

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة وهران



كلية الحقوق و العلوم السياسية
قسم القانون الخاص

الأنشطة البحرية بين
اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي
و التشريع البحري الجزائري

- مذكرة ماجستير في القانون البحري والنشاطات المرفئية -

من إعداد الطالب : محمد رشيد كنتاش
تحت إشراف أستاذة التعليم العالي : ف. الزهراء بوخاتمي

لجنة المناقشة :

- الأستاذ العربي شحط عبد القادر رئيس
- الأستاذة بوخاتمي فاطمة الزهراء عضو مقرر
- الأستاذة حمادي فريدة عضو مناقش
- الأستاذة فاصلة عبد اللطيف عضو مناقش

السنة الجامعية 2009 - 2010

الأشعة البحرية بين
اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي
والتشريع البحري الجزائري

إهداء

- إلى كل فرد عائلتي،
- إلى كل أساتذتي مع شكر خاص إلى أستاذة التعليم العالي السيدة ف. الزهراء بوخاتمي عن كل التوجيهات و المساعدة المقدمة في إشرافها على هذه المذكرة ،
- إلى السيدات و السادة الأساتذة أعضاء لجنة المناقشة ،
- إلى أصدقائي.

خطة دراسة الموضوع

مقدمة

فصل تمهيدي : أهمية النشاطات البحرية و تطور أحكامها

مبحث أول : أهمية النشاطات البحرية و تطور إطارها القانوني في أوربا

مبحث ثاني : أهمية النشاطات البحرية و تطور إطارها القانوني في الجزائر

فصل أول : ممارسة الأنشطة البحرية في اتفاقية الشراكة مع الإتحاد الأوربي و في التشريع البحري الجزائري

مبحث أول : نطاق تطبيق اتفاقية الشراكة و التشريع البحري الجزائري

مبحث ثاني : أحكام الأنشطة البحرية في اتفاقية الشراكة و في التشريع البحري الجزائري

فصل ثاني : انعكاسات اتفاقية الشراكة مع الإتحاد الأوربي على ممارسة الأنشطة البحرية

مبحث أول : تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني

مبحث ثاني : استبعاد تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني

خاتمة

ملاحق

مقدمة

بعد الأزمة السياسية و الاقتصادية التي أنهت الثمانينات ، دخلت الجزائر في إصلاحات اقتصادية في بداية التسعينات وهذا للاتجاه نحو اقتصاد السوق ، إزالة الاحتكار على التجارة الدولية وفتح اقتصادها للخوارج .

في هذا الإطار تم تعديل وتتميم أحكام الأمر 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، بموجب قانون 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 ، الذي بدوره فتح سوق النقل البحري والخدمات المجاورة له للخوارج . غير أن هذا التعديل لحقه إبرام اتفاقية شراكة مع الاتحاد الأوروبي في 22/04/2002 ، أي بعد 4 سنوات من دخول التعديل حيز النفاذ .

إن الجزائر صادقت على الاتفاقية بموجب الأمر 05-159 المؤرخ في 27/04/2005 ، والتي دخلت حيز النفاذ في أول سبتمبر من نفس السنة. هذه الاتفاقية خصصت عدة مواد وأحكام لمختلف النشاطات البحرية ضمن تحرير تجارة الخدمات.

إن العديد من النشاطات البحرية ، و خاصة النقل البحري ، لها طابع دولي كونها تمارس في فضاء بحري واسع قد يتعدى الحدود الوطنية ، و بالتالي تواجه تحديات و متطلبات متشابهة و مشتركة بين مختلف المتدخلين (تطور التقنيات و التكنولوجيا ، تخصصات مهنية ذات مستوى عالي ، فلسفة عالمية لانفتاح اقتصادي ، استثمارات كبرى ، أزمات اقتصادية ، منافسة على الموارد و الأسواق ، ضغط على المحيط الذي تمارس فيه ، ضرورة الحفاظ على البيئة ، حوادث و كوارث ...) ، تستوجب تحضير ، تنظيم دقيق و تحكم كبير سواء كان تقني أو في التسيير مثلا.

في هذا الواقع العملي ، و منذ أكثر من خمسين سنة (50) بعد الحرب العلمية الثانية ، و بعض الدول الأوروبية تعمل للوصول إلى نظام يحقق طموحات ، رفاهية و سعادة شعوبها ، سواء سياسيا ، اجتماعيا ، اقتصاديا ، أو على المستوى الشخصي . فبمرور السنين وصلت هذه الدول مع دول أخرى انضمت إليها لاحقا ، إلى وضع نظام كونيديرالي ، يعبر عن إرادات كل دولة الأعضاء بصفة متكاملة و منسجمة تخص مختلف المسائل التي تهمها ، و خاصة تلك المتعلقة بالنشاطات الاقتصادية ، و من بينها النشاطات البحرية التي هي موضوع دراستنا .

فهكذا ، توصلت دول الاتحاد الأوروبي إلى وضع سوق مشتركة ، سياسات مشتركة ، و تطوير نظرة و فلسفة منسجمة و متكاملة لمختلف الأنشطة البحرية (الصيد البحري ، النقل ، استخراج الطاقة و الموارد ، صيانة و صناعة ، حماية البيئة و مكافحة التلوث ..) ، و التي تجاوزت النظرة المستقلة المحضة للنشاط أو القطاع ، لتمتد إلى نظرة أوسع ، أين كل الأطراف و كل المتدخلين ، و كل الأنشطة البحرية ، و كل الوسائل ، في إطار قانوني و تنظيمي متطور و منسجم ، تلعب أدوارا متكاملة ، تخدم تطور اقتصادي مستدام . نتيجة لهذه الجهود المتواصلة ، أصبح الاتحاد الأوروبي اليوم من أهم القوى الاقتصادية في العلم ، يتمتع بتحكم كبير في مختلف تقنيات و خصوصيات الأنشطة البحرية ، و خاصة في تطويرها المستدام ، الشيء الذي يمكنه من مواجهة تحديات على المستوى العالمي .

إن الجزائر ، لم يكن لها نفس الحظ . فهي حاولت تطوير نشاطاتها البحرية منذ الاستقلال ، و لكن لم تصل إلى وضع نظرة منسجمة و متكاملة لمختلف القطاعات البحرية . فبقيت إذن جهودها منحصرة في نظرة مستقلة و إقطاعية (vision sectorielle) لمختلف النشاطات البحرية ، التي في نظرنا لم تمكنها من مواجهة تحديات العصر .

في هذه الوضعيات و النظرات المختلفة للأنشطة البحرية ، بين الجزائر و الاتحاد الأوروبي ، نتساءل حول تفاعل اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي و التشريع البحري الجزائري ، في تقريب النظرتين لخدمة مصالح الأطراف بصفة متوازنة .

نظرا للأهمية المتعددة الجوانب للنقل البحري والنشاطات البحرية بالنسبة للجزائر (استراتيجيا - اقتصادية - تجاريا - دوليا..) يستوجب دراسة انعكاسات هذه الاتفاقية مع التشريع البحري الوطني بعد تعديله ، خاصة و أن الدستور الجزائري أخذ بمبدأ سمو المعاهدة على القانون الداخلي .

إن هذه الدراسة تهدف إلى الوصول إلى النتائج التالية :

- تحديد النصوص المنسجمة مع الاتفاقية والتي لا تستوجب تعديلات.
- تحديد النصوص الغير منسجمة مع الاتفاقية والتي بدورها تنقسم إلى :
 - * نصوص تخضع لتعديلات بموجب مبدأ سمو المعاهدة .
 - * نصوص لا تخضع لتعديلات على أساس مبدأ المعاملة بالمثل ، أو أسباب أخرى .

إن الموضوع يدور حول النشاطات البحرية ، وهو إذن ذات أهمية اقتصادية تعبر عن المصالح المباشرة للأطراف وتبين الأهداف التي ترغب الوصول إليها عن طريق السياسات البحرية التي تضعها والمبادئ التي تقوم عليها¹ .

و تجدر الإشارة إلى أن حداثة الموضوع تعطينا فكرة عن صعوبته .

من حيث المراجع ، هناك مراجع عامة تتطرق إلى النقل البحري، كما هناك مقالات تطرقت إلى اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي بصفة عامة ، ولكن إلى يومنا هذا لم نعثر على دراسة أكاديمية تهتم بالنشاطات البحرية في إطار اتفاقية الشراكة .

إن المراجع المعتمدة في هذه الدراسة تتكون أغلبيتها من تقارير الوكالات المختصة إلى جانب النصوص القانونية لطرفي المعاهدة . هذا من جهة .

من جهة أخرى ، كون النشاطات البحرية تمارس في فضاء يتسم بطابع دولي ، فإن الموضوع يمس في نفس الوقت أقسام مختلفة للقانون ، كالقانون الخاص ، القانون العام ، القانون الاتحادي ، و القانون الدولي الخاص و العام .

أخيرا لدراسة هذا الموضوع نعتد الخطة التالية:

- في الفصل التمهيدي ، نبين أهمية النشاطات البحرية ومبادئها القانونية على المستوى الدولي و بالنسبة للأطراف.
- في الفصل الأول ، تحديد النشاطات البحرية في اتفاقية الشراكة والتشريع الوطني من جهة ، و المبادئ و الأحكام التي تقوم عليها هذه النشاطات من جهة أخرى .
- في الفصل الثاني ، ندرس آثار اتفاقية الشراكة على التشريع الوطني .

¹ إن الاتحاد الأوروبي اعتمد من نظرة إجمالية و منسجمة للنشاطات البحرية تعبر عن إرادات الدول الأعضاء .

فصل تمهيدي : أهمية النشاطات البحرية و تطور أحكامها

ظهرت النشاطات البحرية (نقل ، نشاطات مجاورة ، صيد بحري ، استخراج الموارد...) منذ العصور القديمة و بقيت إلى يومنا هذا تكتسي أهمية بالغة نظرا للمزايا التي تقدمها . إن النطاق الذي تتم فيه النشاطات البحرية ذو ميزتين : الأولى جغرافية حسب طبيعته المادية (70 % من محيطات و بحار) والتي لا يمكن الاستيلاء عليها ولا حيازتها ولا تملكها ولا تجزئتها ، والثانية إستراتيجية حسب الاستعمال².

إن الميزة الإستراتيجية تتبين عن طريق رغبة الدول في مراقبة أكبر فضاء ممكن من البحار وهذا لأمن اقتصادها و دفاعها الوطني ، أو كذلك حماية إقليمها أسطولها ، ومراقبة تيارات النقل البحري الدولي التي تعتبر طرق عبور المواد الأولية والطاقة ، والتي تمثل حوالي 70 % من التجارة الدولية حمولتا، و 66 % منها قيمتا³.

من الناحية الاقتصادية ، النشاطات البحرية من أهم عناصر التنمية ، و النقل البحري كعنصر، يمثل الحركة التي تستند إليها مختلف القطاعات التنموية ، أي يساهم في التنمية ويساعد العناصر الأخرى في القيام بدورها، كما يعتبر عنصرا مهما بالنسبة للنشاطات البحرية الأخرى. إن كل الدول في اقتصادياتها تلجأ إلى تشجيع هذه القطاعات وتدعيمها عن طريق مساعدات مالية ومزايا جبائية و تقديم حماية إلى جانب مراقبتها .

فعلى سبيل المثال ، النقل البحري يبقى أقل تكلفة مقارنة مع وسائل النقل الأخرى (سكك حديدية ، نقل بري ، نقل جوي) ، وهذا رغم التحولات التي قد تمسه كارتفاع أسعار المواد الأولية والأزمات وغيرها من الظروف التي قد ترتب ارتفاعا في تكلفة النقل مثلما حدث أثناء غلق قناة السويس بين 1967 و 1975 ، أو حرب الخليج مثلا.

إن بصفة عامة للنقل البحري مزايا متعددة تتلخص فيما يلي :

- أهم وسيلة نقل دولي للبضائع بكميات كبيرة ، متنوعة و بصفة دائمة ،منتظمة ومستمرة.
- تكلفة النقل البحري أقل من تكلفة وسائل النقل الأخرى (جوي - بري - سكك حديدية).
- يعتبر النقل البحري من أحسن وسائل النقل من الجانب الأمني .
- هو قطاع يستفيد من التطور التكنولوجي بالدرجة الأولى .

² Jean-paul Rodrigue , Les réseaux maritimes et fluviaux . Le transport maritime , 2007.

³ Mobilités, flux et transport , Géo confluentes, 2004. (www.géoconfluences.com) . 12/10/2007.

إلى جانب هذه المزايا ، هناك نقاط سلبية نسجلها على النقل البحري وهي :

- طيلة الوقت لنقل البضائع .
- خسائر كبيرة أحيانا، خاصة تلف البضائع عند الشحن والتفريغ بالنسبة للسيب (Vrac).
- انقطاع في سلسلة النقل بالنسبة لنقل السائب .
- يجب توفر رأس مال كبير لتأسيس أساطيل وشركات نقل بحري .
- قد يتسبب في كوارث بيئية كبرى .

إن هذه الأهمية المتعددة الجوانب للنقل البحري ، رافقتها نصوص تنظمها دوليا وهي الاتفاقيات الدولية التي وضعتها المنظمات الدولية والوكالات المتخصصة ، وهذا فضلا عن دراسات و توصيات و أنشطة و أعمال أخرى قامت بها هذه الهيئات. إن كل هذه النصوص تحمل مبادئ تنظم هذا القطاع المهم ، و التي في اغلبها أخذت بها معظم الدول كما سوف نراه بالنسبة للاتحاد الأوروبي و الجزائر.

مبحث أول : أهمية النشاطات البحرية وتطور إطارها القانوني في الاتحاد الأوروبي

إن الاتحاد الأوروبي يتكون حاليا من 27 دولة من بينها 22 مطلة على البحر. هذه الوضعية الجغرافية تجعل من الأنشطة البحرية عناصر أساسية بالنسبة للدول الأعضاء حيث أعطتها هذه الأخيرة أهمية كبرى في مختلف المجالات وطورت نصوصها ومبادئها. في هذا المبحث سوف نتطرق إلى النشاطات البحرية في الاتحاد الأوروبي من خلال أهميتها وأهدافها، وكذلك إلى إطارها القانوني من خلال تطوره التاريخي ومبادئه .

مطلب أول : أهمية النشاطات البحرية في أوروبا

إن الوسط البحري و كذا الأنشطة البحرية التي تتم فيه ، تكتسي أهمية كبرى بالنسبة للاتحاد الأوروبي وهذا في مختلف المجالات . (أنظر الملحق 1 لأكثر وضوح).

فمن الناحية الإستراتيجية ، إن تبعية الاتحاد الأوروبي بالإيرادات وخاصة المحروقات من بعض الدول و من بينهم الجزائر، عن طريق البحر، يعتبر عنصرا مهما في كل سياساتها. وهنا المبادلات المتوسطة لها أهميتها بما أن خمسة (05) دول من الاتحاد الأوروبي تطل على البحر الأبيض المتوسط الذي يعتبر الحدود الجنوبي للاتحاد .

إن هذه الدول الخمسة لها علاقات اقتصادية مكثفة مع دول المغرب العربي من بينها الجزائر.

إن أهمية النشاطات البحرية بالنسبة للاتحاد الأوروبي ، نتجت عنها نظرتين إستراتيجيتين للنقل البحري والأنشطة البحرية كانت موضوع قرارين للمجلس الأوروبي . الأول بمدينة غوتبورغ بالسويد سنة 2001 الذي جاء بإستراتيجية التطور المستدام عن طريق توازن وسائل وشبكات وأشكال النقل ، المسطرة في **الكتاب الأبيض** في سبتمبر من نفس السنة- " سياسة الاتحاد الأوروبي للنقل - أفاق 2010"⁴ . أما القرار الثاني فأخذ بمدينة لشبونة ويهدف بدوره إلى التطور المستدام عن طريق انسجام السياسات لمختلف الأنشطة البحرية باعتبارها متماسكة نظرا لأهميتها كما سبق الإشارة إليه (نقل - صيد بحري- نزهة - استغلال موارد - تلوث - أمن - محافظة على السواحل - صناعة - إقامة السكان ...). فهكذا في جوان 2006 وضعت اللجنة الأوروبية **الكتاب الأخضر**: " نحو سياسة بحرية للاتحاد الأوروبي : نظرة أوروبية للمحيطات والبحار" ، الذي كان موضوع دراسة من قبل كل الدول الأعضاء والذين قدموا تقاريرهم في شهر أكتوبر 2007⁵ . لأكثر وضوح أنظر ملحق 3).

فهكذا الكتاب الأخضر الذي يرمي إلى وضع سياسة بحرية منسجمة في إطار التنمية المستدامة عن طريق المصالحة بين التطور الاقتصادي ، الاجتماعي والبيئي ، جاء باقتراحات وإجراءات تضمن سمو الاتحاد الأوروبي في هذا المجال (التطور المستدام) إلى جانب قدرته للمنافسة في مختلف القطاعات والأنشطة البحرية، حيث أنه أول قوة عالمية في النقل البحري والخدمات المجاورة له ، في السياحة الساحلية ، في إنتاج الطاقة من البحر، و في الصناعة البحرية . و من أهم الأفكار والاقتراحات التي يتضمنها الكتاب الأخضر ، فكرة خلق إقليم بحري أوروبي⁶ انطلاق من مبادئ ومفاهيم الحماية والمحافظة على البيئة (أو كذلك سياسة الصيد البحري المشتركة) ، وهذا عن طريق وضع قواعد مشتركة نظرا للطبيعة الغير وطنية لحماية البيئة (معاهدات دولية - أخطار مشتركة - بدون حدود جغرافية ...) والمبادئ القانونية التي تنظمها ويستند عليها (مبدأ الحق في البيئة - مبدأ الحق في النوعية - مبدأ المحافظة على الموارد - مبدأ الوقاية ...).

إن الهدف الرئيسي هو استغلال هذه القيمة المضافة عن طريق رفع العرض للخدمات مع تخفيض الأسعار ورفع النوعية ليستفيد منها المواطن الأوروبي . يتم هذا عن طريق فتح أسواق

⁴ Activités de l'union européenne. Synthèse de la législation , Livre blanc : la politique européenne des transports à l'horizon 2010. (www.europa.eu/scadplus/leg/fr/lvb). 21/04/2008 , 02/05/2008.

⁵ Activités de l'union européenne. Synthèse de la législation , Livre vert sur une politique maritime. (www.europa.eu/scadplus/leg/fr/lvb). 21/04/2008 , 02/05/2008 .

⁶ Delphine Gorecki et Istovan Nkoghe , Colloque , union européenne et la mer. Revue DMF n° 677 , Janvier 2007 , page 65.

الخدمات وتحرير أو تسهيل شروط الالتحاق بمهن البحر والخدمات المجاورة لها. و بما أن النقل و النشاطات البحرية الأوروبية واجهت مشاكل متعددة خلال تطورها، فوضعت عدة خطط وطرق لإزالة هذه العوائق وتجسيد الحلول من خلال تحقيق أهداف مسطرة تمس جوانب متعددة ضمن تطوير شبكة نقل أوروبية مستدامة التي كانت موضوع قرار الاتحاد الأوروبي في معاهدة ما ستر يشث في سنة 1992 . و على سبيل المثال ، فتحرير الملاحة الساحلية مع خلق طرقاات بحرية (Autoroutes de la mer)⁷، من شأنه أن يؤدي إلى ارتفاع طاقات النقل بدون أي تكاليف في البنى الأساسية.

في مجال المبادلات ، هدفها الرئيسي هو سيولتها من خلال نظام لوجستيكي فعال ومرن يمكن من مواجهة مختلف الظروف مع تحقيق أحسن مرد ودية ممكن . فهكذا في سنة 2006 تم تقرير تحسين لوجستيك النقل في إطار نظرة إجمالية ، كما وضع مخطط لهذا الغرض في سنة 2007 بما أن التنظيم اللوجستيكي، زيادة عن تحسين تبادلات السلع ، يمكن من مواجهة تحديات الحركة المرتفعة⁸.

إن الهدف الرئيسي الذي وضعه الاتحاد الأوروبي في مجال المنافسة ، هو تحرير نقل الخدمات ، ومن بين التحديات نذكر⁹ :

- فتح استغلال الموانئ للقطاع الخاص
- وضع سياسة ترمي إلى خلق جو عالمي للمنافسة بالنسبة للنقل البحري الأوروبي .
- فتح ممارسة المهن المينائية على المستوى الأوروبي عن طريق تعليمات تتعلق بالخدمات المينائية .

في مجال مكافحة التلوث ، إن قرار 2005/07/12 تحت رقم 07-667 يمنح الاختصاص للدولة الساحلية¹⁰ ، وفي فرنسا مثلا، فإن القاضي الفرنسي يعتبر نفسه مختص، كما أن المخالفات يفترض أنها عمدية. غير أن في مجال الأمن (sécurité) فإن النظرة إجمالية عوض أن تكون وطنية ، وهذا نظرا للتحديات ، الأخطار والتهديدات المشتركة التي تواجهها الدول

⁷ 25 Mars 2007 : 50 ans du traité de Rome, politique des transports . Europe et International , Ministère de l'écologie , de l'aménagement et du développement durables , République Française , Paris , Mars 2007. (www.europe-international.equipement.gouv.fr). 12/10/2007.

⁸ Rapport général sur l'activité de l'union européenne . Transports – Approche stratégique, Bruxelles , office des publications officielles des communautés européennes , 2006.

⁹ Bernard Dujardin , Les défis d'une politique maritime européenne , Les XXIIIème journées nationales de la mer. La Revue Maritime n° 475 , Institut Français de la Mer , Mars 2006.

¹⁰ Delphine Gorecki et Istovan Nkogue , Colloque , union européenne et la mer. Page 66. Ibid.

الأعضاء (هجرة سرية ، قرصنة ، إرهاب ، متاجرة المخدرات والسلاح ، التلوث ، مخالفات الصيد البحري ، الإنقاذ ، حماية طرق التموين ..) ، والهدف في هذا المجال هو إنشاء هيئات أوروبية تتكفل بهذا المجال مع إمكانية التدخل في أعالي البحار ، أي تمديد الاختصاص¹¹ ، مما يستوجب توسيع وتحسين شبكة المعلومات لمراقبة أحسن للفضاء البحري الأوروبي أين تتم ، تمر وتوجد مصالح الاتحاد الأوروبي .

في المجال التقني ، وضع الكتاب الأبيض أهداف بالنسبة للنقل عبر الأنهار تتمثل في توحيد الإرشادات التقنية و إنشاء نظام مساعدة تقنية للملاحة (أجهزة قيادة - اتصالات ...) . أما الكتاب الأخضر، فيرمي إلى تحسين المعرفة التقنية في مختلف المجالات البحرية عن طريق تشجيع البحث العلمي بهدف الوصول إلى بحث علمي أوروبي¹² ، انجاز شبكة معلومات حول الوسط البحري ، رفع من مستوى المعرفة العلمية (كعنصر منافسة) ، و الوصول إلى تحقيق فضاء بحري مشترك .

في مجال حماية البيئة ، إن مشروع ماركو بولو (Marco polo) يهدف إلى تخفيض الضغط على المحيط والبيئة وهذا بإعادة التوازن بين مختلف أشكال النقل . أما الكتاب الأخضر فإنه يرمي إلى حماية الوسط البحري الذي يعرف عدة إشكاليات (استغلال كبير للموارد - تغيير مناخي - تلوث - حوادث بحرية..) ، و من جهة أخرى ، تحسين تسيير النظام الايكولوجي (Ecosystème) والحلول لهذه الصعوبات ، تتمثل في :

- صرامة القوانين الأمنية (sécurité)
- تقييم الأخطار على البيئة عند وضع مختلف السياسات (Etudes d'impact)
- مساعدة الدول المختلفة في تطبيق بعض المعاهدات كالمعاهدة المتعلقة بالصابرات (Convention global ballast).

يتبين أن الاتحاد الأوروبي يبني سياسته على المحافظة على البيئة ، سواء في الكتاب الأبيض أو الكتاب الأخضر، لهذا نجد فيهما أهداف مشتركة . وهنا يجب الأخذ بعين الاعتبار كل العوامل الايكولوجية في الوسط البحري وكذلك كل الأنشطة التي تتم في البحر أو بجواره . فلهذا تدعم نشاط الاتحاد لتمديد وتجسيد مفاهيم وأهداف حماية البيئة ، يعد من الأهداف الرئيسية للاتحاد ،

¹¹ Delphine Gorecki et Istovan Nkoghe , Colloque , union européenne et la mer. Page 67. Ibid.

¹² هذا تحقق عن طريق إنشاء المجلس الأوروبي للبحث في سنة 2007 .

لأن من خلالها تتحسن مردودية ونوعية الخدمات مع بسط نفوذ وسيطرة أكبر على فضاء بحري موزع بين أعضاء الاتحاد ، أو متواجدة خارجة عن نطاقها و في مناطق أخرى من العالم . وكما قال الاستراتيجي البريطاني وليام رالي (Walter Raleigh) " ... من راقب البحر ، راقب الأنشطة التي تتم فيه ، ومن راقب الأنشطة ، راقب الثروات ومن ثم راقب العالم كله..". إن كل الإشكاليات والتحديات التي يواجهها الاتحاد الأوروبي ، وكل الأهداف ، البرامج المسطرة والإجراءات المتخذة أو المراد اتخاذها ، حاملة لقيم مضافة وتتجه كلها نحو الحكم الراشد للنقل والأنشطة البحرية المتناثرة (La bonne gouvernance)¹³ .

الكتاب الأخضر بدوره ، يأتي بقيم مضافة . فمفاهيم التجديد والإبداع ترمي إلى المحافظة على البيئة باستعمال طاقات أخرى (هوائية - مائية) . هذه الإبداعات تحمل وترتب فوائد في المنافسة ، كما يمكن تصديرها لدول أخرى¹⁴ إلى جانب قيم مضافة أخرى مما يفتح إمكانيات اقتحام أسواق أخرى.

فهكذا ، عوض تسيير مختلف القطاعات و الأنشطة بصفة منفصلة ، يقترح الكتاب الأخضر طريقة أخرى تحسن وتدقق التسيير و هي حكم عرضي (Gouvernance transversale)¹⁵ (تلاقي سياسات مختلف القطاعات) ، الذي يتحقق عن طريق التعاون بين الدول (تعاون جمركي، تأمين بضائع، تأمين النقل، المحافظة على البيئة..). و هذا بإنشاء مصلحة حراس السواحل الأوروبية¹⁶ والتي تعتبر وسيلة مهمة لمراقبة الفضاء البحري المشترك إلى جانب أنها كذلك طريقة محكمة لاقتصاد الطاقات ، الإمكانيات والوسائل (مادية و بشرية ..) بالاشتراك في استعمالها لأهداف مشتركة (مثلا المراقبة البحرية، مراقبة البنيات ، الملاحة ، التبادلات ، الأمن ، البيئة...) . إن هذه الأهمية التي أخذتها الأنشطة البحرية في أوروبا ، تم الوصول إليها بفضل تطور إطار قانوني خلال حوالي خمسين سنة . هذا ما سوف نراه في المطلب اللاحق .

¹³ Activités de l'union européenne. Synthèse de la législation , Livre blanc : la politique européenne des transports à l'horizon 2010. (www.europa.eu/scadplus/leg/fr/lvb). Ibid. .

¹⁴ Activités de l'union européenne. Synthèse de la législation , Livre vert sur une politique maritime. (www.europa.eu/scadplus/leg/fr/lvb). Ibid. .

¹⁵ Activités de l'union européenne. Synthèse de la législation , Livre vert sur une politique maritime. (www.europa.eu/scadplus/leg/fr/lvb). Ibid. .

¹⁶ Activités de l'union européenne. Synthèse de la législation , Livre vert sur une politique maritime. (www.europa.eu/scadplus/leg/fr/lvb). Ibid. .

مطلب ثاني : تطور الإطار القانوني للنشاطات البحرية في أوروبا

في 1957/03/25 تم إبرام معاهدة روما التي تعتبر نقطة انطلاق فعلية للمجموعة الاقتصادية الأوروبية (CEE)¹⁷ . لهذه المعاهدة طابع اقتصادي ، اجتماعي و سياسي.

تشجيع التنمية المنسجمة هو الهدف الرئيسي الذي تنص عليه هذه الاتفاقية في مادتها الثانية ، وهذا عن طريق إنشاء سوق مشتركة مبنية على حرية تنقل البضائع ، الأشخاص و رؤوس الأموال ، تنظمها قواعد المنافسة، الجباية و النقل بصفة عامة.

خصصت الاتفاقية 10 مواد للنقل (مادة 74 إلى 84) ، وتهتم بالنقل البري وعبر الأنهار (موضوع اهتمام الدول الأوروبية منذ القرن 19) من خلال سياسة مشتركة . بينما يبقى النقل البحري والجوي من اختصاص الدول الأعضاء في إطار سياساتها الوطنية¹⁸ .

في سنة 1965 ، تم توقيع اتفاقية الإدماج (traité de fusion)¹⁹ ، التي دخلت حيز النفاذ في 1967/07/01 . من أهم أهداف هذه الاتفاقية نذكر :

- إدماج الهيئات التنفيذية للمجموعات الأوروبية الثلاثة .
- إنشاء المجلس الأوروبي
- إنشاء اللجنة الأوروبية التي تعتبر الهيئة التنفيذية فوق الوطنية (Supranationale) .
- العمل بمبدأ وحدة الميزانية ، مما يرتب استقلال مالي .

إذن يتبين هنا أن خطوة مهمة تم تحقيقها وهي إنشاء مؤسسة فوق وطنية تتكفل بتنفيذ السياسات المشتركة للمجموعة الأوروبية ، كسياسة الفلاحة ، سياسة النقل البري وسياسة النقل عبر الأنهار.

بما أن السياسة المشتركة للنقل (بري وعبر الأنهار)، لم تكن لها أية فعالية منذ معاهدة روما ، تدخلت محكمة العدل للمجموعة الأوروبية في شهر مايو لسنة 1985 و أصدرت أمرا للجنة الأوروبية لبذل كل الجهود لتحرير الملاحة الداخلية لكي تتمكن أية شركة لنقل بحري لدولة طرف في المعاهدة ، أن تقوم بنشاطاتها في أية دولة أخرى طرف في المجموعة الأوروبية. فهكذا في نفس السنة أصدرت اللجنة مذكرة تحت عنوان " نحو سياسة نقل- نقل بحري"²⁰ .

¹⁷ Union européenne , wikipedia encyclopédie libre ,12/10/ 2007 .

¹⁸ 25 Mars 2007 : 50 ans du traité de Rome, politique des transports . Europe et International , Ibid.

¹⁹ Union européenne , wikipedia encyclopédie libre , Ibid

²⁰ 25 Mars 2007 : 50 ans du traité de Rome, politique des transports . Europe et International , Ibid

إن الاتفاقية الموحدة (l'acte unique) ، الموقعة في 17/02/1986 والتي دخلت حيز النفاذ في 01/07/1987 ، سهلت تنفيذ أمر محكمة العدل ، كما أضافت اختصاصات أخرى للمجموعة الأوروبية²¹ . من بين ما جاءت بيه هذه الاتفاقية نذكر :

- القرار بالأغلبية المؤهلة عوض الإجماع في :
- التعريفات الجمركية (تسهيل نقل البضائع)
- السياسة المشتركة للنقل البحري والجوي . أي خروجها من الاختصاص الوطني لتصبح من اختصاص المجموعة الأوروبية (فوق وطنية).
- الخدمات
- تنقل رؤوس الأموال .
- البحث والتطور كهدف يجب الوصول إليه .
- الاهتمام بالبيئة الذي يصبح بدوره من اختصاصات المجموعة الأوروبية .
- تحقيق السوق المشتركة قبل سنة 1993 .

في 07/02/1992 تم توقيع معاهدة ماستريخت (traité de Maastricht)²² ، التي دخلت حيز النفاذ في 01/11/1993 . إن هذه الاتفاقية تعتبر قفزة نوعية مهمة في بناء مؤسسة جديدة ، أي تحويل المجموعة الأوروبية إلى اتحاد أوروبي . إن هذه الاتفاقية جاءت عموما بما يلي :

- إنشاء الاتحاد الأوروبي الذي يقوم علي ثلاثة عناصر:

- المجموعة الأوروبية ، وارثة من المجموعات الثلاثة الأولى، صلاحياتها و شخصيتها القانونية ، تعتبر هيئة فوق وطنية خولت لها الدول الأعضاء جزء مهم من اختصاصاتها (سياسة زراعية - سوق داخلية مشتركة - وحدة جمركية - وحدة نقدية - سياسة مشتركة للصيد البحري ...) .
- السياسة الخارجية والأمنية التي تتحقق بتعاون الدول الأعضاء دون التخلي عن اختصاصها في هذا المجال .
- العدالة والشؤون الداخلية ، هنا كذلك يسود التعاون بين الدول.

²¹ 25 Mars 2007 : 50 ans du traité de Rome, politique des transports . Europe et International , Ibid

²² Union européenne , wikipedia encyclopédie libre , Ibid.

- إنشاء مواطنة أوروبية تقوم على حرية حقيقية للتنقل والإقامة بما فيها تنقل المسافرين عبر البحر بين الدول الأعضاء نتيجة زوال الحدود .
- إنشاء وحدة نقدية .

- توسيع اختصاصات اللجنة الأوروبية إلى مجالات أخرى كالتكوين ، الخدمات ، البيئة .

في مجال النقل وضعت هذه الاتفاقية سياسة مشتركة تقوم على الربط والتعامل (interconnexion et interoperabilité) بين مختلف أشكال النقل وهذا بإنشاء شبكة النقل الأوروبية (Réseau des Transports Européens)²³ تتضمن النقل البحري وعبر الأنهار.

خصصت هذه الاتفاقية عدة مواد لهذا المشروع الذي بدأت تتضح ملامحه في سنة 1993 عن طريق إصدار أول كتاب أبيض مخصص لبنيات النقل من بينها المنشآت البحرية ، الذي تبعه الكتاب الأبيض لسنة 2001 والكتاب الأخضر لسنة 2006 . واستمرارا لهذه الجهود ، وضعت في سنة 1996 سياسة لنقل البحري تحت عنوان " نحو إستراتيجية بحرية جديدة"²⁴ والتي تبعها الكتاب الأبيض لسنة 2001 كما سبق ذكره .

كما أنه بموجب هذه الاتفاقية ، إلى جانب تحرير النقل البحري وفتحه للمنافسة ، تمت كذلك محاولة تحرير الأنشطة المينائية وفتحها بدورها للمنافسة . هذه المحاولة باءت بالفشل لأسباب اجتماعية وشرع في دراستها من جديد في سنة 2004 وتخص المناولة و التشوين والإرشاد، مع التزام بخدمة عامة . نتائج هذا المشروع لم تظهر بعد.

إن السياسة المشتركة للنقل هي في الحقيقة ذو وجهتين ، الأول داخلي للاتحاد ويدور حول إنشاء شبكة نقل أوروبية تقوم على مبادئ التحرير والمنافسة الحرة والمشروعة مع ضمان ربط وتعامل بين مختلف أشكال النقل ، والثاني خارجي أو دولي ، يكمل الوجه الأول، وقرر الاتحاد الأوروبي بخصوصه إبرام اتفاقيات شراكة مع دول أخرى.

أما اتفاقية أمستردام (traité d'Amsterdam)²⁵ الموقعة في 1997/10/02 والتي دخلت حيز النفاذ في 1999/05/01 ، فجاءت بدورها بأشياء جديدة تخص مجال النقل والأنشطة البحرية ، ونذكر منها :

²³ L'union européenne en pratique , Les politiques européennes , La politique commune des transports. (www.europe.cidem.org). 12/10/2007.

²⁴ Parlement européens , fiches techniques 1999-2002, Les transports maritimes : l'accès au marché et la concurrence . (www.europarl.europa.eu). 12/10/2007 .

²⁵ Union européenne , wikipedia encyclopédie libre , Ibid

- توسيع اختصاص الاتحاد الأوروبي إلى مجال الشغل بما فيها سياسة الشغل في النقل البحري والأنشطة المجاورة له .
 - تغيير في طريقة اتخاذ القرار. يكون قرار مشترك عوض التعاون المعمول بيه ، وهذا في مجالات النقل البحري والجوي (مادة 84) ، وكذلك بالنسبة لشبكة النقل الأوروبية (مادة 129 د) .
 - منع كل تمييز مهما كان ، حتى في وضع شروط فتح الأسواق للمنافسة .
 - إدخال مفهوم التنمية المستدامة في سياساتها بما فيها النقل بصفة عامة والنقل البحري والأنشطة البحرية بصفة خاصة.
- في 2004/10/29 ، تم وضع مشروع دستور أوروبي²⁶ لمنح الشخصية القانونية للاتحاد الأوروبي والتي هو أولى في اكتسابها قبل المجموعة الأوروبية . هذا المشروع لم تصادق عليه فرنسا و هولندا في 2005. تمت محاولة أخرى انتهت بدخول حيز النفاذ " لاتفاقية ليشبونا " في 2009/12/01 ، و منحت للاتحاد الأوروبي الشخصية القانونية ، كما أنشأت منصب رئيس الاتحاد و دعمت صلاحيات البرلمان .
- إلى جانب كل هذه الاتفاقيات التي تعتبر مراحل مهمة في تطور الإطار القانوني للنقل البحري، هناك بعض الدراسات والمبادرات تتعلق بالمنطقة المتوسطية ، ترقبا لتوقيع اتفاقيات شراكة. نذكر منها :
- مشروع بحث Destin 2002-2004²⁷ ، يتعلق بالتعاون لتحسين ظروف النقل بين دول الاتحاد الأوروبي المتوسطية ودول المغرب العربي
 - المشروع الأورومتوسطي للنقل²⁸ ، يهدف بدوره إلى تحسين نظام النقل بين 12 دولة متوسطة .
 - تقرير المجموعة السامية (Groupe à Haut Niveau)²⁹ التابعة للاتحاد الأوروبي ، في سنة 2004 ، والذي كان موضوعه وضع سياسة جوار في مجال النقل لربط الاتحاد الأوروبي مع مناطق أخرى مجاورة له .

²⁶ Union européenne , wikipedia encyclopédie libre , Ibid

²⁷ Bachir Hadj Hammou , Le rôle de l'union européenne dans la coopération en matière de transport maritime.IMTM , Dossier « les mers méditerranéennes espaces de coopération ou surfaces de transit » , Annales 2006.

²⁸ Bachir Hadj Hammou, Ibid.

²⁹ Bachir Hadj Hammou, Ibid.

- الكتاب الأزرق (Livre bleu)³⁰ الذي تم اعتماده في 2005/12/15 و الذي ساهمت فيه إطرارات سامية لوزارات النقل المتوسطة ، يهدف إلى التعرف و تحديد التوجيهات الأساسية لوضع نظام نقل مستدام ، فعال ومتعدد الأشكال لربط دول المتوسط فيما بينها ومع الاتحاد الأوروبي.

تجدر الإشارة أن إلى جانب الاتحاد الأوروبي ، هناك متدخلين اسياويين لهم طموحات كبيرة في التحكم في النشاطات البحرية بصفة عامة و النقل البحري بصفة خاصة ، حيث في سنة 1999 تم انعقاد اجتماع في مدينة كوبي (Kobe) اليابانية ، بين لجنة النقل البحري لمنظمة التعاون و التطور الاقتصادي (OCDE) و ممثلين دول اسياوية غير أعضاء و ذات اقتصاد حيوي . من نتائج هذا الاجتماع ، ترتيب دولي لمبادئ³¹ تخص النقل البحري لتشجيع التعاون و المبادرات الاقتصادية بين الأطراف قصد :

- تحسين خدمات النقل البحري
- تدعيم امن النقل البحري
- حماية البيئة.

هذه هي أهم المراحل القانونية التي مرت بها الدول الأوربية في بناية الاتحاد و كذلك في القيام بأعمالها ، بما فيها إدراك أهمية القطاع البحري و خلق ظروف ملائمة لممارسة مختلف الأنشطة البحرية بصفة سليمة .
فما هو الحال بالنسبة للجزائر ؟

³⁰ Bachir Hadj Hammou, Ibid.

³¹ OCDE , Arrangement international sur les principes à respecter dans les transports maritimes , Paris le 19/11/1999.

مبحث ثاني : أهمية النشاطات البحرية و تطور إطارها القانوني في الجزائر

إن المبادلات التجارية مع أوروبا مرت بعدة مراحل مع إبرام عدة اتفاقيات في هذا المجال مبيّنا في نفس الوقت الدور المهم للنقل البحري . هذا ما سوف نراه في المطلبين اللاحقين من خلال أهمية الأنشطة البحرية في الجزائر و التطور القانوني الذي عرفته..

مطلب أول : أهمية النشاطات البحرية في الجزائر

واجهت الجزائر مباشرة بعد استقلالها أزمات مختلفة، و كانت في وضعية اقتصادية لا تحسد عليها.

لرفع هذه التحديات وضعت السلطات إستراتيجية تطويرية تهدف إلى الانتقال من دولة متخلفة إلى دولة متطورة ارتكازا على التجارة الدولية عن طريق إيرادات مواردها لتمويل احتياجاتها و لإنشاء القواعد الأساسية لتطورها الاقتصادي والاجتماعي .

إن التجارة الدولية للجزائر المستقلة، كانت في بدايتها مفتوحة للخواص ، وهذا استمرارا لما كانت عليه الأوضاع وقت الاستعمار. ثم بعد مرحلة التسيير الذاتي في الستينات (1963-1965) ، انتهجت الجزائر سياسة اشتراكية مع تسيير مخطط لاقتصادها واحتكار تجارتها الدولية ، بما فيها الوسيلة التي يقوم عليها ، ألا و هي النقل البحري.

إن أهمية النقل البحري و النشاطات البحرية بالنسبة للجزائر تظهر من خلال موقعها الجغرافي الاستراتيجي. تعتبر بوابة إفريقيا ، مطلة على أوروبا ، ولها سهولة الاتصال بالمحيطات بما أنها تتمتع بواجهة بحرية تمتد على حوالي 1200 كلم ، أين توجد عدة موانئ ، عسكرية ، موانئ مخصص للتجارة ، و أخرى للصيد البحري ، و كل تبادلاتها تتم عن طريق البحر.

إن هذه التبادلات التجارية تتم مع عدة دول والعديد منها أوربية ، غير أن في هذه النشاطات التي تنصب على تصدير النفط و استيراد مواد أولية وبضائع ، تبين أن تكلفة التجارة الخفية نسبتا إلى تجارة البضائع كانت معتبرة في ميزانية الدولة³² ، ومن بينها تكلفة النقل البحري بما أنه أهم وسيلة للتبادلات.

ففي هذه الظروف المتعلقة بالمسألة الحساسة للنقل البحري ، بدأت الجزائر تطور أسطولها تدريجيا تماشيا مع تطورها الاقتصادي ، ومباشرة بع استقلالها³³ (لكل دولة مستقلة معترف بها

³² BACCAR Mohamed , Droit international et coopération économique LA CNUCED. Tunis : Maison tunisienne de l'édition , 1970. page 49 .

³³ RODIERE René , Droit Maritime , Le navire . Dalloz . Paris 1980 . page 40 .

الحق في إنشاء أسطول تحت رايتها) أنشأت في 1963 الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة (CNAN) ، و بعدها الديوان الوطني للموانئ (ONP) مع شركات تتكفل بالمناولة وأخرى بتخزين البضائع ، وكل هذا في إطار إستراتيجية النقل البحري التي استمرت في التطور مع إدخال تغييرات في المؤسسات البحرية ، كتفرعات خدمات النقل البحري والخدمات المجاورة له (شركة لنقل المحروقات ، لنقل المسافرين ، التنظيم المينائي ونشاطاته) .

في 1976، مرت الجزائر إلى مرحلة أخرى وهي إبرام أول اتفاقية مع المجموعة الاقتصادية الأوروبية ، والتي نصت في مادتها الأولى على تدعيم التعاون الإجمالي بين الطرفين ، تمتين علاقاتهما بهدف التطور الاقتصادي و الإجمالي للجزائر، كما نصت في نفس المادة على اتخاذ تدابير و تجسيدها في مجال التعاون الاقتصادي ، التقني والمالي ، في التبادلات التجارية وكذلك في الميدان الاجتماعي³⁴ .

فلاحظ فيما يخص هذه الاتفاقية، أنها لم تنطرق للنقل البحري و لا للنشاطات والخدمات المتعلقة بيه كالتكفل بالبضائع أو السفن ، التأمين و غيرها.. هل كان الإدراك بأهمية النقل البحري و الأنشطة البحرية غير كافي من طرف الممثلين الجزائريين لكي لم تخصص لهذه الأنشطة و لا مادة واحدة في الاتفاقية ؟ فإذا كان الأمر كذلك ، فكيف تقيم الجهود التي بذلتها الجزائر على الصعيدين الوطني و الدولي في تلك المرحلة و ما هو مسعاها ؟ إن الأمر ذو أهمية بالغة و طغت عليه اعتبارات أخرى كعدم التوازن الاقتصادي لعدم مناقشة مسائل النقل و الاحتفاظ بالاحتكار الأجنبي .

إن يتبين أن للنقل البحري دورا مهم جدا في اقتصاد و تنمية الدول ، و أن هناك عدة متدخلين لهم مصالح مختلفة في هذه النشاطات (ناقلين، شاحنين، شركات تأمين، ورشات بناء سفن..) . من جهة هناك دول تقدم خدمات في المجال البحري ومن جهة أخرى هناك دول تحتاج لهذه الخدمات ، أي أن مصالح الدول النامية تتضارب مع مصالح دول في طريق النمو. الأولى تنادي بالحرية في ممارسة مختلف النشاطات البحرية، و الثانية بالتنظيم لضمان المساواة في الاستفادة من مزايا هذه النشاطات لاقتصادية.

من جهة ، إن الجزائر ، باعتبارها دولة في طريق النمو و منظمة إلى هذا التيار ، فإن سياستها البحرية تأثرت بالتيار التقدمي. ففي بداية مشوارها البحري حاولت الوصول إلى

³⁴ مرسوم 76-201 المؤرخ في 29/12/1976 المتضمن المصادقة على الاتفاقية المبرمة مع المجموعة الاقتصادية الأوروبية.

الأهداف المسطرة في إطار المؤتمرات الدولية أين كانت تتم الصراعات ، كمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية . و من جهة أخرى ، واجهت الجزائر حقيقة عملية تختلف عن النظرة التقدمية البارزة في المؤتمرات . فهكذا في مرحلة أخرى من مشوارها البحري ، تأثرت بتيار ليبرالي و شرعت في العمل للوصول إلى أهدافه .

بين هاتين النظرتين المتناقضتين ، تم تحقيق أهداف متناقضة وهي أساسا :

- وضع سياسة اقتصادية (بحرية) تستند إلى المذهب الاشتراكي مع تحقيق و انجاز كل ما يتعلق بها .

- وضع قواعد بحرية ملائمة ومتعاملة مع الواقع العملي الذي يطغى عليه المذهب الليبرالي . هنا تجدر الإشارة إلى أن من بين النشاطات التي تتم في البحر ، بقي الصيد البحري يمارس من قبل الخواص .

على سبيل المثال نذكر من بين أهداف الفئة الأولى :

- إنشاء مؤسسات عمومية تتكفل بالصيانة و التي كانت خاضعة لتسيير مركزي مثل باقي المؤسسات رغم التطورات في المجال التكنولوجي الذي عرف اهتماما كبيرا ، حيث جهزت الجزائر سفنها الجديدة بأحدث التقنيات التي تحتاج إلى نظام تسيير مرن . أما بالنسبة للفئة الثانية من الأهداف ، نذكر منها:

- إنشاء منطقة تبادل حرة للسلع والخدمات بصفة تدريجية إلى غاية 2010 (جانب اقتصادي ومالي لتصريح بارشلونا لسنة 1995) .

- عصرنة الموانئ و تبسيط إجراءاتها. إن هذا الهدف بدء العمل لتحقيقه تدريجيا من خلال فتح تسيير الموانئ لمؤسسات أجنبية في إطار شراكة .

- تحسين الأمن البحري و وضع قواعد بيئية ومراقبة التلوث بسبب النقل البحري.

- وضع نظام لتسيير النقل البحري . هذا مشروع لم يشرع بعد في وضع ملامحه .

إن البعض من هذه الأهداف يعتبر تجسيداً للالتزامات دولية ، حيث على سبيل المثال ، أعتمد تصريح بارشلونا برنامج عمل يخص عدة مجالات من بينها قطاع النقل .

و في شهر نوفمبر 2000 ، أي خمسة (05) سنوات بعد تصريح بارشلونا، تم تقييم تطور الشراكة الأورومتوسطية³⁵ كما يلي :

- الاستمرار في الإصلاحات
 - إصلاح الإطار القانوني والتنظيمي
 - تخفيض الحواجز الجمركية
 - نقصان في الاستثمار الأجنبي .
- وتلت هذا التقييم توجيهات بالنسبة للمستقبل وهي :
- تدعيم الانفتاح الاقتصادي بين الشركاء .
 - تحسين الإطار القانوني ، الإداري والمؤسساتي .
 - إزالة القيود على الاستثمار الأجنبي .
 - التأكيد على أهمية تحرير نقل الأشياء و الخدمات في كل الأحوال .
 - إسراع المفاوضات مع الجزائر بغية إبرام اتفاقية الشراكة وهذا ما وصل إليه الطرفان في سنة 2002 .

هذه هي أهم المراحل التي تبين اهتمام الجزائر و سعيها لتطوير نشاطاتها البحرية . و في المطالب اللاحق سوف نرى التطور القانوني الذي رافق هذه الانجازات .

مطلب ثاني : تطور الإطار القانوني للنشاطات البحرية في الجزائر

يتضح مما سبق أن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية ، حتى و إن لعب دورا مهما لمساعدة الدول الضعيفة في الندوات و المؤتمرات و المفاوضات لوضع نظام بحري عالمي جديد، فإن فعاليته لوضع قواعد قانونية بقيت ضيقة، و بقيت فلسفة الدول المتطورة تهيمن على قواعد القانون البحري. ففي هذه الظروف وضعت الجزائر تشريعها البحري بعدما كانت تطبق التشريع الفرنسي بموجب القانون الصادر في 1962/12/31 المتضمن الاستمرار في تطبيق التشريع الفرنسي باستثناء ما يمس السيادة .

فهكذا على سبيل المثال فإن الإطار القانوني للموانئ الجزائرية من 1962 إلى 1971 ، كان نفس الإطار القانوني المعمول به في فرنسا، أي قانون 1920/06/12³⁶ .

³⁵ Présidence de la conférence euro méditerranéenne des ministres de affaires étrangères , Etat d'avancement du partenariat euro méditerranéen .Marseille , Novembre 2000. (www.senat.fr).12/10/2007.

³⁶ HADDOUM Kamel , Le nouveau code maritime – De nouvelles perspectives pour les ports. Tome XVII ,Annuaire de droit maritime et océanique , 1999 , page 117.

إن هذه الوضعية رافقها تطور تشريع النقل البحري للجزائر المستقلة، و تم إصدار نصوص و قوانين تمس مختلف الأنشطة و الجوانب (ملاحه بحرية ، رجال البحر ، الأعوان ، الموانئ ، أمن السفن ، مكوث البضائع في الموانئ ..).

و من جهة أخرى، بما أن كلفة النقل البحري كانت تمثل حوالي 30 % من قيمة البضاعة المستوردة³⁷، و أن الأسطول الجزائري كان معتبرا مقارنتا مع الأساطيل المغربية والإفريقية، فإن تدوين الأحكام البحرية أصبح ضروريا. فهكذا صدر الأمر 76-80 المؤرخ في 1976/10/23 و المتضمن القانون البحري الجزائري .

هذا القانون يتميز بطابع دولي حيث يتضمن أحكام معاهدات دولية ، البعض منها صادقت عليها الجزائر و البعض الآخر لم تصادق عليها، كمعاهدة هامبورغ لسنة 1978 التي توسع من مسؤولية الناقل مقارنة مع معاهدة بروكسيل المؤرخة في 1924/08/25 الخاصة بسندات الشحن .

كما تجدر الإشارة إلى أن الطابع الاقتصادي يطغى على الجانب السياسي في أحكام و فلسفة الأمر 76-80 ، و هذا حتى و إن وضع في مرحلة انتهاج الجزائر إيديولوجية اشتراكية مع ما يرافقها من احتكارات على الاقتصاد الوطني و التجارة الدولية . أي كان القانون البحري الجزائري يتميز بنوع من الواقعية .

إن الأمر 76-80 تكفل حقيقتا بعدة جوانب تهم النقل البحري و الأنشطة المتعلقة بيه، و لكن أهمل بعض الجوانب التي تكفلت بها نصوص تشريعية أخرى مبعثرة ، و على سبيل المثال نذكر:

- قانون حماية البيئة لسنة 1983 و الذي استبدل بقانون 03-010 و المضمن عدة أحكام تتعلق بحماية الوسط البحري .

- نصوص متعلقة بالموانئ (مراسيم 82-283 إلى 290 المؤرخة في 1982/04/14 المتضمنة إنشاء المؤسسات المينائية) .

- نصوص متعلقة بالتأمين البحري (الامر 95-07 المؤرخ في 1995/01/25). بعد حوالي اثنان و عشرون سنة (22) بالعمل بالأمر 76-80 ، أي بعد الأزمة السياسية و الاقتصادية التي عرفت الجزائر في أواخر الثمانينات، و الإصلاحات التي تلتها في التسعينات ، تباينت ضرورة إدخال تعديلات و تتميم على القانون البحري الجزائري ، و هذا تماشيا مع

³⁷ بوخاتمي فاطمة ، محاضرات في القانون البحري . وهران ، كلية الحقوق ، 2004 - 2006 .

الانفتاح السياسي و الاقتصادي و زوال الاحتكار على التجارة الدولية بما فيها الخدمات بصفة عامة و خدمات النقل البحري بصفة خاصة. تم هذا التعديل و التتميم بموجب قانون 05-98 المؤرخ في 1998/06/25.

حاليا على المستوى التنظيمي ، نلاحظ إصدار عدة مراسيم تنفيذية تمس مختلف النشاطات البحرية ، و نذكر من بينها :

- مرسوم تنفيذي 99-199 المؤرخ في 18/08/1999 المتضمن القانون الأساسي للسلطة المينائية.

- مرسوم تنفيذي 02-01 المؤرخ في 06/01/2002 المحدد للنظام العام للاستغلال الموانئ و أمنها .

- مرسوم تنفيذي 06-08 المؤرخ في 09/01/2006 المتضمن تنظيم الإرشاد البحري، تأهل المرشدين و قواعد ممارسة الإرشاد في الموانئ.

- مرسوم تنفيذي 06-139 المؤرخ في 15/04/2006 المتضمن شروط ممارسة أنشطة المناولة، التشوين و القطر المعدل بالمرسوم التنفيذي 08-363 المؤرخ في 08/11/2008.

- مرسوم تنفيذي 09-183 المؤرخ في 12/05/2009 المحدد لشروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري .

بما أن النشاطات البحرية في تطور مستمر، فإن إدخال تعديلات أخرى في المستقبل غير مستبعد .

فصل أول : ممارسة الأنشطة البحرية في اتفاقية الشراكة مع الإتحاد الأوروبي و في التشريع البحري الجزائري

إن علاقة الجزائر مع أوروبا مرت بعدة مراحل ابتداء من أول اتفاقية المبرمة في 1976 مع المجموعة الاقتصادية الأوروبية³⁸ . هذه الاتفاقية لم تنطرق للنقل البحري و لا للنشاطات والخدمات المتعلقة بيه .

بعد اتفاقية 1976 ، مرت الجزائر إلى مرحلة أخرى أبعد وأعمق تتجسد في الشراكة الأورومتوسطية (تصريح بارشلونا) بتاريخ 27 و 28 نوفمبر 1995.

هذه الشراكة تعتبر إطار موسع للعلاقات بين الإتحاد الأوروبي (15 دولة آنذاك) و شركائه من جنوب البحر الأبيض المتوسط (12 دولة) . لها جانب سياسي ، جانب اقتصادي وجانب اجتماعي ، كما وضعت ثلاثة أهداف رئيسية هي:

- تحديد فضاء مشترك للسلم والاستقرار (جانب سياسي و أمني) .
 - إنشاء منطقة تبادل حرة بصفة تدريجية (جانب اقتصادي ومالي) .
 - شراكة اجتماعية، ثقافية وإنسانية (جانب اجتماعي، ثقافي و إنساني).
- إن تصريح بارشلونا جاء كذلك بإطارين للتعاون. الأول ثنائي و يتمثل في اتفاقيات شراكة بين الإتحاد الأوروبي وكل دولة متوسطية على حدة. وهذا ما ذهبت إليه الجزائر في سنة 2002 و الذي هو موضوع دراستنا. أما الإطار الثاني فهو جهوي و يهتم بالميادين السياسية، الاقتصادية والثقافية (مثل ما يجري في إطار 5+5).

آخر مرحلة للعلاقات الجزائرية مع أوروبا تتمثل في إبرام في 2002/04/22 اتفاقية شراكة صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر 05-159 المؤرخ في 2005/04/27 .

إن أهم الأسباب التي دفعت لإبرام هذا الاتفاق هي:

- تأثير التغيرات الاقتصادية الدولية على الاقتصاد الجزائري ، التي أدت إلى إعادة النظر في أسسه للتأقلم مع الواقع العالمي . و من أهم الاجراءات في هذا المجال ، إنشاء منطقة تبادل حرة في أفق 2017 .

- الإتحاد الأوروبي هو أول متعامل اقتصادي بالنسبة للجزائر . يتضمن الاتفاق ديباجة ، 110 مواد موزعة على تسعة (09) أبواب ، سنة (06) ملحقات و سبعة (07) بروتوكولات .

³⁸ مرسوم 76-201 المؤرخ في 1976/12/29 المتضمن المصادقة على الاتفاقية المبرمة مع المجموعة الاقتصادية الأوروبية.

في هذا الفصل سوف نتعرض إلى نطاق تطبيق اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي و التشريع البحري الجزائري من جهة (1) و إلى أحكامها من جهة أخرى(2).
سوف تنصب دراستنا أساسا على الجانب الاقتصادي للعلاقة بين الطرفين ، باعتبار النشاطات البحرية تدخل تقريبا كلها في هذا القطاع ، مستبعدين المحاور الأخرى كالجانب السياسي أو الاجتماعي .

مبحث أول : نطاق تطبيق اتفاقية الشراكة و التشريع البحري الجزائري

باعتبارها اتفاقية دولية، فإن اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي تربط بين شخصين على الأقل من أشخاص القانون الدولي العام حول موضوع أو مواضيع مختلفة و مشتركة ، و بالتالي تربط بين قانونين .

على هذا الأساس سوف نتعرض في هذا المبحث إلى نطاق تطبيق الاتفاقية من جهة (1) ، و نطاق تطبيق التشريع الجزائري (2) .

مطلب أول : نطاق تطبيق اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي

إن نطاق تطبيق الاتفاقية ينصب على الأطراف في الاتفاقية كما يمس الأنشطة التي تنظمها. سوف نتطرق في هذا المطلب المعاهدة أو الاتفاقية و إلى أطرافها ، بالمفهوم الواسع ، و كذلك إلى الأنشطة البحرية التي تنظمها .

فرع أول : تطبيق اتفاقية الشراكة من حيث الأطراف

إن ديباجة اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي تنص على :

"... إن الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية المشار إليها بالجزائر من جهة ، و

مملكة بلجيكا

و مملكة الدانمرك

و جمهورية ألمانيا الاتحادية

و مملكة اسبانيا

و الجمهورية اليونانية

و الجمهورية الفرنسية

و ايرلندا

و الجمهورية الإيطالية

و الدوقية الكبرى للوكسمبورغ

و مملكة الأراضي المنخفضة

و جمهورية النمسا

و الجمهورية البرتغالية

و جمهورية فنلندا

و مملكة السويد

و المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى و شمال أيرلندا .

كونها أطراف متعاقدة في معاهدة إنشاء المجموعة الأوروبية ،

و المشار إليها أدناه الدول الأعضاء .

و المجموعة الأوروبية

المشار إليها أدناه 'المجموعة' ، من جهة أخرى...

فيتبين من خلال هذه الصياغة أن هناك طرف أول يتكون من الدولة الجزائرية و طرف ثاني

يتكون من المجموعة الأوروبية ككيان يتكون من خمسة عشر (15) دولة أوروبية . وهذا ما تؤكد

المادة 106 من الاتفاقية بقولها : " لأغراض هذا الاتفاق ، تعني عبارة الطرفين المجموعة أو

الدول الأعضاء أو المجموعة و دولها الأعضاء طبقا لاختصاصاتهم على التوالي ، من جهة ،

و الجزائر من جهة أخرى ."

إن نص المادة 106 يثير بعض التساؤلات حول طبيعة الأطراف من جهة ، و توزيع

الاختصاص و ما يترتب من التزامات من جهة أخرى.

و السؤال الذي يطرح نفسه لأول وهلة هو ما هي طبيعة اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوربي ؟

من الجانب الشكلي ، إنها اتفاقية موقعة من طرف أشخاص القانون الدولي العام و هي الدولة

الجزائرية من جهة و الدول الأعضاء في الاتحاد الأوربي من جهة أخرى . بالنسبة للاتحاد

الأوربي ككيان ، فإنه لم يكن يتمتع بعد بالشخصية القانونية أثناء توقيع الاتفاقية ، حتى و إن

نراه ينشط على الساحة الدولية في مختلف المجالات عن طريق المجموعة (اللجنة الأوروبية).

من جهة أخرى فهي تعتبر معاهدة شارعة حيث أنها تخلق التزامات قانونية لا تنتهي المعاهدة بتنفيذها ، بل أحكامها عامة و متماثلة بالنسبة لجميع الأطراف³⁹. و تنص المادة 107 منها على : "يرم هذا الاتفاق لمدة غير محددة ...".

دائما و بالنسبة للأطراف ، فنتساءل كذلك حول مدى التزام الدول الجديدة المنضمة للاتفاقية، كما نتساءل حول الأقاليم التي تسري عليها أحكام الاتفاقية.

فيما يخص انضمام دول جديدة للاتحاد الأوربي ، فإن معاهدة ماستريشت تنص في أحكامها النهائية (Article O) على أنه يمكن لأية دولة أوروبية تقديم طلب انضمام و هذا وفق إجراءات دقيقة و معقدة (قبول أعضاء المجلس بالإجماع و البرلمان بالأغلبية).

إن الانضمام يتم بموجب " اتفاقية انضمام" و هذا بعد مرحلة تفاوض و تحضير سياسي، اجتماعي و مؤسساتي للدولة المرشحة. و فيما يخص التزام الدولة الجديدة بالاتفاقيات المبرمة بين الاتحاد الأوربي و دول أخرى غير أعضاء ، فإن معايير كوبنهاغ للانضمام، تنص على انضمام الدول الجديدة لمكاسب الاتحاد الأوربي ، و تعرف هذه الأخيرة بكل التشريعات و الأوامر و التنظيمات و الاتفاقيات و كل النصوص الداخلية للاتحاد ، أي ما يسمى " بالقانون الاتحادي" ، كما ينص التعريف على كل الاتفاقيات المبرمة في إطار السياسة الخارجية للاتحاد الأوربي و كذلك الاتفاقيات الثنائية المبرمة بين الدول الأعضاء⁴⁰.

يترتب على هذا أن أية دولة مرشحة للانضمام ، تنضم إلى كل الاتفاقيات الدولية المبرمة في إطار السياسة الخارجية للاتحاد الأوربي بما فيها اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوربي، و هذا بمجرد إتمام إجراءات الانضمام .

حاليا يتكون الاتحاد الأوربي من 27 دولة ، أي أن هناك اثن عشر (12) دولة جديدة تسري عليها اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوربي . من بين هذه الدول الجديدة ، هناك ثمانية (08) دول لها أنشطة بحرية مباشرة كونها مطلة على البحر.

