lui être délivré un certificat tiré d'un carnet à souches, attestent le nombre et les numéros des actions inscrites dans le registre à son nom ».

يطال هذا الحق كذلك كل الوثائق التي قدمت للجمعيات خلال السنوات المالية الثلاث الأخيرة بما في ذلك حساب الاستغلال العام، الجرد، حسابات النتائج والميزانيات، تقارير مجلس الإدارة، أوراق الحضور، محاضر الجمعيات، في أي وقت من السنة، حسب المادة 819. 4من ق.ت.ج .

يعد حق الاطلاع أي حق الرقابة الذاتية للمساهم حق محمي قانونا بموجب المادتين 683 و819 ق.ت.ج، بالتبليغ تحت طائلة غرامة مالية تتراوح بين 20.000 إلى 200.000دج تدفع من قبل رئيس الشركة والقائمين بإدارتها، باعتبارهم ملزمين قانونا بوضع الوثائق تحت تصرف المساهمين أو تبليغهم بها.

ب. رقابة الجمعيات العامة

تعتبر الجمعيات العامة أداة رقابة داخلية جماعية تضم كل المساهمين دون استثناء، أيا كان عدد الأسهم التي يملكونها. وقد وصفت في القانون الأساسي للشركات الثلاث، بأنها تمثل تشكيلة نظامية لجميع المساهمين، تعتبر قراراتها ومداولاتها الصادرة طبقا لأحكام القانون ملزمة لهم[542]. ومنه فهي بمثابة سلطة عليا في الشركة[543]. وحسب القانون الأساسي للشركات الثلاث، فالجمعيات العامة نوعان:

- الجمعيات العامة غير العادية: توصف كذلك إذا انعقدت من أجل تعديل القانون الأساسي للشركة، تعديل رأسمال الشركة بالزيادة أو بالنقصان وحل الشركة أو التصفية[544].
- الجمعية العامة العادية: توصف كذلك إذا انعقدت للنظر في الشؤون الأخرى غير تلك التي تنظر فيها الجمعية العامة غير العادية[545].

وهو ينطبق مع أحكام المادتين 674 و675 ق.ت.ج، وسنتفصل فيما يلي في كل نوع على حدى.

---

[542] المادة23 .1من القانون الأساسي للشركات.

[543] سعود العماري، شركة المساهمة العامة، مقال منشور بتاريخ 2014/11/03 على موقع www.alyaum.com .

[544]-المادة1/2.23 من القانون الأساسي للشركات الثلاث.

[545] المادة2/2.23 من القانون الأساسي للشركات الثلاث.

1. رقابة الجمعيات العامة العادية

تجتمع الجمعية العامة العادية للشركات الثلاث مرة كل سنة بناء على طلب من مجلس الإدارة يوجه قبل ستة أشهر على الأكثر التي تلي قفل السنة المالية، في الوقت والمكان المحدد في الاستدعاء[546]. وفي هذا الشأن يختلف القانون الأساسي للشركات الفاعلة عن القانون التجاري الجزائري ولاسيما المادة 676 منه التي تقضي بأن الاجتماع يتم خلال ستة أشهر التي **تسبق** قفل السنة المالية وليس بعد قفلها. ويمكن لمجلس الإدارة استدعاؤها متى دعت الضرورة لذلك وفقا لنص المادة 2.24 من القانون الأساسي للشركات.

وعن اختصاصاتها، فهي كما سبق القول تبث في كل القضايا عدا تلك التي تدخل في اختصاص الجمعية العامة غير العادية[547]. أما عن شروط انعقادها، فحصرتها المادة 2/24 من القانون الأساسي للشركات الثلاث في:

- بالنسبة للاستدعاء الأول، فلا تنعقد هذه الجمعية العامة بشكل صحيح إلا بحضور مجموعة من المساهمين يمثلون ثلاث أرباع(4/3) عدد أسهم الشركة على الأقل.

---

[546] -Art 24.1 : « L'Assemblée Générale ordinaire se réunit chaque année sur convocation du Conseil d'Administration au plus tard dans les six mois(06) qui suivent la clôture de l'exercice au jour , heure et lieu indiqués dans la convocation ».

[547] ومع ذلك، فإن المادة 24 من القانون الأساسي للشركات الثلاث، تحصرها في :

- البث في كل القضايا التي تتجاوز اختصاصات مجلس الإدارة، واتخاذ كل القرارات عدا تلك التي تمس بالقانون الأساسي للشركة سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة؛ البث في تقرير مجلس الإدارة حول الشؤون الاجتماعية للشركة؛ النظر في تقرير مندوب الحسابات حول العهدة التي منحتها له، وكذا تقريره حول العمليات التي يتطلبها القانون؛ المناقشة والمصادقة، إعادة النظر في الحسابات، تعين الأرباح المقرر توزيعها، وعموما، اختبار وفحص كل أعمال أعضاء مجلس الإدارة، بمعنى إعطاء أو رفض إبراء الإدارة (Quitus de gestion)، تحديد أوامر الاقتطاع (les prélèvements) المخصصة لتأسيس أو رفع الأموال الاحتياطية (رأس المال الاحتياطي)؛ تقرير الأرباح المنقولة؛ المصادقة على قائمة التعيينات المؤقتة للقائمين بالإدارة المدلى بها من قبل مجلس الإدارة؛ تعيين، استبدال وإعادة انتخاب القائمين بالإدارة وكذا مندوب أو مندوبي الحسابات؛ النظر في التقرير الخاص لمندوب الحسابات المتعلق أساسا بالاتفاقيات المبرمة بين الشركة وأحد مسيريها، أو بين الشركة وأحد المساهمين؛ مناقشة كل المسائل والاقتراحات المطروحة خلال الاجتماع، والتي لا تدخل في اختصاص الجمعية العامة غير العادية؛ منح مجلس الإدارة كل التراخيص الضرورية لجميع الحالات التي تكون فيها سلطاته غير كافية لمعالجة الوضع.

– بالنسبة لاستدعائها الثاني، فلا يكون انعقادها صحيحا إلا بحضور مجموعة من المساهمين يمثلون ثلثي عدد أسهم الشركة. وفي حال عدم اكتمال هذا النصاب، يؤجل انعقاد الجمعية العامة العادية إلى شهرين على الأكثر بعد يوم استدعائها، ويبقى النصاب المفروض دائما هو 3/2 أي ثلثي أسهم الشركة.

2. رقابة الجمعيات العامة غير العادية

تختص الجمعيات العامة غير العادية بتعديل القانون الأساسي للشركة في جميع أحكامه، ولا يجوز لها زيادة التزامات المساهمين، ما عدا الحالة الخاصة بالعمليات الناتجة عن تجمع الأسهم بصفة منتظمة[548]. فهي أولا وأخيرا جمعية مساهمين وطريقة من طرق ممارستهم للرقابة وليست طريقة لزيادة الأعباء.

زيادة عن ذلك، فإن القانون الأساسي للشركات يخول لهذه الجمعية السلطات التالية: – تغيير طبيعة وشكل الشركة؛ تعديل المحل الاجتماعي للشركة؛ تغيير المقر الاجتماعي للشركة؛ تغيير شكل وهيكلة رأس مال الشركة أو تقرير إصدار أسهم جديدة؛ إصدار خيارات اكتتاب أو حيازة الأسهم؛ تقرير إدراج أسهم جديدة في سوق البورصة المنظم؛ إعداد تقرير جزئي حول أصول الشركة؛ تغيير سياسة توزيع الأرباح؛ قبول المساهمين الجدد؛ اتخاذ القرارات التي لا يستطيع مجلس الإدارة اتخاذها؛ تمديد حياة الشركة؛ تقرير إدماج أو انقسام الشركة والحل المسبق للشركة.

واشترطت المادة 25 من القانون الأساسي للشركات لانعقاد هذه الجمعية حضور مجموعة من المساهمين يملكون ثلاث أرباع (4/3) أسهم الشركة، بالنسبة للاستدعاء الأول، وفي حال عدم اكتمال النصاب، يؤجل انعقادها بشهرين بعد تاريخ الاستدعاء مع بقاء شرط النصاب قائما.

تخضع الجمعيات العامة العادية وغير العادية، حسب نص المادة 26 من القانون الأساسي للشركات لأحكام المادة 676 ق.ت.ج وما يليها، سواء من حيث طريقة الاستدعاء أو من حيث طريقة الاجتماع.

---

[548] المادة 25 فقرة 1 من القوانين الأساسية للشركات و كذا المادة 674 ق.ت.ج.

بالرغم من أن كلا من حق الاطلاع والجمعيات العامة تمثل أجهزة فعالة للرقابة الذاتية والجماعية على أعمال شركات المساهمة، إلا أنها لا تكف، فهي تظل رقابة داخلية يمكن بشكل أو بأخر أن تنحاز إلى أحد الصفين لاسيما رقابة الجمعيات كونها تقوم على نظام التصويت بالأغلبية مما يعرض مصالح الأقلية للمساس. من هذا المنطق، جاء القانون بفكرة الرقابة الخارجية، التي سنتناولها في الفرع الموالي.

الفرع الثاني: الرقابة الخارجية على أعمال الشركات:

عرفت بالرقابة الخارجية لأنها تمارس من قبل هيئات غير تابعة للشركات، تعمل بكل استقلالية عنها. وهنا نحصي هيئتين: مندوب الحسابات، والجهات الوصية على القطاع الذي تنشط فيه الشركات. وفيما يلي سنتفصل في كل رقابة كل هيئة على التوالي.

أ. رقابة مندوب الحسابات

تضمن العنوان السادس من القانون الأساسي للشركات الثلاث، وبالأخص شركتي ميناء الجزائر العالمي وميناء جن-جن العالمي موضوع الرقابة على الشركة "le contrôle de la société". وباستقراء مواد هذا العنوان، نجدها تنص فقط على رقابة مندوب الحسابات commissaire aux comptes وذلك في المادة 30. وسنتفصل فيما يلي لاسيما في موضوع تعيين مندوب الحسابات وعضويته وكذا المهام المخولة إليه ومسؤوليته.

1. الأحكام المتعلقة بتعيين مندوب الحسابات وبعضويته

مندوب الحسابات أو محافظ الحسابات، هو شخص مكلف بعملية التدقيق في صحة حسابات الشركة ودفاترها. وحسب المادة 30 من القانون الأساسي للشركات، فالجمعية العامة العادية هي التي تتولى تعيينه ممن تتوافر فيهم الشروط المحددة قانونا[549]، وهو ما يتطابق مع المادة 715 مكرر 4 من ق.ت.ج.

[549] Art 30/1 : « l'Assemblée générale ordinaire désigne un ou plusieurs Commissaires aux comptes remplissant les conditions fixées par la loi ».

يخضع في حيازته لهذه الصفة لأحكام القانون رقم 10-01 المتعلق بمهن الخبير المحاسب ومحافظ الحسابات والمحاسب المعتمد[550]. وإضافة إلى الشروط التي يحددها هذا القانون في شخص المندوب، هناك شروطا أخرى ينبغي على الجمعية العامة مراعاتها، نصت عليها المادة 715 مكرر6، واعترف بها القانون الأساسي للشركات الثلاث ضمنيا، عندما فرض على هاته الشركات الخضوع لأحكام القانون التجاري الجزائري، تتعلق أساسا بعدم وجود أية علاقة تربطه بالقائمين بالإدارة وأعضاء مجلس المديرين وأعضاء مجلس مراقبة الشركة إن وجد، سواء كانت علاقة قرابة، مصاهرة، زوجية، وحتى الأشخاص الذين تعاملوا مع الشركة مسبقا بوظيفة غير وظيفة مندوب الحسابات أو الذين كانوا قائمين بالإدارة في أجل خمس سنوات من تاريخ إنهاء وظائفهم.

أماعن المدة القانونية التي يمارس خلالها مندوب الحسابات مهمته، فقد حددتها المادة 2/30 من القانون الأساسي للشركات بـ 3سنوات مالية[551]، وهو نفسه ما قضت به المادة715 مكرر4. تنتهي هذه المدة مباشرة بعد اجتماع الجمعية العامة التي تفصل في حسابات السنة المالية الثالثة[552]. على أن هذه المدة قابلة للتجديد لعهدة ثانية.

في حالة وفاة أو استقالة أو عزل أحد مندوبي الحسابات، يتم استخلافه بمندوب آخر، يشغل مكانه إلى غاية انتهاء عهدة المندوب المستخلَف[553].

---

[550] القانون رقم 10-01، المؤرخ في 16 رجب 1431 الموافق لـ 29 يونيو 2010، المتعلق بمهن الخبير المحاسب ومحافظ الحسابات والمحاسب المعتمد (يلغي أحكام القانون 08/91 المتعلق بمهنة الخبير المحاسب ومحافظ الحسابات والمحاسب المعتمد)، الجريدة الرسمية، العدد42 صادرة في 28 رجب 1431، الموافق لـ 11 يوليو 2010، ص4.

[551] يصطلح على السنة المالية بمصطلح 'exercice' باللغة الفرنسية.

[552] وهنا نشير إلى أن القانون الأساسي للشركات الثلاث لم يحدد الجمعية المعنية في هذا الإطار، وإنما اكتفى بعبارة "اجتماع الجمعية العامة" ، في حين نصت المادة715 مكرر7 على أن الجمعية العامة العادية هي المعنية في هذا الشأن.

[553] Art 30/5 : « le ou les commissaires aux comptes nommées par l'Assemblée générale ordinaire en remplaçant d'un autre, en cas de décès, de démission ou de révocation, ne demeurent en fonction jusqu'à expiration du mandat de son prédécesseur ».

2. مهام مندوب الحسابات ومسؤوليته:

نصت المادة 30 من القانون الأساسي للشركات في فقرتها الثامنة على أن مندوب أو مندوبي الحسابات يمارسون مهمة التدقيق والمراقبة باستثناء أي تدخل في تسيير وإدارة الشركة. وأضافت الفقرة التاسعة أن مهام، التزامات، مسؤولية وكذا عزل مندوبي الحسابات يخضع للأحكام التي يحددها القانون، وفي ذلك إحالة ضمنية لأحكام المواد 715 مكرر4، 715 مكرر12، و715مكرر14.

يقصد بعملية التدقيق هنا، عملية الفحص الشامل لـ: السجلات أو الحسابات، الدفاتر والأوراق المالية للشركة، المعلومات المقدمة في تقرير مجلس الإدارة أو مجلس المديرين للتأكد من صحتها، الوثائق المرسلة للمساهمين، والوضعية المالية للشركة وحساباتها. أما عملية المراقبة فهي موجهة للتأكد من مدى انتظام حسابات الشركة وصحتها. إضافة إلى ذلك فهم يقومون بالمهام التالية:

- التصديق على انتظام الجرد وحسابات الشركة والموازنة، وصحة ذلك؛ التحقق ما إذا تم احترام مبدأ المساواة بين المساهمين؛ اجراء التحقيق طيلة السنة والرقابة التي يرونها مناسبة؛ استدعاء الجمعية العامة في حالة الاستعجال.

لهم كذلك سلطة تحليل التدقيقات والمراقبات التي يرونها مناسبة في أي وقت من السنة، وذلك حسب المادة30 فقرة 7 من القانون الأساسي للشركات الثلاث. مما يفهم أن هذه الشركات قد وسعت من سلطات هؤلاء المندوبين، كل في سبيل تفعيل الرقابة الخارجية، وإكساب أعمالها نوعا من المصداقية.

في مقابل ذلك، تعد الشركات ملزمة باستدعائه لحضور كل الجمعيات العامة العادية وغير العادية، وكذا لاجتماع مجلس الإدارة الذي تضبط خلاله حسابات السنة المالية المنتهية، على أن يوجه له الاستدعاء في الحالة الأخيرة قبل45 يوم على الأقل من تاريخ الاجتماع وذلك حسب نص المادة 6/30.

يتقاضى مندوب الحسابات مقابل هذه المهام أجرا يتم تحديده وفقا للأحكام التنظيمية والتشريعية السارية المفعول، وهو ما اكتفت بذكره المادة 7/30. ولعل في ذلك إحالة لنص المادة 37 من القانون 10-01 السالف الذكر، التي تمنح هذه الصلاحية للجمعية العامة أو الهيئات المكلفة بالمداولات.

للجمعية العامة العادية سلطة عزلهم عن مهامهم (المادة 4/30) في حال ارتكابهم لخطأ أثناء تأدية مهامهم أو وجود مانع يحول دون ممارستهم لمهامهم. وقد كان القانون الأساسي صريحا في هذا الشأن من حيث أنه أفرد الجمعية العامة بسلطة مماثلة، عكس ما ذهب إليه القانون التجاري الجزائري الذي منح سلطة العزل لكل من مجلس الإدارة أو مجلس المديرين أو حتى المساهمين الذين يمثلون على الأقل 10/1 من رأس مال الشركة وفقا للمادة 715 مكرر9.

أبعد من عقوبة العزل، فإن هناك جانبا من الفقه يرى أن مندوبي الحسابات يشكلون هيئة قائمة بذاتها في الجهاز التنظيمي لشركات المساهمة، فإذا ترتب عند أدائها لمهامها أخطاء انجرت عنها أضرار، تحملت هذه الهيئة مسؤوليتها المدنية طبقا للقواعد العامة[554] وهو نفس ما ذهبت إليه المادة 60 من القانون 10-01 السالف الذكر. علاوة على ذلك، نصت المادة 715 مكرر14 ق.ت.ج أن مسؤوليتهم المدنية تطال حتى المخالفات التي يرتكبها القائمون بالإدارة إذا كشفوا عنها في تقريرهم للجمعية العامة أو لوكيل الجمهورية.

إضافة إلى المسؤولية المدنية، فإنهم مسؤولين جزائيا عن كل تقصير في أداء الالتزامات التعاقدية، حسب المادة 62، وكذا تأديبيا عن كل مخالفة أو تقصير تقني أو أخلاقي في القواعد المهنية عند أدائهم لوظائفهم وفقا لنص المادة 63 من القانون 10-01. ومسؤولين بالتضامن تجاه الشركة أو تجاه الغير عن كل ضرر ينتج عن مخالفة أحكام القانون 10-01 السالف الذكر.

[554] مراقب الحسابات، مقال منشور على: http://www.anibrass.blogspot.com/2015/06/blog-post_70.html

ب. رقابة وزارة النقل

هي رقابة مزدوجة، فهي من جهة تعتبر الوزارة الوصية على قطاع الموانئ، لذى لها الحق بقوة القانون في ممارسة الرقابة على كامل المتدخلين المينائيين الناشطين على مستوى هذا القطاع والتابعين لها قانونا. ومن جهة أخرى، فإن حلولها محل السلطة المينائية في اتفاقيات الشراكة المينائية بما في ذلك اتفاقيات الامتياز، كجهة مانحة للامتياز، يعطي لها الحق في الرقابة على أعمال صاحب الامتياز.

انطلاقا من هذا، سنتطرق أولا لرقابتها بصفتها الوزارة الوصية، ثم ثانيا بصفتها الجهة مانحة الامتياز.

1. رقابة وزارة النقل بصفتها الوزارة الوصية:

حسب نص المادة 24 من القانون 30/90 المتعلق بالأملاك الوطنية، السالف الذكر، فإن 'السلطة الوصية' تمارس رقابة الاستعمال الحسن للأملاك الوطنية وفقا لطبيعتها وغرض تخصيصها. ومنه فهي تمارس ما يعرف بـ "الوصاية الإدارية" أو "الرقابة الوصائية"[555] على هذه الأملاك.

ولكون نهائيات الحاويات جزء من الموانئ، وانطلاقا من مبدأ "لا وصاية بدون نص"، فإن المادة 24 من القانون 30/90 السالف الذكر ترتقي لتكون مصدرا أو نصا يقر بوصاية وزارة النقل على نهائيات الحاويات ومنه على الشركات صاحبة امتياز نهائيات الحاويات.

وحسب إفادة موظفي شركة ميناء الجزائر العالمي وكذا شركة BMT، فإن وزارة النقل تفرض على مدراء هاته الشركات إرسال حصائل وحسابات النتائج وقرارات تخصيص النتائج والتقارير السنوية لنشاط الشركات. وهو ما استطعنا تحصيله في هذا الشأن نظرا لسرية المعلومات.

---

[555] والوصاية الإدارية في الأصل هي مجموعة من السلطات يقررها القانون للهيئات المركزية على أشخاص الهيئات المحلية وأعمالهم لغاية حماية المصلحة العامة وضمان احترام مبدأ الشرعية. تيميزاز هنيسية، الرقابة الوصائية في ظل قانون البلدية 11-01، مقال منشور بتاريخ 2013/11/04، على منتدى مدرسة الدكتوراه، المركز الجامعي لخميس مليانة.

غير ذلك، فإن وزارة النقل تستمد سلطة الرقابة على نهائيات الحاويات وحسن استعمالها من نصوص عدة، مبعثرة في مختلف النصوص القانونية والتنظيمية التي تحكم المجال البحري والمينائي، نذكر منها: المرسوم التنفيذي رقم 89-165 الذي يحدد صلاحيات وزير النقل[556]، ولاسيما المادة 3 بنصها: "يتولى وزير النقل بالاتصال مع الوزراء المعنيين، من أجل تأدية مهامه، تنفيذ التدابير الرامية إلى ضمان التنسيق والانسجام لاسيما فيما يأتي:...نشاط المتعاملين العموميين والخواص في مختلف ميادين النقل...".

المادة 6 (يتولى وزير النقل في مجال التقنين ترقية ما يأتي ومتابعته ورقابته بالتشاور مع القطاعات والمؤسسات المعنية:...3-في الميدان البحري والمينائي:...كيفيات تنظيم الموانئ التجارية....الإجراءات والمقاييس التقنية الرامية إلى المحافظة على الأملاك العمومية المينائية ومنشآتها).

المادة 7 (يتولى وزير النقل، طبقا للأحكام القانونية والتنظيمية المعمول بها والإجراءات المقررة ما يأتي:...يوجه ويراقب عمل المتعاملين العموميين والخواص في مجال النقل..).

المادة 12 (يبادر وزير النقل بإقامة رقابة على الأعمال التي تدخل في مجال اختصاصه، ويرسم أهدافه واستراتيجياته، ويحدد وسائله بما ينسجم مع المنظومة الوطنية للرقابة في جميع المستويات).

وأخيرا المادة 13 منه التي تفيد بأن وزير النقل يتولى ضمان حسن سير الهياكل المركزية وغير المركزية والمؤسسات الموضوعة تحت وصايته.

المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المتضمن تعيين السّلطات المختصّة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وانشاء الهيئات التابعة لها، السالف الذكر، التّي قضت بأن يُكلَف وزير النقل في إطار تطبيق المخطط الوطني للأمن البحري والمينائي بالسهر لاسيما على ما يأتي:.... إعداد وتنظيم كل ما يتعلق بكيفيات

---

[556] المرسوم التنفيذي رقم 89-165، المؤرخ في 27 محرم 1410، الموافق لـ29 غشت 1989، يحدد صلاحيات وزير النقل، الجريدة الرسمية، العدد36، صادرة في 28محرم 1410 الموافق لـ30غشت1989، ص1036.

تطبيق المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية،...التقييم والمراقبة الدورية لاحترام أحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية،...".

2. رقابة وزارة النقل بصفتها الجهة المانحة للامتياز:

يُخوِل الامتياز للإدارة المانحة حق الرقابة على سير المرفق العام. والأصل أن الإدارة المعنية في هذا الإطار إنما هي السلطة المينائية، غير أن الغياب الفعلي لها، وحلول وزارة النقل مكانها على أساس أنها الوزارة الوصية طبقا للفقرة 02 من نص المادة 03 من المرسوم 99/199 المحدد للقانون النموذجي للسّلطات المينائية، السّالف الذّكر، التّي نصت على: 'توضع السلطة المينائية تحت وصاية الوزير المكلف بالنقل"، إنّ هذه الوضعية تنقل حق الرقابة هذا مباشرة إلى الوزارة الوصية أي وزارة النقل.

يقصد بالرقابة هنا، التحقق من أنّ المتعاقد صاحب الامتياز يُباشر تنفيذ العقد طبقا لشروطه[557]. فحتّى لو لم تنص اتفاقية الامتياز على ذلك، فإن العادة جرت على أن يقوم مانح الامتياز بممارسة الرّقابة على أعمال صاحب الامتياز نظرا لارتباط العقد بمرفق عام، وله حق اللجوء إلى القضاء لتثبيت هذا الحق أي حيازته بموجب حكم قضائي. لذا لا يمكن للشركات الاحتجاج على عدم نص الاتفاقية عليها.

تُمارس الوزارة هذا الحق بواسطة هيئات توجدها خصيصا لهذا الغرض وإلا فعن طريق بعض الأعوان التابعين لها. وعلى الشركات صاحبة الامتياز احترام هذه الممارسة، والخضوع لجميع أشكال المراقبة والمعاينة والتفتيش التّي يجريها هؤلاء الأعوان، وعدم الاعتراض عليها وإلا تثار مسؤوليتها العقدية في هذا الإطار.

على اعتبار الرقابة حقا من حقوق وزارة النقل، فمن الطبيعي أن تقابله في ذلك التزامات ملقاة على عاتق الشركات صاحبة الامتياز، نذكر منها:

---

[557] أكلي نعيمة، المرجع السابق، ص97.

- تسهيل دخول أعوان الرقابة التابعين لوزارة النقل إلى نهائيات الحاويات وعدم عرقلة ذلك. وتزويدهم بكل الوثائق والمعلومات التّي يطلبونها أثناء ممارستهم لمهمة الرقابة هاته.
- إعداد تقارير حول مختلف جوانب نشاطها بصفة دورية ومنتظمة ورفعها إلى الهيئة الخاصة أو مكتب الأعوان المكلفين بالرقابة.
- دفع الرسوم والضرائب طبقا للتشريع والتنظيم المعمول به، وإظهار الوثائق التّي تثبت ذلك. واستشارة الوزارة قبل تحديد الرسوم وتسعيرات الخدمات التّي تقدمها الشركات بما في ذلك خدمات المناولة، التشوين، التعبئة والتفريغ،...

إنّ اخلال الشركات بالالتزامات المفروضة عليها في إطار ممارسة الرقابة يعرضها لبعض الجزاءات الإدارية، بالرغم من أنه لم يتم ذكرها صراحة، غير أنه يمكن الاستلهام في ذلك من نص المادة 13 من المرسوم 139/06 السالف الذكر، التّي قضت بأنه: "عندما تُشكل ممارسة العمليات المرتبطة بأحد النشاطات المينائية المذكورة أعلاه، خطرا جسيما على سلامة و/أو أمن السفن والأشخاص والمنشآت المينائية والسلع، يمكن أن تكون محل تعليق فوري وذلك إلى غاية زوال الخطر المذكور. ترسل نسخة من قرار التعليق الفوري إلى الوزير المكلف بالموانئ".

بعدما عدّدنا باختصار مجموعة الضوابط الاتفاقية التي تحكم سير اتفاقيات الشراكة المينائية، نسلط الضوء في المبحث الموالي على الضوابط القانونية.

المبحث الثاني: الضوابط الاتفاقية

إلى جانب الضوابط القانونية التي تحكم تفعيل اتفاقيات الامتياز محل الدراسة، يحدث وأن تضع الأطراف المتعاقدة، قيودا أخرى تدرجها في العقد بمحض ارادتها، لتتحول هذه القيود إلى ما يعرف بـ "الضّوابط الاتفاقية"، كون أنها نشأت برضا الأطراف. ولو أن أصل أغلبها يعود للقانون، غير أنّ امكانية التفاوض بشأنها يدخلها في هذه الخانة. من هذه الضوابط ما له طبيعة مالية، يتعلق أساسا بالالتزامات والمزايا المالية، ومنها ما له صلة بتشغيل وتنفيذ البنود التعاقدية نفسها. وهي النقاط التي سنبحث فيها فيما يلي.