فيما يخص الأقاليم التي تسري عليها أحكام الاتفاقية ، فإن المادة 108 تنص على : " يطبق هذا الاتفاق على الإقليم حيث تطبق المعاهدة المؤسسة للمجموعة الأوربية و حسب الشروط المنصوص عليها في المعاهدة المذكورة ، من جهة ، و على إقليم الجزائر من جهة أخرى ."

³⁹ محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول. دار الغرب للنشر و التوزيع، وهران. سنة 2000 ، ص 56.

بالنسبة للجزائر ، فهذه المسألة لا تثير أي إشكال . و بالإقليم الجزائري يفهم مجاله البري ، الجوي و البحري وفقا لأحكام القانون الدولي العام . أي المجالات أين تمارس الدولة اختصاصاتها . بالنسبة للإقليم البحري ، فيتضمن المياه الداخلية ، المياه الإقليمية ، المنطقة المجاورة و منطقة الصيد البحري (منطقة اقتصادية) ، كما يمتد إلى السفن بموجب الاختصاص شبه إقليمي⁴¹ .

أما بالنسبة لإقليم الاتحاد الأوروبي ، فإن المادة 108 من اتفاقية الشراكة تحيلنا إلى معاهدة ماستريخت المنشئة للاتحاد الأوروبي ، التي تتضمن أحكام تتعلق بأقاليم الدول الأعضاء و التي لها بعض الخصوصيات يجب التطرق إليها (لاكثر وضوح أنظر ملحق 2) . هذه المجالات و الأقاليم التابعة لبعض الدول الأعضاء لها مراكز قانونية مختلفة و تنقسم إلى⁴² :

1 - مناطق محيطية متطرفة (Régions ultrapériphériques RUP)⁴³ . هذه المناطق داخلة في إقليم الاتحاد الأوروبي وهذا ما تنص عليه المادة 299 فقرة 2 من معاهدة ماستريخت . القانون الاتحادي يسري علي هذه الأقاليم و كذلك اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي ، و هذا حتى و إن استفادت هذه المناطق ببعض المزايا نظرا لخصوصيتها (مساعدات من الدول - عدم الخضوع لقيود السياسات المشتركة في مجالات الفلاحة و الصيد بحري - ضرائب ..) بهدف إنعاشها لتصل إلى مستوى يسمح لها بالمنافسة و الدخول في السوق المشتركة مثلا..

2- البلدان و الأراضي ما وراء البحار (Pays et Territoires d'Outre Mer PTOM) .

تم إنشاء هذا المركز القانوني لهذه الأقاليم بموجب معاهدة روما لسنة 1957 . و تتكون من 21 بلد و أراضي تنص عليها اتفاقية ماستريخت في ملحقها الثاني و هي تابعة للدولة الفرنسية ، بريطانيا ، هولندا و الدانمرك .

إنها لا تدخل في إقليم الاتحاد الأوروبي حتى إن كانت تابعة لدول أعضاء . سكانها يحملون جنسيات الدول التابعين لها و يعتبرون مواطنون أوروبيون . لهذه المناطق نظام خاص كما لها مزايا في علاقاتها مع الاتحاد الأوروبي بموجب اتفاقات (مساعدات بنكية - مواطنة أوروبية - انتخاب ممثلين في البرلمان الأوروبي) .

⁴¹ محمد بوسلطان، نفس المرجع، ص 167.

⁴² Tous les territoires français , Dossier : Outre-mer et Union Européenne. www.a.ttfr.free.fr/dossiers.php 18/02/2008.

⁴³ بالنسبة للدولة الفرنسية: La Guadeloupe . La Réunion . La Martinique. La Guyane.

بالنسبة للمملكة الإسبانية : جزر كناريا Les iles Canaries

بالنسبة للدولة البرتغالية : جزر Les Açores - Madère

إن هذه البلدان و الأراضي ما وراء البحار، بما أنها لا تدخل في إقليم الاتحاد الأوروبي ، فإن أحكام اتفاقية ماستريخت لا تسري عليها ، كما لا تسري عليها أحكام اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي .

3- أراضي ذات مركز قانوني خاص (Territoires spécifiques) ⁴⁴ .

إن هذه الأراضي لا تدخل ضمن الفئتين السابقتين حتى و إن كانت لها روابط مع دول أعضاء. فهي لا تخضع للقانون الاتحادي و لا لاتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي .

4- حالة خاصة : جزيرة قبرص بعد انضمامها. إن القانون الاتحادي لا يسري على مناطقها الشمالية حتى و إن كانت تابعة للاتحاد الأوروبي قانونا . إنها تعتبر استثناء في انتظار تطور المفاوضات بين الجنوب والشمال .

أما بالنسبة لتوزيع الاختصاص بين الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء ، الذي تنص عليه المادة 106 من اتفاقية الشراكة ، فإن القرار 2001-2024 المتخذ من طرف البرلمان الأوروبي المتعلق بتحديد الاختصاص بين الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء⁴⁵ ، ينص على ثلاثة أنواع من الاختصاصات . بناء على مبادئ الاحتياطية والتناسب تنقسم هذه الاختصاصات إلى :

1- **الاختصاص المبدئي للدول** ، ويقوم على مبدأ قرينة الاختصاص للدولة على أساس دستورها ، إلا ما لا لم ينص عليه الدستور .

2- **اختصاص الاتحاد الأوروبي** ، وهنا الدول الأعضاء تتدخل إلا في حدود السياسات المختلفة ببعض المجالات كالعلاقات الاقتصادية الدولية ، السوق المشتركة ، المنافسة ، السياسة النقدية ، السياسة الخارجية و الدفاع المشترك ، الفضاء المشترك ، الميزانية ، و كذلك اتفاقيات الشراكة .

3- **اختصاص مشترك بين الاتحاد الدول الأعضاء** ، الذي تتبثق منه ثلاثة (3) أنواع هي :
- مجالات أين يتمثل دور الاتحاد في وضع الأهداف ، تحديد القواعد و المبادئ مع وضع تعليمات واجب إتباعها، كميادين الصيد البحري ، شبكة النقل الأوربية ، بحث علمي

⁴⁴ - جزر Jersey - Guernsey - Man ، و اللواتي ليست تابعة للملكة البريطانية و لكن تعتبر كدول مستقلة منظمة لبريطانيا عن طريق تعاون مدعم. هذه الدول في الحقيقة هي ملكية خاصة لملكة بريطانيا (التي تتمتع بمركز منظمة دولية) وهي خارج إقليم الاتحاد الأوروبي .
- جزر Féroé بالنسبة للدانمرك
- جزر Clipperton و Eparses بالنسبة لفرنسا .

⁴⁵ Parlement européen , Résolution 2001-2024 du 16/05/2002 , portant délimitation des compétences entre www.europarl.europa.eu l'union européenne et les états membres. (

و تطور، مجال اجتماعي ، سياسة الشغل ، شراكة الدول و الأراضي ما وراء البحار. أي السياسات المشتركة . هنا يبين الاتحاد مصالحه للدول الأعضاء عندما تتصرف في إطار هذه السياسات المشتركة و المجالات.

- مجالات أين يكون تدخل الاتحاد إلا تكميلي لما تقوم بيه الدول الأعضاء ، كالتعليم و التكوين ، الثقافة ، وسائل الإعلام، و الرياضة.

- مجالات أين يقتصر دور الاتحاد في تنسيق السياسات الوطنية، كميادين الميزانية ، الجباية و الشغل.

4- هناك نوع رابع من الاختصاص تطرق له البرلمان الأوروبي و هو الاختصاص السلبي ، أين تكون كل التصرفات محظورة .

إن المبادئ التي يقوم عليها توزيع الاختصاص (مبادئ الاحتياطية و التناسب) تسمح مثلا للاتحاد الأوروبي بالتدخل في مجالات لا تدخل في اختصاصاته و لا في اختصاصات الدول بموجب دساتيرها . كما تمنح إمكانية تدخل في مجالات من اختصاص الدول ، على أن تكون نتيجة تدخل الاتحاد أفضل و أكثر ايجابية لو تصرفت الدولة لوحدها ، مع العلم أن محكمة العدل الأوروبية مختصة للنظر في كيفية و حدود تطبيق هذه المبادئ . بعد ما تعرضنا إلى نطاق التطبيق من حيث الأطراف ، سنتعرض إلى الأنشطة في الفرع اللاحق .

فرع ثاني : تطبيق اتفاقية الشراكة من حيث الأنشطة

إن الأهداف الأساسية لاتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي تنص عليها المادة الأولى كما يلي :

1- تقام شراكة بين المجموعة ودولها الأعضاء من جهة ، والجزائر من جهة أخرى

2- تتمثل أهداف هذا الاتفاق فيما يلي :

- توفير إطار مناسب للحوار السياسي بين الطرفين يسمح بتعزيز علاقاتهما وتعاونهما في كل الميادين التي يرونها ملائمة .

- توسيع التبادلات و ضمان تنمية العلاقات الاقتصادية والاجتماعية المتوازنة بين الطرفين وتحديد شروط التحرير التدريجي للمبادلات الخاصة بالسلع والخدمات ورؤوس الأموال .

- تشجيع التبادلات البشرية لا سيما في إطار الإجراءات الإدارية

- تشجيع الاندماج المغربي بتشجيع التبادلات والتعاون داخل المجموعة المغربية وبين هذه الأخيرة والمجموعات الأوروبية و الدول الأعضاء فيها .

- ترقية التعاون في ميادين الاقتصاد والاجتماع والثقافة والمالية".

يتبين أن للجانب الاقتصادي أهمية كبرى تنطبق له المادة من زاويتان ، الأولى مبنية على العلاقة بين الاتحاد الأوربي والجزائر والثانية على العلاقات المغربية فيما بينها⁴⁶ .

من جهة أخرى ، إن المادة 47 من الاتفاقية تدقق بنصها على أهداف التعاون الاقتصادي كما يلي :

1- يتعهد الطرفان بتعزيز تعاونهما الاقتصادي بما يخدم المصلحة المشتركة وفي إطار الشراكة التي يستلهم منها هذا الاتفاق .

2- يهدف التعاون الاقتصادي إلى تدعيم عمل الجزائر من أجل تنميتها الاقتصادية والاجتماعية المستدامة .

3- يندرج هذا التعاون الاقتصادي في إطار الأهداف المحددة في تصريح برشلونة".

يظهر من خلال نص المادة في فقرتها الثانية أن التعاون يهدف إلى تدعيم ما قامت بيه الجزائر من أجل تنميتها ، و الذي قد يتم بعدة أشكال (مالي - تقني - تكوين - اعتماد مقاييس معمول بها في أوربا..) ، هذا من جهة .

نفس المادة تأخذ بمعيار التنمية المستدامة . هذا يعني أن التنمية الاقتصادية مرتبطة بالحفاظ على للموارد والتوازن بين مختلف جوانب الاقتصاد والمحيط ، حيث تثار مسألة انسجام الأنشطة وتفاعلها فيما بينها ، خاصة وأن المجال البيئي صار يقتحم كل المجالات و الأنشطة ويربط بينها. من هنا نستنتج أنه يجب استبعاد النظرة المستقلة لمختلف الأنشطة الاقتصادية واستبدالها بنظرة إجمالية ومنسجمة في إطار التنمية المستدامة .

إن نفس المادة في فقرتها الثالثة تحيلنا إلى تصريح برشلونة الذي حدد أهداف التعاون الاقتصادي وأهمها إنشاء منطقة تبادل حر بصفة تدريجية (سلع - خدمات - رؤوس أموال) وكما يهدف كذلك إلى تطوير الاستثمارات .

إن الأنشطة البحرية معينة بهذه الأحكام خاصة وأن تصريح برشلونة يشير إلى احترام التزامات و مبادئ المنظمة الدولية للتجارة (مساواة و شفافية ..) ، كما أكد على احترام مبادئ القانون

⁴⁶ هذا ما تطرقنا له في الفصل التمهيدي بخصوص أهمية إبرام اتفاقية شراكة بالنسبة للاتحاد الأوربي لأنها تكمل سياسته الداخلية لإنشاء سوق مشتركة حيث يجب خلق ظروف و وجو ملائم لتبادل المنتجات الأوربية (سلع وخدمات) داخل وخارج إقليم الاتحاد علما بأن الاقتصاد الأوربي مبني على المبادلات بحوالي 40 % داخل إقليم لاتحاد و 90 % خارجه .

البحري الدولي وخاصة الحرية في تقديم خدمات النقل الدولية والأخذ بنتائج المفاوضات التجارية المتعددة الأطراف في مجال النقل البحري في إطار المنظمة العالمية للتجارة⁴⁷ .

يتضح من كل ما سبق أن اتفاقية الشراكة تهتم بتدعيم عمل الجزائر من أجل تميمتها المستدامة انطلاق من نظرة منسجمة لمختلف الأنشطة بما فيها الأنشطة البحرية ، كما تهدف إلى خلق ظروف ملائمة (سوق جزائرية و مغاربية قابلة للتوسيع) مكملة للسوق الأوروبية المشتركة. و انطلاقا من نظرة منسجمة ، فلا يجب أن تقتصر دراستنا إلا على النقل البحري فحسب ، بل يجب التطرق إلى كل الأنشطة التي تتم و تتعلق بالبحر، من نقل و صيد و بحث علمي ، و صناعة بحرية و استخراج الطاقة ، و بيئة و غيرها..

لهذا سوف نتعرض لمختلف المواد للتعرف على هذه الأنشطة حسب تسلسلها في اتفاقية الشراكة، تاركين المبادئ التي تقوم عليها للمبحث الثاني.

إن المادة 30 تتطرق إلى الالتزامات المشتركة و تنص على ما يلي :

- 1- تمنح المجموعة الأوروبية و دولها الأعضاء للجزائر نفس المعاملة التي هي مقيدة بها بناء على النقطة 1 من المادة 2 من الاتفاق العام حول تجارة الخدمات المشار إليه أدناه (أجسياس).
- 2- تمنح المجموعة الأوروبية و دولها الأعضاء للممولين بالخدمات الجزائريين معاملة لا تقل عن تلك التي يحظى بها الممولون بالخدمات المماثلة وفقا لقائمة الالتزامات الخاصة للمجموعة الأوروبية و دولها الأعضاء الملحقة بالاتفاق العام حول تجارة الخدمات (أجسياس).
- 3- لا تخص المعاملة المزايا التي يمنحها أحد الطرفين بموجب اتفاق من النوع الذي تحدد المادة 5 من الاتفاق العام حول تجارة الخدمات (أجسياس) ، كما لا تخص التدابير المتخذة تطبيقا لمثل هذا الاتفاق و لا المزايا الأخرى التي يتم منحها وفقا لقائمة الإعفاءات الخاصة بمعاملة الدولة الأكثر رعاية التي تدرجها المجموعة الأوروبية و دولها الأعضاء في ملحق الاتفاق العام حول تجارة الخدمات (أجسياس).
- 4- تمنح الجزائر للمولين بالخدمات التابعين للمجموعة الأوروبية و دولها الأعضاء معاملة لا تقل رعاية عن تلك المشار إليها في المواد من 31 إلى 33".

⁴⁷ Présidence de la conférence euro-méditerranéenne des ministres des affaires étrangères , Etat d'avancement du partenariat euro-méditerranéen . Marseille , Novembre 2000. www.senat.fr. Ibid .

يتضح من نص المادة أن الخدمات المعنية هي تلك التي تعهدت بها المجموعة الأوروبية في إطار الاتفاق العام حول تجارة الخدمات (Accord General sur le Commerce des Services)⁴⁸ ، و في هذا الصدد يجب إعطاء بعض التوضيحات قبل مواصلة دراستنا .

في سنة 1994 ، تحولت منظمة الجات (GATT) إلى المنظمة العالمية للتجارة بعدما أدخلت الخدمات و الملكية الفكرية و الأدبية ضمن التبادلات التجارية التي كانت تنصب إلا على البضائع، و هذا بإدراج ملحقين ، الأول يمس تجارة الخدمات و الثاني يمس الملكية الفكرية و الأدبية .

إن منذ 1995/01/01 تهتم المنظمة العالمية للتجارة بتحرير أسواق القطاعات الثلاثة (3) و هي السلع ، الخدمات و الملكية الفكرية و الأدبية . و على هذا الأساس تدخل الدول الأعضاء في المنظمة في مفاوضات تقوم على مبادئ العرض و الطلب للسواق التي تنوي فتحها⁴⁹ .

بخصوص قطاع الخدمات الذي يهمننا، تتم إذن مفاوضات حول مختلف النشاطات البحرية التي تريد الدول الأعضاء ممارستها في أقاليم دول أعضاء أخرى⁵⁰ .

الدول في إطار هذه المفاوضات تحتفظ بحقها في عدم فتح أسواق بعض الخدمات التي تبقى خارجه عن إطار الاتفاق ، وإذن تعفى منها بموجب قائمة أخرى هي قائمة الإعفاءات .

بالرجوع إلى اتفاقية الشراكة ، تنص المادة 30 في فقراتها 1 و 2 إلى فتح سوق الخدمات للممولين الجزائريين طبقاً لقائمة التعهدات والالتزامات التي قدمتها المجموعة الأوروبية في إطار الاتفاق العام حول تجارة الخدمات⁵¹ . بمعنى المخالفة تستبعد كل الخدمات الغير مقيدة في قائمة التعهدات الأوروبية .

إذن نستنتج ، أن قائمة الأنشطة والخدمات المفتوحة للممولين الجزائريين هي نفس القائمة ، بشروط ممارستها ، التي التزمت بها المجموعة الأوروبية أمام المنظمة العالمية للتجارة ، والتي قد تتضمن تحفظات أو قيود من طرف بعض الدول الأعضاء حسب تشريعاتها .

⁴⁸ ملحق I ب لاتفاقية مراكش المنشئة للمنظمة العالمية للتجارة في سنة 1994 التي دخلت حيز النفاذ في 1995/01/01 ، أي حوالي 10 سنوات قبل اتفاقية الشراكة .

⁴⁹ Accord général sur le commerce des services , wikipedia encyclopedia ,www.wikipedia.org . 05/10/2008.

⁵⁰ نفترض أن دولة (أ) عضو في المنظمة العالمية للتجارة . في إطار المفاوضات حول تجارة الخدمات تقدم قائمة من الخدمات التي تريد فتح سوقها للدولة الأخرى و في نفس الوقت تطلب من دول أخرى فتح سوق خدمات معينة . بعد انتهاء المفاوضات تقفل القوائم حسب ما توصلت و تعهدت بيه الدول . فتكون إذن أسواق هذه الخدمات مفتوحة لدول أخرى و قد تكون البعض منها مقيدة بشروط منصوص عليها في ذات القوائم .

⁵¹ من الناحية العملية ، قبل بداية المفاوضات ، تقوم الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي بالتفاوض فيما بينها للوصول إلى وضع قائمة خدمات مشتركة تريد فتح سوقها ، قائمة إعفاءات مشتركة ، وقائمة أسواق أجنبية تريد الدخول فيها .

فيما يخص طريقة تأدية الخدمات، فإن المواد 31، 32 و 32 من اتفاقية الشراكة تتطرق إليها كما يلي :

– المادة 31 تخص خدمات عابرة للحدود، و هنا إلا الخدمة تعبر الحدود و لا من يقدمها أو يستفيد منها (كالتسجيل عن بعد من الجزائر للسفر على متن سفينة سوف تقوم برحلة بين الجزر اليونانية مثلا).

– المادة 32 تخص الحضور التجاري، و هنا ممون الخدمة يتمثل في شخص معنوي يعبر الحدود للإقامة في إقليم الطرف الآخر.

– المادة 33 تخص التواجد المؤقت للأشخاص الطبيعيين التابعين لأحد الأطراف في إقليم الطرف الآخر بغرض العمل أو تقديم خدمة. و هنا المادة 33 جاءت بتدقيق فيما يخص الأشخاص القابلين للإقامة، مع وضع قيود و شروط لمزاولة نشاطاتهم كما أخضعتهم لتشريع الدولة المضيفة. هذه الأشخاص هي :

* إطارات سامية ذات مهام محدودة كتسيير مؤسسة ، مراقبة عمل أفراد آخرين ، أو توظيف وتسريح عمال مثلا .

* أشخاص يعملون في شركة أو فرع لشركه ، لهم معرفة ومؤهلات تقنية خاصة ، بما فيهم المهن الخاضعة لاعتماد .

* أشخاص محولين داخل مؤسساتهم من إقليم أحد الأطراف إلى إقليم الطرف الثاني أين يوجد فرع لهذه المؤسسة مثلا .

قبل التعرض إلى دراسة مختلف الخدمات حسب ما نصت عليه اتفاقية الشراكة ، خاصة تلك التي تمس مباشرة الوسط البحري، قد يكون من الأجدر فتح قوس حول تطور المفاوضات حول النقل و الأنشطة البحرية في إطار المنظمة العالمية للتجارة.

في اجتماع مراكش اتفق الوزراء على أن المفاوضات حول التعهدات أو الالتزامات المتعلقة بخدمات النقل البحري سوف تستمر بعد دخول حيز النفاذ للاتفاقية حول المنظمة العالمية للتجارة ، أي بعد 1995/01/01 .

و إذن كان الاتفاق على أن تهدف هذه المفاوضات الجديدة إلى تحسين التعهدات حول النقل البحري ، الخدمات أو الأنشطة المجاورة ، و كذلك حول الأنشطة المينائية . هذا لإزالة القيود في أجل محدد إلى 1996/06/30⁵² .

⁵² Rapport annuel sur les services de transport : transports maritimes . Négociations du cycle d'Uruguay et négociations postérieures concernant les services de transport maritime. OMC , 1996 , page 146.

في نهاية شهر جوان 1995 تم تقديم حوالي 24 عرض مشروط (offres conditionnelles)، و لكن اغلب الدول سحبت عروضها أمام انعدام أي عرض من طرف الولايات المتحدة. في الاجتماع الذي انعقد في 1996/06/28، أي بيومين قبل انتهاء الأجل المحدد، قررت مجموعة المفاوضات (42 دولة عضو و 16 دولة مراقب) توقيف المفاوضات، و استئنافها مع المفاوضات حول الخدمات في سنة 2000، مع الأخذ كقاعدة للمفاوضات الجديدة، العروض و الالتزامات التي تم تقديمها بين 1995/01/01 و 1996/06/28، لكي تنطلق المفاوضات الجديدة من رصيد موجود و ليس من العدم⁵³، حتى و إن لم تكن لهذه التعهدات أي طبيعة قانونية أو إلزامية .

تم الاتفاق كذلك على عدم اتخاذ أي إجراء يمس الأنشطة البحرية يكون من شأنه تقوية مراكز بعض الدول بالنسبة لدول أخرى في المفاوضات. إن هذا البند يعتبر ربما بند هدنة لمنع وضع قيود على تجارة خدمات النقل البحري و الأنشطة المجاورة له. هذه الهدنة مستمرة حالياً، و هذا بعد تعليق دور دوحة في سنة 2006 .

فيما يخص الخدمات التي تهمس الأنشطة البحرية فإن المادة 34 من اتفاقية الشراكة تنطبق إلى النقل و تبدأ بعدم إخضاع بعض أشكال النقل إلى الأحكام التي سبق لنا التعرض إليها في المواد من 30 إلى 33، و هي النقل الجوي و عبر الأنهار و البري و الملاحة الساحلية، غير أن هناك بعض الاستثناءات بالنسبة للنقل عبر الأنهار و الملاحة الساحلية التي تهمنا. من جهة أخرى بالنسبة للنقل البحري الدولي، فإن الأحكام السابقة تسري على الأنشطة المرتبطة بيه بما فيها النقل المتعدد الأشكال . هذه الأنشطة متعددة و وردت على سبيل المثال كما أكدته نفس المادة . من بين هذه النشاطات نذكر :

1- تسويق و بيع خدمات النقل البحري و الخدمات الملحقة بالاتصال المباشر مع الزبائن، ابتداء من عرض الثمن إلى تحرير الفاتورة، سواء قام بهذه الخدمات أو قدمها مباشرة الممون بالخدمات أو ممولين بالخدمات أبرم معهم بائع الخدمة اتفاقات تجارية دائمة. و من بين الأنشطة نذكر الناقل، المجهز، مستأجر السفينة، و كيل السفينة، و كيل النقل، و كذلك شركات تسيير شركات نقل بحري .

و في هذا المجال تمت مفاوضات في إطار اتفاقية مراكش حول بعض الأنشطة و قدمت المجموعة الأوروبية تعهدات⁵⁴ ليست دقيقة بخصوصها، حيث على سبيل المثال وردت قيود

⁵³ Rapport annuel sur les services de transport : transports maritimes . Ibid.

⁵⁴ Liste d'engagements spécifiques , communautés européennes et leurs états membres . Ibid. .

بالنسبة لخدمات النقل المتعدد الأشكال فيما يخص شروط إقامة الشركات و الأشخاص الطبيعية، و لكن دون تحديد هذه القيود إلا فيما يخص ما يلقي عليه بالتعهدات الأفقية (les engagements horizontaux) و هي خدمات عمومية أو خدمات تقوم على أساس امتيازات، أي دون العمل بمبدأ المساواة .

2- شراء و استعمال لحسابهم أو لحساب زبائنهم (أو إعادة البيع لزبائنهم)، كل خدمات النقل و الخدمات الملحقة بما في ذلك النقل عبر الأنهار عندما تكون ضرورية لتقديم خدمة مدمجة. و هذا يعتبر استثناء لما تنص عليها نفس المادة في فقرتها الأولى.

من بين هذه الأنشطة نذكر الوكلاء (بضائع - نقل - عبور). و هنا لم تضع المجموعة الأوروبية تعهدات إلا ما يمس بالتعهدات الأفقية بالنسبة لوكلاء البضائع و العبور بالنسبة لإقامة الأشخاص .

3- تحضير وثائق النقل، الوثائق الجمركية و الوثائق التي تخص البضائع. و من هذه الأنشطة نذكر كل الوكلاء (نقل - عبور - جمارك - سفينة - بضائع). و هنا كذلك لم تضع المجموعة الأوروبية تعهدات، ما عدا ما يمس التعهدات الأفقية بالنسبة لإقامة الأشخاص الطبيعية .

4- تقديم معلومات تجارية بأية و وسيلة بما في ذلك الأنظمة المعلوماتية و تبادل المعطيات الالكترونية ، دون المساس بالقيود على الاتصالات. تدخل في هذه الخدمات نشاط السماسرة و كذلك الاستشارة في التسيير مثلا.. و في هذا الصدد توجد قيود في تعهدات المجموعة الأوروبية على مرحلتين⁵⁵ ، و هذا إلى جانب التعهدات الأفقية .

المرحلة الأولى تتعلق بتعهدات 1994/04/15 في إطار مفاوضات اتفاقية مراكش⁵⁶ .

المرحلة الثانية تتعلق بتعهدات تم الوصول إليها في 1995/07/28 في إطار المنظمة العالمية للتجارة و تخص الاستثمار في التسيير⁵⁷ .

5- إبرام اتفاقيات تجارية مع شركاء محليون ، بما فيها المشاركة في رأس المال أو توظيف المحليين أو الأجانب. كإنشاء شركات نقل بحري ، مجهزين مؤجرين و مستأجرين للسفن،

⁵⁵ Liste d'engagements spécifiques , communautés européennes et leurs états membres . Ibid. .

⁵⁶ هنا بالنسبة لنشاط السمسرة ، وضعت الجمهورية الفرنسية قيد الجنسية على ممارسة هذا النشاط عندما يتعدى 20 سوق ذات أهمية وطنية.

أما إيطاليا إسبانيا و البرتغال فوضعوا قيد الإقامة المسبقة على الإقليم بالنسبة للأشخاص الطبيعية.

⁵⁷ على سبيل المثال اشترطت بلجيكا ألمانيا ، الدانمرك ، إيطاليا ، بريطانيا العظمى و السويد، أن يكون للمستشارون الرئيسيون مستوى جامعي، بينما إيطاليا و بريطانيا العظمى وضعتا شرطا ثانيا و هو أن تكون هناك حاجة اقتصادية أو مبرر اقتصادي لهذه الاستشارة من طرف أجنبي و في نفس الإطار و بالنسبة للخدمات المجاورة لخدمات الاستشارة في التسيير، فإن ألمانيا ، الدانمرك، بريطانيا العظمى و السويد، اشترطت إلى جانب المستوى الجامعي، ثلاثة (03) سنوات خبرة. أما بريطانيا أضافت شرطا ثالثا و هو الحاجة الاقتصادية للخدمة المقدمة من الخارج.

وكلاء السفن ، عقود التأمين أو التمويل من البنوك ، و غيرها من الأنشطة. تستثنى هنا خدمات النقل عبر الأنهار، الملاحة الساحلية الوطنية و الخدمات العمومية⁵⁸.

6- تمثيل الشركات و تنظيم الرحلات و التكفل بالبضائع. وكلاء السفن و البضائع ، ناقلين، جمع و تفرقه البضائع (groupage /dégroupeage)، و هنا التعهدات التي تمس هذه الأنشطة هي التي رأيناها سابقا و تبقى منحصرة في التعهدات الأفقية.

إن المادة 34 في فقرتها الثالثة تنص صراحة على تطبيق تشريعات الأطراف فيما يخص المزايا و قانون الولاية في مجالات الملاحة الساحلية الوطنية، خدمات الإنقاذ، القطر والإرشاد. هذا يعني أن هذه الأنشطة غير خاضعة لأحكام الاتفاقية وتبقى خاضعة لتشريعات الأطراف فيما يخص ممارستها . هنا المواقف متفاوتة بالنسبة للدول الأوروبية⁵⁹.

أما الفقرة السادسة من نفس المادة ، تنص على إمكانية إبرام اتفاقات خاصة تتعلق بالنقل الجوي ، البري ، بالسكك الحديدية و عبر الأنهار، إذا بدا ذلك ملائما ، وهذا بعد دخول حيز النفاذ لاتفاقية الشراكة .

إن هذه الأنشطة تدخل في إطار النقل المتعدد الأشكال، والفقرة السادسة ما هي إلا فتح باب لأنشطة استثنيتها نفس المادة في فقرتها الأولى ، تمهيدا للانضمام إلى اتفاقية النقل المتعدد الأشكال .

بعد تقديم الخدمات ، فهناك جانب مهم يمس النشاطات البحرية ، تطرق إليه الكتاب الخامس لاتفاقية الشراكة و الذي ينظم التعاون الاقتصادي من مختلف الزوايا في إطار الأهداف المسطرة في تصريح برشلونة، كما تنص عليها المادة 47 من الاتفاقية.

أما المادة 48 فتتطرق إلى التعاون بوضع أولويات تخص بعض القطاعات ، كذلك التي هي خاضعة لضغوط أو تمس تحرير المبادلات بين أطراف المعاهدة . كما تعطي الأولوية للمجالات الكفيلة بتسهيل تقريب الاقتصاد الجزائري بالاقتصاد الأوروبي، أي ترقية الاقتصاد الجزائري إلى مستوى الاقتصاد الأوروبي .

⁵⁸ وهنا كذلك . فإن تعهدات 1994/04/15 و 1995/07/28 تتضمن شروط وقيود متعددة بالنسبة لنشاط التأمين البحري وردت من مختلف الدول الأوروبية و تذهب من إمكانية الخدمة إلا من شركات مقيمة في إقليم الدولة إلى شروط الجنسية و الإقامة لإطارات شركات التأمين بالنسبة للدانمرك ، اليونان و إيطاليا و اسبانيا مثلا . أما بالنسبة لخدمات التأجير فإنها لم يحض بنفس الاهتمام و التدقيق كنشاط التأمين إلا من قبل الدولة الفرنسية التي أخضعت لاعتذار مسبق.

⁵⁹ هناك من يفتح ممارسة هذه الأنشطة أو البعض منها للخواص الوطنيين أم الأجانب ، و هناك من يفضل إبقائها كلها أو البعض منها في إطار المهام المخولة للسلطة العمومية .

نفس المادة تشجع التعاون والتكامل الاقتصادي بين الدول المغاربية ، الشيء الذي يسهل خلق سوق مغاربية منسجمة تمس مختلف مجالات التطور (تكامل اقتصادي - تنمية الهياكل القاعدية - البيئة - البحث العلمي - الجمارك - مؤسسات تنفيذ برامج جهوية مشتركة). هذا ما تنص عليه المادة 50 .

و من أهم المعايير في مجال التعاون، معيار الحفاظ على البيئة والتوازنات الايكولوجية في كل قطاعات التعاون.

فيما يخص وسائل و كيفية التعاون، فان المادة 49 من الاتفاقية تنص على الحوار الاقتصادي ، تبادل المعلومات (بما فيها معلومات حول الأنشطة البحرية) ، أعمال الاستشارة والخبرة والتكوين ، مساعدة تقنية ، إدارية وتنظيمية ، وأخيرا دعم الشراكة والاستثمار المباشر من طرف المتعاملين . في هذا الصدد ، فإن تعهدات المجموعة الأوربية في إطار الاتفاق العام حول تجارة الخدمات تعرض إلى تقديم خدمات الاستشارة في التسيير، دون تفصيلها، بل اكتفت بالتعهدات الأفقية بالنسبة لإقامة الأشخاص الطبيعيين.

إن كل الأنشطة البحرية تدخل في مجالات التطبيق التي تعرضت إليها المادة 48 ، وتكون كذلك مواضيع بالنسبة لوسائل وكيفيات التعاون المنصوص عليها في المادة 49 .

ومن بعض الأنشطة التي تهمنا والتي تدخل في التعاون الاقتصادي نذكر :

- التعاون العلمي، التقني والتكنولوجي، ونصت عليها المادة 51 من الاتفاقية مع التأكد على تشجيع إقامة روابط بين المجموعات العلمية للطرفين ، عن طريق التكوين والمشاركة في شبكات التعاون والتبادلات بكل صفاتها (تبادل معلومات ملاحية)، بما فيها تحويل التكنولوجيا (في الصناعة البحرية مثلا) .

- مجال البيئة من بين مجالات التعاون. ونصت المادة 52 من الاتفاقية على التسيير العقلاني للموارد المائية (موارد الصيد البحري أو الطاقة مثلا) ، الاستخدام الملائم للطاقة والنقل (بما فيها النقل البحري الأخضر - la propulsion verte) ، مراقبة التلوث البحري والوقاية منه ، استخدام نظم الإعلام وتبادل المعلومات لتسيير ومراقبة البيئة .

- مجال التعاون الصناعي تنص عليه المادة 53 من الاتفاقية ، وهنا لا يمكن استبعاد الصناعة البحرية (مكاتب دراسة ، صيانة وتصليح ، بناء السفن ...) أين يجد التعاون العلمي ، التقني والتكنولوجي مجالات واسعة للتطبيق .

- المادة 56 من الاتفاقية تنص على مجال آخر للتعاون وهو تقريب التشريعات ، أي التشريع الجزائري بتشريع المجموعة الأوروبية.

في هذا الصدد وقعت الجزائر مع اللجنة الأوروبية اتفاق تمويل برنامج دعم لقطاع النقل بمختلف أشكاله ، بقيمة 20 مليون أورو ، و يتضمن النقل البحري كأهم عنصر. يهدف هذا البرنامج إلى تحسين خدمات النقل بالاستعمال الجدي للبنيان الأساسية و للوسائل (موانئ ، محطات سكك حديدية ، نقل بري ..) و تطوير التبادلات الداخلية و الدولية ، و هذا عن طريق التكوين لرفع مستوى الإطارات ، تحديد مختلف السلطات المختصة و تقريب التشريعات (الوطنية بالدولية) بإعادة النظر فيها لتصحيحها و إعداد نصوص جديدة غير موجودة (قوانين و نصوص تنظيمية) ، و هذا بعد تحديد كل النقائص التي تتضمنها⁶⁰.

نتمنى أن تساعد هذه المساهمة البسيطة على فهم الإشكالات التي قد تطرح من جهة وفتح أبواب أخرى للبحث القانوني من جهة أخرى .

- المادة 58 ، تنص على التعاون في مجالات الفلاحة و الصيد البحري .

إن هذا الأخير نشاط مهم بالنسبة لطرفي المعاهدة باعتبارها أقاليم مطلة على البحر وأن الصيد البحري يلعب دور مهم في الاقتصاديات . هذا من جهة. كما أنه يشكل محور من محاور السياسات المشتركة للاتحاد الأوروبي⁶¹. وهنا الاتفاقية تنص على إعادة هيكلة هذا القطاع ، الاحترام و المحافظة على البيئة و الموارد ، تعزيز العلاقات على أساس تطوعي بين المؤسسات و الجماعات و المنظمات المهنية (ولا يستثنى هنا إنشاء شركات صيد بحري مشتركة) المساعدة و التكوين ، التقويم و التسيير العقلاني لموارد الصيد البحري (سياسة الحصص مثلما) .

- المادة 59 تمس التعاون في مجال النقل و تنص على :

* دعم إعادة هيكلة النقل و عصرنته

* تحسين نقل المسافرين و السلع

* تحديد و تطبيق مقاييس الاستغلال مماثلة لتلك المعمول بها في المجموعة (أي شروط

ممارسة مختلف الأنشطة تكون مماثلة لتلك المعمول بها في الاتحاد الأوروبي).

60 Extrait du programme Europaid , La modernisation du droit des transports en Algérie , Actualisation des lois cadre de transport , Programme d'appui au secteur des transports . Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports . N° 1 , Juillet 2009 . Pages 64 , 65 et 66 .

61 و بالنسبة للصيد البحري الذي يسيطر عليه الاتحاد الأوروبي على المستوى العالمي ، فإن المجموعة الأوروبية في إطار الاتفاق العام حول تجارة الخدمات، لم تقدم تعهدات ملموسة، ماعدا التعهدات الأفقية بالنسبة لتقديم خدمات من الأشخاص الطبيعية في إطار الاستشارات في مجال الصيد البحري ، وهذا في 1994/04/15.

وهنا ، فإن المجموعة الأوروبية في إطار تعهداتها أمام المنظمة العالمية للتجارة، بقيت على تشريعات دولها الأعضاء، ولم تقدم الكثير، ما عدى الاعذارات المسبقة التي تشترطها الدولة الفرنسية بخصوص استئجار السفن. أما فيما يخص الإستشارة في تسيير شركات النقل البحري أو الأنشطة المرتبطة بهذا التسيير (كالأستشارة القانونية، المحاسبة ، الجباية ، الإشهار..)، فهنا لم تقدم المجموعة الأوروبية تعهدات وبقيت على تعهداتها الأفقية بالنسبة لتقديم هذا النوع من الخدمات من طرف أشخاص طبيعية . ونفس المادة وضعت أولويات وهي :

*نقل بري مع تسهيل العبور (وهذا يخدم النقل المتعدد الأشكال) .

* عصرنة البني التحتية ، بما فيها المينائية مع مساعدات للملاحة البحرية (البني التحتية المينائية وكذلك في التقنيات والتسيير وتبادل المعلومات في مجال الملاحة البحرية) .

* تسيير الموانئ

* تجديد التجهيزات التقنية (بنيات فوقية) بما فيها تلك التي تمس النقل المتعدد الأشكال ، التحوية والمسافة (Transbordement et conteneurisation) .

* المساعدة التقنية والتكوين.

إن هذه الأولويات ، قد يتم انجاز البعض منها(كعصرنة البني التحتية أو الأفقية أو تجديد

التجهيزات التقنية) في إطار تعاقدى عن طريق انجاز مشاريع، والبعض الآخر عن طريق الاستشارة والتسيير حسب التعهدات المقدمة للمنظمة العالمية للتجارة في 15/04/1994.

– المادة 61 تتعرض إلى التعاون في مجال الطاقة و المناجم ، الذي يهدف إلى التأهيل

المؤسساتي و التشريعي و التنظيمي ، لضمان تنظيم النشاطات و ترقية الاستثمارات . كما

يهدف إلى التأهيل التقني و التكنولوجي و كذلك تطوير الشراكة بين المؤسسات الجزائرية و

الأوروبية. و هنا وضع الطرفان أولويات لهذا التعاون تتمثل أهمها في تكيف الإطار المؤسساتي

و التشريعي و التنظيمي ، تنمية عبور الغاز و البترول و الكهرباء ، دعم جهود تحديد و تنمية

الشبكات الطاقوية و وصلها بشبكات المجموعة الأوروبية ، دعم ترقية الاستثمار في قطاع الطاقة

و المناجم⁶².

⁶² و تجدر الإشارة إلى أن المجموعة الأوروبية لم تقدم تعهدات خاصة بقطاع الطاقة و المناجم ، و إذن تبقى خاضعة للقانون الاتحادي و تشريعات الدول الأعضاء خاصة بعد اعتمادها سياسة مشتركة للطاقة في 10/01/2007 .

- المادة 63 تنص على التعاون الجمركي بغية تسهيل وتبسيط الإجراءات و المراقبة، مع وضع وثيقة إدارية وحيدة (معمول بها في إقليم الاتحاد الأوروبي) و الربط بين أنظمة العبور. إن هذا من شأنه تسهيل التبادل الحر للسلع و الخدمات و كذلك تنقل المسافرين.

يتبين مما سبق أن مجال الخدمات و الأنشطة التي يمكن ممارستها لم يرد على سبيل الحصر في الاتفاقية، بل بقي مفتوحا لكل المبادرات ، هذا من جهة.

من جهة أخرى إن الإحالة إلى الاتفاق العام حول تجارة الخدمات ، و على سبيل التدقيق بالنسبة لشروط ممارسة مختلف الأنشطة ، إلى تعهدات المجموعة الأوروبية ، لا يمنع المتعاملين الاقتصاديين من مزاولة أنشطتهم في غياب مثل هذه التعهدات ، خاصة فيما يخص الأنشطة البحرية بعد تعليق المفاوضات ، لأن الواقع العملي و الاقتصادي بين أن العديد من الشركات الأوروبية و غيرها، فتحت مؤسسات تقديم خدمات تتعلق بالنقل البحري (CMA-CGM , Maersk) في الإقليم الجزائري دون أن تنتظر استئناف دورة الدوحة لوضع و تحسين التعهدات التي بقيت على مستوى تعهدات أفقية أو خدمات تقدم من أشخاص طبيعية .

بعدما تناولنا نطاق تطبيق اتفاقية الشراكة ، سوف نتعرض في المطلب اللاحق إلى التشريع البحري الجزائري .

مطلب ثانوي : نطاق تطبيق التشريع البحري الجزائري

إن المادة 4 من القانون المدني الجزائري تنص على :

" تطبق القوانين في تراب الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ابتداء من يوم نشرها في الجريدة الرسمية .

تكون نافذة المفعول بالجزائر العاصمة بعد مضي يوم كامل من تاريخ نشرها و في النواحي الأخرى في نطاق كل دائرة بعد مضي يوم كامل من تاريخ وصول الجريدة الرسمية إلى مقر الدائرة و يشهد على ذلك تاريخ ختم الدائرة الموضوع على الجريدة".

إن هذا النص يفيد أن كل القوانين الوطنية تطبق في التراب الوطني، وإذن التشريع البحري الجزائري يطبق داخل الإقليم الجزائري حسب تعريفه في القانون الدولي العام .

من جهة أخرى يبدأ سريان التشريع البحري الجزائري طبقا لما ورد في الفقرة 2 من نفس المادة، و يكون له أثر مباشر طبقا لنص المادة 2 من القانون المدني الجزائري .

من جهة أخرى المادة 5 تنص على: " يخضع كل سكان القطر الجزائري لقوانين الشرطة و الأمن".

يتبين من نصوص المواد 2 ، 4 و 5 من القانون المدني أنه لا يوجد أي إشكال فيما يخص نطاق تطبيق التشريع البحري الجزائري سواء من حيث الإقليم، أو الزمان، أو الأشخاص الخاضعون له .

أما المادة الأولى من القانون المدني، فهي تنص على: "يسري القانون على جميع المسائل التي تتناولها نصوصه في لفظها أو في فحواها" . إن هذه المادة تنطبق على موضوع القوانين، و إذن إلى ما ينظمه التشريع البحري الجزائري من خلال أحكامه. وهنا سوف نتعرض إلى هذه الموضوعات بدارستنا إلى الأنشطة التي ينظمها التشريع البحري الجزائري (1)، و إلى تلك التي لم يتضمنها، ولكن قد يفرضها الواقع العملي (أو تتضمنها أحكام اتفاقية الشراكة في فحواها).

فـرـع أول : الأنشطة المنظمة في التشريع البحري الجزائري

إن الأنشطة التي ينظمها التشريع البحري الجزائري متعددة ودراستنا هذه لا تقتصر إلا على النقل البحري، بل سوف نتعرض إلى عدة قطاعات ، بحكم أنها تمارس كلها في نفس الفضاء البحري الخاضع للتشريع الوطني ، وتؤثر حتما على بعضها البعض. سوف نتعرف على هذه الأنشطة دون التطرف إلى المبادئ القانونية التي تقوم عليها والتي هي موضوع المبحث الثاني.

إن العبرة في هذا الفرع ليست بمن يمارس النشاط (شخص طبيعي أو معنوي، تابع للقطاع الخاص أو العام) ، ولكن بوجود نشاط منظم في التشريع الجزائري .

1- النقل البحري :

إن النقل البحري تنظمه بعض النصوص من بينها الدستور الجزائري، القانون البحري الجزائري وبعض المراسيم التنفيذية ظهرت في السنوات الأخيرة .

إن المادة 17 من الدستور تنص على: " الملكية العامة هي ملك المجموعة الوطنية. وتشمل باطن الأرض ، والمناجم ، والمقالع ، والموارد الطبيعية للطاقة ، والثروات المعدنية الطبيعية والحية ، ومختلف مناطق الأملاك الوطنية البحرية ، والمياه والغابات . كما تشمل النقل بالسكك الحديدية، والنقل البحري و الجوي، والبريد والمواصلات السلوكية و اللاسلوكية، وأملاك أخرى محددة في القانون ."

هذا النص يبين أن النقل البحري ملكية للدولة ، وهذا تؤكد المادة 571 من القانون البحري⁶³ التي تنص على : " النقل البحري ملكية عامة ويمكن أن يكون موضوع امتياز". إن هذه المادة تبين أن عقد الامتياز هي الكيفية التي اختارتها الدولة الجزائرية لممارسة هذا النشاط على أساس دفتر شروط كما تشير إليه المادة 571-2 ق ب ج . أما المادة 571-1 ق ب، فتبين من هي الأشخاص القانونية التي يمكن لها الاستفادة من عقود امتياز لاستغلال خدمات النقل البحري ، بنصها على: " يستغل خدمات النقل البحري أشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية أو مؤسسات عمومية جزائرية أو أشخاص إعتباريون خاضعون للقانون الجزائري ولهم صفة مجهزي السفن ، ويوجد المركز الرئيسي لنشاطهم في القطر الجزائري " .بالنسبة للنصوص التنظيمية فيتعلق الأمر خاصة بالمرسوم التنفيذي 57-08 المؤرخ في 2008/02/13 المحدد كليات منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري . نستنتج من هذه النصوص أن النقل البحري ملك للدولة⁶⁴ التي تمنح استغلاله عن طريق عقود امتياز لأشخاص عمومية جزائرية، لأشخاص اعتبارية خاضعة للقانون الجزائري (مؤسسات تابعة للقطاع الخاص) ، ولأشخاص طبيعة من جنسية جزائرية .

2- الأنشطة المجاورة :

يتعلق الأمر بأعوان النقل البحري، و ينقسمون إلى أعوان ذات علاقة بالسفينة و أعوان ذات علاقة بالبضاعة بالمفهوم الواسع. بالنسبة للفئة الأولى، فهم وكيل السفينة ، وكيل الحمولة و السمسار البحري، و تعرضت لهم المادة 571-3 ق ب كما يلي: "تمارس نشاطات المساعدة للنقل البحري، كإيداع السفن و إيداع الحمولة و السمسرة البحرية وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم". و صدر المرسوم التنفيذي 183-09 المؤرخ في 2009/05/12، المحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري .

أما في الفئة الثانية، سندرج بالمفهوم الواسع ، الخبراء و المحافظين في العواريات و خبراء التأمين (Experts , commissaires aux avaries et actuaires)⁶⁵ ، الوكلاء المعتمدين لدى الجمارك⁶⁶ ، وكييل النقل⁶⁷ ، الخبير الموجه المركزي (Expert dispatcheur)⁶⁸ ، و كذلك نشاط تموين السفن⁶⁹ .

⁶³ الأمر 76-80 المؤرخ في 1976/10/23 المعدل والمتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 1998/06/25 ، المتضمن القانون البحري.

⁶⁴ BOUKHATMI Fatima , Les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien. Revue DMF n° 610 , Décembre 2000. page 1042.

⁶⁵ المرسوم التنفيذي 07-220 المؤرخ في 2007/07/14، إلى جانب الأمر 95-07 المؤرخ في 1995/01/25 المتعلق بالتأمين.

⁶⁶ القانون 79-07 المتضمن قانون الجمارك في مادته 78 مكرر إلى جانب المرسوم التنفيذي 99-197 المؤرخ في 1999/08/16.

3- الأنشطة المينائية :

إن الأنشطة المينائية ينظمها القانون البحري الجزائري إلى جانب نصوص تنظيمية أخرى .
إن القانون البحري الجزائري المعدل ، جاء بكتاب ثالث يتعلق بالاستغلال المينائي مقسم إلى 7 أبواب. إنه يعتبر قانون مينائي دون أن يكون مستقلا بذاته⁷⁰.
وبالرجوع إلى الأحكام المينائية، فإن المادة 890 ق ب تنص على: " تمارس على مستوى الموانئ مهام القوة العمومية والخدمة العامة و النشاطات التجارية .
تمارس مهام القوة العمومية هيئات الدولة المؤهلة لذلك ."
* فيما يخص مهمات القوة العمومية، فهي تمارس من طرف الشرطة المينائية إلى جانب هيئات شرطة أخرى كشرطة الحدود ، شرطة أمن الملاحة والعمل البحري ، والتي تدخل كلها ضمن الشرطة الخاصة، خلافا للشرطة العامة المكلفة بالنظام العام .
بالنسبة للشرطة المينائية ، فإن المادة 911 ق ب تنص على : " تحدد قواعد استغلال الموانئ وأمنها بواسطة نظام عام للاستغلال والأمن .." ، و في 2002/01/06 صدر المرسوم التنفيذي 01-02 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ، الذي يتضمن أحكام تتعلق باستغلال وأخرى بالأمن.
* بالنسبة لمهام الخدمة العامة التي تمس تطوير، صيانة ، تسيير والمحافظة على الأملاك العمومية المينائية، فتمارس من طرف السلطات المينائية، وجاء المرسوم التنفيذي 99-199 المؤرخ في 1999/08/18 المحدد للقانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، يوضح مهامها. هذا ما تنص عليه المادة 891 ق ب .
هناك 3 سلطات مينائية. الأولى في الشرق الجزائرية منشأة بالمرسوم التنفيذي 99-200 والثانية في الوسط بموجب المرسوم التنفيذي 99-201 والثالثة في الغرب بموجب المرسوم التنفيذي 99-202⁷¹.

⁶⁷ الأمر 75-59 المؤرخ في 26/09/1975 المتضمن القانون التجاري و كذلك المرسوم التنفيذي 94-231 المؤرخ في 27/07/1994.

⁶⁸ القرار الوزاري المشترك الصادر عن وزير النقل ووزير التجارة في 15/03/1989 .

⁶⁹ المرسوم التنفيذي 92-96 المؤرخ في 03/03/1992 المتعلق بنشاط تموين السفن و الطائرات .

⁷⁰ BOUKHATMI Fatima , Les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien . Ibid. , page 1056.

⁷¹ إن هذه السلطات المينائية لا وجودها في الميدان في الوقت الحالي. وما زالت الموانئ تسيير من طرف المؤسسات المينائية طبقا للمرسوم 82-281 المؤرخ في 14/08/1982، التي هي مؤسسات " اشتراكية " ذات طابع اقتصادي ، والتي كانت تخضع للتسيير الاشتراكي للمؤسسات إلى غاية صدور القانون 88-01 المتضمن استقلالية المؤسسات، أين أصبحت المؤسسات المينائية تخضع للقانون الخاص على شكل شركات مساهمة بشريك وحيد هو الدولة.

* أما بالنسبة للنشاطات التجارية، فإن المادة 892 ق ب تنص على : " 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 .

تمارس نشاطات قيادة السفن وإرشادها من طرق السلطة المينائية ."
بالنسبة لأعمال القطر، المناولة والتشوين، فينظمها المرسوم التنفيذي 06-139 المؤرخ في 15/04/2006 ، المحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ ، المعدل بالمرسوم التنفيذي 08-363 المؤرخ في 08/11/2008 .
بالنسبة لنشاطات قيادة السفن والإرشاد ، فهي تمارس من طرف السلطة المينائية (في إطار الصالح العام) كما تنص عليه المادة 892 ق ب ، و تلاها المرسوم التنفيذي 06-08 المؤرخ في 09/01/2006 يحدد تنظيم الإرشاد و المؤهلات المهنية للمرشدين و قواعد ممارسة الإرشاد في الموانئ.

4- الصيد البحري :

إن الصيد البحري يخضع لأحكام القانون البحري الجزائري، للقانون 01-11 المؤرخ في 03/07/2001 المتعلق بالصيد والتربية المائية، إلى جانب نصوص تنظيمية متعددة.
و المادة 13 ق ب تعرف السفينة على أنها عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، و لا تستثني سفن الصيد البحري. أما المادة 164 من نفس القانون والمتعلقة بالملاحة، تنص على:

" يمكن ممارسة الملاحة الخاصة بالصيد في المناطق الآتية:

- ملاحة الصيد الساحلي

- ملاحة عرض البحر

- ملاحة الصيد على نطاق واسع ."

إن القانون 01-11 المؤرخ في 03/07/2001 المتعلق بالصيد البحري والتربية المائية، يحدد القواعد العامة لممارسة هذه الأنشطة. هذا ما جاءت به المادة 1. إنه يتضمن 104 مادة مقسمة إلى 14 كتاب تبدأ بالتعارف وتنتهي بأحكام ختامية مرورا بالمبادئ العامة ، تشجيع وتطوير هذه النشاطات ، تنظيمها و تأطيرها تقنيا وعلميا ، الاستغلال والحفاظ على الموارد ،

الشروط العامة لممارسة الأنشطة ، أحكام تتعلق بالسفن الأجنبية، مختلف طرق الصيد البحري، شرطة الصيد البحري ، وأحكام جزائية .

أما بالنسبة للنصوص التنظيمية , فنذكر المرسوم الرئاسي 94-13 المؤرخ في 28/05/1994 المحدد للقواعد العامة للصيد البحري، و الذي في مادته 6 ينص على إنشاء منطقة صيد بحري مخصصة ملاصقه للمياه الإقليمية. إن كل أحكام هذا المرسوم الرئاسي تم إلغائها بموجب القانون 01-11 ما عدى المادة 6 منه.

5- المناجم و الطاقة :

في هذا المجال فإن التشريع الجزائري يؤطر هذه النشاطات بقوانين و نصوص تنظيمية. هنا سوف نتعرض إلى أهم القوانين.

بالنسبة للمناجم ، فإن القانون 01-10 المؤرخ في 03/07/2001 المتعلق بالمناجم ينص في مادة 3 على إمكانية ممارسة أنشطة متعلقة بالمناجم بموجب سند تمنحه الدولة. أما المادة 7 فإنها تعتبرها أعمال تجارية و لا يمكن ممارستها إلا من طرف أشخاص طبيعية أو معنوية تابعة للقطاع الخاص ، حتى و إن أكدت المادة 2 ، بالإشارة إلى المادة 17 من الدستور، على ملكية الدولة للمناجم .

و فيما يخص أنشطة المناجم في البحر (بحث و استغلال) فإن الباب 10 من القانون 01-10 خصص لها 31 مادة مقسمة إلى أحكام عامة ، أحكام جبائية و أحكام جزائية . في مجال الطاقة هناك قانونيين ينظمان هذا القطاع. الأول يتعلق بالمحروقات و الثاني بالطاقات المتجددة .

إن القانون 05-07 المؤرخ في 28/04/2005 المتعلق بالمحروقات ، ينص في مادته الأولى على الأنشطة المتعلقة بالمحروقات و تخص البحث، الاستغلال، النقل عن طريق الأنابيب، التكرير، التحويل، التسويق و التخزين و التوزيع. أما المادة 6 فإنها تعتبرها أعمالا تجارية و يمكن استغلالها من طرف أي شخص قانوني مقيم في الجزائر، و التي طبقا للمادة 7 ، يمكن أن تتم في الأملاك العمومية البحرية ، و هذا ما تؤكدته المادة 10 ق.ب .

أما القانون 04-09 المؤرخ في 14/08/2004 المتعلق بترقية الطاقات المتجددة في إطار

التنمية المستدامة، فيعرف هذه الطاقات في مادته 3 كما يلي :

" تعرف الطاقات المتجددة في مفهوم هذا القانون بما يأتي :

- أشكال الطاقات الكهربائية أو الحركية أو الحرارية أو الغازية المحصل عليها انطلاقاً من تحويل الإشاعات الشمسية و قوة الرياح و الحرارة الجوفية و النفايات العضوية و الطاقة المائية و تقنيات استعمال الكتلة الحيوية ..."

يتبين من نص المادة 3 أن بعض النشاطات يمكن أن تمارس في الأملاك العمومية البحرية و نذكر على سبيل المثال الطاقة المحصل عليها من قوة الرياح (énergie éolienne) أو الطاقة المائية (énergie marémotrice). إن كفاءات و شروط ممارسة هذه الأنشطة تحدد عن طريق التنظيم و هذا ما تنص عليه المادة 16 من القانون 04-09 .

6- الصناعة البحرية والبحث العلمي :

من بين الأنشطة الأخرى التي تمارس ولها علاقة بالبحر و بالوسط البحري ، نذكر الصناعة والصيانة البحرية وكذلك البحث العلمي .

وفي هذه المجالات ، توجد في الجزائر بعض المؤسسات أنشئت بموجب أوامر و مراسيم

كالشركة الوطنية للأشغال البحرية (SONATRAM)⁷² و مخبر الدراسات البحرية (LEM)⁷³ .

إلى جانب هذا توجد بعض المؤسسات المختصة في الصناعة والصيانة البحرية ، نذكر منها على سبيل المثال مؤسسة التصليح البحري (ERENAV)، أو مؤسسة الصناعة والتصليح البحري التابعة لوزارة الدفاع الوطني (ECRN) ، والتي تقوم بصناعة زوارق حراس السواحل وصيانة وتصليح سفن حربية ، تجارية وصيد بحري.

أما بالنسبة للبحث العلمي فإن القطاع الجامعي يساهم عن طريق معاهد تكوين نذكر منها جامعة وهران (IGMO) ، معهد الصيد البحري، معهد الرصد الجوي، معهد العلوم البحرية و تهيئة السواحل (ISMAL). و تجدر الإشارة أن للجزائر سفينتين مختصة في البحث العلمي في البحر إحداهما تقوم بإعداد خرائط الملاحة و هي سفينة "الإدريسي" ، و الثانية في الأبحاث في علم المحيطات (Océanographie) و البيولوجية البحرية و هي " ابن بطوطة". غير أن هذه السفن ما زالت تعاني من مشاكل تقنية و صيانة تمنعها من القيام بمهامها على أحسن وجه.

⁷² أنشئت بموجب الأمر 70-47 المؤرخ في 12/06/1970 .

⁷³ أنشئ بموجب المرسوم 79-131 المؤرخ في 28/07/1979 .

فرع ثاني : أنشطة غير منظمة في التشريع البحري الجزائري

توجد في الأوساط المهنية البحرية عدة أنشطة ، البعض منها لا وجود لها في التشريع البحري الجزائري و لا في التقاليد البحرية الوطنية.
من جهة أخرى هناك أنشطة أو مهن تمارس تلقائيا في الوسط المهني البحري الجزائري دون تأطير قانوني ينظمها أو يحدد معالمها و أحكامها.
سوف تحاول في هذا الفرع التعرض لهذه الأنشطة، خاصة و أن لها دور مهم في السلسلة اللوجيستكية نظرا للتخصص التي تعرفها المهن البحرية .

من الأمثلة المتعلقة بالنقل البحري ، سوف نلفت انتباهنا إلى النقل عن طريق الأنابيب في البحر و إلى عقود تسيير سفن .

1- نقل عن طريق الأنابيب في البحر

إن القانون 05-07 المؤرخ في 28/04/2005 المتعلق بالمحروقات يشير في مادته الأولى إلى النقل عن طريق الأنابيب من بين الأنشطة المتعلقة بالمحروقات . و بالرجوع إلى المادة 68 من نفس القانون، نجدها تكرر عقد الامتياز لمزاولة هذا النشاط .
أما بالنسبة للنقل الدولي عن طريق الأنابيب ، فإن المادة 73 من قانون 05-07 تشير كذلك إلى مزاولة النشاط بموجب عقود امتياز ، دون التطرق إلى الشروط بتدقيقها⁷⁴.

2- تسيير سفن

النشاط الثاني المتعلقة بالنقل البحري ، يمس عقود تسيير سفن مملوكة للغير⁷⁵ . إنها طريقة لاستغلال السفن ، تتمثل في شركات مختصة في التسيير ، و التي يربطها بالملاك عقود تسيير و لا عقود إيجار سفن.
في الجزائر ينظم عقد التسيير القانون 89-01 المؤرخ في 07/02/1989 و ينص في مادته الأولى على: "عقد التسيير هو العقد الذي يلتزم بموجبه متعامل يتمتع بشهرة معترف بها، يسمى مسير، إزاء مؤسسة عمومية اقتصادية أو شركة مختلطة الاقتصاد، بتسيير كل أملاكها أو

⁷⁴ يتبين مما سبق أن المشرع أهتم بهذا النقل داخل الأقاليم الوطني، دون التعمق فيه خارج الحدود الوطنية، و خاصة في البحر و هذا مع إبقائه خاضع لامتياز . ما عدى الاتفاق بين إيطاليا و الجزائر قالسي (GALSI) .

⁷⁵ CUIF Jean-François , Le contrat de gestion. Thèse Paris 1 , 2001 , Editions Economica. Septembre 2004 (résumé) .
www.panjuris.univ-paris1.fr/pdf/resumecuif. 20/02/2008.

بعضها، باسمها و لحسابها مقابل أجر فيضفي عليها علامته حسب مقاييسه و معاييرها، و يجعلها تستفيد من شبكاته الخاصة بالترويج و البيع " .

يفيد هذا النص أن عقد التسيير ينصب على مؤسسات عمومية اقتصادية أو شركات مختلطة الاقتصاد (مؤسسات ذات رأس مال مختلط بين عام و خاص). و بمفهوم المخالفة فإنه لا يمكن اعتبار عقد تسيير بمعنى القانون 89-01 عندما ينصب على شركة تابعة للقطاع الخاص. و تجدر الإشارة أن مثل هذا النشاط قد يكون مهم جدا للقطاع الخاص ، خاصة عندما يتعلق الأمر بسفن مملوكة على الشيوع⁷⁶ (نقل أو صيد بحري) ، أين يجب وضع أحكام واضحة و دقيقة.

بالنسبة للأنشطة المجاورة ، فهناك عدة أنشطة غير منظمة في التشريع البحري الجزائري أو لا وجود لها إطلاقا، و نذكر منها:

3- وكيل العبور :

إن مهمة وكيل العبور تتلخص في أنه يتدخل بتلقي البضائع و اتخاذ كل الإجراءات القانونية اللازمة لإيصالها لصاحبها. إذن يتدخل لضمان استمرار النقل بين شكلي نقل مختلفين عند انقطاع لشكل معين (Rupture de charge).