المطلب الأول: الضوابط المالية

سُمِيَت بالضوابط المالية لارتباطها الوثيق بالجانب المالي. تضُم كل من الالتزامات المالية المفروضة على عاتق الشركة والمزايا والضمانات المالية المخولة لها. وهي مواضيع الفروع الموالية.

الفرع الأول: الالتزامات المالية

تتصرف الشركات صاحبة امتياز نهائيات الحاويات تُجاه الغير بصفتها 'تاجرا'، وهي تتقاضى مقابل ذلك مبالغ مالية في شكل رسوم. يقابل هذا التّحصيل، مجموعة من النفقات، منها ما يتعلق بالتجهيز كما سبق ورأينا ومنها ما يتعلق بالصيانة، ومنها ما تكتسي طابع ديون في مواجهة كل من الوزارة الوصية على هذا الملك الوطني العام، القائم بالتسيير، الموظفين، العمال وأخيرا المساهمين. فالشركات ملزمة بدفع مقابل مالي لقاء انتفاعها من نهائي الحاويات، فالدولة منحت لها المنشأة على سبيل الاستغلال والانتفاع وليس على سبيل الهبة، خاصة وأن الملك العام غير قابل للتنازل[558].

[558] من خصائص الملك الوطني العام طبيعيا كان أو اصطناعيا أنه غير قابل للتنازل، غير قابل للحجز وغير قابل للتملك، المادة 04 من القانون رقم 30/90 المتعلق بالأملاك الوطنية، السالف الذكر.

تقضي كذلك العادة في الشركات المختلطة الأموال بأن تعهد هذه الشركات بتسيير النهائي محل الامتياز إلى متعامل خاص يتولّى هذه المهمّة باسمها ولحسابها الخاص على أساس الخبرة التّي يحوزها في هذا الشأن. وهي ملزمة بدفع مقابل مالي لقاء انتفاعها من خبرته.

كذلك، فإن الشركات صاحبة امتياز نهائيات الحاويات هي في الأصل أشخاص معنوية، يتحكم في إدارتها وتمثيلها طاقم مُكوَّن من إطارات سامية، موظفين قائمين بالعمليات الإدارية وكذا عمال لتنفيذ عمليات الميدان، وهي ملزمة هنا بدفع أجور لهم لقاء جهودهم.

أبعد من ذلك، فإنّ الشركات صاحبة امتياز نهائيات الحاويات، تكتسي شكل شركة مساهمة، مما يعني أن لكل مساهم الحق في حصة من الأرباح التّي تحصلها الشركة، ليضحى ذلك التزاما ماليا آخر.

كل هذه الأداءات المالية، تدخل في حكم الأعباء المالية الملقاة على عاتق هذه الشركات. يخضع تحديدها وتسديدها لاتفاق الأطراف، لتدخل بذلك في خانة الضوابط الاتفاقية، سنتفصل فيها فيما يلي.

أ. الالتزامات المالية تجاه السلطة الوصية والمساهمين:

في هذا الإطار سنتعرض أوّلا لالتزام دفع أتاوى للسلطة الوصية وهي وزارة النقل لقاء استعمال ملك عام والانتفاع منه. بعد ذلك نتطرق للالتزامات المالية المفروضة عليها تجاه المساهمين.

1. دفع الإتاوات للوزارة الوصية

يجد هذا الالتزام مصدره في نص المادة 3/62، القانون 30/90 المتعلق بالأملاك الوطنية، التّي قضت بأن يخضعَ الاستعمال الخاص للأملاك الوطنية الذّي يمارسه المستخدمون لرخصة إدارية مُسبقة، ويستوجب هذا الاستعمال من المستعملين دفع الأتاوى حسب الشروط التّي يُحددها القانون". وبالإسقاط، فإنّ الشركات صاحبة امتياز نهائيات الحاويات بالرغم من أنّها تهدف إلى ترقية وتطوير هذه النهائيات، إلا أنها تعتبر منتفعة ومستعملة

لهذا الملك الوطني العمومي، والرخصة الإدارية هي اتفاقية الامتياز المبرمة بينها وبين وزارة النقل، الأمر الذي يفرض عليها دفع الأتاوى لقاء هذا الاستعمال، بالرغم من أن العقد يختلف عن الرخصة الإدارية، إلى أن الرضا بالتعاقد يعتبر نوعا ما ترخيصا لأداء التزامات معينة. والإتاوة عبارة عن مبلغ مالي تفرضه الدولة على المنتفعين من الأملاك العمومية العقارية التابعة لها.

يخضع تحديد هذه الإتاوة للقانون الذي يحكم النشاط وفقا لنص المادة 62 السالفة الذكر مسبقا. وبالرجوع إلى مختلف القوانين ذات الصلة بالنشاطات التي تمارسها الشركات، فإنّنا لا نجد فيها نصّا يُحدّد مبلغ الإتاوات المفروضة على هاته الشركات، ولا حتّى كيفية التّحديد، ما عدا المرسوم التنفيذي08-363 المعدّل والمتمم للمرسوم التنفيذي رقم 06-139 السالف الذكر، هذا الأخير الذّي لم يتفق أهل الاختصاص على دخوله حيز النّفاذ من عدمه. بحيث نجده يعدّل المادة التاسعة كما يلي: "يخضع المتعامل المختار إلى دفع مقابل مالي يتكون ممّا يأتي: حق الدّخول يدفع مرة واحدة عند بداية سريان الامتياز، إتاوة سنوية ثابتة تتعلق بشغل الأملاك العمومية المينائية واستعمالها، إتاوة سنوية مُتغيرة تقاس بتطور حجم النشاطات الممارسة.

تكون مُشتملات الأتاوى الخاصة بالامتياز المذكورة أعلاه، محل تفاوض بين السلطة المينائية المعنية والمتعاملين المختارين على أساس مخطط أعمال يطابق نموذجه تقاليد المهنة وأعرافها في ممارسة النشاطات المذكورة أعلاه".

إنّ استقراء هذه المادة يدّل من جهة على أنّ الالتزامات المالية المفروضة على الشركات في مُواجهة الإدارة ثلاث:

- **حق الدّخول:** يُعرف كذلك بالإتاوة الأولية[559]، وهو عبارة عن مبلغ مالي يدفعه صاحب الامتياز عند توقيعه على اتفاقية الامتياز، لإصباغ الطابع الرسمي على دخولها حيّز النفاذ[560].

[559] « le droit d'entrée, une spécificité de la franchise » article disponible sur : http://www.toute-la-franchise.com/vie-de-la-franchise-A3462-focus-le-droit-d-entree-une-spec.html

[560] « droit d'entrée (ou redevance initiale forfaitaire), article disponible sur : http://www.gouache.fr/lexique-droit-entree-avocat-gouache.html

- **الإتاوات السنوية الثابتة**: تجد مصدرها حسب نص نفس المادة في طبيعة محل الامتياز. والشركات مُلزمة بدفعها مرة واحدة في السنة. أمّا عن قيمتها وتاريخ دفعها، فالأمر خاضع لإرادة الأطراف المتعاقدة.
- **الإتاوات السنوية المتغيرة**: تتحكّم في تحديدها عدّة عوامل منها: الأرباح المحققة من قبل الشركة، مدى تطور حجم نشاط الشركة، العمليات الإضافية التي أصبحت تقدمها الشركات وغيرها. أما عن تاريخ الدفع فهو رهن بإرادة الأطراف.

ذكرت المادة أنّ جميع مكونات هذا الالتزام المالي يخضع تحديدها لإرادة الأطراف مع الأخذ بعين الاعتبار ما تمّ الاتفاق عليه في مُخطط الأعمال وهو نفسه خطة العمل أو Business Plan وكذا أعراف المهنة، عكس ما كان عليه الأمر في السابق، أيّ قبل صدور المرسوم رقم 08-363 أين كانت الإتاوات الثابتة تخضع في تحديدها للقانون وحده، في حين كانت قيمة الإتاوات المتغيرة تُحدد بالتفاوض دون تحديد القيم الدنيا أو القصوى لهذه الإتاوات. ولم تُحدد المادة طريقة دفع هذه الإتاوات. وفي هذا الإطار، فقد أجاب موظفي وزارة النقل الجزائرية أنه بمجرد توقيع اتفاقيات امتياز نهائيات الحاويات، يتم افتتاح حساب بنكي خاص تدفع فيه هذه المبالغ.

2. توزيع حصص الأرباح على المساهمين

المبدأ أنّ كل سهم يُعطي صاحبه الحق في تحصيل أرباح وكذا في الانتفاع الجزئي بحسب حصته من رأس المال، وهو ما تؤكده المادة 1/12 من القانون الأساسي لشركتي ميناء الجزائر العالمي وميناء جن-جن العالمي.

يُسمى حق الشريك المساهم في الربح، في لغة القانون بالحصة، وهو حق محمي قانونا. وحسب نص المادة 34[561] من القانون الأساسي للشركتين، فإنّ الجمعية العامة العادية هي التّي تتوّلى تحديد كيفيات دفع هذه الحصص،

[561] Art34 : « les modalités de mise en paiement des dividendes sont fixées par l'Assemblée Générale Ordinaire, où à défaut par le conseil d'Administration.
Toutefois, la mise en paiement de dividendes doit avoir lieu dans un délai maximal de neuf (09) mois après la clôture de l'exercice. La prolongation de ce délai peut être accordée par décision de justice.
Aucune répartition de dividende ne peut être exigée des actionnaires hors le cas de distribution effectuée en violation des dispositions des articles 724 et 725 du code de Commerce ».

واستثناء مجلس الإدارة. أمّا عن آجال الدّفع، فيستوي في ذلك أن لا تتجاوز التّسعة (09) أشهر كحد أقصى، بعد إقفال السنة المالية، غير قابلة للتمديد إلاّ بحكم قضائي.

أمّا عن شروط توزيع الحصص، فيحظر القانون الأساسي للشركات أي اشتراط لفائدة إضافية على التوزيع الجاري لصالح أي شريك، ويحيل في ذلك إلى نص المادتين 724و 725 من القانون التجاري، بحيث نجد أنّ المادة 725 تضع استثناء على حظر اشتراط الفوائد الإضافية، وذلك في حالة ما إذا منحت الدولة للأسهم ضمان ربح أدنى. والأصل في هذا الاستثناء أنه يمثل خرقا لمبدأ ثبات رأسمال الشركة، كونه يقوم على منح المساهمين فوائد ثابتة حتى في غياب الربح من خلال اقتطاع هذا المنح إمّا من رأسمال الشركة وإما من الاحتياطي القانوني للشركة[562]، وفي ذلك اعتداء على حقوق دائني الشركة، ولهم كامل الحق في اللّجوء إلى القضاء قصد مطالبة المساهمين برد هذه الحصص، على أساس أن ذلك يعد مساسا برأس المال الذّي يحمي دَيْنَهُم. ومع ذلك، يبقى تدخل الدولة الاستثناء الوحيد الذّي يحمي المساهمين لاسيما في حالة انخفاض قيمة أرباح الشركة.

ب. تسديد الأجور:

يخص الأجر هنا كلاّ من المسير، الذي يتقاضى بمفهوم المادة الأولى من القانون 01/89 السالف الذكر أجرا لقاء أتعابه، وكذا كلا من عمال الشركة التنفيذين والعمال الإداريين. وهي النقاط التي سنتعرض لها فيما يلي.

1. أجر المسير:

حسب نص المادة 8 من القانون 01/89 المعدل والمتمم للقانون المدني الجزائري السالف الذكر، فإنه يتم تحديد أجر المسير في العقد، ويستوي في ذلك أن يكون مطابقا للأعراف المكرسة في هذا المجال. وبالرجوع إلى عقود التسيير المبرم بين كل من شركة BMT وشركة بورتاك كمسير لها، وكذا بين شركة ميناء الجزائر العالمي وبين

[562] علال شليغم، مبدأ ثبات رأس المال في القانون التجاري الجزائري، مجلة التواصل في الاقتصاد والإدارة والقانون، العدد39، 2014، ص174.

شركة موانئ دبي العالمية، وأخيرا بين شركة ميناء جن–جن العالمي وشركة موانئ دبي العالمية، فإننا نجدها قد عالجت موضوع أجر المسير في نص المادة الخامسة تحت عنوان "أجر الخدمات". حسب هذه المادة، فإنّ أجر المسير يخضع في تحديده للأحكام القانونية والتنظيمية وكذا أعراف المهنة المكرسة في الجزائر، وفي ذلك تطابق كبير مع نص المادة الثامنة 08 من القانون 01/89 السالفة الذكر.

لكن السؤال الذي يُطرح هنا يتعلق أساس بهذه القوانين والتنظيمات وحتى الأعراف، إذْ نجد نصا واحدا يُحدد كيفية تحديد أجر المسير في عقود تسيير الشركات المختلطة الأموال، لا في القانون المدني الجزائري، ولا حتى في القانون 16–09 المتعلق بترقية الاستثمار، ولا حتى في القانون 82–13 المتعلق بالشركات المختلطة الأموال الملغى. حتى عن أعراف المهنة المكرسة في الجزائر، فإن مهنة تسيير نهائيات الحاويات جديدة على الوسط الجزائري، فأين هي الأعراف التّي يفترض فيها القدم والتكرار والالزامية؟ وما يزيد الأمر تعقيدا، أن موضوع عقد تسيير هذه الشركات، وموضوع أجر المسير بصفة خاصة، يدخل في الأمور السرية التي تتحفظ بشأنها الوزارة الوصية.

أما عن كيفيات الدفع، فقد حددتها الفقرة الثانية من المادة الخامسة من العقد كما يلي:

- في نهاية كل ثلاثي، يتم إعداد فاتورة تُقدر بـ20% من مُجمل الأرباح المحققة خلال السنة المنقضية، ودفعها للمسير. يتم الدفع عن طريق التحويل المصرفي SWIFT، في أجل أقصاه 15 يوما ابتداء من تاريخ استلام الرصيد في الحساب البنكي للمسير.
- في نهاية كل سنة، يتم إعداد فاتورة تلخيصية لمجمل الرّصيد السنوي للعمليات والخدمات، على أساس الخدمات المتممة خلال السنة المنصرمة، تماما كما هو محدد في شهادة الخدمات المقدمة من الشركة صاحبة الامتياز. ولا يتم دفعها إلا بعد قيام مجلس إدارة الشركة بالتحقق من صحة تقرير المدير العام للشركة حول الخدمات المقدمة خلال السنة المنصرمة. أما عن طريقة دفع هذه الفاتورة، فهي نفسها الطريقة المتبعة في دفع فواتير الثلاثيات كما ذكرنا أعلاه.

إذا لم يقتنع الأطراف بتقرير المدير حول الخدمات المقدمة، بحيث لم يتضمن جميع أتعاب المسير أو العكس، فإنّ لهم الحق في عقد اجتماع خلال أجل أقصاه 30 يوما ابتداء من تاريخ الإعلام عن هذا النزاع، إمّا قصد حلّ هذا النزاع بطريقة ودية، وإلاّ فلتعيين خبير مستقل، بموجب اتفاق مشترك، ليقوم الخبير بإبداء رأيه في أجل 30 يوما. ويلتزم الأطراف بتطبيق رأي الخبير المستقل، من خلال تأكيد أو تعديل تقرير المدير العام.

التزام الشركة بدفع أجر المسير هو التزام بتحقيق نتيجة وبذل عناية في آن واحد، فهي من جهة ملزمة بتسديد الفواتير، ومن جهة أخرى ملزمة حسب نص المادة 2/5 من العقد بالاجتهاد في دفع الفواتير، وأبعد من ذلك، فهي ملزمة بتزويده بكل الوثائق المطلوبة قانونا، انجاز كل التصرفات التي يتطلبها القانون في مواجهة الغير، وتوفير المساعدة الضرورية لتسهيل اجراءات دفع فواتير المسير المتعاقد. تقوم مسؤوليتها التعاقدية في حالة التأخر في دفع الفواتير، من خلال دفع غرامة مالية عن هذا التأخير، تُحدد قيمتها على أساس سعر الخصم الرسمي للمصرف الجزائري الجاري به التعامل إضافة إلى نقطة، مع رسملة[563] الفوائد السنوية إلى حين استلامها من قبل المسير.

2. أجور القائمين بالإدارة وعمال الشركات.

- **أجر القائمين بإدارة الشركات:**

يوصف القائمون بالإدارة بـ "الموظفين" إلا أنهم لا يدخلون في حكم الموظف بالمعنى القانوني للكلمة. فالموظف وفقا لنص المادة الثانية (2) من الأمر 06-03 المتضمن القانون الأساسي العام للوظيفة العمومية[564]، هو كل شخص طبيعي يمارس نشاطه في المؤسسات والإدارات العمومية، والشركات هنا لا تدخل في حكم المؤسسات أو الإدارات العمومية.

---

[563] يقصد بالرسملة تعني التحويل من الأرباح إلى رأس المال الأساس في منظمة الأعمال على وفق القوانين والتشريعات المعمول بها. عمر غازي عبد العزيز العبادي، الرسملة وعلاقتها بحركة أسعار الأسهم بالتطبيق في عينة من الشركات المساهمة المسجلة في سوق بغداد للأوراق المالية للمدة 1993-2001، مجلة تنمية الرافدين 80(27)2005، ص44.

[564] الأمر 06-03 مؤرخ في 19 جمادى الثانية 1427 الموافق لـ15 يوليو 2006، يتضمن القانون الأساسي العام للوظيفة العمومية، الجريدة الرسمية، العدد 46، صادرة في 20 جمادى الثانية 1427 الموافق لـ 16 يوليو 2006، ص3.

يدعون في صلب القانون الأساسي للشركات بـ: "القائمين بالإدارة"[565] ، وحسب نفس القانون، فإن عددهم محدد حصرا بثمانية أشخاص، يتم تعيينهم من قبل الجمعية العامة العادية لمدة ثلاث سنوات مالية. ويتلقون مقابل ذلك مُرتبا يتم تحديده في القانون الأساسي للشركة بالاستناد على قواعد القانون التجاري الجزائري كمرجع. تماما كما يلي: – بالنسبة للمدير العام؛ يتم تحديد مرتبه من قبل مجلس الإدارة.

– بالنسبة لباقي القائمين بالإدارة؛ يتم تحديد مرتباتهم من قبل الجمعية العامة العادية التّي تمنحهم مبلغا سنويا ثابتا عن بدل الحضور، مع واجب تقييد هذا المبلغ على تكاليف الاستغلال. ويتولى مجلس الإدارة تقسيم هذا المبلغ بين هؤلاء القائمين بالإدارة.

يمكن أن يرخص مجلس الإدارة بدفع مصاريف إضافية للسفر والتنقلات وكذا المصاريف التي أداها القائمون بالإدارة في مصلحة الشركة، حسب نص المادة 20 من القانون الأساسي لشركتي ميناء الجزائر العالمي وميناء جن–جن العالمي. وعدا ذلك، فلا يمكن الترخيص بمنح مرتبات دائمة أو غير دائمة. واستثناء، فإن للجمعية العامة أنْ تُقرر منحهم مكافآت على أساس الأرباح المحققة خلال السنة الواحدة، يخضع تحديدها لنص المادة 728 ق.ت.ج، التّي تشترط ألا يتجاوز مبلغ المكافأة 10/1 من الأرباح القابلة للتوزيع، بعد طرح الاحتياطات[566].

- **أجور العمال:**

قبل الخوض في الحديث عن أجر العمال، تجدر الإشارة إلى أنّ كلاّ من الشركات الثلاث لم تفرق بين الأصناف الاجتماعية للعمال التنفيذيين من حيث التسمية، وإنما تصف جميع عمالها بمصطلح (agent de / agent chargé de باللغة اللاتينية، والذّي يترجم إلى مصطلح "عميل/وكيل أو عامل" باللغة العربية، والأقرب للترجمة هو مصطلح "وكيل العمليات..." وأحيانا مصطلح 'عامل'، فمثلا عبارة (agent chargé des

[565] les administrateurs.

[566] لمزيد من المعلومات حول هذه محل الطرح، راجع أحكام القانون التجاري الجزائري، لاسيما المواد 722 و728.

(opérations commerciales، فإن ترجمتها باللغة العربية الأقرب هي عبارة (وكيل العمليات التجارية)، أما عن عبارة (agent de vérification)، فإن ترجمتها الأقرب هي عبارة (عامل المراجعة).

وحتى في نظامها الداخلي، فإنها لم تفرق بين مختلف الأصناف الاجتماعية والتفرقة لا تظهر إلاّ من حيث الأجر. وأبعد من ذلك، فقد ذهبت كل من شركة ميناء الجزائر العالمي وميناء جن-جن العالمي إلى جواز قيام العمال بشغور مناصب أخرى من صنف اجتماعي آخر لدواعي المصلحة و/أو تغير مخططات العمل والنشاط دون تغيير الصنف الاجتماعي الأصلي للعامل.

يخضع هؤلاء العمال لأحكام قانون العمل الجزائري، القانون رقم 11/90[567]، لاسيما المواد من 80 إلى غاية المادة 87 منه، وكذا لأحكام النظام الداخلي لهاته الشركات والاتفاقيات الجماعية المبرمة بينها وبين نقابات العمال. ويختلف الأجر باختلاف نوع العمل وتوقيته، فلا يستوي العمل الليلي والعمل في النهار.

الفرع الثاني: المزايا والضمانات المالية

تعد المساهمة في رأسمال مؤسسة في شكل مساهمات نقدية أو عينية، شكلا من أشكال الاستثمارات التي تُنجز في إطار امتياز و/أو الرخصة بمفهوم المادتين 1و02 من الأمر 01-03 المتعلق بتطوير الاستثمار السالف الذكر (كون أن الاتفاقيات الثلاث نشأت في ظله بالرغم من إلغائه سنة 2016 بموجب القانون 16-09المتعلق بترقية الاستثمار السالف الذكر). تبعا لذلك، فإن شركات المساهمة الناشئة هنا، بما في ذلك شركة BMT، شركة ميناء الجزائر العالمي وشركة ميناء جن-جن العالمي، تستفيد بقوة القانون من المزايا والضمانات التي يُحددها هذا الأمر، لاسيما تلك التي نصت عليها المادة 09 منه والتي تعد من النظام العام.

[567] القانون رقم 11/90، مؤرخ في 26 رمضان1410،الموافق لـ 21 أبريل 1990، الجريدة الرسمية، العدد 17، صادرة بتاريخ أول شوال 1410، الموافق لـ 25 أبريل 1990، ص 562.

تُكيف الشركات الثلاث حسب المادة 10 من نفس الأمر من قبيل الاستثمارات ذات الأهمية الخاصة بالنسبة للاقتصاد الوطني، لذا فهي تستفيد من مزايا استثنائية خاصة، حددت شروطها المادة 12 من نفس الأمر. والأصل في تضمين هذه المزايا ضمن خانة الضوابط الاتفاقية، هو عبارة "يُمكن أن تستفيد الاستثمارات المذكورة...من المزايا التي يمنحها هذا الأمر". فمصطلح "يُمكن" يتضمن امكانية للتفاوض.

إضافة إلى ذلك، فقد سبق وأشرنا في الباب الأول، أن شركةBMT نشأت في ظل هذا الأمر، أما شركتي ميناء الجزائر العالمي وميناء جن-جن العالمي، فنشأتا في ظل الأمر 06-08[568] المعدل والمتمم للأمر 01-03، إلاّ أنهم يستفيدون من نفس المزايا، فالمادة 12 بقيت محتفظة بالطابع الاتفاقي لها. وحتّى وإن استفادت الشركات الناتجة عن التعاقد مع موانئ دبي العالمية من مزايا جديدة مُخولة لها بموجب الأمر 06-08، فإنّ لشركة BMT الحق في الاستفادة من نفس المزايا، ودليل ذلك المادة 15 من الأمر 01-03 كما سنرى لاحقا.

لأن السرية حجبت المعلومات، لم يكن بالإمكان سوى الاقتصار على ما تمّ النص عليه في الأمر 01-03 المعدل والمتمم كونه يظل أولا وآخرا مصدر هذه المزايا. تبعا لذلك قسمنا هذا الفرع إلى جزئين؛ جزء خاص بمضمون المزايا، والجزء الثاني يتعلق بالضمانات المقررة لحماية هذه المزايا.

أ. المزايا المالية:

كما سبق وأشرنا، فإنّ هناك نوعين من المزايا المالية التّي تمنح للشركات، مزايا من النظام العام، تتميز بالطابع الإلزامي. ومزايا استثنائية، تخضع لاتفاق الطرفين. وهي النقاط التي سنتناولها فيما يلي.

---

[568] الأمر 06-08، مؤرخ في 19 جمادى الثانية 1427، الموافق لـ 15 يوليو2006، يعدل ويتمم الأمر 01-03، الجريدة الرسمية، العدد 47، صادرة في 23جمادى الثانية 1427 الموافق لـ 19 يوليو 2006، ص17.

1. مضمون مزايا النظام العام

هي عبارة عن مزايا يُخولها القانون لجميع المستثمرين على التراب الوطني الجزائري، يستوي فيها كل من الجزائريون والأجانب، أشخاصا طبيعيين كانوا أم معنويين. نصت عليها المادة التاسعة 09 من الأمر 01-03 في فقرتها الأولى: "زيادة على الحوافز الضريبية وشبه الضريبية والجمركية المنصوص عليها في القانون العام... تستفيد الاستثمارات المنصوص عليها في المادتين 1و2 أعلاه مما يأتي...". يفهم من ذلك أن مضمون مزايا النظام العام ينصرف ليشمل كل من الحوافز الضريبية، شبه الضريبية وكذا الحوافز الجمركية إضافة إلى مزايا أخرى:

- **بالنسبة للحوافز الضريبية**: فتشمل:

- الإعفاء الضريبي: هو إسقاط حق الدولة في اقتطاع ضريبة من دخل كان في الأصل يخضع لها. وهو إمّا أن يكون دائما أو مؤقتا؛ فأمّا الإعفاء الدائم، فيدوم بدوام الاستثمار، أي يرافق المشروع طيلة انجازه، استغلاله إلى غاية حلول أجله. أما الإعفاء المؤقت فيخص فترة محددة من حياة المشروع ثم يزول[569].
- التخفيضات الضريبية: هي تقليص يمس قيمة الضريبة المستحقة مقابل الالتزام ببعض الشروط كإعادة استثمار الأرباح.
- المعدلات التمييزية: يقصد بها تصميم جدول للأسعار الضريبية يحتوي على عدد من المعدلات ترتبط بنتائج محددة لعمليات المشروع، بحيث يكون هذا الارتباط عكسيا، كلما انخفضت نتائج المشروع، ازدادت المعدلات والعكس صحيح[570].
- نظام الإهتلاك وامكانية ترحيل الخسائر إلى السنوات اللاحقة وذلك بهدف الحفاظ على رأسمال الشركة.

---

[569] طالبي محمد، أثر الحوافز الضريبية وسبل تفعيلها في جذب الاستثمار الأجنبي المباشر في الجزائر، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السادس، ص317.

[570] طالبي محمد، المرجع السابق، ص38.

- **بالنسبة للحوافز غير الضريبية**: نذكر منها حوافز تشريعات العمل[571]، فقانون العمل الجزائري، القانون 90-11 ، أصبح هو الآخر مصدرا من مصادر الحوافز الممنوحة للمستثمرين، لاسيما من خلال سياسة التفاوض الجماعي كوسيلة اتفاقية لتحديد التزامات الأطراف والتوفيق بين مصالحهم، وكذا من خلال سياسة عقود العمل المحددة المدة التي توفر مرونة في التعامل ما بين العمال والشركات المستثمرة.
- **بالنسبة لباقي الحوافز** نصت عليها نفس المادة التاسعة من الأمر 01-03 الملغى، على أنه يمكن حصر تلك التي تستفيد منها الشركات محل الدراسة في:

- الإعفاء من الحقوق الجمركية على السلع غير المستثناة والمستوردة التّي تدخل مباشرة في إنجاز الاستثمار.
- الإعفاء من الرسم على القيمة المضافة فيما يخص السلع والخدمات غير المستثناة المستوردة أو المقتناة محليا والتي تدخل مباشرة في إنجاز الاستثمار.
- بعنوان الاستغلال نجد:
  - الإعفاء من الضريبة على أرباح الشركات.
  - الإعفاء من الرسم على النشاط المهني.

2. مضمون المزايا الاستثنائية

لم ينص عليها المشرع الجزائري في المادة 12 من الأمر 01-03، وإنما تركها لاتفاق الشركة المستثمرة مع الوكالة لحساب الدولة، ثم عاد من جديد ليحددها على سبيل المثال في نص المادة 11 من الأمر 06-08 المعدلة والمتممة لنص المادة 12 من الأمر 01-03. على أننا سنقتبس فقط أهم المزايا الاستثنائية التّي يمكن أن تستفيد منها الشركات محل الدراسة.

---

[571] ساعد بوراوي، الحوافز للاستثمار الأجنبي المباشر في دول المغرب العربي (الجزائر- تونس - المغرب)دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2008/2007، ص88.

- في مرحلة الاستغلال : ولمدة عشر (10) سنوات ابتداء من تاريخ معاينة الشروع في الاستغلال التّي تعدها المصالح الجبائية بطلب من المستثمر:

  ➢ الإعفاء من الضريبة على أرباح الشركات والإعفاء من الرسم على النشاط المهني.

زيادة على هذه المزايا، يمكن أن يقرر المجلس الوطني للاستثمار منح مزايا إضافية في حدود ما ينص عليه القانون.

أما عن شروط الاستفادة من هذه المزايا، فيمكن تلخيصها في:

➢ الشروط العامة: بمعنى تخص كل المزايا دون استثناء:

- أنْ يرِد الاستثمار في شكل من الأشكال المنصوص عليها في المادتين 1و2 من الأمر 01-03.

➢ الشروط الخاصة: وتخص فقط المزايا الاستثنائية دون غيرها، نذكر منها:

- أن يتم التفاوض عليها بين الشركة وبين الوكالة الوطنية للاستثمار.
- أن يخضع التفاوض لإشراف الوزير المكلف بترقية الاستثمارات.
- أن يتم تحصيل موافقة المجلس الوطني للاستثمار قبل ابرام الاتفاقية.
- أن تبرم الاتفاقية مع الوكالة.

ب. الضمانات القانونية المقررة لحماية المزايا المالية:

قصد حماية المزايا المالية السالفة الذكر من التعسفات القضائية خاصة، أقرّ نفس القانون الذي حدد هذه المزايا المالية، أي الأمر 01-03 السالف الذكر، مجموعة من الضمانات القانونية لعل أبرزها ما عرف بـ "ضمان الحقوق المكتسبة" وكذا مبدأ "حل المنازعات". وإن كان هذا المبدأ الأخير يميل لأن يكون ضمانا من ضمانات تنفيذ واستمرارية العقد أو اتفاقية الامتياز أكثر من كونه ضمانا من ضمانات حماية المزايا المالية التي سبق تعدادها.

على هذا الأساس، سنتطرق في هذا الجزء فقط لضمان الحقوق المكتسبة الذي يقوم على ثلاث مبادئ؛ مبدأ تثبيت النظام القانوني الخاص بالاستثمار، مبدأ عدم جواز المصادرة أو التأميم إلا بالقانون أو عن طريق القضاء ومبدأ التحويل الحر لرأس المال وعائداته.

1. مبدأ تثبيت الحقوق المكتسبة:

يقصد بمبدأ تثبيت الحقوق المكتسبة ألاّ تطال التعديلات التشريعية أو الأحكام التشريعية الجديدة التي أضيفت لقانون الاستثمار الذي نشأت في ظله الشركات أو حتى القانون الجديد بشكل رجعي على الحوافز والمزايا التي أقرها النص الأصلي لهذه الشركات، وإنما تبقى هذه الحوافز سارية المفعول إلى حين حلول أجل الشركات. بمعنى آخر فإن الشركات تبقى محتفظة بالمزايا المالية ومختلف الحوافز التّي خوّلها لها قانون الاستثمار الذي نشأت في ظله بالرغم من مختلف التعديلات أو حتّى الإلغاءات التي قد تطرأ عليه مستقبلا.

تم إقرار هذا الضمان بموجب المادة15 من الأمر 01-03 التي قضت بـ "لا تطبق المراجعات أو الإلغاءات التّي قد تطرأ في المستقبل على الاستثمارات المنجزة في إطار هذا الأمر إلاّ إذا طلب المستثمر ذلك صراحة". يشبه هذا الإقرار مبدأ عدم رجعية القوانين إلاّ ما كان منها أصلح للمتهم، المنصوص عليه في المادة الثانية (02) من الأمر 66-156 المتضمن قانون العقوبات الجزائري[572]. بحيث نرى أن المادة 15 لا تعترف برجعية المراجعات أو الإلغاءات المستقبلية إلا إذا طلبها المستثمر صراحة. على أن هذا الطلب يرفع إلى الوكالة الوطنية للاستثمار. ولم تبين المادة كيفيات هذا الطلب وإجراءاته.

أكدت على هذا المبدأ المادة 29 من نفس الأمر التي قضت بـ: "يُحتفظ بالحقوق التّي يكتسبها المستثمرون فيما يخص المزايا التّي يستفيدون منها بموجب التشريعات التّي تؤسس تدابير تشجيع الاستثمارات، وتبقى هذه المزايا سارية المفعول إلى غاية انتهاء المدة وبالشروط التّي منحت على أساسها".

---

[572] الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر 1386، الموافق لـ 8 يونيو 1966، يضمن قانون العقوبات الجزائري المعدل والمتمم.

هكذا فإنّ شركة BMT التي نشأت في ظل الأمر 01-03 تبقى محتفظة بنفس المزايا التّي خولها لها هذا الأمر إلى حين حلول أجلها، ولها أن ترفع طلبا إلى الوكالة الوطنية للاستثمار من أجل الاستفادة من المزايا التي أقرها القانون الجديد رقم 16-09 المتعلق بترقية الاستثمار والذي ألغى كما سلف الذكر الأمر 03/01. نفس الشيء بالنسبة لكل من شركة ميناء الجزائر العالمي وميناء جن-جن العالمي اللتان نشأتا في ظل الأمر 06-08 المعدل والمتمم للأمر 01-03.

2. مبدأ عدم جواز المصادرة أو التأميم إلا بالقانون ومبدأ التحويل الحر لرأس المال وعائداته:

- **مبدأ عدم جواز المصادرة أو التأميم إلا بالقانون:**

أقرته المادة 16 من الأمر 01-03 المعدل والمتمم التي قضت بأنه "لا يمكن أن تكون الاستثمارات المنجزة موضوع مصادرة إدارية إلاّ في الحالات المنصوص عليها في التشريع المعمول به. ويترتب على المصادرة تعويض عادل ومنصف". على أنّ المصادرة هي كل إجراء تقوم به السلطة العمومية بهدف تمليك الدولة بموجب حكم قضائي أو نص قانوني أموالا أو مضبوطات قهرا عن مالكها[573]، مع أو بدون تعويض.

يفترض في هذا التعويض العدل والإنصاف. بمعنى أن تتعادل قيمة التعويض مع قيمة الحق محل المصادرة، وأن تؤخذ بعين الاعتبار الأرباح المستقبلية.

- **مبدأ التحويل الحر لرأس المال وعائداته:**

أقرته المادة 31 من الأمر 01-03 السالف الذكر، التي قضت بأنه يرد على الرأسمال المستثمر والعائدات الناتجة عنه أي الأرباح. كما يطال كذلك المداخيل الحقيقية الصافية الناتجة عن التنازل أو التصفية. دون أن يشترط القانون سقف تحويل معين. وهو نفسه ما نصت عليه اتفاقية التشجيع والحماية المتبادلة للاستثمارات بين الحكومة

---

[573] علة عمر، حماية الاستثمار الأجنبي الخاص في التشريع الوطني والقانون الدولي، 'دراسة مقارنة'، بحث مقدم لنيل درجة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة منتوري -قسنطينة، 2008/2007، ص88.

الجزائرية وحكومة الإمارات العربية المتحدة (المرسوم الرئاسي رقم 02-227 السالف الذكر)، في مادتها السابعة، الفقرة الأولى التي قضت بـ: "تضمن كل من الدولتين المتعاقدتين للمستثمرين التابعين للدولة المتعاقدة الأخرى بعد الوفاء بالتزاماتهم الضريبية، التحويل الحر لمدفوعات متعلقة باستثمار داخل إقليمها إلى الخارج، بما في ذلك تحويل:

أ- رأس المال الأصلي وأي رأسمال إضافي،

ب- العائدات،

ت- المدفوعات بموجب عقد، بما في ذلك سداد أصل الدين ومدفوعات الفائدة المستحقة المؤداة بموجب اتفاقية قرض،

ث- الإتاوات عن الحقوق،

ج- العائدات المستحقة من البيع أو التصفية لجميع أو أي جزء من الاستثمار،

ح- الأموال المكتسبة والمكافآت الأخرى للعاملين المتعاقد معهم بالخارج والذين لهم صلة بالاستثمار،

خ- مدفوعات التعويض والمدفوعات الناشئة عن تسوية المنازعات".

تلك كانت إحاطة وجيزة لأهم الضوابط المالية المفروضة على الشركات. نتطرق فيما يلي للضوابط ذات الصلة بتشغيل الاتفاقات وتنفيذها.

المطلب الثاني: ضوابط ذات صلة بتنفيذ اتفاقية الامتياز

هي الضوابط التي تميل إلى الحفاظ على استقرار العلاقة التعاقدية، وفي ذلك نميز نوعان؛ ضوابط خاصة بالتشغيل على مستوى النهائي، تنطوي على مجموعة من المعايير الخاصة بالطرف الأجنبي على الشركات احترامها، على أن هذا الاحترام يتم من خلال إدراج هذه المعايير ضمن النظام الداخلي لهذه الشركات. وضوابط أخرى تخص فض النزاعات بين مختلف الأطراف المتعاقدة بدءا من الطرف الأجنبي وصولا إلى عمال الشركات صاحبة الامتياز.

على هذا الأساس، قسمنا هذا المطلب إلى فرعين؛ فرع خاص باحترام معايير المسير كضابط من ضوابط التشغيل، والفرع الثاني خاص بطرق حل النزاعات كضابط من ضوابط استمرارية العقد.

الفرع الأول: احترام معايير المسير طيلة مدة عقد التسيير

يعد احترام هذه المعايير ضابطا اتفاقيا يصب في إطار السير الحسن للاتفاقية، فكيف باستطاعة الاتفاقية أن تنتج ثمارها إذا عمدت الشركة إلى تطبيق ما يتنافى مع هذه المعايير، فالأمر يحتم عليها أن تستوعب أنّ هذه المعايير هي سبب شهرة هذا المسير. وإضافة إلى إرادة الأطراف كمصدر لهذا الضابط، يمكن أن يجد هذا الأخير مصدره في الأحكام العامة كذلك، فحسب نص المادة الأولى من القانون 89-01 المعدل والمتمم للقانون المدني، نجد أنه من آثار عقد التسيير أن يضفي القائم بالتسيير علامته على الشركة أو المنشأة حسب مقاييسه ومعاييره، وهي ملزمة مقابل ذلك باحترام هذه المعايير وعدم الاعتراض عليها.

بالإسقاط، فإن شركة بورتاك السنغافورية باعتبارها المشرفة على تسيير نهائي حاويات بجاية، وكذا شركة موانئ دبي العالمية باعتبارها المشرفة على تسيير نهائي حاويات الجزائر العاصمة وكذا نهائي حاويات جن-جن ملزمة بتسيير هذه النهائيات وفقا للمعايير والمقاييس التّي تعتمدها في تسيير مختلف نهائيات الحاويات الخاصة بها، وعلى الشركات احترامها. أمّا بعد انتهاء مدة هذا العقد، فلها كامل الحرية في تبني هذه المعايير من عدمه، إما تبني حرفي كامل تماما كما فعلت كل من شركة ميناء الجزائر العالمي وشركة ميناء جن-جن العالمي، وإمّا الاستلهام منها وبلورتها بأسلوبها الخاص تماما كما فعلت شركة BMT.

تتخذ هذه المعايير الطابع الإلزامي في مواجهة الشركة طوال مدة عقد التسيير، ويتعين عليها في هذا الإطار توعية مستخدميها بهذا الإلزام. أما بعد انتهاء مدة العقد فتحافظ على طابعها الإلزامي في مواجهة عمال هاته الشركات.

فيما يلي نتعرض أولا للمعايير المعتمدة من قبل شركة بورتاك ثم لتلك المعتمدة من قبل شركة موانئ دبي العالمية.

أ. المعايير الخاصة بشركة BMT وشركة بورتاك:

بعد انتهاء مدة عقد التسيير المبرم بين شركة BMT ومشغل نهائيات الحاويات بورتاك، قامت شركة BMT ببلورة معايير خاصة بها انطلاقا من المعايير التي أورثها إياها هذا المشغل وكذا الخبرة والمعرفة التقنية التي نقلها إليها. ضمت قائمة معاييرها نوعان؛ معايير ذات صلة بسلامة التشغيل ومعايير ذات صلة بالصحة، النظافة، السلامة والبيئة. وهي النقاط التي سنتناولها فيما يلي.

1. معايير ذات صلة بسلامة التشغيل:

تختلف باختلاف نوع المخاطر، ونحصي منها:

- **معايير للحد من المخاطر الميكانيكية:** من خلال: بلورة أنظمة للتوقيف والإغلاق التلقائي للآلات في حال الانطلاق غير المبرمج لها؛ تسجيل الآلات المعتمدة قبل استخدامها؛ الفحص الدوري لحالة المعدات والآلات واستبدالها إذا لزم الأمر؛ السهر على ارتداء معدات الوقاية الشخصية من قبل العاملين.
- **معايير للحد من المخاطر الكهربائية:** قصد تجنب مخاطر الحروق أو الصعقات الكهربائية المحتمل وقوعها بمجرد الاحتكاك مع الأجزاء المعدنية أو الوصلات الكهربائية، فإنّ الشركة تسهر على ما يأتي:

- الحرص على تحديد مساحات آمنة أثناء العمل بجوار القطع المكشوفة؛ الحرص على تدريب وتأهيل كافة العمال المتدخلين في هذه الأعمال والحرص على ارتداء العمال لمعدات الوقاية المناسبة.

- **معايير ضد المخاطر المرتبطة بالسقوط من الطوابق:** من خلال التحديد الجيد والواضح لمناطق سير الأشخاص والآلات؛ تحسين الإضاءة مع تجنب تأثيرات الظل والتوهجات؛ فرض ارتداء الأحذية التي تقي من الانزلاق؛ تنظيف الأرضيات في حالة تطبيق منتجات يمكن أن تتسبب في حوادث الانزلاق وما قد ينجر عنها؛ تركيب وتثبيت أسطح وأرضيات مضادة الانزلاق لاسيما في ورشات العمل أين تجعل طبيعة النشاط من الأرضيات رطبة وزيتية.

- **معايير ضد المخاطر المرتبطة بالمناولة المينائية:** تنصب على:

- الحرص على عدم توقف المركبات بالمنطقة المحاذية للرصيف حتى ولو كان نشاط تفريغ/شحن متوقفا؛ الحرص على ارتداء الأشخاص العاملين المتواجدين تحت الأحمال لمعدات الوقاية الشخصية لاسيما خوذات الرأس قصد حمايتهم من خطر وقوع الحاويات؛ حظر التجول في المناطق المحاذية لآلات ومعدات المناولة المينائية، أو السماح لهم شرط ارتداء معدات الوقاية الشخصية؛ تحديد مناطق لسير العربات ومركبات النقل الداخلي والشاحنات بلون واضح وتحديد مناطق الحظر باللون الأحمر؛ الحرص على أن يتواجد عمال المناولة بجانب معدات التحميل، وليس تحت الحاويات أو تحت الآلة؛ الحرص على عدم احتكاك العمال بالرافعات ذات العجلات المطاطية؛ حظر تجول المشاة والأجانب داخل النهائي باستثناء العمال المتربصين؛ الحرص على عدم تواجد العمال وراء آلات الكلارك أثناء عمليات تعبئة وتفريغ الحاويات من البضائع.

2. معايير ذات صلة بالصحة، النظافة، السلامة والبيئة:

جُمعت هذه المعايير في كتيب اتخذ تسمية "منظومة إدارة الجودة، النظافة، السلامة والبيئة"[574]. ويمكن تلخيصها فيما يلي:

- تحديد جميع الأخطار وكذا الإجراءات اللازمة للحد أو التقليل من المخاطر التّي يمكن أن تنجم عنها؛ القيام بعمليات تقييم لجميع المخاطر ومصادر الأخطار التّي يمكن أن تطال جودة الخدمات، النظافة على مستوى النهائي، السلامة في النهائي وكذا البيئة المحيطة، وذلك بشكل دوري ومنتظم؛ السعي للمحافظة على البيئة كعنصر حيوي وفعال لحياة الإنسان، الحيوان، الطبيعة، الحيوانات والنباتات البحرية؛ السعي لتنفيذ العمليات في جوّ آمن من أجل الوقاية من التلوث.

[574] système de management de la Qualité, Hygiène, Sécurité et Environnement (QHSE).

- ضمان الجودة من خلال استعمال أفضل التقنيات التكنولوجية، البحث المستمر عن الحلول المثلى في سبيل إرضاء العملاء، المراجعة والتحسين، بلورة نظام إدارة يتماشى مع مقاييس ISO9001.
- فرض عقوبات صارمة ضد تناول المخدرات أو الكحول في أماكن العمل، حظر التدخين في أماكن العمل، على ظهر السفن، وخاصة في الأماكن القريبة من المناطق التي بها مواد قابلة للاشتعال. مع واجب وضع ملصقات حظر التدخين في الأماكن المعنية؛ إلزام طاقم العمل بارتداء وسائل الوقاية الشخصية.
- تحقيق مبدأ المساواة في التوظيف والعمل بغض النظر عن عامل: الانتماء؛ الديانة؛ الجنس؛ السن والإعاقة؛ اتخاذ التدابير اللازمة ضد التحرش الجنسي والعنف داخل الشركة.
- القيام بحملات توعية بمدى أهمية هذه المنظومة في حياة الشركة، والإعلام والإعلان عن كل مراجعة تطال هاته المعايير.

ب. المعايير الخاصة بشركة موانئ دبي العالمية:

يطبق مشغل نهائيات الحاويات العالمي "شركة موانئ دبي العالمية' مجموعة من المعايير تصب في إطار إدارة سلامة التشغيل داخل النهائيات التي يشرف على تسييرها بما في ذلك نهائي حاويات ميناء جن-جن ونهائي حاويات ميناء الجزائر العاصمة. ترمي هذه المعايير إلى المساعدة على إدارة المخاطر قبل وقوعها وتقليل احتمال وقوع الحوادث أثناء التشغيل. من هذه المعايير ما يتعلق بسلامة التشغيل، ومنها ما يتعلق بسلامة الصحة والسلامة والبيئة. وسنتعرض في الجزئين المواليين لكل نوع على حدى.

1. معايير ذات صلة بالتشغيل:

تتنوع هذه المعايير بتنوع محل ووسائل العمليات محل التشغيل؛ منها ما يخص سلامة الأشخاص، منها ما يخص السلامة عند المناولة والعمل في الأماكن المرتفعة، منها ما يخص سلامة المنقولات (السفن، المعدات المتحركة) ومنها ما يخص السلامة التقنية (السلامة الهندسية وسلامة العزل).

- **معايير سلامة الأشخاص (المشاة والعاملين داخل النهائي) :** تعد سلامة المشاة داخل النهائيات من أولويات شركة موانئ دبي العالمية، خاصة أمام ارتفاع الحوادث المميتة بمواقع العمل وكذا الحوادث المؤدية إلى العجز البدني. ترتكز أساسا على قيام بمجموعة من العمليات، نذكر منها:

- إجراء عمليات تقييم دورية وبصفة منتظمة للمخاطر التّي يمكن أن يتعرّض لها المشاة بالمواقع[575].
- تزويد كلّ المواقع بخطط لإدارة المرور وبروتوكولات الحركة الآمنة للمشاة بالمواقع، مع واجب مراجعة هذه الخطط بانتظام (على الأقل مرة واحدة في السنة).
- إقامة مناطق حظر التجول داخل كافة مناطق تخزين الحاويات، مع وضع اجراءات معينة تتبع داخل هذه المواقع[576]، وتخصيص مناطق الاستبعاد (مثل المناطق القريبة من المعدات المتحركة ومناطق مناولة الأحمال) مع مراعاة احتمال الحركة غير المتوقعة
- حظر استخدام الهاتف الشخصي وكل أجهزة الترفيه الشخصية والتأكد من لياقة العمال قصد ضمان قدرتهم على أداء مهامهم بكفاءة.
- القيام بحملات توعية لكافة الموظفين والمقاولين والزوار، وفرض عقوبات صارمة على المشاة في حال عدم احترامهم للتعليمات الخاصة بالمشاة داخل الموقع.

- **معايير سلامة المعدات المتحركة[577]:** تتعلق بتحديد المخاطر المرتبطة باستخدام وصيانة المعدات المتحركة والسيطرة عليها. وترتكز أساسا على:

- القيام بعمليات تقييم المخاطر المرتبطة باستخدام المعدات المتحركة وتوفير وسائل التحكم فيها.

---

[575] وذلك في سبيل استصدار حلول للسيطرة على حركة المشاة.

[576] لاسيما: تخطيط ممرات المشاة إلى مناطق التخزين، برمجة توقف الآلات المتحركة عن العمل أثناء تواجد المشاة في المنطقة، تحديد موقع الأفراد بوضوح عند تطبيق الوصول المخطط له (تماما كما يحدث عند فحص الحاويات يدويا أو القيام بأعمال الصيانة) بالاعتماد على نظام الأعلام أو أية وسيلة مادية أخرى تلفت انتباه مشغلي المعدات بوجودهم.

[577] في نظر الشركة، فإن المعدات المتحركة تشمل كل المركبات الخفيفة كالسيارات، الشاحنات الكبيرة والصغيرة، حافلات النقل العام وغيرها من المركبات الشخصية، إضافة إلى رافعات التنضيد ومركبات النقل الداخلي وغيرها من الرافعات والآلات التي سبق ذكرها في أول مطلب من هذا الباب.

- اقتناء معدات متحركة توفر الاستخدام الآمن، واستخدامها والحفاظ عليها في حالة آمنة وارفاقها بأجهزة أمان مع استخدام نظام التعرف المرئي بكافة المعدات المتحركة.
- تدريب وتكوين كافة مشغلي المعدات وتزويدهم بالإجراءات التعريفية.
- عدم استخدام المعدات التي بها خلل من شأنه أن يؤثر على السلامة[578] مع القيام بعمليات صيانة دورية وقائية والتشديد على استخدام المعدات للغرض الذي صممت لأجله.
- بلورة بروتوكولات إدارة المرور.

- **معايير سلامة مناولة الأحمال:** تهدف إلى التقليل من احتمال تعرض الأفراد لإصابة بسبب تأرجح الأحمال أو زحزحتها أو سقوطها أثناء عمليات المناولة المينائية. ويمكن تلخيصها في:

- اختيار معدات الرفع والملحقات المناسبة واستخدامها بالشكل الصحيح لمناولة الأحمال،
- استخدام أساليب آمنة لتعليق الأحمال وأشكال التعليق التي تؤدي إلى تقليل تأرجح الأحمال والحرص على عدم السماح للمركبات بدخول الموقع أو الخروج منه إلا بعد تثبيت الأحمال.

- **معايير سلامة العمل في الأماكن المرتفعة:** تهدف إلى الحد أو التقليل من الحاجة لتنفيذ العمل في الأماكن المرتفعة. وتقوم على:

- اجراء عمليات تقييم المخاطر قصد تحديد كل المخاطر المرتبطة بالعمل في الأماكن المرتفعة[579]؛ تدريب وتقييم الأفراد العاملين بهذه الأماكن وكذا توعيتهم بالمخاطر المحتملة أثناء تنفيذ أعمالهم[580].
- اجراء فحص شامل لكل من الآلات ومعدات الحماية، والاستعداد للاستجابة الطارئة واجراءات الانقاذ.
- بلورة أنظمة وقاية من السقوط قبل ارتطام الشخص الذي تعرض للسقوط.

---

[578] كوجود خلل بالمكابح ومضادات التصادم أو مكابح الطوارئ.

[579] - سواء تلك التي تطال الأشخاص الذين يعملون في أماكن مماثلة أو في الأماكن المحيطة، الذين قد يتعرضون لخطر سقوط الأشياء.

[580] مثل المخاطر الناتجة عن الرياح الشديدة أو الأمطار، وكذا تزويدهم بمعدات الحماية من السقوط.

- استخدام أقفاص الأمان أو أقفاص العمل كوسيلة تحكم للحماية من السقوط عند العمل أعلى الحاويات.

- **معايير السلامة الهندسية:**

- تعزيز كافة أعمال الهندسة والصيانة بإجراءات رسمية مع تدريب الأفراد وتقييم كفاءاتهم في أداء مهامهم وتجهيزهم بمعدات الوقاية.

- السعي لوضع نظام يضمن استشارة أقسام الهندسة والمشتريات بموانئ دبي العالمية قبل شراء المعدات والتجهيزات والتأكد من أن المعدات والتجهيزات مناسبة لأغراض الاستخدام ومزودة بشهادات الاختبار.

2. **معايير ذات صلة بالصحة والأمن والبيئة: HSE**

- تحديد وتقييم كافة المخاطر المرتبطة بالصحة، الأمن والبيئة بشكل دوري ومنتظم، ووضع اجراءات رقابة واجراءات تقنية لإدارة هذه المخاطر وخاصة تلك المعروفة تحت تسمية 'المخاطر القاتلة'.

- العمل على وضع وتطبيق نظم إدارة الصحة، الأمن والبيئة، تتطابق وجميع نظم إصدارات الشهادات المعترف بها دوليا؛ ISO14001 (حول أنظمة إدارة البيئة)، OHSAS 18001 (حول أنظمة إدارة الأمن) ، وذلك بهدف بلوغ على الأقل مستوى 'جاهز للشهادة'.

- الحد من الانبعاثات وتسرب النفايات إلى المياه، الهواء والأرض، والحفاظ على الموارد بنفس الحالة التي كانت عليها.

- قياس معدل استهلاك الطاقة والوقود بدقة وباستمرار، لمعرفة كميات انبعاثات الكربون ووضع استراتيجيات ونظم خاصة لإدارتها. وضمان اتخاذ تدابير وقائية قصد تفادي الأحداث التي من شأنها إلحاق أضرار بالبيئة البحرية، سكان المناطق البرية المجاورة وباقي المخلوقات.

- السهر على تطبيق كل التعليمات والمعايير ذات الصلة من قبل كل المتعاقدين والزوار، والعمل مع الشركاء على بلوغ المستويات المقارنة في مادة الصحة، الأمن والبيئة وكذا السهر على تكوين جميع العمال في هذه المواد.