يكون هذا التدخل بناء على تعليمات ممن يطلب خدماته، و هذا دون الخروج من حدود الميناء. من بين الإجراءات و المهام التي يقوم بها لضمان استمرار نقل بضاعة زبونه ، نذكر مثلا الشحن أو التفريغ، أعمال يقوم بها وكيل النقل كتوفير وسائل نقل البضائع (شاحنات مثلا)، أو الإجراءات الجمركية إن كان له اعتماد. و في هذا الصدد قد تطرح مسألة نظام المسؤولية التي يخضع لها هذا التدخل بصفات مختلفة، أو بمهام تابعة لمهن و نشاطات مختلفة، و الكل تحت صفة وكيل العبور.

نلاحظ في الموانئ الجزائرية عدة محلات تحمل إشارات " وكيل عبور" ، و تجدر الإشارة إلى أن هذه المهنة غير منظمة قانونا⁷⁷، كما لا يوجد أي نص يحدد شروط ممارستها. فهي إذن تتم بموجب عقد وكالة بين القائم بالنشاط و زبونه.

⁷⁶ مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة) . منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت . سنة 2006 . ص 101 + 102 .

⁷⁷ KHELIFA Kamel, Transports et auxiliaires : lois et réalités opérationnelles . Revue le Phare n° 85 ,mai 2006 , page 59.

4- المجمع / المفرق (groupeur / degroupeur)

هو شخص طبيعي أو معنوي، يقوم بعد جمع البضائع، بتقسيمها على الحاويات لتسهيل عملية شحنها حسب اتجاهها. بعد وصول البضاعة يقوم متدخل آخر بتفريقها حسب أمكنة تواجد المرسل إليهم ، و هذا بعد تفرغها من الحاويات⁷⁸.

إن هذا العون الذي يسهل عملية جمع و إرسال البضائع و شحنها حسب اتجاهها الجغرافي، يتعامل مع الشاحنين ، الناقلين، كما قد يكون شاحن.

هذا النشاط لم ينظمه المشرع الجزائري بصفة مستقلة بالنسبة للنقل البحري، و لكن أدرجه ضمن مهمات وكيل النقل المنصوص عليها في المادة 15 من المرسوم التنفيذي 231-94 المؤرخ في 1994/07/27 ، و الذي سبق لنا التعرض إليه. و تجدر الإشارة إلى أن المادة 15 تشير إلى عمليات الجمع لتنفيذ نقل بري للبضائع.

5- نقل بحري بدون سفن (Non Vessel Operating Common Carrier- NVOCC)

إنه شخص طبيعي أو معنوي يقوم بشراء طاقات نقل (capacités de transport) و عرضها على زبائنه تحت مسؤوليته، فيصدر إذن سندات شحن. كما يقوم بجمع و تفرقه البضائع، و هنا يظهر دور الحاويات التي ما تعتبر عادة لإفشاء أو علبة لوضع السلع ، جمعها ونقلها على متن السفن، حيث عن طريق هذا النشاط ، تتحول إلى وسيلة نقل بذاتها⁷⁹. أي بعبارة أخرى إن الحاوية تعتبر وسيلة نقل شأنها شأن السفينة ، الطائرة ، القطار أو الشاحنة.

يترتب على هذا أن ممارس هذا النشاط يعتبر ناقل بالنسبة لزبونة و شاحن بالنسبة للناقل البحري، هذا من جهة . من جهة أخرى، هذا النشاط يضمن استمرار النقل دون انقطاع (Sans rupture de charge)، إلى جانب الأمن الذي يوفره للبضائع لأن وسيلة النقل لا تتغير بالنسبة للبضائع أو صاحبها.

هذا النشاط لم يهتم بيه المشرع الجزائري ، ولكن سوف يفرض نفسه مع تطور النقل المتعدد الأشكال .

⁷⁸ DREYER Bernard , La fonction de transitaire et le transport multimodal . Annales IMTM 1988 , Aix-en-Provence , page 113.

⁷⁹ DREYER Bernard , La fonction de transitaire et le transport multimodal. Ibid.

6- وكيل النقل

هو وسيط يقوم بتنظيم عملية النقل من بدايتها إلى نهايتها، باسمه الخاص ولحساب موكله. إن هذه المهنة تمنح لوكيل النقل حرية كبيرة في القيام بكل العمليات المتعلقة بتنظيم النقل ، بما فيها إبرام عقود مختلفة (نقل - تأمين - تموين - شحن - تفريغ..) ، اختيار الناقل وكذلك التقاضي، بما أنه يقوم بعمله تحت مسؤوليته التي هي مفترضة. بالمقابل يتقاضى أجرا أو أتعابا تحدد بطريقة جزافية بعد دراسة كل جوانب العملية.

لقد سبق لنا التعرض إلى هذا النشاط الذي ينظمه الأمر 59-75 المؤرخ في 1975/09/26 المعدل والمتمم المتضمن القانون التجاري ، وكذلك المرسوم التنفيذي 94-231 المؤرخ في 1994/07/27، المحدد شروط ممارسة مهنتي وسيط الشحن ووكيل نقل البضائع وكيفيةها. بدراسة المرسوم التنفيذي 94-231، يتبين من بعض أحكامه⁸⁰ أن هذا المحترف الذي يقوم بدور مهم في السلسلة اللوجيستكية ، بل هو صانعها أحيانا ، لا يتمتع بكل الحرية للقيام بمهامه. أما القانون التجاري ، فإنه جاء بأحكام أوسع من تلك التي يتضمنها المرسوم التنفيذي 94-231 ، والتي سوف نتطرق لها لاحقا.

نستخلص بصفة عامة، أن مهنة وكيل النقل ليست منظمة بالكفاية في نصوصها التطبيقية. هذا يدل كذلك على أن هذا النشاط لم يحض بالاهتمام اللازم من طرف السلطة التنفيذية عند وضعها للمرسوم التنفيذي 94-231.

7- وسيط الحمولة (سمسار الحمولة) والسمسار البحري (courtiers de fret et maritime)

إنه معروف في الأوساط البحرية بأنه وسيط تتلخص مهمته في البحث عن سفن للشاحنين وبضائع للناقلين ، إلى جانب أعمال أخرى يقوم بها كتسهيل عمليات بيع أو إيجار سفن ، تحرير مشارطات الإيجار والسهر على تنفيذها .

للقيام بكل هذه الأعمال، يجب أن يتوفر السمسار البحري على معلومات ومعرفة جيدة لأسواق الحمولة وكذلك للسفن والأساطيل ، كما يكون في علاقة مستمرة مع أسواق المواد الأولية والبورصات المختصة بها⁸¹ .

⁸⁰ المادة 14 تحدد التزام وكيل النقل في نقل البضائع دون الأشخاص، كما لا تمنح له إمكانية إبرام عقود مجاورة أو أعمال أخرى (جمركة مثلا).

أما المادة 15 فإنها تحدد مهامه إلى النقل البري، علما بأنه صانع ومنظم لعملية النقل من بدايتها إلى نهايتها، وقد تدخل في هذا التنظيم عدة عمليات كتغيير وسائل النقل أو شكله ، القيام بإجراءات مينائية وجمركية، التقاضي في حالة نزاع، خاصة وأنه يقوم بعمله تحت مسؤوليته.

⁸¹ LERBRET Jean , Profession : « Courtier d'affrètement maritime » . Annales IMTM , 1988 , Aix-en-Provence , pages 127 à 135.

إن هذا النشاط غير ممارس في الأوساط المهنية الجزائرية لفقدانها الظروف والمحيط اللازمين ، خاصة شبكة المعلومات المتعلقة بأسواق البضائع (حمولة) والمواد الأولية، وكذلك معلومات حول السفن والأساطيل ، و هذا حتى و إن عالجها القانون البحري الجزائري في المواد من 631 إلى 638 تحت عنوان السمسار البحري.

إلى جانب القانون البحري ، يحدد ممارسته المرسوم التنفيذي 09-183 المؤرخ في 2009/05/12 المحدد لشروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري⁸².

من جهة أخرى فان التشريع الجزائري يتعرض إلى مهنة وسيط الحمولة في المرسوم التنفيذي 94-231 في 1994/07/27 المحدد لشروط ممارسة مهنتي وسيط الشحن ووكيل نقل البضائع وكيفيةها.

إن هذا المرسوم التنفيذي في نصه الفرنسي يستعمل مصطلح (courtier de fret) ويعبر عليها بالغة العربية بوسيط الشحن، والذي يتحدد نشاطه في ربط الصلة بين مرسل البضائع و ناقل عمومي بغية إبرام عقد نقل البضائع برا . و إذن يستثنى هنا النقل البحري والمتعدد الأشكال.

8- مخطط الشحن : (مخطط السفينة ship planner)

هو عادة شخص يقوم بوضع مخطط وكيفية شحن البضائع وتفريغها من السفن (plan de chargement) ، أي ترتيب الأولويات بين البضائع التي تشحن وهذا حسب وزنها، طبيعتها و اتجاهها، إلى جانب مهام أخرى. يجب إذن أن تكون لديه معلومات تقنية حول السفينة وكذلك حول البضائع التي سوف تشحن. انه يأخذ بعين الاعتبار توزيع البضائع والوزن على متن السفينة ، توفر الأمكنة لوضع البضائع فيها، وسائل الشحن ، وسائل الأمن للحفاظ عليها ومراقبتها في البحر، الوسائل الكهربائية بالنسبة للحاويات المبردة ، حساب توازن السفينة (calcul de stabilité) وغيرها من الأمور والمسائل التقنية الأخرى⁸³ .

عند القيام بعملية، يتعامل مع الربان أو ممثل السفينة من جهة، والمناول من جهة أخرى. إنه يحضر مخطظه قبل إرساء السفينة ، و يقدمه للربان للمصادقة عليه، ثم ينفذه أثناء الشحن أو التفريغ مع الشركة المناولة. يمكن له القيام بمهامه مع عدة سفن في نفس الوقت لربح الوقت.

⁸² أما السمسار البحري في بعض الدول الأوروبية (فرنسا - بلجيكا) ، فهو نشاط يتم في الموانئ ويتمثل في التسيير الإداري للسفن الأجنبية (ترجمة الوثائق - تصديق عليها - تصريحات ..) . يقابل هذا النشاط في التشريع الجزائري وكيل السفينة الذي تعرض له القانون البحري في المواد من 609 إلى 620 ، و المرسوم التنفيذي 09-183 .

⁸³ LE LUYER Michel , Le ship-planner . Gazette de la chambre (Lettre d'information de la chambre arbitrale maritime de Paris) , n° 8 , automne 2005. pages 1 et 2.

هذه المهنة لم يهتم بها التشريع الجزائري ، وعادة ما تدخل في صلاحيات الضابط الثاني للسفينة (مسئول عن الشحن) ، الذي يحضر المخطط في البحر عند تحصله على معلومات حول البضائع عن طريق جهاز الراديو. غير أن في أغلب الأحيان يجب إعادة النظر في هذا المخطط المحضر في البحر، لأن كميات وأصناف البضائع في تغير مستمر حتى رسو السفينة، وأحيانا حتى الساعات الأخيرة قبل إقلاعها.

9- تفتيش سفن ناقلة المحروقات و المواد الكيماوية (VETTING)

إنها طريقة جديدة و حديثة النشأة (حوالي 15 سنة) لتدخل الشاحنين(شاحنين المواد البترولية) في مراقبة السفن التي تشحن و تنقل بضائعهم ، و هذا بعد الكوارث التي حدثت و رأت ضياع البضائع إلى جانب الأضرار الايكولوجية المعتبرة⁸⁴.

أصبح إذن من المنطقي اختيار الناقل بناء على معايير أمنية بالنسبة للبضائع والبيئة والنوعية في تقديم خدمة النقل، و هذا بمراقبة أو تفتيش السفينة الناقلة و التأكد من احترامها لكل المقاييس الأمنية المحددة و المعمول بها دوليا. عادة ما تتم هذه العملية أثناء الشحن و التفريغ، عندما تكون كل الميكانيزمات تشغل و تكون السفينة جاهزة للمراقبة⁸⁵.

إن التشريع البحري الجزائري تطرق إلى تفتيش و رقابة السفن في إطار رقابة دولة الراية و دولة الميناء، و هذا عن طريق أجهزة الدولة وهي الإدارات البحرية المحلية، أو باللجوء إلى شركات التصنيف المعتمدة . غير أنه لم يتعرض للتفتيش لفائدة الشاحنين سواء عن طريق وسائلهم الداخلية أو باللجوء إلى أشخاص طبيعية أو معنوية مختصة تابعة لقطاع الخاص.

من بين الأنشطة التي تمارس في الموانئ و التي تلفت انتباهنا، نذكر نشاط إرساء السفن و كذلك مسألة السلطات المينائية و تسيير الموانئ.

10- إرساء السفن (le lamanage)

تنص المادة 892 ق ب في فقرتها الثانية على: "... تمارس نشاطات قيادة السفن و إرشادها من طرف السلطة المينائية". لقد سبق لنا و أن تعرضنا إلى نشاط الإرشاد الذي ينظمه المرسوم التنفيذي 06-08 المؤرخ في 29/12/2005 المحدد لشروط ممارسة الإرشاد البحري. و يتبين أن السلطة التنفيذية لم تصدر بعد نص تنظيمي يهتم بنشاط الإرساء⁸⁶.

⁸⁴ NOEL Caroline , Le Vetting . Mémoire DESS , CMDT , Aix-en -Provence . Année 2002-2003 , page 4.

⁸⁵ JAMBU-MERLIN Olivier , Quelques réflexions sur le Vetting des navires-citernes . Revue Le Phare n° 90 , Octobre 2006 , pages 9 et 10.

⁸⁶ إن الترجمة باللغة العربية في نص المادة 892 لم تعبر على مفهوم النشاط ، بل تدل على الإرشاد الذي هو مرادف لقيادة السفن.

إن هذا النشاط في الموانئ، يتمثل في مساعدة السفينة لإرسائها و ربطها بالرصيف ، باستعمال قوارب و أخذ الحبال إلى الرصيف ، أو باستقبال الحبال مباشرة على الرصيف، الشيء الذي يختلف تماما عن الإرشاد أو قيادة السفن.

إلى جانب مساعدة السفينة عند إرسائها، فإن هذا الشخص الطبيعي أو المعنوي، مقدم الخدمة، له أعمال أخرى كمكافحة الحريق في الموانئ، مكافحة التلوث، مساعدة السفن في عبور بعض المناطق الصعبة (مضيق بنما مثلا)، تكملة الطاقم في حالة نقصان الأفراد عند مناورة الإرساء أو الإقلاع، أو كذلك المساعدة في تجارب السفن الجديدة⁸⁷.

هذا النشاط يتم بدون توقف (24 ساعة على 24 ساعة) و يعتبر على هذا الأساس خدمة عامة. يتم بتناسق بين المرشد، القطر، وكيل السفينة والسلطة المينائية.

في بعض الموانئ تتم ممارسته عن طريق شركات تابعة للقطاع الخاص بموجب عقود امتياز. في التشريع الجزائري، يمارس من طرف السلطة المينائية. غير أن ملامحه و مسؤوليته غير واضحتين في غياب نصوص تنظيمية تدقق و تحدد هذه المسائل.

11- السلطات المينائية و تسيير الموانئ :

إن المادة 888 ق ب تعرف الميناء بأنه نقطة من الساحل مهيأة و مجهزة لاستقبال السفن و إيوائها و تأمين جميع عمليات التجارة البحرية و الصيد البحري و النزهة. أما المادة 889 ق ب، فتصنف الموانئ إلى موانئ تجارية، صيد بحري و نزهة. من جهة أخرى إن المادة 891 ق ب حولت مهمة تسيير الموانئ إلى السلطات المينائية. هذا ما جاء في المادة 3 من الرسوم التنفيذي 99-199 المؤرخ في 18/08/1999 المحدد للنظام الأساسي للسلطة المينائية، حيث تخضع هذه المادة الموانئ إلى هذه السلطات المينائية. و ما نلاحظه هو أن المرسوم التنفيذي 99-199 لم يطبق بعد، و مع هذا شرعت الجزائر في اتخاذ إجراءات تسيير موانئها بصفة مستقلة بعضها عن البعض. على سبيل المثال بالنسبة للموانئ البترولية، أنشئت شركة مختصة في تسييرها وهي شركة (STH) ، و نفس الشيء بالنسبة للصيد البحري بإنشاء 10 مؤسسات تسيير موانئ الصيد البحري(EGPP) ، و كذلك الموانئ

⁸⁷ SOGLO Honoré Romain , Le lamanage , Mémoire DESS , CMDT , Aix-en-Provence . Année 2002 , pages 10 à 17.

التجارية التقليدية مثل ما هو جاري في ميناء بجاية أو مع شركة تسيير من دبي (DWP) بالنسبة لمينائي الجزائر و جنجن ⁸⁸.

تبقى موانئ النزهة التي لم تحضا بنفس الاهتمام حتى و إن كانت هناك مشاريع لبناية موانئ نزهة بمساهمة القطاع الخاص كمجمع "داهلي" بالجزائر مثلا (Marina d'Alger). فتبقى مسألة تسييرها مطروحة، حتى و إن كانت قانونا تابعة للسلطات المينائية و عمليا تابعة للمؤسسات المينائية.

يبدو أن السياسة المينائية التي انتهجتها الجزائر بتسيير موانئها حسب القطاع التابعة له ، تشكل تراجع عن سياسة إنشاء سلطات مينائية تجمع مختلف الموانئ تحت سلطتها ⁸⁹.

بعدها تعرضنا إلى نطاق تطبيق اتفاقية الشراكة ، و تعرضنا إلى تعقيد المسألة بالنسبة لتوزيع أقاليم الدول الأعضاء في الاتحاد الأوربي ، حيث لا تطبق فيها كل القوانين الوطنية و لا الاتحادية بصفة عامة و مجردة ، و كذا إلى توزيع الاختصاص بين الدول الأعضاء و الاتحاد الأوربي ، و ما ينتج عنه من صعوبات في اتخاذ القرارات و تطبيقها ، من جهة ، و من جهة أخرى ، تناولنا نطاق تطبيق التشريع البحري الجزائري ، و تعرضنا إلى الأنشطة التي ينظمها و إلى تلك التي لم يتكفل بها ، ما يبقى لنا إلا دراسة أهم الأحكام التي تقوم عليها النشاطات البحرية سواء في اتفاقية الشراكة أو في التشريع البحري الجزائري .

⁸⁸ إن هذه المؤسسات تتمتع باستقلال مالي.

⁸⁹ خاصة و أن هذه الهيئات الجديدة التي تم إنشائها، مفتوحة لمساهمة الخواص الأجانب في تسييرها عن طريق عقود امتياز، خلافا لأحكام المرسوم التنفيذي 199-99 الذي يخضع تسيير السلطة المينائية إلى مدير عام و مجلس إدارة مكون من ممثلي مختلف الوزارات و دون مساهمة الرأس المال الخاص و لا ممثليهم.

مبحث ثاني : أحكام الأنشطة البحرية في اتفاقية الشراكة و في التشريع البحري الجزائري
إن دراسة أحكام اتفاقية الشراكة تتطلب الرجوع إلى الاتفاقيات الدولية في إطار المنظمة العلمية للتجارة ، و هذا عملا ببعض أحكامها .
أما بالنسبة للنصوص الوطنية ، فتجدر الإشارة إلى أن التشريع البحري الجزائري ، لا يقتصر إلا على الأمر 76- 80 المؤرخ في 23/10/1976 المعدل و المتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 ، المتضمن القانون البحري ، بل يمتد إلى الأوامر و القوانين و النصوص التنظيمية الوطنية التي تمس ، ليس نشاط النقل البحري فحسب، بل مختلف الأنشطة البحرية، باعتبارنا سلطنا سبيل نظرة منسجمة متكاملة و إجمالية للموضوع (approche intégrée)، عوض النظرة القطاعية (approche sectorielle) التي تنصب إلا على النقل البحري و الخدمات المجاورة ، و هذا مع البقاء في النشاطات ذات الطابع الاقتصادي.
على هذا الأساس سوف نتعرض أولا إلى أحكام اتفاقية الشراكة (1) ، ثم إلى أحكام التشريع البحري الجزائري (2) .

مطلب أول : أحكام الأنشطة البحرية في اتفاقية الشراكة

إن الأحكام ذات الطابع الاقتصادي التي تتضمنها الاتفاقية تقوم على مبادئ نصت عليها اتفاقية الشراكة ذاتها و كذلك على مصادر أخرى أحالت إليها نفس الاتفاقية ، كالاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة (GATT) أو الاتفاق العام حول تجارة الخدمات (AGCS).
إن ديباجة اتفاقية الشراكة ، انطلاقا من مبادئ ميثاق الأمم المتحدة ، تذكر أهمية الحريات ومن بينها الحريات الاقتصادية التي تعتبرها أساسا للشراكة نفسها ، كما تؤكد في إطار خيار الأطراف لصالح تبادل حر ، على احترام الحقوق والالتزامات الناجمة عن الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة ، المنبثقة من دورة أوروغواي . (أنظر ملحق 4).
من بين أهداف الاتفاقية فإن المادة الأولى فقرة 2 منها تنص على تبادلات متوازنة و تحرير تدريجي لمبادلات السلع ، الخدمات ورؤوس الأموال .
بالنسبة للبضائع فإن المادة 6 تنص على إنشاء منطقة تبادل حرة خلال فترة انتقالية تمتد إلى 12 سنة طبقا لأحكام الاتفاقية العامة حول التعريفات الجمركية والتجارة لسنة 1994.
أما فيما يخص الخدمات ، فإن المادة 30 تنص على أن تكون المعاملة التي يحضها بها الأطراف، هي تلك التي تقيدت بها المجموعة الأوربية في إطار الاتفاق العام حول تجارة

الخدمات من جهة، ومن جهة أخرى بالنسبة للجزائر، أن تمنح هذه الأخيرة للمومنين دول الاتحاد الأوربي معاملة لا تقل رعاية عن تلك التي تمنحها لشركات دول أخرى. أي بتعبير آخر، أحسن معاملة ممكن بالنسبة للجزائر ، ومبادئ الاتفاق العام حول تجارة الخدمات كمعيار بالنسبة للمجموعة الأوربية .

إن حرية تنقل الأموال تعرضت إليها المادة 38 من الاتفاقية ، وهنا التنقل يقتصر على ترخيص المدفوعات بعملية قابلة للتحويل .

في هذا المطلب سوف نتعرض إلى الأحكام التي تمس الأنشطة البحرية بصفة عامة ، وبالخصوص إلى أهم المبادئ التي تقوم عليها هذه الأحكام ، وهي مبدأ التحرير (1) ومبدأ المساواة (2) .

فـرـع أول : مبدأ التحرير

إن الاتفاقية التي تهدف و تهيئ ظروف تحرير تبادلات السلع والخدمات بصفة متوازنة ، تنص في مادتها 1 فقرة 2 على ما يلي : "... تتمثل أهداف هذا الاتفاق فيما يلي :

- توفير إطار مناسب للحوار السياسي بين الطرفين يسمح بتعزيز علاقتهم وتعاونهما في كل الميادين التي يريانها ملائمة.

- توسيع التبادلات و ضمان العلاقات الاقتصادية والاجتماعية المتوازنة بين الطرفين وتحديد شروط التحرير التدريجي للمبادلات الخاصة بالسلع والخدمات و رؤوس الأموال ..."

و هنا يهمننا الشطر الثاني الذي يتطرق إلى العلاقات الاقتصادية المتوازنة بين الطرفين وتحديد شروط التحرير التدريجي للمبادلات بكل أنواعها.

و هنا نستند على قاعدة التفسير الوظيفي للمعاهدات⁹⁰ الذي يهتم أكثر بتطبيقها وفعاليتها وتحقيق الهدف منها، وهذا دون اللجوء إلى الأعمال التحضيرية أو قصد الأطراف كون الصياغة و الألفاظ المستعملة لا تشوب بأي غموض .

وفي اعتقادنا إن المقصود بعلاقات اقتصادية متوازنة ، يحمل معنيان وهما :

- المعنى الاقتصادي المحض ، أي الذي ينصب على التوازن في التبادلات التجارية بين الطرفين في معاملتهما . و بمعنى آخر، ألا يستفيد طرف، اقتصاديا أو تجاريا، على حساب الطرف الثاني .

⁹⁰ محمد بوسلطان ، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول. دار الغرب للنشر و التوزيع، وهران. سنة 2000 ، ص 313.

- والمعنى الثاني ، وهو أنه لكي تتوفر علاقات اقتصادية متوازنة، يجب أن تكون السوق متوازنة (موافقة بين العرض و الطلب) الشيء الذي يتحقق بتحرير المبادلات، هذا من جهة . من جهة أخرى ، أن يكون كذلك توازن واحترام وتطبيق سليم للقواعد القانونية التي تعطي لكل الجهاز الأمن القانوني اللازم في الصفقات كمبدأ المنافسة المشروعة مثلا أو مبادئ أخرى . إذن إن مفهوم التوازن ينصب على الجانب الاقتصادي المحض وكذلك على الجانب القانوني الذي ينظم مبادئ التحرير، وهذا ما هو إلا تأكيد على ما تتضمنه بقية الفقرة 2 من المادة 1 ، والتي تشير إلى التحرير التدريجي للمبادلات .

قبل دراسة أحكام وكيفيات تطور التحرير في اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي ، نتطرق أولا إلى المبادئ العامة لتحرير التجارة الدولية.

1) مبادئ التحرير في الاتفاقيات الدولية

في 1934/12/12 أصدرت محكمة العدل الدولية قرارا بمناسبة قضية أوسكار شين⁹¹ تعرف فيه حرية التجارة كما يلي : (Oscar Chinn)

" هي القدرة الغير محدودة لممارسة أي نشاط تجاري ، سواء انصب عل التجارة نفسها أي بيع و شراء السلع، أو انصب على الصناعة .. ، سواء يمارس في الداخل أو في الخارج عن طريق الاستيراد والتصدير" .

إن هذا المبدأ أخذت بيه مختلف الأنظمة القانونية و دون في عدة قوانين . ولكن حتى و إن كانت هذه الحرية "غير محدودة" ، فإنها تتعش إلا بمنافسة حرة و نزيهة. فهكذا اعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة توصية 35-63 المتعلقة بالمبادئ والقواعد لمراقبة الممارسات المحظورة⁹² (Code de contrôle des pratiques commerciales restrictives) التي حضرت تحت رعاية لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية في سنة 1980 (CNUCED).

⁹¹ DURAND Sandrine et CHIARADIA-BOUSQUET Jean-Pierre , Nouveaux principes de la législation phytosanitaire (FAO – étude législative 62). Direction Générale , archives de documents de la FAO . 1977 . 28/04/2008. www.fao.org/docrep/

⁹² DURAND Sandrine et CHIARADIA-BOUSQUET Jean-Pierre , Nouveaux principes de la législation phytosanitaire . Ibid.

- إن الواقع العملي والممارسات الدولية أدخلت عليها إصلاحات في اتفاقيات دولية نذكر منها:
- شرط معاملة الدولة المفضلة (الدولة الأكثر رعاية Clause de la nation la plus favorisée).
 - شرط معاملة الأفضلية (Clause du traitement préférentiel).
 - شرط المعاملة بالمثل (Clause de réciprocité).
 - شرط المعاملة الوطنية (Clause du traitement national).
 - شرط نظام الباب المفتوحة (Clause du régime de la porte ouverte).

التي وجدت تطبيقاً من خلال أدوات قانونية من بينها تلك التي اعتمدها الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة (GATT) في إطار تحرير المبادلات ، و المبنى على مبدئين وهما مبدأ عدم التمييز و مبدأ إزالة الحواجز الجمركية⁹³ . و كذلك الاتفاق العام حول تجارة الخدمات (AGCS) الذي سوف نتعرض له بإيجاز قبل دراسة تحرير الخدمات في اتفاقية الشراكة.

إن الاتفاق العام حول تجارة الخدمات ، الناتج عن دورة أورغواي في سنة 1994 ، يتمثل في قواعد ومبادئ تم الاتفاق عليها لتنظيم التجارة الدولية للخدمات ، أي ما كان يطلق عليها بالتجارة الخفية، وتحريرها تدريجياً ، وهذا ما ورد في ديباجة الاتفاق. إنه يتكون من 3 عناصر⁹⁴:

1- إطار عام ، يتضمن الالتزامات الأساسية لكل أعضاء المنظمة العالمية للتجارة وينطبق على كل الخدمات والقطاعات، ما عدى تلك التي تقدم من طرف السلطات العمومية (مادة 1 من AGCS) .

الاتفاق يقوم على مبدأ معاملة الدولة الأكثر رعاية أو المفضلة (traitement de la nation la plus favorisée-NPF) (مادة 2)⁹⁵ . كما يقوم على مبدأ آخر و هو مبدأ الشفافية (مادة 3)⁹⁶ . يقع على عاتق الدول الأعضاء ، العمل على ألا يكون هناك تعسف في استغلال احتكارات من طرف مقدمي الخدمات (مادة 8) . و عليها أن تتشاور حول الممارسات التجارية التي تمس بحرية تقديم الخدمات أو المنافسة لإزالتها (مادة 9).

⁹³ DURAND Sandrine et CHIARADIA-BOUSQUET Jean-Pierre , Nouveaux principes de la législation phytosanitaire . Ibid.

⁹⁴ Scadplus : Aspects relatifs au commerce des services. www.europa.eu. 21/04/2008

⁹⁵ بموجبه تقدم دولة عضو في الاتفاق وبدون أي قيد ، لمقدمي خدمات دولة أخرى عضو هي كذلك، معاملة لا تقل رعاية عن تلك التي تمنحها لدولة ثالثة.

⁹⁶ حيث تلتزم الدول الأعضاء في اتفاق AGCS بنشر كل قوانينها وتنظيماتها المتعلقة بالخدمات وكذلك تبليغها للأعضاء .

فيما يخص الأموال والمدفوعات، فلا يجب أن تكون محل قيود إلا في حالات صعوبات في ميزانية المدفوعات وهذا تحت شروط محددة (مواد 11 و 12) .

2- قوائم تعهدات خاصة تقدمها الدول الأعضاء (مادة 20) ، وتخص شروط و كفاءات فتح أسواقها لمقدمي خدمات دول أخرى⁹⁷ (مادة 16).

إن الاتفاق العام حول تجارة الخدمات يتضمن مبدأ المعاملة التي لا تقل رعاية عن تلك التي تتعهد بها الدول الأعضاء في قوائم تعهداتها (مادة 16 ف 1). كما يقوم على مبدأ المعاملة الوطنية⁹⁸.

إن هذه المبادئ التي تضمن حرية المنافسة ، اللازمة لحرية تجارة الخدمات وحرية الالتحاق بالأسواق، لها استثناءات تتمثل في قائمة إعفاءات من تطبيق مبدأ الدولة الأكثر رعاية، وهذا بالنسبة لدولة معينة (مادة 2 ف 2)⁹⁹.

ولهذا الاستثناء ، استثناء آخر، وهو أن الدول في طور النمو، تستفيد ببعض المرونة في تطبيق هذا الإعفاء (مادة 5 ف 3).

3- الملحقات التي تحدد شروط خاصة ببعض القطاعات (مادة 29)¹⁰⁰.

إن الاتفاق العام حول تجارة الخدمات ، حدد أجل 5 سنوات لمفاوضات أخرى بهدف رفع مستوى التحرير¹⁰¹.

في نهاية دورة أورغواي ، اتفقت الدول الأعضاء على الاستمرار في المفاوضات في مجالات الاتصالات، تنقل الأشخاص الطبيعية، تنقل الأموال و النقل البحري¹⁰². كما هو منتظر فتح مفاوضات حول التذعيمات (مادة 15)، الصفقات العمومية وتدابير الوقاية (مادة 10) .

⁹⁷ إن هذه التعهدات تتمثل في قوائم أنشطة و خدمات تتفاوض عليها الدول و التي يكون الدخول في السوق مضمون بشأنها. عندما تكون هذه التعهدات ثابتة، فإنه لا يمكن سحبها ولا تغييرها إلا بعد التفاوض على كفاءات تعويض الدول المتضررة من السحب أو التغيير.

⁹⁸ الذي بموجبه يعامل مقدم الخدمات الأجنبي، معاملة لا تقل رعاية عن تلك التي يستفيد منها زميله الوطني (مادة 17 ف 1).

⁹⁹ وهنا تضع الدولة المعفية بعض القيود والشروط بالنسبة لبعض الخدمات والتي بموجبها لا تمنح أحسن معاملة لبعض الدول، هذا من جهة. من جهة أخرى، إن للدول الأعضاء في اتفاق إجماع (Accord d'intégration) (مثل الاتحاد الأوربي...)، الحق في تحرير سوق الخدمات فيما بينها ، دون تمديد هذا التحرير لأعضاء في اتفاق AGCS، ولكن بشرط أن يتضمن اتفاقهم غياب وإزالة كل تمييز. (مادة 5 ف 1).

¹⁰⁰ على سبيل المثال الملحق المتعلق بخدمات النقل البحري التي تدخل حيز النفاذ إلا بعد الاتفاق عليها ولا مع دخول حيز النفاذ لاتفاق AGCS ، أو قطاع المالية (بنوك وتأمين).

¹⁰¹ إن هذا التحرير المنتظر من شأنه توسيع التعهدات، أي فتح أكثر مجالات و قطاعات أخرى لممارسة أنشطة أخرى تقديم خدمات أخرى، وفتح أسواق أخرى (تلك التي لا زالت تحت الرقابة الكاملة للدول مثلا...)، هذا من جهة، كما يكون من شأنها كذلك تخفيض القيود على ممارسة الأنشطة المرخص بها، وهذا بصفة تدريجية.

2) تحرير تجارة الخدمات في اتفاقية الشراكة

سوف تقتصر دراستنا إلا على تحرير الخدمات ، تاركين تحرير نقل البضائع لدراسة أخرى ، مع العلم أن أهميته بالنسبة للخدمات تظهر من خلال ما يرتبه من آثار على إنعاش خدمات النقل البحري و النشاطات المجاورة. من جهة أخرى إن النشاطات موضوع تعاون في اتفاقية الشراكة لا تدخل في هذه الدراسة ، كونها تهدف أكثر إلى تدعيم عمل الجزائر لتنميتها. إن تجارة الخدمات ينظمها الباب الثالث من اتفاقية الشراكة في 8 مواد من 30 إلى المادة 37 ، و يتبين أن معيار التحرير هو الاتفاق العام حول تجارة الخدمات الذي تحيلنا إليه المادة 30 و كذلك مواد أخرى من اتفاقية الشراكة.

و بالرجوع إلى المادة 34 فإن فقرتها الثالثة تنص على :

"... يلتزم الطرفان فيما يخص النقل البحري بالتطبيق الفعلي لمبدأ الدخول الحر للسوق والتجارة الدولية على أساس تجاري..."¹⁰³

كما تشير نفس الفقرة إلى حرية الدخول في سوق النقل البحري للشركات التي لا تنتمي إلى مؤتمر ما.

من جهة أخرى إن المادة 34 في فقرتها الثانية و بخصوص النقل تنص على : "...

2- في إطار النشاطات التي تمارسها الشركات البحرية لأداء الخدمات الدولية للنقل البحري بما في ذلك خدمات النقل بمختلف وسائله التي تشمل جزاء بحريا، يرخص كل طرف بإنشاء، و استغلال فروع مستقلة أو فروع من شركات الطرف الأخرى على إقليمه في ظروف لا تقل رعاية عن تلك التي يمنحها لشركاته أو للفروع المستقلة أو الفروع التابعة لشركات بلدان أخرى، إذا كانت هذه الأخيرة أكثر رعاية ..."

يتبين من هذه الفقرة أن كل طرف يتعهد بفتح سوقه للطرف الآخر، عملا بمبدأ التحرير الذي يسعى لتحقيقه الاتفاق العام حول تجارة الخدمات. من جهة أخرى إن مبدأ التحرير الذي تطرقت له المادة 34، جاء مصحوبا بمبدأين آخرين نص عليهما نفس الاتفاق و هما مبدأ المعاملة الوطنية و مبدأ معاملة الدولة الأكثر رعاية . على هذا الأساس فإن الطرفان يحرران أسواقهما إلى أقصى حد يتمثل في معاملة الدولة الأكثر رعاية إن وجد ، و ألا يكون هذا التحرير أقل مما يتماشى مع مبدأ المعاملة الوطنية في حالة غياب معاملة الدولة الأكثر رعاية .

¹⁰³ هذا يعتبر تطبيقاً لمبدأ التحرير الذي جاء به الاتفاق العام حول تجارة الخدمات، حتى وإن كانت عبارة "التجارة الدولية" لا تعكس نفس المفهوم الوارد في النص الفرنسي و الذي يشير إلى النقل الدولي و لا إلى التجارة الدولية (traffic international).

غير أن مبدأ التحرير الذي جاءت بيه المادة 34 من اتفاقية الشراكة له استثناءات تنص عليها الفقرة الأولى من نفس المادة كما يلي :

" لا تسري أحكام المواد من 30 إلى 33 على النقل الجوي و النهري و البري و الملاحة الساحلية الوطنية مع مراعاة أحكام الفقرات من 2 إلى 6 من هذه المادة .."

إن هذا النص يبين أن هذه الأنشطة ليست معنية بكيفيات تقديم الخدمات التي تنص عليها المواد من 30 إلى 33، و تبقى إذن مستثنيات ، غير أن الفقرة 6 من المادة 34 تترك باب المفاوضات المستقبلية بالنسبة لهذه الأنشطة مفتوحا.

من جهة أخرى إن الفقرة 3 من المادة 34 تعفي من تطبيق أحكام اتفاقية الشراكة و التحرير على خدمات الملاحة الساحلية الوطنية، خدمات الإنقاذ، القطر والإرشاد، و التي تبقى خاضعة للتشريعات الوطنية ، التي أغلبها تعتبرها خدمات عمومية ينص عليها اتفاق AGCS في مادته 1. و دائما فيما يخص مبدأ التحرير، فإن الفقرة 5 من المادة 34 تتعرض إلى حرية الدخول للموانئ و الاستفادة من كل الخدمات و التجهيزات المقدمة. إن هذا المبدأ يقوم بدوره على مبدأ المعاملة الوطنية، في انتظار تطبيق مبدأ معاملة الدولة الأكثر رعاية الذي يتضمنه ملحق المفاوضات حول خدمات النقل البحري الخدمات المجاورة و حق استعمال الخدمات المينائية، و هذا عند صدور القرار الوزاري حول هذه المفاوضات أو قرار اللجنة المكلفة بها في إطار المنظمة العالمية للتجارة¹⁰⁴.

أما المادة 37 فقرة 1 فهي تمنع الأطراف من اتخاذ تدابير من شأنها تضيق من تقديم الخدمات. هناك جانب آخر يمس مبدأ التحرير و هو تحرير تنقل الأموال الذي لا يمكن فصله عن تحرير الخدمات لأن الشركات تتعامل بالأموال ، تحقق أرباح و فوائد ترغب في التصرف فيها¹⁰⁵. دون التوسع في هذا المجال، فإن المواد من 38 إلى 40 من اتفاقية الشراكة تنظم تنقل الأموال، حيث تلتزم الأطراف بترخيص المدفوعات المتعلقة بصفقات جارية بعملة قابلة للتحويل، هذا ما تنص عليه المادة 38 .

رئينا في كل ما سبق أن مبدأ التحرير الذي جاء في اتفاقيات GATT و AGCS ، وجد تطبيقا في اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي، و هو مرتبطا بمبادئ أخرى كمبدأ حرية المنافسة ، مبدأ معاملة الدولة الأكثر رعاية ، مبدأ المعاملة الوطنية و غيرها.. إن كل هذه المبادئ تحيلنا إلى مبدأ آخر لا يقل أهمية عن مبدأ التحرير ألا و هو مبدأ المساواة .

¹⁰⁴ Rapport annuel sur les services de transport : transports maritimes . Ibid.

¹⁰⁵ قد تريد استثمارها في الخارج ، و إن كانت شركات أجنبية قد ترغب في تحويل فوائدها .

فرع الثاني : مبدأ المساواة

هنا كذلك سوف تقتصر دراستنا إلا على تجارة الخدمات ، و سوف نتعرض إلى مختلف الأحكام التي تمس المساواة ، و هذا بعد تذكير أهم مبادئ اتفاقية AGCS ، التي تعتبر المصدر الرئيسي لمختلف الأحكام في هذا المجال . من جهة أخرى نذكر أن النشاطات محل تعاون لا تدخل في هذه الدراسة.

إن مبدأ المساواة يعتبر من أهم المبادئ القانونية و يجد تطبيق في اتفاقية AGCS من خلال مبدأ عدم التمييز الذي يقوم على المبادئ التالية التي سبق لنا شرحها :

- مبدأ معاملة الدولة الأكثر رعاية
- مبدأ المعاملة بالمثل
- مبدأ المعاملة التي لا تقل رعاية عن معاملة دولة أخرى .
- مبدأ المعاملة الوطنية ، الذي يعتبر معيار لتعريف المساواة حسب المادة 17 من اتفاق AGCS

فيما يخص اتفاقية الشراكة ، فإنها تتعرض إلى المساواة بين الطرفين سواء بالنسبة للبضائع أو بالنسبة لتجارة الخدمات .

المساواة في تجارة الخدمات

لقد سبق لنا التعرض إلى المادة 30 من الاتفاقية خلال دراستنا للأنشطة. إن هذه المادة في فقرتها الأولى تحيل إلى الاتفاق العام حول تجارة الخدمات، و بالخصوص إلى مادته الثانية التي تنص على مبدأ معاملة الدولة الأكثر رعاية ، حيث أن كل دولة عضو في اتفاق AGCS ، تمنح مباشرة و بدون شرط لموطني خدمات تابعين لدول أخرى أعضاء في AGCS هي كذلك، معاملة لا تقل رعاية عن تلك التي يقدمونها لمقدمي خدمات تابعين لأية دولة أخرى عضو (Traitement de la nation la plus favorisée)¹⁰⁶ .

إن هذا النص يبين التزام الدول الأعضاء في AGCS بتطبيق مبدأ المساواة في معاملة كل مقدمي الخدمات.

إن المادة 30 التي تحيلنا إلى مبادئ AGCS، تندرج في باب تجارة الخدمات تحت عنوان الالتزامات المشتركة، وفي فقرتها 2 تنص على أن المجموعة الأوروبية و دولها الأعضاء، يلتزمون بمعاملة مقدمي الخدمات الجزائريين معاملة لا تقل رعاية عن تلك التي يحضها بها

¹⁰⁶ Accord du cycle d'Uruguay : Accord Général sur le Commerce des Services (articles I – XXVI) .OMC. (www.wto.org).15/03/2008 + 24/04/2008.

الممونون بالخدمات المماثلة وفقا لقائمة الالتزامات الخاصة بالمجموعة الأوروبية و دولها الأعضاء الملحقة بالاتفاق العام حول تجارة الخدمات.

من جهة أخرى فإن الفقرة 3 من نفس المادة تنص على أن المعاملة التي يحضها بها مقدمي خدمات أحد الأطراف في إقليم الطرف الآخر، لا تخص المزايا التي يمنحها أحد الأطراف لدول أخرى مرتبط بها بموجب اتفاق إدماج اقتصادي ، كما لا تخص كذلك المزايا المقدمة في قائمة الإعفاءات المرفقة باتفاق AGCS ، و التي تنصب على معاملة الدولة الأكثر رعاية¹⁰⁷ .

إن الفقرة 4 من المادة 30 تتعرض إلى معاملة مقدمي خدمات تابعين للمجموعة الأوروبية. إن هذه المعاملة لا تقل رعاية عن تلك المنصوص عليها في المواد من 31 إلى 33¹⁰⁸ .

بصفة عامة فإن مقدمي الخدمات الجزائريين ، يستفيدون بمعاملة تقوم على أساس المعاملة التي لا تقل رعاية عن تلك التي تمنحها المجموعة في إطار AGCS، دون أن ترقى إلى معاملة الدولة الأكثر رعاية التي تمنح لأعضاء اتفاق إدماج . إذن هنا مبدأ المساواة يجد تطبيقا نسبيا في سوق الخدمات بالنسبة لمقدمي الخدمات الجزائريين، خلافا عن البضائع التي تستفيد من تطبيق مطلق لمبدأ المساواة عند تواجدها في سوق المجموعة الأوروبية ، و إلا بتطبيق نسبي أثناء المرحلة الجمركية.

أما بالنسبة لمقدمي الخدمات الأوروبيين، فيستفيدون من معاملات تقوم على أسس مختلفة. إما على أساس المعاملة التي لا تقل رعاية عن.. وإما على أساس المعاملة الوطنية ، ولكن لا يمكن لها أن ترقى إلى معاملة الدولة الأكثر رعاية التي تمنح لأعضاء اتفاق إدماج . وهنا كذلك فإن مبدأ المساواة يجد تطبيقا مرنا ونسبيا .

إذن الطرفان في اتفاقية الشراكة ، اتفقا على تطبيق نسبي لمبدأ المساواة على أساس "المعاملة التي لا تقل رعاية عن " أو/ و "المعاملة الوطنية" ، وهذا دون تمديده إلى "معاملة الدول الأكثر رعاية " التي قد توجد في أسواق خدمات الطرفين بموجب اتفاقات إدماج .

¹⁰⁷ هذا يعني أنه إن وجد اتفاق إدماج اقتصادي طبقا لما تنص عليه المادة V من اتفاق AGCS ، و الذي يخص مزايا لأعضائه، فإن هذه المزايا لا تمتد إلى أطراف اتفاقية الشراكة. و على سبيل المثال نذكر وحدة المغرب العربي بالنسبة للجزائر أو اتفاقية ماستريخت بالنسبة للدول الأوروبية، أو كذلك البينيلوكس (BENELUX).

¹⁰⁸ - في المادة 31 تكون الخدمات مقدمة عن بعد، و هنا المعاملة لا تقل رعاية عن تلك التي تمنحها الجزائر لشركات دول أخرى. إذن نحن بصدد مبدأ المساواة على أساس مبدأ المعاملة التي لا تقل رعاية عن تلك تستفيد بها دول أخرى .

- المادة 32 تتعرض إلى حالة تقديم خدمات من طرف مومنين أوروبيين في الجزائر عن طريق الحضور التجاري.

- المادة 33 تتعرض إلى التواجد المؤقت للأشخاص الطبيعيين و تنظم شروط دخولها إلى التراب الوطني لتقديم خدمات.

إن المادة 34 من اتفاقية الشراكة ، تنطبق على النقل و تنص في فقرتها الثانية على :
" ... في إطار النشاطات التي تمارسها الشركات البحرية لأداء الخدمات الدولية للنقل البحري
بما في ذلك خدمات النقل بمختلف وسائله التي تشمل جزءا بحريا ، يرخص كل طرف بإنشاء
واستغلال فروع مستقلة أو فروع من شركات الطرف الآخر على إقليمه في ظروف لا تقل
رعاية عن تلك التي يمنحها لشركاته أو للفروع المستقلة أو الفروع التابعة لشركات بلدان
أخرى، إذا كانت هذه الأخيرة أكثر رعاية ...".

نستنتج من هذا النص أنه يهتم بالفروع المستقلة والفروع التابعة لشركات النقل البحري.
من جهة أخرى إن المجموعة الأوروبية توسع في معاملة فروع الشركات الجزائرية مقارنة مع
ما جاء في المادة 30 فقرة 2 ، حيث تنص على معاملة لا تقل رعاية عن تلك تمنحها لأي
طرف في اتفاق AGCS . بينما الفقرة 2 من المادة 34 تنص على معاملة لا تقل رعاية عن تلك
التي تمنحها المجموعة الأوروبية لفروع شركاتها أو لفروع شركات تابعة لبلدان أخرى . هنا
يتبين تطابق معاملة فروع الشركات الجزائرية مع معاملة فروع شركات المجموعة الأوروبية في
الجزائر الذي نصت عليه المادة 32 التي سبق لنا تحليلها .

من جهة أخرى إن نفس المادة في فقرتها "4 ب" تنص على ما يلي :
" ... يلغيان فور دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، كل التدابير أحادية الطرف و كذلك العراقيل
الإدارية أو التقنية أو غيرها مما يمكن أن يشكل قيودا مقنعا أو أن تكون لها آثار تمييزية على
الأداء الحر للخدمات الدولية الخاصة بالنقل البحري...".

بموجب هذه الفقرة يلتزم الطرفين بإزالة كل العوائق التي من شأنها خلق تمييز في تأدية
الخدمات و إذن المساس بمبدأ المساواة في حرية تقديم هذه الخدمات .
إن الفقرة 5 من نفس المادة تنص على: " ... يمنح كل طرف، فيما يمنحه، للسفن المخصصة
لنقل البضائع أو المسافرين أو كليهما و التي تحمل راية الطرف الآخر أو يستغلها رعايا أو
شركات الطرف الآخر، معاملة لا تقل رعاية عن تلك التي تخص بها سفنها فيما يخص دخول
الموانئ و الهياكل القاعدية و الخدمات البحرية الثانوية لهذا الموانئ ، و جباية الضرائب و
الرسوم السارية ، و استعمال الهياكل القاعدية الجمركية و تعيين المراكز و استعمال الهياكل
القاعدية للمسافنة...".

إن هذه الفقرة تخص الحق في الدخول إلى الموانئ والاستفادة من الخدمات المينائية وخدمات ثانوية والخضوع للأعباء المالية المينائية ، و هذا أثناء تواجد سفن أحد الأطراف في موانئ الطرف الثاني¹⁰⁹.

إن بالنسبة للنقل البحري والأنشطة المينائية والأنشطة الثانوية وغيرها ، فإن الأطراف اتفقا على تطبيق مبدأ المساواة على أساس المعاملة التي لا تقل رعاية و كذلك على أساس المعاملة الوطنية و نفس الشيء بالنسبة لخدمات النقل البحري التي تقوم بها فروع شركات أحد الأطراف في إقليم الطرف الثاني.

إن نستنتج من كل ما سبق أن مبدأ المساواة ، نظرا لمرونة أسسه ، وحسب النشاط ، فإنه يطبق بصفة نسبية فيما يخص أنشطة النقل البحري ، الأنشطة المينائية والأنشطة المجاورة.

بصفة عامة ، المبادئ التي تستند إليها اتفاقية الشراكة ، ترمي إلى تحرير ممارسة الخدمات في إطار مساواة بين الأطراف . فما هو الشأن بالنسبة للتشريع البحري الجزائري ؟

¹⁰⁹ إن هذه المعاملة تتم بدون أي تمييز، تطبيقا لمبدأ المساواة على أساس المعاملة التي تقل رعاية أو المعاملة الوطنية ، وهنا أساس معاملة الأكثر رعاية لا يجد مجالا للتطبيق ، خاصة أن العرف السائد في الأنشطة المينائية هو أن الخدمة تقدم حسب أسبقية وصول السفن و طلب الخدمة (Premier arrivé premier servi) مع مراعاة عوامل موضوعية أخرى كتوفر الأرصفة أو آلات الشحن والتفريغ ...

مطلب ثاني : أحكام الأنشطة البحرية في التشريع البحري الجزائري

سوف نتعرض في هذا المطلب إلى أحكام التشريع البحري الجزائري عن طريق دراسة مختلف النشاطات التي ينظمها من خلال دراسة أهم شروط ممارسة الأنشطة ، و هذا على ضوء نظرتين متناقضتين هما تحرير ممارسة النشاطات البحرية و رقابة ممارستها .

فرع أول : تحرير ممارسة النشاطات البحرية

إن مبدأ تحرير النشاطات البحرية يمس أغلب الأنشطة ذات الطابع التجاري. سوف نتعرض إلى أهم شروط ممارستها، سواء في القوانين أو في النصوص التنظيمية، و كذلك إلى مدى مساهمة القطاع الخاص الوطني أو الأجنبي ، سواء في الهيئات المقررة أو في رأس المال. بغرض تسهيل هذه الدراسة ، قسمنا مختلف النشاطات حسب القطاع الذي تنتمي إليه.

1- النقل البحري :

إن المادة 571 ق ب تنص على: " النقل البحري ملكية عامة و يمكن أن يكون موضوع امتياز". إن هذا النص يبين أن اللجوء إلى عقود امتياز هي كيفية ممارسة هذا النشاط . أما المادة 571-1 ق ب فهي تنص على: " يستغل خدمات النقل البحري أشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية أو مؤسسات عمومية جزائرية أو أشخاص اعتباريون خاضعون للقانون الجزائري ولهم صفة مجهزي السفن، و يوجد المركز الرئيسي لنشاطهم في القطر الجزائري". إن هذه المواد التي عدلت الأمر 76-80 بموجب القانون 98-05 المؤرخ في 25/06/1998، ألغت المادة 571 التي كانت تكرر احتكار الدولة قبل التعديل.

يتبين إذن من هذه النصوص أن المشرع الجزائري انتقل من احتكار الدولة على نشاط النقل البحري و أنشطة أخرى سوف نتعرض لها لاحقا، إلى إمكانية ممارسة هذا النشاط من طرف أشخاص طبيعية، مؤسسات عمومية جزائرية أو أشخاص اعتبارية خاضعة للقانون الجزائري، و هذا بأية صفة كانت تمنح حق استغلال النقل البحري (مالك ، مستأجر).

إن هذا التحرير ليس مطلقا وهذا ما يبينه المرسوم التنفيذي 08-57 المؤرخ 13/02/2008 المحدد لشروط و كفاءات امتياز استغلال خدمات النقل البحري.

بالرجوع إلى المرسوم التنفيذي 08-57 فإن مادته 4 تؤكد على ما جاء في المادة 571-1 مع تدقيق الشروط التي يجب توفرها في المشرح للممارسة نشاط النقل البحري .

إن هذه الشروط تنصب على النشاط، السفن و الوسائل المادية و كذلك على المؤهلات.

2- أنشطة مجاورة :

سوف نتعرض إلى هذه النشاطات كما يلي :

* وكيل السفينة وكيل الحمولة و السمسار البحري :

إن المادة 3-571 ق ب تنص على: " تمارس نشاطات المساعدة للنقل البحري كأيداع السفن، إيداع الحمولة و السمسرة البحرية وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم". و في هذا الصدد، صدر المرسوم التنفيذي 09-183 المؤرخ في 2009/05/12 يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري. قبل التطرق إلى المرسوم التنفيذي 09-183 ، لننظر إلى ما ورد في القانون البحري الجزائري بخصوص هذه النشاطات.

بالنسبة لوكيل السفينة، تنص المادة 609 ق ب على: " يعتبر وكيلاً للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر، و بموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة و لحسابها أثناء الرحلة.. ". و هنا لا يشترط أن يكون تابع للقطاع العام. أما المادة 614 ق ب فهي تنص على : " يجب على وكيل السفينة أن يتم التزاماته بعناية تبعا لعقد الوكالة..".

تبين هاتين المادتين أن نشاط وكيل السفينة يتم على أساس عقد وكالة التي تسري أحكامها على العلاقة بين المتعاقدان. أما بخصوص الأجر فيحدد بموجب اتفاقية ، تعريفة أو العرف طبقا للمادة 615 ق ب .

إن مبدأ الحرية التعاقدية هو أساس العلاقة بين المجهز أو الربان و الوكيل، حيث يتفق الطرفان على كل الالتزامات المتعلقة باحتياجات السفينة و كذلك على الأجر. أما بخصوص المسؤولية فإن وكيل السفينة يبقي مسئولاً عن الأخطاء التي يرتكبها و هذا ما تشير إليه المادة 617 ق ب.

بالنسبة لوكيل الحمولة ، تنص المادة 621 ق ب على: " يعد وكيلاً للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر و بموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم و لحساب موكله...". هنا كذلك يمكن ممارسة هذا النشاط من طرف الخواص على أساس الحرية التعاقدية، حتى بالنسبة للأجر الذي يحدد بموجب اتفاقية أو تعريفة أو العرف كما تؤكد المادة 625 ق ب.

أما نشاط السمسرة البحرية ، فيمكن مزاولته من طرف الخواص مقابل أجر و هذا للقيام بأعمال كوسيط في إبرام عقود شراء أو بيع سفن، عقود استئجار سفن أو نقل البحري، أو عقود أخرى. يمارس نشاط السمسرة بموجب وكالة مكتوبة طبقا للمادتين 631 و 632 ق.ب . هذا النشاط هو كذلك يتم بناء على مبدأ الحرية التعاقدية ، و هنا كذلك يحدد الأجر بموجب اتفاق الأطراف ، تعريفة أو العرف.

إذن بصفة عامة نستنتج من نصوص القانون البحري التي تنظم هذه النشاطات، أنها تقوم على أساس تعاقدية عملا بمبدأ حرية التعاقد، كما يمكن ممارستها من طرف الخواص بعد زوال الاحتكار مع إلغاء المادة 571 ق ب التي سبق لنا الإشارة إليها. أما المرسوم التنفيذي 09-183 ، فإن مادته 11 تنص على : " يجب على الأشخاص الطبيعيين من جنسية أجنبية و الأشخاص المعنويين التابعين لأشخاص طبيعيين من جنسية أجنبية الذين يطلبون ممارسة نشاط مساعدتي النقل البحري تقديم وثيقة تأسيسية تثبت حيازة الأشخاص الطبيعيين من جنسية جزائرية على 40 % على الأقل من رأسمالهم". إن هذه المادة التي تحدد مساهمة الأشخاص الطبيعية الأجنبية ب 60 % كحد أقصى، جاءت تؤكد نية المشرع في تحرير هذه النشاطات للخواص ، كما أن مسألة الأجر أخضعتها المادة 41 من نفس المرسوم إلى اتفاق الأطراف تكريسا لمبدأ حرية التعاقد.

*** تمويل السفن :**

إن هذا النشاط ينظمه المرسوم التنفيذي 92-96 المؤرخ في 03/03/1992 المتعلق بنشاط تمويل السفن والطائرات، وكذلك القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 05/12/1992 المحدد للقواعد المطبقة لممارسة هذا النشاط. وقد سبق لنا الإشارة إلى هذين النصين . بالرجوع إلى المادة 1 من المرسوم التنفيذي 92-96 ، فهي تنص على : " تكون ممارسة نشاط تمويل السفن والطائرات التي تقوم برحلات دولية حرة، و يؤهل كل شخص طبيعي أو معنوي لممارسة هذا النشاط بمجرد تسجيله في السجل التجاري طبقا للأحكام التشريعية والتنظيمية المعمول بها " . تبين هذه المادة أنه لا يوجد أي قيد يقصي فئة من الفئات من ممارسة هذا النشاط، شريطة احترام الأحكام التشريعية والتنظيمية السارية والمتعلقة بالتسجيل في السجل التجاري و الالتزامات الناتجة عنه و تلك المتعلقة بتسيير النشاط¹¹⁰ .

¹¹⁰ وربما القيد الوحيد على النشاط، هو أنه لا يمكن تمويل إلا السفن التي تقوم برحلات دولية. أما بالنسبة للسفن التي تمارس ملاحية ساحلية وطنية، فإن تمويلها لا يتم بنفس الطريقة ، بل تتكفل بها الهيئات والشركات التي تشرف عليها، أي مجهزها. ومثال ذلك القاطرات لا تقوم برحلات دولية و تمون من طرف المؤسسة المينائية.

أما القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 1992/12/05 ، فإن مادته الأولى تؤكد على ما ورد في المرسوم التنفيذي 92-96 ، و تحدد مجال تدخل هذا العون إلى الملاحه الدولية فقط . من جهة أخرى يجب على الممون احترام الإجراءات الجمركية خاصة أنه يتعامل ببضائع مخصصة للاستهلاك خارج الإقليم الوطني .

يتبين مما سبق أن الممون يتمتع بحرية في ممارسة نشاطه و أن القيود التي يخضع لها، هي قيود قانونية و موضوعية . من جهة أخرى يبقى هذا النشاط مفتوح للأجانب سواء كانوا أشخاص طبيعيين أو معنويون، شريطة احترام التشريع والنصوص التنظيمية المتعلقة بمزاولة النشاطات التجارية من قبل أجانب.

* وكيل النقل :

إن هذا النشاط ينظمه القانون التجاري وكذلك المرسوم التنفيذي 94-231 المؤرخ في 1994/07/27 المحدد شروط ممارسة مهنتي وسيط الشحن و وكيل نقل البضائع و كقيمتها. إن مهنة وسيط الشحن تتعلق بنقل البضائع برا. أما نشاط وكيل نقل البضائع الذي ليس موضوع احتكار من طرف الدولة ، يمارس بموجب اعتماد يكتسي طابع وطني و لمدة غير محددة من: " كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم بنقل البضائع تحت مسؤوليته و بإسمه الخاص لحساب زبون مع مراعاة الشروط التي حددها القانون التجاري". هذا ما ورد في المادة 14 من المرسوم 94-231 ، التي تكرر مبدأ حرية التعاقد الذي نصت عليه المادة 38 ق ت كما يلي: " يتكون عقد النقل أو عقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده".

و تنص المادتين 20 و 21 من المرسوم التنفيذي 94-231 على الشروط الواجب توفرها في المرشح، سواء كان شخصا طبيعيا أو معنويا. هي شروط موضوعية لضمان سلامة ممارسة النشاط و توفر المؤهلات والوسائل اللازمة، دون إقصاء الأجانب حيث لا تشترط الجنسية الجزائرية، مما يجعل ممارسته ممكنة لهم.

نستنتج مما سبق، أن هذا النشاط يمارس بكل حرية سواء من الوطنيين أو الأجانب، كما أن المشرع لم يتدخل في كيفية تحديد الأجر، الشيء الذي يجعله موضوع اتفاق بين الأطراف عملا بمبدأ حرية التعاقد.

من جهة أخرى نلاحظ أن ممارسة نشاط وكيل النقل واسعة النطاق في الزمان و المكان، خاصة و أن هذا العون يتعامل دوليا في تنظيم النقل، و قد يلجأ إلى النقل البحري للقيام بمهمته،

شكل لم يستثنيه المشرع صراحة في القانون التجاري ، كما مكن وكيل النقل من تنظيم نقل الأشخاص و البضائع و أفاده من أحكام تخفيف مسؤوليته¹¹¹.

أما المرسوم التنفيذي 94-231 ، فإنه حدد نشاطه إلى النقل البري للبضائع دون الأشخاص. إذن بصفته عامة تبقي ممارسة هذا النشاط حرة نسبيا بما أن شروط ممارستها الواردة في المرسوم التنفيذي 94-231 لم تفتح المجال لنقل المسافرين و لم تتعرض لأشكال نقل أخرى ، كالنقل البحري أو النقل عبر الأنهار، الشيء الذي يجب توضيحه في نصوص تعديليه علما بأن لهذا العون مجالات تدخل جد واسعة لتنظيم النقل من " باب إلى باب " (De porte à porte).

* الوكيل المعتمد لدى الجمارك :

إن المادة 2 من المرسوم التنفيذي 99-197 المؤرخ في 16/08/1999 المحدد شروط ممارسة مهنة الوكيل المعتمد لدى الجمارك و كفاءتها تنص على: " يعتبر وكيلا لدى الجمارك كل شخص طبيعي أو معنوي معتمد ليقوم لصالح الغير بالإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصريح المفصل بالبضائع " .

إن هذا النص يمنح إمكانية ممارسة هذا النشاط من طرف الخواص سواء كانوا أشخاص طبيعيين أو معنويون، كما يبين أن عملية القيام بالإجراءات الجمركية لا تقتصر إلا على أصحاب البضائع. أما بالنسبة للشروط ، فإن المادة 4 من نفس المرسوم تحدد الشروط الواجب توافرها في الشخص الطبيعي، بما فيها شرط الجنسية الجزائرية، الشيء الذي يجعل الشخص الطبيعي الأجنبي مقصى من ممارسة هذه المهنة في الجزائر.

أما بالنسبة للشخص المعنوي، فإن المادة 6 تشترط الجنسية الجزائرية في الأشخاص المعينين للقيام بالإجراءات الجمركية (مستخدمين كأعوان مصرحين لدى الجمارك - Déclarants en douanes) دون المسيرين (مصلحة التسيير - الإدارة - المالية ..).

نلاحظ أن المرسوم التنفيذي 99-197 لم يتعرض إلى أجر الوكيل الشيء الذي يجعله موضوع اتفاق بين الأطراف.

إذن نستنتج مما سبق ، أن تحرير ممارسة النشاط ، الذي يتم بموجب اعتماد يمنحه المدير العام للجمارك لأشخاص طبيعيين ذات جنسية جزائرية و معنويين خاضعين للقانون الجزائري ، يبقى نسبي¹¹².

¹¹¹ Groupe d'étudiants en magister de droit maritime et activités portuaires , Contribution : Le commissionnaire de transport . Revue le Phare n° 84 , Avril 2006, page 6.

¹¹² و هنا يمكن القول أن هناك تراجع إذا ما قارنا المرسوم التنفيذي 99-197 بالقرار الصادر في 06/05/1964 من وزير الاقتصاد الوطني، المتعلق

* خبراء ، محافظين في العواريات و خبراء التأمين :

إن المرسوم التنفيذي 07-220 المؤرخ في 14/07/2007 المحدد شروط اعتماد خبراء و محافظين في العواريات و خبراء التأمين لدى شركات التأمين، ينص في مادته 2 على إمكانية ممارسة هذه النشاطات من طرف أشخاص طبيعية أو معنوية لدى شركات تأمين أو فروع شركات تأمين أجنبية. إذن يمكن للقطاع الخاص ممارسة هذه النشاطات .
إن هذه الأنشطة تمارس بموجب اعتماد تسلمه جمعية شركات التأمين (UAR) الذي يوضح ميدان التخصص، دون تحديد نطاق جغرافي ولا زمني لصلاحيته، مما يجعله وطني ودائم .
تشتترط لممارسة هذه الأنشطة، تقديم شهادات و وثائق تثبت التأهيل المهني المتصل بالتخصص المطلوب أو الخبرة المهنية (5 سنوات) إلى جانب شهادة الجنسية بالنسبة للأشخاص الطبيعية، الشيء الذي يجعل الأجانب مقصون، دون اشتراطها لا في الشركاء والمسيريون ولا في مستخدمي الشخص المعنوي الخاضع للقانون الجزائري.

* الخبير الموجه المركزي :

إن القرار الوزاري المشترك بين وزير النقل ووزير التجارة، المؤرخ في 15/03/1989، المحدد شروط ممارسة وظيفة الخبير الموجه المركزي، ينص في مادته الأولى على :
" يمكن أن يمارس أعمال الخبير الموجه المركزي أو الموزع الأشخاص الآتي ذكرهم :
- الخبراء البحريون مارسوا 5 سنوات عمل على الأقل في المهنة .
- ربابنة الرحلات الطويلة الذين مارسوا الملاحة الفعلية مدة 10 سنوات على الأقل
- المتصرفون الذين مارسوا 10 سنوات على الأقل في قطاع النقل البحري ".
إذن فيما يخص شروط ممارسة هذه النشاطات، فبالنسبة للخبراء البحريون، فهي نفس الشروط التي تعرضنا لها بالنسبة للخبراء مع إضافة شرط ممارسة لمدة 5 سنوات. وإذن يبقى الأشخاص الطبيعيون الأجانب مقصون دون إطارات ومستخدمي الأشخاص المعنوية .
أما بالنسبة للربابنة فإن الشرط الوحيد هو ممارسة فعلية للملاحة لمدة 10 سنوات على الأقل، و هذا دون اشتراط الجنسية الجزائرية ، الشيء الذي يفتح الباب للربابنة الأجانب .
إذن بصفة عامة لا يمكن التكلم عن تحرير هذه النشاطات بصفة مطلقة ولكن يبقى تطبيق مبدأ التحرير نسبي في انتظار تدقيق كفاءات ممارسة مهنة الخبير الموجه المركزي .

3- النشاطات المينائية :

إن المادة 890 ق ب تنص على: " تمارس على مستوى الموانئ مهمات القوة العمومية والخدمة العامة والنشاطات التجارية.

تمارس مهمات القوة العمومية هيئات الدولة المؤهلة لذلك ."

لا يمكن التكلم عن تحرير مهمات القوة العمومية لأنها أعمال من أعمال السلطة مخولة للهيئات الدولة المؤهلة لذلك . كما أن الخدمة العامة ليست موضوع تحرير و هذا سوف نتطرق له في الفصل الثاني في " ملاحظات حول النظام القانوني للسلطات المينائية ."

أما النشاطات التجارية فإن مسألة تحرير ممارستها للخواص سوف تظهر من خلال القوانين والنصوص التنظيمية التي تحدد شروطها وكيفيات ممارستها .

تنص المادة 892 ق ب على: " يشكل قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين، نشاطات تجارية مينائية، و يمكن ممارستها من طرف كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري وذلك وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم. تمارس نشاطات قيادة السفن و إرشادها من طرف السلطة المينائية "

إن هذا النص ألغى المادة 571 ق ب السابقة التي كرست احتكار الدولة على نشاطات الشحن و التفريغ والقطر و إرشاد السفن، إلى جانب نشاطات أخرى تعرضنا لها سابقا.

هنا كذلك بين المشرع الجزائري رغبته في فتح ممارسة هذه النشاطات للخواص تطبيقا لمبدأ التحرير. ونلاحظ أن المادة 892 ق ب تشترط الجنسية الجزائرية في الشخص الطبيعي، دون أن تتعرض إلى جنسية الشركاء بالنسبة للشخص المعنوي، و نفس الشيء بالنسبة للمرسوم التنفيذي 139-06 في مادته 3 المعدلة بموجب المرسوم التنفيذي 08-363 المؤرخ في 2008/11/08.

من جهة أخرى، إن ممارسة هذه الأنشطة تمارس بموجب عقود امتياز قد تصل إلى 40 سنة ، وهذا ما تنص عليه المادة 5 من المرسوم 139-06 المعدل¹¹³ . أما نطاق تنفيذ الامتياز، فإن المادة 4 من نفس المرسوم ، تحده في إقليم الميناء الذي يمنح الامتياز.

¹¹³ و نلاحظ أن هذه النشاطات لا تتطلب نفس القدرات المادية ، المالية ، البشرية والتنظيمية التي يتطلبها نشاط النقل البحري الذي يمارس بموجب عقد امتياز لمدة 10 سنوات.

غير أن الملاحظة الأولى التي يمكن إثارتها، هي أن الشخص الطبيعي الأجنبي مقصى من ممارسة نشاطات المناولة التشوين و القطر في الموانئ الجزائرية. أما الإرشاد فإنه أدرج ضمن النشاطات التجارية لأنه يتم بمقابل و لكن يعتبر خدمة عامة تمارس من قبل السلطة المينائية . من جهة أخرى، المرسوم 06-08 المؤرخ في 2006/01/09 يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة الإرشاد في الموانئ ، و يتبين من مادتيه 11 و 13 بالنسبة للمؤهلات المهنية والملف الواجب تقديمه من المرشح، أن الشروط المطلوبة تعتبر موضوعية دون أن تكون قاسية، كونها لا تنطبق إلى وجوب توافر الجنسية الجزائرية في المرشد ، حتى و إن كان النشاط يمارس من طرف السلطة المينائية باعتبارها هيئة عمومية.

بالنسبة لنشاطات المناولة، التشوين و القطر، فإن المرسوم التنفيذي 06-139 المعدل ، يحدد شروط و كفاءات ممارسة نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين في الموانئ . و تنص مادته 3 تنص على: " تسند ممارسة نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين في الموانئ إلى كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري حائز على امتياز و يستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة و يلتزم باحترام شروط الاتفاقية و دفتر الشروط ¹¹⁴ .

يتم اختيار المتعاملين أصحاب امتياز النشاطات المذكورة أعلاه ، حسب الحالة، إما عن طريق المنافسة و إما في إطار تفاوض مباشر على أساس سمعة صاحب الطلب و مساهمته التسييرية و التقنية و فائدة استثماره بالنسبة للاقتصاد الوطني ."

إن ممارسة هذه النشاطات تتم بموجب اتفاقية امتياز بين السلطة المينائية المعنية و المتعامل الفائز، وهذا ما تنص عليه المادة 4 من المرسوم التنفيذي 06-139 التي تؤكد ما جاء في المادة 904 ق ب ¹¹⁵ .

من جهة أخرى ، إن المرسوم التنفيذي 06-139 أخضع المرشحين إلى دفتر شروط يتضمن كل المسائل التقنية، المؤهلات، الوسائل الأمنية المتعلقة بممارسة هذه النشاطات، وهذا رغبتا في تكريس مبادئ التحرير و المساواة .

¹¹⁴ يتبين من نص المادة 3 أن هذه النشاطات تقصي الأجانب أشخاص طبيعية أو معنوية ، دون أن تنطبق إلى جنسية مستخدم الشخص المعنوي.

¹¹⁵ تنص المادة 904 ق ب على: " يمكن أن تكون إقامة و استغلال تجهيزات موضوعه تحت تصرف الجمهور في الموانئ، موضوع منح امتياز على أجهزة عمومية أو رخصة باستعمال تجهيزات خاصة مع الالتزام بتأدية الخدمة العامة .
تحدد الشروط التي ترخص بموجبها شغل الميناء بالصفين المذكورين أعلاه عن طريق التنظيم ."

نستنتج مما سبق أن سواء القانون البحري الجزائري أو المرسوم التنفيذي 06-139 ، كرسا مبدأ تحرير النشاطات التجارية المينائية بالنسبة للوطنيين و تاركا مسألة كيفية ممارستها، خاضعة لمبدأ الحرية التعاقدية بين المتعامل و زبونه ¹¹⁶.

أما المرسوم التنفيذي 06-08 المتعلق بنشاط الإرشاد ، فهو أول نص تنفيذي ينظم هذا النشاط بدقة ، مخضعه لاعتماد حيث تنص مادته 12 على : " يعتمد الوزير المكلف بالبحرية التجارية المرشدين ".
إن الإرشاد خدمة تمارس من طرف السلطة المينائية مباشرة ، الشيء الذي يعطيه صبغة

الخدمة العامة ، و تنص المادة 892 ق ب على :

"... تمارس نشاطات قيادة السفن وإرشادها من طرف السلطة المينائية ".
نستنتج من هذا أن الإرشاد لا يمكن أن يكون موضوع امتياز مثل الأعمال التجارية المينائية

الأخرى حتى وإن أشار إليه المشرع في المادة 892 ق ب مع النشاطات التجارية. إذن لا مجال للتكلم عن تحرير هذا النشاط للخواص حاليا، بل إنه يتم من قبل مصلحة تابعة للسلطة المينائية فقط (capitainerie) ¹¹⁷.

4- الصيد البحري :

تنص المادة 169 ق ب على: " تخصص ملاحه الصيد في حدود المياه الإقليمية، لرجال البحر و السفن الجزائرية ما عدا في حالة الحصول على رخصة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية تطبيقا للاتفاقيات المتبادلة بهذا الخصوص و الخاصة بالسفن الأجنبية ".
إن هذا النص الذي لم يعرف تعديل، يبين أن المشرع الجزائري اعتمد مبدأ تحرير ممارسة الصيد البحري منذ سنوات دون التراجع فيه، حيث أنه لم يكن أبدا محل احتكار، بل نشاطا مفتوحا للخواص سواء كانوا أشخاص طبيعيين أو معنويين خاضعين للقانون الجزائري. و هنا فإن الأجنبي غير مقصي من ممارسة الصيد البحري في إطار شركات أموال مالكة لسفن

¹¹⁶ و تجدر الإشارة إلى أن هذا التحرير للنشاطات التجارية المينائية لم يبرى تطبيقا بعد ، ويبقى نظريا طالما المرسوم التنفيذي 99-199 لم يبرى تجسيدها في الميدان، لأن السلطات المينائية هي التي تضع كل الشروط لتنظيم المنافسات و منح الامتيازات للمرشحين الفائزين. إن المؤسسات المينائية الحالية ، لا تتمتع بمثل هذه الصلاحيات.

¹¹⁷ غير أن شروط ممارسة مهنة المرشد التي تنص عليها المادة 13 من المرسوم التنفيذي 06-08 ، تشير إلى المؤهلات المهنية المطلوبة في المرشحين وكذلك إلى الملف الواجب تقديمه ، وهذا دون إقصاء الأجانب من ممارسة هذه المهنة التي تعتبر خدمة عامة ، كون المرسوم التنفيذي 06-08 لم يشترط الجنسية الجزائرية في المرشد. الشيء الذي يجعلنا نقول أن ممارسة المهنة (و ليس النشاط)، مفتوحة للوطنيين و الأجانب الذين تتوفر فيهم الشروط و المؤهلات على أساس مبدأ المساواة و هذا للقيام بعمل تقني، ليس على أسس تجارية بغرض تحقيق أرباح، و لكن كمستخدم تابع لمصلحة من مصالح السلطة المينائية .

مسجلة في الجزائر، شريطة احترام أحكام المادة 28 ق ب المنظمة لشروط اكتساب الجنسية الجزائرية للسفن، الشيء الذي تؤكد المادة 44 من القانون 01-11 المؤرخ في 03/07/2001 المتعلقة بالصيد البحري و التربية المائية.

أما السفن الأجنبية فهي غير مقصاة ، شريطة الحصول على رخصة من الوزير المختص تطبيقا لاتفاقيات متبادلة في هذا الخصوص. هذا ما جاء في القانون 01-11 في مادته 23 بالنسبة للصيد البحري التجاري و المادة 24 بالنسبة للصيد البحري العلمي. يتضح هنا أن مبدأ التحرير ليس مطلقا لوجود قيود سوف نتعرض لها في الفرع الثاني.

5- المناجم والطاقة :

إن القانون 01-10 المؤرخ في 03/07/2001 المتعلقة بالمناجم ، ينص في مادته 193 المتعلقة بنشاطات المناجم في البحر على أن الدولة الجزائرية تمارس حق على كل المناطق البحرية تحت سيادتها فيما يخص البحث والاستغلال. أما المادة 195 فإنها توضح أن ممارسة نشاطات المناجم ، تتم إلا بموجب سند بحث أو استغلال التي تحددها المادة 73 كما يلي :

- بالنسبة للبحث تحت شكل تسريح أو رخصة ، حسب أهمية النشاط .
- بالنسبة للاستغلال تحت شكل امتياز أو رخصة حسب أهمية النشاط .

أما المادة 78 فهي تحدد من يمكن له ممارسة نشاطات المناجم .

فبالنسبة للبحث، يكون المرشح شركة تجارية خاضعة للقانون الجزائري، أو أجنبية مسجلة في بلدها الأصلي. وبالنسبة للاستغلال، شركة تجارية خاضعة للقانون الجزائري.

أما المادة 79 فإنها تشير إلى إمكانية صاحب السند بالاشتراك مع الغير مع مراعاة أحكام المادة 75 المتعلقة بموافقة الوكالة الوطنية للمناجم .

إن المشرع الجزائري اعتمد مبدأ التحرير دون إقصاء الشركات الأجنبية فيما يخص البحث.

وفيما يخص الاستغلال فإنه خصه للشركات الخاضعة للقانون الجزائري دون التعرض

لجنسية الشركاء والمسيرين، و سمح لها بالاشتراك مع الغير الذي قد يكون شركة أجنبية

مثلا¹¹⁸. كما تنص المادة 3 من القانون 01-10 على: " يمكن لكل متعامل ممارسة الأنشطة

المنجمية، طبقا لأحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه ، وذلك دون تمييز في القانون

الأساسي أو الجنسية... " .

و بالتالي فإن المشرع الجزائري لم يمنح للشخص الطبيعي إمكانية ممارسة نشاطات البحث والاستغلال، وهذا لأن مثل هذه النشاطات تتطلب إمكانيات باهظة وتنظيم كبير يتحققان إلا في إطار شركات تجارية .

و تجدر الإشارة إلى أن القانون 01-10 حدد مدة صلاحية الامتياز إلى 30 سنة قابلة للتجديد عدة مرات ، و هذا بالنسبة للاستغلال. هذا ما تشير إليه المادة 120.

أما في مجال المحروقات، فإن المادة 6 من القانون 05-07 المؤرخ في 28/04/2005 المتعلق بالمحروقات ، تنص على ممارسة هذه النشاطات التجارية من طرف كل شخص قانوني¹¹⁹ مقيم في الجزائر أو لديه فرع في الجزائر أو أي تنظيم آخر يجعله محل جباية. كما تنص نفس المادة صراحة على إمكانية ممارسة عدة نشاطات متعلقة بالمحروقات تعرفها المادة 1 من طرف نفس الشخص القانوني.

إن ممارسة هذه النشاطات يتم بموجب عقود بحث و استغلال . و تنص المادة 32 في فقرتها الأخيرة على مساهمة شركة سونطراك بنسبة لا تقل عن 51% سواء في البحث أو الاستغلال ، و نفس الشيء بالنسبة للنقل حسب المادة 68.

يتبين من هذا أن المشرع الجزائري لم يطبق مبدأ التحرير بصفة مطلقة ، بل احتفظ برقابة تجارية على القطاع في حدود لا تقل عن 51% ، كما حدد مدة البحث و الاستغلال إلى 32 سنة حسب المادة 35 ، و النقل إلى 50 سنة طبقا للمادة 71 مع الاشتراط إقامة ممارس النشاط بالجزائر .

6- الصناعة البحرية و البحث العلمي

فيما يخص مزاولة هذه النشاطات من طرف الخواص ، فإن هناك العديد من الورشات التابعة للقطاع الخاص ، اغلبها من الحجم الصغير، تقوم بعمليات صيانة القوارب و سفن الصيد البحري. نذكر منها على سبيل المثال مؤسسة بوليور (Polyor) المختصة في صناعة بعض الأنواع من القوارب و سفن الصيد البحري.

وتجدر الإشارة في هذا المجال ، أن المجمع الألماني (THYSSENKRUPP) يرغب في الاستثمار في الجزائر لإنشاء ورشات صناعة بحرية (chantiers navals) ذات مستوى معتبر، والقيام ببناء سفن من أنواع مختلفة (تجارية ، صيد ، نزهة ..) إلى جانب التصليح والصيانة .

¹¹⁹ يفهم بالشخص القانوني ، الأشخاص الطبيعية و المعنوية طبقا لأحكام القانون العام .

كما يطمح مجمع سيفيتال (CEVITAL) في بناء أكبر ميناء في البحر الأبيض المتوسط في منطقة رأس جينات على أفاق 2015. إن هذا المشروع يتضمن ورشات صيانة و تصليح .
إن هذين المشروعين إن تم تجسيدهم ، سوف ينعشان عدة قطاعات أخرى كالبحت العلمي في التقنيات البحرية ، تحويل التكنولوجيا ، الدخول في شبكات تبادل المعلومات التقنية ...

هذه هي النظرة الأولى لممارسة النشاطات البحرية في الجزائر و التي تقابلها نظرة مختلفة تتمثل في رقابة الدولة على النشاطات البحرية .

فرع ثاني : رقابة ممارسة النشاطات البحرية

إن التشريع البحري الجزائري فتح بعض النشاطات للممارسة من طرف الخواص، غير أنه احتفظ بالرقابة على البعض الآخر لأسباب أمنية، مالية واقتصادية، تنظيمية وغيرها.
سوف نرى في هذا الفرع ما هي الأنشطة البحرية التي تخضع لرقابة الدولة ، ولكن قبل الشروع في هذا ، يجب تذكير القارئ أن الجزائر بموجب المرسوم 83-531 المؤرخ في 19/09/1983 ، انضمت إلى الاتفاقية لتيسير الحركة البحرية الدولية المبرمة بلندن في 09/04/1965 (Convention FAL) . وعلى هذا الأساس نحاول توضيح آثار تدخل الدولة على مبدأ التحرير وكذلك على مبدأ التسهيل.

و بخصوص الالتزامات ، فعلى أطراف المعاهدة المبرمة بلندن ، أن تعمل على تسهيل الحركة البحرية الدولية إلى أقصى حد بإزالة كل العراقيل على النقل البحري للأشخاص والبضائع أثناء مكوث السفن في الموانئ للشحن أو التفريغ. يتم هذا التسهيل عن طريق التعاون الدولي لتخفيف الإجراءات و توحيدها.

و ما اتخذته الجزائر في هذا المجال على المستوى التنظيمي، إلى جانب التعاون الدولي الجمركي و التقني و غيره ، نذكر المرسوم التنفيذي 02-118 المؤرخ في 03/04/2002، المتضمن إنشاء اللجنة الوطنية و اللجان المحلية للتسهيلات البحرية.

إن اللجنة المحلية لا تملك سلطة القرار، بل يتحدد دورها إلا على الاقتراح¹²⁰ . و من أهم صلاحياتها، تسهيل الشكليات الخاصة بالسفن ، المسافرين، الأطقم ، الحمولة و الأمتعة، عند دخولها، مكوثها و خروجها من الموانئ. و الغريب في الأمر بالنسبة للجنة الوطنية التي تملك

¹²⁰ مادة 17 من المرسوم التنفيذي 02-118 المؤرخ في 03/04/2002 المتضمن إنشاء اللجنة الوطنية و اللجان المحلية للتسهيلات البحرية.

سلطة القرار، ألا تتطرق صراحة إلى تسهيل دخول، مكوث و خروج البضائع ، خاصة و أن التبادلات التجارية الجزائرية تتم بنسبة 70% عن طريق البحر¹²¹.

بالنسبة للبضائع ، تجدر الإشارة إلى أن المشرع تعرض لها في المادة 927 ق ب التي تنص: " لا يمكن البضائع العابرة على الموانئ التجارية أن تمكث أكثر من الأجل الضروري لاستيفاء الإجراءات مثلما هو محدد في التشريع المعمول بيه .

يحدد الأجل المسموح بيه لمكوث البضائع وفقا لوضعية كل ميناء ، عن طريق التنظيم".

إن المادة 927 ق ب تم تعديلها بموجب القانون 05-98 . و بصدد التنظيم الذي تشير إليه و المتعلق بمكوث البضائع ، فهو الأمر 75-40 المؤرخ في 17/06/1975 المتعلق بتنظيم مكوث البضائع في الموانئ الساري المفعول¹²².

بالنسبة للرقابة على الأنشطة ، فإن المشرع الجزائري أدرج أحكاما في مختلف القوانين و النصوص التنظيمية المحددة لشروط ممارسة مختلف الأنشطة البحرية ، و سوف نتعرض إلى أهمها تباعا.

1- بالنسبة لقطاع النقل البحري :

إن المادة 1-571 ق ب تنص على استغلال خدمات النقل البحري من طرف أشخاص طبيعية من جنسية جزائرية أو مؤسسات عمومية جزائرية أو أشخاص اعتبارية خاضعة للقانون الجزائري لهم صفة مجهزي السفن، مع وجود المركز الرئيسي لنشاطهم في القطر الجزائري. أول ملاحظة نثيرها ، هي أن المشرع الجزائري اشترط توفر الجنسية الجزائرية في الشخص الطبيعي و خضوع الشخص المعنوي للقانون الجزائري مع وجود المركز الرئيسي للنشاط في الجزائر.

إن هذه الشروط تبين صراحة رغبة الدولة الجزائرية في رقابة نشاط النقل البحري حيث أن شرط الجنسية في الشخص الطبيعي يفيد ولاية الشخص للدولة ، و نفس الشيء بإخضاع الأشخاص المعنوية للقانون الجزائري و تواجد المركز الرئيسي بالقطر الجزائري¹²³.

¹²¹ مادة 3 من المرسوم التنفيذي 118-02 .

¹²² بدراسة بعض أحكام الأمر 40-75 (مواد 4 - 5 - 9 - 13 ..) ، إن رقابة الدولة على حركة البضائع عن طريق السلطات الواسعة المخولة لمدرء الموانئ ، لا تمس إلا بمبدأ التسهيل المعتمد بانضمام الجزائر إلى اتفاقية لندن لتيسير الحركة البحرية ، بل تذهب أبعد من ذلك حيث تمس بمبدأ التحرير لأنشطة المناولة و التثوين، و كذلك بمبدأ المساواة أمام الأعباء (دفع رسوم و حقوق جمركية) المكرس دستورا في مادته 64 ، هذا بإحداث تمييز في معاملة المستوردين الخواص و العموميين .

¹²³ إن هذه الشروط تقصي الأشخاص الطبيعية الغير جزائرية الجنسية و الأشخاص المعنوية الخاضعة لقوانين أخرى التي توجد مراكزهم الرئيسية خارج القطر الجزائري من ممارسة نشاط النقل البحري في الجزائر .

من جهة أخرى إن اشتراط صفة المجهز تحيلنا إلى المادة 572 ق ب التي تعرفه بأنه شخص طبيعي أو معنوي يستغل السفينة إما بصفة مالك أو بناء على صفات أخرى كمستأجر مثلا. إن مسألة الاستغلال بصفة مالك تحيلنا إلى المادة 28 ق ب التي تشترط رقابة على النشاط عن طريق الشخص المعنوي الخاضع للقانون الجزائري حيث يكون من جنسية جزائرية¹²⁴:

- الشركاء في شركات الأشخاص .
- مالكو أغلبية رأس المال في الشركات ذات المسؤولية المحدودة .
- الرئيس المدير العام و أغلبية أعضاء مجلس الإدارة، أو الهيئة المديرة و أغلبية مجلس الرقابة، و كذلك المالكون لأغلبية رأس المال في الشركات ذات أسهم.
- المسيرين و المنخرطون في الجمعيات .
- الطاقم .

أما بالنسبة للصفات الأخرى التي تمكن من استغلال السفن، فإن المجتمع البحري يلجأ إلى إيجار السفن ، و تنص المادة 649 ق ب على:

" يمكن ممارسة نشاطات إيجار السفن من طرف أي شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو أي شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري، وله صفة مجهز السفن ويوجد مركز نشاطاته الرئيسي في القطر الجزائري.

تحدد أحكام هذه المادة عن طريق التنظيم" .

تبين هذه المادة بدورها رقابة الدولة على نشاط إيجار السفن باشتراطها الجنسية الجزائرية في الشخص الطبيعي مستغل النشاط، أو إخضاعه للقانون الجزائري في حالة الأشخاص الاعتبارية، مع تواجد المركز الرئيسي في الجزائر¹²⁵ .

أما المرسوم التنفيذي 57-08 المؤرخ في 2008/02/13 المحدد شروط و كفاءات امتياز استغلال خدمات النقل البحري، فمن بين أهم الشروط التي ينص عليها ، تلك المتعلقة بشخص المجهز (جنسية - سيرة - أخلاق...) ، بالمشروع (دراسة تقنية و اقتصادية - برنامج استغلال - وسائل بشرية، مادية و عقارية - المقر الرئيسي - القدرات المالية ..) ، و أخرى

¹²⁴ إن هذه الشروط هي شروط منح السفينة الجنسية الجزائرية، و تبين كذلك شروط اكتساب صفة المالك في التشريع الجزائري. علما كذلك بأن اكتساب ملكية سفينة جزائرية عن طريق شرائها، خاضع لرقابة الدولة بموجب المادة 51 ق ب التي تنص على: "لا يتم نقل ملكية سفينة جزائرية أو جزء منها إلى شخص أجنبي إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة" .

¹²⁵ إن المادتين 572 و 649 ق.ب تبين التناقض الموجود في القانون البحري الجزائري، حيث تشترط المادة 572 في المجهز أن يكون مستأجر سفينة، و المادة 649 أن يكون المؤجر مجهزا. فأية صفة أسبق؟

تتعلق بالسفينة و الطقم (معلومات تقنية و أمنية حول السفينة- شهاداتها- جنسية الطقم..). كما يتضمن المرسوم أحكام تتعلق بحق رقابة الدولة و كذلك ظروف و حالات سحب الامتياز¹²⁶. فهكذا تشير المادة 29 إلى خضوع المستفيد بالامتياز، مستخدميه و سفنه إلى رقابة الدولة التي تتم بعدة طرق نذكر أهمها¹²⁷:

- منح امتياز إلا إذا كان هناك طلب في سوق النقل البحري على الخدمة (مادة 4).
 - مصادقة الوزير المكلف بالبحرية التجارية على برنامج النقل (مادة 4).
 - شهادة الجنسية الجزائرية بالنسبة للشركاء المالكين لأغلبية رأس المال مع تواجد المركز الرئيسي بالقطر الجزائري (مادة 5).
 - الامتياز شخصي و لا يمكن التنازل عنه بأية طريقة كانت (مادة 11).
 - إعلام الوزير المكلف بالبحرية التجارية بكل تغيير أو التخلي عن الاستغلال (مادة 20).
 - إيلاع الوزير المكلف بالبحرية التجارية بأسعار نقل البضائع و الأشخاص (مادة 23).
 - إيلاع الوزير المكلف بالبحرية التجارية عن كل برنامج شراء أو استئجار سفن.
 - يمكن إلغاء الامتياز في حالة غياب شرط من شروط منحه أو إذا لم تبقى حاجة إليه، أي للخدمة بالنسبة للدولة (مادة 35) .
- من جهة أخرى، إن رخصة استغلال النقل البحري تمنح لمدة 10 سنوات، ليست مفتوحة و لا تنتقل للورثة، هذا ما ورد في المادة 9 من المرسوم التنفيذي 08-57. إن كل هذه القيود نجدها في دفتر الشروط الملحق للمرسوم 08-57. أما المادة 17 فتتص على حالة تسخير السفن، طاقمها و المستخدمين الآخرين، مع بقاء المستفيد بالامتياز ملزما ببذل كل العناية لتنفيذ التسخير (la réquisition).
- يتبين من هذه الأمثلة أن الدولة الجزائرية حتى و إن فتحت ممارسة نشاط النقل البحري للخواص بإزالة الاحتكار الذي كان مفروض بموجب المادة 571 في صياغتها الأولى ، فإنها احتفظت برقابة كافية على النشاط نظرا لدوره الاستراتيجي في اقتصاد ، اتصالات و تمويل البلاد. هذا بغض النظر عن طرق الرقابة الكلاسيكية المعروفة (رقابة إدارية ، تقنية و اجتماعية) .

¹²⁶ BOUKHATMI Fatima, Privatisation des transports maritimes en Algérie . Troisième essai. Revue le Phare n° 108 , Avril 2008. pages 6.

¹²⁷ BOUKHATMI Fatima, Privatisation des transports maritimes en Algérie . Troisième essai. Ibid.

2- بالنسبة للنشاطات المجاورة :

سوف نتعرض إلى بعض أمثلة رقابة الدولة على النشاطات المجاورة بدراسة كل نشاط على حدة.

* وكيل السفينة ، وكيل الحمولة و السمسار البحري :

إن المشرع الجزائري حرر نسبيا ممارسة هذه النشاطات بموجب المادة 571-3 ق ب، غير أن ممارسي هذه النشاطات يبقون خاضعين لرقابة الدولة من عدة زوايا كما يبينه المرسوم التنفيذي 183-09 المؤرخ في 2009/05/12 المحدد شرط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري . و على سبيل المثال نذكر بعض طرق هذه الرقابة . فالمادتين 2 و 11 تحدد ممارسي هذه النشاطات ، بالأشخاص الطبيعية من جنسية جزائرية و الأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون الجزائري مع إمكانية مساهمة شركاء أجنبية بنسبة لا تزيد عن 60 % (مراقبة 40 %) . المادة 19 تنص على عدم قابلية التنازل أو نقل الاعتماد الذي تمنحه الدولة ، أي أنه شخصيا . المادة 38 تخضع مساعد النقل البحري إلى رقابة الأعوان الإداريون المؤهلون ، و المادة 39 تلزم وضع حيز التنفيذ الاعتماد في أجل أقصاه ستة أشهر من تسليمه . أما المادة 44 تشير إلى سحب الاعتماد مؤقتا ، أو نهائيا في حالة العود في حالة الإخلال بالالتزامات .

* وكيل النقل :

إن هذه المهنة تقوم مبدئيا على الحرية التعاقدية، غير أن دراسة المرسوم التنفيذي 94-231 المؤرخ في 1994/07/27 المحدد شروط ممارسة مهنتي وسيط الشحن و وكيل نقل البضائع ، تبين أن هناك قيود على ممارسة النشاط من خلال بعض أحكامه¹²⁸ .

يتبين من بعض أحكام المرسوم المذكور أن وكيل النقل لا يمكن له تنظيم عمليات نقل بحري و لا نقل متعدد الأشكال، و لا تسليم البضائع لأصحابها، و هذا رغم أن نشاطه يقوم مبدئيا على حريته في تنظيم عملية النقل من بدايتها إلى نهايتها، بما فيها إبرام عقود متعددة كالتأمين، أو مع شركات مناولة أو نقل بحري، جوي ، عن طريق السكك الحديدية، أو عبر الأنهار .

إن هذا النشاط عندما يمارس بكل حرية¹²⁹ ، يلعب دورا كبيرا في تبادلات السلع دوليا ، لأن هذا العميل يتكفل بتنظيم التبادلات من بدايتها إلى نهايتها .

¹²⁸ إن المادة 15 من المرسوم التنفيذي 94-231 التي تتعرض إلى نشاطات و مهمات وكيل النقل ، تتبين أنه يقوم بعمليات جمع البضائع لنقلها برا و عمليات شحن المركبات . أما المادة 16 فهي تستبعد من نشاطه عمليات التوزيع و التسليم في مناطق الشحن الحضري ، عمليات الترحيل و تغيير المركبات في جزء من الرحلة . المادة 19 تتعرض إلى منح اعتماد لممارسة النشاط مع منع التنازل عنه . و المادة 28 تجبر الوكيل بإبلاغ السلطات المعنية بأي تعديل في القانون الأساسي تحت طائلة سحب الاعتماد ، كما يسحب الاعتماد إن لم يثبت الوكيل نشاطا مهنيا كافي خلال سنة .

¹²⁹ Groupe d'étudiantes en magister de droit maritime et activités portuaires , Contribution : Le commissionnaire de transport . Ibid.

تبيين إذن أن القيود التي ترد على مهنة وكيل النقل تمس مبدأ التحرير و كذلك مبدأ التسهيل، و هذا بغض النظر عن كل الصعوبات التي قد يواجهها في دفع مبالغ صفقاته المبرمة في الخارج ، نظرا لكل الصعوبات التي تطرأ صعوبة تنقل الأموال و النصوص المصرفية .

* الوكيل المعتمد لدى الجمارك

إن المرسوم التنفيذي 99-197 المؤرخ في 16/08/1999 ، المحدد شروط ممارسة مهنة الوكيل المعتمد لدى الجمارك و كفاءاتها ، يتضمن بعض الأحكام التي تبين رقابة الدولة على هذا النشاط¹³⁰. إن رقابة الدولة تعتبر عادية نظرا لأهمية النشاط و الدور الذي يلعبه في استقرار الاقتصاد الوطني. غير أن المادة 17 تنص على توقيف الاعتماد في حالة غياب النشاط لمدة سنة ، تغيير العنوان دون تبليغ إدارة الجمارك أو أسباب أخرى ، و هذا دون تحديد أجل للقيام بالتبليغ، الشيء الذي قد يرتب تعسف إدارة الجمارك في استعمال سلطتها التقديرية، حتى و إن ألزمتها نفس المادة بتبرير قرارها. أما المادة 21 فإنها تنص على إنشاء لدى المديرية العامة للجمارك لجنة الطعن والتأديب ، و المادة 27 على: " يحدد الوزير المكلف بالميزانية بقرار، تنظيم غرفة التأديب و سيرها " ¹³¹.

إن هذه المواد ، تبين أن الوكلاء المعتمدين لدى الجمارك ليسو مستقلين بالنسبة لإدارة الجمارك و لا بالنسبة للسلطة المركزية التي تتدخل حتى في كيفية تنظيم و تسيير الغرفة التأديبية التي ترى صلاحياتها محدودة.

* الخبراء المحافظين في العواريات و خبراء التأمين :

إن المرسوم التنفيذي 07-220 المؤرخ في 14/07/2007 المحدد شروط اعتماد خبراء و محافظي العواريات و خبراء التأمين لدى شركات التأمين و شروط ممارسة مهامهم و تنظيمهم، جاء بقيود على حرية ممارسة هذه النشاطات، من بينها شرط الجنسية الجزائرية في الشخص الطبيعي، حيث يقصى الأجنبي المقيم في الجزائر من ممارسة هذه المهن. غير أنه يمكن له ممارستها عن طريق شخص معنوي بما انه لا يشترط الجنسية الجزائرية لا في الشركاء لا في المسيرين و لا في المستخدمين .

¹³⁰ من بين هذه الأحكام ، نذكر المادة 9 التي تمنح أجل 6 أشهر قابلة للتعميد مع إثبات الانتفاع بمحل للقيام بالنشاط .
أما المادة 15 فتلزم إبلاغ إدارة الجمارك بكل تغيير في القانون الأساسي أو تغيير بالنسبة للمصرح الجمركي.

¹³¹ تتولى اتخاذ إجراءات في حالة الإخلال بأحكام المادة 17 ، كما تدرس اقتراحات غرفة التأديب لوكلاء الجمارك، التي تحدد صلاحياتها المادة 26 و تحصرها في القضايا التأديبية، أخلاقيات المهنة و حماية المصالح المعنوية للمهنة.

من جهة أخرى، المادة 11 تمنح لجمعية شركات التأمين صلاحية توقيف أو شطب خبير أو محافظ عواريات أو خبير تأمين معتمدين ، بناء على تقرير معلل تقدمه شركة التأمين أو المؤمن له ، و هذا دون أي حق طعن للخبير الموقف.

أما بالنسبة لمسألة الأتعاب ، فإن المادة 13 تنص على: " يحق لخبير و محافظ العواريات و خبير التأمين المعتمدين أن يتقاضوا أتعاب تحدد ضمن السلم الذي تعده شركات التأمين و توافق عليه وزارة المالية ."

إن هذا النص يبين بدوره رقابة الدولة على النشاطات التي ينظمها المرسوم التنفيذي 07-220 ، الشئ الذي يجعل عقد تعيين الخبراء الذي تنص عليه المادة 12 ، عقد إذعان بما أنه لا يمكن مناقشة الأتعاب التي تعتبر عنصر مهم يقابل عنصر تأدية الخدمة .

3- بالنسبة للنشاطات المينائية :

تنص المادة 890 ق ب على: " تمارس على مستوى الموانئ مهمات القوة العمومية و الخدمات العامة و النشاطات التجارية ... "

فيما يخص رقابة الدولة على النشاطات المينائية سوف ندرسها من خلال النصوص التي تنظم النشاطات التجارية ، علما بأن الدولة تلعب دورا رئيسيا على مستوى الموانئ ، بالوصاية على السلطات المينائية ، بتسييرها، بتمويلها، و كذلك عن طريق السهر على استغلالها و أمنها. و بالرجوع إلى المرسوم التنفيذي 99-199، يتبين من المادة 2، أن السلطة المينائية هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري، تتمتع بالشخصية المعنوية و باستقلال مالي. تخضع للقانون العام في علاقتها مع الدولة وللقانون الخاص في علاقتها مع الغير. السلطة المينائية، يسيرها مدير عام ومجلس إدارة يتكون من ممثلي بعض الوزارات ، ممثل الغرفة الوطنية للتجارة ، و مرؤوس من الوزير المكلف بالموانئ. هذا ما جاء في المادة 9 . أما المادة 18 وما يليها ، فإنها تتعرض إلى التنظيم المالي، ويظهر هنا عدم مساهمة الرأس المال الخاص.

و بالنسبة للنشاطات التجارية التي تمارس في الموانئ ، لقد تم تحريرها . غير أن هذا التحرير ليس مطلقا و تبقى رقابة الدولة فعلية ، حيث نلاحظ أن المادة 10 من المرسوم التنفيذي 06-139 المؤرخ في 2006/04/15 المحدد شروط و كفاءات ممارسة نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة والتشوين في الموانئ، المعدل بالمرسوم التنفيذي 08-363 المؤرخ في 2008/11/08،

تجيز للوزير المكلف بالموانئ بناء على اقتراح من السلطة المينائية تحديد عدد المتعاملين
الضروريين لكل نشاط على مستوى كل ميناء ، لأسباب مادية أو متطلبات أمنية¹³² .
من جهة أخرى ، المرسوم التنفيذي 02-01 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها ،
يتعرض إلى النشاطات التجارية من باب الرقابة، و سوف نعرض بعض الأحكام التي تبين تدخل
و رقابة السلطة المينائية على هذه النشاطات .

* **القطر**. تنص عليه المادة 860 ق ب كما يلي: " يلتزم المجهز بموجب عقد القطر و مقابل
مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة "

نستنتج إذن أن عملية القطر تتم بموجب عقد بين السفينة القاطرة و المقطورة و هم طرفا العقد.
أما المادة 95 من المرسوم التنفيذي 02-01 فتنص على: " يمكن السلطة المينائية أن تفرض
على ربان السفينة الاستعانة بالقاطرات قبل أية حركة أو تنقل لسفينة و كذا كل إجراء يعتبر
ضروريا لتنفيذ المناورة مع احترام قواعد الأمن و النظام و الشرطة .
تحدد شروط القطر و دفع آلات الخدمة في النظام الخاص بكل ميناء "

يتبين من هذه المادة إن السلطة المينائية ، حتى وأن لم تكن طرفا ، يمكن لها إجبار سفينة ما على
الاستعانة بالقاطرات وهذا لتفادي أي حادث أثناء المناورات داخل الميناء. يظهر هنا تغليب
الاعتبارات الأمنية على الحرية التعاقدية .

* **المناولة** . تنص المادة 913 ق ب على: " تجري عمليات المناولة المينائية بموجب عقد
وتفضي إلى دفع مقابل "

حسب هذا النص تتم عملية الشحن أو التفريغ بموجب عقد بين الناقل و المناول، يتضمن كل
المسائل الجوهرية خاصة تلك المتعلقة بالأجر، ببداية ونهاية العمليات، أوقات الراحة وغيرها.
أما المادة 23 من المرسوم التنفيذي 02-01 تنص على: " طبقا لنظام العمل المطبق في الموانئ
وهو نظام التوقيت المستمر، ينبغي أن تتم عمليات الشحن و التفريغ فور إرساء السفينة بدون
انقطاع ...". هذا يدل على أن اتفاق الأطراف لا يمكن له أن يمس بتنظيم الميناء الذي يحدد حتى
بداية ونهاية تنفيذ العقد المبرم بين الناقل و المناول .

¹³² إن تطبيق هذا النص يمس بحرية المنافسة، خاصة و أن المؤسسة المينائية تبقى مستفيدة بامتيازها في غياب السلطات المينائية و هذا ما نستنتجه من
المواد 4 و 14 من المرسوم التنفيذي 06-139.

أما المادة 25 تنص على: " يمكن لأعوان السلطة المينائية المؤهلين قانونا في إطار السهر على حسن سير العمليات ، القيام دون سابق إنذار بأية رقابة على متن السفن أو على اليابسة على حد سواء ، واتخاذ جملة الإجراءات الضرورية قصد تدارك النقائص الملحوظة ".

ومن أهم صلاحيات أعوان السلطة المينائية ، نذكر الفقرة الثالثة من المادة 47 التي تنص :
" ... تحديد الشروط وكذا الوسائل المادية والبشرية المستخدمة في عمليات الشحن أو التفريغ والسحب... ". و بخصوص عمليات المناولة تنص الفقرة 7 من المادة 128 على : " ... يراقبون ويشرفون على عمليات شحن وتفريغ البضائع ... " .

تبين هذه الأحكام أن المناولة تتم تحت رقابة أعوان السلطة المينائية الذين يحددون الأماكن المخصصة للشحن والتفريغ والتخزين، كما يحددون الحاجات من الآلات الثابتة والمتحركة الضرورية للعملية ، وكذا وسائل التفريغ التي ينبغي استعمالها. هذا ما تشير إليه المادة 19 من المرسوم التنفيذي 01-02 بخصوص عبور ومكوث البضائع.

* **التشوين** . هو كذلك يتم بموجب عقد مبرم بالتفاوض الحر كما تنص عليه المادة 921 ق ب. أما المرسوم التنفيذي 01-02 فإنه ينص في الفقرة 2 من المادة 129 المتعلقة بصلاحيات شرطة الميناء على : " ... يسهرون أيضا على الاستغلال العقلاني لمساحات التخزين وعلى احترام الأحكام التي تنظم المرور والتوقف في مناطق استغلال الميناء ."

هذه المادة تبين رقابة السلطة المينائية على مناطق التخزين و وضع البضائع ، كما توجد أحكام أخرى تنظم إيداعها وسحبها ¹³³.

إن المرسوم التنفيذي 01-02 يتضمن العديد من الأحكام تمس مختلف النشاطات المينائية وكذا الإجراءات الأمنية لتفادي الكوارث. هذه الأحكام تبين الرقابة الواسعة التي تمارسها السلطة المينائية إلى حد تكاد تدمج النشاطات التجارية الممارسة من طرف الخواص في هرمها ، جاعلتا منها فروع تابعة لها. و يبقى السؤال مطروح حول تفاعل المرسوم التنفيذي 01-02 مع المرسوم التنفيذي 83-531 المتعلق بانضمام الجزائر إلى الاتفاقية لتيسير الحركة البحرية الدولية المبرمة في 1956/04/09 بلندن ¹³⁴.

¹³³ المادة 41 تنص على : " تخصص المستودعات والسطوح الترابية ما لم يوجد ترخيص تمنحه السلطة المينائية لإيداع البضائع العابرة بالميناء عند التفريغ أو الشحن ولا يمكن أن تشكل مكان توقف عادي للآلات المخصصة لعمليات المناولة ."

¹³⁴ انه عمليا من الصعب إجراء رقابة على النشاطات المينائية دون تعطيل تحرك البضائع أو حركة السفن وهذا بغض النظر عن كل العراقيل البيروقراطية ، حيث على سبيل المثال تفرض المادة 20 من المرسوم التنفيذي 01-02 ، تقديم طلب شحن أو تفريغ إلى السلطة المينائية، من طرف وكيل السفينة، المناول أو صاحب البضاعة. الشيء الذي يفتح الباب إلى تفسير مبني على فرضية التشدد في الرقابة بقصد التحلل من التزام دولي بصفة ضمنية عن طريق إصدار نص لاحق يخالف أحكام اتفاقية دولية. وهنا يتبين كذلك أن الجانب الأمني، حتى وان لم تقل أهميته في

4- فيما يخص الصيد البحري :

إن المادة 5 من القانون 01-11 المؤرخ في 03/07/2001 المتعلق بالصيد والتربية المائية ، تنص على: "إن تطوير الصيد والتربية المائية قابل لدعم الدولة في إطار السياسة الوطنية ...".
إذن هذا القطاع يحض باهتمام كبير من طرف الدولة و يخضع لرقابتها¹³⁵ ، خاصة وأن الموارد البيولوجية المائية تشكل ملك وطني مشترك تابع لاختصاص السلطة المكلفة بالصيد (الوزير المكلف بالصيد والموارد المائية) حسب المادة 7. من جهة أخرى ، تعد حماية الموارد المائية والمحافظة عليها، و تسيير مناطق الصيد ، من مهمات السلطة المكلفة بالصيد التي تسهر على ممارسة نشاطات الصيد والتربية المائية في إطار الاستعمال المستدام للموارد المائية¹³⁶.
كما أن الصيد في المياه تحت سيادة الدولة مخصص للراعي الجزائريين و السفن الحاملة للراية الجزائرية و السفن الأجنبية المرخص لها من الوزير الذي يحدد أنواع الموارد ، الحصص والحدود الجغرافية التي يمارس فيها النشاط .
إن رقابة الدولة تمتد حتى إلى الوسائل المستعملة و إلى تصرفات مالكيها ، حيث تخضع عمليات بيع أو نقل ملكيتها ، إلى تصريح إلى إدارة الصيد ، وكل استيراد أو شراء لسفن صيد يتم إلا بموجب ترخيص من نفس الإدارة .
بالنسبة لممارسة الرقابة، فإنها تتم من طرف شرطة الصيد إلى جانب هيئات أخرى مختصة¹³⁷.
أما المرسوم التنفيذي 04-373 المؤرخ في 21/11/2004 المحددة شروط منح الامتياز من أجل إنشاء مؤسسة تربية المائيات ، المعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي 07-408 المؤرخ في 25/12/2007 ، فإنه بدوره يتضمن عدة أحكام تبين رقابة الدولة على هذا النشاط¹³⁸ .

الموانئ ، يطغى على الجانب التجاري الذي يتطلب الحرية و السرعة .

¹³⁵ المادة 10 تشير صراحة إلى أن السلطة المكلفة بالصيد تضمن مراقبة نشاطات الصيد والتربية المائية .

¹³⁶ ممارسة نشاط الصيد البحري تخضع لتسجيل لدى السلطة المكلفة بالصيد، أما التربية المائية فإنها تمارس بموجب عقود امتياز حسب المادتين 20 و21

¹³⁷ المادة 60 من القانون 01-11 تنص على شرطة مكلفة برقابة نشاطات الصيد البحري و التربية المائية ، أما المادة 62 تنص على الهيئات المختصة و هي ضباط الشرطة القضائية ، قادات سفن القوات البحرية ، و أعوان المصلحة الوطنية لحراس السواحل .

¹³⁸ تنص المادة 7 من دفتر الشروط الملحق بالمرسوم التنفيذي على: " تمارس الهيئة المانحة سلطة الرقابة على صاحب الامتياز ، ويمكنها وفي كل وقت التأكد من أن نشاطات صاحب الامتياز مطابقة لشروط الامتياز".

5- بالنسبة لقطاع المناجم و الطاقة :

رغم تحرير هذا القطاع ، غير أن نظرا لأهميته ، فرض المشرع رقابة على نشاطاته خاصة وأن المادة 2 من القانون 10-01 تشير إلى أن المناجم ملك للدولة محيلتا إلى المادة 17 من الدستور .

إن رقابة الدولة على نشاطات المناجم تتم عن طريق هيئات إدارية مكلفة بذلك، و تنص المادة 41 من القانون 10-01 على: " مهمات السلطة المتعلقة بالنشاطات الأساسية الجيولوجية ، نشاطات البحث و الاستغلال، مخولة للوزارة المكلفة بالمناجم .
تقوم مهمة الدولة على:

- الإدارة المكلفة بالمناجم

- الوكالة الوطنية لأملاك المناجم المنشأة بموجب المادة 44.

- الوكالة الوطنية للجيولوجية و رقابة المناجم المنشأة بموجب المادة 45 ."

فيما يخص ممارسة نشاطات المناجم في البحر ، تنص المادة 193 صراحة على ممارسة الدولة لسيادتها على كل المناطق البحرية المنصوص عليها في المادة 2 من هذا القانون بالنسبة للبحث و الاستغلال في مجال المناجم ¹³⁹ .

هذه بعض الأحكام التي تبين حرس الدولة و رقابتها على نشاطات المناجم .

في مجال المحروقات، فإن أول رقابة على النشاط تتمثل في مساهمة شركة سونطراك بنسبة لا تقل عن 51% في نشاطات البحث الاستغلال و النقل .

ينظم هذا القطاع القانون 05-07 المؤرخ في 28/04/2005 المتعلق بالمحروقات ، و تنص المادة 3 على أن الموارد البترولية الموجودة في باطن الأرض تعتبر ملكية وطنية مشتركة التي تشكل الدولة أحد تفرعاتها. تمارس الدولة رقابتها على النشاطات في مجال المحروقات بواسطة سلطاتها المركزية و كذلك هيئات أنشأت لهذا الغرض ¹⁴⁰ .

¹³⁹ المادة 200 تنص على امتداد الأحكام المتعلقة بحماية الحياة البشرية في البحر إلى كل المنشآت المخصصة للبحث و الاستغلال ، كما تخضعها لأحكام التسجيل و الملاحة و غيرها . و تجدر الإشارة إلى أن القانون 10-01 يتضمن أحكام جزائية تتعلق بمخالفة الأحكام التي تنظم نشاطات المناجم في البحر و هي المواد من 210 إلى 220 ، أما المادة 222 فتتعلق على الأشخاص المكلفين بمعاينة المخالفات و تحرير المحاضر الواجب إرسالها إلى وكيل الجمهورية المختص ، و هي ضباط و أعوان الشرطة القضائية ، شرطة المناجم ، ضباط الموانئ ، قواد سفن البحرية الوطنية و سفن البحث العلمي ، قواد الطائرات الوطنية ، أعوان الجمارك، مفتشي الملاحة و الأشغال البحرية، مراقبي الملاحة البحرية، أعوان المصلحة الوطنية لحراس السواحل ، موظفي الهيئات التقنية للملاحة البحرية، مهندسي مصالح الإرشاد البحرية، الأعوان المكلفين بالبحث العلمي و علوم البحار .

¹⁴⁰ تنص المادة 11 على أن الوزير المكلف بالمحروقات يسهر على تميمها و يقترح سياسة في مجال المحروقات يسهر على تنفيذها بعد اعتمادها. كما يقدم طلبات المصادقة من طرف مجلس الوزراء على عقود البحث و الاستغلال. أما المادة 12 فتتعلق على إنشاء وكالتين، الوكالة الوطنية لمراقبة النشاطات في مجال المحروقات و الوكالة الوطنية لتتبع موارد المحروقات.

و تجدر الإرشاد إلى أن القانون 05-07 المؤرخ في 28/04/2005 المتعلق بالمحروقات لم يتضمن أحكام جزائية (ما عدا الغرامات)، و لم يتعرض للأشخاص المؤهلين للقيام بمعاينة المخالفات ، الشئ الذي لا يمنع من تطبيق الأحكام العامة .

6- بالنسبة لقطاعي الصناعة البحرية و البحث العلمي :

بالنسبة للصناعة البحرية فهنا يجب التفرقة بين المؤسسات التابعة للقطاع الخاص و تلك التابعة للقطاع العام .

بالنسبة للفئة الأولى فإنها تخضع لرقابة الدولة من جانب السلامة و الأمن، خاصة إذا تعلق الأمر بصناعة سفن. فهنا تتدخل الدولة إداريا عند تسجيلها و كذلك في إطار مهماتها المتعلقة بمنح مختلف الشهادات ، أو عمليات التفتيش على أساس رقابة دولة الراية .

أما بالنسبة للمؤسسات التابعة للقطاع العام ، فإلى جانب الرقابة الكلاسيكية الإدارية والأمنية ، فإن هذه المؤسسات تخضع كذلك لرقابة الدولة من خلال المهمة التي تسند إليها ، حيث عادة ما تكون على شكل مؤسسات عمومية ذات طابع صناعي وتجاري ، و إذن تعين الدولة إطاراتها و تمويلها و تحدد برنامجها و تراقبها اقتصاديا كذلك .

أما البحث العلمي فإنه تحت وصاية الوزارة المكلفة بهذا القطاع، وعلى هذا الأساس يخضع لرقابة الدولة، حتى وان كانت مساهمته في القطاع البحري غير ملموسة في الواقع العملي.

بعدها درسنا اتفاقية الشراكة ، من خلال مختلف أحكامها و حددنا ما هي النشاطات البحرية المعنية بالممارسة في أقاليم الأطراف و المبادئ التي تقوم عليها . و قمنا بنفس الدراسة في التشريع البحري الجزائري ، و رأينا ما هي النشاطات البحرية التي ينظم تشريعنا ممارستها و أهم الأحكام و المبادئ التي تقوم عليها ، ما يبقى لنا إلا التعرض إلى انعكاسات اتفاقية الشراكة على التشريع البحري الجزائري كنتيجة لتفاعلها .

فصل ثاني : انعكاسات اتفاقية الشراكة مع الإتحاد الأوربي على ممارسة الأنشطة البحرية
كنتيجة للدراسة التي قمنا بها في الفصل الأول ، سوف نتعرض في هذا الفصل إلى آثار اتفاقية الشراكة مع الإتحاد الأوربي على التشريع البحري الجزائري ، انطلاقا من العلاقة التي تقوم بين الاتفاقيات الدولية و القوانين الوطنية ، و المتمثلة في مبدأ سمو المعاهدة على القانون. سوف ندرس إذن حالات تطبيق المبدأ(1) و حالات استبعاده (2).

مبحث أول : تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني

إن المعاهدات الدولية التي تحتل مركز الصدارة بين مصادر القانون الدولي في العلاقات الدولية، تعتبر من أحسن الوسائل للارتباط القانوني بين الشعوب بهدف التعاون و التقارب و تجاوز الخلافات ¹⁴¹ .

من جهة أخرى من أهم المبادئ التي تقوم عليها المعاهدات، نذكر مبدأ عدم رجعية المعاهدات و كذلك مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني.

بالنسبة للمبدأ الأول ، تنص المادة 110 فقرة 2 من اتفاقية الشراكة مع الإتحاد الأوربي على :
" ... يدخل الاتفاق حيز التنفيذ في أول يوم من الشهر الثاني الموالي للتاريخ الذي يشعر فيه الطرفان المتعاقدان بعضهما البعض عن إتمام الإجراءات المشار إليها في الفقرة الفرعية الأولى..."

أما المبدأ الثاني ، فإنه مكرس دستورا حيث تنص المادة 132 منه على :
" المعاهدات التي يصادق عليها رئيس الجمهورية حسب الشروط المنصوص عليها في الدستور، تسمو على القانون " ¹⁴² .

سوف نتعرض في هذا المبحث إلى نطاق تطبيق مبدأ سمو المعاهدة (اتفاقية الشراكة) على التشريع الوطني (1) والى آثاره .

¹⁴¹ محمد بوسلطان ، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول. دار الغرب للنشر و التوزيع ، وهران. سنة 2000 ، ص 54 .

¹⁴² دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية . الجريدة الرسمية رقم 76 المؤرخة في 8 ديسمبر 1996 معدل ب: القانون رقم 03-02 المؤرخ في 10 أبريل 2002 الجريدة الرسمية رقم 25 المؤرخة في 14 أبريل 2002 القانون رقم 08-19 المؤرخ في 15 نوفمبر 2008 الجريدة الرسمية رقم 63 المؤرخة في 16 نوفمبر 2008.

مطلب أول : نطاق تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني

إن اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي ، تسري على الأطراف التي أبرمتها ، وتنظم النشاطات التي تهم هذه الأطراف . هذا من جهة . من جهة أخرى ، حتى وإن كان هدف دراستنا ينصب إلا على آثار اتفاقية الشراكة على التشريع البحري الجزائري ، فإنه لا يمكن القيام بمثل هذه الدراسة بصفة جدية دون التعرض إلى نفس الآثار على الطرف الثاني في المعاهدة ، أي على القانون الاتحادي وتشريعات الدول أعضاء . والمبرر الأساسي لهذا التوسع في الدراسة يقوم على مبدأ المعاملة بالمثل بين الطرفين في تفاعلها مع اتفاقية لشراكة .

بعبارة أخرى إن آثار اتفاقية الشراكة على التشريع البحري الجزائري ليست مبنية إلا على تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني ، ولكن كذلك على كيفية تطبيق نفس المبدأ على قوانين الطرف الثاني (القانون الاتحادي و قوانين الدول الأعضاء) ومدى احترامه وتنفيذه لالتزاماته الدولية .

إذن سوف نتعرض إلى نطاق تطبيق مبدأ سمو من حيث الأطراف (1) ثم إلى نطاق تطبيق المبدأ من حيث الأنشطة (2) .

فرع أول : نطاق تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون من حيث الأطراف .

لقد تعرضنا في الفصل الأول إلى نطاق تطبيق اتفاقية الشراكة من حيث الأطراف سواء بالنسبة لأقاليمها أو اختصاصاتها. و بما أننا بصدد تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني ، فإنه من المنطقي أن تنعكس أحكام الاتفاقية على التشريعات الوطنية للأطراف .

بالنسبة للدولة الجزائرية ، إن هذه المسألة لا تثير أي إشكال لأن المادة 132 من الدستور جاءت صريحة ، ومن جهة أخرى إن أحكام القانون المدني وخاصة المادة 4 منه تفيد أن القوانين الوطنية تطبق على كل التراب الوطني ، بما فيها أحكام اتفاقية الشراكة المصادق عليها وفق الشروط المتطلبة في الدستور .

هذا ما تعرضنا له في الفصل الأول بالنسبة لنطاق تطبيق التشريع الجزائري .

نستنتج مما سبق أن تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الجزائري ، الذي من شأنه أن يجعل اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي نافذة بالنسبة للجزائر ، لا يثير أي إشكال ، لا بالنسبة للإقليم ولا بالنسبة للأشخاص الخاضعة للأحكام اتفاقية الشراكة ، بناء على اختصاص الدولة الجزائرية الكامل في تطبيق قوانينها على كل إقليمها ورعاياها .

بالنسبة للطرف الثاني في اتفاقية الشراكة ، فإن الأمر ليس سهل نظرا لتعدد الأطراف ، توسع وتوزيع الأقاليم ، تعدد خصوصيات رعايا الدول الأعضاء ، وكذلك خصوصية توزيع الاختصاص بين مختلف الأعضاء في الاتحاد الأوروبي .

و هنا يجب تفحص هذه النقاط بدقة عن طريق دراسة تفاعل مبدأ سمو بالنسبة للأطراف ، بالنسبة للأقاليم ، وكذلك بالنسبة للاختصاصات .

فيما يخص الأطراف ، تنص المادة 106 من اتفاقية الشراكة على : " لأغراض هذا الاتفاق ، تعني عبارة الطرفين المجموعة أو الدول الأعضاء أو المجموعة ودولها الأعضاء طبقا لاختصاصاتهم على التوالي ..."

لقد تعرفنا على أعضاء الاتحاد الأوروبي ، أي الدول الأعضاء في الفصل الأول ، ورأينا أنها مرت من 15 دولة موقعة على اتفاقية الشراكة ، إلى 27 دولة حاليا ، أي بعد انضمام 12 دولة و التي أصبحت بدورها خاضعة لاتفاقية الشراكة على أساس معايير كوبنهاغ للانضمام .

هذا يعني أن كل الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي ، أي 27 دولة ، تلتزم بإدخال أحكام اتفاقية الشراكة في قوانينها الوطنية تطبيقا لمبدأ سمو المعاهدة على القانون من جهة ، وكذلك بموجب معايير كوبنهاغ لانضمام لمكاسب الاتحاد الأوروبي (تشريعات - أوامر - تنظيمات - تعليمات - اتفاقيات ...) .

و تجدر الإشارة في هذا الخصوص ، إذا اعتبرنا المجموعة الأوروبية كطرف ثاني¹⁴³ ، ممثلنا للمجموعة نفسها و للدول الأعضاء ، أن تطبيق مبدأ سمو يجعل من اتفاقية الشراكة قانونا اتحاديا ، و بالتالي تلتزم الأعضاء بإدراجه في قوانينها الوطنية تطبيقا للتصريح المتعلق بتطبيق القانون الاتحادي المرفق باتفاقية ماستريخت¹⁴⁴ .

أما إذا أخذنا بعين الاعتبار صياغة المادة 106 التي تشير إلى " المجموعة و الدول الأعضاء " كطرف ثاني ، فهنا يطبق مبدأ سمو مباشرة على كل الدول الأعضاء دون الاستناد إلى التصريح المشار إليه .

إن الفرق بين الصيغتين جد مهم من حيث ترتيب المسؤولية الدولية في حالة الإخلال بالالتزامات من الطرف الثاني .

¹⁴³ يتعلق الأمر بالجزء الأول من المادة 106 من اتفاقية الشراكة التي تحدد الطرف الثاني بالمجموعة الأوروبية أو الدول الأعضاء .

¹⁴⁴ Traité de Maastricht , Déclaration relative à l'application du droit communautaire , annexée au traité de Maastricht signé le 07/02/1992 et instituant la communauté Européenne .