الفرع الثاني: ضوابط ذات صلة باستمرارية اتفاقية الامتياز (حل النزاعات)

هي ضوابط تفيد استمرارية مختلف العلاقات التعاقدية التّي تنطوي عليها اتفاقات الشراكة المينائية، بدءا من العلاقة التّي تربط الحكومة الجزائرية بالطرف الأجنبي مرورا بالعلاقة التّي تربط بين المساهمين، بين الشركة والمسير، وصولا إلى تلك التّي تربطها بالعمال. أم عن نزاعاتها مع **الغير** فهي لا تصب بصفة مباشرة في إطار استمرارية العلاقات التعاقدية الناشئة عن اتفاقية الشراكة المينائية وإنما العلاقات الناشئة بين الشركات صاحبة الامتياز والغير الذّي إما أن يكون شركات ملاحية، إمّا مُستوردين أو مُصدرين والتّي تخضع هي الأخرى بحسب إفادة موظفي الشركات لطرق التسوية الودية، بحيث تتوسطها مصلحة خاصة تسمى مصلحة الشكاوى[581] للنظر في الموضوع ومحاولة تسوية النزاع على مستوى الشركة. وفي حال عدم التوصل إلى حل، فإن لصاحب المصلحة الحق في اللجوء إلى القضاء، على أن القسم المختص هنا هو القسم التجاري، كون أن الشركة تتصرف في هذا الإطار بصفتها تاجرا.

بالعودة للموضوع، فإن هذه الضوابط تكتسي صيغة طرق لحل مختلف النزاعات التّي قد تشوب هذه العلاقات. سنتطرق لها فيما يأتي.

أ. حل النزاعات الداخلية

هي كل النزاعات التّي يمكن أن تثور داخل هيئة الشركة نفسها. وهي إمّا أن تثور بين المساهمين فيما بينهم، بينهم وبين الشركة أو بين الشركة نفسها والقائمين بالإدارة. وإمّا أن تنشب كذلك بين الشركة وعمالها.

[581] Commission des claims

1. النزاعات بين المساهمين / المساهمين والشركة/ الشركة وأحد القائمين بالإدارة

حسب القانون الأساسي للشركات الثلاث، فإنّ كل النزاعات التّي يمكن أن تنشب خلال مدة حياة الشركات أو أثناء حلها، سواء بين المساهمين والقائمين بالإدارة والشركة، أو المساهمين فيما بينهم فيما يتعلق بالشؤون الاجتماعية للشركة، تخضع للقانون وكذا الهيئات القضائية الوطنية المختصة إقليميا. أي المحكمة التابع لدائرة اختصاصها المقر الاجتماعي للشركة على أساس المادة 39 من القانون رقم 08-09 المتضمن قانون الاجراءات المدنية والإدارية[582].

عادة ما تنشب النزاعات بين المساهمين نتيجة تضارب مصالح بينهم، وبعبارة أكثر دقة، نتيجة تضارب مصالح الأغلبية مع مصالح الأقلية من المساهمين. أو ما يُعبر عنه بنزاع المصالح[583]. بحيث يجد القائمون بالإدارة أنفسهم في وضعية صعبة بين توفيق المصلحة العامة للشركة وبين مصالح الأقلية المعارضة.

ولم ينص القانون التجاري الجزائري على طرق تسوية النزاعات الناشئة في هذه الحالة، ولا القانون الأساسي للشركات الثلاث كذلك، وإنما اكتفى فقط بالإشارة إلى أنها "تخضع للقانون والمحاكم القضائية المختصة إقليميا"[584]. ومنه، فما على القضاة في حالات مماثلة سوى النظر في الموضوع، والسعي إلى التوفيق بين مصلحة الشركة ومصلحة الأقليات. والأولوية لمصلحة الشركة.

2. نزاعات بين الشركة والعمال

تكتسب كل من الشركات الثلاث؛ شركة BMT، شركة ميناء الجزائر العالمي وشركة ميناء جن-جن العالمي، صفة المستخدم في علاقتها مع عمالها. وتربطها بأغلبهم علاقات عمل محددة المدة بمفهوم المادة 12 من

---

[582] القانون رقم 08-09، مؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق لـ 25 فبراير2008، المتضمن قانون الاجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية ، العدد 21، صادرة في 17 ربيع الثاني 1429 الموافق لـ 23 أبريل 2008.

[583] Guide de l'administrateur, renforcement des compétences des cadres, ministère de l'industrie, de la petite et moyenne entreprise et de la promotion de l'investissement, avril 2013, page 20.

[584] " seront jugées conformément à la loi et soumises à la juridiction des tribunaux compétents du siège sociales".

القانون رقم 90-11[585]. إنّ هذه العلاقات ليست على استقرارها المطلق وإنما يمكن أن تعرف نزاعات إمّا أن تتخذ صورة نزاع فردي وإمّا نزاع جماعي. فكيف تتم تسوية هذه النزاعات؟

الأصل في هذه النزاعات أن يتمّ عرضها على القضاء، غير أن خضوع الشركة للقانون الوطني الجزائري يجعلها مُلزَمَة باللّجوء أولا لإجراءات التسوية الودية وفقا للتشريع والتنظيم ذو الصلة تماما كما سنرى فيما يلي.

فأما عن النزاعات الفردية، فهي كل خلاف في العمل قائم بين عامل أجير ومستخدم بشأن تنفيذ علاقة العمل التي تربط بين الطرفين إذا لم يتم حله في إطار عمليات تسوية داخل الهيئات المستخدمة[586].

يُستفاد من نص المادة، أنّ نزاعات مماثلة تخضع أولا لإجراءات التسوية الودية الداخلية. وهنا نجد أن القانون يميز بين نوعين من النزاعات الفردية[587]؛ نزاع بشأن خرق القواعد الآمرة في القوانين والتنظيمات، ونزاع مصلحي يتعلق بخرق قواعد مكملة.

أما عن النزاع الأول، فتتم تسويته طبقا لأحكام المادتين 12 و13 من القانون 90-03 المتعلق بمفتشية العمل[588]، بحيث تشترط المادة 12 على مفتش العمل إلزام المستخدم بتنفيذ هذه الأحكام الآمرة في أجل لا يتعدّ ثمانية 08 أيام ابتداء من يوم الكشف عن الخرق. وإذا لم يمتثل هذا الأخير للالتزام، يتعيّن على المفتّش تحرير محظر وإخطار الجهة القضائية المختصة التّي تبتُّ في جلستها الأولى بحكم قابل للتنفيذ بصرف النظر عن الاعتراض والاستئناف طبقا لنص المادة 13 من نفس القانون.

---

[585] حوار مع كل من مديرة التكوين لشركة ميناء الجزائر العالمي، السيدة بوشوشة فريدة، ومديرة التكوين لشركة BMT.

[586] المادة 2 من القانون رقم 90-04، مؤرخ في 10 رجب 1410، الموافق لـ 6نوفمبر1990 يتعلق بتسوية النزاعات الفردية في العمل، الجريدة الرسمية، العدد6، صادرة في 11 رجب 1410 الموافق لـ 7 نوفمبر 1990، ص240.

[587]بن عزوز صابر، الاتفاقيات الجماعية للعمل في التشريع الجزائري والمقارن، جامعة عبد الحميد بن باديس، عمان الطبعة الأولى، 2011، ص257.

[588]القانون 90-03، مؤرخ في 10 رجب 1410، الموافق لـ 6نوفمبر1990 يتعلق بمفتشية العمل، الجريدة الرسمية، العدد6، صادرة في 11 رجب 1410 الموافق لـ 7 نوفمبر 1990، ص237.

يعود الاختصاص في هذا الإطار إمّا للمحكمة التّي يقع في دائرة اختصاصها مكان إبرام العقد أو التّي يوجد بها موطن المدّعى عليه. وإلاّ فللمحكمة التّي يوجد بدائرة اختصاصها موطن المدعي إذا تعلقّ الأمر بإنهاء أو تعليق عقد العمل، وفقا لنص المادتين 40 و501 من القانون 08-09 السالف الذكر.

أما إذا كان النزاع مصلحيا، فتتم تسويته إمّا على أساس الاجراءات المنصوص عليها في المعاهدات والاتفاقيات الجماعية، وإلاّ فعلى أساس أحكام المواد 4 وما يليها من القانون 90-04، أو عن طريق المصالحة وفقا لنص المادة 06 وما يليها من نفس القانون. وفي حالة عدم التوصل إلى حل، يُحال النزاع إلى المحكمة المختصة اقليميا السالف ذكرها.

عن النزاعات الجماعية، فهي كلّ خلاف يتعلق بالعلاقات الاجتماعية والمهنية في علاقة العمل والشروط العامة للعمل، وفقا لنص المادة الثانية 02 من القانون رقم 90-02 المتعلق بالوقاية من النزاعات الجماعية في العمل وتسويتها وممارسة حق الإضراب[589]. وباستقراء المادتين 4و5 من نفس القانون، نجدها تحيل إلى نوعين من طرق واجراءات فض نزاعات مماثلة هما: الوقاية من النزاعات والتي تتم من خلال اجتماعات دورية تعقد بين المستخدمين ونقابات أو ممثلي العمال. وفي حال عدم التوصل إلى حل، تباشر اجراءات المصالحة المنصوص عليها في المعاهدات والاتفاقيات الجماعية. وفي غياب ذلك، تُباشر الاجراءات المحددة في نص المواد 06-07-08و09 من القانون 90-02. وفي حالة فشلها يتمّ اللجوء إلى الوساطة بمفهوم المادة 10 من نفس القانون[590].

غير ذلك، فإنه يجوز للأطراف الاتفاق على عرض نزاعهم على التحكيم، بحسب نص المادة 13 من نفس القانون. ويخضع التحكيم هنا لأحكام المواد من 1006 إلى غاية المادة 1013من القانون 08-09

---

[589] القانون 90-02، مؤرخ في 10 رجب 1410، الموافق لـ 6نوفمبر1990 يتعلق بالوقاية من النزاعات الجماعية في العمل وتسويتها وممارسة حق الإضراب، الجريدة الرسمية، العدد6، صادرة في 11 رجب 1410 الموافق لـ 7 نوفمبر 1990، 231.

[590] الوساطة هي اجراء يتفق بموجبه، طرفا الخلاف الجماعي على اسناد مهمة اقتراح تسوية ودية للنزاع إلى شخص من الغير يدعى الوسيط ويشتركان في تعيينه.

المتضمن قانون الاجراءات المدنية والإدارية السالف الذكر. (علما أن المادة 13 تحيل في ذلك إلى أحكام قانون الاجراءات المدنية القديم).

وفي حالة عدم التوصل إلى حل بالرغم من استنفاذ هذه الطرق أو غيرها من الطرق التّي يمكن أن تنص عليها المعاهدات والاتفاقيات الجماعية، فإنّ للعمال الحق في اللجوء إلى الإضراب.

يستوي في هذه الإجراءات كل من العمال الجزائريين والعمال الأجانب، طبقا لنص المادة 14 من الأمر 03-01.

هذا فيما يخص النزاعات التّي تنشأ داخل الشركة. وفيما يلي نتطرق للنزاعات الخارجية.

ب. طرق فض النزاعات الخارجية

سنتعرض في هذا الإطار لطرق تسوية النزاعات التّي يمكن أن تنشأ بين الشركة والمسير، والتي غالبا ما تحكمها بنود عقد التسيير المبرم بينهما، أو بين القطاعين العام والخاص.

1. نزاعات بين الشركة والمسير

حسب نص المادة 12 من عقد التسيير المبرم بين كل من شركتي ميناء الجزائر العالمي وميناء جن-جن العالمي وبين المشغل العالمي؛ موانئ دبي العالمية، كقائم بالتسيير، تخضع النزاعات التّي يمكن أن تنشب بين هذه الشركات وبين هذا المسير للتسوية الودية وفي حالة عدم التوصل إلى نتيجة فللتحكيم، بحيث يتعين على كل طرف تعيين ممثلين ينوبون عنه في اجتماعات تعقد بالمقر الاجتماعي للشركة، يلتزم خلالها الأطراف وبحسن النية بمحاولة الوصول إلى حل ودي للنزاع القائم بشكل يرضي جميع الأطراف. ولم يحدد العقد لا عدد الممثلين ولا تشكيلة الاجتماع، ولا مدته أو الاجراءات المتبعة وإنما منح للأطراف كافة الحرية في ذلك.

في حال لم يتوصل الأطراف إلى اتفاق في أجل أقصاه ثلاثة أشهر (03) ابتداء من تاريخ أول اجتماع، يصبح اجراء اللجوء إلى التحكيم إجباريا، بقوة المادة 12-3 من نفس العقد[591]. ويشترط نفس العقد أن يقوم أحد الأطراف بتبليغ الطرف الآخر كتابة بطلب اللجوء إلى التحكيم المستقل بهدف فض النزاع القائم[592] مع واجب احترام الشروط التالية:

- أن يتم التحكيم بمدينة الجزائر العاصمة، وباللغة الفرنسية، طبقا لقواعد واجراءات غرفة التجارة الدولية (« CCI ») بجنيف، سويسرا.
- يلتزم الأطراف بالتعاون طيلة أجل ثلاثين (30) يوما ابتداء من افتتاح أول اجراء تحكيمي، في سبيل تسهيل عملية صنع قرار التحكيم.

- **هوية المحكم:** وللأطراف كامل الحرية في اختياره شرط أن يتم ذلك قبل عشرة (10) أيام من قبل افتتاح أول اجراء تحكيمي. أما إذا لم يتفقوا على هوية المحكم، فيتم تعيينه بقرار من رئيس غرفة التجارة الدولية CCI[593] .
- **نظام التحكيم:** يعد القرار التحكيمي غير المخالف لأحكام العقد، ملزما للأطراف فور صدوره. وإذا رفض أحد الطرفين تطبيق قرار التحكيم، جاز للطرف الآخر اللجوء إلى المحكمة المختصة لإلزام الطرف الرافض بتطبيق قرار التحكيم.

---

[591] Art 12-4 : « Les parties conviennent que, si leurs représentants respectivement désignés ne sont pas capables de résoudre le problème, elles auront recours à l'arbitrage, dans les termes fixés par la clause 12, uniquement comme moyen de résoudre un différend, en excluant toute forme de procédure légale devant des tribunaux locaux ou étrangers, sauf dans le cas autorisé de l'exécution de la décision, tel que stipulé dans la clause 12.4 ».

[592] Art.12.1 : « …si un accord n'est pas trouvé dans trois (3) mois suivant la première de ces réunions, l'une des parties pourra notifier par écrit à l'autre Partie une demande d'arbitrage indépendant aux fins de résolution du problème,.. »

[593] Art 12.3 « les parties, au plus tard dix (10) Jours Ouvrés avant que ne commence la procédure arbitrale, devront s'entendre sur l'identité d'un arbitre. Si elles ne parviennent pas à un accord, l'arbitre sera désigné par le Président de la CCI ».

- **مصاريف التحكيم:** إما أن يتحملها الأطراف بالتساوي وإما أن تخضع القسمة لتقدير المحكم.

2. نزاعات بين الطرف الوطني والطرف الأجنبي

الأصل حسب نص المادة 17 من الأمر 01-03 أن يخضع كل خلاف بين الطرف الوطني والمستثمر الأجنبي بسبب اجراء اتخذته الدولة الجزائرية ضده للجهات القضائية المختصة، ما عدا في حالة وجود اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف أبرمتها الدولة الجزائرية، تتعلّق بالمصالحة والتحكيم أو وجود اتفاق خاص ينص على بند تسوية أو بند يسمح للطرفين بالتّوصل إلى اتفاق بناء على تحكيم خاص. والجهات القضائية المعنية هنا هي الأقطاب المتخصصة بمفهوم المادة 32 من القانون 08-09 السالف الذكر، كون أن النزاع هنا يتعلق بالتجارة الدولية.

الملاحظة التّي تقام في هذا الشأن، هي أنّ المادة 17 نصت فقط على الحالة التّي يرد فيها الخطأ من الدولة الجزائرية في حق المستثمر الأجنبي، فماذا إذا كان العكس؟

في الحالة التّي نحن بصدد دراستها، فإنّ التحكيم هو سيّد الموقف سواء تعلق الأمر بنزاع بين المستثمر السنغافوري (شركة بورتاك) مع الوزارة الوصية، أو بنزاع بين الشريك الإماراتي الوزارة الوصية. وذلك راجع إلى أن الدولة الجزائرية كانت قد أبرمت اتفاقيات ثنائية مع البلدين، نذكر منها على سبيل المثال الاتفاقية المبرمة بين الحكومة الجزائرية وحكومة الإمارات سنة 2001 للتشجيع والحماية المتبادلة للاستثمارات[594].

عالجت هذه الاتفاقية طرق فض النزاعات بين البلدين في مادتها التاسعة التّي أحالت أولا إلى الطرق الوُدية لحل المنازعات، وفي حالة عدم التوصل إلى تسوية خلال أجل ستة أشهر، يتم اللجوء للوسائل التالية:

---

[594] مرسوم رئاسي رقم 02-245، مؤرخ في 11 ربيع الثاني 1423 الموافق لـ22 يونيو 2002، يتضمن التصديق على اتفاقية بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة للتشجيع والحماية المتبادلة للاستثمار الموقعة في الجزائر في أول صفر 1422 الموافق لـ24 أبريل 2001. الجريدة الرسمية، العدد 45، صادرة في 19 ربيع الثاني 1423 الموافق لـ 30يونيو 2002، ص9.

- لأي إجراء تسوية متفق عليه مسبقا؛ أو
- لأحكام الفصل الخامس في تسوية المنازعات من الاتفاقية الموّحدة لاستثمار رؤوس الأموال العربية لسنة 1980؛ أو
- لتحكيم دولي طبقا للشروط الآتي ذكرها:

– أن يقدم المستثمر موافقته على عرض النزاع إمّا على: المركز الدولي لتسوية منازعات الاستثمار (CIRDI[595])؛ وإمّا على محكمة تحكيم تنشأ بموجب قواعد التحكيم للجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية (اليونيسترال)، وإمّا على محكمة تحكيم يتم تعيينها بناء على قواعد التحكيم الخاصة بأية هيئة تحكيم يتمّ الاتفاق عليها بين طرفي النزاع.

تنظر محاكم التحكيم في المسائل المتعلقة بالنزاع طبقا لقواعد القانون الذي يختاره الأطراف من قبل. وفي حالة غياب اتفاق مماثل، يطبق قانون الدولة المتعاقدة الطرف في النزاع بما في ذلك قواعدها الخاصة بتنازع القوانين، وقواعد القانون الدولي المعترف بها، مع الأخذ بعين الاعتبار أحكام هذه الاتفاقية.

لقرارات التحكيم قوة نهائية، والأطراف ملزمة بالتنفيذ الفوري لهذه القرارات واتخاذ الاجراءات اللازمة لوضع هذه القرارات موضع التنفيذ الفعال طبقا لأحكامها التشريعية والتنظيمية.

خاتمة الفصل الثاني:

استطعنا في هذا الفصل إلقاء نظرة على أهم الضوابط التّي تخضع لها الشركات صاحبة الامتياز عند تفعيلها لاتفاقيات امتياز نهائيات الحاويات على أرض الموانئ الجزائرية، ابتداء من الضوابط القانونية التّي تعد من النظام العام بحيث لا يجوز الاتفاق على مخالفتها، وصولا إلى الضوابط الاتفاقية التّي أقر القانون امكانية تعديلها بما يخدم الأطراف المتعاقدة.

[595] Centre International pour le Règlement des Différends relatifs aux Investissements.

خاتمة الباب الثاني:

كخاتمة لهذا الباب يمكننا القول أن تفعيل اتفاقيات الشراكة المينائية وبالتالي اتفاقيات امتياز نهائيات الحاويات على أرض الموانئ الجزائرية، بالرغم من غياب قانون يُنظم أحكامه وضوابطه، إلاّ أن الأحكام العامة ذات الصلة بشكل وبنشاط الشركات صاحبة الامتياز بشكل مباشر؛ القانون التجاري-القانون البحري الجزائري والمراسيم المكملة له، أو بشكل غير مباشر؛ قانون الجمارك-قانون الصحة-قانون البيئة..، وكذا الوثائق التعاقدية نفسها، لم تُقصر في تنظيم هذا التفعيل بدء من تنظيم العمليات محل اتفاقية الامتياز من عمليات مُطبقة على النهائيات نفسها، عمليات مطبقة على السفن وأخرى تطبق على الحاويات، مرورا بتنظيم و ضبط علاقة الشركة بباقي المتدخلين المينائيين، وصولا إلى مختلف القيود المفروضة على هاته الشركات من رقابة، التزامات مالية، التزامات تشغيلية وأخيرا تسوية النزاعات التّي يمكن أن تنشب طوال الفترة التعاقدية.

الخاتمة

كخاتمة لهذا العمل المتواضع والموجز حول موضوع الشراكة المينائية، وبالأخص حول تجربة الجزائر في تسيير واستغلال نهائيات الحاويات الثلاث؛ نهائي حاويات ميناء بجاية؛ نهائي حاويات ميناء الجزائر العاصمة ونهائي حاويات ميناء جن-جن، وكإجابة على الإشكالية التي انطلقنا منها، يُمكن القول أن السلطات الجزائرية تَعْتَبِر في تجاربها في مختلف القطاعات بما في ذلك التجارب الثلاث محل الدراسة، بالمفهوم الضيق لعبارة "الشراكة عام/خاص"، بمعنى أنّها ترى فيها نظاما خاص ومتميزا، يقوم أساسا على التمويل والاستغلال المختلط لمشروع ذو صلة بمنشأة أساسية، وأنّ اعتماده كأسلوب لإدارة، تسيير واستغلال منشآتها المينائية، قد مكّنها من تغيير سمعة موانئها نحو الأفضل.

إن اعتماد المفهوم الضيق يخدم مصالحها بشكل فعال أكثر ممّا كان اعتماد المفهوم الواسع سيخدمها، فالتمويل المختلط كأداة قانونية، يسمح لها بالاحتفاظ بالدورين؛ دورها كجهة مانحة للامتياز وجهة حائزة للامتياز، في آن واحد، كونها تكتسي صفة المساهم في الشركة المختلطة الأموال، أي في الشركة التي تحوز حق الامتياز، وكذا دورها كجهة رقابة على نشاط هذه الشركات.

من جهة أخرى، فإنه بالرغم من الفراغ القانوني الذّي تعرفه الجزائر في مجال الشراكة عام/خاص بصفة عامة، والشراكة المينائية بصفة خاصة، إلاّ أن المنظومة القانونية الجزائرية (إضافة إلى الوثائق التعاقدية) لم تُقصر في تنظيم هذه التجارب، بدءا من مرحلة التحضير الأولي لهذه المشاريع، مرورا بمرحلة الإبرام، تأسيس الشركات المختلطة الاقتصاد وحيازتها لحق الامتياز، وصولا إلى تفعيل هذا الحق على أرض الموانئ الجزائرية. وإلى جانب الضوابط الاتفاقية التّي فرضتها مختلف الوثائق التعاقدية على هذا التفعيل، وُجدت في خبايا هذه المنظومة مجموعة من الأحكام القانونية لعبت دور الضوابط القانونية التّي تحكم كذلك سير هذا التفعيل ونشاط الشركات صاحبة الامتياز.

يمكن القول كذلك، أنّ هذه الأحكام، وبعبارة أخرى هذا الإطار القانوني المسعِف وهذه التجارب، كشفت الكثير من الحقائق ذات الصلة بالجانب القانوني، فأوّل انطباع يتكوّن لدينا عند سماع عبارة "الشراكة المينائية" هو ارتباطها الوثيق بالمجال المينائي والبحري وبالتالي القانون الخاص، إلاّ أنّ الأمر معاكس لذلك تماما، فبعدما تعمقنا فيها وجدنا أنّها ظاهرة تخص القانون بفرعيه؛ العام والخاص، فهي ترتبط بالقانون العام لكونها تَرِد أصلا على منشآت مينائية "النهائيات المينائية" التّي تعتبر جزء من الموانئ، وتكيف في مفهوم المادة 16 من القانون 30/90 المتعلق بالأملاك الوطنية، على أساس أنها ملك عام اصطناعي، لذا فإنّ أحكام هذا القانون تطالها هي الأخرى.

كما أنها تعتبر صيغة من صيغ الاستثمار في مفهوم الأمر 01-03 المتضمن قانون الاستثمار الجزائري، المعدل والمتمم، وحتّى في مفهوم المادة 02 من القانون 16-09 المتعلق بترقية الاستثمار الذي ألغى أحكام هذا الأمر، لذا فإنّ أحكام هذا القانون تطالها كذلك. وغيرها من أحكام القانون العام.

أما عن ارتباطها بالقانون الخاص، فهو أمر مفروغ منه، لاسيما إذا تعلق الأمر بأحكام الكتاب الثالث من الأمر 76-80 المعدل والمتمم، السالف الذكر، والمراسيم المكملة له.

إذا كانت هذه النقاط، تعكس نوعا من الإيجابية حول تجربة الجزائر في مجال الشراكة المينائية، فإن هناك نقاطا أخرى لا تنفك التعبير عن بعض السلبيات، نذكر منها:

- أن غياب السلطة المينائية على أرض الواقع، بعدم تكريس المرسوم التنفيذي رقم 199/99، بالرغم من أنّه لم يعق سير نجاح التجارب محل الدراسة ولا سيما تجربة نهائي حاويات ميناء بجاية، إلاّ أنه يطرح بعض الاشكالات إذا ما تعلق الأمر بضابط الرقابة وكذا بالالتزامات المالية، فحلول الوزارة الوصية –وزارة النقل– محل السلطة المينائية كجهة مانحة للامتياز، قد صعّب من دور الرقابة على هذه الوزارة، بحيث أصبغها الطابع المزدوج؛ لتلعب الدورين: جهة رقابة باعتبارها جهة مانحة للامتياز وجهة رقابة باعتبارها الوزارة

الوصية على قطاع الموانئ على أساس المادتين 24 و131 من القانون 30/90، ولم تُوضّح الوزارة موقفها وكيفية ممارستها للدورين إلى حد الساعة. أمّا من حيث الالتزامات المالية، فلأصل أن يتم تحويل الأتاوى التّي تدفعها الشركات صاحبة الامتياز في حساب خاص بالسلطة المينائية، إلاّ أن غيابها فرض على الوزارة الوصية افتتاح حساب بنكي خاص بهذه المداخيل، الأمر الذّي يثقل كاهل الوزارة الوصية.

- إذا كانت تجربة كل من مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة ومؤسسة ميناء جن-جن مع شركة موانئ دبي العالمية قد خضعت في مختلف مراحلها لنفس ما خضعت له مؤسسة ميناء بجاية في تجربتها مع شركة بورتاك السنغافورية، بشهادة من وزارة النقل، ما عدا بعض الاستثناءات إذا ما تعلق الأمر بنسبة التمويل، على أساس غياب قاعدة 49/51 من قانون الاستثمار آنذاك، فإنّه من الأحسن أن يتمّ تقنين هذه المراحل حتّى تكون سندا قانونيا للتجارب القادمة، لاسيما وأنّ الجزائر تنوي تعميم اعتماد الشراكة المينائية على كل موانئها التجارية، أو على الأقل بلورتها في شكل وثائق نموذجية تماما كما فعلت فرنسا في اتفاقية النهائي.

- لطالما وصفت شراكة المؤسسات المينائية ولا سيما مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة مع موانئ دبي العالمية بالشراكة العقيمة مقارنة مع شراكة مؤسسة ميناء بجاية مع شركة بورتاك السنغافورية، علما أنّ السبب راجع إلى عدم تنفيذ الطرف الوطني لالتزاماته في الآجال التّي تضمنتها خطة التنفيذ، لذا فلا بد من إبداء تقييم حيادي، فشركة ميناء الجزائر العالمي لم تصل إلى الأرقام المحدد نتيجة ظروف لا يد لها فيها، تتوسط القوة القاهرة والظروف الطارئة.