في الحالة الأولى تعتبر المجموعة الأوروبية وحدها مسئولة دوليا باعتبارها طرفاً يمثل الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي . أي إذ وقع الإخلال من طرف إحدى الدول الأعضاء ، فإن المجموعة الأوروبية هي التي سوف تتحمل المسؤولية الدولية باعتبارها ممثلة لكل الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي . و تبقى مسألة الإخلال من طرف الدولة المعنية ، أمراً داخلياً للاتحاد الأوروبي على أساس الإخلال بما ورد في التصريح المشار إليه ، كذلك بالالتزامات الاتحادية كدولة عضو، و كذلك مساساً بمعايير كوبنهاغن.

أما في الحالة الثانية ، فإن المجموعة و الدول الأعضاء تعتبر كلها أطراف في اتفاقية الشراكة ، و إذن في حالة الإخلال ، ترتب المسؤولية الدولية مباشرة على من أخل بالتزاماته ، سواء كان ذلك من طرف المجموعة الأوروبية أو من طرف أحد أعضاء الاتحاد الأوروبي .

و تجدر الإشارة إلى أن اتفاقية الشراكة لم تشير إلى الاتحاد الأوروبي بمركزه القانوني الحالي ، بعد دخول حيز التنفيذ لمعاهدة ليشبونا في 2009/12/01 ، التي بموجبها أنشأت رئاسة للاتحاد متمتعة بالشخصية القانونية¹⁴⁵ .

فيما يخص الإقليم ، تنص المادة 108 من اتفاقية الشراكة على: " يطبق هذا الاتفاق على الإقليم حيث تطبق المعاهدة المؤسسة للمجموعة الأوروبية و حسب الشروط المنصوص عليها في المعاهدة المذكورة من جهة... " . و قد رأينا في الفصل الأول أن أقاليم الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي تنقسم إلى :

- مناطق محيطية متطرفة (Régions Ultrapériphériques- RUP) . هذه المناطق خاضعة للقانون الاتحادي و لقوانين الدول الأعضاء التي تنتمي إليها .
- بلدان و أراضي ما وراء البحار (Pays et Territoires d'Outre-mer-PTOM) . هذه البلدان و الأراضي خاضعة لقوانين الدول الأعضاء التي تنتمي إليها ، دون أن تخضع للقانون الاتحادي .
- أراضي ذات مركز قانوني خاص (Territoires spécifiques) . إن هذه الأراضي لا تخضع للقانون الاتحادي و لكن لها علاقات متميزة مع دول أعضاء دون أن تخضع

¹⁴⁵ Union européenne : le traité de Lisbonne entre en vigueur (01/12/2009) www.leseuropautes.eu . 10/12/2009.

لقوانينها الوطنية. إنها في الحقيقة مستقلة عن هذه الدول الأعضاء مع وجود علاقات و تعاون مدعمة .

• حالات خاصة (جزيرة قبرص) إنها لا تخضع للقانون الاتحادي في جزئها الشمالي ، حتى و إن كانت تابعة للاتحاد الأوروبي. هذه الاستقلالية التشريعية مؤقتة في انتظار تطور المفاوضات بين الشمال و الجنوب الذي يخضع للقانون الاتحادي .

يتبين مما سبق أن مبدأ سمو المعاهد على التشريع الوطني يجد تطبيقا كاملا في المناطق المحيطة المتطرفة ، لأنها خاضعة للقانون الاتحادي الذي يتضمن في مكاسبه اتفاقية الشراكة ، و كذلك لأن هذه المناطق خاضعة لقوانين الدول الأعضاء التي تنتمي إليها و التي تعتمد اتفاقية الشراكة في تشريعاتها الوطنية سواء كنتيجة لتطبيق مبدأ سمو باعتبارها طرفا في اتفاقية الشراكة أو كنتيجة لانضمامها اللاحق للاتحاد الأوروبي .

بالنسبة للبلدان و الأراضي ما وراء البحار فإن الأمر يختلف. إن هذه البلدان و الأراضي لا يسري عليها القانون الاتحادي ، و إذن لا تسري عليها اتفاقية الشراكة كمكسب للمجموعة الأوروبية.

من جهة أخرى تبقى هذه البلدان و الأراضي خاضعة لقوانين الدول الأعضاء التي تنتمي إليها و التي بدورها تخضع لاتفاقية الشراكة بناء على مبدأ سمو. فالإشكال الذي يطرح هو هل يمكن لهذه البلدان و الأراضي عدم الالتزام بأحكام الاتفاقية كمكسب إتحادي من جهة ، و احترام أحكامها كقانون وطني من جهة أخرى ؟

أي بعبارة أخرى هل هذه البلدان و الأراضي تخضع لكل القوانين التي تعتمد عليها الدول التي تنتمي إليها أم لا ؟

إن الإجابة على هذا التساؤل جاء بها التصريح المتعلق بتمثيل مصالح البلدان و الأراضي ما وراء البحار، الملحق باتفاقية ماستريخت¹⁴⁶ ، و الذي يمنح للدولة المعنية إمكانية التصرف بصفة مستقلة في صالح هذه البلدان و الأراضي دون المساس بمصالح المجموعة الأوروبية.

¹⁴⁶ التصريح الملحق باتفاقية ماستريخت المتعلق بمصالح الدول الأعضاء ، يمكن الدولة المعنية بالتصرف بطريقة منفردة لحماية مصالح بلدانها و أراضيها ما وراء البحار دون مساس بمصالح المجموعة . هذا ما تشير إليه المادة 227 من نفس الاتفاقية لمعالجة بعض الاختلافات بين مصالح الاتحاد الأوروبي و دولة الأعضاء.

نستنتج من هذا أن الدولة المعنية هي التي تحدد ما هي القوانين التي تطبيقها في هذه البلدان و الأراضي ، بما فيها أحكام اتفاقية الشراكة ، و ما هي تلك التي تعفى من تطبيقها ، و هذا حسب الحالة ، آخذتا بعين الاعتبار معيار واحد و هو معيار المصلحة.

إذا كان في صالح هذه البلدان و الأراضي تطبيق بعض أحكام اتفاقية الشراكة مع اعتبارها قوانين وطنية ، فإن الدول المعنية تتصرف في هذا الاتجاه ، و إن كان العكس فإنها تعفي البلدان و الأراضي من تطبيقها دون المساس بمصالح المجموعة الأوروبية. و يبقى الأمر غامض في حالة أحكام ليست في صالح هذه البلدان و الأراضي و في نفس الوقت ، عدم تطبيقها يمس بمصالح المجموعة الأوروبية . فهل المصلحة الوطنية تفوق مصلحة الاتحاد الأوروبي ؟

إن بصفة عامة يمكن القول أن مبدأ سمو يجد تطبيقا نسبيا في حالة البلدان و الأراضي ما وراء البحار.

بالنسبة للفئة الثالثة و هي الأراضي ذات المركز القانوني الخاص، فإن مبدأ سمو لا يعنيها لأنها ليست طرفا في اتفاقية الشراكة ، و من جهة أخرى لا تنتمي لدول أعضاء أطراف في الاتفاقية. فهي إلا مرتبطة بدول أعضاء و أطراف في اتفاقية الشراكة التي هي معنية بمبدأ سمو ، دون أن يمتد هذا المبدأ لهذه الأراضي ذات المركز القانوني الخاص و التي هي مستقلة عن الدول الأعضاء.

أما الحالات الخاصة كجزيرة قبرص فإن مبدأ سمو بالنسبة لها يطبق إلا على الجزء الجنوبي في انتظار نتائج التفاوض مع الجزء الشمالي .

يتبين من كل ما سبق أن تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القوانين الوطنية ، ليس تلقائي و سهل بالنسبة لدول الاتحاد الأوروبي إذا أخذنا بعين الاعتبار أقاليمها ، كونها لا تخضع كلها للقانون الاتحادي من جهة ، كما من جهة أخرى ، إن بعض الأقاليم معفية من تطبيق بعض قوانين الدول التي تنتمي إليها .

من حيث الاختصاص رأينا في الفصل الأول أنه يتوزع بين المجموعة الأوروبية و الدول الأعضاء كما يلي :

- اختصاص مبدئي للدول ، أين الدول تبقى مختصة بموجب دساتيرها في تطبيق و تنفيذ سياساتها في مجالات معينة ، دون تدخل المجموعة الأوروبية.
- اختصاص الاتحاد الأوروبي. هنا الدول الأعضاء لا تتدخل و تبقى المجموعة الأوروبية مختصة في تطبيق و تنفيذ برامجها و سياساتها في مجالات لا تخضع لاختصاص الدول الأعضاء.
- اختصاص مشترك بين الإتحاد الأوروبي و الدول الأعضاء. و هنا قد يكون دور المجموعة الأوروبية يتمثل في وضع أهداف و مبادئ ، و على الدول الأعضاء تجسيدها من خلال تنفيذ برامج وطنية. كما قد يكون تدخل المجموعة الأوروبية تكميلي لسياسات وطنية. و قد يكون أخيرا للمجموعة الأوروبية دور تنسيقي بين الدول الأعضاء .
- اختصاص سلبي. و هنا تكون التصرفات محظورة سواء للمجموعة الأوروبية أو الدول الأعضاء.

إن بالنسبة للاختصاص الأول ، أي الاختصاص المبدئي للدول ، فإن مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني يطبق من طرف الدولة المعنية و هنا تكون اتفاقية الشراكة سارية. فإن تبقى الدولة المعنية مختصة في تنفيذ أحكامها إذ كان موضوع التنفيذ أو النشاط المعني يدخل في الاختصاص المبدئي للدولة و لا يدخل في اختصاص المجموعة الأوروبية. أي تبقى الدول الأعضاء المعنية وحدها مختصة في تطبيق و تنفيذ الأحكام المتعلقة بالنشاط المعنى. و نذكر على سبيل المثال نشاطات القطر، الإرشاد و الملاحة الساحلية الوطنية التي تشير إليها المادة 34 فقرة 3 من الاتفاقية ، و التي ترمى إلى تطبيق تشريعات الأطراف فيما يخص مزايا وقانون الراية الوطنية. و هنا لا تتدخل المجموعة الأوروبية لا في وضع التشريع الخاص بالنشاط المعنى و لا في تنفيذه.

بالنسبة لاختصاص الاتحاد الأوروبي. فإن مبدأ سمو يرتب تنفيذ و تطبيق أحكام اتفاقية الشراكة التي تدخل في اختصاص المجموعة الأوروبية كما هي محددة في اتفاقية ماستريخت في مادتها

الثالثة ، دون أن تكون من الاختصاص المبدئي للدول الأعضاء . إذن تبقى المجموعة الأوروبية وحدها مختصة في تنفيذ هذه الأحكام. و نذكر على سبيل المثال إزالة الحواجز الجمركية و القيود لدخول و خروج السلع ، و هذا ما تنص عليه المادتين 8 و 9 بالنسبة للمنتجات الصناعية ، أو كذلك قواعد المنافسة أو حماية المستهلك ، بما فيها مستهلك خدمات النقل البحري مثلا.

بالنسبة للاختصاص المشترك. فإن مبدأ سمو يرتب تطبيق أحكام اتفاقية الشركة بصفة مشتركة بين المجموعة الأوروبية و دولها الأعضاء ، و هذا حسب كيفية تدخل المجموعة الأوروبية. إما بوضع أهداف و على الدول الأعضاء تجسيدها ، إما بالتنسيق ، و إما لتكميل ما تم انجازه من طرف الدول الأعضاء. و يدخل في هذا الاختصاص، تنفيذ السياسات المشتركة للمجموعة الأوروبية كالسياسة المشتركة للفلاحة و الصيد البحري أو السياسة المشتركة في مجال النقل أو البيئة ، أو تشجيع تجسيد و تطوير الشبكات الأوروبية للنقل بما فيها النقل البحري و النقل عبر الأنهار. إن كل هذه القطاعات تشير إليها اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي .

و أخيرا بموجب الاختصاص السلبي ، تمتع المجموعة الأوروبية و الدول الأعضاء بالقيام ببعض التصرفات. هنا يكون مبدأ سمو المعاهد على القانون بدون فعالية على تنفيذ أحكام اتفاقية الشراكة. هذا موضوع المبحث الثاني من هذا الفصل .

يتبين من كل ما سبق أن تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون بالنسبة للطرف الأوروبي ، قد يواجه بعض الصعوبات تمس بمبدأ التطبيق العام و المجرد للقوانين ، خاصة من حيث الإقليم ، كالاستناد إلى المادة 227 لاتفاقية ماستريخت و التصريح الملحق بها المتعلق بمصالح الدول الأعضاء ، لإعفاء بعض الأقاليم من تطبيق أحكام الاتفاقية و التحلل منها .

فما هو الشأن بالنسبة لتطبيق مبدأ سمو على الأنشطة البحرية ؟

فرع ثاني : نطاق تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون من حيث الأنشطة

سوف نتعرض في هذا الفرع إلى النشاطات القابلة لتطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني .

تتقسم هذه النشاطات إلى فئتان هما :

- نشاطات تخضع لتعديلات في النصوص التي تنظمها لجعلها مطابقة لأحكام الاتفاقية ، لتسهيل تطبيق هذه الأخيرة و كذلك لتسهيل ممارستها من الأطراف .
- نشاطات جديدة لم يسبق للمشرع الجزائري تنظيمها ، و التي تدخل في مجال اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي .

إن هذه النشاطات الجديدة من شأنها توسيع مجال ممارسة المهن البحرية .

إلى جانب هذه النشاطات الجديدة ، توجد نشاطات أخرى في الأوساط المهنية البحرية الجزائرية تمارس دون نصوص و لا أسس قانونية تنظمها . سوف نتعرض لها مع النشاطات الجديدة . و إلى جانب هاتين الفئتين ، لدينا كذلك نشاطات لا تحتاج لتعديلات على نصوصها لأنها مطابقة لأحكام اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي . هي عادة نشاطات يتعامل فيها الأطراف منذ عدة سنوات .

سوف نتعرف على هذه النشاطات من خلال مختلف القطاعات التي تنتمي إليها .

النشاطات التي تدخل في قطاع النقل البحري :

إن اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي تتضمن عدة أحكام تخص النقل البحري . هذه الأحكام جاءت عامة و واسعة و ليست على سبيل الحصر . هذا من جهة . من جهة أخرى ، إن هذا القطاع يعتبر قطاع حساس و استراتيجي بالنسبة للجزائر . فلهذا يكون من مصلحتها توسيع تشريعها البحري للتحكم أكثر فأكثر في هذا القطاع بإدخال نشاطات جديدة نذكر منها :

- النقل البحري بدون سفن (Non Vessel Operating Common Carrier- NVOCC) .

إن هذا النشاط الذي يعتمد على استعمال الحاويات كوسيلة نقل البضائع ، يمكن ممارسته من طرف وكلاء العبور، وكلاء النقل ، وكلاء الحمولة ، المجمعين و المفرقين¹⁴⁷ . إن إدخال هذا

¹⁴⁷ خاصة المحترفين الذين يتعاملون بكثرة و أساسا بالحاويات مع الناقلين.

النشاط في الأوساط المهنية الجزائرية و تنظيمه في التشريع الوطني سوف يسهل تطبيق المادة 34 من اتفاقية الشراكة خاصة في فقرتها الثانية بالنسبة لشراء و بيع خدمات النقل (34-2-ب) ، أو تخضير وثائق النقل (34-2-ج) ، أو إبرام اتفاقيات تجارية مع شركاء محليين (34-2-هـ) ، أو تمثيل الشركات و تنظيم الرحلات و التكفل بالحمولة .

• تسيير شركات نقل بحري تابعة للخواص. هذا النشاط يمارس في العديد من الدول من طرف شركات مختصة تقدم خدماتها لمالكي سفن نقل ، و من أمثلة الشركات المختصة في تسيير السفن في العالم ، نذكر الشركة الكندية (Canada Steamship Lines CSL) ، التي تسيير حوالي 600 سفينة البعض منها ملك لها. يمكن للمشروع الجزائري فتح المجال لممارسة هذا النشاط ، الشيء الذي سوف يفتح مجال تطبيق المادة 34 خاصة بالنسبة لتسويق و بيع خدمات النقل البحري (34-2-أ) ، و كذلك المادة 59 المتعلقة بالتعاون في مجال النقل عن طريق دعم إعادة هيكلة النقل و عصرنته ، و كذلك تحسين تنقل المسافرين عن طريق وجود عدة ممولين خدمات في السوق ، الشيء الذي يدعم المنافسة في صالح المستهلكين.

المهن التي تدخل في قطاع النشاطات المجاورة :

في هذا المجال يمكن تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني بطريقتين. الأولى بإدخال تعديلات في التشريع البحري الجزائري ، و الثانية بإدخال نشاطات جديدة لم يسبق ممارستها في الجزائر أو تمارس دون أن تكون منظمة بنصوص .

• ينتمي للفئة الأولى :

- مساعدي النقل ، و هذا لإزالة و تصحيح التناقضات بين مختلف الأحكام التي تنظم هذه النشاطات .

- الخبراء ، خبراء التأمين ، محافظي العواريات و الخبير الموجه المركزي. إن التعديل الذي يدخل على النصوص المنظمة لهذه المهن سوف يسمح بتصحيح التناقضات المتعلقة بشروط ممارسة هذه المهن من جهة ، كما سوف يسهل تطبيق أحكام اتفاقية الشراكة ، خاصة المادة 33-2 - ب التي تشير إلى تواجد و إقامة أشخاص طبيعية تمارس مهن خاضعة لاعتماد في إقليم الطرف الثاني.

- وكيل النقل. إن التعديل سوف يمكن لهذا المحترف من ممارسة مهنته بكل حرية ، كما سوف يدخل النشاط البحري صراحة في المرسوم التنفيذي 23-94. من جهة أخرى يوسع من مجال تطبيق المادة 34-2 بخصوص النقل بكل أشكاله المتضمن جزء بحري و كذلك المادة 59 المتعلقة بالتعاون في مجال النقل و لاسيما النقل المتعدد الأشكال التي تشير إليه نفس المادة في فقرتها ما قبل الأخيرة.

• ينتمي للفئة الثانية :

- وكيل العبور¹⁴⁸. هذا النشاط يمارس في الأوساط المهنية البحرية الجزائرية دون نص تنظيمي في التشريع البحري الجزائري. نظرا لأهميته و دوره في السلسلة اللوجستية ، سواء في النقل البحري أو النقل المتعدد الأشكال، و بصفة عامة في الاقتصاد الجزائري، فإنه من الضروري إخضاعه لتنظيم واضح المعالم خاصة و أن لهذا المحترف إمكانية التدخل بصفات مختلفة في سلسلة النقل.

من جهة أخرى فإن هذا سوف يسهل و يوسع مجال تطبيق المادتين 34 و 59 من اتفاقية الشراكة .

- مجمع/مفرق. إنه يعتبر نشاط جديد يجب إدخاله في الوسط البحري الجزائري لتسهيل و تنظيم العمليات على البضائع التي تنص عليها المادتين 34 و 59 من اتفاقية الشراكة .

و تجدر الإشارة إلى أن هناك نشاطات أخرى نظمها التشريع الجزائري و هي نشاطات مجاورة تدعم احتياجات الناقل كعموني السفن مثلا .

المهن التي تعتبر من النشاطات المينائية :

يتعلق الأمر بالنشاطات التجارية التي تمارس في الموانئ. و هنا يمكن تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني بإدخال تعديلات على بعض النصوص و بإعداد نصوص تنظم نشاطات غير موجودة.

¹⁴⁸ KHELIFA Kamel, Transports et auxiliaires : lois et réalités opérationnelles. Ibid.

• نذكر بالنسبة للفئة الأولى :

- نشاطات القطر المناولة و التشوين. و هنا التعديل يهدف إلى توسيع مجال تطبيق المادة 34-2-هـ و المادتين 49 و 59 من اتفاقية الشراكة ، المتعلقة بالتعاون الاقتصادي و تدعيم المتعاملون.

- نشاط تسيير المواني بتمديده إلى موانئ الصيد البحري و النزهة¹⁴⁹ ، الشيء الذي من شأنه يرتب توسيع و تدعيم تطبيق المادة 59 من اتفاقية الشراكة.

• نذكر بالنسبة للفئة الثانية :

- نشاط إرساء السفن ، الذي من الأحسن فصله عن نشاط الإرشاد لأسباب متعلقة بمهمات أخرى يمارسها هذا المحترفين و لا يمارسها المرشدون كمكافحة الحريق أو التلوث ، أو تقديم دعم بشري للسفن عند دخولها أو خروجها من الموانئ . كما من جهة أخرى ، يوسع مجالات تطبيق المادة 34-2-هـ و 49-هـ.

- مخطط الشحن (Ship planner) . إن هذا النشاط من شأنه تسهيل عمليات الشحن و التفريغ بالنسبة لعدد معين من السفن في نفس الوقت ، إلى جانب تخفيف العبء على ضباط السفن و توسيع مجال تطبيق المادة 34-2-هـ ، المادة 49-هـ و المادة 59.

مجالات تخص قطاع الصيد البحري :

إن هذا القطاع مهم بالنسبة للطرفان. من جهة هو محل سياسة مشتركة بالنسبة للمجموعة الأوروبية التي تعتبر أول قوة صيد بحري في العالم مالكة لحوالي 40 % من الأسطول العالمي للصيد البحري¹⁵⁰ ، و من جهة أخرى هو محل اهتمام كبير من طرف الدولة الجزائرية التي تطمح في تطويره و عصرنته ، و إذن الاستفادة منه و مراقبته على سواحلها. هنا مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني يمكن أن يجد تطبيقا في المجالات الآتية :

¹⁴⁹ في هذا الصدد ، فإن مشروع مجمع " داهلي " (Dahli.spa) يتضمن بناء و تسيير ميناء مخصص للنزهة (Medina Alger) ، و السؤال الذي يطرح نفسه يتعلق بالأساس القانون للاستفادة و تسيير ميناء نزهة بما أن المادة 888 تضعه في نفس المركز مع الموانئ التجارية و الصيد البحري ، و المادة 893 تدرجه ضمن الأملاك العمومية الاصطناعية الذي تستفيد من حق استعمالها و تسييرها السلطة المينائية حسب المادة 901 من القانون البحري.

- تعديل بعض أحكام النصوص التنفيذية.
- إنشاء شركات صيد بحري خاضعة للقانون الجزائري ، أو الدخول في رأس مال شركات صيد بحري مملوكة للخوادم من جنسية جزائرية.
- هذا من شأنه توسيع من مجال تطبيق المادة 54 المتعلقة بترقية و حماية الاستثمارات و كذلك المادة 58 المتعلقة بالتعاون في مجال الصيد البحري.
- وضع نصوص تنظيمية لمنح رخص للسفن الأجنبية للممارسة للصيد البحري في المياه تحت السيادة الجزائرية.
- الاستشارة و التسيير في مجال الصيد البحري ، و هذا قد يعتبر نشاطا جديدا في هذا القطاع ، و يوسع مجال تطبيق المادة 59 من اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي ، و كذلك المادة 49 منها المتعلقة بالتعاون و تبادل المعلومات . كما سوف يحل مسألة تسيير سفن الصيد البحري المملوكة على الشيوخ .

فيما يخص قطاع المناجم و الطاقة :

- إن هذه القطاعات تعتبر قطاعات إستراتيجية ، و من جهة أخرى إن الأطراف تتعامل فيها منذ عدة سنوات بصفة معتادة .
- هنا قد نجد مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني تطبيقا يمس النشاطات التالية:
- النشاطات المتعلقة بالمحروقات. سواء كانت بحث ، استغلال أو نقل ، خاصة في المياه تحت سيادة الدولة الجزائرية و الدولية . هذا سوف يوسع في مجال تطبيق المادة 49 المتعلقة بوسائل و كفاءات التعاون كتبادل المعلومات ، تنفيذ أعمال مشتركة أو دعم الشراكة و الاستثمار . كما يدعم و يوسع مجال تطبيق المادة 51 المتعلقة بالتعاون العلمي و التقني و التكنولوجي خاصة بالنسبة للتحويل التكنولوجي لاستخراج المحروقات من أعماق البحار. و أخيرا توسيع مجال تطبيق المادة 61 من اتفاقية الشراكة المتعلقة بالطاقة و المناجم .

- النشاطات المتعلقة بالطاقة المتجددة. هنا الهدف الرئيسي هو اكتساب خبرة و الاستفادة من تحويل تكنولوجي في هذا المجال. إن هذا من شأنه توسيع مجال تطبيق المادتين 51 و61 من اتفاقية الشراكة .

- النشاطات المنجمية. و هنا كذلك تجد المواد 51،49 و61 من اتفاقية الشراكة مجال تطبيق واسع .

بالنسبة لمجال سلامة الملاحة و الأمن البحري :

إن هذا القطاع يخضع تقليديا للدولة ، غير أنه يمكن أن يجد مبدأ سمو المعاهدة على التشريع الوطني تطبيقا عن طريق تعديلات تسهل الاستثمار في هذا المجال من جهة ، و كذلك من جهة أخرى ، بإدخال نشاطا جديدا لم يتكفل بيه التشريع الجزائري .

- بالنسبة للطريقة الأولى المتمثلة في تعديلات تسهل ممارسة النشاطات الموجودة و

الاستثمار، نذكر على سبيل المثال إقامة شركات التصنيف (Sociétés de Classification)، الشيء الذي من شأنه توسيع مجال تطبيق المادة 54 المتعلقة بترقية و حماية الاستثمارات و كذلك المادة 55 المتعلقة بتوحيد مقاييس المطابقة و تقويمها و هذا عن طريق تشجيع استخدام المقاييس الأوروبية و الإجراءات التقنية لتقويم المطابقة الشيء الذي سوف يعود ايجابيا على الأمن البحري وسلامة الملاحة .

- بالنسبة للطريقة الثانية فإنها تتمثل في إنشاء نشاطا جديدا لم يتكفل بيه التشريع الجزائري و

هو نشاط تفتيش السفن الناقلة للمحروقات (vetting). إن هذا من شأنه توسيع مجال تطبيق المادتين 54 و 55 من الاتفاقية ، وكذلك توفير أكثر حماية للبيئية ، و الحماية من التلوث البحري ، و خاصة أن الخطر الكبير في البحر يتعلق بنقل المحروقات .

أما فيما يخص لقطاع التأمين :

إن التأمين في الجزائر منظم بالأمر 95-07 المؤرخ في 25/01/1995 ، المعدل والمتمم بالقانون 06-04 المؤرخ في 20/02/2006 . انه يتضمن عدة أحكام تمس التأمين البحري ، وهذا في الباب الثاني إضافة إلى أحكام أخرى .
إن التعديلات التي تمس النصوص المنظمة لنشاطات التأمين قد تمس بعض الأحكام التي من شأنها تسهيل و توسيع تطبيق المادة 32 التي تشير إلى تواجد و إقامة أشخاص معنوية لمزاولة نشاطات تجارية .

و أخيرا بالنسبة لقطاع الصناعة البحرية و البحث علمي :

إن هذا القطاع الذي يعتبر قطاع غير منطور بالكفاية¹⁵¹ ، و بالتالي يستحسن الاعتناء بيه .
إنه يخضع لشروط الاستثمار خاصة فيما يتعلق بالصناعة.
في هذا المجال يمكن تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني لتوسيع مجالات الاستثمار و ممارسة نشاطات متعلقة بهذا القطاع و التي نذكر منها الصيانة ، تصليح السفن ، بناء السفن و الصناعة البحرية ، مكاتب دراسات ، التكوين و كذلك إنشاء و الدخول في شبكات معلومات.
و من جهة أخرى ، إن الاهتمام بيه ، قد يسهل و يوسع من مجال تطبيق أحكام المادة 51 المتعلقة بالتعاون العلمي و التقني و التكنولوجي ، كما يدعم تطبيق المادة 53 المتعلقة بالتعاون الصناعي ، و أخيرا يفتح مجال لتطبيق متنوع للمادة 54 المتعلقة بترقية و حماية الاستثمارات، خاصة و أن هذا اغلب استثمارات الدول الأجنبية و الأوروبية منها ، تتجه أساسيا إلى مجال المحروقات ، علما بأن تنوع مجالات الاستثمار ، سيعود بفائدة على الاقتصاد الوطني .
بعد ما تعرضنا إلى نطاق تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني ، و هذا بتحديد النشاطات القابلة لتطبيق المبدأ ، فما هي آثار تطبيقه على القانون الوطني ؟

¹⁵¹ تجدر الإشارة إلى أن المستثمر في هذا القطاع يواجه صعوبات في الحصول على عقار مجاور للسواحل ، الشيء الذي دفع بعض المستثمرين بالانتقال إلى بلدان مجاورة لمزاولة نشاطهم و بيع السفن في الجزائر. (شركة الفلك الكائن مقرها بشرشال ولاية تيارت).

مطلب ثاني : آثار تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني
سوف ندرس في هذا المطلب إلى آثار تطبيق المبدأ على النشاطات في التشريع البحري
الجزائري "1" ، ثم في الاتحاد الأوربي "2" .

فرع أول : آثار تطبيق مبدأ سمو على الأنشطة البحرية في التشريع البحري الجزائري

لقد حددنا في المطلب الأول من هذا الفصل النشاطات القابلة لتطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني ، و قسمناها إلى نشاطات تخضع لتعديلات في نصوصها و نشاطات جديدة. سوف نتعرض في هذا الفرع إلى أهم التعديلات التي من المحتمل أن تخضع لها مختلف النصوص المنظمة للنشاطات المستهدفة .

من جهة أخرى تجدر الإشارة إلى أن السيد الوزير الأول للحكومة الجزائرية ، أصدر تعليمة بتاريخ 2008/12/21 أدخلت بعض التصحيحات في تواجد الشركات الأجنبية في الجزائر و التعامل معها ، و أهمها هي أنه لا يمكن لهذه الشركات الاستثمار في الجزائر دون أن تكون هناك شراكة مع شركة جزائرية تراقب على الأقل 51% من رأس مال الشركة مع أغلبية حائزي الحصص و رأس المال من جنسية جزائرية¹⁵² ، و أن تكون النشاطات متجهة نحو التصدير و لا الاستيراد . و أخيرا بموجب قانون المالية التكميلي لسنة 2008 ، تم فرض رسم بقيمة 15% على فوائد الشركات القابلة لتحويل إلى الخارج .

إن هذه التعليمات و قانون المالية التكميلي ، سوف تحدث عدة تغييرات و ردود أفعال في أوساط الأعمال بما فيها النشاطات البحرية ، حتى و إن كانت تطبق البعض من هذه الأحكام الجديدة منذ عدة سنوات بالنسبة لشركات النقل البحري تحت راية جزائرية ، التي تشترط ملكية السفينة لشخص قانوني جزائري و في حالة الشخص المعنوي ، أن يكون حائزي على أغلبية رأس المال و الحصص من الجنسية جزائرية ، و هذا تطبيقا للمادة 28 من القانون البحري .

152 تجدر الإشارة إلى أن هذه التعليمات التي تحدد حصص الجزائريين ب 51% لا تعكس حصص محددة في نصوص تنظيمية أخرى كالمرسوم التنفيذي 183-09 المؤرخ في 2009/05/12 المحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري الذي في مادته 11 ينص على 40% كحد أدنى بالنسبة للجزائريين . و هذا بغض النظر عن إشكالات أخرى ناتجة عن هذه التعليمات كاحترام مبدأ توازي الأشكال بالنسبة لقوانين و نصوص أخرى كقانون الاستثمار مثلا .

فيما يخص التعديلات بالنسبة لقطاع النقل البحري

حددنا في هذا المجال نشاطات جديدة التي في اعتقادنا ، إدخال أحكام تنظمها في التشريع الجزائري ، من شأنه توسيع مجال تطبيق الاتفاقية من جهة ، كما من جهة أخرى يسهل التحكم أكثر فأكثر في هذا القطاع.

هذه النشاطات تتمثل في النقل البحري بدون سفن (NVOCC) و تسيير شركات نقل بحري تابعة للقطاع الخاص.

النشاط الأول الذي يعتمد على استعمال الحاوية كوسيلة نقل أكثر منها كوسيلة حمولة أو حفاظ على البضاعة¹⁵³ ، يمكن ممارسته إما بطريقة مستقلة أو من طرف محترفين لهم نشاطات أخرى كوكلاء العبور ، وكلاء النقل ، وكلاء الحمولة ، أو المجمعين/المفرقين.

و تجدر الإشارة إلى أن أهم خاصية لهذا النشاط ، هي انه يمنح صفة الناقل لمن يمارسه ، الذي يصدر سندات شحن بإسمه.

بالنسبة لممارسته بصفة مستقلة ، يجب وضع أحكام تنظم شروط و كفاءات ممارسة هذا النشاط. البعض منها تتعلق بشخص الناقل كالمؤهلات المهنية و الخبرة ، البعض الآخر بكيفية استغلال النشاط و الالتزامات التي تقع على من يمارسه ، أحكام أخرى تتعلق بالوسائل المادية ، المالية و البشرية التي يجب توفرها ، و غيرها من الأحكام التي تنظم مسائل تقنية أو إدارية.

هذا بالنسبة للنشاط . غير أن أهم عنصر يجب توضيحه من طرف المشرع الجزائري ، هو هل هذا النشاط الجديد ، يعتبر نقل بحري يخضع للمادة 17 من الدستور أم لا، و إذن هل يمارس بموجب عقد امتياز أم لا ؟

و تجدر الإشارة في هذا الصدد أن هذا النشاط يجد تطبيقا في إطار النقل المتعدد الأشكال¹⁵⁴ ، و هنا لا يمكن اعتباره ملك للدولة في جزئه البحري و غير ذلك في جزئه البري مثلا الذي لا يدخل في الملكية العامة كما تعرفها المادة 17 من الدستور.

هذه هي في نظرنا المسائل الأساسية التي يجب على المشرع الجزائري تحديدها بدقة بإدخال أحكام جديدة وكذلك تعديل أحكام القانون البحري الجزائري المتعلقة بمسؤولية الناقل ، أي المواد من 802 إلى 816 ، أو المادة 572 بالتطرق إلى هذا النوع من النقل إلى جانب السفن.

¹⁵³ تجدر الإشارة إلى أن الحاوية تعتبر في أغلب الأحيان بضاعة عندما تنقل على متن سفينة (قطار - طائرة أو شاحنة).

¹⁵⁴ Marc GIGNOUX , Les implications juridiques du transport multimodal , mémoire de master professionnel en droit maritime et des transports , faculté de droit d'Aix-Marseille , septembre 2005 , pages 24 et 25 .

أما بالنسبة لممارسته من طرف محترفين آخرين كوكلاء العبور، وكلاء النقل، وكلاء الحمولة ،
المجمعين والمفرقين ، فهنا يجب التصرف بالطريقة التالية :

* فيما يخص وكلاء العبور ، المجمعين والمفرقين. إن هذه النشاطات لا تخضع لأي نص في

التشريع البحري الجزائري ، الشيء الذي يجب الاهتمام به. وهنا يجب وضع نصوص
جديدة تنظم هذه المهنة مع إدراج إمكانية ممارسة نشاط النقل البحري بدون سفن (NVOCC).

* فيما يخص وكلاء النقل والحمولة ، يجب إعادة النظر في المرسوم التنفيذي 94-231
المؤرخ في 1994/07/27 المحدد شروط ممارسة مهنتي وسيط الشحن و وكيل نقل البضائع
وكيفياتها ، و في المرسوم التنفيذي 09-183 المؤرخ في 2009/05/12 المحدد شروط
ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري ، وفي المرسوم التنفيذي 08-57 المؤرخ في
2008/02/13 المحدد شروط وكيفيات منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري في حالة
اعتبار هذا النشاط خاضع للمادة 17 من الدستور، أي ملك للدولة .

- بالنسبة لوكيل النقل ، يجب إعادة النظر في المادتين 15 و 16 من المرسوم التنفيذي
94-231 . وفي حالة ممارسة هذا النشاط الجديد عن طريق عقد امتياز، فيجب تعديل
المواد 17 و 18 وما بعدها من نفس المرسوم التنفيذي والمتعلقة بشروط منح السند الذي
يمكن بموجبه ممارسة هذا النشاط .

- بالنسبة لوكيل الحمولة يجب إعادة النظر في المواد 4 ، 6 ، 8 ، و 39 من المرسوم
التنفيذي 09-183 وكذلك المواد المتعلقة بالسند لممارسة النشاط .

- بالنسبة للمرسوم التنفيذي 08-57 ، بصفة عامة ، فإنه يمكن تعديل المادة 9 التي تشير
إلى منح الامتياز لمدة 10 سنوات وهذا بتمديدها ، أو كذلك المادة 30 التي تحدد أجل 6
أشهر لدخول حيز النفاذ للامتياز، مدة التي تعتبر قصيرة جدا . وكذلك بعض الشروط
لسحب الامتياز التي تشير إليها المادة 35 كعدم وجود حاجة للنقل البحري أو غياب شرط
من شروط منحه .

بصفة عامة تجدر الإشارة إلى أنه يجب إلغاء كل الأحكام التي تشترط الجنسية الجزائرية في
الشخص الطبيعي لممارسة هذا النشاط بصفة إضافية مع نشاطات أخرى.

أما النشاط الثاني ، فهو يتمثل في تسيير شركات نقل بحري تابعة للخواص¹⁵⁵ . إن هذا النشاط
يعتبر نشاط جديدا¹⁵⁶ و يمكن للمشرع الجزائري وضع أحكام تنظمه آخذا بعين الاعتبار

¹⁵⁵ CUIF Jean-François , Le contrat de gestion. Ibid

¹⁵⁶ يعتبر عقد تقديم خدمات من نوع خاص حسب CUIF Jean-François , Le contrat de gestion .

النصوص الأخرى المتعلقة بنشاطات النقل البحري لاجتباب تناقضات ، خاصة فيما يتعلق باكتساب صفة المجهز، في نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل البحري ، في شروط الممارسة من طرف أشخاص طبيعية أو معنوية و المتعلقة بمؤهلات الإطارات والمسؤولين ، الوسائل المادية ، البشرية والمالية ، وغيرها من المسائل الدقيقة كمنح رخص ، اعتماد ، أو عقود امتياز .

و تجدر الإشارة إلى أن ما يميز عقد التسيير هو أن شركة النقل تبقى محتفظة بملكية السفن، و صفة المجهز التي لا تمتد إلى المسير (شركة التسيير) باعتباره لا يستغل السفن لحسابه كما تتطلبه المادة 572 ق.ب بل لحساب المالك .

غير أنه من جهة أخرى، بالرجوع إلى عقد التسيير المعرف في القانون المدني ، الشركة المسيرة ، تعتبر المستغل الظاهر للسفن ، لأن المادة الأولى من القانون 01-89 ، حتى و إن اشترطت صراحة أن يكون التسيير بإسم و لحساب الشركة العمومية أو الشركة المختلطة الاقتصاد¹⁵⁷ ، يبقى المسير حر و يستعمل شبكاته و علاقاته ، و هنا لا يخضع لتعليمات المالك. و تبقى إذن مسألة اكتساب صفة المجهز قائمة.

أما بالنسبة لشركات النقل البحرية التابعة للقطاع الخاص و الغير معنية بالقانون 01-89 ، ففي غياب نص ينظمها حاليا ، يمكن لها أن تستند على أحكام الوكالة لمنح تسيير سفنها ، و لا لعقد التسيير كما هو معرف في القانون المدني الجزائري ، حتى و إن كان المغزى نفسه. وهنا كذلك في اعتقادنا ، مسألة اكتساب صفة المجهز من الوكيل تبقى مطروحة.

إن هذا الأشكال الذي يرتبه عقد التسيير بالنسبة لصفة المجهز، مهم في تحديد المسؤولية في النقل البحري، لا يطرح بالنسبة لتسيير الموانئ¹⁵⁸ . و أحسن دليل على ذلك، هو شركة دبي للموانئ (Dubai Port World DPW) التي تسيير ميناء الجزائر العاصمة و كذلك جنجن، أو التواجد في الميدان لشركة من سنغافورا على مستوى ميناء بجاية.

¹⁵⁷ لا يمكن اعتباره عقد وكالة عامة ، أي من أعمال الإدارة حسب المادة 573 ق م و لا عقد وكالة خاصة حسب المادة 574 ق م ، لأن المسير حر في عمله . بل في اعتقادنا يعتبر عقد وكالة ناقص لافتقاره لعنصر رقابة الموكل على أعمال الوكيل.

¹⁵⁸ في المجال المينائي يمكن تطبيق القانون 01-89 لأن الموانئ الجزائرية ليست تابعة للقطاع الخاص.

و كذلك بالنسبة للنشاطات المجاورة " الأعران "

لقد حددنا في هذا المجال نشاطات يجب إدخال تعديلات على نصوصها ، ونشاطات يجب تنظيمها بنصوص ، إما لأنه لم يسبق ممارستها في الأوساط المهنية البحرية الجزائرية ، إما لأنها تمارس دون أسس قانونية .

بالنسبة للفئة الأولى يتعلق الأمر بمساعدة النقل ، الخبراء ، خبراء التأمين ، محافظي العواريات والخبير الموجه المركزي. و هنا يجب العمل على النصوص التي تنظم هذه المهن وهي المرسوم التنفيذي 183-09 الذي أشرنا إليه و المرسوم التنفيذي 07-220 المؤرخ في 14/07/2007 المحدد شروط اعتماد الخبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين لدى شركات التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم ، وكذلك القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 15/03/1989 المحدد شروط ممارسة وظيفة الخبير الموجه المركزي .

إن التعديلات إلى جانب تسهيل وتوسيع مجال تطبيق اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي ، يجب أن تهدف كذلك إلى إزالة بعض التناقضات بين النصوص وتسهيل مزاولة هذه المهن . في المرسوم التنفيذي 183-09 نذكر على سبيل المثال الأحكام المتعلقة بالمسؤولية . فتوقع المادة 35 من المرسوم 183-09 مسؤولية ثقيلة على المستفيد بالاعتماد حيث من بين التزاماته، تقديم أحسن نوعية للخدمات ، الشيء الذي يعتبر التزام بتحقيق نتيجة و يرتب مسؤولية مفترضة.

يعتبر هذا عبأ و قيد على حرية ممارسة النشاطات ، كما أن هذه الأحكام متناقضة مع ما ورد في المادة 617 ق.ب بالنسبة لوكيل السفينة ، 627 ق.ب بالنسبة لوكيل الحمولة ، و 636 ق.ب بالنسبة للسمسار البحري ، حيث أن هذه المواد تشير إلى مسؤولية مزاول النشاط على أساس الخطأ الذي يرتكب خلال ممارسة النشاط وفقا لأحكام القانون العام . أي أن المرسوم التنفيذي 183-09 يوقع مسؤولية مفترضة بينما القانون البحري يرتب مسؤولية على أساس الخطأ الواجب الإثبات من المتضرر، و هذا تطبيقا لأحكام القانون العام في مجال المسؤولية . و من جهة أخرى نفس المرسوم في مادته 41 يتطرق إلى المسؤولية على أساس الخطأ.

في المرسوم التنفيذي 07-220 يجب إعادة النظر في المادة 4 التي تشترط الجنسية الجزائرية في الشخص الطبيعي. إن إزالة هذا الشرط سوف يمكن من تطبيق بصفة سليمة المادة 33-2-ب من الاتفاقية التي تشير إلى ممارسة الأشخاص الطبيعية لمهن خاضعة لاعتماد ، كما سوف تمكن

من تطبيق بطريقة سليمة كذلك ودون أي تمييز المادة 1 من القرار الوزاري المشترك الذي أشرنا إليه¹⁵⁹.

و دائما بالنسبة للمرسوم التنفيذي 07-220 ، يجب إعادة النظر في المادة 11 التي تشير إلى شطب القائم بالنشاط بناء على تقرير معلل تقدمه شركة التأمين أو المؤمن ، دون التطرق بالتفصيل إلى الأخطاء التي ترتب سحب الاعتماد ، كما أن نفس المرسوم التنفيذي لم يتعرض إلى حق الطعن من طرف الخبير في حالة السحب الذي تشير إليه المادة 11.

أما القرار الوزاري المشترك الذي أشرنا إليه و المتعلق بوظيفة الخبير الموجه المركزي ، فإنه يتضمن أحكام تمس بمبدأ المساواة في مادته الأولى. إن التمييز الذي يمس المرشحين يتعلق بشروط الجنسية بالنسبة للخبراء السابقين ومدة الخبرة المهنية بالنسبة للربانة و المتصرفون . وبخصوص المتصرفون ، فإن الأمر يستوجب توضيح، لأنه ليس محدد هل المتصرف ينتمي للقطاع العام (جمارك - حراس السواحل - وزارة مكلفة بالبحرية التجارية) أم القطاع الخاص (شركات نقل مثلا) ، لأن الكفاءة و الاختصاص التي تتطلبها هذه المهنة تقصي بعض القطاعات دون الأخرى¹⁶⁰.

من جهة أخرى تجدر الإشارة إلى أن هذا القرار لم يتعرض لا للسلطة التي تمنح الاعتماد، ولا لتلك التي تسند له المهام (مجهزين ، شاحنين ، قضاء ..) ، ولا للأساس التي تقوم عليها المهام (تعيين أم حرية تعاقدية) ، ولا لكيفية تحديد أتعابه.

إن تعديل المرسوم التنفيذي 07-220 بإلغاء شرط الجنسية لممارسة مهنة خبير، سوف يفتح المجال لخبراء الاتحاد الأوروبي لمزاولة مهنة الخبير وكذلك مهنة الخبير الموجه المركزي بالجزائر طبقا لأحكام القرار الوزاري المشترك والذي لم يشترط الجنسية بالنسبة للربانية ولا للمتصرفين.

أما الخبرة المهنية ، فإن المادة 1 من نفس القرار ، تشترط 5 سنوات في الخبراء السابقون و 10 سنوات في الربانية والمتصرفون .

¹⁵⁹ إن المادة 1 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 15/03/1989 تشير إلى الأشخاص الذين يمكن لهم ممارسة وظيفة خبير موجه مركزي ، و هم الخبراء البحريون ، ربانة الرحلات الطويلة و المتصرفون الإداريون ، إذ تشترط الجنسية لاكتساب صفة خبير بحري و لا تشترط في الربانية أو المتصرفون .

¹⁶⁰ إذا تعلق الأمر إلا بالقطاع العام ، فتبقى الإطارات ذات الكفاءات المماثلة التابعة للقطاع الخاص مقصية إلى جانب الأجانب ، و هذا بغض النظر عن النتيجة في آخر المطاف أين يكون هناك خبراء من مختلف الشرائح حسب مركزهم الأصلي . و تعتبر هذه النتيجة مساس بمبدأ المساواة إذا كان هناك أجنب يمارسون النشاط لأنهم ربانة و آخرون مقصون لأنهم خبراء ذات جنسية غير جزائرية. و نفس الشيء بالنسبة للوطنيين.

إنه في نظرنا من الأحسن تعديل هذا الشرط بتخفيضه إلى 3 أو 5 سنوات لكل المرشحين ، والتي تعتبر مدة معقولة مع العلم أن أغلب تشريعات دول الاتحاد الأوربي تشترط 3 سنوات خبرة .

ودائما بالنسبة للأعوان يجب إعادة النظر في المرسوم التنفيذي 94-231 المنظم لمهنة وكيل النقل ، وقد تعرضنا لهذا في إطار نشاط النقل .

أما بالنسبة للفئة الثانية ، فيتعلق الأمر بمهن يجب تنظيمها بنصوص ، وهي نشاطات وكيل العبور وكذلك المجمع / المفرق .

بالنسبة لوكيل العبور ، تجدر الإشارة إلى أن هذا المحترف يتدخل في سلسلة النقل بعدة صفات ولكل منها نظاما للمسؤولية (كشاحن ويخضع للمسؤولية على أساس الخطأ لأنه يتدخل بموجب وكالة ، كما يمكن له التدخل أمام الجمارك كوكيل معتمد وهنا يخضع لمسؤولية مفترضة) . فلهذا يجب توضيح شروط ممارسة مختلف نشاطاته و الفصل بينها حماية للغير . ونفس الشيء بالنسبة للمجمع / مفرق . هنا كذلك يجب تحديد شروط ممارسة هذه المهنة لأن يمكن له ، مثل وكيل العبور التدخل في سلسلة النقل بعدة صفات (كشاحن ، كناقل بواسطة الحاويات ...) . لقد أشرنا إلى ضرورة وضع نصوص تنظم هذه المهن في مجال النقل ، الشيء الذي لا يمنع من توسيعها إلى النشاطات المجاورة بإدخال أحكام تنظمها .

فيما يخص الآثار في قطاع النشاطات المينائية

في المجال المينائي حددنا النشاطات القابلة للتعديلات على نصوصها ونشاطات أخرى يجب إعداد نصوص تنظمها .

بالنسبة للفئة الأولى ، يتعلق الأمر بالقطر ، المناولة والتشوين . إن هذه النشاطات ينظمها المرسوم التنفيذي 06-139 المؤرخ في 15/04/2006 والمعدل بالمرسوم التنفيذي 08-363 المؤرخ في 08/11/2008 ، الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ . هذا إلى جانب الأحكام التي يتضمنها القانون البحري الجزائري وكذلك المرسوم التنفيذي 02-01 المؤرخ في 06/01/2002 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ، أو الأمر 75-40 المؤرخ في 17/06/1975 المنظم لمكوث البضائع في الموانئ .

إلى جانب هذه النشاطات لدينا كذلك نشاط تسيير الموانئ الذي أشرنا إليه .

فيما يخص القطر ، المناولة والتشوين يجب العمل على النصوص التي أشرنا إليها ويجب أن تهدف التعديلات إلى :

- تحديد تدخل السلطة المركزية (السياسية) في المسائل التجارية بعد انتهاء اقتصاد السوق ، و هذا بإدخال تعديل على المادة 10 من المرسوم التنفيذي 06-139 التي تمنح للوزير الحق في تحديد عدد المتعاملين ، الشيء الذي يعتبر مساساً بمبدأ حرية ممارسة النشاطات التجارية ، حرية الدخول في الأسواق ، و كذلك حرية المنافسة ، لأنه من المفروض أن يرجع تحديد عدد المتعاملين إلى السوق عن طريق العرض و الطلب على الخدمة و لا للسلطة المركزية .
من جهة أخرى إن المادة 3 تبين كيفيات منح الامتياز. وهي إما عن طريق المنافسة أو عن طريق التفاوض مع المتعامل الذي له سمعة¹⁶¹. إن هذا يعتبر مساساً بمبدأ المساواة في الترشح لأن معيار السمعة ليس معياراً موضوعياً . وهنا يجب تعديل المادة وإبقاء إلا طريقة المنافسة .
- إزالة كل العراقيل لحسن سير النشاطات ، عن طريق تعديل أحكام المرسوم التنفيذي 02-01 التي يتبين من خلالها تدخل السلطة المينائية في النشاطات التجارية بصفة مفرطة بواسطة الشرطة المينائية ، حتى و إن كان لهذا التدخل هدف نبيل يتمثل في ضمان حسن تقديم الخدمة العامة .

نذكر من هذه الأحكام ، الماد 23 التي تشير إلى التوقيت المستمر، و هذا يعتبر مساساً بمبدأ حرية التعاقد فيما يخص بداية و نهاية تنفيذ عقد المناولة . أو المادة 47 التي تشير إلى أن السلطة المينائية تحدد الشروط و الوسائل المادية و البشرية المستخدمة في النشاطات التجارية. أو المادة 128 التي تنطرف إلى صلاحية الشرطة المينائية في الإشراف على عمليات المناولة.

أما بالنسبة للتشوين ، نذكر المادة 129 التي تشير إلى صلاحيات السلطة المينائية في السهر على الاستغلال العقلاني لمساحات التخزين إلى جانب أحكام أخرى تتعلق بالإيداع و السحب.

- إلغاء أو تعديل الأمر 40-75 المنظم مكوث البضائع في الموانئ ، و هذا مثلاً بإلغاء امتيازات المؤسسات الاقتصادية العمومية التي تنص عليها المادة 13 كما يلي : " إن رفع البضائع من قبل الهيئات العمومية يمكن أن يتم قبل دفع الحقوق و الرسوم و قبل أن تتم شكليات التجارة الخارجية و الصرف ، شريطة الحصول على رخصة مكتوبة من قبل الإدارة

¹⁶¹ تنص المادة 3 فقرة 2 من المرسوم التنفيذي 06-139 المعدل بالمرسوم التنفيذي 08-363 على : " ... يتم اختيار المتعاملين أصحاب امتياز النشاطات المذكورة أعلاه ، حسب الحالة ، إما عن طريق المنافسة و إما في إطار تفاوض مباشر على أساس سمعة صاحب الطلب ... " .

الجمركية.. " . كما أن التعديل يمكن كذلك من تقليص من سلطات مدير الميناء على باقي المتدخلين ، الشيء الذي من شأنه أن يخفض العراقيل البيروقراطية و تسهيل عمليات الشحن أو التفريغ و إخراج البضائع .

فيما يخص نشاط التسيير، فإن الموانئ التجارية الجزائرية تعرف حالياً مساهمة الشركات الأجنبية مثل ما هو جاري في ميناء بجاية أو موانئ الجزائر العاصمة و جنجن. و في هذا الصدد فإنه من المستحسن تمديد هذه المساهمة في التسيير إلى موانئ الصيد البحري و النزهة لتحسين المردودية .

بالنسبة للفئة الثانية، أي النصوص التي يجب تحضيرها و إدخالها في التشريع البحري الجزائري لتنظيم نشاطات جديدة ، فيتعلق الأمر بنشاط إرساء السفن (Le lamanage) و نشاط مخطط الشحن (Ship planner) ، و هذا الأخير لممارسته إما بصفة مستقلة أو بإدراج أحكامه مع نشاطات المناولة ، وكلاء البضاعة ، العبور، المجمعين / مفرقين ، أي كل المحترفين الذين يقومون بعمل الشحن و يهتمون بيه.

إن المجال المينائي مجال واسع و هناك العديد من الأحكام يجب تعديلها ، إلا أنه غير ممكن التطرق إليها كلها ، لهذا اخترنا البعض منها التي هي في نظرنا مهمة و تمس مختلف النشاطات التي تمارس في الموانئ.

ملاحظات حول النظام القانوني للسلطات المينائية

تنص المادة 891 ق ب على: " يشكل تطوير الأملاك العمومية للميناء ، و صيانتها و تسييرها و المحافظة عليها ، مهمات خدمة عامة و توكل إلى هيئات تنشأ لهذا الغرض و تسمى سلطات مينائية.

تحدد كفاءات تنظيم هذه الهيئات و استغلال الأملاك المذكور أعلاه عن طريق التنظيم ".
إن المرسوم التنفيذي 99-199 المؤرخ في 18/08/1999 المحدد القانون الأساسي للسلطات المينائية ، ينص في مادته 4 على : " تضمن السلطة المينائية مهمات الخدمة العامة... ".
و يؤكد هذا ، الملحق للمرسوم 99-199 و المتعلق بدفتر الشروط في مادته 2 التي تشير إلى أن كل الخدمات المقدمة من طرف السلطة المينائية تتم على أساس مبدأ الخدمة العامة ، خاصة فيما يتعلق بالاستمرارية و الاستفادة بالخدمات من طرف المستهلكين.

لضمان هذا المهام ، أنشأت السلطة المينائية على شكل مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي و تجاري ، تتمتع بالشخصية القانونية و استقلال مالي . فتستطيع هكذا تقديم الخدمة العامة و تسيير المرفق العام.

أما فيما يخص تنظيمها أو هيكلتها ، فإن المادة 3 من المرسوم التنفيذي 99-199 تشير إلى أن الموانئ التجارية ، موانئ الصيد البحري و موانئ النزهة ، و كذلك ملحقاتهم تدخل تحت اختصاص أو سلطة السلطات المينائية. إذن كل سلطة مينائية من السلطات المينائية الثلاث ، تتضمن في هيكلتها و اختصاصها الإقليمي عدد من الموانئ التجارية ، موانئ الصيد البحري و موانئ نزهة . الشيء الذي يبين عدم وجود هيئة وسيطة بين السلطات المينائية و الموانئ . رأينا كذلك أن تسيير السلطات المينائية ليس موضوع تحرير، لا عن طريق مساهمة القطاع الخاص في مجلس إدارتها المشكل من ممثلي مختلف القطاعات الوزارية كما تبينه المادة 9 من المرسوم التنفيذي 99-199 ، و لا في رأس مالها المتكون من رصيد تقدمه الدولة ، و تشير إليه المادة 18 ، إلى جانب إيراداتها الناتجة عن نشاطاتها التجارية. نستنتج مما سبق أن مبدأ التحرير لم يأخذ بيه المشرع الجزائري بالنسبة للسلطة المينائية لا من ناحية تسييرها و اتخاذ القرار، و لا من ناحية تمويلها . بل فضل الاهتمام أكثر بتحقيق الخدمة العامة ابتعادا عن سياسة التحرير.

من جهة أخرى تجدر الإشارة إلى أن المرسوم التنفيذي 99-199 لم يلغي المرسوم 82-281 المؤرخ في 14/08/1982 المتضمن حل المكتب الوطني للموانئ و تحويل ما يتبعه من ممتلكات و أعمال و هياكل و وسائل و مستخدمين. أي بعبارة الأخرى فإن المرسوم التنفيذي 99-199 لم يلغي المؤسسات المينائية الثمانية (8) المنشئة بموجب المرسوم 82-281 الذي لازال ساري المفعول و معمول بيه ميدانيا ، كما أنه لم ينص صراحة على أن السلطات المينائية تعتبر هيئة تعلق المؤسسات المينائية ، فاتحا هكذا المجال للتناقضات التالية :

- من جهة ، و فيما يخص الهيكلية ، فإن الموانئ الصغيرة كموانئ الصيد البحري و النزهة ، تدخل حسب موقعها الجغرافي في الاختصاص الإقليمي للمؤسسات المينائية.

- و من جهة أخرى تشير المادة 3 من المرسوم التنفيذي 99-199 إلى هيكلية السلطات المينائية حول موانئ تجارية ، موانئ صيد بحري و موانئ نزهة ، دون ترتيب أولويات و إدراج الموانئ الصغيرة تحت سلطة الموانئ التي تعلوها من ناحية الأهمية الاقتصادية أو الحجم

(مثلا موانئ الصيد البحري و النزهة تخضع لسلطة الموانئ التجارية مثلما ما هو الحال في إطار المرسوم 82-281) .

و إذن يبقى المركز القانوني للموانئ التجارية غامض ، لأن المرسوم التنفيذي 99-199 لم يمنحها مركزا يعلو الموانئ الصغيرة ، و لو فعل ذلك لبرر عدم إلغاء المرسوم 82-281 . و في نفس الوقت المرسوم 82-281 الساري المفعول يضع ترتيبا حيث تدخل موانئ الصيد البحري و النزهة في الاختصاص الإقليمي للمؤسسات المينائية و التي هي موانئ تجارية قبل كل شيء.

- من جهة أخرى و عمليا ، فيما يخص تحرير تسيير الموانئ ، فإن المؤسسات المينائية فتحت رأس مالها للخواص مثلما هو الحال بالنسبة لميناء بجاية أو الجزائر العاصمة . هذا لا يعكس ما ورد في أحكام المرسوم التنفيذي 99-199 بالنسبة لتكوين مجلس الإدارة و التمويل . و لو افترضنا أن المؤسسات المينائية تخضع للسلطات المينائية ، فهل يمكن لها إدخال شركاء و رؤوس أموال أجنبية و خاصة لإنشاء شركات في التسيير ، في حين تمتع السلطات التي تعلقها (السلطات المينائية) أن تفعل ذلك ؟

- أما موانئ الصيد البحري ، فإنها تنظم نفسها بطريقة أخرى حيث أنشأت مؤسسة تسيير موانئ الصيد البحري في سنة 2004 ، و نفس الشيء بالنسبة لموانئ المحروقات التي تسيير من طرف شركة مختصة (STH) و مستقلة عن المؤسسات المينائية ، حتى و إن كانت هي كذلك موانئ تجارية .

إذن بصفة عامة ، يبدو أن تنظيم القطاع المينائي لم ينتهي بعد ، و ما يمكن قوله في الوضعية الحالية ، هو أن مبدأ التحرير يرى تطبيقا نسبيا بالنسبة للمؤسسات المينائية خاصة الموانئ التجارية ، في انتظار موانئ الصيد البحري و النزهة ، مع الملاحظة أن المجال العملي يتطور في نفس الوقت مع النصوص و لكن بصفة متناقضة ، حيث أن الميدان لا يعكس محتوى النصوص ، بل العكس . و هنا يجب إعادة النظر في المبادئ (التحرير من عدمه) و في النصوص ، بهدف وضع سياسة و هيكلية مينائية واضحة المعالم و خالية من تناقضات تعرقل حسن سيرها نظرا لأهمية دورها في الاقتصاد الوطني .

و الآثار بالنسبة للصيد البحري

إن هذا القطاع مهم جدا بالنسبة للطرفان ، و هنا مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني يمكن تطبيقه كما يلي :

- بإدخال تعديلات على المرسوم التنفيذي 04-373 المؤرخ في 21/11/2004 المحدد شروط و كفاءات منح الامتياز لإنشاء مؤسسة تربية مائية، المعدل و المتمم بالمرسوم التنفيذي 07-408 المؤرخ في 25/12/2007.

إن التعديل يمكن أن يمس المادة 8 من دفتر الشروط الملحق بالمرسوم التنفيذي و التي تمنح أجل 6 أشهر للشروع في انجاز مؤسسة التربية المائية. إن هذا الأجل يعتبر قصيرا جدا نظرا لكل الصعوبات التي يواجهها المستثمر للحصول على القروض ، الانطلاق في أشغال انجاز البني ، و الشروع في استغلال المشروع . فلهذا يستحسن تمديده .

المادة 10 كذلك تحتاج إلى تعديل. إن هذه المادة تمنح أجل شهر واحد لاتخاذ كل الإجراءات في حالة توقف. و في حالة عدم الامتثال يسحب الامتياز. هذا الأجل كذلك يجب تمديده .

- بوضع نصوص دقيقة تحكم و تنظم شركات الصيد البحري التي لها خصوصياتها ، و المساهمة في رأس مالها من طرف أجنب. إن هذا النشاط خاضع لنصوص عامة كقانون الاستثمار ، القانون البحري الجزائري ، و كذلك إلى تعليمة الوزير الأول التي اشرنا إليها سابقا.

- وضع نص تنظيمي يتضمن أحكام تتعلق بشروط و كيفية منح رخص لسفن أجنب لممارسة الصيد البحري في المياه تحت السيادة الجزائرية أو مع سفن جزائرية .

- و أخيرا وضع نصوص تنظم الاستثمار و التسيير في مجال الصيد البحري ، المقدم من طرف شركات أجنبية أو خاضعة للقانون الجزائرية ، أو من طرف أشخاص طبيعية .

أما بالنسبة لقطاع المناجم و الطاقة

أنه قطاع تعاون تقليدي و الأطراف معتادة على العمل فيه.

هنا مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني من شأنه تسهيل و توسيع مجال هذا التعاون كما يلي :

- في مجال المناجم و المحرقات ، قد تمس التعديلات الأحكام المتعلقة بالآجال الممنوحة للبحث و التي هي بسنتين ، و قد يكون من المستحسن تمديدها لتوسيع الفرص .

و يتعلق الأمر بالقانون 01-10 المؤرخ في 03/07/2001 المتعلق بالمناجم في مادته 120 و القانون 05-07 المتعلق بالمحروقات.

- إن النقل عن طريق الأنابيب في البحر يجب تنظيمه بدقة. في هذا الصدد يشير قانون 05-07 المتعلق بالمحروقات إلا إلى النقل عن طريق الأنابيب البري دون تدقيق الأمر بالنسبة للأنابيب في البحر، سواء في المياه الإقليمية أو الدولية . خاصة و أن الأنبوب يعتبر وسيلة نقل بحري مستمرة و متواصلة دون انقطاع عند انتهاء أو في حدود المياه الإقليمية (وحدة الأنبوب)¹⁶² .

بالنسبة لطاقت المتجددة ، إن القانون 04-09 المؤرخ في 14/08/2004 لم يتطرق إلى شروط و كيفية ممارسة نشاطات تتعلق بهذا القطاع ، لا من طرف الخواص و لا من طرف مؤسسات عمومية ذات طابع صناعي و تجاري. هنا يجب فتح المجال لهذه الفئات (خواص و عموميين) للقيام بنشاطات التحويل التي تشير إليها المادة 3 من القانون 04-09. و يكون هذا بوضع نصوص تنظيمية مع دفاتر شروط تحدد كفاءات ممارسة هذه النشاطات الذي لا يستبعد أن يخضع لعقود امتياز. إن هذا الانفتاح سوف يمكن من اكتساب التقنيات و الخبرات الأجنبية في هذا المجال ، و هذا يرجع بفائدة على الشركات الجزائرية (عمومية أو خاصة). خاصة و أن الشراكة بين الشركات الجزائرية و الأجنبية تعتبر من أحسن الوسائل لتحويل هذه التكنولوجيات.

الآثار على سلامة الملاحة و الأمن البحري

إنه قطاع تقليدي من اختصاص الدولة التي تمارس نشاطاته بواسطة أجهزتها¹⁶³ . غير أن فتح المجال لممارسة نشاط جديد من طرف الخواص في هذا القطاع ، قد يأتي بقيمة مضافة على سلامة الملاحة و الأمن البحري.

يتعلق الأمر بنشاط تفتيش السفن الناقلة للمحروقات ، ضمانا لسلامة عملية النقل ، قبل إقلاعها و بطلب من الشاحن (VETTING)¹⁶⁴ ، خاصة و أن اقتصادنا يستند أساسا على تصدير المحروقات على مثن سفن في أغلبها أجنبية ، لأن السوق مراقبة من طرف أساطيل أجنبية . هذا من جهة . من جهة أخرى إن سواحلنا تعرف كثافة و حركة كبيرة لناقلات المحروقات القادمة من الشرق الأوسط .

¹⁶² إن النص الوحيد الذي يتطرق إلى هذا النقل هو المرسوم الرئاسي 87-08 المؤرخ في 09/03/2008 المتعلق بالمصادقة على الاتفاقية بين الدولة الجزائرية و الجمهورية الإيطالية المتعلقة بأنبوب الغاز بين الجزائر و إيطاليا عبر سردينيا (GALSI) الموقع في أليغرو (Alghero) في 14/11/2007.

¹⁶³ يتعلق الأمر بمصلحة حراس السواحل ، المنشأة بموجب الأمر 73-12 المؤرخ في 03/04/1973 يتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ ، المعدل و المتمم بموجب المرسوم الرئاسي 95-164 المؤرخ في 14/06/1995 .

¹⁶⁴ إن شركة سونا طراك أنشأت فرعا يقوم بتفتيش سفنها و سفن أجنبية تنقل المحروقات لحسابها.

و هنا يمكن وضع نص تنظيمي يحد شروط و كفاءات ممارسة هذا النشاط مع وضع دفتر شروط يفرض احترام المقاييس المعمول بها في هذا المجال سواء على المستوى الوطني أو الدولي . الشيء الذي يشكل تدعيم لرقابة الدولة .

أما بالنسبة لشركات التصنيف الموجودة في الجزائر، فهنا يجب إعادة النظر في النصوص التي تنظم ممارستها بغية إدخال مقاييس أمنية حديثة عن طريق دفتر شروط مع إمكانية مراقبتها ، خاصة و أن السنوات الأخيرة عرفت عدة حوادث و كوارث في البحر و في المياه الداخلية الوطنية.

و تجدر الإشارة إلى أن نشاط تفتيش سفن ناقلة للمحروقات يمكن ممارسته من طرف شركات التصنيف ، و هذا يجب توضيحه في النصوص ¹⁶⁵.

و بالنسبة لقطاع التأمين

فيما يخص مزاولة هذا النشاط ، فإنه يتم بموجب اعتماد يمنحه وزير المالية و هذا ما تنص عليه المادة 204 من الأمر 95-07 المؤرخ في 25/01/1995 المتعلق بالتأمين ، و كذلك المرسوم التنفيذي 96-267 المؤرخ في 03/08/1996 المحدد شروط منح شركات التأمين و إعادة التأمين الاعتماد و كفاءات منحه . كما يشترط أن تكون شركات التأمين الخاضعة للقانون الجزائري ، على شكل شركات ذات أسهم أو تعاونيات ، إن لم يكن لها غرض تجاري . هذا ما ورد في المادة 215 من نفس الأمر.

يتبين من خلال هذا الأمر أن المشرع اعتمد مبدأ التحرير نسبيا ، حيث من جهة أزال الاحتكار على عمليات التأمين التي كانت تمارس بموجب الأمر 66-127 المؤرخ في 27/05/1966 ، و هذا بإلغائه بموجب الأمر 95-07 ، و من جهة أخرى احتفظ برقابة الدولة على القطاع ، حيث تنص المادة 209 على : " تمارس رقابة الدولة على نشاط التأمين من طرف إدارة المراقبة و يكون موضوعها...

يفهم بإدارة المراقبة ، الوزير المكلف بالمالية..."

إن المرسوم التنفيذي 96-267 ، ينص في مادته 6 على الملف الواجب تقديمه لطلب الاعتماد. و من أهم الشروط ، الشرط الوارد في الفقرة 6 من نفس المادة الذي يتطرق إلى المسيرين الرئيسيين الذين تشترط فيهم كفاءة مهنية. أما فيها يخص قيد الجنسية فإنه لم يرد في نص

¹⁶⁵ في هذا الصدد يجب توسيع مهام شركات التصنيف المعتمدة بالجزائر ، من مراقبة صنع و صيانة السفن إلى تفتيش سفن ناقلة للمحروقات.

المادة، الشيء الذي يدل على نية الدولة في فتح ممارسة هذا النشاط للأجانب في إطار شركات خاضعة للقانون الجزائري.

تجدر الإشارة إلى أن وزير المالية أصدر قرار في 20/02/2008 يحدد كيفية فتح فروع لشركات تأمين أجنبية¹⁶⁶ ، تطبيقا للمادة 204 فقرة من الأمر 95-07 .

إذن بصفة عامة فإن الدولة الجزائرية فتحت سوق التأمين للخوارج وطنيين أو أجانب ، و حتى لفروع شركات أجنبية . و في هذا الصدد ، في اعتقادنا لا توجد تعديلات إضافية يمكن إدخالها على النصوص السارية بناء على مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني ، ما عدا تطورات مستقبلية بين الأطراف ، أو بناء على مبدأ المعاملة بالمثل .

و أخيرا بالنسبة لقطاع صناعة بحرية و بحث علمي

إنه قطاع غير متطور بالكفاية في الجزائر. و نظرا لكون النقل البحري مكثف في البحر الأبيض المتوسط كمنطقة عبور للسفن التجارية على محور شرق/غرب¹⁶⁷ (Rail commercial maritime) ، و بالقرب من سواحلنا و مياها الإقليمية ، فإنه من المستحسن تطوير بعض النشاطات في الجزائر، التي من شأنها ، إلى جانب تخفيض فاتورة صيانة و تصليح السفن الجزائرية في الخارج ، جلب سفن أجنبية عابرة بالقرب من سواحلنا في حاجة إلى تدخلات تقنية . و في هذا القطاع يمكن تشجيع الاستثمارات في الصيانة و التصليح البحري ، في بناء السفن ، في الصناعة البحرية ، في الدراسات ، و غيرها من النشاطات المتعلقة بالبحث. إن أحسن وسيلة تتمثل في الشراكة مع مؤسسات أجنبية (أوروبية) لها خبرة كبيرة في هذا المجال ، غير أنه يجب وضع سياسة خاصة و تهيئة مناطق ساحلية مخصصة لمثل هذه النشاطات. و في هذا المجال قد يجب وضع نصوص تنظيمية خاصة بهذه النشاطات ، خاصة فيما يخص دفاتر الشروط ، لأنها تمس بالسلامة و الأمن البحري . و هذا بغض النظر عن الأهداف الاقتصادية المنتظرة من النصوص كجلب الاستثمار .

هذه هي أهم تعديلات بالنسبة للتشريع البحري الجزائري . فما هو الشأن في الاتحاد الأوروبي ؟

¹⁶⁶ يتم هذا بموجب ترخيص مسبق بمنح بقرار من وزير المالية حسب المادة 2 ، بعد تقديم طلب مرفق بملف كامل تنص عليه المادة 3 من القرار

الوزاري.

¹⁶⁷ يتعلق الأمر بسفن تقطع مسافات طويلة ، قادمة من القارة الآسيوية أو دول الخليج ، عابرة قناة السويس و متوجهة إلى شمال أوروبا و أمريكا الشمالية.

فرع ثاني : آثار تطبيق مبدأ السمو على الأنشطة البحرية في الاتحاد الأوروبي

لقد تعرضنا في الفرع الأول إلى آثار تطبيق مبدأ سمو اتفاقية الشراكة على القانون الوطني ، أي على النشاطات في التشريع البحري الجزائري ، و إذن على الطرف الأول في الاتفاقية و هي الدولة الجزائرية .

من جهة أخرى ، إن الهدف الرئيسي ، أو من أهم أهداف الاتفاقية هو تمكين لرعايا و شركات الأطراف ، مزاولة نشاطات تجارية و اقتصادية في إقليم الطرف الثاني ، و بالتالي يجب أن تكون شروط ممارسة هذا النشاطات متوازنة .

لهذا سوف نتعرض في هذا الفرع إلى شروط مزاولة النشاطات التي تعرضنا لها في المطلب الأول من هذا الفصل ، في إقليم الطرف الثاني في اتفاقية الشراكة ، أي المجموعة الأوروبية و دولها الأعضاء. إن هذه الدراسة التي تستند على تعهدات المجموعة الأوروبية و دولها الأعضاء أمام المنظمة العالمية للتجارة ، سوف تمكننا من مقارنة مختلف الشروط ، و القول هل هناك توازن مع ما يشترطه التشريع البحري الجزائري أم لا .

و أول قطاع نتطرق له هو قطاع النقل البحري :

هنا يتعلق الأمر بكيفية تطابق أحكام المادة 34 من اتفاقية الشراكة مع القانون الاتحادي و تشريعات الدول الأعضاء. أي هل تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على التشريع البحري الجزائري المتعلق بالنقل البحري يتناسب مع تعهدات المجموعة الأوروبية و دولها الأعضاء أمام المنظمة العالمية للتجارة ، بما أن هذه التعهدات من شأنها أن تعكس شروط القانون الاتحادي و تشريعات الدول الأعضاء للممارسة نشاطات تتعلق بالنقل البحري في إقليم الدول الأعضاء¹⁶⁸ .

إن النشاطات التي سوف نقارن أحكامها ، هي في حقيقة الأمر نشاطات جديدة بالنسبة للجزائر و لا توجد نصوص تنظمها . و هي النقل بدون سفن أي بواسطة الحاويات (NVOCC) ، و نشاط تسيير شركات نقل بحري.

بالنسبة للنشاط الأول ، فإن المادة 34 من اتفاقية الشراكة تتضمن عدة أحكام يمكن أن تطبق على النقل البحري بدون سفن. و في هذا المجال فإن تعهدات المجموعة الأوروبية و دولها الأعضاء ، تشترط الإقامة لمزاولة النشاط و هذا طبقا لتشريعات الدول الأعضاء المتعلقة بالإقامة في أقاليمها.

و ما يمكن ملاحظه هو عدم وجود شروط تقصي المتعامل الجزائري من ممارسة النشاط في إحدى دول الاتحاد الأوربي ، كشرط الجنسية مثلا.

إن تبقي شروط مزاولة هذا النشاط في أقاليم الدول الأعضاء مقبولة و معقولة ، و في هذا الصدد يجب على المشرع الجزائري عدم إدخال شروط قاسية عند وضعه لأحكام هذا النشاط ، لتفادي تشديد الطرف الثاني على أساس المعاملة بالمثل.

تجدر الإشارة إلى أن الدولة الفرنسية تشترط الإعذار المسبق فيما يخص عمليات تأجير السفن. فهل هذا ينطبق على نشاط النقل بدون سفن، الذي يقوم على إيجار حاويات تستعمل كوسيلة نقل؟ إن المنطق يجعلنا نميل نحو عدم تطبيق هذا الشرط على الحاويات لأن إيجارها معمول بيه كممارسة منذ عدة سنوات .

أما النشاط الثاني المتعلق بالاستشارة و تسيير شركات نقل بحري ، فإن أغلب دول الاتحاد الأوربي تشترط الإقامة المسبقة في المتعامل. و تجدر الإشارة هنا ، إلى أن المادة 34 فقرة "د" المتعلقة بتقديم معلومات تجارية في مجال النقل ، تعني كذلك إلى جانب أعمال الاستشارة و التسيير ، أعمال السمسار الذي من بين وظائفه تقديم معلومات تجارية .

و دائما بالنسبة لنشاطات الاستشارة و التسيير ، نلاحظ كذلك أن بعض الدول إلى جانب الإقامة المسبقة ، تشترط توفر مستوى الجامعي لممارسة هذه النشاطات ، الحاجة أو المبرر الاقتصادي، و 3 سنوات خبرة على الأقل. هذه الدول هي الدانمرك ، ألمانيا ، إيطاليا ، بريطانيا ، و بلجيكا . و بالنسبة لنشاط السمسرة ، تشترط الدولة الفرنسية الجنسية عندما يتدخل السمسار في أكثر من 20 سوق¹⁶⁹ .

نستنتج مما سبق أن على المشرع الجزائري الأخذ بعين الاعتبار لهذه المعطيات عند وضعه لنصوص تنظم أعمال الاستشارة و التسيير.

بالنسبة للنشاطات المجاورة (الأعران) :

إن النشاطات المعينة بهذا القطاع هي نشاطات الخبرة ، وكيل النقل ، وكيل العبور و المجمع - مفرق . إنها كلها نشاطات خاضعة لاعتماد . بالنسبة لنشاطات الخبرة ، و تعني ، الخبراء ، خبراء التأمين ، محافظي العواريات و الخبراء الموجهين المركزيين . فإنها تدخل في تطبيق المادة 33-2-ب المتعلقة بالنشاطات أو المهن

¹⁶⁹ تعهدات المجموعة الأوربية أمام المنظمة الدولية للتجارة في 15/04/1994 . (www.wto.org) . 15/03/2008 + 24/04/2008 .

الخاضعة لاعتماد. وهنا يظهر من تعهدات المجموعة الأوروبية و دولها الأعضاء أمام المنظمة العالمية للتجارة ، أنها تشترط لممارستها الإقامة المسبقة ، المؤهلات المهنية كالمستوى الجامعي و الخبرة لمدة 03 سنوات. و تجدر الإشارة في هذا الصدد أن المشرع الجزائري تشدد أكثر من مثيله الأوروبي في وضع شروط ممارسة هذه المهن ، حيث أشرت خبرة لا تقل عن 5 سنوات و توفر الجنسية إلى جانب التأهيل المهني أو المستوى .

بالنسبة لباقي النشاطات ، كولاء النقل و العبور ، المجمعين / الفرقين ، فإنها تدرج في تطبيق المادة 34 في فقراتها أ-ب-ج-هـ-و ، المتعلقة بتسويق وبيع خدمات النقل البحري ، شراء و استعمال خدمات النقل و الخدمات الملحقة ، تحضير الوثائق ، و إبرام عقود مع شركاء محليون، تمثيل الشركات و التكفل بالبضائع. و كذلك المادة 59 من اتفاقية الشراكة ، المتعلقة بالتعاون في مجال النقل و تسهيل العبور. و هنا التعهدات الأوروبية أمام المنظمة العالمية للتجارة تشترط الإقامة المسبقة ، و تضيف الدولة الفرنسية الإغذار المسبق بالنسبة لاستئجار السفن و هذا يخص وكلاء النقل.

و دائما بالنسبة لنشاطات الأعوان ، تجدر الإشارة أن لممارسة نشاطات وكالة السفن و الحمولة أو كذلك مموني السفن ، فإن شرط الإقامة المسبقة هو الشرط الأساسي في الاتحاد الأوروبي ، خلافا على شرط الجنسية الذي فرضه المشرع الجزائري بالنسبة لوكلاء السفن و الحمولة.

و بخصوص النشاطات المينائية :

إن النشاطات المعنية هي نشاطات القطر ، المناولة ، التشوين ، التسيير المينائي ، نشاط إرساء السفن و مخطط الشحن . إن كل هذه النشاطات تدخل في تطبيق المادة 34 فقرة 'هـ' و 'و' ، المتعلقة بالتعامل مع شركات أخرى و التكفل بالبضائع ، و كذلك المادتين 49 و 59 من اتفاقية الشراكة و المتعلقة بالتعاون الاقتصادي و تسهيل العبور في الموانئ.

إن تعهدات المجموعة الأوروبية و دولها الأعضاء بالنسبة لهذه الخدمات ، تنصب على شرط الإقامة المسبقة و تضيف الخبرة ، المؤهلات و المستوى بالنسبة للتعاون الاقتصادي¹⁷⁰ . و تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري وضع شروط مماثلة لممارسة هذه النشاطات ، ما عدى شرط الجنسية في الشخص الطبيعي. أما إرساء السفن و مخطط الشحن ، فهي نشاطات لا يوجد لها تنظيم في التشريع الجزائري .

¹⁷⁰ تعهدات المجموعة الأوروبية أمام المنظمة الدولية للتجارة في 15/04/1994 . (www.wto.org) . نفس المرجع .

أما الآثار على قطاع الصيد البحري :

- تدخل في هذا القطاع ، بهدف تدعيم تطبيق الماد 58 من اتفاقية الشراكة النشاطات التالية :
 - إنشاء شركات صيد بحري في إقليم أحد الأطراف من طرف شركات أو رعايا الطرف الآخر، أو كذلك الدخول في رأس مال شركات محلية من طرف مستثمرين تابعين للطرف الآخر في اتفاقية الشراكة .
 - ممارسة نشاط الصيد البحري من طرف سفن احد الطرفين في مياه الطرف الثاني.
 - تقديم خدمات الاستشارة و التسيير من طرف مختصين تابعين لأحد الأطراف ، في إقليم الطرف الثاني.
- بالنسبة لهذه النشاطات ، فإن المجموعة الأوروبية و دولها الأعضاء تشترط توفر الإقامة المسبقة، الخبرة و المؤهلات المهنية. هذا ما يظهر من التعهدات المقدمة أمام المنظمة العالمية للتجارة ، إلا بالنسبة للصيد في مياه دول أعضاء الذي يخضع لاتفاق خاص. و تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري تشدد مثل نظيره الأوربي ، و هذا بتخصيص الصيد البحري في المياه تحت سيادة الدولة الجزائرية للوطنيين¹⁷¹.

و بالنسبة لقطاع المناجم و الطاقة :

- فيما يخص هذا القطاع فإن النشاطات المعنية للممارسة من طرف شركات و رعايا أحد الأطراف في إقليم الطرف الثاني حسب المادة 61 من اتفاقية الشراكة هي :
- نشاطات البحث ، استغلال و نقل المحروقات و كذلك تبادل المعلومات .
 - الاستثمار في مجالات الطاقة المتجددة و المناجم.
- فبالنسبة لهذا القطاع ، فإن المجموعة الأوروبية لم تقدم تعهدات أمام المنظمة العالمية للتجارة ، و لكن شرعت منذ سنة 2006 في وضع سياسة أوروبية للطاقة . هنا الأمر يتعلق بتأمين و استقرار سوق الطاقة و حاجاتها لها ، كما تهدف إلى التعاون و شراكة يتميزان بالشفافية و التوازن¹⁷² .
- نظرا لعدم وضع شروط أو تعهدات لممارسة هذه النشاطات في أقاليم دول المجموعة الأوروبية ، فإنه لا يمكن مقارنتها مع التشريع الجزائري ، حتى و إن بدأت مفاوضات تتعلق بالطاقة بين الطرفين في شهر فيفري 2009.

¹⁷¹ إن المشرع الجزائري خصص هذه النشاطات للرعايا الجزائريين باشرطه الجنسية الجزائرية بالنسبة لمالكي سفن جزائرية أو رخص بالنسبة للسفن الأجنبية.

¹⁷² بعد الأزمات التي عرفها الاتحاد الأوربي نتيجة للسياسة الغازية بين روسيا و أوكرانيا ، قررت المجموعة الأوروبية تنويع مومنيها لتأمين إيراداتها.

أما في مجال سلامة الملاحة و الأمن البحري :

في هذا الصدد فإن مبدأ سمو المعاهدة على القانون سوف يؤدي إلى توسيع تطبيق بعض أحكام الاتفاقية كتلك المتعلقة بإدخال مقاييس تقنية جديدة (مستعملة في أوربا) أو تدعيم الاستثمارات، الشيء الذي تنص عليه المادتين 54 و 55 من الاتفاقية .

من جهة أخرى نشير أن في هذا القطاع ، قد تدخل نشاطات الاستشارة في المجال التقني المتعلق بالسلامة ، الأمن و الحافظ على الحياة البشرية في البحر. من هذا المنطلق فإن شروط الممارسة هي نفس الشروط المتعلقة بالاستثمار، كالإقامة المسبقة أو القدرات المالية ، و تلك المتعلقة بالاستشارة كالمؤهلات ، المستوى الجامعي ، أو خبرة لا تقل عن 3 سنوات . بالنسبة لهذا القطاع ، تجدر الإشارة إلى أن مقارنة شروط الاستثمار في هذا المجال بالنسبة لشركات التصنيف ، بين النصوص الجزائرية و الأوربية ، لا مجال له ، لأن شركات التصنيف في العالم عددها محدود و هي معروفة و لا توجد ضمنها شركة جزائرية ترغب في فتح فروع في إقليم الدول الأوربية.

أما بالنسبة لنشاط تفتيش السفن الناقلة للمحروقات ، فهو نشاط لم يوجد بعد في الأوساط المهنية البحرية الجزائرية ، و لا يوجد نص ينظمه¹⁷³.

و أخيرا بالنسبة لقطاع صناعة بحرية و بحث علمي :

إن النشاطات المتعلقة بهذا القطاع هي الصيانة ، بناء السفن ، الصناعة البحرية ، مكاتب الدراسات ، التكوين و شبكات المعلومات . هذه النشاطات تدخل في مجال تطبيق المواد 51 ، 53 و 54 من اتفاقية الشراكة ، المتعلقة بالتعاون العلمي ، التكنولوجي و الصناعي ، و كذلك بالاستثمار، كما لها علاقة بخدمة الاستشارة.

في هذا الصدد فإن تعهدات المجموعة الأوربية و دولها الأعضاء أمام المنظمة العالمية للتجارة ، تتضمن إلى جانب شرط الإقامة شروط إضافية ، كالمستوى ، الخبرة ، عدد الأفراد مقدمي الخدمة ، طبيعتها و مدتها ، وكذلك الحاجة الاقتصادية¹⁷⁴. هذه هي أهم الشروط الذي يجب توفرها لممارسة هذه النشاطات في أقاليم الدول الأعضاء في الاتحاد الأوربي من طرف رعايا و شركات الدولة الجزائرية.

بعدها درسنا تطبيق مبدأ سمو و آثاره ، سوف نتعرض إلى استبعاد تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون.

¹⁷³ تجدر الإشارة إلى أن إنشاء فرع داخلي لشركة سونا طراك يقوم بهذه المهام ، يختلف من تنظيمه عن طريق مرسوم تنفيذي و دفتر شروط.
¹⁷⁴ تعهدات المجموعة الأوربية أمام المنظمة الدولية للتجارة في 15/04/1994 . (www.wto.org) . نفس المرجع

مبحث ثاني : استبعاد تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني

سوف نتعرض في هذا المبحث إلى الحالات التي في اعتقادنا ، يستبعد فيها تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على التشريع الوطني. أي بتحديد النشاطات ، و إذن نصوصها و أحكامها التي لا يمكن أن تكون محل تدخل المشرع بتعديلها حتى و إن كانت غير مطابقة لأحكام اتفاقية الشراكة. و بالتالي سوف نتطرق إلى نطاق و أسباب استبعاد تطبيق مبدأ سمو (01) و إلى آثار هذا الاستبعاد (02).

مطلب أول : أسباب و نطاق استبعاد تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون

إن اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي ، لا تتضمن إلا على أحكام يمكن إدراجها في التشريع البحري الجزائري بتعديل هذا الأخير أو بإدراج أحكام تنظم نشاطات جديدة لم تتضمنها النصوص الجزائرية ، بموجب مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني. بل هناك كذلك بعض الأحكام تخص بعض النشاطات ، و لا يمكن للأطراف إدراجها في تشريعاتها أو تعديل النصوص التي تنظمها و هذا لأسباب جدية ¹⁷⁵.

سوف نتعرض في هذا المطلب إلى أسباب استبعاد تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني (01) ، ثم نتعرف على حالات استبعاد تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني، و هذا بتحديد الأنشطة و إذن الأحكام الغير قابلة للتعديل (02) .

فرع أول : أسباب استبعاد تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على التشريع البحري الجزائري

سوف نرى في هذا الفرع ما هي أسباب استبعاد تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني.

في دراستنا هذه ، سوف نلاحظ أن أغلب الأحكام الغير قابلة لتعديلات تنظم نشاطات تعتبر استراتيجية بالنسبة للدولة ، السبب الذي يجعلها تتمسك بمراقبتها عليها و بعدم فتحها للغير .

¹⁷⁵ إنه ليس من المستبعد و لا يعتبر تناقض ، إدخال تعديلات على أحكام نص ينظم نشاط معين و استبعاد التعديلات على البعض من أحكامه الأخرى.

و أول قطاع نتطرق له هو قطاع النقل البحري :

كما تعرضنا له سابقا ، إن قطاع النقل البحري يعتبر ملك للدولة و لا يمكن ممارسته إلا عن طريق الامتياز. و هنا من حق الدولة مراقبة النشاط الذي تملكه. من جهة أخرى إن كل التبادلات التجارية الجزائرية تتم عن طريق البحر، و من هذا المنطلق فإن الدولة الجزائرية ترغب في التحكم في سوق النقل البحري لتخفيض تكلفته بالنسبة لها ، و كذلك لضمان أمن تجارتها الدولية و تمويلها. إن هذا التحكم يتم عن طريق شركات نقل بحري خاضعة للقانون الجزائري مع اغلب رأس مالها ملك للجزائريين . يتبين إذن أن قطاع النقل البحري قطاع حساس و استراتيجي ، و على هذا الأساس لا يمكن فتح ممارسة بصفة مطلقة ، بل يجب المحافظة على رقابة عليه ، خاصة و أن الجزائر لا تراقب إلا نسبة قليلة منه في السوق (على سبيل المثال فإن الجزائر تراقب حوالي 15% من النقل البحري في البحر الأبيض المتوسط نحوها و انطلاقا من موانئها) .

القطاع الثاني لا يقل أهمية و هو قطاع النشاطات المجاورة

إن النشاطات و الأحكام التي تخص هذا القطاع ، و التي حددناها في الفرع الأول ، لا يمكن أن تكون محل تعديلات بغرض فتحها المطلق للخوارج الأجانب. و هكذا لا يمكن تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني بشأنها بسبب الأهمية التي تكتسبها في الاقتصاد الوطني. إن هذه النشاطات تراقب كل البضائع و التداولات عن طريق البحر مع الخارج (استيراد و تصدير) ، و بالتالي تتحكم في قيمتها المالية . لهذا لا يمكن أن تفلت من رقابة الدولة ، الشيء الذي يعرض الاقتصاد الوطني إلى خطر و أضرار إذا ما تحكمت في هذا القطاع قوات مالية أجنبية¹⁷⁶ .

بالتالي لا يمكن إدخال تعديلات على شروط ممارسة هذه النشاطات ، كشرط الجنسية مثلا.

بالنسبة لما يطلق عليه " رئة الاقتصاد " ، أي النشاطات المينائية :

إن السبب الرئيسي لاستبعاد تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني هو أن القطاع المينائي بنشاطاته التجارية (قطر، مناولة و تشوين..) يكتسي أهمية كبرى و يعتبر قطاع استراتيجي لأنه مكان عبور كل التبادلات التجارية (بضائع ، مواد أولية ، محروقات) .

من هنا نستنتج انه يجب رقابة تسييره ضمانا لسيولة التبادلات. غير أن هذه الرقابة لا يتشترط أن تكون مطلقة. يجب الفصل بين تسيير الميناء الذي يجب أن تحتفظ بيه الدولة بنسبة كبيرة ، و ممارسة النشاطات التجارية التي يمكن فتحها للخواص نسبيا دون فقدان الرقابة عليها. الإرشاد يعتبر خدمة عامة تابعة للسلطة المينائية ، و بالتالي غير معني .

قطاع الصيد البحري لا يقل أهمية هو كذلك :

إن قطاع الصيد البحري مهم جدا بالنسبة للجزائر التي لها سواحل تمتد على حوالي 1200 كلم. لممارسة حقوقها في البحر طبقا لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، أنشئت الجزائر في سنة 1994 منطقة صيد بحري مخصصة ما وراء المياه الإقليمية ، فهكذا تبسط سيادة على فضاء بحري أكبر ، الشيء الذي يدل على نيتها في مراقبة قطاع الصيد البحري و المنطقة التي يتم فيها هذا النشاط .

من جهة أخرى إن الأمن الغذائي و تنوعه بالنسبة للدولة الجزائرية ، يفرض إنعاش و اهتمام أكبر بقطاعات الصيد البحري و التربية المائية. هذا يعتبر في نفس الوقت هدف يجب الوصول له و إستراتيجية يجب إتباعها للوصول إلى استقلال غذائي . الشيء الذي يبين اهتمام الدولة و حرصها على كل ما يمس هاذين القطاعين للمحافظة على الرقابة عليهما ، بعدم إدخال تعديلات على نصوصها ، من شأنها أن تفتح هذا القطاع لرقابة الغير.

قطاع المناجم و الطاقة يستند عليه الاقتصاد الوطني:

إنه أهم قطاع بالنسبة للاقتصاد الجزائري . دوره الاستراتيجي لا يتضمن أي لبس ، خاصة و أنه يمثل أكثر من 90% من اقتصاد الدولة من جهة ، و ان الموارد محدودة من جهة أخرى. كما اشرنا إليه سابقا ، إن مجال الطاقات المتجددة هو كذلك يلعب دور استراتيجي لأن من شأنه استخلاف قطاع المحروقات خاصة بالنسبة للاستهلاك الوطني .

يتبين إذن مما سبق ، ضرورة الحفاظ على الرقابة الكاملة على هذا القطاع ، و هذا بعدم فتحه بصفة مطلقة ، مما يستلزم عدم إدخال تعديلات على بعض الأحكام المهمة التي تنظم النشاطات المتعلقة بالطاقة ، و إذن استبعاد تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني.

بالنسبة لمجال سلامة الملاحة و الأمن البحري :

إن سلامة الملاحة و الأمن البحري تعتبر من المهام المخولة للدولة و لا مجال لأية مناقشة فيها. فبالتالي لا يمكن أن تكون أحكامها محل تعديلات عن طريق تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني.

و بالنسبة لهذا القطاع ، نذكر أن الهيئة المخول لها السهر على الأمن في البحر ، تتمثل في المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ (م.و.ح.ش. - S.N.G.C) ، التي هي تحت وصاية وزير الدفاع الوطني ، و هذا ما تنص عليه الماد الأولى من الأمر 12-73 المعدل و المتمم بالمرسوم الرئاسي 95-164 .

أما المادة 2 ، فهي تبين المجال البحري أين تمارس المصلحة نشاطها ، أي في حدود الأملاك العمومية البحرية ، التي تتضمن المياه الإقليمية ، منطقة الصيد المخصصة ، و كل فضاء بحري تحت سيادة الدولة طبقا للقانون . في هذا المجال البحري ، تسهر المصلحة على تطبيق القوانين و الأنظمة المتعلقة بالملاحة ، بالصيد البحري و الجمارك ، كما تتولى مهام شرطة المياه الإقليمية و حماية الملك العمومي البحري و الطبيعي ، إلى جانب أعمال أخرى كضبط الإشارات و الأسلاك البحرية ، أو النجدة في البحر ، أو الوقاية و القمع ضد التلوث في البحر ، أو مراقبة الشاطئ الأرضي بالتعاون مع أسلاك أخرى . هذا ما تشير إليه المادة 3 من الأمر 12-73 .

و تجدر الإشارة إلى أن الإدارة البحرية ، المنصوص عليها في المادتين 1 و 2 من القانون البحري ، تم وضعها تحت سلطة المصلحة الوطنية لحراس السواحل ، بموجب مرسوم تنفيذي¹⁷⁷ الذي حدد مهامها تطبيقا للمادة 3 من القانون البحري . تتمثل مهام الإدارة البحرية في تتبع و إدارة رجال البحر ، تسجيل السفن ، منح مختلف الشهادات للسفن (ملاحة - امن ..) ، تفتيش السفن و حماية الأملاك العمومية البحرية . هذا ما تنص عليه الماد 2 من المرسوم التنفيذي 96-350.

من جهة أخرى ، بموجب مرسوم رئاسي¹⁷⁸ ، تم إنشاء لدى المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ ، أسلاك إداريون الشؤون البحرية ، مفتشي الملاحة و العمل البحري و أعوان حراس الشواطئ ، مع تحديد صلاحياتهم ، و هذا تطبيقا للمادة 7 من الأمر 12-73 .

¹⁷⁷ المرسوم التنفيذي 96-350 المؤرخ في 19/10/1996 المتعلق بالإدارة البحرية المحلية . نلاحظ أن المادتين 1 و 2 من الأمر 76-80 لم يتم تعديلها بموجب القانون 98-05 ، و بالتالي المرسوم التنفيذي ، غير الأوضاع دون احترام مبدأ توازي الأشكال و الاختصاص .

¹⁷⁸ المرسوم الرئاسي 96-437 المؤرخ في 01/12/1996 ، المتضمن إحداث أسلاك إداريون الشؤون البحرية ، مفتشي الملاحة و العمل

فيما يخص قطاع التأمين :

إن هذا القطاع الذي يتضمن من بين نشاطاته التأمين البحري ، مفتوح للخوادم والأجانب. و تجدر الإشارة إلى أن بعض الدول الأوروبية أعضاء في الاتحاد الأوروبي ، تفرض شروطا تختلف عن تلك التي تفرضها الجزائر لكل رعايا وشركات دول الاتحاد الأوروبي.

إن الشرط الأساسي التي تفرضه الدانمرك ، اليونان ، إيطاليا و اسبانيا ، هو شرط الجنسية الذي يقصي رعايا دول أخرى من ممارسة نشاطات التأمين على أقاليمها¹⁷⁹.

نفترض هنا أن الدولة الجزائرية عملا بمبدأ المعاملة بالمثل ، سوف ترفض منح اعتماد لشركات هذه الدولة لممارسة نشاطات التأمين في الإقليم الجزائري ، علما بأن هذا القطاع يراقب أموال كبرى.

بعدها تعرضنا لأسباب استبعاد تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني ، سوف نتطرق إلى الأنشطة .

فرع ثاني : الأنشطة المستبعدة من تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على التشريع البحري الجزائري

سوف نحدد في هذا الفرع النشاطات الغير معينة بالتعديلات ، وبالتالي سوف نبين ما هي أحكام التشريع البحري الجزائري الغير قابلة لتطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني.

بالنسبة لقطاع النقل البحري يتعلق الأمر باستغلال خدمات النقل البحري :

والنصوص التي تنظمه والغير معينة بتعديلات هي:

- الأمر 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 ، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 ، المتضمن القانون البحري ، وهذا بالنسبة للأحكام التي تتطرق إلى الاستغلال التجاري للسفينة وكيفية ته ، كذلك التي تتعلق بالمجهز (مواد 571-1 و 572) ، باستئجار السفن (مادة 649) ، بجنسية السفينة (مادة 28) ، أو تلك التي تتعلق بالطقم (مادة 413) .

- المرسوم التنفيذي 08-57 المؤرخ في 13/02/2008 المحدد شروط وكيفيات منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري .

البحري و أعوان حراس الشواطئ .

¹⁷⁹ تعهدات المجموعة الأوروبية أمام المنظمة الدولية للتجارة في 15/04/1994 . (www.wto.org) . نفس المرجع .

و فيما يخص النشاطات المجاورة :

- هنا ندرج نشاطات وكيل السفينة ، وكيل الحمولة ، السمسار البحري و وكيل الجمارك .
النصوص التي تنظم هذه النشاطات والغير قابلة لإدخال تعديلات عليها، استبعادا لمبدأ سمو هي:
- الأمر 76-80 في أحكامه المتعلقة بمساعدة النقل (مواد 609-621-631 ق.ب) .
 - المرسوم التنفيذي 09-183 المؤرخ في 2009/05/12 ، المحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري.
 - قانون 79-07 المؤرخ في 1979/07/21 المعدل و المتمم بموجب القانون 98-10 المؤرخ في 1998/08/22 و الأمر 05-06 المؤرخ في 2005/08/23 و القانون 06-24 المؤرخ في 2006/12/26 و القانون 07-12 المؤرخ في 2007/12/30 و الأمر 08-02 المؤرخ في 2008/07/24 ، المتضمن قانون الجمارك ، في أحكامه المتعلقة بمهنة وكيل الجمارك.
 - المرسوم التنفيذي 99-197 المؤرخ في 1999/08/16 المحدد شروط ممارسة مهنة الوكيل المعتمد لدى الجمارك وكيفيةها.

أما بالنسبة للنشاطات المينائية :

- إن النشاطات المينائية التي لا تقبل تعديلات على أحكامها هي نشاطات القطر ، المناولة ، التشوين والإرشاد . أما النصوص المعينة فهي :
- الأمر 76-80 في أحكامه المتعلقة بالقطر، بالمناولة ، بالتشوين ، و بالإرشاد. أي الأحكام التي تنظم ممارسة نشاطات تجارية مينائية.
 - المرسوم التنفيذي 06-139 المؤرخ في 2006/04/15 المحدد شروط و كفاءات ممارسة نشاطات قطر السفن أعمال المناولة و التشوين في الموانئ المعدل بالمرسوم التنفيذي 08-363 المؤرخ في 2008/11/08 ، في بعض أحكامه.
 - المرسوم التنفيذي 06-08 المؤرخ في 2006/01/09 المحدد تنظيم الإرشاد و المؤهلات المهنية للمرشدين و قواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ ، و هذا في بعض أحكامه.
 - المرسوم التنفيذي 02-01 المؤرخ في 2002/01/06 المحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها ، كذلك في بعض أحكامه.

و فيما يخص قطاع الصيد البحري :

فإن النشاطات المعنية هي نشاط الصيد البحري و نشاط التربية المائية. أما النصوص الغير معنية بإدخال تعديلات عليها هي :

- القانون 01-11 المؤرخ في 03/07/2001 المتعلق بالصيد البحري و التربية المائية ، خاصة الأحكام الأساسية التي تنظم التربية المائية (مواد 52 إلى 69) و الأحكام المتعلقة بالصيد البحري (مواد من 42 إلى 51) .

- المرسوم التنفيذي 04-373 المؤرخ في 21/11/2004 المعدل و المتمم بالمرسوم التنفيذي 07-408 المؤرخ في 21/11/2007 المحدد شروط و كفاءات منح الامتياز لإنشاء مؤسسة للتربية المائية ، و هذا في بعض أحكامه الجوهرية.

و في مجال المناجم و الطاقة :

إن أهم نشاط معني بهذا القطاع قد يكون النشاط المتعلق بالطاقات المتجددة الذي هو تحت رقابة الدولة التي لم تصدر إلى يومنا هذا نصوص تنظم كفاءات استغلالها و تطويرها من طرف الخواص. هذا يدل على نية الدولة في عدم التسرع لفتح هذا القطاع الحيوي والذي يرتقب أن يستخلف عهد البترول في السنوات اللاحقة.

و هنا النص الوحيد و الغير معني بتطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني ، هو القانون 04-09 المؤرخ في 14/08/2004 المتعلق بترقية الطاقات المتجددة في إطار التنمية المستدامة. إن ارتباط هذا القطاع بمفهوم التنمية المستدامة يدل هو كذلك على رغبة الدولة في وضع إستراتيجية طويلة المدى بالنسبة لهذا القطاع .

بالنسبة سلامة الملاحة و الأمن البحري

إن هذا القطاع يعتبر من اختصاصات الدولة و لا يمكن أن يكون محل تعديلات تطبيقا لمبدأ سمو اتفاقية الشراكة على القانون الوطني باعتبارها اتفاقية دولية ، ما عدى ما تم اقتراحه في المبحث الأول من هذا الفصل أو الأحكام المتعلقة بالمقاييس في إطار الانضمام إلى معاهدات دولية في هذا المجال.

و أخيرا قطاع التأمين :

بالنسبة لهذا القطاع الذي يعتبر مفتوحا للممارسة من طرف الخواص وطنيين و أجنب ، و هنا يهمننا التأمين البحري ، يجب الإشارة إلى أن هناك ضرورة مراعاة شروط ممارسة نشاطات التأمين في دول أعضاء الاتحاد الأوربي.

بعدها رئينا في المطلب الأول أسباب عدم تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الداخلي ، و الأحكام الغير قابلة لتطبيق المبدأ ، سوف نتعرض في المطلب اللاحق إلى آثار هذا الاستبعاد.

مطلب ثاني : آثار استبعاد تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون

سوف نتعرض في هذا المطلب إلى آثار استبعاد مبدأ سمو المعاهدة على التشريع البحري الجزائري ، (1) ، و على اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوربي (2) . و بالتالي على النشاطات المعنية بالاستبعاد وأحكامها.

فرع أول : آثار استبعاد تطبيق مبدأ سمو على النشاطات في التشريع البحري الجزائري
سوف نتعرض إلى آثار استبعاد مبدأ سمو من خلال دراسة الأحكام الغير قابلة لتعديلات في التشريع البحري الجزائري.

النقل البحري و هو أهم قطاع :

نظرا لكون هذا القطاع استراتيجي ، و أن الجزائر لا تراقب إلا نسبة قليلة من سوق النقل البحري المعينة بتبادلاتها التجارية عن طريق البحر، بواسطة أسطولها (استغلال خدمات النقل البحري تحت رايتها) و/أو سفن تستأجرها شركات نقل بحري خاضعة للقانون الجزائري وتابعة للدولة في أغلبها (ماعدا مجمع سيفيتال CEVITAL) ، فإنه من المستبعد إدخال تعديلات على بعض الأحكام التي تنظم النقل البحري في الجزائر، و إلا فلتت منها النسبة التي تراقبها في السوق ، في حالة دخول رأس مال أجنبي يستغل خدمات النقل البحري تحت راية جزائرية. و بالتالي الأحكام التي سردناها في الفرع الأول من المطلب الأول ، ترتب الآثار التالية :

* بالنسبة للأمر 76-80 ، فينعلق الأمر بالمادة 28 ق.ب التي تنظم وتحدد شروط اكتساب السفن الجنسية الجزائرية . إذ تشترط الجنسية الجزائرية في الأشخاص الطبيعية مالكي السفن ،

في الشركاء المتضامنون والموصون في شركات الأشخاص ، في مالكي أغلبية الحصص ، أغلبية رأس المال ، في مسيري شركات الأموال ، و في المسيرين و أغلب المنخرطين في الجمعيات .

من خلال هذا الشرط المتمثل في عنصر الولاء للدولة ، تراقب الجزائر كل السفن الحاملة لرايتها والتي تشكل أسطولها ، و بالتالي الشركات المستغلة لهذا الأسطول .
نذكر كذلك المادة 51 من نفس الأمر، التي تشترط رخصة من السلطة البحرية المختصة ليتم نقل ملكية سفن جزائرية أو جزء منها إلى أشخاص أجنبية ، وبالتالي حتى نقل الحصص في الشركات لا يمكن أن يتم بكل حرية لأنه قد يؤدي إلى نقل ملكية السفن للغير والإخلال بالتوازن والرقابة الغير مباشرة للدولة على أسطولها.

وفي هذا الصدد ، نذكر على سبيل المثال ، فتح رأس مال الشركة الوطنية الجزائرية للنقل البحري (CNAN) إلى شركة إيقل أزور (AIGLE AZUR) ، حيث احتفظت الشركتان بنسبة 49 % ، و بقيت 2 % في يد شخص طبيعي من جنسية جزائرية وهو الرئيس المدير العام للشركة الأجنبية المعينة ...

أما المادة 413 ق.ب فإنها تشترط أن يتكون طاقم السفينة الجزائرية من بحارة جزائريين مع إمكانية تحديد نسبة من الأجانب في حالة الضرورة . إن هذه المادة لم تحدد النسبة أو الحد الأدنى من البحارة الجزائريون الذي لا يمكن تجاوزه ، ويبقى إذن الأمر خاضع للتنظيم .
إن كل هذا يدل على عزم الدولة الجزائرية في رقابة سفنها حتى في المجال العملي ، لأن الطاقم الجزائري يبقى حارسا على السفينة في البحر وفي الخارج ، وبالتالي على الأسطول ¹⁸⁰ .

نذكر كذلك بعض الأحكام من نفس الأمر، و التي تنظم الاستغلال التجاري للسفن كالمادة 1-571 التي هي كذلك تشترط الجنسية الجزائرية في الشخص الطبيعي ، وتخضع الشخص المعنوي للقانون الجزائري مع تواجد مقره الرئيسي في الجزائر. هذا لاستغلال خدمات النقل البحري الذي يعتبر ملكية عامة كما تنص عليه المادة 541 ق ب صراحة . هنا كذلك شرط الجنسية الجزائرية يرتب عدم فتح النقل البحري تحت راية جزائرية للأجانب .

وتجدر الإشارة في هذا الصدد أن المادة 572 ق ب ، تبين كيفية استغلال خدمات النقل البحري من طرف المجهز، إما بصفة مالك السفن ، وهنا تلعب المادة 28 دورها بصفة كاملة لضمان رقابة الدولة على النشاط ، و إما بصفة أخرى كحالات الاستئجار. و في هذه الحالة

¹⁸⁰ تنص المادة 415 ق ب على التزامات رجال البحر بما فيها الحفاظ على السفينة و تجهيزاتها و كذا سمعة الراية الجزائرية و أن يكون أهلا لتمثيل الشهرة الحسنة للبحار الجزائري...

الأخيرة تشترط المادة 649 ق.ب توفر الجنسية الجزائرية في الشخص الطبيعي ، وخضوع الشخص المعنوي للقانون الجزائري مع وجود مقره الرئيسي في الجزائر وتمتعه بصفة مجهز . يتبين من هنا كذلك أن هذه المادة لم تفتح هذا النشاط للأجانب (و نلاحظ هنا أن الدولة الفرنسية تشترط الاعذار المسبق للقيام بعمليات النقل البحري عن طريق الاستئجار) ¹⁸¹ . و ما يمكن إضافته بالنسبة للمادة 469 ق ب ، أنها يمكن أن تكون محل تعديل إلا لتصحيح التناقض مع المادة 572 ق ب المتعلق بصفة المجهز كما رأيناه في الفصل الأول.

إذن نستنتج بصفة عامة ، أن بعض أحكام القانون البحري الجزائري المتعلقة بممارسة خدمات النقل البحري ، تتضمن شروط (جنسية المالك - أغلبية رأس المال والحصص - طاقم - مركز رئيسي في الجزائر - جنسية المجهز و المستأجر) لا تسمح بفتح نشاط النقل البحري بأية طريقة كانت (تحت راية جزائري أو استئجار سفن) للأجانب دون الخضوع لرقابة الدولة ، سواء كانوا أشخاص طبيعية أو معنوية ¹⁸² . وهذا حفاظا على رقابة الدولة على هذا النشاط الذي يبقى ملك عام و لا يمارس إلا بموجب امتياز كما ينص عليه الدستور . هذا بالنسبة للأمر 76-80 . فما هو الشأن بالنسبة للنصوص التنظيمية ؟

- * بالنسبة للمرسوم التنفيذي 08-57 المحدد شروط وكيفيات منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري ، نذكر على سبيل المثال المواد التالية :
- المادة 4 التي تؤكد أحكام المادة 1-571 ق.ب المتعلقة باستغلال خدمات النقل البحري ، إضافة إلى بعض الشروط التقنية كوجود طلب على خدمات النقل البحري ، لتبرير فتح النشاط و إذن الاستجابة بتقديم عرض على هذا الطلب ، أو احترام دفتر الشروط ...
 - المادة 5 تنص على الملف الذي يجب تقديمه للوزير المكلف بالبحرية التجارية ، والذي يتضمن من بين الوثائق ، شهادة جنسية الشخص الطبيعي وحائزي على أغلبية رأس مال و حصص الشخص المعنوي ، إلى جانب شروط أخرى كالقدرات المالية ، الطاقم ومعلومات تخص السفن .
 - المادة 20 التي تجبر المستفيد بالامتياز بإخبار الوزير المكلف بالبحرية التجارية عن كل تغيير أو تخلي عن استغلال خدمات النقل البحري .

¹⁸¹ تعهدات المجموعة الأوروبية أمام المنظمة الدولية للتجارة في 15/04/1994 . (www.wto.org) . نفس المرجع .

¹⁸² إن رقابة الدولة على نشاط النقل البحري تختلف عن رقابتها على نسبة من سوق النقل البحري نحو الجزائر و انطلاقا منها ، أين تتدخل عدة شركات أجنبية .

- المادة 25 التي تشير إلى إخبار الوزير المكلف بالبحرية التجارية عن كل برنامج شراء أو إيجار السفن .

- المادة 16 من دفتر الشروط الملحق بالمرسوم التنفيذي 08-57 ، والتي تنص على بطلان كل تحويل كلي أو جزئي للامتياز .

إن هذه بعض الأحكام من المرسوم التنفيذي 08-57 التي تبين هي كذلك ، حرس الدولة الجزائرية على الحفاظ على رقابة استغلال خدمات النقل البحري تحت رايته .
كل هذه الأحكام غير قابلة لتعديلات عن طريق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني ، لأن تعديلها سوف يمكن الغير من مراقبة استغلال هذا القطاع .
من هنا يظهر أن أهم أثر لعدم تطبيق مبدأ سمو ، هو عدم فتح القطاع للأجانب والاحتفاظ بالرقابة عليه كونه قطاع حساس واستراتيجي بالنسبة للدولة الجزائرية .
وتجدر الإشارة إلى أن هناك عدة أحكام أخرى سواء في القانون البحري أو المرسوم التنفيذي 08-75 ، التي لا يمكن تعديلها لنفس الأسباب ، كما توجد أحكام أخرى يمكن إدخال تعديلات عليها لأن هذه التعديلات تبقى بدون أثر على مراقبة الدولة الجزائرية على هذا القطاع .

بالنسبة للنشاطات المجاورة :

إن هذا القطاع يحتل مركز الصدارة من حيث تعامله بالبضائع باعتبارها محل التبادلات التجارية مع الخارج (استيراد وتصدير) . و إذن يمارس رقابة على كل السلع الداخلة والخارجة و إذن على التجارة الدولية الجزائرية ، وبالتالي على قيمة مالية كبرى .
هذا يعتبر سبب كاف لعدم تعديل النصوص التي تنظم أهم المهن التي تراقب مباشرة هذه الأموال ، وهي وكيل السفينة ، وكيل الحمولة ، السمسار البحري ، و الوكيل المعتمد لدى الجمارك . و إذن الأحكام المنظمة لهذه النشاطات و الغير معنية بتعديلات هي :
* بالنسبة للأمر 80-76 ، فيتعلق الأمر بالمواد 609، 621 و 631 ق.ب التي تعرف وكيل السفينة ، وكيل الحمولة والسمسار البحري ، دون التطرق إلى الشروط الواجبة التوفير لممارسة هذه النشاطات ، تاركا المسألة للمرسوم التنفيذي 09-183 . و بالتالي لا يمكن تعديل نصوص القانون البحري لا بتخفيف مضمونها ولا بتشديده .

* بالنسبة للمرسوم التنفيذي 09-183 المؤرخ في 2009/05/12 ، المحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري ، فيتعلق الأمر بالمادة 11 منه التي تشترط الجنسية الجزائرية في الأشخاص الطبيعية وخضوع الأشخاص المعنوية للقانون الجزائري مع 40 % على الأقل من رأس المال بين أيدي شركاء جزائريين ¹⁸³.

أما المادة 3 ، إضافة إلى الشروط السابقة ، تشترط في الملف إثبات 5 سنوات خبرة على الأقل.

المادة 10 تجبر مقدمي هذه الخدمات بإبلاغ الوزير المكلف بالبحرية التجارية بكل تغيير يمس الشروط المطلوبة لممارسة هذه النشاطات .

إن أهم أثر لعدم تطبيق مبدأ سمو على القانون الوطني ، وبالتالي عدم تعديل هذه الأحكام ، هو ضمان وحفاظ رقابة الدولة على هذه النشاطات ، و بالتالي على القيم التي تتداول (قيم البضائع).

* بالنسبة لقانون الجمارك ¹⁸⁴ ، فإنه يحدد الأشخاص المؤهلة للقيام بالتصريحات الجمركية ، سواء عند التصدير أو الاستيراد ، وهذا يعتبر نشاط مهم بالنسبة للاقتصاد الجزائري ، لأنه مصدر تمويل الخزينة العامة بنسبة مهمة ، عن طريق الحقوق والرسوم الجمركية التي تفرض على البضائع بناء على التصريحات الجمركية. هذا يبين حرص الدولة على رقابة هذا النشاط بوضع أحكام صارمة تخص ممارسي نشاطات تتعلق بالإجراءات الجمركية. وفي هذا الصدد تنص المادة 78 مكرر من قانون الجمارك على :

" لا يمكن لأي أحد أن يمتنح لصالح الغير القيام بالإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصريح المفصل للبضائع إذا لم يكن معتمدا كوكيل جمركي".

وتحينا المادة 78 مكرر 2 إلى التنظيم بالنسبة لشروط ممارسة مهنة وكيل الجمارك .

¹⁸³ ونشير هنا كذلك إلى تعليمه الوزير الأول المتعلقة بمساهمة الرأس المال الأجنبي في حدود 60 % في رأس مال الشركات الخاضعة للقانون الجزائري.

¹⁸⁴ قانون 07-79 المؤرخ في 1979/07/21 ، المعدل و المتمم بموجب القانون 08-10 المؤرخ في 1998/08/22 و الأمر 05-06 المؤرخ في 2005/08/23 و القانون 06-24 المؤرخ في 2006/12/26 و القانون 07-12 المؤرخ في 2007/12/30 و الأمر 08-02 المؤرخ في 2008/07/24 ، المتضمن قانون الجمارك.

* بالنسبة للتنظيم ، فيتعلق الأمر بالمرسوم التنفيذي 99-197 المؤرخ في 16/08/1997 المحدد شروط ممارسة مهنة الوكيل المعتمد لدى الجمارك و كفييتها.

و تنص المادة 6 منه على الملف الواجب تقديمه والذي يتضمن تقديم شهادة الجنسية الجزائرية بالنسبة للشخص الطبيعي ومستخدمي الشخص المعنوي المعينين للقيام بالإجراءات الجمركية لصالح الشخص المعنوي. هذا إلى جانب شروط أخرى كالمؤهلات والخبرة المهنية. كما سبق لنا ملاحظته في الفصل الأول ، فإن هذا المرسوم التنفيذي لم يشترط الجنسية الجزائرية في مسيري و حائزي أغلبية رأس مال الشخص المعنوي ، إلا أن تعليمه الوزير الأول جاءت تسد هذه الثغرة ، إلى جانب قانون المالية التكميلي لسنة 2008 فيما يخص تحويل فوائد الشركات ذات رأس مال أجنبي إلى الخارج ¹⁸⁵.

من جهة أخرى ، نذكر كذلك المادة 15 من نفس المرسوم التنفيذي التي تجبر بإخبار إدارة الجمارك عن كل تغيير في القانون الأساسي للشخص المعنوي.

يتبين من كل ما سبق ، أن نظرا لأهمية هذا النشاط بالنسبة للاقتصاد الوطني ، فإنه من المنطقي عدم إدخال تعديلات على النصوص التي تنظمه ، وبالتالي استبعاد تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون بالنسبة لهذا النشاط ، ما هو إلا ضمان على محافظة الدولة على الرقابة عليه ، الشيء الذي يشكل ضمان وأمن مداخلها الجمركية ، وبالتالي على اقتصادها.

أما فيما يخص النشاطات المينائية :

إن سيولة التبادلات التجارية مهمة جدا لتموين البلاد وللاقتصاد بصفة عامة. من هنا تظهر أهمية القطاع المينائي وحسن سيره كمنطقة عبور لهذه التبادلات. إذن فإن مراقبته ومراقبة النشاطات التي تتم فيه جد مهمة لضمان استقرار التبادلات والاقتصاد.

أما بالنسبة للنصوص الغير معنية بتعديلات ، استبعاد لمبدأ سمو وحفاظا على رقابة الدولة على هذا القطاع ، فهي تخص نشاطات القطر، المناولة ، التشوين و الإرشاد في بعض أحكامها.

* بالنسبة للأمر 76-80 ، تنص المادة 892 ق ب على : " يشكل قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين ، نشاطات تجارية مينائية ، و يمكن ممارستها من طرف كل شخص

طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري و ذلك وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

تمارس نشاطات قيادة السفن و إرشادها من طرف السلطة المينائية".
يتبين من نص المادة 892 ق.ب أن ممارسة النشاطات التجارية المينائية مخصصة للأشخاص القانونية الخاضعة لولاء الدولة الجزائرية. هذا الشرط يبين رغبة الدولة في رقابة هذه النشاطات لضمان حسن سير الميناء الذي يبقى مرفقا عاما ، و هذا ما تؤكدته المادة 904 ق ب التي تنص على : " يمكن أن تكون إقامة و استغلال تجهيزات موضوعة تحت تصرف الجمهور في الموانئ ، موضوع منح امتياز على أجهزة عمومية أو رخصة باستعمال تجهيزات خاصة مع الالتزام بتأدية الخدمة العامة .
تحدد الشروط التي يرخص بموجبها شغل الميناء بالصيغتين المذكورتين أعلاه عن طريق التنظيم".

يظهر من هنا أن النشاطات التجارية تمارس بغرض تقديم خدمة عامة.
أما بالنسبة لنشاط قيادة السفن و الإرشاد ، فإنه يمارس مباشرة من طرف السلطة المينائية باعتباره خدمة عامة من جهة ، كما من جهة أخرى يضمن أمن دخول ، و إرساء ، و خروج السفن ، أي أمن الميناء . و هذا ما تؤكدته المادة 171 ق.ب بنصها : " الإرشاد هو المساعدة التي تقدم إلى الربابنة من قبل مستخدمى السلطة المينائية المرخص لها من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ ، و الفرض و المياه الداخلية و الخروج منها " .

* بالنسبة لمرسوم التنفيذي 06-139 المعدل و المتمم بالمرسوم التنفيذي 08-363 ، المتضمن شروط ممارسة أنشطة المناولة ، التشوين و القطر ، فهنا يتعلق الأمر بالمادة 3 التي تؤكد على وجوب توفر الجنسية الجزائرية في الشخص الطبيعي و خضوع الشخص المعنوي للقانون الجزائري¹⁸⁶ . إلى جانب هذا ، هناك شروط أخرى تتعلق بالتأهيل المهني أو احترام دفتر الشروط ، مع الإشارة إلى أن المرسوم التنفيذي 06-139 لم يتطرق إلى لا شروط التأهيل المهني ، تاركا ربما ذلك لدفتر الشروط حسب الحالة .
و ما يمكن ملاحظة هو أن ، و لا الأمر 76-80 و لا المرسوم التنفيذي 06-139 المعدل و المتمم ، لم يتعرضا إلى شرط وجود المركز الرئيس للنشاط في التراب الجزائري مثلما ورد

¹⁸⁶ و هذا إلى جانب أن نشاط القطر يتطلب استغلال القاطرات التي تبقى خاضعة لنص المادة 28 ق.ب.

بالنسبة للنقل و النشاطات المجاورة . كما نلاحظ كذلك أن التعديل الأخير عن طريق المرسوم التنفيذي 08-363 المؤرخ في 08/11/2008 ، أكد على رغبة الدولة في رقابة هذه النشاطات التجارية بإضافة شرط الجنسية في الشخص الطبيعي و خضوع الشخص المعنوي للقانون الجزائري ، و لكن دون الإشارة إلى جنسية الشركاء بالنسبة للشخص المعنوي ، و هذا تكفلت بيه تعليمة الوزير الأول .

هذه الشروط لم يتضمنها المرسوم التنفيذي 06-139 في نصه الأصلي ، الشيء الذي يجعل النص المعدل مطابقا لأحكام القانون البحري من جهة ، و يدل على اتجاه الدولة الجزائرية نحو استبعاد تطبيق مبدأ سمو بالنسبة لهذه النشاطات¹⁸⁷ .

* بالنسبة للمرسوم التنفيذي 06-08 المؤرخ في 09/01/2006 ، المتضمن تنظيم الإرشاد البحري ، تأهيل المرشدين ، و قواعد ممارسة الإرشاد في الموانئ ، فإنه يؤكد على ما جاء في المادتين 171 و 892 ق.ب ، التي تجعله خدمة تقدمها السلطة المينائية ، و هذا ما جاء في الفصل الثاني من نفس المرسوم التنفيذي ، الذي يدقق تنظيم عملية الإرشاد البحري من خلال نص المادة 5 التي تشير إلى تزويد كل ميناء بمحطة للإرشاد تتوفر على مستخدمين مرشدين معتمدين و مؤهلين .

و تجدر الإشارة أنه تطبيقا للمادة 5 من المرسوم التنفيذي 06-08 ، أصدر الوزير المكلف بالبحرية التجارية (وزير النقل) قرار في 24/01/2007 يحدد عدد محطات الإرشاد لكل ميناء مع كل ما تحتاجه من وسائل بشرية (مرشدين) و مادية .

إن كل هذه الأحكام ، ما تؤكد إلا على رغبة الدولة في الاحتفاظ بممارسة النشاط بصفة مباشرة دون منحه للخوارج عن طريق الامتياز أو ترخيص ، خلافا لما هو معمول به في بعض الدول كأستراليا مثلا. إن هذه النية متجهة نحو ضمان خدمة عامة بممارستها مباشرة ، خاصة و أنها تتعلق بأمن الميناء و السفن خلال مناورتها للدخول ، الإرساء ، و الخروج .

* أما المرسوم التنفيذي 02-01 ، فإنه يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها ، و هذا تطبيقا لنص المادة 911 ق.ب .

يتضمن هذا المرسوم التنفيذي أحكام تنظم الاستغلال و أخرى تنظم الأمن .

¹⁸⁷ إن عدم إدخال تعديلات على شروط ممارسة النشاطات التجارية المينائية لا يتناقض مع التعديلات التي اقترحتها في المبحث الأول من هذا الفصل .

بالنسبة الأولى المتعلقة بالاستغلال ، و كما سبق لنا التعرض له في الفصل الأول ، فإن للسلطة المينائية دور مهم في تنظيم و رقابة النشاطات التجارية المينائية ، قطر ، مناولة أو تشوين . أما بالنسبة للمهمة الثانية المتعلقة بالأمن ، فإن السلطة المينائية تسهر على ضمان أمن الميناء ، الأشخاص ، السفن و البضائع. هذا عن طريق رقابتها على ظروف العمل و ممارسة النشاطات.