- أنّ الشراكة المينائية اعتُمِدَت في الموانئ الجزائرية لتعزيز تنافسية هذه الموانئ على الصعيد العالمي، وليس الصعيد الوطني، لذا فلابد من اخراج الحاويات من اختصاص مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة وبالتالي القضاء على المنافسة بينها وبين شركة ميناء الجزائر العالمي. فمؤسسة ميناء الجزائر العاصمة لا تزال تحتضن

لحد الساعة نشاط الحاويات، بالرغم من انشاء شركة تُعنى بهذا الغرض، الأمر الذّي يخلق جوا غير محبذ من المنافسة المحلية، ويصعّب بذلك من تقييم أداء شركة ميناء الجزائر العالمي.

- حتّى وإن كان اختيار شكل شركات مساهمة يخدم الاقتصاد الجزائري من الناحية القانونية ويُغطي الفراغ القانوني الذّي يعرفه التشريع الجزائري في مجال الشراكة عام/خاص نتيجة لخضوع هذه الشركات بقوة القانون للقانون الجزائري (المادة 547 ق.ت.ج)، بحيث يُسهل نوعا ما اكتشاف أهم ضوابط التنظيم، فإنّ ذلك لا يعني اقصاء كلي وتام لهذا الفراغ القانوني، خاصة إذا تعلق الأمر بالمرحلة التي تسبق مرحلة حيازة حق الامتياز، فأغلب المتعاملين المتعاقدين هم مستثمرون من جنسيات أجنبية، يحتاجون إلى إطار قانوني واضح وصريح يحدد ما لهم من حقوق وما عليهم من التزامات.
- أخيرا، فإن الشائع هو وصف شركات المشروع ونسبها لمشغلي الحاويات المتعاقدين، بمعنى أنه لا توصف مثلا شركة ميناء الجزائر العالمي على أساس أنها شركة مختلطة الأموال تجمع بين كل من الطرف الجزائري والطرف الإماراتي، وإنما توصف على أساس أنها شركة إماراتية تنشط وتستثمر في الجزائر، وهو خطأ جسيم في حق السلطات الجزائرية، وفي حق تصورها للمفهوم. لذى فلابد من تصحيح هذا الوصف.

تبقى هذه النقاط علامات استفهام لابدّ من تسويتها خاصة وأن الجزائر تنوي تعميم خطوة اعتماد الشراكة المينائية على كافة موانئها لاسيما ميناء وهران أين تنوي تحديث، ترقية واستغلال نهائي الحاويات الخاص به وميناء تنس الذّي تنوي تحويله إلى أكبر ميناء يتوسط الساحل الجزائري.

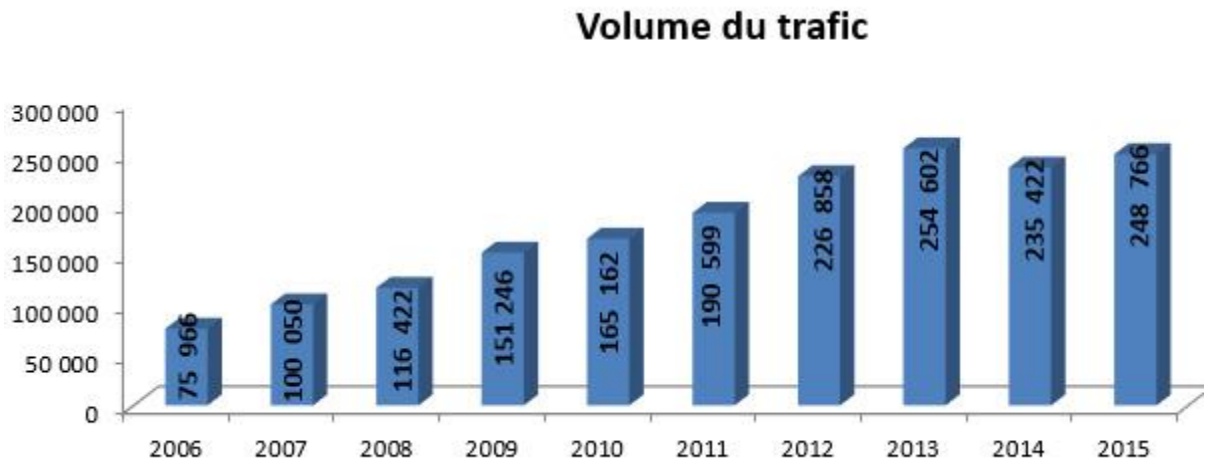
الملاحق

الملحق رقم 01: شهادات نجاح تجربة الشراكة المينائية بين مؤسسة ميناء بجاية وشركة بورتاك السنغافورية

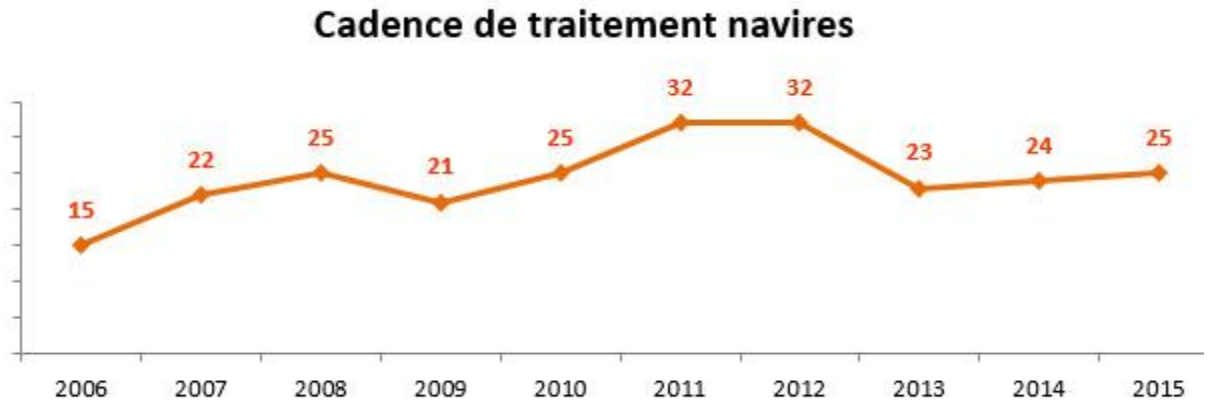
الملحق رقم 02: القانون 82-13 المؤرخ في 28 غشت1982، يتعلق بتأسيس الشركات المختلطة الاقتصاد وسيرها.

الملحق رقم 1

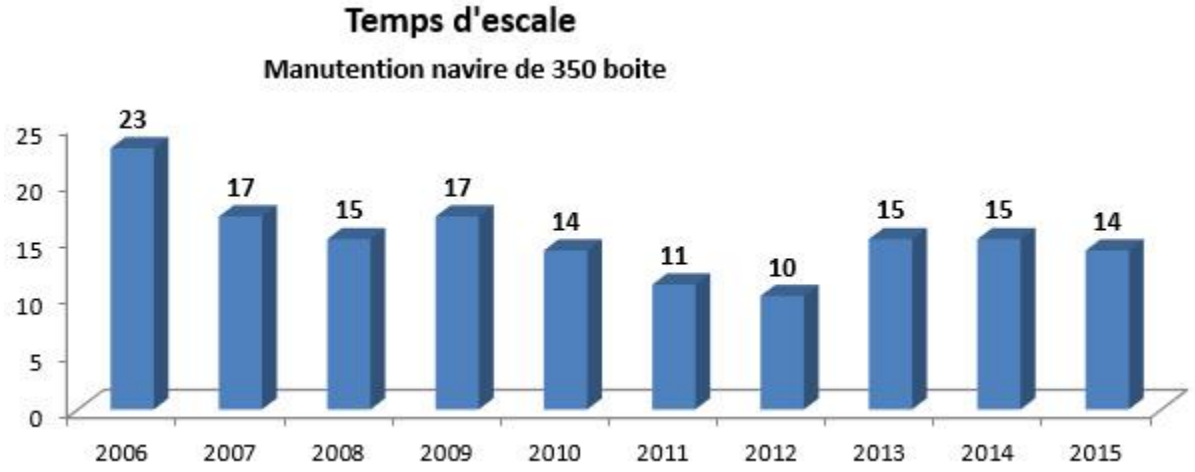
Embarquement / débarquement



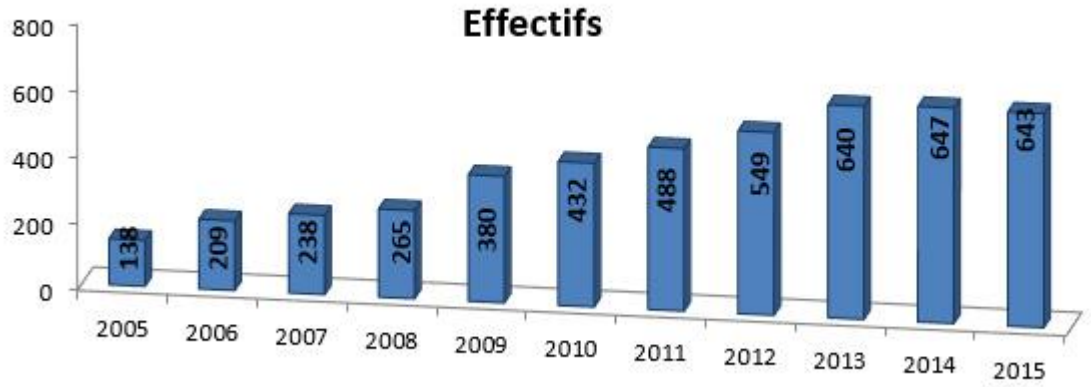
Cadences de traitement (CTS / heures)



Durée d'escale (heures / navires)



Création d'emplois (Employés / année)



الملحق رقم 2

قانون رقم 82 ـ 13 مؤرخ في 9 ذي القعدة عام 1402 الموافق 28 غشت سنة 1982 يتعلق بتأسيس الشركات المختلطة الاقتصاد وسيرها.

ان رئيس الجمهورية ،

ـ بناء على الميثاق الوطني ،

ـ وبناء على الدستور، لا سيما المادتان 151 و 152 منه ،

ـ وبمقتضى الامر رقم 66 ـ 284 المؤرخ في 29 جمادى الاولى عام 1386 الموافق 15 سبتمبر سنة 1966 والمتضمن قانون الاستثمارات، المعدل والمتمم ،

ـ وبمقتضى الامر رقم 71 ـ 74 المؤرخ في 28 رمضان عام 1391 الموافق 16 نوفمبر سنة 1971 والمتعلق بالتسيير الاشتراكي للمؤسسات ولاسيما المادة 59 الفقرة (ى) منه ،

ـ وبمقتضى الامر رقم 75 ـ 58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 والمتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم ،

ـ وبمقتضى الامر رقم 75 ـ 59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 والمتضمن قانون التجارة ،

ـ وبمقتضى الامر رقم 75 ـ 76 المؤرخ في 17 ذي القعدة عام 1395 الموافق 21 نوفمبر سنة 1975 المحدد للعلاقات الرئيسية بين المؤسسات الاشتراكية وسلطات الوصاية وغيرها من ادارات الدولة ،

ـ وبمقتضى القانون رقم 80 ـ 11 المؤرخ في 5 صفر عام 1401 الموافق 13 ديسمبر سنة 1980 والمتضمن المخطط الخماسي 1980 ـ 1984 ،

ـ وبناء على ما أقره المجلس الشعبي الوطني ،

يصدر القانون التالي نصه :

الباب الأول
الاحكام العامة

المادة الاولى : يحدد هذا القانون الاطار الذي يدخل في نطاقه المؤسسة أو عدة مؤسسات اشتراكية انشاء شركات مختلطة الاقتصاد مع مؤسسة أو عدة مؤسسات أجنبية، ويبين كيفيات ذلك.

يخضع انشاء الشركات المختلطة الاقتصاد وسيرها للقواعد الواردة في قانون التجارة ما لم ينص هذا القانون صراحة على ما يخالفها.

المادة 2 : لا يسري هذا القانون :

ـ على الشركات المختلطة الاقتصاد التي أنشئت بموجب معاهدات دولية ،

ـ على الشركات بالمحاصة التي أنشئت في اطار الامر رقم 71 ـ 22 المتعلق بالشركات الاجنبية التي تمارس نشاطها في ميدان التنقيب عن المحروقات السائلة واستغلالها ،

ـ على الشركات المختلطة الاقتصاد التي يوجد مقرها خارج التراب الوطني.

المادة 3 : مع مراعاة الاحكام المنصوص عليها في هذا القانون تعد الشركات المختلطة الاقتصاد القائم مقرها بالجزائر، هي شركات بالاسهم خاضعة للقانون التجاري الجزائري، وينـدرج انشاؤها وقانونها الاساسي الموضوع طبقا للتشريع المعمول به، في اطار بروتوكول الاتفاق المبرم بين المؤسسة أو المؤسسات الاشتراكية والطرف أو الاطراف الاجنبية.

وبروتوكول هذا الاتفاق هو بمثابة معاهدة على وعد بالتعاقد وفقا لمفهوم المادة 71 من القانون المدني.

الباب الثاني
بروتوكول الاتفاق

المادة 4 : يجب أن يبين بروتوكول الاتفاق المبرم سلفا قصد انشاء الشركة المختلطة الاقتصاد بوضوح ما يلي :

ـ التزامات هذا الطرف أو ذاك والمسؤوليات التي يتحملها كلا الطرفين ،

ـ الكيفيات التي يأتي وفقها الطرف الاجنبي الشركة المختلطة الاقتصاد المزمع انشاؤها بمساهمة

الوسائل والتقنيات (البراءات والاساليب التكنولوجية والطرق والبرامج والوثائق الى غير ذلك) الضرورية لتحقيق غرضها ،

ـ كيفيات تكوين المستخدمين القائمين على التأطير التقني والجدول الزمني الذي يتم ذلك وفقه والجزاءة الفعلية للتأطير ،

ـ شروط أجر الطرف الاجنبي.

شروط فوترة الاجور المستحقة للطرف الاجنبي والمستخدمين الاجانب الموضوعين تحت تصرف الشركة المختلطة الاقتصاد.

المادة 5 : وكيف ما كان الحال لا يمكن أن يترتب عن بروتوكول الاتفاق على المؤسسة أو المؤسسات الاشتراكية المعنية أن :

تفرض عليها تقييدات من حيث نشاطها ،

ـ يحفز عليها اعتماد أساليب تكنولوجية أخرى أكثر فائدة أو تحسين الاساليب المستوردة.

يلزم الطرف الجزائري بالتزود بالتجهيزات والمواد الاولية والمنتوجات الوسيطة والاساليب التكنولوجية لدى الطرف الاجنبي أو اي ممون آخر يختاره دون سواهما.

يحد لها من قدرة تحديد أسعار المنتوجات المتولدة اعتمادا على التكنولوجيا المستوردة.

ولا يمكن بوجه عام أن يقضي بروتوكول الاتفاق بفرض التزامات من شأنها ان تعيق التطور الاقتصادي والتكنولوجي للمؤسسة الاشتراكية أو الشركة المختلطة الاقتصاد.

وعلاوة على ذلك، لا يمكن أن يقضي بروتوكول الاتفاق بمنع احتكار المساعدة التقنية للمتعاقد الاجنبي.

المادة 6 : يجوز للمؤسسة أو المؤسسات الاشتراكية أن تبرم بروتوكول اتفاق واحد أو أكثر مع طرف أو عدة أطراف أجنبية في اطار غرضها، وذلك بعد رخصة مسبقة من السلطة الوصية لكي يتأتى لها الحصول على التكنولوجيات والتحكم فيها.

وفي هذا الاطار، يجب أن يبين بروتوكول الاتفاق السبل والوسائل التي تتيح على الخصوص :

ـ ضمان نقل حقيقي للخبرات وكذا اكتساب المهارة بواسطة تكوين اطارات وطنية كفأة ،

ـ تحقيق فعالية الوسائل والقدرات الموجودة اعتمادا على الاتيان بتقنيات متطورة في مجالي التنظيم والتسيير ،

ـ تقديم التمويل التكميلي الضروري لانشاء الشركة المختلطة الاقتصاد ،

ـ افادة المؤسسة او المؤسسات الاشتراكية من معرفة السوق الخارجية في اطار سير الشركة المختلطة الاقتصاد.

المادة 7 : يتعين طبقا لبروتوكول الاتفاق والقانون الاساسي على الطرف الاجنبي أن :

ـ يضع تحت تصرف الشركة المختلطة الاقتصاد حسبما يتماشى وغرضها، البراءات والاساليب وكل حقوق الملكية الصناعية المضمونة خلال مرحلة الاستغلال طبقا للقوانين الجاري بها العمل في مجال حماية الملكية الصناعية والمعاهدات الدولية التي وقعتها الجزائر في هذا المجال.

ـ ولا تترتب من الملكية الصناعية التي أصبحت شائعة أية اتاوة بحيث يتحمل الطرف الاجنبي كل مطالبة تصدر عن الغير ،

ـ يضع تحت تصرف الشركة المختلطة الاقتصاد مستخدمين ذوي كفاءة عالية لضمان انطلاقة هذه الشركة وحسن سيرها ،

ـ يعبىء مصالحه المختصة قصد تحسين تسيير الشركة المختلطة الاقتصاد أو مدها بالمساعدة التقنية التكميلية.

يضمن تكوين المستخدمين الجزائريين في المهام التقنية الضرورية ولاسيما الاكثر تطورا وذلك باتخاذ كل تدبير كميل بتوسيع اكتساب

التكنولوجيات المستوردة لهؤلاء المستخدمين والنهوض بذلك.

المادة 8 : ومقابل هذه الالتزامات يكون للطرف الاجنبي الحق في :

- تصدير مبلغ اجره ،

- القيام في حالة حل الشركة المختلطة الاقتصاد أو التنازل عن اسهمها او تاميمها باعادة تصدير حاصل العملية وحصة من الارباح التي لم تستثمر من جديد عند الاقتضاء.

مع مراعاة احكام هذا القانون، تخضع كيفيات تصدير الاجر المشار اليه في الفقرة الاولى أعلاه للتشريع المعمول به.

المادة 9 : يجوز للمؤسسة أو المؤسسات الاشتراكية أن تلتزم في اطار بروتوكول اتفاق :

- بالقيام بجميع المساعي الضرورية لدى الادارات الجزائرية المختصة قصد انشاء الشركة المختلطة الاقتصاد ،

- بالمساهمة، من ناحيتها، في السير العادي للشركة المختلطة الاقتصاد المزمع انشاؤها بامدادها بالوسائل الضرورية الملقى توفيرها على عاتقها ،

- باقادة الطرف الاجنبي، في حدود غرضها، بمعرفتها للسوق الجزائرية في اطار سير الشركة المختلطة الاقتصاد.

المادة 10 : لا يكون لبروتوكول الاتفاق الموقع قانونا من قبل كل الطرفين اى أثر قانوني الا بعد الموافقة عليه بموجب قرار وزاري مشترك بين كل من وزير المالية ووزير التخطيط والتهيئة العمرانية والوزير الوصي على المؤسسة الاشتراكية المساهمة.

ويكون قرار الموافقة بمثابة اعتماد مسبق للشركة المختلطة الاقتصاد.

المادة 11 : يتعين على الموثق أن يأمر قبل تحرير الرسم المؤسس للشركة المختلطة الاقتصاد ووفقا للاشكال والاجراءات المنصوص عليها قانونا، باستظهار قرار الموافقة المنصوص عليه في المادة السابقة.

يندرج القانون الاساسي للشركة المختلطة الاقتصاد الموضوع وفقا لاحكام هذا القانون وقانون التجارة في الاطار والحدود المنصوص عليها في بروتوكول الاتفاق الموافق عليه، ولا يجوز أن يقضي القانون الاساسي بتعديل أو تغيير أو تمديد المسؤوليات المنصوص عليها في بروتوكول الاتفاق الموافق عليه.

الباب الثالث

الاعتماد وآثاره

المادة 12 : يخول القرار الوزاري المشترك القاضي بالاعتماد المنصوص عليه في المادة 10 أعلاه، للشركة المختلطة الاقتصاد المزمع انشاؤها الاستفادة بمجرد تأسيسها من الامتيازات الجبائية التالية :

1 - الاعفاء من الحق على التحويل بالمقابل لكل المشتريات العقارية الضرورية لنشاطه ،

2 - الاعفاء من الضريبة العقارية لمدة خمس سنوات اعتبارا من تاريخ شراء الملك المعني ،

3 - الاعفاء من الضريبة على الارباح الصناعية والتجارية لمدة الثلاث سنوات المالية الاولى، وتخفيض قدره 50 ٪ للسنة المالية الرابعة وبقدر 25٪ للسنة الخامسة من الحاصل الجبائي ،

4 - الضريبة بنسبة 20 ٪ المنخفضة على الارباح الصناعية والتجارية التي تستثمر من جديد.

وعلاوة على ذلك تعفى الفوائد الناتجة عن الحسابات الجارية والحسابات المسدودة الممنوحة في محاسبة الشركة المختلطة الاقتصاد من الضريبة على دخل الديون والايداعات والضمانات.

5 - الاعفاء من كل ضريبة على الاجر الاضافي المنصوص عليه في الفقرة 3 من المادة 37 أدناه، غير أنه لا تعفى الاستفادة من الامتيازات الجبائية السالفة الذكر، الشركة المختلطة الاقتصاد من وجوب ايداع التصريحات الجبائية.

المادة 13 : تحتفظ المؤسسة أو المؤسسات الاشتراكية، طبقا للتشريع المعمول به بحق توجيه ومراقبة نشاط الشركة المختلطة الاقتصاد وتسييرها الا قعد فرعا من فروع المؤسسة الاشتراكية المساهمة.

تبين كيفيات توجيه الشركة المختلطة الاقتصاد ومراقبتها من طرف المؤسسة الاشتراكية عن طريق التنظيم.

المادة 14 : تستفيد الشركة المختلطة الاقتصاد المزمع انشاؤها والمعتمدة قانونا بموجب القرار الوزاري المشترك من الحصول على القرض المصرفي، غير أنه، يتم التفاوض حول الشروط المصرفية المطبقة على الشركات المختلطة الاقتصاد بين الشركة المختلطة الاقتصاد والبنك المعتمد مع مراعاة المشاركة الفعلية للطرف الاجنبي في تمويل الاهداف المخططة والاستغلال.

المادة 15 : تندرج الاستثمارات الجديدة التي تبادر بها الشركة المختلطة الاقتصاد وفقا لغرضها وقانونها الاساسي في اطار اهداف المخطط الوطني للتنمية ويتم انجازها طبقا للاجراءات المطبقة على المؤسسات الاشتراكية.

وتمول الشركة المختلطة الاقتصاد هذه الاستثمارات اما من مالها الخاص، باعادة استثمار الارباح أو بتعبئة الاحتياطات الاختيارية النظامية واما بقروض تحصل وفقا للقوانين والانظمة الجاري بها العمل وحسب قواعد واعراف السوق المالية.

وتستعيد الشركة المختلطة الاقتصاد نفقة ما استثمرته طبقا للاحكام القانونية السارية في هذا المجال.

المادة 16 : تحصل الشركات المختلطة الاقتصاد على القروض الخارجية وفقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما ولأعراف السوق المالية الدولية.

المادة 17 : يمكن أن يتم تمويل استغلال الشركة المختلطة الاقتصاد بقروض حسب القواعد والأعراف المعمول بها في هذا المجال.

وفضلا عن ذلك، يمكن لهذا الطرف أوذلك أن يقرض من أمواله الخاصة قروضا لتمويل كل الاستغلال أوجزء منه. وتعود هذه القروض الممنوحة للشركة المختلطة الاقتصاد بفوائد. ويجوز للطرف الاجنبي أن يستعمل لهذا القرض ما توفر لديه من دنانير، وفي هذه الحالة يتم التسبيق وتمديد القرض بالدينار غير القابل للتحويل.

المادة 18 : يكون حكم الشركة المختلطة الاقتصاد حكم المتصرف العمومي في مجال ابرام العقود والصفقات وتخضع بمجرد اعتماد ما، لشروط التنظيم الخاص بصفقات المتصرف العمومي.

المادة 19 : يجوز أن تحدث وتطبق بمقتضى قوانين المالية امتيازات جبائية ومالية أخرى حسب طبيعة النشاط ودرجة أولوية النشاطات المتاطة بالشركات المختلطة الاقتصاد.

الباب الرابع

تأسيس الشركة المختلطة الاقتصاد وآثاره

الفصل الأول

التأسيس

المادة 20 : مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون ، تؤسس الشركة المختلطة الاقتصاد طبقا للاجراءات المنصوص عليها في قانون التجارة في مجال الشركات بالأسهم.

المادة 21 : تنشأ الشركات المختلطة الاقتصاد التي يعنيها هذا النص لمدة تختلف باختلاف طبيعة النشاطات، وتحدد هذه المدة حسب كل حالة بعينها في اطار بروتوكول الاتفاق على الاتتجاوز خمسة عشر سنة.

وعندما تقتضي الضرورة بتمديد المدة، تحدد المؤسسة او المؤسسات الاشتراكية المساهمة والطرف او الأطراف الأجنبية مدة التمديد، في اطار بروتوكول اتفاق اضافي يبرم اثنتي عشر (12) شهرا على الأكثر قبل تاريخ انقضاء المدة الأصلية لقيام الشركة المختلطة الاقتصاد.

وفي هذه الحالة يعدل عند الاقتضاء القانون الأساسي للشركة المختلطة الاقتصاد.

يعد بروتوكول الاتفاق الاضافي والقانون الأساسي المعدل طبقا لأحكام المادتين 20 و 22 من هذا القانون.

المادة 22 : لايمكن في أي حال من الأحوال أن تقل نسبة مساهمة المؤسسة أو المؤسسات الاشتراكية عن 51 ٪

المادة 23 : يحضر كلا الطرفين رأسمال الشركة المختلطة الاقتصاد كاملا بمجرد تأسيسها، غير أنه، يجوز تحديد الكيفيات الخاصة باحضار راسمال الشركة مقسطا حسب طبيعة النشاطات المزمعة، وذلك في حدود سنتين بموجب القرار الوزاري المشترك القاضي بالاعتماد.

وفضلا عن ذلك، يكون القرار الوزاري المشترك القاضي بالاعتماد بمثابة ترخيص للمؤسسة أو المؤسسات الاشتراكية المساهمة بدفع حصتها في رأسمال الشركة حسب الكيفيات المحددة.

المادة 24 : بصرف النظر عن كل حكم آخر مخالف لذلك، يعين وزير المالية موظفين من بين أعوان ادارته المختصين يتوليان مهمة مأمورين مشرفين على المحاسبة.

يجب أن تكون الحصة المدفوعة بالعملة الصعبة من قبل الطرف الأجنبي بعد اثباتها قانونا من طرف البنك المركزي محل تصريح لدى وزير المالية.

كما يجب أن تكون الحصص المدفوعة عينا من قبل الطرفين محل تقدير من قبل المصالح المختصة لوزارة المالية.

تودع هاتان الوثيقتان بين أيدي المأمورين المشرفين على المحاسبة المشار اليها أعلاه لاثبات صحتهما وسلامتهما وتعرضان من طرفهما عند انعقاد الجمعية العامة التأسيسية.

الفصل الثاني
أجهزة الشركة المختلطة الاقتصاد

المادة 25 : تظهر حصة المساهمة المالية الجزائرية في رأسمال الشركة في أجهزة الشركة المختلطة الاقتصاد.

المادة 26 : تستثنى الشركات المختلطة الاقتصاد من الاحكام الواردة في قانون التجارة والتي تحدد العدد الادنى للمساهمين.

يحدد أعضاء الجمعية العامة التأسيسية والعادية والاستثنائية للشركة المختلطة الاقتصاد وكذا كيفيات تعيينهم في بروتوكول الاتفاق.