و من بين الأحكام الغير قابلة لتعديل ، التي يتضمنها هذا المرسوم التنفيذي ، و هذا حسب النشاط ، نذكر :

- المادة 95 المتعلقة بالقطر و التي تشير إلى أن السلطة المينائية قد تفرض الاستعانة بالقاطرات قبل أية حركة .
- المواد من 23 إلى 53 ، بالنسبة للمناولة و التشوين ، و التي تنظم عمليات شحن السفن و تفريغها ، إيداع البضائع و سحبها ، استغلال المستودعات و السطوح الترابية المينائية ، و كذلك استغلال الآلات المينائية و المنشآت المتخصصة . إن كل هذه المواد تتضمن أحكام تشير إلى مراقبة العمليات من طرف السلطة المينائية ، كما تبين أن هذه الأخيرة تتدخل في تحديد التوقيت ، الأمكنة ، الوسائل المادية ، و كذلك مؤهلات ممارسي هذه النشاطات . إن كل هذه الأحكام تعتبر من النظام العام و لا يجب مخالفتها. و من مهام الشرطة المينائية ، السهر على احترامها لضمان حسن سير الميناء كمرفق عام .
- المادتين 88 و 90 التي تشير إلى تنفيذ عمليات الإرشاد من طرف أعوان و مستخدمين تابعين للسلطة المينائية .

يتبين من الأمثلة السابقة للنصوص التي تعرضنا لها ، أن الدولة تمارس رقابة شديدة على النشاطات المينائية ، و هذا ضمانا لحسن سير الميناء ، سيولة التبادلات ، أمن التجارة الدولية ، و استقرار الاقتصاد الوطني . و من هنا لا يمكن التخلي عن هذه الرقابة ، مما يجعل كل تعديل لهذه الأحكام مستبعدا ، غير انه في نفس الوقت لا يمكن المساس بمبادئ الحرية التعاقدية أو المنافسة الحرة و النزاهة ¹⁸⁸ .

و كذلك قطاع الصيد البحري معني بالاستبعاد :

إن للصيد البحري و التربية المائية أهمية كبرى في ضمان أمن و تنوع غذائي أكبر، كما لهما أهمية كبرى بالنسبة لاقتصاد الوطني .

* بالنسبة للصيد البحري ، فيتعلق الأمر بالقانون 01-11 ، في مواده من 42 إلى 51 التي تشير إلى الأشخاص الذين يمكن لهم ممارسة هذا النشاط ، و خاصة المادة 44 التي تنص على أشخاص طبيعية من جنسية جزائرية ، و اعتبارية خاضعة للقانون الجزائري ، و التي يمكن أن تكون لها صفة مجهزة سفن صيد بحري . الشيء الذي يحيلنا إلى المادة 568 ق.ب التي تحدد النشاطات البحرية التي تستند على استغلال سفن و من بينها سفن الصيد البحري ، أو كذلك المادة 572 التي تعرف المجهزة و التي سبق لنا التعرض لها في نشاط استغلال خدمات النقل البحري. أما باقي الأحكام ، فهي تتعلق بالتصرف في الوسائل المخصصة للصيد و التي هي كذلك تحت رقابة الدولة.

فيما يخص التربية المائية ، فهي تمارس بموجب عقد امتياز و هذا ما تنص عليه المادة 21 من القانون 01-11 . هذا يدل على حرص الدولة على الحفاظ على رقابة تامة على هذا القطاع.

* بالنسبة للمرسوم التنفيذي 04-373 المعدل و المتمم بالمرسوم التنفيذي 07-408 ، ف جاء ليحدد شروط منح الامتياز لممارسة نشاط التربية المائية.

و في مادته 2 ينص على شرط الجنسية بالنسبة للشخص الطبيعي و خضوع الشخص المعنوي للقانون الجزائري. إن إقصاء الأشخاص الطبيعية ذات جنسية غير جزائرية ، يدل على نية الدولة في الاستناد على عنصر الولاء المتمثل في اكتساب الجنسية الجزائرية ، لرقابة ممارسة هذا النشاط. أما الأشخاص المعنوية ، فيبدو أن تعليمة الوزير الأول تتجه نحو فرض رقابة أغلبية رأس مال الشركات و الحصص من طرف رعايا جزائريين.

إن كل هذه الأحكام ، سواء في القانون 01-11 أو المرسوم التنفيذي المذكور، غير قابلة للتعديل لأن تعديلها و فتحها للممارسة بصفة حرة من طرف أجنبي ، سوف يمنع الدولة من رقابة هذه النشاطات التي تعتبر مهمة بالنسبة لأمنها الغذائي و اقتصادها ، الشيء الذي يرتب إذن استبعاد تطبيق مبد سمو المعاهدة على القانون بشأنها.

وفيما يخص مجال المناجم والطاقة :

إن المشرع الجزائري أصدر القانون 04-09 المتعلق بترقية الطاقات المتجددة في إطار التنمية المستدامة ، والذي من شأنه أن يستخلف قطاع الطاقة التقليدية (محروقات...) . إن مفهوم التنمية المستدامة يفيد وضع إستراتيجية للاستغلال الاقتصادي العقلاني للموارد ، حفاظا على حق الأجيال القادمة في استغلالها والانتفاع بها ، هذا من جهة . من جهة أخرى إن الموارد تعتبر ملك للدولة ومن ثم فإن استغلالها يتم تحت رقابتها .

وبالرجوع إلى القانون 04-09 ، فإنه النص الوحيد الذي ينظم هذا القطاع ، ونظرا لرغبة المشرع في ترقيته في إطار التنمية المستدامة ، فهذا يرتب إلزاما رقابة الدولة عليه ، سهرًا على الاستغلال العقلاني للموارد والفضاء المخصص له ، والوسائل لضمان حفاظها للأجيال القادمة من جهة ، ومن جهة أخرى انه مرتقب أن تلعب الطاقات المتجددة دورا مهما في الاقتصاد الوطني استخلافًا للطاقات التقليدية كما سبق الإشارة إليه ، وهذا ما تنص عليه المادة 7 من القانون 04-09 .

أما المادة 2 من هذا القانون فهي تنص على أهداف ترقية الطاقات المتجددة والتي تتلخص في حماية البيئة من الطاقات الملوثة ، المساهمة في مكافحة التغيرات المناخية ، المساهمة في التنمية المستدامة بالحفاظ على الطاقات التقليدية ، وأخيرا المساهمة في السياسة الوطنية لتهيئة الإقليم .

يتضح من هذه الأهداف التي وضعتها المادة 2 ، أنها كلها مهام عامة تسند للدولة ، التي حددت لها المادة 6 من نفس القانون ، الوسائل للقيام بها ، والتي تتمثل في برنامج وطني يضم مجموع نشاطات ترقية الطاقات المتجددة ، و آليات ترقية الطاقات المتجددة تتشكل من إثبات أصل الطاقات المتجددة ونظام تحفيز استعمالها .

أما المادة 9 ، فإنها تضع برنامج خماسي لتهيئة الإقليم والتنمية المستدامة مع أفق 2020 ، و هذا يفترض متابعة ، تدخل للتصحيح و رقابة من طرف صاحب البرنامج و هي الدولة الجزائرية.

من جهة أخرى إن ترقية وتطوير استعمال الطاقات المتجددة تتولاها هيئة وطنية ، وهذا ما تنص عليه المادة 17 .

يتضح من كل ما سبق ، أن هذا القطاع ، نظرا لأهدافه والوسائل المحددة لترقيته ، لا يمكن أن يتطور دون تدخل الدولة و تحت رقابتها¹⁸⁹ ، الشيء الذي يجعل كل تعديل أو تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون 04-09 مستبعدين ، في انتظار نصوص تنظيمية لاحقة أشار إليها نفس القانون في بعض أحكامه .

أما بالنسبة لقطاع التأمين :

إن الأمر 95-07 المؤرخ في 25/01/1995 المتعلق بالتأمينات يتعرض في بابه الثاني إلى رقابة الدولة على نشاط التأمين. و في هذا المجال تنص المادة 209 على ممارسة رقابة الدولة على نشاط التأمين عن طريق إدارة الرقابة و يكون موضوعها حماية مصالح المؤمن لهم والمستفيدين من عقود التأمين (و هم المواطنين) ، بالسهر على حسن تأدية عمليات التأمين و تشجيع و تطوير السوق الوطنية للتأمينات . و يقصد بإدارة الرقابة ، الوزير المكلف بالمالية الذي يمارس هذه الرقابة عن طريق هيئة مكلفة بالتأمينات بواسطة محافظين مراقبون محلفون.

فما يمكن استنتاجه ، انه رغم فتح سوق التأمين للشركات الأجنبية ، فإن الدولة لا يمكن لها التخلي عن رقابتها لهذا القطاع ، و بالتالي يستبعد كل تعديل عن طريق تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون ، من شأنه التخلي عن رقابة الدولة لنشاطات التأمين . هذا من جهة . من جهة أخرى ، و كما اشرنا إليه ، فإن بعض دول الاتحاد الأوربي أكثر تشددا من الدولة الجزائرية في رقابتها على نشاطات التأمين ، بوضع شروط تقصي الأجانب من ممارسة هذه النشاطات عن طريق شرط الجنسية . فمن ثم فإنه من حق الدولة الجزائرية أن تتشدد عملا بمبدأ المعاملة بالمثل.

بعد ما تعرضنا إلى آثار استبعاد تطبيق مبدأ سمو على النشاطات ، في التشريع البحري الجزائري ، سوف نتعرض في الفرع اللاحق إلى الآثار التي يترتبها استبعاد تطبيق المبدأ على اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوربي .

¹⁸⁹ إن هذا لا يمنع القطاع الخاص بالقيام بالتحويل الذي تنص عليه المادة 3 من القانون 04-09 في إطار نظام امتياز أو رخص ، عندما تصدر النصوص التنظيمية .

فرع ثاني : آثار استبعاد تطبيق مبدأ السمو على النشاطات في اتفاقية الشراكة
سوف ندرس آثار استبعاد تطبيق مبدأ السمو بالنسبة لاتفاقية الشراكة حسب ما توصلنا إليه في الفرع الأول من هذا الطلب، علما بأن أحكام الاتفاقية جاءت عامة و تنطبق على عدة نشاطات، الشيء الذي سوف يبدو بمثابة تكرار.

فيما يخص النقل البحري :

إن عدم تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني ، بالنسبة لقطاع النقل البحري ، يرتب عدم ممارسة نشاط استغلال خدمات النقل البحري تحت راية جزائرية من طرف أشخاص طبيعية أو معنوية تابعة لدول الاتحاد الأوروبي ، و غير خاضعة للرقابة الاقتصادية التامة للدولة الجزائرية.

إن هذه الوضعية لا تبقى بدون أثر على اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي ، ومن بين أهم الآثار التي يترتبها استبعاد تطبيق مبدأ السمو نذكر :

- المساس بأحكام المادة 32 المتعلقة بالحضور التجاري لشركات و فروع شركات المجموعة الأوروبية.
- عدم إمكانية تطبيق واسع للمادة 34-2- هـ المتعلقة بإبرام اتفاقات تجارية مع شركاء محليون و خاصة المشاركة في رأس المال أو توظيف أجنبى بكل حرية ، كالتعاقد مع بحارة أجنبى مثلا.
- المساس بأحكام المادة 34-4- ب التي تمنع إدخال تدابير أحادية الطرف تشكل قيد على الأداء الحر لخدمات النقل البحري ، أو لها آثار تمييزية. وهنا يتعلق الأمر بالدخول في رأس مال شركات جزائرية (بعد تعليمه الوزير الأول)¹⁹⁰ .
- المساس بأحكام المادة 37-1 المتعلقة بعدم إدخال تدابير تجعل شروط إنشاء شركات واستغلالها أكثر تقييدا مما كانت عليه قبل توقيع الاتفاقية . هنا يتعلق الأمر بالنصوص التنظيمية المتعلقة باستغلال خدمات النقل البحري ، و التي عرفت تشددا ابتداء من المرسوم التنفيذي 81-2000 المؤرخ في 09/04/2000 المتضمن شروط و طرق استغلال خدمات النقل البحري إلى المرسوم التنفيذي 08-57 .

¹⁹⁰ إن هذه التعليلة التي أثار قلق كبير في أوساط الأعمال الأجنبية ، جاءت بشروط معمول بها في النقل البحري عن طريق المادة 28 منذ صدور القانون 05-98 المؤرخ في 25/06/1998.

- توضيق من مجال تطبيق المادة 49 - هـ المتعلقة بالتعاون الاقتصادي وخاصة دعم الشراكة والاستثمار المباشر من طرف الخواص .

- المادة 56 المتعلقة بتقريب التشريعات ، وهنا يجب إجراء دراسة مقارنة معمقة مع تشريعات الدول الأعضاء في الاتحاد الأوربي ، التي نذكر أنها تعهدت في إطار المنظمة العالمية للتجارة بعدم تغيير تشريعاتها البحرية في انتظار فتح مفاوضات جديدة تمس هذه الخدمات .

يتبين مما سبق أن عدم تطبيق مبدأ السمو في مجال النقل البحري، مع تشديد الأحكام التنظيمية، يرتب مساس و توضيق في تطبيق بعض أحكام اتفاقية الشراكة .
و السؤال الذي يبقى مطروح ، فهل هذا التوضيق يمس حقيقة مستغلي خدمات النقل البحري التابعين للاتحاد الأوربي ، أو يبقى في صالحهم عدم ممارسة هذا النشاط تحت راية و رقابة جزائرية ؟ إن الإجابة على هذا التساؤل تمنحها مقارنة أرباح الشركات و المزايا التي تتمتع بها في ظل النظامين ، إضافة إلى ضرورة استثمارات كبرى لإنشاء شركات نقل بحري في الجزائر.

و بالنسبة للنشاطات المجاورة :

يتعلق الأمر بممارسة نشاطات وكيل السفينة ، وكيل الحمولة ، السمسار البحري ، و وكيل الجمارك . هذه المهن تراقب كل التبادلات التجارية و بالتالي قيمها المالية.
بالنسبة للدولة الجزائرية أنه يعتبر سبب كاف لاستبعاد مبدأ السمو بالنسبة للنصوص التي تنظم هذه النشاطات ، بما أن عدم مراقبة التبادلات التجارية يشكل خطر كبير على تجارتها الدولية ، على اقتصادها ، و على استقرارها.

و من بين آثار عدم تطبيق مبدأ السمو على اتفاقية الشراكة نذكر :

- المساس بأحكام المادة 32 المشار إليها سابقا.

- توضيق في مجال تطبيق المادة 34-2-هـ المتعلقة بإبرام اتفاقات تجارية ، الدخول في رأس مال شركات محلية ، و توظيف أجنب. علما بأن ممارسي هذه النشاطات المجاورة يتعاقدون مع عدة محترفين آخرين كالمناقلين ، المؤمنين ، ممارسي نشاطات مينائية ، بنوك و غيرها.

- المساس بأحكام المادة 37 فقرة 1 المتعلقة باتخاذ تدابير أكثر شدة مما كانت قبل توقيع اتفاقية الشراكة .
 - المساس بأحكام المادة 39 فقرة 1 المتعلقة بالتداول الحر لرؤوس الأموال و تصفية نتائج الاستثمارات ، خاصة بعد صدور الأمر 02-08 المؤرخ في 2008/07/24 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2008 ، الذي يعدل المادة 142 من قانون الضرائب المباشرة ، بإجبار الشركات باستثمار نسبة من فوائدها.
 - تضيق من مجال تطبيق المادة 49-هـ المتعلقة بالتعاون الاقتصادي و دعم الشراكة بين الخواص. خاصة بعد صدور تعليمة الوزير الأول التي تحدد مساهمة أجنب في شركات خاضعة للقانون الجزائري إلى 49 % كأقصى حد ، الشيء الذي يمس بحرية التقاعد و بقانون الاستثمار من جهة أخرى ¹⁹¹.
- نلاحظ بالنسبة للنشاطات المجاورة ، أن عدم تطبيق مبدأ السمو يرتب على اتفاقية الشراكة نفس الآثار التي يرتبها عليها بالنسبة للنقل البحري . هذا راجع للترابط بين القطاعين من جهة ، و كذلك لتضييق من إمكانيات الاستثمار و المساهمة في رأس مال شركات محلية و تصفية الفوائد ، بعد صدور الأمر 02-08 المتعلق بقانون المالية التكميلي و كذلك تعليمة الوزير الأول .

أما فيما يخص النشاطات المينائية :

- فإن النشاطات المعينة هي القطر ، المناولة ، التشوين و الإرشاد .
- إن الدولة الجزائرية تراقب هذه النشاطات ، و هنا مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني لا يجد تطبيقا .
- و من حيث آثار استبعاده ، فلا توجد ، ما عدى ربما تذكير تأكيد ما جاء في المادة 3-34 فيما يخص مزايا الراية في مجال الملاحة الساحلية و خدمات الإنقاذ و القطر و الإرشاد .
- أما بالنسبة لنشاطات المناولة و التشوين ، فإن استبعاد مبدأ السمو بالنسبة لها ، يرتب نفس الآثار التي يرتبها على نشاط النقل البحري أو النشاطات المجارة ، كونها مرتبطة عمليا بعضها بالبعض .

¹⁹¹ قانون 01-16 المؤرخ في 2001/10/21 المتضمن المصادقة على الأمر 01-03 المؤرخ في 2001/08/20 المتعلق بتطور الاستثمار و الذي يكرس المساواة في الاستثمار بين الجزائريين و الأجانب في مادته 3 .

و بالنسبة لقطاع الصيد البحري :

إن رغبة الدولة في رقابة نشاطات الصيد البحري و التريبة المائية تستبعد إدخال تعديلات على نصوصها لصالح أشخاص طبيعية أجنبية أو معنوية تفلت لرقابة الدولة الجزائرية ، و بالتالي يستبعد تطبيق مبدأ السمو مرتبا الأثر التالي :

- تضييق من مجال تطبيق المادة 58 في شطرها المتعلق بإنشاء علاقات أمتن بين المؤسسات و الجماعات و المنظمات المهنية و بين المهن . هذا يعني إنشاء علاقات تعاقدية كالشراكة أو المساهمة في رأس مال شركات محلية ، أو كذلك الاستشارة و غيرها من طرق العمل . و هنا تعليمة الوزير الأول ، تشكل قيدا مقارنتا مع ما كانت عليه الأوضاع قبل صدورها، الشيء الذي يشكل مساسا بالمادة 37 فقرة 1 من اتفاقية الشراكة¹⁹².

قطاع المناجم و الطاقة (طاقات متجددة) :

هو قطاع مخصص للدولة بالنسبة للطاقات المتجددة ، و من ثم لا مجال لتطبيق مبدأ السمو كما تعرضنا له سابقا . و من أثار استبعاد المبدأ على اتفاقية الشراكة نذكر :

- تضييق من مجال تطبيق المادة 61 في فقرتها 3 التي تنص على تطوير الشراكة بين المؤسسات الجزائرية و الأوروبية في مجال الطاقة ، و بالخصوص إنتاج الكهرباء ، دعم و ترقية الاستثمار الخاص في نشاطات الطاقة ، البيئة و تنمية الطاقات المتجددة . و هذا في انتظار نصوص تنظم مختلف مجالات ترقية الطاقات المتجددة .

فيما يخص التأمين :

لقد تعرضنا في المطلب الأول إلى هذا القطاع الذي يعتبر مفتوحا للممارسة من طرف الخواص الأجانب ، إلا أن صدور تعليمة الوزير الأول من شأنها تغيير هذه الوضعية ، كما أن هناك بعض الدول الأوروبية تشترط جنسيتها للممارسة نشاط التأمين في إقليمها . إن المنطق يملي على الدولة الجزائرية العمل بمبدأ المعاملة بالمثل إزاء هذه الدول ، غير أن هذا الاتجاه يشكل مساسا بمبدأ المساواة التي تنص عليه المادة 102 من اتفاقية الشراكة كما يلي :

" في الميادين التي يشملها هذا الاتفاق و دون الإخلال بأي حكم خاص و ارد فيه :

¹⁹² تنص المادة 37 فقرة 1 من اتفاقية الشراكة على : " يمتنع الطرفان عن اتخاذ تدابير أو الشروع في أعمال من شأنها أن تجعل شروط إنشاء شركاتها و استغلالها أكثر تقيدا مما كانت عليه في اليوم الذي يسبق تاريخ توقيع هذا الاتفاق ... " .

- لا يمكن للنظام المطبق من طرف الجزائر إزاء المجموعة أن يترتب عنه أي تمييز بين الدول الأعضاء أو رعاياهم أو شركاتهم .

- لا يمكن للنظام المطبق من قبل المجموعة إزاء الجزائر أن يترتب عنه أي تمييز بين الرعايا الجزائريين أو شركاتهم " .

يتبين من هذا أن الدولة الجزائرية قد تبقى فاتحة هذا القطاع لكل أعضاء المجموعة الأوروبية دون تمييز، مع تسجيل مخالفة أحكام الاتفاقية من طرف بعض الدول التي تطبق شروط مقصية للرعايا الجزائريين و الشركات الجزائرية ، أمام مجلس الشراكة الذي يجتمع سنويا لدراسة القضايا التي تطرح ، طبقا لأحكام المادة 92 و ما يليها .
أما بالنسبة لتطبيق تعليمة الوزير الأول ، فإنها تمس بحرية الاستثمار دون أن تشكل مساس بمبدأ المساواة بين رعايا و شركات الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي .

لقد رأينا في هذا الفرع أهم القطاعات الغير قابلة لتطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني ، و من ثم ، أهم آثار استبعاد المبدأ على اتفاقية الشراكة ، تنصب اغلبها على تضييق من مجال تطبيق أحكامها المتعلقة بالاستثمار ، إبرام اتفاقات أو المساهمة في رأس مال شركات محلية في إطار شراكة ، أو تضييق على حرية تصفية أرباح الشركات مع إجبارها على استثمارها .

خاتمة

إن اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي تجسد توصية الشراكة الأوروبية متوسطة ، تعززها وتتممها بتطوير العلاقات في مختلف الجوانب بين الأطراف ، و خاصة في الجانب الاقتصادي أين تهدف إلى التحرير التدريجي لتبادل السلع والخدمات بصفة متوازية .

في دراستنا هذه تعرضنا إلى جانب الخدمات الذي يهنا أكثر بما أننا بصدد نشاطات بحرية ، ورأينا أهميتها بالنسبة للأطراف في الفصل التمهيدي ، حددناها وتعرفنا على أحكامها سواء في اتفاقية الشراكة أو التشريع الجزائري في الفصل الأول ، لنص في الفصل الثاني إلى التفاعل بين اتفاقية الشراكة والتشريع الجزائري ، وانعكاسات تطبيق أو عدم تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني ، على التشريع البحري الجزائري وعلى اتفاقية الشراكة.

و خلاصة لهذه الدراسة المتواضعة ، وبغض النظر عن المسائل التقنية المتعلقة بظروف ممارسة مختلف النشاطات والمبادئ القانونية التي تقوم عليها في أقاليم الأطراف مع مراعاة مصالحها ، فإنه في اعتقادنا ، من الضروري التوقف عند مسائل سياسية وإستراتيجية مهمة ، والتي من شأنها وضع ملامح وتهيئة ظروف تطور النشاطات الاقتصادية بصفة عامة ، والبحرية بصفة خاصة . هذه المسائل تتمحور حول :

- ضرورة وأهمية وجود سياسة بحرية .
- تأثير محيط جيوسياسي في تغيير مستمر على مستقبل اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي .
- حوصلة اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي ومستقبلها .

1- ضرورة وأهمية وضع سياسة بحرية

إن المحيطات والبحار التي تشكل حوالي 70 % من الكرة الأرضية ، تعتبر أكبر مخزن للموارد سوف تلتفت إليه مختلف الدول بسبب التغيرات المناخية ، الضغط الديمغرافي ، التصحر ، الجفاف و نقصان المياه ، وغيرها من التهديدات على استقرار البشرية .
فهكذا فإن الدول المطلة على البحر ، ترى نفسها مضطرة للحفاظ على فضائها ومواردها البحرية ، خاصة وأن استغلالها متوقف على اكتساب قدرات تكنولوجية ، مالية ، بشرية و تنظيم ، جد متطورة ، عناصر تفتقر لها أغلب البلدان المطلة على البحر .

من جهة أخرى ، إن التطور التكنولوجي ، إلى جانب الارتفاع الديمغرافي وعدد السكان على السواحل ، الذين تدور حياتهم الاقتصادية حول نشاطات بحرية كالصيد البحري ، النقل ، الملاحة ، النزهة ، استغلال المحروقات ، الغاز والمناجم ، الصناعة البحرية ، السياحة الساحلية وغيرها ، يشكلان ضغط كبير على المحيطات والبحار ، يصعب تحديد أثارها السلبية على الموارد وعلى الوسط البحري نفسه ، نظرا لعدد النشاطات البحرية التي تمارس في أغلبها بصفة مستقلة بعضها عن البعض ، دون الأخذ بعين الاعتبار لتضارباتها .

من الأمثلة نذكر أثار الصيد البحري المكثف على انقراض بعض الأصناف من السمك و إذن على التنوع البيولوجي ، أو تخصيص حقول لاستغلال المحروقات والمناجم أو تحويل الطاقة ، على الفضاء البحري المخصص للنقل ، الصيد ، الملاحة أو النزهة ، والتي يجب إذن بدورها نقلها وتحويلها إلى مناطق أخرى قد تكون غير قادرة على تحمل عبأ هذه النشاطات .

إن هذه النقاط السلبية للممارسة الحالية لمختلف النشاطات البحرية ، تدفع إلى ضرورة الابتعاد عن النظرة المستقلة أو الفرعية لهذه الممارسة ، والتركيز أكثر فأكثر على نظرة منسجمة ، متماسكة ، مستقبلية ومستدامة ، تمكن من وضع سياسة بحرية تخدم كل هذه النشاطات ، تخدم الوسط البحري ، تحافظ على الموارد ، وتطور الاقتصاد البحري . و إذن إلى وضع إستراتيجية بحرية لتنفيذ هذه السياسة وتحقيق أهدافها .

بالنسبة للاتحاد الأوروبي ، فإنه سلك هذا السبيل بوضعه لسياسة مشتركة للمحيطات والبحار ، و هو يسعى حاليا للاقتحام و إكساب أسواق جديدة لقيمتها المضافة المتمثلة في التحكم في التقنيات البحرية ، التسيير المرشد للنشاطات البحرية و التحكم في تقنيات التنمية المستدامة و غيرها من المسائل .

بالنسبة للجزائر ، لقد رتبنا من خلال تناقضات مختلف النصوص المنظمة لنشاط واحد ، عدم تماسك النظرة الفرعية والمستقلة ، ناهيك عن نظرة إجمالية لمختلف النشاطات .

إنه إذن من المستعجل تصحيح المسار من خلال دراسة دقيقة لمختلف الصعوبات التي تواجهها ممارسات هذه النشاطات ، دراسة العلاقة بين مختلف النشاطات و أثارها على بعضها البعض ، تصحيح كل التناقضات للوصول إلى ممارسات سليمة لمختلف النشاطات البحرية ، الشيء الذي سوف يشكل قاعدة أساسية يمكن الانطلاق منها لوضع سياسة بحرية مستدامة حاملة فرص نجاحها . هذا يتم عن طريق مساهمة كل المهنيين والمتدخلين في ظروف الشفافية ، و قبل التسرع في أي تحرير عشوائي للنشاطات البحرية خاصة الإستراتيجية منها .

2- تأثير المحيط الجيوسياسي على اتفاقية الشراكة

إن دخول حيز النفاذ لاتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي (مند سبتمبر 2005) ، جاء في ظروف عرف فيها العالم تطورات مهمة غيرت مراكز القوى السياسية ، الاقتصادية والأمنية ، وإذن أدوار مختلف الدول بالنسبة لهذا الانزلاق الذي لم ينتهي بعد والذي هو في تغير مستمر . من بين الظروف التي قد يكون لها أثر على مستقبل اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي نذكر :
- طموحات الدولة الفرنسية في إنشاء فضاء للعلاقات المتوسطية ، ألا وهو الاتحاد من أجل البحر الأبيض المتوسط (Union pour la Méditerranée. UPM) الغير واضح المعالم ، ولكن الذي يرمي إلى استخلاف تصريح بارشلونا¹⁹³ ، مع وضع أهداف ومشاريع اقتصادية متوسطة قابلة للتحقيق .

- تغيير السياسة الأمريكية بعد انتخاب الرئيس براك أوباما.

إن هذا التغيير يحمل تغيرات جذرية في العلاقات الدولية ، ومن بينها العلاقات الاقتصادية مع القارة الإفريقية أين تلعب الجزائر دور مهم ، إلى جانب تغيير طبيعة العلاقات السياسية والأمنية نظرا للتهديدات الجديدة على استقرار الدول ، وهنا كذلك الخبرة الجزائرية من شأنها أن تجعلها في طليعة الدول التي تلعب دور مهم ، وإذن تعزز مركزها بالنسبة لمراكز القوى سواء أمنيا أو اقتصاديا على الصعيد الإفريقي .

- تحرك الأوضاع دوليا بالنسبة لقضية الصحراء الغربية ، التي إن وجدت حلا على المدى المتوسط ، سوف تمكن من إنعاش الاتحاد المغاربي كإقتصاد وسوق معتبرة للنشاطات البحرية، وبوابة إفريقيا بالنسبة لأوربا ، و بوابة أوربا بالنسبة لإفريقيا .

- الأزمة الاقتصادية الأخيرة التي بينت حدود الحرية المطلقة لاقتصاد السوق ، إذ اضطرت الدول الليبرالية ، العدول عن مبدأ عدم التدخل في الاقتصاد ، بتدخلها خاصة في النشاطات البنكية .

- اهتمام الصين ، كقوة اقتصادية كبرى تنافس الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي ، بالقارة الإفريقية ، ورغبتها في الدخول في علاقات اقتصادية قوية معها عن طريق استثمارات كبرى لتحقيق مشاريع تنموية مهمة بالنسبة للتطور الاقتصادي الإجمالي للقارة . وهنا نعتبر الطموحات الصينية ، مراعاة تتجاوب مع أهداف النيباد (NEPAD) المدمج في الاتحاد الإفريقي ،

¹⁹³ نذكر أن تصريح بارشلونا يعتبر ميلاد اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي ، وبالتالي استخلافه بمؤسسة جديدة سوف يؤثر دون شك على نتائجه .

الرامي إلى انجاز مشاريع تنمية قارية كبرى ، والذي لم يجد دعما حقيقيا وعلميا من طرف الدول الأكثر تطور (G7)¹⁹⁴ ، إلى جانب المنافسة الكبيرة على الموارد والأسواق بين الولايات المتحدة ، الاتحاد الأوروبي ، بعض الاقتصاديات الآسيوية ولأمريكا الجنوبية كالبرازيل .

- توقيع بعض الاتفاقيات ذات الطابع الاستراتيجي و الاقتصادي من طرف الجزائر مع دول كروسيا أو دول عربية (منطقة تبادل حرة مع الدول العربية ابتداء من جانفي 2010) ، و التحضير لتوقيع اتفاقية شراكة استثنائية مع فرنسا .

- احتمال دخول الجزائر في المنظمة العالمية للتجارة وكذلك حوصلة اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي .

هذه بعض العوامل على الصعيد الجيوسياسي واستراتيجي ، التي دون شك سوف تؤخذ في الحسبان عند اتخاذ القرارات الكبرى سياسيا واقتصاديا بالنسبة للجزائر تحقيقا لمصالحها .

3- حوصلة اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي مستقبلها

إن مستقبل اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي متوقف على العناصر التالية :

- حوصلة اتفاقية الشراكة الأوروبية بعد خمسة (05) سنوات من دخولها حيز النفاذ كما تنص عليه بعض أحكام الاتفاقية .

- الإدارة السياسية للأطراف لتجاوز الصعوبات ، التي هي بدورها مرتبطة بالحوصلة نفسها وبمدى انجاز أهداف تحقق أكبر مصالح للأطراف في ظروف دولية من شأنها أن تؤثر على اتفاقية الشراكة كما سبق لنا التعرض إليه .

* حوصلة اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي

إن لحوصلة اتفاقية الشراكة أثر مهم على العلاقات بين أطراف الاتفاقية وعلى الاتفاقية نفسها ، لأنها سوف تبين مدى تحقيق الأهداف المسطرة والمنتظرة منها .

هناك ثلاثة (03) فرضيات يمكن توقعها .

- الأولى أن تكون الحوصلة ايجابية بالنسبة للأطراف ، وهنا يمكن مواصلة تنفيذها وتدعيمها .

- الثانية أن تكون سلبية بالنسبة لأحد الأطراف . وهنا يستوجب الأمر إدخال تصحيحات حسب درجة خطورة النتائج على مصالح الطرف المتضرر عن طريق المفاوضات لتحقيق توازن .

¹⁹⁴ نذكر أن الجزائر لعبت وتلعب دور مهم جدا في إنشاء النيباد و تحقيق أهدافه

– الثالثة أن تكون نتائجها سلبية بالنسبة للطرفان ، وهنا إما أن تتخذ إجراءات جذرية لإعادة النظر في جوهرها وأهدافها و وسائلها ، وإما لإنهائها .

نلاحظ أن بعض الدول الأوروبية التي لها تبادلات مهمة مع الجزائر، أبرمت اتفاقيات بحرية مع الجزائر بصفة مستقلة منذ عدة سنوات كبلجيكا و اللوكسمبورغ في 1979، إيطاليا في 1987، ألمانيا في 1995 ، و مؤخرا بعد توقيع اتفاقية الشراكة ، كالدولة الفرنسية¹⁹⁵ ، أو بعد دخولها حيز النفاذ كالدولة البرتغالية¹⁹⁶ . إن اتفاقية الشراكة لم تلغي هذه الاتفاقات التي تبقى سارية في حالة تجميد اتفاقية الشراكة (الفرضية الثالثة) . و ما يمكن إضافته بالنسبة للاتفاقيتان الأخيرتان ، أنها أخذت بأهم المبادئ التي أخذت بها اتفاقية الشراكة كمبدأ حرية الملاحة ، مبدأ حرية النقل البحري الدولي ، معاملة سفن الأطراف معاملة وطنية في الموانئ ، تسهيل التواجد التجاري لشركات و فروع شركات الأطراف ، التعاون في مجال التكوين ، الصيانة و تصليح السفن ، تسيير الموانئ ، و كذلك حماية البيئة و الإسعاف بالنسبة للدولة البرتغالية ... كما تخصص الاتفاقيتان معاملة الدولة الأكثر رعاية في مجال الجمركة ، الإدارة و الصحة بالنسبة للسفن و البضائع . من جهة أخرى ، حتى و إن أخذت الاتفاقيتان بهذه المبادئ ، فإنها لا تشير إلى الاتفاق العام لتجارة الخدمات كمرجع .

حاليا إن اتفاقية الشراكة تدخل في سنتها الخامسة منذ دخولها حيز النفاذ ، وطبقا للمادتين 15 و 37 منها¹⁹⁷ ، على الأطراف عن طريق مجلس الشراكة ، تقييم و حوصلة تنفيذها . و تجدر الإشارة إلى أن مجلس الشراكة مؤسس بموجب المادة 92 من الاتفاقية و يجتمع على المستوى الوزاري . له صلاحية النظر في المشاكل المهمة التي قد تطرح في إطار الاتفاقية إلى جانب النظر في مسائل أخرى ثنائية أو دولية ذات اهتمام مشترك . إن مجلس الشراكة في إطار ممارسة مهامه ، يصدر قرارات إلزامية للأطراف أو توصيات . هذا ما تشير إليه المادة 94 .

من جهة أخرى ، حتى وان اقتصرنا دراستنا إلا على الخدمات والنشاطات البحرية فإنه يجب الأخذ بعين الاعتبار لأثار تحرير تبادل السلع على تحرير الخدمات والعكس صحيح . كما يجب

¹⁹⁵ المرسوم الرئاسي 05-76 المؤرخ في 26/02/2005 المتضمن المصادقة على الاتفاق البحري بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية و الشعبية و الجمهورية الفرنسية ، الموقع في باريس في 27/01/2004 .

¹⁹⁶ المرسوم الرئاسي 08-353 المؤرخ في 05/11/2008 المتضمن المصادقة على الاتفاق البحري بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية و الشعبية و الجمهورية البرتغالية ، الموقع في الجزائر في 22/01/2007 .

¹⁹⁷ المادة 15 تتعلق بالنظر في وضعية تبادل السلع لاتخاذ تدابير ، و المادة 37 تتعلق بالخدمات .

الأخذ بعين الاعتبار عنصر مهم أكدت عليه المنظمة العالمية للتجارة ، التي أحالتنا إليها اتفاقية الشراكة في العديد من أحكامها ، ألا وهو تشجيع الاستثمار المباشر .

إن هذه العناصر تؤثر على بعضها البعض ، ولاحظنا في الأشهر الأخيرة ، اتخاذ تدابير أحادية الجانب من طرف الدولة الجزائرية ، تتعلق بوضع قيود على الاستيراد ، وعلى إقامة شركات ذات رأس مال أجنبي في التراب الجزائري ¹⁹⁸ .

إن هذه الإجراءات التي اتخذتها الجزائر ، تمس بجوهر اتفاقية الشراكة وهو تحرير تنقل البضائع وتحرير تقديم خدمات . أي بالمواد 17 بالنسبة للبضائع و32، 37، 39 بالنسبة للخدمات ، و 54 بالنسبة للاستثمار .

من جهة أخرى تجدر الإشارة إلى أن المواد 22 ، 23 ، 24 ، 25 ، 26 و 27 من اتفاقية الشراكة ، تنظم كيفية اتخاذ إجراءات من الأطراف ، لحماية مصالحها بالنسبة لتبادل السلع . أما المواد 35 ، 40 و 41 تنظم نفس الأم بالنسبة للخدمات .

وما يمكن ملاحظته ، هو أن حرية تبادل السلع ، لم تتم بصفة متوازنة بين الطرفين . إن الشركات الأوروبية المقيمة في الجزائر ، حققت فوائد كبرى وحولتها للخارج ، دون أن تستفيد الجزائر لا من استثمار مباشر من طرف هذه الشركات ، ولا من نقل تكنولوجيا ، ولا بمساهمة الرأس المال الجزائري ، ولا باقتحام أسواق أوروبية من طرف مقاولين جزائريين . أي أنها لم تستفيد من التعاون الاقتصادي المنتظر في مختلف المجالات المنصوص عليه في الباب V من اتفاقية الشراكة ، لا سيما المواد 47 ، 48 و 49 ، والذي من شأنه رفع مستوى الاقتصاد الجزائري ، رفع مستوى القطاع الخاص الجزائري عن طريق الشراكة ، خلق مناصب شغل و تدعيم الاستثمار المباشر .

و تجدر الإشارة أنه في 02 و 2010/02/03 ، انعقدت اجتماعات بين المسؤولين الأوروبيين و الجزائريين في الجزائر ، بخصوص حوصلة اتفاقية الشراكة ، التي في نظرة الجزائر تم التفاوض عليها في ظروف غير ملائمة ، حتى و إن تبقى بالنسبة للطرفين اتفاق ذات طابع استراتيجي قابل لتعديلات . إثر هذه الاجتماعات ، وضع الطرفان برنامج عمل لمختلف اللجان لتحضير أعمال الحوصلة التي سوف يقدمها مجلس الشراكة في شهر جوان 2010 ¹⁹⁹ .

¹⁹⁸ الأمر 02-08 المؤرخ في 24/07/2008 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2008.

¹⁹⁹ Quotidien national d'information , El Wantan du 02 – page 4 , du 04 – page 6 et du 11/02/2010 – page 7 .

إلى جانب هذه الصعوبات في تنفيذ أحكام الاتفاقية بصفة متوازنة ، جاءت الأزمة الاقتصادية الأخيرة تزيد صعوبات ليست الأطراف في حاجة إليها .

* الإرادة السياسية للأطراف

إن الإرادة السياسية للأطراف تلعب دور كبير في رغبتهما في مواصلة المشوار، حل الصعوبات الناتجة عن تنفيذ الاتفاقية وتجاوزها للوصول إلى تحقيق الأهداف المسطرة . إن هذه الإرادة السياسية متوقفة على دراسة دقيقة لمصالح الأطراف²⁰⁰ ، سواء بالنسبة للعلاقة التي تربطهما عن طريق اتفاقية الشراكة ، أو بالنسبة لمصالح أخرى مرتبطة بمحيط سياسي واقتصادي عالمي . وهنا على الطرفين وجود الحلول التي من شأنها تحقيق أكبر نتائج ممكن متوازنة في إطار اتفاقية الشراكة بتعديلها عن طريق ملحق ، و في نفس الوقت تحقيق تفاعل ايجابي بالنسبة للمحيط السياسي والاقتصادي العام .

خلاصة لكل ما سبق ، هذه هي في نظرنا أهم العوامل التي يجب أخذها بعين الاعتبار عند اتخاذ القرار الذي من شأنه أن يضع ويسطر العلاقات بين الجزائر والاتحاد الأوروبي وكذلك مع العالم ، خاصة وأن اقتصادنا وتبادلاتنا مع أي طرف كان ، تتم أساسا عن طريق البحر بنسبة مرتفعة جدا . لهذا السبب يجب التفكير بجدية في سياسة بحرية فعالة من شأنها أن تشكل محور وقاعدة تتطور حولها تبادلات الجزائر .

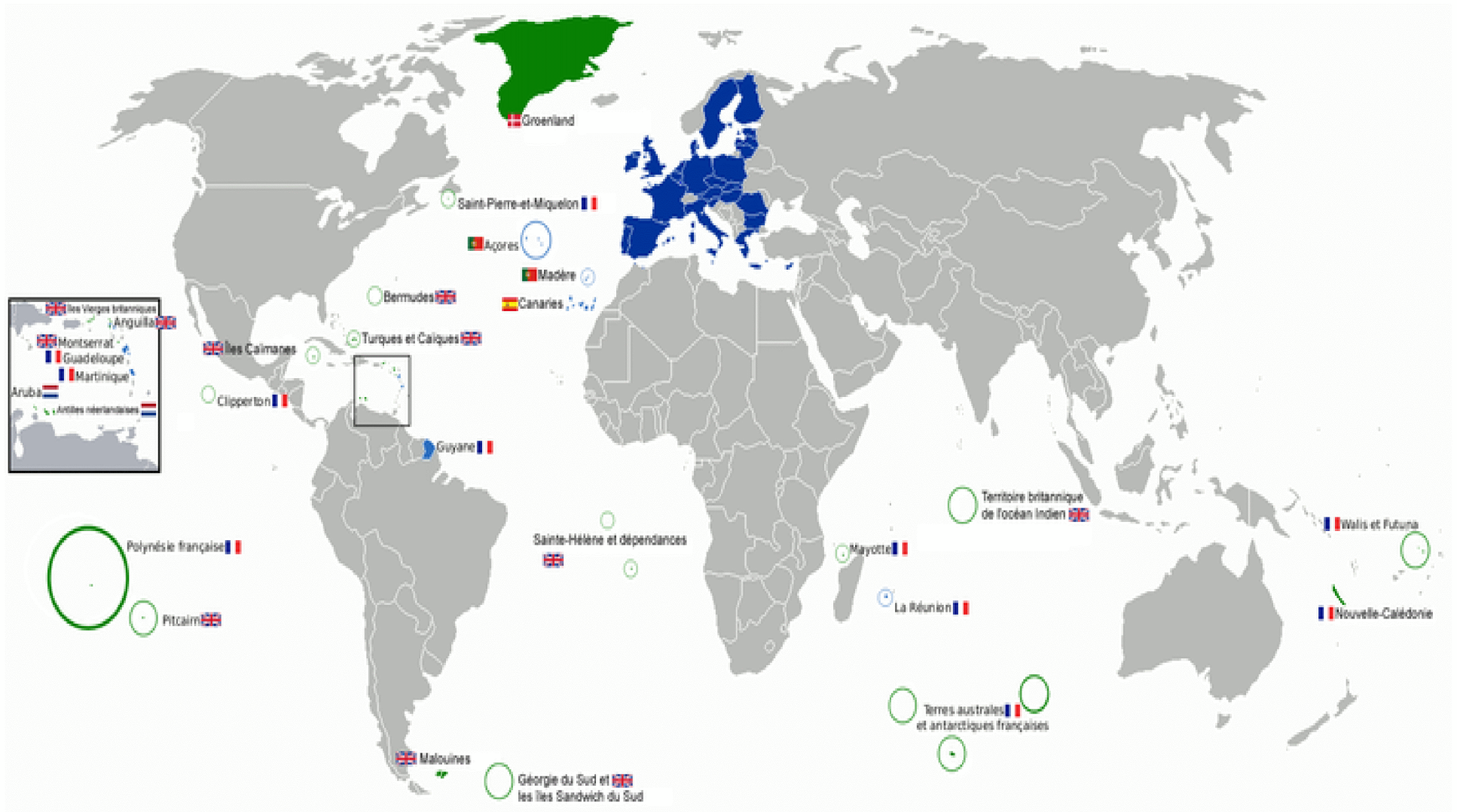
²⁰⁰ إن العلاقات الدولية مبنية أساسا على المصالح .

ملحق - 1

Voici une estimation du chiffre d'affaires des secteurs maritimes, à l'exclusion du tourisme

2004	Valeur mondiale en millions d'euros	Valeur européenne en millions d'euros	Valeur européenne en pourcentage de la valeur mondiale
Navigation et transport	342 743	151 137	44.1 %
Activités de tourisme maritime	168 189	71 812	42.7 %
Pétrole et gaz marins	91 146	19 112	20.9 %
Transformation des poissons / fruits de mer	79 859	8 241	10.3 %
Equipements maritimes	72 871	16 675	22.9 %
Pêche	55 983	4 758	8.5 %
Construction navale	37 746	13 143	34.8 %
Ports	25 017	10 478	41.9 %
Aquaculture maritime	23 876	3 483	14.6 %
Secteur des croisières	12 000	2 365	19.7 %
Recherche et développement	10 629	3 273	30.8 %
Algues	5 988	n/a*	n/a
Commerce maritime	6 840	2 736	40.0 %
TI maritime	3 570	1 382	38.7 %
Minéraux agrégats	2 741	1 344	49.0 %
Energies renouvelables	128	121	94.5 %
Biotechnologie marine	2 190	n/a	n/a
Télécommunications sous-marines	1 126	185	16.4 %
Levés océaniques	2 013	538	26.7 %
Education et formation	1 537	n/a	n/a

- n / a : néant
- Source: Marine Industries Global Market Analysis . Irish Marine Institute, 2005.



ملحق - 2

ملحق - 3

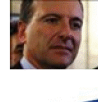


An Ocean of Opportunity:
An integrated maritime policy for the EU



Maritime policies:

- ✓ Environment
- ✓ Transport
- ✓ Energy
- ✓ Fisheries
- ✓ Regional policy
- ✓ External Relations
- ✓ Enterprise
- ✓ Home Affairs (JLS)
- ✓ Employment
- ✓ Research



21

<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>

أنشطة و قطاعات متماسكة مكونة للسياسة البحرية الأوروبية
(بيئة- نقل - طاقة - صيد بحري - سياسة جهوية - علاقات دولية - مؤسسات - عمل - بحث)



An Ocean of Opportunity:
An integrated maritime policy for the EU

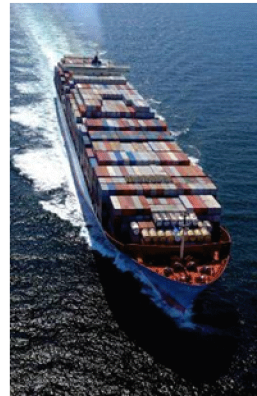


Maritime activities: Shipping and Ports

90% of external trade
40% of internal trade



9.000 ships under EU flags
4.000 under other foreign flags
1200 commercial ports
3.5 billion tonnes of cargo/y
350M passagers/year



5

<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>

قطاعات النقل و الموانئ

90% من التجارة الدولية و 40% داخلية

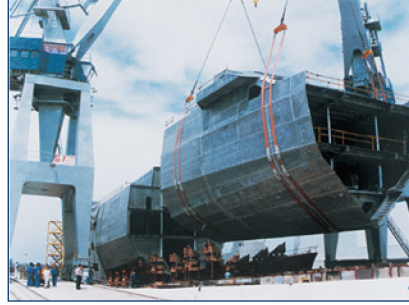
(9000 سفينة - 1200 ميناء - 3.5 مليار طن حمولة - 350 مليون مسافر)



Maritime activities: Shipyards and Maritime Equipment



300 shipyards
9.000 companies supplying
12 billion € of turnover



6

<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>

الصناعة البحرية و التجهيز البحري

(300 ورشة - 9000 شركة تمديد - 12 مليار أورو كرقم أعمال)



Maritime activities: Fisheries and aquaculture



400.000 fishermen
90.000 fishing vessels
6 M tonnes of catches (6% of world's catches)
1.3 M tonnes aquaculture (2% world's production)



7

<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>

الصيد البحري و التربية المائية

(400.000 بحا - 90.000 سفينة صيد - 6 % من الصيد العالمي - 2 % من التربية المائية عالميا)



Maritime activities: Energy

- 40% oil 60% gas consumed is produced offshore
- Offshore wind production: 1.8% of total wind (2020 objectives: 1/3 of total)
- Wave and tidal
- Methanehydrates



8

<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>

استخراج و استهلاك الطاقة

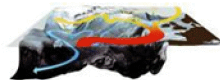
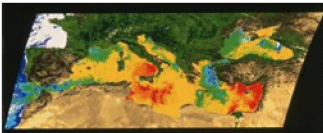
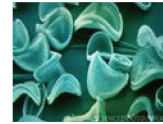
(استهلاك 40 % من النفط و 60 % من الغاز مستخرجة من المياه الأوربية – حقول 1.8
% من الطاقة مستخرجة من الرياح و تحرك البحر)



Maritime issues: research

612.5 million € in FP6 maritime sector projects
FP7 cross-cutting themes calls

300 research institutions
46 research vessels
10.000 researchers



14

<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>

البحث العلمي

(مشاريع بقيمة 612.5 مليون أورو – 300 مؤسسة بحث – 46 سفينة بحث – 10.000 باحث)

ملحق – 4
أهم أحكام اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي

اتفاقيات واتفاقات دولية

المادة 2 : ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 18 ربيع الأول عام 1426 الموافق 27 أبريل سنة 2005.

عبدالعزیز بوتفليقة

اتفاق أوروبي متوسطي لتأسيس شراكة بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

من جهة،

والمجموعة الأوروبية والدول الأعضاء فيها،
من جهة أخرى،

إن الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية المشار إليها بـ "الجزائر" من جهة، ومملكة بلجيكا

ومملكة الدانمارك

وجمهورية ألمانيا الاتحادية

والجمهورية اليونانية

ومملكة إسبانيا

والجمهورية الفرنسية

وإيرلندا

والجمهورية الإيطالية

والدوقية الكبرى للوكسمبورغ

ومملكة الأراضي المنخفضة

وجمهورية النمسا

والجمهورية البرتغالية

وجمهورية فنلندا

ومملكة السويد

والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وشمال

أيرلندا

كونها أطرافا متعاقدة في معاهدة إنشاء

المجموعة الأوروبية، والمشار إليها أدناه بـ "الدول الأعضاء"،

والمجموعة الأوروبية،

المشار إليها أدناه بـ "المجموعة"، من جهة أخرى،

اعتبارا للتقارب والاعتماد المتبادل القائم بين

المجموعة، ودولها الأعضاء والجزائر، واللذين يقومان

على روابط تاريخية وقيم مشتركة،

مرسوم رئاسي رقم 05 - 159 مؤرخ في 18 ربيع الأول عام 1426 الموافق 27 أبريل سنة 2005، يتضمن التصديق على الاتفاق الأوروبي المتوسطي لتأسيس شراكة بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية من جهة، والمجموعة الأوروبية والدول الأعضاء فيها من جهة أخرى، الموقع بـ فالونسيا يوم 22 أبريل سنة 2002، وكذا ملاحقه من 1 إلى 6 والبروتوكولات من رقم 1 إلى رقم 7 والوثيقة النهائية المرفقة به.

إن رئيس الجمهورية،

- بناء على تقرير وزير الدولة، وزير الشؤون الخارجية،

- وبناء على الدستور، لاسيما المادتان 77-9 و131 منه،

- وبناء على القانون رقم 05 - 05 المؤرخ في 17 ربيع الأول عام 1426 الموافق 26 أبريل سنة 2005 والمتضمن الموافقة على الاتفاق الأوروبي المتوسطي لتأسيس شراكة بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية من جهة، والمجموعة الأوروبية والدول الأعضاء فيها من جهة أخرى، الموقع بـ فالونسيا يوم 22 أبريل سنة 2002، وكذا ملاحقه من 1 إلى 6 والبروتوكولات من رقم 1 إلى رقم 7 والوثيقة النهائية المرفقة به،

- وبعهد الاطلاع على الاتفاق الأوروبي المتوسطي لتأسيس شراكة بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية من جهة، والمجموعة الأوروبية والدول الأعضاء فيها من جهة أخرى، الموقع بـ فالونسيا يوم 22 أبريل سنة 2002، وكذا ملاحقه من 1 إلى 6 والبروتوكولات من رقم 1 إلى رقم 7 والوثيقة النهائية المرفقة به،

يرسم ما يأتي :

المادة الأولى: يصدق على الاتفاق الأوروبي المتوسطي لتأسيس شراكة بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية من جهة، والمجموعة الأوروبية والدول الأعضاء فيها من جهة أخرى، الموقع بـ فالونسيا يوم 22 أبريل سنة 2002، وكذا ملاحقه من 1 إلى 6 والبروتوكولات من رقم 1 إلى رقم 7 والوثيقة النهائية المرفقة به، وينشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

المجموعة الأوروبية. وتسري نفس الأحكام على الدانمارك بمقتضى البروتوكول حول موقف الدانمارك،

اقتناعا منهما بأن هذا الاتفاق يشكل إطارا مناسباً لازدهار شراكة تقوم على المبادرة الخاصة وأنه يخلق مناخاً ملائماً لتنمية علاقاتهما الاقتصادية والتجارية وكذا في مجال الاستثمار الذي يعد عنصراً ضرورياً لدعم إعادة الهيكلة الاقتصادية والعصرية التكنولوجية،

اتفقتا على الأحكام التالية:

المادة 1

1. تقام شراكة بين المجموعة ودولها الأعضاء من جهة، والجزائر من جهة أخرى.

2. تتمثل أهداف هذا الاتفاق فيما يلي:

- توفير إطار مناسب للحوار السياسي بين الطرفين يسمح بتعزيز علاقاتهما وتعاونهما في كل الميادين التي يريانهما ملائمة،

- توسيع التبادلات وضمن تنمية العلاقات الاقتصادية والاجتماعية المتوازنة بين الطرفين وتحديد شروط التحرير التدريجي للمبادلات الخاصة بالسلع والخدمات ورؤوس الأموال،

- تشجيع التبادلات البشرية لا سيما في إطار الإجراءات الإدارية،

- تشجيع الاندماج المغاربي بتشجيع التبادلات والتعاون داخل المجموعة المغاربية وبين هذه الأخيرة والمجموعات الأوروبية والدول الأعضاء فيها،

- ترقية التعاون في ميادين الاقتصاد والاجتماع والثقافة والمالية.

المادة 2

يعد احترام المبادئ الديمقراطية والحقوق الأساسية للإنسان، كما هو مبين في الإعلان العالمي لحقوق الإنسان، مصدر إلهام لسياسات الطرفين الداخلية والدولية كما يشكل عنصراً أساسياً لهذا الاتفاق.

الباب الأول

الحوار السياسي

المادة 3

1. يقام حوار سياسي وأمني منتظم بين الطرفين، ويسمح هذا الأخير بإنشاء روابط تضامن دائمة بين الشركاء تساهم في ازدهار المنطقة

اعتباراً لرغبة كل من المجموعة، والدول الأعضاء والجزائر في توطيد هذه الروابط وإقامة علاقات دائمة تركز على المعاملة بالمثل والتضامن والشراكة والتنمية المشتركة،

اعتباراً للاهتمام الذي يوليه الطرفان لاحترام مبادئ ميثاق الأمم المتحدة، وخاصة احترام حقوق الإنسان والحريات السياسية والاقتصادية التي تشكل أساس الشراكة نفسها،

وعياً منهما بأهمية العلاقات التي تندرج ضمن إطار شامل أوروبي متوسطي من جهة، وبهدف الاندماج المغاربي من جهة أخرى،

رغبة منهما في تحقيق أهداف شراكتهما كلياً من خلال تنفيذ أحكام هذا الاتفاق ذات الصلة، قصد تقريب مستوى التنمية الاقتصادية والاجتماعية للمجموعة وللجزائر،

وعياً منهما بأهمية هذا الاتفاق القائم على المصالح المشتركة والتنازلات المتبادلة والتعاون والحوار،

رغبة منهما في إقامة التشاور السياسي وتعميقه حول المسائل الثنائية والدولية ذات الاهتمام المشترك،

وعياً منهما بأن الإرهاب والجريمة الدولية المنظمة يهددان تحقيق أهداف الشراكة والاستقرار في المنطقة؛ أخذاً بعين الاعتبار لإرادة المجموعة في مساندة الجزائر بشكل ملموس في مجهوداتها من أجل الإصلاح والتعديل على الصعيد الاقتصادي وكذا من أجل التنمية الاجتماعية، اعتباراً للخيار الذي تبنته كل من المجموعة والجزائر لصالح التبادل الحر مع احترام الحقوق والالتزامات الناتجة عن الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة (الجات)، المنبثقة عن دورة الأوروغواي،

رغبة منهما في إنشاء تعاون يدعمه حوار منتظم في ميادين الاقتصاد والعلوم والتكنولوجيا والاجتماع والثقافة والسمعي البصري والبيئة قصد تحسين التفاهم المتبادل، تأكيداً منهما على أن أحكام هذا الاتفاق التابعة للجزء الثالث من الباب الرابع من معاهدة إنشاء المجموعة الأوروبية، تلزم المملكة المتحدة وأيرلندا بصفتها طرفين متعاقدين فقط لا بصفتها دولتين عضوين في المجموعة الأوروبية إلى أن تشعر المملكة المتحدة أو أيرلندا (حسب الحالة) الجزائر بأن أحكام هذا الاتفاق تلزمها من الآن فصاعداً بصفتها عضواً في المجموعة الأوروبية، بمقتضى البروتوكول حول موقف المملكة المتحدة وأيرلندا الملحق بمعاهدة الاتحاد الأوروبي ومعاهدة إنشاء

لسنة 1994 وغيرها من الاتفاقيات المتعددة الأطراف حول تجارة السلع الملحقة بالاتفاق المؤسس للمنظمة العالمية للتجارة، المشار إليها أدناه بـ "الجات".

الفصل الأول

المنتجات الصناعية

المادة 7

تسري أحكام هذا الاتفاق على المنتجات التي يكون منشؤها المجموعة والجزائر والتابعة للفصول من 25 إلى 97 من المدونة المشتركة والتعريفية الجمركية الجزائرية عدا المنتجات المشار إليها في الملحق 1.

المادة 8

تستورد المنتجات ذات المنشأ الجزائري في المجموعة معفاة من الحقوق الجمركية والرسوم ذات الأثر المماثل.

المادة 9

1. فور دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، يتم إلغاء الحقوق الجمركية والرسوم ذات الأثر المماثل المطبقة على المنتجات التي يكون منشؤها المجموعة عند استيرادها في الجزائر والتي ترد قائمتها في الملحق 2.

2. يتم تدريجيا إلغاء الحقوق الجمركية والرسوم ذات الأثر المماثل المطبقة على المنتجات التي يكون منشؤها المجموعة عند استيرادها في الجزائر والتي ترد قائمتها في الملحق 3، حسب الرزنامة التالية:

- بعد مضي سنتين من دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، يتم تخفيض كل حق وكل رسم إلى 80% من الحق القاعدي.

- بعد مضي ثلاث سنوات من دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، يتم تخفيض كل حق وكل رسم إلى 70% من الحق القاعدي.

- بعد مضي أربع سنوات من دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، يتم تخفيض كل حق وكل رسم إلى 60% من الحق القاعدي.

- بعد مضي خمس سنوات من دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، يتم تخفيض كل حق وكل رسم إلى 40% من الحق القاعدي.

المتوسطة واستقرارها وأمنها وتخلق مناخا من التفاهم والتسامح بين الثقافات.

2. يهدف الحوار والتعاون السياسيان، لا سيما إلى:

أ. تسهيل تقريب الطرفين من خلال تطوير تفاهم متبادل أحسن وإجراء مشاورات منتظم حول المسائل الدولية ذات الاهتمام المشترك،

ب. السماح لكل طرف بأن يأخذ بعين الاعتبار موقف ومصالح الطرف الآخر،

ج. العمل على دعم الأمن والاستقرار في المنطقة الأوروبية المتوسطية،

د. السماح بإعداد مبادرات مشتركة.

المادة 4

يتعلق الحوار السياسي بكافة المواضيع ذات الاهتمام المشترك بالنسبة للطرفين لا سيما الظروف التي من شأنها ضمان السلم والأمن والتنمية الإقليمية مع مساندة جهود التعاون.

المادة 5

يتم إجراء الحوار السياسي في أجال منتظمة وكما اقتضت الحاجة، لا سيما:

أ. على المستوى الوزاري، خاصة في إطار مجلس الشراكة،

ب. على مستوى الموظفين السامين الذين يمثلون الجزائر من جهة، ورئاسة المجلس واللجنة من جهة أخرى،

ج. من خلال الاستعمال الكامل للقنوات الدبلوماسية لا سيما جلسات العمل المنتظمة والمشاورات بمناسبة الاجتماعات الدولية والاتصالات بين الممثلين الدبلوماسيين في بلدان أخرى،

د. في حالة الضرورة، بأية طريقة أخرى من شأنها أن تساهم في تكثيف هذا الحوار وتفعيله.

الباب الثاني

التنقل الحر للسلع

المادة 6

تقوم المجموعة والجزائر تدريجيا بإنشاء منطقة للتبادل الحر خلال فترة انتقالية تمتد إلى 12 سنة كأقصى حد، اعتبارا من تاريخ دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ حسب الكيفيات المشار إليها أدناه وطبقا لأحكام الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة

- بعد مضي اثنتي عشرة سنة من دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، يتم تخفيض كل حق وكل رسم إلى 20% من الحق القاعدي.

4. في حالة ظهور صعوبات قصوى بخصوص منتوج ما، يمكن للجنة الشراكة أن تعيد النظر، باتفاق مشترك، في الرزنامة التي تم إعدادها وفق الفقرتين 2 و3، مع العلم بأنه لا يمكن تمديد الرزنامة التي طلب إعادة النظر فيها، بخصوص المنتوج المعني، بحيث يتم تجاوز المدة القصوى للفترة الانتقالية المشار إليها في المادة 6. وإذا لم تتخذ اللجنة قرارا خلال الثلاثين يوما التي تلي الإشعار بطلب الجزائر إعادة النظر في الرزنامة، يمكن له وبشكل مؤقت، تعليق الرزنامة لفترة لا تتعدى سنة.

5. بالنسبة لأي منتوج، يتشكل الرسم القاعدي الخاضع للتخفيضات المتتالية المنصوص عليها في الفقرتين 2 و3، من النسبة المشار إليها في المادة 18.

المادة 10

تُطبَّق أيضا الأحكام المتعلقة بإلغاء الحقوق الجمركية عند الاستيراد، على الحقوق الجمركية ذات الطابع الجبائي.

المادة 11

1. يمكن للجزائر أن تتخذ تدابير استثنائية في شكل زيادة حقوق جمركية أو استرجاعها لفترة محدودة، خلافا لأحكام المادة 9.