المادة 27 : يصرف عن كل حكم آخر من أحكام قانون التجارة، يتألف مجلس ادارة الشركة المختلطة الاقتصاد من خمسة أعضاء على الاقل يتم اختيار كلا الطرفين على قدر مساهمة كل منهما في رأسمال الشركة.

يتولى رئاسة مجلس الادارة المدير العام للشركة المختلطة الاقتصاد الذي يمثل المؤسسة أو المؤسسات الاشتراكية المساهمة ويعين حسب الاجراءات المشار اليها في المادة 20 أدناه.

ويعين المتصرفون الاعضاء باسم المؤسسة أو المؤسسات الاشتراكية المساهمة ويفوضون قانونا من قبلها وفقا للاحكام القانونية الجاري بها العمل.

ويعين المتصرفون الممثلون للطرف أو الاطراف الاجنبية ويفوضون قانونا من قبله او من قبلها وفقا لقوانينها الاساسية ويتصرفون وفقا للقانون الجزائري.

يتصرف المتصرفون باسم الشركة المختلطة الاقتصاد ولحسابها وبالنسبة لكل تدابير الحياة المدنية وفقا لقوانينها الاساسية.

المادة 28 : للمتصرفين كل سلطات الادارة والتسيير في اطار وحدود بروتوكول الاتفاق وأحكام القانون الأساسي ووفقا للنصوص والأنظمة الجاري بها العمل.

يعد المتصرفون وكلاء لأعضاء المؤسسين للشركة المختلطة الاقتصاد.

يقترح مجلس الادارة من قبل المؤسسة أو المؤسسات الاشتراكية المساهمة فيما يخص الطرف الجزائري ومن قبل الطرف أو الأطراف الأجنبية فيما يخص متصرفيها، على الجمعية العامة التي تؤهله بموجب مداولة محررة ليتصرف باسم الشركة المختلطة الاقتصاد ولحسابها.

المادة 29 : يقترح المدير العام رئيس مجلس الادارة للشركة المختلطة الاقتصاد من قبل المؤسسة أو المؤسسات الاشتراكية المساهمة ويعتمد من قبل الجمعية العامة التأسيسية لهذه الشركة.

يساعد نائب المدير العام المقترح من قبل الطرف او الأطراف الأجنبية والمعتمد من قبل الجمعية العامة التأسيسية للشركة المختلطة الاقتصاد المدير العام في حدود أحكام القانون الأساسي وطبقا لبروتوكول الاتفاق.

يحق لأعضاء مجلس الادارة، كل فيما يخصه وفي حدود الصلاحيات المخولة له بموجب القانون الأساسي أن يتصرفوا في التسيير وفقا للقرارات التي تتخذها الجمعية العامة.

المادة 30 : بغض النظر عن كل حكم آخر وارد في قانون التجارة لا يجوز في أي حال من الاحوال للجمعية العامة أو لمجلس ادارة الشركة المختلطة الاقتصاد أن يتناولوا الالتزامات أو الاعباء كما نص عليها في بروتوكول الاتفاق بالتعديل أو التكميل أو التغيير.

وفي حالة تغيير بروتوكول الاتفاق خلال الفترة المقررة لنشاط الشركة المختلطة الاقتصاد، يجب تعديل قانونها الاساسي بما يجعله ينسجم مع بروتوكول الاتفاق وذلك برسم من الموثق، حسب الاجراءات المنصوص عليها في المادة 11 اعلاه.

المادة 31 : ليس من اختصاص الجمعية العامة أو مجلس الادارة أن يقوما بتغيير تشكيلة مجلس الادارة كما هو معرف في بروتوكول الاتفاق ومحدد في القانون الأساسي.

غير أنه يجوز لكلا الطرفين استخلاف أو استبدال متصرفيهم دون الاخلال بتوازن المسؤوليات وتوزيعها بين ممثلي الطرفين.

المادة 32 : يجوز لاجهزة ادارة الشركة المختلطة الاقتصاد أن تقرر تدخل المصالح المتخصصة التابعة للطرف الأجنبي باختيار الخبراء وتحديد قوام ومدة العمل المطلوب تنفيذه في اطار الشركة المختلطة الاقتصاد من قبل المستخدمين الأجانب الموضوعين تحت تصرفها.

الفصل الثالث

الالتزامات والحقوق والاجور

القسم الاول

الالتزامات

المادة 33 : يجب على الشركة المختلطة الاقتصاد أن تحقق الاهداف المرسومة لها في بروتوكول الاتفاق وفي اطار أحكام قانونها الأساسي.

كما أنها ملزمة بوجوب تحقيق النتائج وفقا للتعهدات المصرح بها في اطار بروتوكول الاتفاق والمنجزة في اطار أحكام قانونها الاساسي.

المادة 34 : تترتب عن تأسيس الشركة المختلطة الاقتصاد على الاطراف المتعاقدة في بروتوكول الاتفاق القيام بالالتزامات وانجاز الحقوق المنصوص عليها في المواد من 35 الى 44 أدناه.

المادة 35 : يتعين على الشركة المختلطة الاقتصاد أن تتحسب وفقا لبرنامج مسطر لاستخلاف المستخدمين الاجانب بمستخدمين جزائريين كفيلين باكتساب المؤهلات المطلوبة والتحكم في التكنولوجيا المستوردة.

المادة 36 : تمارس الشركة المختلطة الاقتصاد نشاطها في كنف مراعاة القوانين والانظمة المعمول بها في الجزائر.

القسم الثاني
أجور الاطراف وحقوقهم

المادة 37 : يتكون أجر الاطراف من أجر يقدر على أساس الارباح المعفاة من الضرائب التي تحققها الشركة المختلطة الاقتصاد وبعد تشكيل الاحتياطات القانونية والتنظيمية.

يحسب هذا الاجر على قدر مساهمة الطرف الاجنبي في رأسمال الشركة المختلطة الاقتصاد وفق الاشكال وحسب الاجراءات المنصوص عليها في قانون التجارة والقوانين المطبقة في هذا المجال.

وفضلا على ذلك، يستفيد الطرف الاجنبي من أجر اضافي وذلك أيا كانت نتيجة الاستغلال، الغرض منه مكافأة الجهود المبذولة فعلا من قبل الطرف الاجنبي وكذا ما يبذله فعلا لنقل التكنولوجيا.

تتمثل الثوابت والمؤشرات التي تعتمد لحساب هذا الاجر الاضافي على الخصوص في نسبة انجاز الاهداف من حيث القيمة المزيدة ونسبة استخلاف المستخدمين الاجانب واكتساب المستخدمين الجزائريين للمهارة، يتم التفاوض حولها وتحديدها حسب كل حالة بعينها في اطار بروتوكول الاتفاق.

تحدد كيفيات التكفل بالاجر الاضافي وكذا شروط تطبيق الفقرة السابقة بموجب مرسوم يتخذ بناء على تقرير من وزير المالية ووزير التخطيط والتهيئة العمرانية، يجوز تحويل هذا الاجر الاضافي كلية.

المادة 38 : يخضع المستخدمون الاجانب الذين هم طرف في علاقة عمل لمدة غير محددة تربطهم مع الشركة المختلطة الاقتصاد من حيث رضاهم القانوني وأجورهم لاحكام القانون رقم 81 ـ 10 المؤرخ في 11 يوليو سنة 1981 والمتعلق بشروط تشغيل العمال الاجانب.

المادة 39 : يظل المستخدمون الاجانب الموضوعون تحت تصرف الشركة المختلطة الاقتصاد من قبل الطرف الاجنبي مرتبطين بشركتهم الاصلية فيما يتعلق بمجرى حياتهم المهنية، على أنهم يخضعون للشركة المختلطة الاقتصاد أثناء قيامهم بنشاطهم ضمنها ويسري عليهم نظامها الداخلي.

تكفل الشركة المختلطة الاقتصاد المرتبات والامتيازات الممنوحة فعلا لهؤلاء المستخدمين وكذا الاشتراكات في الضمان الاجتماعي التي يتحملونها قانونا.

يجوز تحويل المرتبات وأعباء الضمان الاجتماعي طبقا للتنظيم الجاري به العمل في هذا المجال.

المادة 40 : فيما يتعلق بالتدخلات الوقتية القصيرة المدة التي يقوم بها المستخدمون المختصون من جانب الطرف الاجنبي يكفل هذا الطرف تسديد المصاريف المترتبة عن ذلك وتفوتر الشركة المختلطة الاقتصاد حسب سعر قيمتها. ويجوز تحويل هذه المصاريف وفقا للتنظيم الجاري به العمل.

المادة 41 : يظل المستخدمون الاجانب المشار اليهم في المواد 37 و 39 و 40 أعلاه، خاضعين للقانون رقم 81 ـ 10 المؤرخ في 11 يوليو سنة 1981 والمتعلق بشروط تشغيل الاجانب ويستفيدون، عند الاقتضاء من الاتفاقات والمعاهدات الحكومية المشتركة المتعلقة بالانتساب المزدوج في مجال الضمان الاجتماعي والخضوع للضريبة من جانبين.

المادة 42 : تخضع أجور المستخدمين الجزائريين في الشركة المختلطة الاقتصاد لاحكام القانون الاساسي العام للعامل والنصوص الصادرة لتطبيقه والقانون الاساسي النموذجي للشركة المختلطة الاقتصاد في حالة ما اذا لم يرد حكم في القانون الاساسي النموذجي للمؤسسة الاشتراكية المساهمة بشأن مواصفات المناصب.

الفصل الرابع
تحويل الشركة المختلطة الاقتصاد وحلها

المادة 43 : يمارس الطرف الجزائري حق الشفعة و/أو الموافقة، عند بيع الطرف الاجنبي

لاسمه في الشركة المختلطة الاقتصاد أو تحويلها أو التنازل عنها.

المادة 44 : عندما يتبين بعد سنوات مالية متتالية أنه من الضروري أن يضاعف رأسمال الشركة واذا لم يبد الطرف الاجنبي رغبة في ذلك يجوز للطرف الجزائري ضمن الشركة المختلطة الاقتصاد القيام بذلك، وبعدئذ يغير مجلس الادارة حسب ما يقتضيه الحال.

المادة 45 : اذا لم يشرع، عند انتهاء المدة التعاقدية في اعداد بروتوكول اتفاق اضافي، يتولى الطرف الجزائري بناء على طلب منه شراء أسهم الطرف الاجنبي بقيمتها الحسابية.

وخلافا لذلك، يشرع في تصفية الشركة المختلطة الاقتصاد بالتراضي طبقا للتشريع المعمول به.

المادة 46 : عندما يبدي الطرف الاجنبي خلال المدة التعاقدية، الرغبة في الانسحاب من الشركة، دون الاخلال بالطرف الجزائري، يتولى الطرف الجزائري شراء اسهمه بقيمتها الحسابية، ويتعين على الطرف الاجنبي اشعار الطرف الجزائري برغبته في الانسحاب قبل اثنتي عشر (12) شهرا.

المادة 47 : يجوز للطرف الجزائري قبل انقضاء المدة التعاقدية وخاصة عندما تكون المساهمة التقنية للطرف الاجنبي غير كافية بالنظر الى التزاماته المحددة في بروتوكول الاتفاق، أن ينقض التشارك بعد اشعار مسبق للطرف الاجنبي من اثنتي عشر (12) شهرا، وفي هذه الحالة يتولى الطرف الجزائري شراء أسهم الطرف الاجنبي وفقا للشروط المحددة في المادة السابقة.

المادة 48 : في حالة ما اذا اقتضت المصلحة العامة استعادة الدولة لاسهم الطرف الاجنبي يترتب قانونا عن هذا الاجراء بموجب هذا القانون دفع تعويض مساو للقيمة الحسابية لهذه الاسهم وذلك في أجل أقصاه سنة واحدة.

المادة 49 : في الحالات المشار اليها في المواد 46 و 47 و 48 أعلاه يرخص للطرف الاجنبي بتحويل حاصل بيع اسهمه وعند الاقتضاء، نصيبه من الارباح التي لا تستثمر من جديد.

المادة 50 : تحدد كيفيات نقل الاملاك المنقولة والعقارية للشركة المختلطة الاقتصاد الى ذمة المؤسسة أو المؤسسات الاشتراكية بعد شراء الاسهم من قبل الطرف الجزائري عن طريق التنظيم.

الباب الخامس
الاحكام المختلفة

المادة 51 : تمسك محاسبة الشركة المختلطة الاقتصاد وفقا للمخطط الوطني للمحاسبة.

تضبط الحسابات من قبل المحاسب، ويوافق عليها مجلس الادارة وتصادق عليها الجمعية العامة.

تتم المراقبة وكذا تقديم الحسابات وفقا للقوانين والانظمة السارية في هذا المجال.

المادة 52 : يمارس أعوان الدولة المؤهلون قانونا، ضمن الشركة المختلطة الاقتصاد الصلاحيات المترتبة عن اختصاص كل منهم في مجال المراقبة، وذلك في اطار الاحكام التشريعية والتنظيمية الجاري بهما العمل.

المادة 53 : تعرض نزاعات الشركة المختلطة الاقتصاد المتولدة من علاقاتها مع المؤسسات الاشتراكية، على التحكيم الاجباري المنصوص عليه في الامر رقم 75 - 44 المؤرخ في 17 يونيو سنة 1975.

وترفع الخلافات الناجمة عن العلاقات بين الاعضاء المؤسسين للشركة المختلطة الاقتصاد الى المحاكم الجزائرية طبقا للقانون الجزائري.

المادة 54 : تظل الشركات المختلطة الاقتصاد التي سبق انشاؤها خاضعة للتشريع والتنظيم الجاري بهما العمل، غير أنه يتعين عليها مطابقة قوانينها الاساسية في ظرف سنة واحدة اعتبارا من تاريخ صدور هذا القانون مع الاحكام المنصوص

عليها في المواد 22 و 25 و 26 و 27 و 28 و 30 و 31 أعلاه.

وتستمر في الاستفادة من الامتيازات المالية والجبائية الممنوحة لها قبل صدور هذا القانون اللهم اذا منحت معاملة أفضل تطبق عليها بموجب قوانين المالية طبقا للمادة 49 أعلاه.

المادة 55 : لا يسري هذا القانون على الشركات القائمة والخاضعة للقانون الجزائري والتي يشرف على مراقبتها أشخاص طبيعيون أجانب أو أشخاص معنويون يوجد مقرهم بالخارج، وتظل خاضعة للاحكام التشريعية السابقة.

المادة 56 : تحدد كيفيات تطبيق هذا القانون كلما دعت الحاجة الى ذلك بموجب مراسيم.

المادة 57 : ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 9 ذي القعدة عام 1402 الموافق 28 غشت سنة 1982.

الشاذلي بن جديد

المراجع:

أولا: باللغة العربية

أ. ***النصوص القانونية:***

- ***الجزائرية***

- **الأوامر**

1. الأمر 69-50 المؤرخ في 3 ربيع الثاني 1389 الموافق ل17 جوان 1969، يتضمن احتكار النقل بالمواعين و الصيانة في الموانئ الجزائرية و النقل البحري و ايجار السفن، الجريدة الرسمية، الصادرة في 5 ربيع الثاني 1389 الموافق ل 20 يونيو 1969، العدد 53، ص 687.
2. الأمر 71-16، المؤرخ في 13 صفر 1391 الموافق ل 9 أبريل 1971، يتضمن احداث شركة وطنية لشحن و تفريغ البضائع (سوناما)، الجريدة الرسمية، العدد 32 الصادرة في 24 صفر 1391 الموافق ل 20 ابريل 1971، ص 459.
3. الأمر رقم 40/75 المؤرخ في 7جمادى الثانية 1395 الموافق ل17يونيو 1975 يتضمن تنظيم أجل بقاء البضائع في الموانئ، الجريدة الرسمية، المؤرخة في 14 جمادى الثانية 1395 الموافق ل24يونيو 1975، ص 674.
4. الأمر رقم 58/75، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم بالأمر رقم 10/05، المؤرخ في 20جوان2005، الجريدة الرسمية، العدد 44، الصادرة بتاريخ 26جوان2005.
5. الأمر 76-80، المؤرخ في 29 شوال1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد29، صادرة في 21 ربيع الثاني 1397 الموافق لـ 10 أبريل 1977، ص496، المعدل والمتمم.
6. الأمر رقم 22/95، المؤرخ في29 ربيع الأول 1416 الموافق ل 26 غشت 1995، يتعلق بخوصصة المؤسسات العمومية، الجريدة الرسمية، العدد 48، صادرة بتاريخ 8 ربيع الثاني 1416 الموافق ل 03 سبتمبر 1995، ص3.

7. الأمر رقم 01-03 مؤرخ في أول جمادى الثانية1422، الموافق لـ 20 غشت 2001، يتعلق بتطوير الاستثمار، الجريدة الرسمية، العدد 47، صادرة في 3 جمادى الثانية 1422، الموافق لـ22 غشت 2001، ص4.
8. الأمر رقم 01-04 ، مؤرخ في أول جمادى الثانية 1422 الموافق لـ20 غشت 2001، يتعلق بتنظيم المؤسسات العموميات الاقتصادية وتسييرها وخوصصتها، الجريدة الرسمية، العدد47 صادرة في 03 جمادى الثانية142 الموافق لـ 22غشت 2001، ص9.
9. الأمر رقم 04/03 المؤرخ في 19 جمادى الأولى 1424 الموافق لـ19يوليو 2003 ، يتعلق بالقواعد العامة المطبقة على عمليات استيراد البضائع وتصديرها، الجريدة الرسمية، العدد43 صادرة بتاريخ 20جمادى الأولى 1424 الموافق لـ 20يوليو 2003.

- **المراسيم الرئاسية**

1. المرسوم الرئاسي رقم 85-112 المؤرخ في 17 شعبان 1405، الموافق لـ07 ماي 1985، المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية حول حماية النباتات الموقعة في روما، المراجعة بموجب القرار رقم 79/14 الصادر عن منظمة التغذية والفلاحة ، الجريدة الرسمية، العدد21، صادرة في 25 شعبان1405، الموافق لـ15 مايو1985، ص658.
2. المرسوم الرئاسي رقم 02-227، مؤرخ في 11 ربيع الثاني 1423 الموافق لـ22 يونيو 2002، يتضمن التصديق على الاتفاقية بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة للتشجيع والحماية المتبادلة للاستثمارات، الموقعة بالجزائر في 01 صفر 1422 الموافق لـ 24 أبريل 2001، الجريدة الرسمية، العدد 45، الصادرة بتاريخ 19 ربيع الثاني 1423 الموافق لـ 30 يونيو 2002، ص9.
3. المرسوم الرئاسي رقم 10-236 المؤرخ في 28 شوال 1431، الموافق لـ 07 أكتوبر 2010، المتضمن تنظيم الصفقات العمومية، الجريدة الرسمية، العدد 58، صادرة في 28 شوّال 1431، الموافق لـ 07 أكتوبر 2010، ص3.
4. المرسوم رقم 03/13، يعدل ويتمم المرسوم الرئاسي رقم 10-236 ، المتضمن تنظيم الصفقات العمومية، الجريدة الرسمية، العدد 02، الصادرة بتاريخ أول ربيع الأول 1434، الموافق لـ 13 يناير 2013، ص05.

5. المرسوم الرئاسي رقم 15-247، المؤرخ في 02 ذي الحجة 1436، الموافق ل 16 سبتمبر 2015، يتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام، الجريدة الرسمية، العدد 50، المؤرخة في 06 ذي الحجة 1436 ، الموافق ل 20سبتمبر 2015/ الصفحة3.

- **القوانين**

1. القانون رقم 79-07 المؤرخ في 26 شعبان 1399 الموافق لـ21 يوليو 1979، يتضمن قانون الجمارك، الجريدة الرسمية، العدد 30 ، المؤرخة في 29 شعبان 1399 الموافق لـ 24 يوليو 1979، ص678.
2. القانون رقم 82-13، مؤرخ في 9 ذي القعدة1402، الموافق لـ28 غشت1982، يتعلق بتأسيس الشركات المختلطة الأموال وسيرها، الجريدة الرسمية، العدد 31، صادرة في 12 ذي القعدة 1402، الموافق لـ31 غشت 1982، ص1724.
3. القانون 13/86، المؤرخ في 13 ذي الحجة 1406 الموافق لـ 19 غشت1986، يعدل ويتمم القانون 82-13، الجريدة الرسمية، العدد 35، صادرة في 21 ذي الحجة 1406 الموافق لـ27 غشت1986،
4. القانون 87-17، مؤرخ في 06 ذي الحجة 1407 الموافق لـ أول غشت 1987، المتعلق بحماية الصحة النباتية، الجريدة الرسمية، العدد 32، صادرة بتاريخ 10ذو الحجة 1414، الموافق لـ 05غشت 1987، ص1228.
5. القانون رقم 01/88، المؤرخ في 22جمادى الأولى 1408، الموافق ل 12يناير1988، المتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية، الجريدة الرسمية، العدد02، الصادرة في 23 جمادى الأولى1408، الموافق ل13 يناير1988، ص30.
6. القانون رقم 03/88، المؤرخ في 22جمادى الأولى 1408، الموافق ل 12يناير1988، المتعلق بصناديق المساهمة الجريدة الرسمية، العدد02، الصادرة في 23 جمادى الأولى1408، الموافق ل13 يناير1988، ص44.
7. القانون رقم 04/88 المعدل والمتمم للقانون 59/75 المتضمن القانون التجاري الجزائري، ويحدد القواعد الخاصة المطبقة على المؤسسات العمومية الاقتصادية، الجريدة الرسمية، العدد02، الصادرة في 23 جمادى الأولى1408، الموافق ل13 يناير1988، ص47.

8. القانون رقم 88-08 ، المؤرخ في 07 جمادى الثانية 1408 الموافق لـ 26 يناير 1988، المتعلق بنشاطات الطب البيطري وحماية الصحة الحيوانية ، الجريدة الرسمية، العدد 4، صادرة في 8جمادى الثانية 1408 الموافق لـ27 يناير 1988، ص124.
9. القانون رقم 90-02، مؤرخ في 10 رجب 1410، الموافق لـ 6نوفمبر1990 يتعلق بالوقاية من النزاعات الجماعية في العمل وتسويتها وممارسة حق الإضراب، الجريدة الرسمية، العدد6، صادرة في 11 رجب 1410 الموافق لـ 7 نوفمبر 1990، ص231.
10. القانون 90-03، مؤرخ في 10 رجب 1410، الموافق لـ 6نوفمبر1990 يتعلق بمفتشية العمل، الجريدة الرسمية، العدد6، صادرة في 11 رجب 1410 الموافق لـ 7 نوفمبر 1990، ص237.
11. القانون رقم 90-04، مؤرخ في 10 رجب 1410، الموافق لـ 6نوفمبر1990 يتعلق بتسوية النزاعات الفردية في العمل، الجريدة الرسمية، العدد6، صادرة في 11 رجب 1410 الموافق لـ 7 نوفمبر 1990، ص240.
12. القانون رقم 90-30، مؤرخ في 14 جمادى الأولى 1411، الموافق ل 1 ديسمبر 1990 يتضمن قانون الأملاك الوطنية، الجريدة الرسمية، العدد 52، الصادرة في 15 جمادى الأولى1411، الموافق لـ 2ديسمبر1990،ص 1661، المعدل والمتمم بالقانون 08-14، المؤرخ في 20يوليو2008، الجريدة الرسمية، العدد 44، الصادرة بتاريخ 03أوت 2008، ص10.
13. القانون رقم 89-02، المؤرخ في أوّل رجب 1409 الموافق لـ07 فبراير 1989، المتعلق بالقواعد العامة لحماية المستهلك، الجريدة الرسمية، العدد 6، الصادرة في02 رجب1409 الموافق لـ 08 فبراير1989، ص154.
14. القانون 05/98 المؤرخ في 01 ربيع الأول 1419هـ الموافق ل 25 يونيو 1998، يعدل و يتمم الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 47، الصادرة في 03 ربيع الأول 1419، الموافق ل 27 يونيو 1998، ص3.
15. القانون رقم 01-13، مؤرخ في 17 جمادى الأولى 1422، الموافق لـ 7غشت 2001، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية، العدد 44، صادرة في 18 جمادى الأولى 1422 الموافق لـ8 غشت 2001، ص4، المعدل والمتمم.

16. القانون رقم 02-01 المؤرخ في 5 فبراير 2002، يتعلق بالكهرباء وتوزيع الغاز بواسطة القنوات، الجريدة الرسمية، العدد 08، الصادرة في 06 فبراير 2002.
17. القانون رقم 05-12 المؤرخ في 28 جمادى الثانية 1426، الموافق ل4عشت 2005، المتضمن قانون المياه الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد60، الصادرة في 30 رجب 1426، الموافق ل 4سبتمبر2005، ص3.
18. القانون رقم 08-09، مؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق ل 25 فبراير2008، المتضمن قانون الاجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية ، العدد 21، صادرة في 17 ربيع الثاني 1429 الموافق ل 23 أبريل 2008.
19. قانون المالية التكميلي لسنة 2009، المؤرخ في 29رجب 1430 الموافق ل22يوليو 2009، الجريدة الرسمية، العدد 44، الصادرة 04شعبان 1430 الموافق ل 26 يوليو 2009، ص02.
20. القانون رقم 09/09 المؤرخ في13 محرم 1431 الموافق ل30 ديسمبر 2009، المتضمن قانون المالية لسنة 2010، الجريدة الرسمية، العدد78 الصادرة بتاريخ 2009/12/31 ص1.
21. القانون رقم 10-01، المؤرخ في 16 رجب 1431 الموافق ل 29 يونيو 2010، المتعلق بمهن الخبير المحاسب ومحافظ الحسابات والمحاسب المعتمد (يلغي أحكام القانون 08/91 المتعلق بمهنة الخبير المحاسب ومحافظ الحسابات والمحاسب المعتمد)، الجريدة الرسمية، العدد42 صادرة في 28 رجب 1431، الموافق ل 11 يوليو 2010، ص4.
22. القانون رقم 11-09، مؤرخ في 03 رجب 1432 الموافق ل5 يونيو 2011، يعدل ويتمم القانون رقم 01-13 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية، 32، صادرة في 6 رجب 1432، الموافق ل 8 يونيو2011، ص10.
23. القانون رقم 16-09، المؤرخ في 29 شوال 1437 الموافق ل 03 غشت 2016، يتعلق بترقية الاستثمار، الجريدة الرسمية، العدد 46، صادرة في 29 شوال 1437 الموافق ل 03 غشت 2016، ص18.

- **المراسيم التشريعية:**

24. المرسوم التشريعي رقم 12/93، مؤرخ في 19 ربيع الثاني1414 الموافق لـ 5 أكتوبر1993، يتعلق بترقية الاستثمار، الجريدة الرسمية، العدد64، صادرة في 24 ربيع الثاني 1414 الموافق لـ 10أكتوبر 1993، ص3.

- **المراسيم التنفيذية**

1. المرسوم التنفيذي 80-242، المؤرخ في 1980/10/04، المتعلق بإعادة هيكلة المؤسسات، الجريدة الرسمية، العدد 41، الصادرة بتاريخ 1980/10/07، ص1513.
2. المرسوم رقم 82-285،المؤرخ في 24 شوّال 1402،الموافق ل14 غشت 1982، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في بجاية، الجريدة الرسمية رقم 33، المؤرخة في 27 شوال 1402، الموافق ل 17غشت 1982، ص1663.
3. المرسوم التنفيذي رقم 82-286، المؤرخ في 14 غشت 1982، المتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في مدينة الجزائر. الجريدة الرسمية، العدد 33، الصادرة بتاريخ 17 غشت 1982.
4. المرسوم التنفيذي رقم 173/84 المؤرخ في 22 شوال 1404، الموافق ل21 يوليو 1984، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في مدينة جيجل، الجريدة الرسمية، العدد 30، الصادرة في 25 شوال 1404، الموافق ل 25 يوليو 1984، ص 1158.
5. المرسوم التنفيذي رقم 89-165، المؤرخ في 27 محرم 1410، الموافق لـ29 غشت 1989، يحدد صلاحيات وزير النقل، الجريدة الرسمية، العدد36، صادرة في 28محرم 1410 الموافق لـ30غشت1989، ص1036.
6. المرسوم التنفيذي رقم 39/90 المؤرخ في 03 رجب1410 الموافق لـ30 يناير 1990، يتعلق برقابة الجودة وقمع الغش، الجريدة الرسمية، العدد5، صادرة في 4رجب 1410 الموافق لـ 31 يناير 1990، ص202.
7. المرسوم التنفيذي رقم 91-452 ،المؤرخ في 09 جمادى الأولى 1412، الموافق لـ16 نوفمبر1991، المتعلق بالمفتشيات البيطرية في المراكز الحدودية ، الجريدة الرسمية، العدد 59، صادرة في 13 جمادى الأولى1412 الموافق لـ20نوفمبر 1991، ص2293.

8. المرسوم التنفيذي رقم 93-286، المؤرخ في 09 جمادى الثانية 1414، الموافق لـ 23 نوفمبر 1993، المنظم لمراقبة الصحة النباتية على الحدود، الجريدة الرسمية، العدد 78، صادرة في 14 جمادى الثانية 1414، الموافق لـ28 نوفمبر1993، ص20.
9. المرسوم التنفيذي رقم 94-340، المؤرخ في 20 جمادى الأولى 1415، الموافق لـ 25 أكتوبر 1994، المتضمن إحداث اللجنة الوطنية للأمن المينائي ولجان أمن الموانئ المدنية والتجارية، الجريدة الرسمية، العدد 72، صادرة في 2 جمادى الثانية 1415، الموافق لـ06نوفمبر 1994، ص10.
10. المرسوم التنفيذي رقم 96-354، المؤرخ في 6جمادى الثانية 1417، الموافق لـ 19أكتوبر 1996، المتعلق بكيفيات مراقبة مطابقة المنتوجات المستوردة ونوعيتها، الجريدة الرسمية العدد 62، الصادرة في7جمادى الثانية 1417، الموافق لـ 20أكتوبر1996 ، ص9.
11. المرسوم التنفيذي رقم 97-481، المؤرخ في 15 شعبان 1418، الموافق لـ 15 ديسمبر 1997، يتضمن إنشاء اللجنة الدائمة المكلفة بتفتيش البضائع المتلفة أو ذات الإقامة المطولة، الجريدة الرسمية، العدد 83، صادرة في 17 شعبان1418، الموافق لـ 17 ديسمبر 1997، ص11.
12. المرسوم التنفيذي رقم 199/99، المؤرخ في 6 جمادى الأولى 1420، الموافق ل 18 غشت 1999، يحدد القانون النموذجي للسلطة المينائية، الجريدة الرسمية، العدد 57، الصادرة في 22 غشت 1999، ص6.
13. المرسوم التنفيذي رقم 200/99، مؤرخ في 6جمادى الأولى 1420، الموافق ل 18 غشت 1999، يتضمن إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الشرق، الجريدة الرسمية، العدد 57، الصادرة في 10جمادى الأولى 1420، الموافق ل 22 غشت 1999، ص13.
14. المرسوم التنفيذي رقم 99-201، مؤرخ في 6جمادى الأولى 1420،الموافق ل 18 غشت 1999،يتضمن إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الوسط، الجريدة الرسمية، العدد 57، الصادرة في 10جمادى الأولى 1420،الموافق ل 22 غشت 1999، ص14.
15. المرسوم التنفيذي رقم 99-202، مؤرخ في 6جمادىالأولى 1420،الموافق ل 18 غشت 1999، يتضمن إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الغرب، الجريدة الرسمية، العدد 57، الصادرة في 10جمادى الأولى 1420،الموافق ل 22 غشت 1999، ص 14.

16. المرسوم التنفيذي رقم 01/02، المؤرخ في 22 شوال 1422 الموافق ل 6 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها، الجريدة الرسمية رقم 01 الصادرة بتاريخ 2002/01/06، ص3.
17. المرسوم التنفيذي رقم 02-118، المؤرخ في 20 محرم 1423 الموافق لـ3 أبريل 2002، يتضمن إنشاء اللجنة الوطنية واللجان المحلية للتسهيلات البحرية، الجريدة الرسمية، العدد 23، صادرة في 24 محرم 1423 الموافق لـ 7 أبريل 2002، ص10.
18. المرسوم التنفيذي رقم 04-418، المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها المؤرخ في 08 ذي القعدة 1429، الموافق لـ 20 ديسمبر 2004، الجريدة الرسمية، العدد 82، الصادرة بتاريخ 10ذو القعدة 1425، الموافق لـ 22 ديسمبر 2004، ص36.
19. المرسوم التنفيذي رقم 467/05 المؤرخ في 08 ذي القعدة 1426 الموافق لـ10ديسمبر2005، يحدد شروط مراقبة مطابقة المنتوجات المستوردة عبر الحدود وكيفيات ذلك، الجريدة الرسمية، العدد 80، صادرة في 09 ذي القعدة1426 الموافق لـ 11ديسمبر2005، ص15.
20. المرسوم التنفيذي رقم 05-473 المؤرخ في 11 ذي القعدة 1426 الموافق لـ 13 ديسمبر 2005، يحدد شروط تنظيم نشاطات مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات وكيفيات ممارستها، الجريدة الرسمية، العدد 81، صادرة في 12 ذو القعدة 1426 الموافق لـ 14 ديسمبر 2005، ص15.
21. المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 9 ذي الحجّة عام 1426 الموافق 9 يناير سنة 2006، يحدّد تنظيم الإرشاد و المؤهلات المهنية للمرشدين و قواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ ، الجريدة الرسمية، العدد 02، 2006.
22. المرسوم التنفيذي رقم 139/06، مؤرخ في16 ربيع الأول 1427 الموافق لـ15 أبريل 2006، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، الجريدة الرسمية، العدد 24، الصادرة في 17 ربيع الأول 1427 الموافق لـ 16 أبريل 2006، ص18.
23. المرسوم التنفيذي رقم 363/08،مؤرخ في 8 نوفمبر 2008،مؤرخ في 10ذي القعدة 1429،الموافق لـ 8 نوفمبر 2008،يعدل المرسوم التنفيذي رقم 139/06 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، الجريدة الرسمية، العدد 64،صادرة بتاريخ 19 ذو القعدة 1429 الموافق لـ 17 نوفمبر 2008،ص 19.

24. المرسوم التنفيذي رقم 08-387، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 08-387، المؤرخ في 29 ذي القعدة 1429، الموافق لـ 27نوفمبر 2008، الجريدة الرسمية، العدد 96، الصادرة في 09 ذي الحجة 1429 الموافق لـ07 ديسمبر 2008، ص11.

25. المرسوم التنفيذي رقم 10-94، المؤرخ في أول ربيع الثاني 1431، الموافق لـ 17 مارس 2010، يعدل ويتمم المرسوم رقم 97-481، الجريدة الرسمية، العدد19، صادرة في 5ربيع الثاني 1431، الموافق لـ 21 مارس 2010، ص8.

26. المرسوم التنفيذي رقم 11-09، المؤرخ في 15صفر 1432، الموافق لـ 20 يناير 2011، يتضمن تنظيم المصالح الخارجية في وزارة التجارة وصلاحياتها وعملها، الجريدة الرسمية، العدد 04، الصادرة في 18 صفر 1432، الموافق لـ23 يناير2011، ص7.

- **القرارات الوزارية المشتركة**

1. التعليمة الوزارية رقم 842/3.94 ، الصادرة بتاريخ 7 ديسمبر 1994، المتعلقة بامتياز المرافق العمومية المحلية وتأجيرها، عن وزير الداخلية والجماعات المحلية والموجهة للولاة بالاتصال مع رؤساء الدوائر، رؤساء المجالس الشعبية البلدية ورؤساء المندوبات التنفيذية.

- **المقررات**

1. مقرر مؤرخ في 22 ربيع الثاني 1432، الموافق ل 27 مارس 2011، يتعلق بالموانئ الجافة، الجريدة الرسمية، العدد 33، الصادرة في 2011/06/12.

- **النصوص القانونية الأجنبية العربية:**

1. القانون عدد 48 لسنة 2009، مؤرخ في 08 جويلية 2009 يتعلق بإصدار مجلة الموانئ البحرية، الفصل 6، ص7. (تونس)
2. قانون تنظيم مشاركة القطاع الخاص في مشروعات البنية الأساسية والخدمات والمرافق العامة، الجريدة الرسمية، العدد 19 مكرر (أ)، 18الصادرة بتاريخ مايو 2010، ص6 (مصر).
3. الدليل التوجيهي للمجلس الأعلى للخوصصة، للجمهورية اللبنانية، الصادر سنة 2013، يتضمن مسودة قانون الشراكة بين القطاعين العام والخاص متوافر على الموقع التالي

:http://www.hcp.gov.lb/pictures/pdffile/News0.9128229_final%20guide_13 Feb2014_website.pdf

4. رأي المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، مشروع القانون رقم 12-86 المتعلق بعقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص، إحالة رقم 2014/09، ص12. (المغرب)
5. القانون رقم 31 لسنة 2014، قانون الشراكة بين القطاعين العام والخاص، المملكة الأردنية الهاشمية، الجريدة الرسمية، الصادرة في 28سبتمبر 2014، ص6358.
6. ظهير شريف رقم 146-05-01، صادر في 20 شوال 1426 (2005/11/23) بتنفيذ القانون رقم 15.02 المتعلق بالموانئ و بإحداث الوكالة الوطنية للموانئ و شركة استغلال الموانئ، الجريدة الرسمية رقم 5375، 3 ذو القعدة 1426 (5ديسمبر2005)، متوفر على الموقع التالي: http://www.adala.justice.gov.ma/AR/Recherche.aspx (المغرب)

المحاضر

1. محضر الجلسة العلنية الثالثة والعشرين، المنعقدة يوم الاثنين 28 محرم 1419 هـ ، الموافق ل 25 ماي 1998م، برئاسة عمار زواوي، نائب رئيس مجلس الأمة، وبحضور أحمد بوليل، وزير النقل آنذاك.

ب. *الكتب:*

- **الكتب العامة:**

1. العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الاول، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة السادسة 2008.
2. بن عزوز صابر، الاتفاقيات الجماعية للعمل في التشريع الجزائري والمقارن، جامعة عبد الحميد بن باديس، عمان الطبعة الأولى، 2011.

- **الكتب المتخصصة:**

1. أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية/ مصر2009/2008.
2. أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الاسكندرية، 2009.
3. عبد القادر حسين العطير، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية 1983.

ت . الرسائل والمذكرات الجامعية:

- **الرسائل:**

1. حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر l'EPAL ، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة دكتوراه العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، 2008/2007.
2. سنوسي بن عومر، فعالية الاستثمار الأجنبي المباشر في الجزائر –تقييم تجربة الشراكة قطاع عام–خاص، رسالة تخرج لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، كلية العلوم التجارية و علوم التسيير و العلوم الاقتصادية، 2014/2013.
3. مُحمد شحماط، قانون الخوصصة في الجزائر، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، جامعة منتوري، كلية الحقوق، قسنطينة، 2007.

- **مذكرات الماجستير:**

1. أفيدة سعدية، المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر –بن يوسف بن خدة– كلية الحقوق، 2011/2010.
2. الشيخ خالد، النظام القانوني لعقد النقل بالحاويات عن طريق البحر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العقود و المسؤولية، جامعة الجزائر1 ، بن يوسف بن خدة، كلية الحقوق، 2013/2012.
3. أكلي نعيمة، النظام القانوني لعقد الامتياز الاداري في الجزائر، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في القانون، فرع: قانون العقود، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014/2013.
4. بلحاج خديجة، النظام القانوني للسلطة المينائية في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري و النشاطات المينائية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران، 2015/2014.
5. حصايم سميرة، عقود البوت B.O.T: إطار لاستقبال القطاع الخاص في مشاريع البنية التحتية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري –تيزي وزو، 2011/2010.

6. ساعد بوراوي، الحوافز للاستثمار الأجنبي المباشر في دول المغرب العربي (الجزائر– تونس – المغرب)دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2008/2007.
7. سلطانة عائشة، تنفيذ عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2012/2011.
8. شهرزاد السبتي، اتفاقات الشراكة في اطار قانون الاستثمار الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2012/2011.
9. صدراتي عدلان، حوكمة المياه كخيار استراتيجي لتحقيق أهداف التنمية المستدامة: دراسة مقارنة بين الجزائر وكندا، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص: اقتصاد دولي والتنمية المستدامة، جامعة فرحات عباس سطيف، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، 2013/2012.
10. صايغ مليكة، بناء نموذج التنبؤ في المدى القصير، دراسة حالة الحاويات في ميناء الجزائر، رسالة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 2002.
11. طيب ابراهيم ويس، التنظيم القانوني لعمليات المناولة المينائية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2010/2009.
12. مرزوقي خالد، الإطار القانوني والتنظيمي لتسيير ميناء الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الجزائر1، يوسف بن خدة، كلية الحقوق، 2014/2013،
13. وسام علي السوالقة، المسؤولية المدنية لميناء العقبة عن البضائع أثناء المناولة، رسالة ماجستير في الحقوق، قسم القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن، 2012/2011.

ث. <u>المقالات والمداخلات:</u>

1. أحمد بوعشيق، عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص: سياسة عمومية حديثة لتمويل التنمية المستدامة بالمغرب، المؤتمر الدولي للتنمية الإدارية، نحو أداء متميز في القطاع الحكومي، قاعة الملك فيصل للمؤتمرات، الرياض، المملكة العربية السعودية، 30نوفمبر 2009.
2. أحمد بوعشيق، الشراكة بين القطاعين، www.fifty.ipa.edu.sa
3. أحمد عبد العزيز محمد أبو الحسن، وسائل الرقابة على شركات المساهمة، عرض ملخص لمادة تعليمية عن وسائل الرقابة على شركات المساهمة، منشور على الانترنت.

4. أسور فهد، حماية حقوق أقلية المساهمين داخل شركات المساهمة، مقال منشور على موقع www.maracdroit.com.

5. الماحي فاطيمة الزهرة شريفة، نظام المتعامل الاقتصادي المعتمد، مجلة مخبر النقل والنشاطات المينائية، العدد الثاني، 02-2015 ، جامعة وهران2، ص175.

6. الوضع الاقتصادي في الجزائر صادم وخانق للحريات، مقال منشور بتاريخ 2013/11/09 على: http://www.zawya.com/ar/story/ZAWYA20131110055626/

7. أنواع الشحن عن طريق الكناتر، مقال منشور بتاريخ 11يونيو 2009 على الموقع التالي: http://www.freight-guide.blogspot.com/2009/06/blog-post.html?m=1

8. إيمان الحياري، تعريف الرقابة، مقال منشور على موقع http://www.mawdoo3.com بتاريخ 2010/12/29.

9. بن عطا الله صبرينة، حنان الإبراهيمي، دور الشروط الاستثنائية في تمييز العقد الإداري، مقال منشور على الموقع التالي: http://www.dspace.univ-biskra.dz:8080/jspui/handle/123456789/2822

10. تعريفات في أجور الشحن، متوافر على: http://www.alhilalcargo.com/arabic.info7.php

11. تنمية الموانئ و أهمية النقل بالحاويات، مقال منقول من بحث الدكتورة فوزية السعدون، جامعة البصرة، كلية الإدارة والاقتصاد، منشور على منتديات المنارة الملاحية 2010/1.

12. تيميزاز هنيسية، الرقابة الوصائية في ظل قانون البلدية 11-01، مقال منشور بتاريخ 2013/11/04، على منتدى مدرسة الدكتوراه، المركز الجامعي لخميس مليانة.

13. حسن محمد علي البنان، مبدأ قابلية المرافق العامة للتغيير والتطوير، المركز القومي للإصدارات القانونية، الطبعة الأولى، 2014، ص230.

14. خلدون كراز، تقنية التبادل الإلكتروني للبيانات والوثائق EDI، مقال منشور على الموقع التالي: www.albahethon.com/?page=show_det&select_page=49&id=1455

15. رياض الفرس، الشراكة بين القطاعين العام والخاص، مركز التميز في الإدارة، جامعة الكويت، متوافر على: http://www.cba.edu.kw/reyadh/330/BOT%2520Projects.ppt&rct=j&frm=1&q=&esrc=s&

sa=U&ved=0CC0QFjAEahUKEwjxu8uGip7IAhWCRxoKHbi4C9o&usg=AFQjCNGn
JLJNQ5F6BKnxidI_WEGqHShKFQ

16. ريتا الخرياتي، اتفاقية المساهمين: من الأطر العامة إلى التفاصيل الصغيرة (الدليل)، مقال منشور على موقع: http://www.ar.wadma.com بتاريخ 2016/02/18

17. رؤى صبري حول أهمية الاحترافية في العمل، منشور في 2013/10/17 على موقع:
http://www.okaz.com/sa/new/mobile/20131017/Con20131017647827.htm

18. زغيب شهرزاد، الاستثمار الأجنبي المباشر في الجزائر، واقع وآفاق، مجلة العلوم الانسانية، العدد الثامن، فيفري 2005.

19. سعود العماري، شركة المساهمة العامة، مقال منشور بتاريخ 2014/11/03 على موقع www.alyaum.com

20. سعيد بن عياد، تقسيم الأعباء والمنافع،
http://www.vitaminedz.com/Article/Articles_18300_691146_0_1.html

21. سنوسي أمين، التسيير والتنويع، بحث منشور على google.dz

22. عبد الرزاق يوسف نصر الله، فوزية غالب عمر سعدون، ميناء أم قصر...الواقع والمشكلات وامكانات التطوير/ جامعة البصرة/كلية الإدارة والاقتصاد، ص241، متوافر على:
http://www.isaj.net/isaj?func=fulltext&aId=62887

23. عبد النور الفائز، العقود المبرمة بين الأشخاص العمومية، مقال منشور بموقع العلوم القانونية بتاريخ 13 يوليوز 2014، متوافر على: http://www.marocdroit.com/

24. مجاجي سعاد، حق المساهم في الإعلام بين مقتضيات الشفافية و الإفصاح و ضرورات السرية(الشركات المصدرة الأوراق المالية نموذجا)، مقال منشور على موقع مجلة القانون و الأعمال الإلكترونية، بتاريخ2014/08.

25. محمد رزقون، انعكاسات الخوصصة على الوضعية المالية للمؤسسة الاقتصادية، دراسة حالة بعض المؤسسات الاقتصادية الجزائرية، مجلة الباحث، عدد 07، 2010/2009.

26. محمد عبد الله الحسن العلي، معدات وآليات مرفأ طرطوس، كلية الهندسة التقنية، 2015.

27. محمد كمال، ملخص مذكرة حول' أثر محطات الحاويات في عمليات التوريد،' الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، إدارة اللوجستيات و النقل، نشر بتاريخ 2010/12/14.

28. محمد متولى ذكرورى محمد، دراسة عن الشراكة مع القطاع الخاص مع التركيز على التجربة المصرية، قطاع مكتب الوزير، الإدارة العامة للبحوث المالية، إدارة بحوث التمويل، الملف رقم 101.

29. محمد وليد منصور (قاضي ودكتور دولة في الحقوق وعضو لجنة الخبراء القانونيين بجامعة الدول العربية)، عقود البوت وطبيعتها القانونية وأهم مجالاتها والتحكيم فيها، مقال منشور في منتدى محامي سوريا، 2011/04/14.

30. مختار الإبراهيم، موانئ دبي العالمية شريان حياة لملياري نسمة حول العالم، مقال منشور بمجلة الاقتصادي الإمارات الالكترونية، بتاريخ 2015/04/29، متوافر على: https://ae.aliqtisadi.com/

31. منشورات الأمم المتحدة، مؤتمر التنمية الأمم المتحدة للتنمية و التجارة حول 'استعراض النقل البحري'، 2012.

32. نعيمي فوزي، مكاوي أمال، عقود الشراكة العمومية الخاصة في القانون الوضعي الحديث النشأة و الأهداف، مداخلة مقدمة في إطار ملتقى الأيام المغاربية للقانون، 24/23 جوان 2009، حول الشراكة بين الادارات العمومية و القطاع الخاص.

33. نويري عبد العزيز، عقود التزامات المرافق العامة (B.O.T) أنواعها وطرق الاستفادة منها، ورقة عمل، المركز العربي للبحوث القانونية، 2016، www.carjj.org

34. هديل البكري، ما هو النقل؟ مقال منشور بتاريخ 2014/09/07 على موقع https://www.mowdoo3.com/

35. وزير النقل يؤكد: أجهزة سكانير متحركة في الموانئ التجارية"، مقال منشور موقع http://www.elbilad.net

ثانيا: المراجع باللغة الفرنسية:

A. Les instruments juridiques :

- **Instruments internationaux :**

1. l'annexe au procès-verbal de la séance sénat N°218 , du 2avril1965, sur le projet de loi autorisant l'approbation de la convention internationale du travail N°152 concernant la sécurité et l'hygiène du travail dans les manutentions portuaires, disponible sur : http://www.senat.fr/leg/1984-1985/i1984_1985_0218.pdf.
2. Convention de Bruxelles du 29/11/1969 sur la responsabilité civil pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures, disponible sur : http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19690222/20031101.
3. La convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international du 19 avril 1991.
4. Convention internationale du 2 novembre 1973, pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole du 17 février 1978 (MARPOL 1973).
5. Décision de la commission des communauté européennes, n°89/408/CEE du 09/06/1989 relative à une procédure de l'application de l'article85 du traité CEE (IV/27.958-National SulphuricAcid Association). J.O.C.E N° L 190/22 du 5.7.89, page 23. Disponible sur : http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:31989D0408.
6. Directive n° 2001/96/CE du parlement européen et du conseil du 04/12/2001, établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers, J.O.C.E n° L13/11 du 16/01/2002. Disponible sur : http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001L0096&from=FR.
7. Résolution CE n°725/2004 du P.E et du Conseil du 31/03/2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, J.O.U.E L129/6 du 29.04.2004.
8. Le livre vert sur les partenariats public privé et le droit communautaire des marchés publics et des concessions, commission des communautés européennes, Bruxelles 30/04/2004, disponible sur : http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2004:0327:FIN:FR:PDF

9. Manuel sur le chargement et le déchargement des cargaisons solides en vrac à l'intention des représentants des terminaux, comité de la sécurité maritime, Sous-comité des MD,CSC 9ème session 11/10/2004 l'OMI.
10. BIT, sécurité et santé dans les ports, Recueil des directives pratiques du BIT, Genève, Bureau international du travail, 2005.

- **Instruments nationaux** :

1. L'ordonnance n°2004-559 du 17juin 2004, sur les contrats de partenariats, JORF n°141 du 19juin 2004, p10994, texte n°2, disponible sur : http://www.legifrance.gouv.fr/eli/ordonnance/2004/6/17/2004-559/jo/texte.
2. La loi sur l'agence des partenariats public-privé du Québec, présentée le 17juin2004, adoptée le 15décembre2004, disponible sur : http://www.publicationduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=5&file=2004C32F.PDF
3. La loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, J.O.R.F du 5 juillet 2008, page 10817, disponible sur : http://legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000019122891
4. L'ordonnance n°2010-1037 du 20/10/2010 relative à la partie législative du code des transports, disponible sur : http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022990793
5. Code des ports maritimes français, version consolidée du code au 6/12/2014, édition : 2015-03-08, disponible sur : http://codes.droit.org/cod/ports_maritimes.pdf?ts=1457951177

B. Les ouvrages :

- **Ouvrages généraux :**

1. Edward Farquharson – Clemencia Torres de Mästleet E.R. Yescombeavec Javier Encinas , comment susciter l'engagement du secteur privé dans les partenariats public-privés sur les marchés émergents, la banque mondiale, PPIAF, 2011.
2. Frédéric MARTY, Arnaud VOISIN et Sylvie TROSA, les partenariats publics privés, Editions la Découverte, paris, 2006.
3. Les origines de la navigation à vapeur, travaux préparés sous la direction de Michel MOLLAT. Paris, P.U.F, 1970 (publications de la faculté des lettres et sciences humaines de Paris-Sabronne) [compte rendu].

4. Partenariats public-privé : Mode d'emploi juridique et approche économique, Institut de la gestion déléguée DEXIA, D.F.2006.

- **Ouvrages spéciaux :**

1. Clément SEKA ABA, contribution à l'étude juridique des concessions portuaires, éditions l'Harmattan 2015.
2. Jean GROSDIDIER DE MATONS WASHINGTON, les concessions portuaires, éditions EMS, 2012.

C. Les thèses et les mémoires :

- **Les thèses :**

1. BOUKHATMI Fatima, aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit Algérien et dans les conventions internationales, thèse pour le Doctorat d'Etat en droit, université d'es-senia, Oran, 2002.
2. Cossi Hervé ASSONGBA, le transport maritimes des marchandises conteneurisées, thèse de droit, université Lille2, 2014-2015.
3. Grégory GUERLET, la gestion des ports par une entité publique : aspects européens et environnementaux, thèse pour le doctorat en droit, université Lille Nord de France, 2013, page 27, disponible sur http://www.tel.archives-ouvertes.fr/tel-00983306.
4. NDEYE Fatma, Algorithmes d'optimisation pour la résolution du problème de stockage de conteneurs dans un terminal portuaire, thèse présentée pour l'obtention de titre de docteur en Mathématiques appliquées informatiques, université de Harve, 2015.

- **Les mémoires :**

1. Axelle JOUVE, les terminaux à conteneurs portuaires, mémoire de Master 2 de droit maritime et des transports, université de Paul Cézanne, Aix-Marseille 3, 2007/2008.
2. BENYOUCEF Sid-Ali, ABDOUNI Walid, le réaménagement des espaces portuaires, le cas du port d'Alger, mémoire de fin d'études pour l'obtention du diplôme d'officier de Port , ENSM, 2014/2015.
3. BOUSSOUF Nesrine, le contrôle de gestion : outil de gestion et de mesure de la performance de l'entreprise, cas de Djazair Port World, E.N.S.S.E, 2014/2015.
4. SAIDI Noureddine, gestion des terminaux à conteneurs, Master spécialisé en logistique et transport, école Nationale de Commerce et de Gestion de Tanger, 2007/2008.

D. Les rapports du ministère des Transports-Algérie :

1. Programme d'appui au secteur des Transports, Etudes des coûts et surcoûts de passage portuaire et propositions de régulation, Juillet 2009.
2. Programme d'appui au secteur des Transports, Activité 4 : renforcer les capacités des 4 directions techniques en charge de la mise en place des autorités de régulation, « régulation, rapport diagnostic préliminaire », 2009.
3. Programme d'appui au secteur des Transports, Activité 4 : renforcer les capacités des 4 directions techniques en charge de la mise en place des autorités de régulation, «la régulation dans les transports », décembre 2009.

E. Articles et publications :

1. Actualisation du plan national des transports, Rapport de synthèse,05/06/2011.
2. Antoine FREMONT, portrait d'entreprise : A.P. Moller : leader mondial du transport maritime, texte écrit en 2012. Disponible sur http://www.enpc.fr/sites/default/files/files/Fr%C3%A9mont_Maersk_preprintx.pdf
3. Claire MERLIN, l'outil contractuel majeur en France : la convention de terminal, annales IMTM 2013, page 115.
4. Emna OUESLATI, responsabilité sociale des entreprises en Algérie, le cas d'une entreprise publique algérienne. Disponible sur : http://docplayer.fr/22402755-Responsabilite-sociale-des-entreprises-en-algerie-le-cas-d-une-entreprise-publique-algerienne.html
5. Fatima-Zohra MOHAMED-CHERIF et César DUCRUET, Du global au local : Les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens, l'Espace politique, revue en ligne de géographie politique et géopolitique, 16 | 2012-1, mis en ligne le 21 mars 2012, consulté le 29 décembre 2015. Disponible sur : https://espacepolitique.revues.org/2294
6. Guide de l'administrateur, renforcement des compétences des cadres, ministère de l'industrie, de la petite et moyenne entreprise et de la promotion de l'investissement, avril 2013.
7. HADDOUM Kamel, le nouveau code maritime algérien : de nouvelles perspectives pour les ports, annuaire de droit maritime et océanique. Tome XVII.1999, page 113.
8. HADDOUM Kamel, le partenariat public-privé dans le financement des investissements portuaires, la revue algérienne des sciences juridiques, économiques et politiques.
9. HADDOUM Kamel, les investissements maritime et portuaire en Algérie : la consécration du régime de la concession, Neptunus, e .revue disponible sur http://www.cdmo.univ-nantes.fr

10. Jean DERBIE et Cécile AUBY, approches des réformes portuaires européennes et nord-américaines (Canada), synthèse réalisée dans le cadre des études centrales de la direction générale de la mer et des transport, institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), avril 2009.
11. Jean DERBIE , HUB portuaires (1) : Les grands opérateurs mondiaux, texte publié dans la revue FLUX, N°87, rubrique portrait d'entreprise, janvier mars-2012.
12. Julien DUBREUIL, la logistique des terminaux portuaires de conteneurs, CIRRELT, 2008-38.
13. Laurent FEDI, la notion de 'terminal' : entre incertitudes de jures et certitudes de facto, PORT LITTORAL PLAISANCE, DMF, N°692, 01/05/2008.
14. Le système portuaire algérien, une problématique, page 10 , article disponible sur : http://care-dz.org/wp-content/uploads/2010/04/le-systeme-portuaire-algerien-Une-problematique.pdf
15. Ahcène BOUZETINE, Les investissements étrangers en Algérie : une clause dérogatoire à la règle 51/49 est-elle possible ? disponible sur : **www.avocats-bah.com**
16. Les PPP-partage équitable des risques, valeur ajoutée pour le citoyen ? document de travail, Secrétariat du TUAC (Trade Union Advisory Committee), 13 avril 2010.
17. M'Hamed MAREB, directeur des ports, « l'encadrement juridique régissant les activités et les services portuaires », séminaire organisé par la société multimédia KGN avec le concours du ministère des transports sur « l'ouverture des transports maritimes et commerce équitable », 20/11/2006, publié dans annale de l'I.M.T.M 2006, page 186.
18. Modernisation du port de Béjaia, Cosider prend en charge l'extension, L'Econews,11/03/2015.
19. Nabil NADJIH, l'exploitation des terminaux portuaires marocains à l'heure de la mondialisation des échanges, disponible sur : http://www.institut-idef.org/L-EXPLOITATION-DES-TERMINAUX.html
20. Partenariats public-privé. Recueil des textes et de la jurisprudence applicables aux collectivités locales, la Documentation Française, 2006.
21. Philippe GODIN, portée de la mention 'Container Yard' sur un connaissement, revue de droit maritime Français D.M.F. N°601.
22. Radhia TADJINE, Malika AHMED ZAID capacité logistique et gouvernance des ports algériens. Disponible sur : www.ummto.dz/IMG/.../R-_TADJINE___M-_AHMED_ZAID_-_version_finale_12p.

23. Remain DYNAMIC, différence entre 'entrepôt' et 'plate-forme logistique', disponible sur : http://www.armelfrejuss.wordpress.com/2011/01/22/difference-entre-entrepot-et-plate-forme-logistique/
24. Robert REZENTHEL, le régime d'exploitation des terminaux portuaires, études de droit maritime à l'aube du XXIème siècle, mélanges offerts à Pierre BONASSIES, 2001 éditions Moreaux.
25. Robert REZENTHEL, le partenariat en matière portuaire (la mise en concurrence préalable), annals IMTM 2013.
26. Robert REZENTHEL, le partenariat « public-privé » dans les ports maritimes, Questions doctrinales, revue du Trésor 2007, mars/avril, page 252.
27. TRARI TANI Mostefa, le partenariat public-privé en Algérie : l'exemple du transport par canalisation des hydrocarbures, les 4ème journées maghrébines du droit, les 23 et 24 juin 2009, salle de conférence de l'hôtel Eden Phonix, Es-sénia, Oran, page3.
28. Yves TASSEL, le sens et la portée de la mention CY/CY01/ 06/2001 , DMF, N°616.

F. Les communications :

1. BOUKHATMI Fatima, Partenariat public/privé : l'exemple des concessions portuaires dans les ports algériens, les Quatrièmes journées Maghrébines de droit, les partenariats administrations publiques/secteur privé, salle de conférences de l'hôtel Eden Phoenix, Es-sénia, Oran, 23/24 juin 2009.
2. Jean DERBIE, IFSTTAR, séminaire maritime (EMAR), les opérateurs des terminaux à conteneurs : stratégies globales et régionales, synthèse de la présentation, 2/12/2011.

G. Arrêts :

1. l'affaire de La Spé Zia, faite retour à l'arrêt du 12.2.1998, affaire n° c-163/96, disponible sur : http :// www.eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:61996CJ0163&rid=1
2. Procès-verbal de la séance du mercredi 21/04/1993, J.O.C.E n° C150/56 du 31/05/1993 disponible sur : http://www.euro-lex.europa

ثالثا: المراجع باللغة الانجليزية

1. Confused about Project finance, PFI, PPPs & PPIs? It's all social-commercial contracting really. December11, 2013 , disponible sur : http://www.ridgway.co.nz/2013/12/11/confused-about-project-finance-pfi-ppps-ppis-its-all-social-commercial-contarcting-really/

2. containers terminals, safe working practices (manuel), London
3. DP WORLD ASSUMES 30-YEAR OPERATING CONCESSION AT PORT OF ALGIERS, CREATING DP WORLD DJAZAIR, Dp World's document.
4. DP WORLD ASSUMES SECOND 30-YEAR OPERATING CONCESSION IN ALGERIA, DP World Djen Djen to Become Transhipment Hub for Western Mediterranean, Energise Regional Economy. Dp World's document.

La webographie (Les sites web) :

1. http://www.sogeports.org/minajuris.html
2. http://www.jurispolis.com/dt/mat/ppp.htm#ht
3. http://www.aps.dz/ar/cultures/11675
4. http://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar
5. http://www.djazairess.com/annasr/3978/20100902
6. http://www.qaradaghi.com/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=468:2009-07-12-08-18-02&catid=68:2009-07-12-08-06-07&Itemid=13
7. http://www.hrdiscussion.com/hr36226.html
8. http://moqatelcom/openshare/behoth/modoatAma1/EconomicTe/e.doc_cvt.htm
9. http://www.toupie.org/Dictionnaire/Integration.htm
10. http://www.meretmarine.com/fr/content/psa-international-rachete-20-dhutchison
11. http://www.hph.com/en/webpg-87-html
12. http://www1.eurogate.de/fr/About-us/History
13. http://ar.swewe.net/word_show.htm
14. https://www.msc.com/dza
15. http://www.portsamerica.com
16. http://www.dpworld.ae/ar
17. http://www.latribune.fr/economie/union-europeenne/la-grece-relance-la-privatisation-du-port-du-piree-476386.html
18. http://www.portdebejaia.dz/index.php/
19. http://www.portdebejaia.dz/
20. http://www.portek.com
21. http://www.gpmgabon.com/en/article/le-groupe-portek/60
22. http://www.japan-algeria-center.jp/embassy/fr/embassy200304f.html

23. http://www.liberte-algerie.com/actualite/le-port-de-djendjen-sera-un-pole-economique-mediterraneen-et-continental-205721/print/1
24. http://www.portalger.com.dz
25.http://www.enpc.fr/sites/default/files/files/Fr%C3%A9mont_Maersk_preprintx.pdf
26. https://www.msc.com/dza
27. http://www.portsamerica.com
28.http://care-dz.org/wp-content/uploads/2010/04/le-systeme-portuaire-algerien-Une-problematique.pdf
29. http://www.mediterranee.revues.org/5410
30. http://www.sogeports.org

الفهـــــــــــــــــــــــــــــــرس

إهداء

تشكر

قائمة المختصرات

مقدمة.....ص1

الباب الأول: الشراكة المينائية ظاهرة جديدة في المحيط المينائي الجزائري.....ص12

الفصل الأول: الشراكة المينائية تطبيق خاص للشراكة عام/خاص في قطاع الموانئ.....ص13

المبحث الأول: مدخل إلى الشراكة عام/خاص.....ص13

المطلب الأول: ماهية الشراكة عام/خاص.....ص13

الفرع الأول: محاولة الإحاطة بمفهوم الشراكة عام خاص.....ص14

أ. الشراكة عام /خاص والصراع المفاهيمي.....ص15

1. الشراكة عام/خاص مفهوم عام.....ص16

2. الشراكة عام/خاص مفهوم جديد.....ص18

ب. الشراكة عام/خاص، البوت: صراع الأنظمة.....ص20

1. ماهية "البوت".....ص21

2. الأصول التاريخية للنظامين و الرأي الراجح.....ص23

الفرع الثاني: فلسفة نظام الشراكة عام/خاص (التمويل المختلط).....ص26

أ. أساسيات نظام الشراكة عام/خاص.....ص26

1. المبادئ التي يقوم عليها نظام الشراكة عام/خاص.....ص27

2. أطراف نظام الشراكة عام/خاص.....ص29

ب. الشراكة عام/خاص تركيبة قانونية معقدة.....ص31

المطلب الثاني: خصوصيات الشراكة عام/خاص.....ص32

الفرع الأول: تمييز الشراكة عام/خاص عن المفاهيم المشابهة.....ص32

أ. تمييز الشراكة عام/خاص عن عقود القانون العام.....ص33
1. تمييز الشراكة عام/خاص عن الصفقات العمومية.....ص33
2. تمييز الشراكة عام/خاص عن عقود تفويض المرفق العام.....ص35
ب. تمييز الشراكة عام/خاص عن الظواهر المشابهة.....ص36
1. تمييز الشراكة عام/خاص عن الخوصصة.....ص37
2. تمييز الشراكة عام/خاص عن البوت ص38
الفرع الثاني: خصوصيات الشراكة عام/خاص من حيث الطبيعة القانونية.....ص39
أ. التضارب الفقهي حول الطبيعة القانونية للشراكة عام/خاص.....ص40
1. الشراكة عام/خاص عقد إداري.....ص40
2. الشراكة عام/خاص عقد من عقود القانون الخاص.....ص41
ب. الرأي الراجح والحجج الداعمة.....ص42
1. انتقادات حول الطبيعة القانونية للشراكة عام/خاص.....ص42
2. الشراكة عام/خاص ذات طبيعة خاصة.....ص43
المبحث الثاني: ازدراع الشراكة عام/خاص في قطاع الموانئ.....ص45
المطلب الأول: أسباب اعتماد الشراكة عام/خاص في قطاع الموانئ.....ص45
الفرع الأول: عدم نجاعة الأساليب السابقة على الشراكة المينائية.....ص46
أ. أساليب التدخل المنفرد.....ص46
1. الاحتكار المينائي.....ص47
2. الخوصصة المينائية.....ص48
ب. أساليب التدخل المختلط.....ص49
1. الامتياز المينائي التقليدي.....ص49
2. التأجير.....ص50
الفرع الثاني: ظهور النهائيات المينائية وتطور احتياجات السلطة المينائية.....ص52
أ. نظرة التشريع للنهائيات المينائية.....ص53

1. نظرة المواثيق الدولية للنهائيات المينائية (المواثيق العالمية والاقليمية).....ص53
2. نظرة القوانين الوطنية للنهائيات المينائية.....ص56
ب. مفهوم النهائيات المينائية بين سكوت القضاء وفصل الفقه.....ص58
1. الاجتهادات القضائية.....ص58
2. فصل الفقه في مفهوم النهائيات المينائية.....ص59
المطلب الثاني: قيام أسلوب الشراكة المينائية.....ص60
الفرع الأول: خصوصية أسلوب الشراكة المينائية.....ص60
أ. مفهوم الشراكة المينائية بين العمومية والتخصيص.....ص60
1. عرض لبعض تطبيقات الشراكة المينائية عبر العالم.....ص60
2. نظرة القانون والفقه للشراكة المينائية.....ص62
ب. الأحكام المشتركة بين المفهومين العام والخاص للشراكة المينائية.....ص64
1. ارتباط المفهوم بالسلطة المينائية.....ص65
2. ارتباط المفهوم بالملك العام.....ص66
الفرع الثاني : آثار الشراكة المينائية.....ص67
أ. إعادة النظر في مهام السلطة المينائية.....ص68
1. رواج نموذج الميناء المالك: Landlord port /port propriétaire ص68
2. الشراكة المينائية وأساليب إدارة المينائية المنافسة.....ص69
ب. ظهور مشغلي النهائيات المينائية كمتدخل مينائي جديد.....ص71
1. مشغلي النهائيات المينائية مفهوم جديد.....ص72
2. نظرة على أهم مشغلي النهائيات المينائية.....ص74
الفصل الثاني: اعتماد الشراكة عام/خاص في الموانئ الجزائرية.....ص77
المبحث الأول: خلفيات اعتماد الشراكة عام/خاص في الموانئ الجزائرية.....ص77
المطلب الأول: واقع الموانئ الجزائرية قبل الشراكة المينائية.....ص77
الفرع الأول: الموانئ الجزائرية في خطوة الإصلاح ص78

أ. حالة الموانئ الجزائرية قبل الإصلاح.....ص78
1. الاحتكار والتبعية.....ص79
2. ضعف المعدات والمنشآت المينائية.....ص80
ب. تأثير وضعية الاحتكار على أداء الموانئ الجزائرية.....ص81
1. بعض إحصائيات والتقارير حول حالة الموانئ الجزائرية قبل الإصلاح المينائي ص82
2. أداء الموانئ دافع نحو الإصلاح.....ص84
الفرع الثاني: أثر الإصلاحات المينائية على الموانئ الجزائرية.....ص87
أ. سلسلة أهم الإصلاحات المينائية الجزائرية.....ص87
1. الفصل بين مهام الخدمة العامة ومهمات القوة العمومية.....ص87
2. تكريس مبدأ تحرير الأنشطة المينائية.....ص89
ب. قراءة التكريس الفعلي للإصلاح المينائي.....ص91
1. تقييم أداء الموانئ الجزائرية بعد قانون الإصلاح المينائي.....ص91
2. المشاكل العالقة دافع نحو اللجوء إلى القطاع الخاص.....ص93
المطلب الثاني: التصور الجزائري للشراكة المينائية.....ص95
الفرع الأول: التصور الجزائري لظاهرة الشراكة عام خاص.....ص95
أ. التجربة الجزائرية محيط خصب لاستنباط مقومات التصور الجزائري للشراكة عام/خاص.....ص95
1. عرض لبعض التجارب الجزائرية في مجال الشراكة عام خاص.....ص96
2. استقراء التجارب الوطنية ومحاولة استنباط الإطار القانوني.....ص97
ب. محاولة استنباط مقومات التصور الجزائري لظاهرة الشراكة عام/خاص.....ص99
1. من حيث المفهوم والتكييف.....ص99
2. من حيث المقومات والمراحل.....ص101
الفرع الثاني: محاولة فهم التصور الجزائري للشراكة المينائية.....ص103

أ. محاولة الإحاطة بالتصور الجزائري الأولي للشراكة المينائية.....ص104
1. قراءة إعلان شركة تسيير مساهمات الدولة قطاع الموانئ..... ص104
2. مقومات التصور الجزائري الأولي للشراكة المينائية.....ص106
ب. صدور المرسوم 139/06 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ الجزائرية المعدل والمتمم.....ص108
1. مضمون المرسوم التنفيذي 139/06 المعدل والمتمم.....ص108
2. أثر المرسوم التنفيذي 139/06 المعدل والمتمم على التصور الجزائري للشراكة المينائية.....ص113
المبحث الثاني: بلورة اتفاقيات الشراكة المينائية في الجزائر.....ص113
المطلب الأولّ: تحديد أركان العلاقة التعاقدية.....ص113
الفرع الأول: نهائيات الحاويات منفذ للشراكة عام/خاص في الموانئ الجزائرية.....ص114
أ. مفهوم نهائي الحاويات.....ص114
1. في القانون.....ص115
2. في الفقه.....ص117
ب. هيكلة نهائي الحاويات.....ص117
1. المخطط العام لنهائيات الحاويات.....ص118
2. المعدات الخاصة بنهائي الحاويات.....ص119
الفرع الثاني: الأطراف المُتعاقدة.....ص119
أ. الأطراف الوطنية.....ص119
1. مؤسسة ميناء بجاية.....ص121
2. مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة ومؤسسة ميناء جن-جن.....ص122
ب. الأطراف الأجنبية.....ص122
1. المجموعة السنغافورية بورتاك..... .....ص123
2. مجموعة موانئ دبي العالمية.....ص124

المطلب الثاني: مراحل ابرام اتفاقيات الشراكة المينائية في الموانئ الجزائرية.....ص125
الفرع الأول: المرحلة التمهيدية.....ص125
أ. مرحلة المفاوضات.....ص127
1. مرحلة دراسة المشروع ومناقشة خطط أعمال الشركات.....ص129
2. مرحلة إعداد بروتوكول الاتفاق واتفاقية المساهمين.....ص132
ب. مرحلة تأسيس شركات المشروع.....ص132
1. الإلمام بالأركان الموضوعية للشركة.....ص132
2. تحرير القانون الأساسي واستكمال اجراءات التأسيس.....ص135
الفرع الثاني: المرحلة النهائية.....ص138
أ. هوية شركات المشروع.....ص139
1. شركة نهائي بجاية المتوسطي..... .....ص139
2. شركتي ميناء الجزائر العالمي وميناء جن- جن العالمي.....ص140
ب. حيازة حق الامتياز.....ص141
1. أطراف اتفاقية امتياز نهائي الحاويات وأحكامها.....ص142
2. مضمون اتفاقية الامتياز.....ص143
الباب الثاني: تفعيل امتياز نهائي الحاويات في الموانئ الجزائرية.....ص146
الفصل الأول: التزامات الشركات صاحبة الامتياز.....ص147
المبحث الأوّل: الالتزامات الواردة على نهائيات الحاويات وعلى السفن.....ص148
المطلب الأول: الالتزامات الواردة على نهائيات الحاويات.....ص148
الفرع الأول: التزام تجهيز نهائي الحاويات.....ص149
أ. العوامل والاجراءات المتحكمة في التزام التجهيز.....ص150
1. العوامل المتحكمة في تنفيذ التزام التجهيز.....ص150
2. الاجراءات المتبعة عند تنفيذ التزام التجهيز.....ص152
ب. المعدات والآلات اللازمة لنهائيات الحاويات.....ص153

1. المعدات والآلات الخاصة بمنطقة العمليات المينائية ومنطقة العمليات البرية.....ص154
2. التجهيزات الخاصة بكل من منطقة التخزين ومنطقة تعبئة وتفريغ الحاويات.....ص156
الفرع الثاني: التزام تسيير وإدارة نهائي الحاويات.....ص157
أ. التسيير/الإدارة التنفيذية.....ص159
1. الالتزامات المرتبطة بطاقم عمال وموظفي الشركة.....ص159
2. باقي التزامات التسيير التنفيذي.....ص160
ب. التسيير أو الإدارة الافتراضية.....ص162
1. الإدارة الافتراضية وفقا لشركة بورتاك.....ص162
2. الإدارة الافتراضية وفقا لموانئ دبي العالمية.....ص164
المطلب الثاني: الالتزامات المرتبطة بالسفن.....ص165
الفرع الأول: الالتزامات السابقة لرسو السفينة.....ص166
أ. اجراءات تخطيط المراسي وجدولتها.....ص167
1. الاجراءات المتبعة المفروضة على ربابنة السفن أو ممثليهم.....ص167
2. الاجراءات المفروضة على الشركات صاحبة الامتياز.....ص168
ب. العوامل المتحكمة في إعداد مخطط الرسو.....ص170
1. عوامل ذات صلة بالسفينة.....ص170
2. عوامل ذات صلة بالحاويات.....ص171
الفرع الثاني: الالتزامات اللاحقة لرسو السفن.....ص172
أ. الخدمات المساعدة.....ص172
1. القيادة والإرشاد.....ص173
2. القطر والتموين.....ص174
ب. التزامات الشحن والتفريغ: (المناولة).....ص175
1. عمليات تفريغ السفن.....ص175
2. عمليات شحن السفن.....ص176

المبحث الثاني: الالتزامات الواردة على الحاويات.....ص178
المطلب الأول: الالتزامات الاجبارية.....ص178
الفرع الأول: التزامي التسلم والتسليم.....ص179
أ. التزام تسلم الحاويات (استلامها).....ص180
1. التزام تسلم الحاويات من الناقل البحري.....ص180
2. التزام تسلم الحاويات من الناقل البري/المرسل أو ممثله.....ص183
ب. التزام تسليم الحاويات.....ص185
1. التزام التسليم المباشر للحاويات.....ص186
2. التزام التسليم غير المباشر للحاويات.....ص189
الفرع الثاني: التزام تخزين الحاويات.....ص192
أ. ضوابط تخزين الحاويات.....ص193
1. العوامل الواجب مراعاتها قبل مباشرة عمليات التخزين.....ص193
2. أنواع الحاويات.....ص194
ب. العمليات محل التزام تخزين الحاويات.....ص196
1. العمليات المطبقة على الحاويات العادية.....ص197
2. العمليات المطبقة على الحاويات المبردة.....ص199
المطلب الثاني: الالتزامات الاختيارية (العمليات اللوجستية).....ص201
الفرع الأول: الالتزام بتعبئة وتفريغ البضائع من الحاويات.....ص201
أ. التزام تعبئة البضائع داخل الحاويات.....ص203
1. أنواع التزام تعبئة الحاويات /عملية الشحن.....ص203
2. العوامل المتحكمة في التزام تعبئة الحاويات.....ص204
ب. التزام تفريغ البضائع من الحاويات وتجزئتها.....ص205
1. الخطوات المتبعة عند تنفيذ التزام تفريغ الحاويات.....ص206
2. الاجراءات المتبعة في حالة وجود ضرر أو نقص في عدد البضاعة المحواة.....ص206

الفرع الثاني: النقل والخدمات اللوجستية الملحقة.....ص208
أ. النقل المتعدد الوسائط للحاويات.....ص209
1. النقل البري للحاويات والبضاعة المجزأة.....ص209
2. نقل الحاويات عبر السكة الحديدية.....ص211
ب. الخدمات اللوجستية الملحقة.....ص212
1. إنشاء المراكز اللوجستية.....ص213
2. خدمات صيانة المعدات، تسيير وبيع عتاد وتجهيزات النقل.....ص214
الفصل الثاني: ضوابط تفعيل اتفاقيات امتياز نهائيات الحاويات.....ص215
المبحث الأول: الضوابط القانونية.....ص215
المطلب الأول: مراعاة مكانة المتدخلين المينائيين.....ص216
الفرع الأول: مراعاة عمل اللجان المختصة ومصالح الأمن.....ص216
أ. اللجان المختصة.....ص216
1. لجان التسهيلات البحرية.....ص217
2. اللجنة الدائمة المكلفة بتفتيش البضائع المتلفة أو ذات الإقامة المطولة.....ص218
ب. لجان ومصالح الأمن.....ص220
1. اللجنة الوطنية واللجان المحلية للأمن البحري والمينائي.....ص220
2. ضباط ومراقبي الموانئ.....ص221
الفرع الثاني: مراعاة عمل مصالح المراقبة على الحدود.....ص223
أ. مصالح المراقبة الصحية والمراقبة البيطرية.....ص223
1. مصالح مراقبة الصحة النباتية على الحدود.....ص224
2. مصالح المراقبة البيطرية والصحة الحيوانية على الحدود.....ص225
ب. مصالح مراقبة الجودة ومصالح الجمارك.....ص226
1. مصالح مراقبة الجودة وقمع الغش على الحدود.....ص226
2. مصالح الجمارك.....ص227

المطلب الثاني: الرقابة على أعمال شركات امتياز نهائيات الحاويات.....ص229
الفرع الأول: الرقابة الداخلية (رقابة المساهمين).....ص230
أ. الرقابة الفردية (حق الاطلاع).....ص230
1. حق الاطلاع المؤقت.....ص230
2. حق الاطلاع الدائم.....ص232
ب. رقابة الجمعيات العامة.....ص233
1. رقابة الجمعيات العامة العادية.....ص234
2. رقابة الجمعيات العامة غير العادية.....ص235
الفرع الثاني: الرقابة الخارجية على أعمال الشركات.....ص236
أ. رقابة مندوب الحسابات.....ص236
1. الأحكام المتعلقة بتعيين مندوب الحسابات وبعضويته.....ص236
2. مهام مندوب الحسابات ومسؤوليته.....ص238
ب. رقابة وزارة النقل.....ص240
1. رقابة وزارة النقل بصفتها الوزارة الوصية.....ص240
2. رقابة وزارة النقل بصفتها الجهة المانحة للامتياز.....ص242
المبحث الثاني: الضوابط الاتفاقية.....ص244
المطلب الأول: الضوابط المالية.....ص244
الفرع الأول: الالتزامات المالية.....ص244
أ. الالتزامات المالية تجاه السلطة الوصية والمساهمين.....ص245
1. دفع الإتاوات للوزارة الوصية.....ص245
2. توزيع حصص من الأرباح على المساهمين.....ص247
ب. تسديد الأجور.....ص248
1. أجر المسير.....ص248
2. أجور القائمين بالإدارة وعمال الشركات.....ص250

الفرع الثاني: المزايا والضمانات المالية.....ص252
أ. المزايا المالية.....ص252
1. مضمون مزايا النظام العام.....ص254
2. مضمون المزايا الاستثنائية.....ص255
ب. الضمانات القانونية المقررة لحماية المزايا المالية.....ص256
1. مبدأ تثبيت الحقوق المكتسبة.....ص257
2. مبدأ عدم جواز المصادرة أو التأميم إلا بالقانون و مبدأ التحويل الحر لرأس المال وعائداته.....ص258
المطلب الثاني: ضوابط ذات صلة بتنفيذ اتفاقية الامتياز.....ص259
الفرع الأول: احترام معايير المسير طيلة مدة عقد الإدارة التسيير.....ص260
أ. المعايير الخاصة بشركة BMT وشركة بورتاك.....ص261
1. معايير ذات صلة بسلامة التشغيل.....ص261
2. معايير ذات صلة بالصحة، النظافة، السلامة والبيئة.....ص262
ب. المعايير الخاصة بشركة موانئ دبي العالمية.....ص263
1. معايير ذات صلة بالتشغيل.....ص263
2. معايير ذات صلة بالصحة والأمن والبيئة.....ص266
الفرع الثاني: ضوابط ذات صلة باستمرارية اتفاقية الامتياز(حل النزاعات).....ص267
أ. حل النزاعات الداخلية.....ص267
1. النزاعات بين المساهمين/ المساهمين والشركة/الشركة وأحد القائمين بالإدارة.....ص268
2. نزاعات بين الشركة والعمال.....ص268
ب. طرق فض النزاعات الخارجية.....ص271
1. نزاعات بين الشركة والمسير.....ص271
2. نزاعات بين الطرف الوطني والطرف الأجنبي.....ص273
الخاتمة.....ص276

قائمة الملاحق.....ص280

الملحق رقم 01.....ص281

الملحق رقم 02..... .....ص282

المراجع.....ص283

الفهرس.....ص305