لا يمكن تطبيق هذه التدابير إلا على الصناعات الفتية أو على بعض القطاعات التي تخضع لإعادة الهيكلة أو تواجه صعوبات كبيرة، خاصة عندما تترتب عن هذه الأخيرة مشاكل اجتماعية خطيرة.

لا يمكن للرسوم الجمركية المطبقة على المنتجات التي يكون منشؤها المجموعة عند استيرادها في الجزائر والمترتبة عن هذه التدابير أن تفوق 25% حسب القيمة مع تفضيل المنتجات التي يكون منشؤها المجموعة. ولا يمكن أن تفوق القيمة الإجمالية لاستيراد المنتجات الخاضعة لهذه التدابير 15% من مجمل الواردات من المجموعة والمتمثلة في المنتجات الصناعية خلال آخر سنة تتوفر فيها الإحصائيات.

تطبق هذه التدابير لمدة لا تتجاوز خمس سنوات ما لم ترخص لجنة الشراكة مدة أطول. وتصبح هذه التدابير غير قابلة للتطبيق في أجل أقصاه انقضاء المدة الانتقالية القصوى المشار إليها في المادة 6.

- بعد مضي ست سنوات من دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، يتم تخفيض كل حق وكل رسم إلى 20% من الحق القاعدي.

- بعد مضي سبع سنوات من دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، يتم إلغاء الحقوق المتبقية.

3. يتم تدريجيا إلغاء الحقوق الجمركية والرسوم ذات الأثر المماثل المطبقة على المنتجات الأخرى غير تلك التي ترد قائمتها في الملحقين 2 و3 التي يكون منشؤها المجموعة عند استيرادها في الجزائر، حسب الرزنامة التالية:

- بعد مضي سنتين من دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، يتم تخفيض كل حق وكل رسم إلى 90% من الحق القاعدي.

- بعد مضي ثلاث سنوات من دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، يتم تخفيض كل حق وكل رسم إلى 80% من الحق القاعدي.

- بعد مضي أربع سنوات من دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، يتم تخفيض كل حق وكل رسم إلى 70% من الحق القاعدي.

- بعد مضي خمس سنوات من دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، يتم تخفيض كل حق وكل رسم إلى 60% من الحق القاعدي.

- بعد مضي ست سنوات من دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، يتم تخفيض كل حق وكل رسم إلى 50% من الحق القاعدي.

- بعد مضي سبع سنوات من دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، يتم تخفيض كل حق وكل رسم إلى 40% من الحق القاعدي.

- بعد مضي ثماني سنوات من دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، يتم تخفيض كل حق وكل رسم إلى 30% من الحق القاعدي.

- بعد مضي تسع سنوات من دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، يتم تخفيض كل حق وكل رسم إلى 20% من الحق القاعدي.

- بعد مضي عشر سنوات من دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، يتم تخفيض كل حق وكل رسم إلى 10% من الحق القاعدي.

- بعد مضي إحدى عشرة سنة من دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، يتم تخفيض كل حق وكل رسم إلى 5% من الحق القاعدي.

2. عند استيرادها في الجزائر، تستفيد المنتجات الزراعية التي يكون منشؤها المجموعة والتي تم عدها في البروتوكول رقم 2، من الأحكام الواردة في هذا البروتوكول.

3. عند استيرادها في المجموعة، تستفيد منتجات الصيد البحري التي يكون منشؤها الجزائر والتي تم عدها في البروتوكول رقم 3، من الأحكام الواردة في هذا البروتوكول.

4. عند استيرادها في الجزائر، تستفيد منتجات الصيد البحري التي يكون منشؤها المجموعة والتي تم عدها في البروتوكول رقم 4، من الأحكام الواردة في هذا البروتوكول.

5. تستفيد تبادلات المنتجات الزراعية المحولة التابعة لهذا الفصل من الأحكام الواردة في البروتوكول رقم 5.

المادة 15

1. في أجل مدته خمس سنوات اعتبارا من دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، تقوم المجموعة والجزائر بالنظر في الوضعية قصد تحديد تدابير التحرير الواجب تنفيذها من طرف المجموعة والجزائر بعد السنة السادسة الموالية لدخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، وفقا للهدف المذكور في المادة 13.

2. تنظر المجموعة والجزائر على مستوى مجلس الشراكة، منتوجا تلوي الآخر، وعلى أساس مشترك، إمكانية منح تنازلات جديدة لبعضها البعض، وذلك دون المساس بالأحكام المنصوص عليها في الفقرة أعلاه ومع الأخذ بعين الاعتبار تدفق التبادلات المتعلقة بالمنتجات الزراعية ومنتجات الصيد البحري والمنتجات الزراعية المحولة بين الطرفين وكذا الحساسية الخاصة لهذه المنتجات.

المادة 16

1. في حالة وضع تنظيم خاص نتيجة لتنفيذ سياستيهما الزراعيتين أو تعديل تنظيماتهما السارية أو في حالة تعديل أو تطوير الترتيبات المتعلقة بتنفيذ سياستيهما الزراعيتين، يمكن للمجموعة وللجزائر تعديل النظام المنصوص عليه في هذا الاتفاق بخصوص المنتجات المعنية.

2. يعلم الطرف الذي يعتمد إلى هذا التعديل لجنة الشراكة بذلك. وبناء على طلب الطرف الآخر، تجتمع لجنة الشراكة لمراعاة مصالح الطرف المذكور وبطريقة ملائمة.

لا يمكن العمل بمثل هذه التدابير فيما يخص منتوجا ما إذا انقضت أكثر من ثلاث سنوات على إلغاء كل الحقوق الجمركية والقيود الكمية أو الرسوم أو التدابير ذات الأثر المماثل فيما يتعلق بذلك المنتوج.

تخطر الجزائر لجنة الشراكة، بناء على طلب المجموعة، بأي تدبير استثنائي تعتزم اتخاذه، ويتم تنظيم مشاورات حول مثل هذه التدابير والقطاعات التي تستهدفها قبل تطبيقها. وعند اتخاذها لمثل هذه التدابير، تقدم الجزائر للجنة رزنامة إلغاء الحقوق الجمركية التي تم إدخالها وفق هذه المادة. وتقضي هذه الرزنامة بالإلغاء التدريجي لهذه الحقوق حسب أقساط سنوية متساوية ابتداء من نهاية السنة الثانية من إدخالها، كأقصى حد. يمكن للجنة الشراكة أن تقرر العمل برزنامة أخرى.

2. خلافا لأحكام الفقرة الفرعية 4 من الفقرة 1، يمكن للجنة الشراكة، بصفة استثنائية، وقصد النظر في الصعوبات المرتبطة بإنشاء صناعة جديدة، أن ترخص للجزائر مواصلة العمل بالتدابير المتخذة وفق الفقرة 1 لمدة أقصاها ثلاث سنوات بعد الفترة الانتقالية المشار إليها في المادة 6.

الفصل الثاني

المنتجات الزراعية ومنتجات الصيد البحري

والمنتجات الزراعية المحولة

المادة 12

تسري أحكام هذا الفصل على المنتجات التي يكون منشؤها المجموعة والجزائر التابعة للفصول من 1 إلى 24 من المدونة المشتركة والتعريفية الجمركية الجزائرية وكذا من المنتجات التي تم عدها في الملحق 1.

المادة 13

تعتمد المجموعة والجزائر بطريقة تدريجية إلى تحرير أكبر لتبادلاتهما المشتركة فيما يخص المنتجات الزراعية ومنتجات الصيد البحري والمنتجات الزراعية المحولة التي تحظى باهتمام الطرفين.

المادة 14

1. عند استيرادها في المجموعة، تستفيد المنتجات الزراعية التي يكون منشؤها الجزائر والتي تم عدها في البروتوكول رقم 1، من الأحكام الواردة في هذا البروتوكول.

2. في حالة انضمام الجزائر إلى المنظمة العالمية للتجارة، تعادل الحقوق المطبقة على الواردات بين الطرفين النسبة التي تثبتتها المنظمة العالمية للتجارة أو نسبة أقل تكون مطبقة فعليا وسارية عند الانضمام. وإذا أُجري تخفيض تعريفي على الجميع، بعد الانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة، يتم العمل بالحق المخفض.

3. تسري أحكام الفقرة 2 على كل تخفيض تعريفي، يطبق على الجميع، قد يطرأ بعد تاريخ انتهاء المفاوضات.

4. يعلم كل طرف الطرف الآخر بالحقوق القاعدية التي يطبقها في الفاتح جانفي سنة 2002.

المادة 19

لا تحظى المنتجات ذات المنشأ الجزائري، عند استيرادها إلى المجموعة، برعاية أكثر من تلك المعمول بها بين الدول الأعضاء.

تطبق أحكام هذا الاتفاق دون الإخلال بتلك التي تنص عليها لائحة المجموعة الاقتصادية الأوروبية رقم 91-191 الصادرة عن المجلس بتاريخ 26 جوان 1991 والمتضمنة تطبيق أحكام قانون المجموعة على جزر الكناري.

المادة 20

1. يجتنب الطرفان أي تدبير أو ممارسة ذات طابع جبائي داخلي يؤدي بطريقة مباشرة أو غير مباشرة إلى التمييز بين منتجات أحد الطرفين والمنتجات المماثلة التي يكون منشؤها الطرف الآخر.

2. لا تستفيد المنتجات المصدرة إلى إقليم أحد الطرفين من انتقاص في الضرائب الداخلية غير المباشرة التي تفوق قيمتها الضرائب غير المباشرة المفروضة عليها بطريقة مباشرة أو غير مباشرة.

المادة 21

1. لا يحول هذا الاتفاق دون إبقاء الاتحادات الجمركية أو مناطق التبادل الحر أو أنظمة التجارة الحدودية أو إنشائها، طالما لا يترتب عنه تغيير نظام المبادلات المنصوص عليه في الاتفاق.

2. يتشاور الطرفان، على مستوى لجنة الشراكة، حول الاتفاقات المتضمنة إنشاء اتحادات جمركية أو مناطق تبادل حر، وإذا اقتضى الأمر، حول كل المسائل الهامة المتعلقة بسياساتهما للمبادلات مع البلدان الأخرى. وتجري هذه المشاورات خاصة عند احتمال انضمام بلد آخر إلى المجموعة قصد ضمان مراعاة المصالح المشتركة للمجموعة والجزائر الواردة في هذا الاتفاق.

3. في حالة ما إذا عدلت المجموعة أو الجزائر، تطبيقا لأحكام الفقرة 1، النظام المنصوص عليه في هذا الاتفاق بخصوص المنتجات الزراعية، تقوم بمنح الواردات التي يكون منشؤها الطرف الآخر من المزايا ما يماثل ما هو منصوص عليه في هذا الاتفاق.

4. يكون تعديل النظام المنصوص عليه في هذا الاتفاق موضوع مشاورات على مستوى مجلس الشراكة، بناء على طلب الطرف المتعاقد الآخر.

الفصل الثالث

أحكام مشتركة

المادة 17

1. لا يتم إدخال أي حق جمركي جديد عند الاستيراد أو التصدير أو أي رسم ذي أثر مماثل على المبادلات بين المجموعة والجزائر، كما لا يتم رفع قيمة تلك السارية عند دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ.

2. لا يتم إدخال أي قيد كمي جديد عند الاستيراد أو التصدير أو أي تدبير ذي أثر مماثل على المبادلات بين المجموعة والجزائر.

3. تُلغى القيود الكمية والتدابير ذات الأثر المماثل المطبقة عند الاستيراد أو التصدير على المبادلات بين الجزائر والمجموعة فور دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ.

4. تقوم الجزائر، في الفاتح جانفي من سنة 2006 كإقصى حد، بإلغاء الحق الإضافي المؤقت الذي يخص المنتجات التي تم عدها في الملحق 4. ويتم تخفيض هذا الحق بصفة خطية باثنتي عشرة نقطة كل سنة ابتداء من الفاتح جانفي سنة 2002.

في حالة ما إذا كانت التزامات الجزائر بصدد انضمامها إلى المنظمة العالمية للتجارة تنص على أجل أقصر لإلغاء هذا الحق الإضافي المؤقت، يُطبق هذا الأجل.

المادة 18

1. بالنسبة لأي منتج، تعتبر قيمة الرسم القاعدي الذي تتم على أساسه التخفيضات المنصوص عليها في الفقرتين 2 و3 من المادة 9 وفي المادة 14 هي تلك المطبقة فعليا إزاء المجموعة في الفاتح جانفي سنة 2002.

بالإضافة إلى ذلك، يبعث كل طرف مسبقا إلى لجنة الشراكة بيانا كتابيا بكل المعلومات ذات الصلة حول قرار تنفيذ التدابير الوقائية المؤقتة، ويجب تسلّم مثل هذا البيان على الأقل أسبوعا قبل تنفيذ مثل هذه التدابير.

3. عند الإخطار بالنتائج النهائية للتحقيق وقبل تنفيذ التدابير الوقائية وفقا لأحكام المادة XIX من الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة لسنة 1994 واتفاق المنظمة العالمية للتجارة حول الحماية، يقوم الطرف الذي ينوي تطبيق مثل هذه التدابير بإبلاغ لجنة الشراكة بغية بحث الوضع بحثا شاملا بهدف تقصي حل مقبول لدى الطرفين.

4. بهدف التوصل إلى مثل هذا الحل يجري الطرفان فورا مشاورات على مستوى لجنة الشراكة وإذا تعذر عليهما التوصل إلى حل لتفادي تنفيذ التدابير الوقائية خلال الثلاثين يوما من بدء مثل هذه المشاورات، يمكن للطرف الذي ينوي تنفيذ التدابير الوقائية أن ينفذ أحكام المادة XIX من الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة لسنة 1994 وأحكام اتفاق المنظمة العالمية للتجارة حول الحماية.

5. عند انتقاء التدابير الوقائية التي تم اتخاذها طبقا لهذه المادة يمنح الطرفان الأولوية للتدابير التي تسبب أقل اضطرابات ممكنة لتحقيق أهداف هذا الاتفاق. ولا تتجاوز مثل هذه التدابير ما هو ضروري لإيجاد حل للصعوبات التي ظهرت كما تحتفظ بالمستوى أو هامش التفضيل الممنوحين بموجب هذا الاتفاق.

6. يقوم الطرف الذي ينوي اتخاذ تدابير وقائية بموجب هذه المادة بتقديم تعويض للطرف الآخر على شكل تحرير للمبادلات حيال الواردات القادمة من هذا الأخير؛ ويعادل هذا التعويض أساسا الآثار التجارية المجحفة لهذه التدابير بالنسبة للطرف الآخر ابتداء من تاريخ تطبيق هذه الأخيرة. يقدم هذا العرض قبل اتخاذ التدبير الوقائي وفي نفس الوقت الذي يتم فيه إشعار وإخطار لجنة الشراكة، وفقا للفقرة 3 من هذه المادة. إذا اعتبر الطرف الذي كان منتوجه محل التدبير الوقائي أن عرض التعويض هذا غير مرضٍ، يمكن للطرفين أن يتفقا خلال المشاورات المذكورة في الفقرة 3 من هذه المادة على وسائل أخرى للتعويض التجاري.

المادة 22

إذا سجل أحد الطرفين ممارسات إغراق في علاقاته مع الطرف الآخر في مفهوم المادة VI من الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة لسنة 1994، يمكنه أن يتخذ التدابير الملائمة حيال هذه الممارسات وفقا لاتفاق المنظمة العالمية للتجارة الخاص بتنفيذ المادة VI من الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة لسنة 1994، والتشريع الداخلي ذي الصلة ووفق الشروط وحسب الإجراءات المنصوص عليها في المادة 26.

المادة 23

يطبق اتفاق المنظمة العالمية للتجارة حول الإعانات المالية والإجراءات التعويضية بين الطرفين. إذا سجل أحد الطرفين ممارسات تخص الإعانات المالية في مبادلاته مع الطرف الآخر في مفهوم المادتين VI وXVI من الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة لسنة 1994، يمكنه اتخاذ التدابير الملائمة حيال هذه الممارسات، وفقا لاتفاق المنظمة العالمية للتجارة حول الإعانات المالية والإجراءات التعويضية ووفق تشريعه الخاص بهذا الصدد.

المادة 24

1. تطبق أحكام المادة XIX من الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة لسنة 1994 وأحكام اتفاق المنظمة العالمية للتجارة حول الحماية بين الطرفين ما لم تنص هذه المادة على غير ذلك.

2. يعلم كل طرف على الفور لجنة الشراكة بأي مسعى يشرع فيه أو يعتزم مباشرته فيما يخص تنفيذ تدبير وقائي ما. وعلى وجه الخصوص، يبعث كل طرف، فورا أو كإقصى حد أسبوعا من قبل، إلى لجنة الشراكة بيانا كتابيا خاصا محتويا على المعلومات ذات الصلة حول:

- فتح تحقيق وقاية،

- نتائج التحقيق النهائية.

وتشمل المعلومات المقدمة، بالخصوص، توضيحا حول الإجراء الذي يتم على أساسه القيام بالتحقيق وإشارة لوزنات جلسات السماع ومناسبات أخرى ملائمة للطرفين المعنيين حتى يتسنى لهما تقديم وجهات نظرهما بهذا الشأن.

للإغراق في مفهوم المادة VI من الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة لسنة 1994 وفي حالة عدم التوصل إلى حل مرضٍ خلال الثلاثين يوما التي تلي الإشعار بالقضية، يمكن للطرف المستورد أن يتخذ التدابير الملائمة.

ب. فيما يخص المادة 25، يتم إشعار لجنة الشراكة بالصعوبات الناجمة عن الأوضاع المشار إليها في هذه المادة قصد دراستها.

يمكن للجنة الشراكة أن تتخذ أي قرار يرى أن من شأنه وضع حد لهذه الصعوبات وإذا لم يتم اتخاذه خلال الثلاثين يوما الموالية لتاريخ الإشعار بالقضية، يمكن للطرف المصدر تطبيق التدابير الملائمة لتصدير المنتج المعني.

ج. عند وجود ظروف استثنائية تستلزم عملا سريعا ومن شأنها أن تمنع الإعلام أو البحث المسبق، يمكن للمجموعة أو للجزائر، حسب الحالة، في الحالات المحددة في المادتين 22 و25، أن تعتمد فورا إلى تطبيق التدابير الوقائية الضرورية لمواجهة الوضع وتقوم بإشعار الطرف الآخر بذلك في الحال.

المادة 27

لا يتعارض هذا الاتفاق مع حالات منع وتقييد الاستيراد والتصدير والعبور التي تبررها أسباب متصلة بالسلوك العمومي والنظام العام والأمن العام وحماية صحة وحياة الأشخاص والحيوانات والحفاظ على النباتات وحماية الكنوز الوطنية ذات القيمة الفنية أو التاريخية أو الأثرية أو حماية الملكية الفكرية والصناعية والتجارية، كما لا يتعارض مع التنظيمات الخاصة بالذهب والفضة. غير أن حالات المنع والتقييد هذه لا يجب أن تشكل وسيلة تمييز تعسفي أو قييدا مقنعا بالنسبة للتجارة بين الطرفين.

المادة 28

يُعرف، في البروتوكول رقم 6، مفهوم "المنتجات المنشئية" لغرض تطبيق أحكام هذا الباب وطرق التعاون الإداري ذات الصلة.

المادة 29

يتم العمل بالمدونة المشتركة للبضائع عند تصنيف البضائع المستوردة في المجموعة ويتم العمل بالتعريفات الجمركية الجزائرية للبضائع عند تصنيف البضائع المستوردة في الجزائر.

7. إذا لم يتوصل الطرفان إلى اتفاق حول التعويض خلال الثلاثين يوما من بدء هذه المشاورات، يمكن للطرف الذي يتم اتخاذ التدابير الوقائية إزاء منتوجه أن يتخذ تدابير تعريفية تعويضية تعادل أثارها التجارية أساسا التدابير الوقائية المتخذ بموجب هذه المادة.

المادة 25

إذا أدى احترام أحكام المادة 3.17 إلى :

أ. إعادة تصدير، نحو بلد آخر، منتج تفرض عليه في الطرف المصدر قيود كمية أو حقوق جمركية عند التصدير أو تدابير أرسوم ذات أثر مماثل أو،
ب. نقص فادح في منتج أساسي للطرف المصدر أو خطر في هذا الصدد،

وعندما ينجم أو يمكن أن ينجم عن الأوضاع المذكورة أعلاه صعوبات قصوى بالنسبة للطرف المصدر، يمكن لهذا الأخير أن يتخذ التدابير الملائمة وفقا للشروط والإجراءات المنصوص عليها في المادة 26. وتكون هذه التدابير غير تمييزية على أن يتم إلغاؤها عندما تصبح الظروف غير مبررة للاحتفاظ بها.

المادة 26

1. إذا أخضعت المجموعة أو الجزائر استيراد المنتجات الذي من شأنه أن يؤدي إلى الصعوبات المذكورة في المادة 24، إلى إجراء إداري يكون الهدف منه تقديم معلومات بسرعة حول تطور التدفقات التجارية، تعلم الطرف الآخر بذلك.

في الحالات المذكورة في المادتين 22 و25 وقبل اتخاذ الترتيبات المنصوص عليها فيهما أو، في أقرب الأجل، في الحالات التي تنطبق عليها النقطة "ج" من الفقرة 2، من هذه المادة تقوم المجموعة أو الجزائر، حسب الحالة، بتقديم كل المعلومات الضرورية للجنة الشراكة قصد البحث عن حل مقبول لدى الطرفين.

تُوَلَّى الأولوية للتدابير التي تتسبب في اضطرابات أقل بالنسبة لسير هذا الاتفاق.

2. لتنفيذ الفقرة الفرعية 2 من الفقرة 1 تطبق الأحكام التالية :

أ. فيما يخص المادة 22، يجب أن يكون الطرف المصدر على علم بعملية الإغراق فور شروع سلطات الطرف المستورد في التحقيق. وفي حالة عدم وضع حد

(ب) تمنح الجزائر للفروع المستقلة والفروع التابعة لشركات المجموعة والمنشأة على إقليمها وفقا لتشريعها وفيما يتعلق باستغلالها، معاملة لا تقل رعاية عن تلك التي تحظى بها شركاتها أو فروعها والتي تحظى بها الفروع المستقلة أو الفروع الجزائرية لشركات البلدان الأخرى، إذا كانت هذه المعاملة أحسن.

2. تمنح المعاملة المشار إليها في الفقرتين 1(أ) و1(ب) إلى الشركات والفروع المستقلة والفروع المنشأة بالجزائر بتاريخ دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ وكذا إلى الشركات والفروع المستقلة والفروع التي تنشأ بها بعد هذا التاريخ.

المادة 33

التواجد المؤقت للأشخاص الطبيعيين

1. يحق لشركة تابعة للمجموعة أو شركة جزائرية منشأة على إقليم الجزائر أو المجموعة، أن تشغل أو تطلب مؤقتا من أحد فروعها المستقلة أو فروعها، وفقا للتشريع الساري في البلد المضيف، تشغيل رعايا الدول الأعضاء في المجموعة ورعايا جزائريين على التوالي، شرط أن يكون هؤلاء الأشخاص من الموظفين الأساسيين المذكورين في الفقرة 2 وأن يكونوا يعملون فقط في هذه الشركات أو في فروعها المستقلة أو في فروعها. وتسلم لهؤلاء الأشخاص رخصة إقامة ورخصة عمل لا تتعدى صلاحيتها مدة التوظيف.

2. يتشكل الموظفون الأساسيون في هذه الشركات المشار إليها فيما يلي بـ "الشركات التجارية" من "الأشخاص الذين تم تحويلهم داخل مؤسستهم" حسب التعريف الوارد في النقطة (ج)، طالما أن الشركة التجارية شخص اعتباري وأنه قد تم توظيف الأشخاص المعنيين مباشرة من طرف هذه الشركة التجارية أو أنهم كانوا شركاء في هذه الأخيرة (ما عدا المساهمين بالأكثرية) وذلك، على الأقل، خلال الاثني عشرة شهرا التي تسبق مباشرة تحويلهم. ويتعلق الأمر بالأشخاص المنتمين إلى الفئات التالية:

(أ) الإطارات السامية في شركة تجارية الذين تتمثل وظيفتهم الأساسية في تسيير المنشأة، تحت الإشراف أو الإدارة العاميين لمجلس الإدارة أو المساهمين أو ما يعادل ذلك، لا سيما في:

- إدارة المنشأة أو إحدى مصالحها أو أحد فروعها،
- المراقبة والإشراف على عمل الموظفين الآخرين الذين يشغلون وظائف مراقبة أو إدارة أو وظائف تقنية،

الياب الثالث

تجارة الخدمات

المادة 30

الالتزامات المشتركة

1. تمنح المجموعة الأوروبية ودولها الأعضاء للجزائر نفس المعاملة التي هي مقيدة بها بناء على النقطة 1 من المادة 11 من الاتفاق العام حول تجارة الخدمات المشار إليه أدناه (أجسياس).

2. تمنح المجموعة الأوروبية ودولها الأعضاء للممولين بالخدمات الجزائريين معاملة لا تقل رعاية عن تلك التي يحظى بها الممولون بالخدمات المماثلة وفقا لقائمة الالتزامات الخاصة للمجموعة الأوروبية ودولها الأعضاء الملحقه بالاتفاق العام حول تجارة الخدمات (أجسياس).

3. لا تخص المعاملة المزايا التي يمنحها أحد الطرفين بموجب اتفاق من النوع الذي تحدده المادة V من الاتفاق العام حول تجارة الخدمات (أجسياس)، كما لا تخص التدابير المتخذة تطبيقا لمثل هذا الاتفاق ولا المزايا الأخرى التي يتم منحها وفقا لقائمة الإعفاءات الخاصة بمعاملة الدولة الأكثر رعاية التي تدرجها المجموعة الأوروبية ودولها الأعضاء في ملحق الاتفاق العام حول تجارة الخدمات (أجسياس).

4. تمنح الجزائر للممولين بالخدمات التابعين للمجموعة الأوروبية ودولها الأعضاء معاملة لا تقل رعاية عن تلك المشار إليها في المواد من 31 إلى 33.

المادة 31

أداء خدمات عابرة للحدود

فيما يخص الخدمات التي يقوم بها الممولون التابعون للمجموعة على إقليم الجزائر من خلال وسائل غير الحضور التجاري أو حضور الأشخاص الطبيعيين المشار إليها في المادتين 32 و33، تخصص الجزائر للممولين التابعين للمجموعة معاملة لا تقل رعاية عن تلك التي تمنحها لشركات البلدان الأخرى.

المادة 32

الحضور التجاري

1. (أ) تمنح الجزائر لإنشاء شركات المجموعة على إقليمها معاملة لا تقل رعاية عن تلك التي تمنحها لشركات الدول الأخرى.

في ظروف لا تقل رعاية عن تلك التي يمنحها لشركاته أو للفروع المستقلة أو الفروع التابعة لشركات بلدان أخرى، إذا كانت هذه الأخيرة أكثر رعاية. وتشمل هذه النشاطات النقاط التالية ولكن دون الاقتصار عليها:

(أ) تسويق وبيع خدمات النقل البحري والخدمات الملحقة بالاتصال المباشر مع الزبائن، ابتداء من عرض الثمن إلى تحرير الفاتورة، سواء قام بهذه الخدمات أو قدمها مباشرة الممول بالخدمات أو ممولون بالخدمات أبرم معهم بائع الخدمات اتفاقات تجارية دائمة،

(ب) شراء واستعمال، لحسابهم أو لحساب زبائنهم (وإعادة البيع لزبائنهم)، كل خدمات النقل والخدمات الملحقة بما في ذلك خدمات النقل الداخل أيا كانت الكيفية، لا سيما من خلال الأنهار والطرق والسكك الحديدية، الضرورية لتقديم خدمة مدمجة،

(ج) تحضير وثائق النقل والوثائق الجمركية أو غيرها من الوثائق المتعلقة بمنشأ السلع المنقولة وطبيعتها،

(د) تقديم معلومات تجارية بأي وسيلة بما في ذلك الأنظمة المعلوماتية وتبادل المعطيات الإلكترونية (مع مراعاة كل القيود غير التمييزية المتعلقة بالاتصالات السلكية واللاسلكية)،

(هـ) إبرام اتفاقات تجارية مع شريك محلي تنص، خاصة، على المشاركة في رأس المال وتوظيف الموظفين المحليين أو الأجانب مع مراعاة أحكام هذا الاتفاق،

(و) تمثيل الشركات وتنظيم المحطات و، إن دعت الحاجة، التكفل بالحمولات.

3. يلتزم الطرفان فيما يخص النقل البحري بالتطبيق الفعلي لمبدأ الدخول الحر للسوق والتجارة الدولية على أساس تجاري.

ومع هذا، تطبق تشريعات كل طرف فيما يخص المزايا وقانون الرابطة الوطنية في مجالات الملاحة الساحلية الوطنية وخدمات الإنقاذ والقطر والملاحة.

لا تخل هذه الأحكام بالحقوق والالتزامات المترتبة عن اتفاقية الأمم المتحدة المتضمنة مدونة سلوك المؤتمرات البحرية التي تسري على أحد الطرفين في هذا الاتفاق. وأما الشركات التي لا تنتمي إلى أحد المؤتمرات فلها الحرية في منافسة أعضاء مؤتمر ما طالما أن هذه المنافسة نزيهة وتقوم على أساس تجاري.

- توظيف وفصل أو التوصية بتوظيف أو فصل الموظفين أو حتى اتخاذ التدابير المتعلقة بهؤلاء، بموجب الصلاحيات المخولة إليهم،

(ب) الأشخاص الذين يتم توظيفهم من طرف شركة تجارية والذين يحوزون معرفة خاصة وضرورية للمصلحة، أو تجهيزات البحث أو التكنولوجيات أو إدارة المنشأة، وعلاوة على المعارف الخاصة بالمنشأة، يمكن أن تتمثل هذه الملكة في مستوى عال من الكفاءة فيما يخص نوعا من العمل أو النشاط الذي يستلزم معارف تقنية خاصة بما في ذلك الانتماء إلى مهنة معتمدة،

(ج) "الأشخاص الذين يُعمد إلى تحويلهم داخل مؤسستهم" أي الأشخاص الطبيعيين العاملين لحساب شركة تجارية على إقليم أحد الطرفين والذين يتم تحويلهم بصفة مؤقتة، في إطار القيام بنشاطات اقتصادية على إقليم الطرف الآخر، ويجب أن تتواجد المنشأة الرئيسية للشركة التجارية المعنية على إقليم أحد الطرفين وأن يتم التحويل نحو منشأة (فرع مستقل، فرع) من هذه الشركة التجارية، تمارس فعلا نشاطات اقتصادية مماثلة على إقليم الطرف الآخر.

3. يرخس بدخول رعايا الدول الأعضاء أو الجزائر على التوالي وتواجدهم المؤقت على إقليمي الجزائر والمجموعة الأوروبية عندما يكون هؤلاء الممثلون عن الشركات إدارات سامية في شركة في مفهوم النقطة "أ" من الفقرة 2 أعلاه ويكونوا مكلفين بإنشاء شركة جزائرية أو شركة تابعة للمجموعة على التوالي في المجموعة أو في الجزائر، شرط أن :

- لا يقوم هؤلاء الممثلون بعمليات بيع مباشرة ولا يقدموا خدمات بأنفسهم،

- لا يكون للشركة ممثل آخر أو مكتب أو فرع أو فرع مستقل على التوالي، في إحدى الدول الأعضاء في المجموعة أو في الجزائر.

المادة 34

النقل

1. لا تسري أحكام المواد من 30 إلى 33 على النقل الجوي والنهري والبحري والملاحة الساحلية الوطنية مع مراعاة أحكام الفقرات من 2 إلى 6 من هذه المادة.

2. في إطار النشاطات التي تمارسها الشركات البحرية لأداء الخدمات الدولية للنقل البحري بما في ذلك خدمات النقل بمختلف وسائله التي تشمل جزءا بحريا، يرخس كل طرف بإنشاء واستغلال فروع مستقلة أو فروع من شركات الطرف الآخر على إقليمه

2. تطبق أحكام هذا الباب مع مراعاة كل القيود التي تبررها أسباب متصلة بالنظام العام أو الأمن العام أو الصحة العمومية. ولا تسري هذه الأحكام على النشاطات التي تتصل بممارسة السلطة العمومية على إقليم أحد الطرفين ولوعرضاً.

3. لا تمنع أحكام هذا الباب تطبيق أحد الطرفين للقواعد الخاصة المتعلقة بإنشاء واستغلال، على إقليمه، فروع شركات الطرف الآخر التي لم تؤسس على إقليمه والتي تبررها اختلافات قانونية أو تقنية بين هذه الفروع وفروع الشركات التي تم تأسيسها على إقليمه أو، في حالة الخدمات المالية، من باب الحيطرة. ولا يتعدى هذا الفرق في المعاملة ما هو ضروري فقط بناء على هذه الاختلافات القانونية أو التقنية أو، في حالة الخدمات المالية، ومن باب الحيطرة.

4. بغض النظر عن كل أحكام هذا الاتفاق الأخرى، لا يجب أن يُمنع طرف من اتخاذ تدابير احترازية خاصة إذا كان الهدف منها حماية مستثمرين أو مودعي مال أو مستأمنين أو أشخاص يستفيدون من حضانة ممول بخدمات مالية أو ضمان تكامل النظام المالي واستقراره. عندما لا تحترم هذه التدابير أحكام هذا الاتفاق، لا يجب أن تستعمل للتملص من الالتزامات التي تقع على عاتق أحد الطرفين عملاً بهذا الاتفاق.

5. لا يلزم أي حكم من هذا الاتفاق أحد الطرفين بإفشاء المعلومات المتعلقة بأعمال الزبائن وحساباتهم أو المعلومات السرية التي تكون بحوزة الكيانات العمومية.

6. لأغراض تنقل الأشخاص الطبيعيين الذين يقدمون خدمة، لا يمنع أي حكم من أحكام هذا الاتفاق الطرفين من تنفيذ قوانينهما وأنظمتيهما في مجال قبول وإقامة وتوظيف وظروف عمل واستقرار الأشخاص الطبيعيين وتقديم الخدمات طالما أنها لا تطبق بطريقة تهدف إلى إبطال أو تقليل الفوائد التي يجنيها أحد الطرفين من الأحكام الخاصة بهذا الاتفاق. ولا تخل هذه الأحكام بتطبيق الفقرة 2.

المادة 36

تعريف

لأغراض هذا الاتفاق، يُقصد بـ:

(أ) "ممول بالخدمات" كل شخص اعتباري أو طبيعي يقدم خدمة تصدر من إقليم أحد الطرفين باتجاه إقليم الطرف الآخر، على إقليم أحد الطرفين لصالح مستهلك خدمات للطرف الآخر، بفضّل تواجد تجاري (منشأة) على إقليم الطرف الآخر وبفضّل تواجد أشخاص طبيعيين لأحد الطرفين على إقليم الطرف الآخر،

يؤكد الطرفان تمسكهم بمحيط للمنافسة الحرة ويشكل هذا الأخير عاملاً أساسياً لتجارة السلع غير المعبأة الصلبة منها والسائلة.

4. عملاً بالمبادئ المحددة في الفقرة 3، فإن الطرفين:

(أ) يمتنعان عن إدخال تدابير خاصة بتقسيم الحمولات في اتفاقاتهم الثنائية المستقبلية مع بلدان أخرى فيما يخص السلع الصلبة والسائلة غير المعبأة والتجارة المشروعة. غير أن هذا لا يمنع إمكانية العمل بمثل هذه التدابير فيما يخص التجارة المشروعة في الظروف الاستثنائية حيث لا يكون للشركات البحرية لأحد الطرفين في هذا الاتفاق، إذا كان الأمر غير ذلك، فعلاً إمكانية للمشاركة في التجارة القادمة من بلد آخر معني أو الموجهة إليه،

(ب) يلغيان، فور دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، كل التدابير أحادية الطرف وكذا كل العراقيل الإدارية أو التقنية أو غيرها مما يمكن أن يشكل قيوداً مقنعة وأن تكون لها آثار تمييزية على الأداء الحر للخدمات الدولية الخاصة بالنقل البحري.

5. يمنح كل طرف، فيما يمنحه، للسفن المخصصة لنقل البضائع أو المسافرين أو كليهما والتي تحمل راية الطرف الآخر أو يستغلها رعايا أو شركات الطرف الآخر، معاملة لا تقل رعاية عن تلك التي تخص بها سفنها فيما يخص دخول الموانئ والهيكل القاعدية والخدمات البحرية الثانوية لهذه الموانئ، وجباية الضرائب والرسوم السارية، واستعمال الهيكل القاعدية الجمركية وتعيين المراكز واستعمال الهيكل القاعدية للمsafنة.

6. لضمان تطور منسق مع النقل بين الطرفين يتمشى مع حاجياتهما التجارية، يمكن لشروط الدخول المتبادل إلى السوق وأداء الخدمات فيما يخص النقل الجوي والبري وبالسكك الحديدية والنهري أن تكون محل اتفاقات خاصة يتفاوض حولها الطرفان، إذا بدا ذلك ملائماً، بعد دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ.

المادة 35

التشريع الداخلي

1. لا تخل أحكام الباب الثالث بتنفيذ كل طرف لكافة التدابير الضرورية قصد منع التملص من تشريعه فيما يتعلق بدخول بلدان أخرى إلى سوقه من خلال أحكام هذا الاتفاق.

المادة 37

أحكام عامة

1. يمتنع الطرفان عن اتخاذ تدابير أو المشروع في أعمال من شأنها أن تجعل شروط إنشاء شركاتها واستغلالها أكثر تقييدا مما كانت عليه في اليوم الذي يسبق تاريخ توقيع هذا الاتفاق.

2. يلتزم الطرفان بالنظر في توسيع هذا الباب قصد إبرام "اتفاق تكامل اقتصادي" في مفهوم المادة V من الاتفاق العام حول تجارة الخدمات (أجسياس). ولصياغة هذه التوصيات، يأخذ مجلس الشراكة بعين الاعتبار التجربة المتحصل عليها في تنفيذ معاملة الدولة الأكثر رعاية وتنفيذ التزامات كل طرف في إطار الاتفاق العام حول تجارة الخدمات (أجسياس) لا سيما المادة V منه.

وخلال النظر في هذا الأمر، يأخذ مجلس الشراكة بعين الاعتبار أيضا التقدم الذي أحرز في التقريب بين الطرفين فيما يخص التشريعات المطبقة على النشاطات المعنية.

ويكون هذا الهدف محل دراسة أولى من قبل مجلس الشراكة بعد دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ خمس سنوات على الأكثر.

الباب الرابع

المدفوعات ورؤوس الأموال والمنافسة

وأحكام اقتصادية أخرى

الفصل الأول

المدفوعات الجارية وتداول رؤوس الأموال

المادة 38

مع مراعاة أحكام المادة 40، يلتزم الطرفان بترخيص كل المدفوعات الجارية المتعلقة بصفحة جارية، وذلك بعملة قابلة للتحويل.

المادة 39

1. تضمن المجموعة والجزائر، اعتبارا من دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، التداول الحر لرؤوس الأموال الخاصة بالاستثمارات المباشرة في الجزائر، والتي تتم في شركات أنشئت وفقا للتشريع الساري، وكذا تصفية نتاج هذه الاستثمارات وكل فائدة تنجم عنها وإعادتهما إلى الوطن.

2. يتشاور الطرفان ويتعاونان لتوفير الظروف الضرورية قصد تسهيل تداول رؤوس الأموال بين المجموعة والجزائر والتوصل إلى تحريه التام.

(ب) "شركة تابعة للمجموعة" أو "شركة جزائرية" على التوالي، شركة تم إنشاؤها وفقا لتشريع إحدى الدول الأعضاء أو لتشريع الجزائر ويكون مقرها الأول أو إدارتها المركزية أو منشأتها الرئيسية على إقليم المجموعة أو إقليم الجزائر.

ومع ذلك، إذا لم يكن للشركة المنشأة وفقا لتشريع إحدى الدول الأعضاء أو لتشريع الجزائر إلا مقرها الأول على إقليم المجموعة أو إقليم الجزائر، فإن هذه الشركة تعتبر شركة تابعة للمجموعة أو شركة جزائرية إذا كان لنشاطها علاقة فعلية ومستمرة باقتصاد إحدى الدول الأعضاء أو الجزائر على التوالي،

(ج) "فرع مستقل" لشركة، شركة خاضعة فعلا لإشراف الأولى،

(د) "فرع" لشركة، منشأة لا تمتلك الشخصية القانونية التي يكون لها طابع الدوام، مثل امتداد الشركة الأم، ويكون لها تسييرها الخاص وهي مجهزة ماديا للتفاوض في أعمال مع آخرين بحيث أنهم ليسوا ملزمين بالتعامل مباشرة مع هذه، مع العلم بأنه يمكن عند الضرورة وجود اتصال قانوني بالشركة الأم التي يتواجد مقرها بالخارج، ولكن يمكنهم أن يقوموا بصفقات تجارية بمكان المنشأة التي تشكل الامتداد،

(هـ) "منشأة"، حق الشركات التابعة للمجموعة أو الشركات الجزائرية التي سبق تعريفها في النقطة (ب) في الدخول في نشاطات اقتصادية من خلال خلق فروع مستقلة وفروع بالجزائر أو بالمجموعة على التوالي،

(و) "استغلال"، ممارسة النشاطات الاقتصادية؛

(ز) "نشاطات اقتصادية"، النشاطات ذات الطابع الصناعي والتجاري وكذا المهن الحرة،

(ح) "رعية تابعة لإحدى الدول الأعضاء أو للجزائر"، شخص طبيعي يكون على التوالي من رعايا إحدى الدول الأعضاء أو من رعايا الجزائر.

وفيما يخص النقل البحري الدولي بما في ذلك عمليات النقل بمختلف وسائله التي تحتوي على خط بحري، يستفيد أيضا من أحكام هذا الباب رعايا الدول الأعضاء أو الجزائر المقيمون خارج المجموعة أو خارج الجزائر على التوالي، والشركات البحرية القائمة خارج المجموعة أو خارج الجزائر والتي يشرف عليها رعايا إحدى الدول الأعضاء أو الجزائر، إذا كانت سفنها مسجلة في هذه الدولة العضو أو في الجزائر وفقا لتشريعها على التوالي.

والتجارة (الجات)، بالتعديل التدريجي لكل احتكارات الدولة ذات الطابع التجاري بحيث تضمن، عند نهاية السنة الخامسة التي تلي دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، عدم التمييز فيما يخص شروط التمويل بالسلع وتسويقها بين رعايا الدول الأعضاء والرعايا الجزائريين، ويتم إعلام لجنة الشراكة بالتدابير المتخذة لبلوغ هذا الهدف.

المادة 43

فيما يتعلق بالمؤسسات العمومية والمؤسسات المتحصلة على حقوق خاصة أو حصرية، يتأكد مجلس الشراكة من أنه، ابتداء من السنة الخامسة بعد دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، لا يتم لا اتخاذ ولا إبقاء أي تدبير من شأنه أن يخل بالمبادلات بين المجموعة والجزائر بحيث يتعارض ذلك مع مصالح الطرفين. ولا يتعارض هذا الحكم لا قانونا ولا عملا مع تنفيذ الأعمال الخاصة الموكلة إلى هذه المؤسسات.

المادة 44

1. يضمن الطرفان الحماية الملائمة والفعالية لحقوق الملكية الفكرية والصناعية والتجارية وفقا لأعلى المقاييس الدولية بما في ذلك الوسائل الفعلية للدفاع عن مثل هذه الحقوق.
2. ينظر الطرفان بانتظام في تنفيذ هذه المادة والملحق 6. وفي حالة ظهور صعوبات في مجال الملكية الفكرية والصناعية والتجارية تمس المبادلات التجارية، تعقد مشاورات عاجلة بناء على طلب أحد الطرفين قصد التوصل إلى حلول ترضي الطرفين.

المادة 45

يلتزم الطرفان باتخاذ التدابير اللازمة لضمان حماية المعطيات ذات الطابع الشخصي قصد إزالة الحواجز التي تعيق التداول الحر لمثل هذه المعطيات بين الطرفين.

المادة 46

1. يسعى الطرفان من أجل التحرير المتبادل والتدريجي للصفقات العمومية.
2. يتخذ مجلس الشراكة التدابير الضرورية لتنفيذ أحكام الفقرة 1.

المادة 40

إذا واجهت أو أمكن أن تواجه إحدى الدول الأعضاء في المجموعة أو عدد منها أو الجزائر صعوبات قصوى في مجال ميزان المدفوعات، يمكن للمجموعة أو للجزائر، حسب الحالة، وفقا للشروط المبينة في إطار الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة ووفقا للمادتين VIII و XIV من القوانين الأساسية لصندوق النقد الدولي، أن تتخذ لفترة محددة تدابير مقيدة للصفقات الجارية لا تتعدى المدى الضروري فحسب لتدارك وضعية ميزان المدفوعات. وتعلم على الفور المجموعة أو الجزائر، حسب الحالة، الطرف الآخر وتسلمه في أقرب الأجل رزنامة قصد إلغاء هذه التدابير.

الفصل الثاني

المنافسة وأحكام اقتصادية أخرى

المادة 41

1. يتعارض ما يلي مع السير الحسن لهذا الاتفاق، طالما أن من شأنه أن يؤثر على التبادلات بين المجموعة والجزائر :

(أ) كل الاتفاقات بين المؤسسات وكل القرارات لتجمع مؤسسات والممارسات المتفق عليها بين المؤسسات، التي يكون هدفها أو من أثرها منع المنافسة أو تحديدها أو تعطيلها،

(ب) الاستغلال المفرط، من طرف إحدى المؤسسات أو عدد منها، لوضعية مهيمنة على :
- كافة إقليم المجموعة أو في جزء هام منه.
- كافة إقليم الجزائر أو في جزء هام منه.

2. يعمد الطرفان إلى التعاون الإداري في تنفيذ تشريعيهما الخاصين في مجال المنافسة وإلى تبادل المعلومات في الحدود التي يسمح بها سر المهنة وسر الأعمال، حسب الكيفيات الواردة في الملحق 5 من هذا الاتفاق.

3. إذا رأت المجموعة أو الجزائر بأن هناك ممارسة تتعارض مع الفقرة 1 من هذه المادة، وإذا كانت مثل هذه الممارسة تتسبب في ضرر كبير للطرف الآخر أو تهدد بإلحاق ضرر كبير به، يمكنها أن تتخذ التدابير الملائمة بعد استشارة لجنة الشراكة أو بعد إخطار هذه الأخيرة بثلاثين يوما من أيام العمل.

المادة 42

تقوم الدول الأعضاء والجزائر، دون الإخلال بالتزاماتها إزاء الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية

(أ) تبادل المعلومات وأعمال الاتصال،

(ب) أعمال الاستشارة والخبرة والتكوين،

(ج) تنفيذ أعمال مشتركة،

(د) المساعدة التقنية والإدارية والتنظيمية،

(هـ) أعمال دعم الشراكة والاستثمار المباشر من طرف المتعاملين، لا سيما الخواص منهم، وكذا دعم برامج الخوصصة.

المادة 50

التعاون الجهوي

بغية السماح لهذا الاتفاق بتطوير تأثيره الكلي بالنسبة إلى إنشاء الشراكة الأوروبية المتوسطية وعلى الصعيد المغاربي، يركز الطرفان على تشجيع كل نمط من الأعمال ذات الأثر الجهوي أو التي تشترك دولا أخرى، وتتضمن هذه الأعمال على الخصوص ما يلي :

(أ) التكامل الاقتصادي،

(ب) تنمية الهياكل القاعدية الاقتصادية،

(ج) مجال البيئة،

(د) البحث العلمي والتكنولوجي،

(هـ) التربية والتعليم والتكوين،

(و) المجال الثقافي،

(ز) المسائل الجمركية،

(ح) المؤسسات الجهوية وتنفيذ البرامج والسياسات المشتركة أو المنسجمة.

المادة 51

التعاون العلمي والتقني والتكنولوجي

يهدف التعاون إلى :

(أ) تشجيع إقامة روابط دائمة بين المجموعات العلمية لكلا الطرفين، لا سيما من خلال :

- انضمام الجزائر إلى برامج المجموعة المتعلقة بالبحث والتنمية التكنولوجية وفقا لأحكام المجموعة الخاصة بمشاركة بلدان أخرى في هذه البرامج،

- مشاركة الجزائر في شبكات التعاون اللامركزي،

- ترقية التعاضدات بين التكوين والبحث.

الباب الخامس

التعاون الاقتصادي

المادة 47

الأهداف

1. يتعهد الطرفان بتعزيز تعاونهما الاقتصادي بما يخدم المصلحة المشتركة وفي إطار الشراكة التي يُستلهم منها هذا الاتفاق.

2. يهدف التعاون الاقتصادي إلى تدعيم عمل الجزائر من أجل تنميتها الاقتصادية والاجتماعية المستدامة.

3. يندرج هذا التعاون الاقتصادي في إطار الأهداف المحددة في تصريح برشلونة.

المادة 48

مجال التطبيق

1. يفضل تطبيق التعاون في مجالات النشاط الخاضعة للضغوط والصعوبات الداخلية أو التي شملتها عملية تحرير مجمل الاقتصاد الجزائري وعلى وجه الخصوص تحرير المبادلات بين الجزائر والمجموعة.

2. كما يعطي التعاون الأولوية للقطاعات الكفيلة بتسهيل تقريب اقتصاد الجزائر واقتصاد المجموعة وبالأخص الاقتصاد الذي يولد النمو ومناصب الشغل وكذا تنمية تيارات التبادل بين الجزائر والمجموعة، لا سيما بتنوع الصادرات الجزائرية.

3. يشجع التعاون التكامل الاقتصادي بين الدول المغاربية بتنفيذ كل تدبير من شأنه أن يساهم في تنمية هذه العلاقات بين الدول المغاربية.

4. يعتبر الحفاظ على البيئة والتوازنات الإيكولوجية عنصرا أساسيا للتعاون في إطار تنفيذ مختلف مجالات التعاون الاقتصادي.

5. يمكن للطرفين أن يحددا معا مجالات أخرى للتعاون الاقتصادي.

المادة 49

وسائل وكيفيات

يتحقق التعاون الاقتصادي على الخصوص من خلال :

الحوار الاقتصادي المنتظم بين الطرفين الذي يشمل كل مجالات سياسة الاقتصاد الكلي،

(ب) تشجيع التعاون المباشر بين المتعاملين الاقتصاديين لكلا الطرفين بما في ذلك في إطار دخول الجزائر شبكات تابعة للمجموعة تعمل على تقارب الشركات أو شبكات التعاون اللامركزي،

(ج) دعم الجهود الرامية إلى تحديث وإعادة هيكلة الصناعة بما فيها الصناعة الغذائية الزراعية التي شرع فيها قطاعا الجزائر العام والخاص،

(د) تشجيع تطوير المؤسسات الصغيرة والمتوسطة،

(هـ) تشجيع تنمية بيئة ملائمة للمبادرة الخاصة بهدف تحفيز وتنويع المنتجات المخصصة للأسواق المحلية وللتصدير،

(و) تهمين الموارد البشرية والقدرات الصناعية للجزائر عبر استغلال أفضل لسياسات التجديد والبحث والتنمية التكنولوجية،

(ز) مرافقة إعادة هيكلة القطاع الصناعي وبرنامج التأهيل بهدف إنشاء منطقة تبادل حر من أجل تحسين قابلية المنتجات للمنافسة،

(ح) المساهمة في تنمية تصدير المنتجات الجزائرية المصنعة.

المادة 54

ترقية وحماية الاستثمارات

يهدف التعاون إلى خلق مناخ مناسب لتدفق الاستثمارات ويتحقق ذلك خاصة من خلال :

(أ) وضع إجراءات منسقة ومبسطة وآليات للاستثمار المشترك (خاصة بين المؤسسات الصغيرة والمتوسطة) وكذا ترتيبات لتحديد الهوية وللإعلام حول فرص الاستثمار،

(ب) وضع إطار قانوني يشجع الاستثمار، إذا اقتضى الأمر، بإبرام اتفاقات تتعلق بحماية الاستثمارات واتفاقات لتفادي الازدواج الضريبي بين الجزائر والدول الأعضاء،

(ج) المساعدة التقنية لأعمال ترقية الاستثمارات الوطنية والأجنبية وضمائها.

المادة 55

توحيد مقاييس المطابقة وتقويمها

يهدف التعاون إلى تقليص الاختلافات في مجال المقاييس والإشهاد على المطابقة.

يتحقق التعاون خاصة عن طريق :

(ب) تعزيز قدرات البحث في الجزائر،

(ج) تحفيز الابتكارات التكنولوجية وتحويل التكنولوجيات الجديدة والمهارة وتنفيذ مشاريع البحث والتنمية التكنولوجية وكذا تهمين نتائج البحث العلمي والتقني،

(د) تشجيع كل الأعمال الهادفة إلى خلق تعاضدات ذات أثر جهوي.

المادة 52

البيئة

1. يشجع الطرفان التعاون في مجال مكافحة تردي البيئة والتحكم في التلوث والاستخدام العقلاني للموارد الطبيعية بهدف ضمان تنمية مستدامة وضمن نوعية البيئة وحماية صحة الأشخاص.

2. يتمحور التعاون خاصة حول ما يلي :

- المسائل المتعلقة بالصحراء،

- التسيير العقلاني للموارد المائية،

- التملح،

- أثر الزراعة على نوعية التربة والمياه،

- الاستخدام الملائم للطاقة والنقل،

- أثر التنمية الصناعية على البيئة بصفة عامة وعلى أمن المنشآت الصناعية بصفة خاصة،

- تسيير النفايات وبالأخص النفايات السامة،

- التسيير المتكامل للمناطق الحساسة،

- مراقبة التلوث الحضري والصناعي والبحري والوقاية منه،

- استخدام وسائل متقدمة لتسيير البيئة ومراقبتها، لا سيما استعمال نظم الإعلام بما في ذلك الإحصائية منها في مجال البيئة،

- المساعدة التقنية لا سيما من أجل الحفاظ على التنوع الحيوي.

المادة 53

التعاون الصناعي

يهدف التعاون إلى :

(أ) تحفيز وتدعيم الأعمال الهادفة إلى ترقية الاستثمار المباشر والشراكة الصناعية بالجزائر،

- ترقية الزراعة والصيد البحري بحيث يقومان على احترام البيئة،
- تقويم الموارد الطبيعية وتسييرها العقلاني،
- إنشاء علاقات أمتن ذات طابع تطوعي بين المؤسسات والجماعات والمنظمات المهنية وبين المهن التي تمثل الزراعة والصيد البحري والصناعة الغذائية؛
- المساعدة والتكوين التقنيين،
- العمل من أجل انسجام المقاييس والمراقبات الخاصة بالصحة النباتية والبيطرية،
- التعاون بين المناطق الريفية وتبادل الخبرات والمهارة في مجال التنمية الريفية،
- دعم الخوصصة،
- تقويم موارد الصيد البحري وتسييرها العقلاني،
- دعم برامج البحث.

المادة 59

النقل

- يهدف التعاون إلى :
- دعم إعادة هيكلة النقل وتحديثه،
- تحسين تنقل المسافرين والسلع،
- تحديد وتطبيق مقاييس الاستغلال المماثلة لتلك المعمول بها في المجموعة.
- تتمثل مجالات التعاون ذات الأولوية فيما يلي:
- النقل البري بما في ذلك التسهيل التدريجي لشروط العبور،
- تسيير السكك الحديدية والمطارات والموانئ والتعاون بين الهيئات الوطنية المختصة،
- تحديث البنى التحتية البرية والحديدية والمينائية والمطارية التي تؤمن النقل على محاور الاتصال الرئيسية العابرة لأوروبا ذات الاهتمام المشترك والطرق ذات الاهتمام الإقليمي وكذا المساعدات للملاحة البحرية،
- تجديد التجهيزات التقنية طبقا لمقاييس المجموعة المطبقة على النقل البري والنقل بالسكك الحديدية والنقل بمختلف وسائله والتحوية والمسافنة.
- المساعدة التقنية والتكوين.

- تشجيع استخدام المقاييس الأوروبية والإجراءات التقنية لتقويم المطابقة،
- تأهيل الهيئات الجزائرية لتقويم المطابقة والقياس الشرعي وكذا المساعدة على توفير الظروف الملائمة بهدف التفاوض، على المدى القريب، حول اتفاقات الاعتراف المشترك في هذه المجالات،
- التعاون في مجال تسيير النوعية،
- دعم الهياكل الجزائرية المكلفة بتوحيد المقاييس وبالنوعية والملكية الفكرية والصناعية والتجارية.

المادة 56

تقريب التشريعات

يهدف التعاون إلى تقريب التشريع الجزائري وتشريع المجموعة في المجالات التي يشملها هذا الاتفاق.

المادة 57

الخدمات المالية

- يهدف التعاون إلى تحسين الخدمات المالية وتطويرها، ويتم ذلك أسلسا من خلال :
- تبادل المعلومات حول التنظيمات والممارسات المالية وكذا أعمال التكوين لا سيما بالنسبة إلى إنشاء المؤسسات الصغيرة والمتوسطة،
- دعم إصلاح النظامين المصرفي والمالي بالجزائر بما في ذلك تطوير سوق البورصة.

المادة 58

الزراعة والصيد البحري

- يهدف التعاون إلى تحديث وإعادة هيكلة قطاعات الزراعة والغابات والصيد البحري حيثما بدا ذلك ضروريا.
- ويوجه التعاون خصوصا نحو:
- دعم السياسات الهادفة إلى تنمية الإنتاج وتنويعه،
- الأمن الغذائي،
- التنمية الريفية المدمجة لا سيما تحسين الخدمات الأساسية وتنمية النشاطات الاقتصادية المشتركة،

- تكييف الإطار المؤسسي والتشريعي والتنظيمي الذي ينظم نشاطات قطاع الطاقة والمناجم مع أصول اقتصاد السوق من خلال المساعدة التقنية الإدارية والتنظيمية،

- دعم جهود إعادة هيكلة المؤسسات العمومية لقطاع الطاقة والمناجم،

- تنمية الشراكة بشأن :

• التنقيب على المحروقات وإنتاجها وتحويلها

• إنتاج الكهرباء،

• توزيع المنتجات النفطية،

• إنتاج التجهيزات والخدمات التي تدخل في إنتاج المنتجات الطاقوية،

• تثمين القدرات المنجمية وتحويلها.

- تنمية عبور الغاز والبتروول والكهرباء،

- دعم الجهود الرامية إلى تحديث وتنمية الشبكات الطاقوية ووصلها بشبكات المجموعة الأوروبية،

- إنشاء قواعد معطيات في مجالي الطاقة والمناجم،

- دعم وترقية الاستثمار الخاص في نشاطات قطاع الطاقة والمناجم،

- البيئة وتنمية الطاقات المتجددة والفعالية الطاقوية،

- ترقية نقل التكنولوجيا في قطاع الطاقة والمناجم.

المادة 62

السياحة والصناعات التقليدية

يهدف التعاون في هذا المجال خصوصا إلى :

- تعزيز تبادل المعلومات حول التدفقات والسياسات الخاصة بالسياحة وتردد السواح على الحمامات المعدنية والصناعات التقليدية،

- تكثيف أعمال التكوين في مجال تسيير الفنادق وإدارتها وكذا التكوين في حرف أخرى خاصة بالسياحة والصناعات التقليدية،

- تحفيز تبادل الخبرات قصد ضمان تنمية متوازنة ومستديمة للسياحة،

- تشجيع سياحة الشباب،

المادة 60

مجتمع الإعلام والاتصالات السلكية واللاسلكية

توجه أعمال التعاون في هذا المجال خاصة نحو:

- التحاور حول مختلف أشكال مجتمع الإعلام بما في ذلك السياسة المتبعة في مجال الاتصالات السلكية واللاسلكية،

- تبادل المعلومات والمساعدة التقنية المحتملة حول التنظيم وتوحيد المقاييس واختبارات المطابقة والإشهاد على المطابقة في مجال تكنولوجيا الإعلام والاتصالات السلكية واللاسلكية،

- نشر التكنولوجيات الجديدة للإعلام والاتصالات السلكية واللاسلكية المتقدمة بما في ذلك عبر الأقمار الصناعية، والخدمات وتكنولوجيا الإعلام،

- تحفيز وتنفيذ مشاريع بحث وتنمية تكنولوجية أو صناعية مشتركة في مجال تكنولوجيات الإعلام الجديدة والاتصالات والتلماتيك ومجتمع الإعلام،

- تمكين المؤسسات الجزائرية من المشاركة في مشاريع نموذجية وبرامج أوروبية حسب كفاءاتها الخاصة في المجالات المعنية،

- ربط وتفعيل شبكات وخدمات التلماتيك الخاصة بالمجموعة والجزائر فيما بينها،

- المساعدة التقنية في التخطيط لطيف التوترات الكهربائية الإذاعية وتسييره بهدف الاستعمال المنسق والفعال للاتصالات الإذاعية في المنطقة الأوروبية المتوسطة.

المادة 61

الطاقة والمناجم

يهدف التعاون في مجال الطاقة والمناجم إلى :

1. التأهيل المؤسسي والتشريعي والتنظيمي من أجل ضمان تنظيم النشاطات وترقية الاستثمارات.

2. التأهيل التقني والتكنولوجي من أجل تحضير مؤسسات الطاقة والمناجم لتستجيب لمستلزمات اقتصاد السوق وتواجه المنافسة.

3. تطوير الشراكة بين المؤسسات الجزائرية والأوروبية في نشاطات التنقيب والإنتاج والتحويل والتوزيع وخدمات الطاقة والمناجم.

وفي هذا الصدد، تكون مجالات التعاون ذات الأولوية كالتالي :

تعتبر القرارات المتخذة ملزمة للطرفين إذ يستوجب عليهما اتخاذ التدابير الضرورية لتنفيذها. ويمكن لمجلس الشراكة صياغة كل التوصيات المناسبة.

يقوم باتخاذ قراراته وبصياغة توصياته باتفاق مشترك بين الطرفين.

المادة 95

1. يتم إنشاء لجنة شراكة مكلفة بتسيير الاتفاق مع مراعاة الاختصاصات المخولة إلى مجلس الشراكة.

2. يمكن لمجلس الشراكة أن يفوض كل اختصاصاته أو في جزء منها إلى لجنة الشراكة.

المادة 96

1. تتشكل لجنة الشراكة، التي تجتمع على مستوى الموظفين، من ممثلي أعضاء من مجلس الاتحاد الأوروبي ولجنة المجموعات الأوروبية، من جهة، ومن ممثلي دولة الجزائر، من جهة أخرى.

2. تحدد لجنة الشراكة نظامها الداخلي.

3. تجتمع لجنة الشراكة بالمجموعة أو بالجزائر.

المادة 97

تتمتع لجنة الشراكة بسلطة اتخاذ القرار في مجال تسيير الاتفاق، وكذلك في المجالات التي خص بها المجلس لجنة الشراكة بتفويض اختصاصاته.

تنفذ القرارات باتفاق مشترك بين الطرفين وتكون ملزمة لهما حيث يستوجب عليهما اتخاذ التدابير الضرورية لتنفيذها.

المادة 98

يمكن لمجلس الشراكة تشكيل أي مجموعة عمل أو هيئة ضرورية لتنفيذ الاتفاق.

المادة 99

يتخذ مجلس الشراكة كل تدبير من شأنه تسهيل التعاون والاتصالات بين البرلمان الأوروبي والهيئات البرلمانية الجزائرية، وكذا بين اللجنة الاقتصادية والاجتماعية للمجموعة ونظيرتها في الجزائر.

- من خلال اتخاذ التدابير الفعالة والملموسة ضد كل أشكال الرشوة والبخاشيش، والممارسات غير المشروعة، مهما كان نوعها، التي يرتكبها الخواص أو الأشخاص الاعتباريون في الصفقات التجارية الدولية.

- تبادل التعاون في التحريات الجزائية المتعلقة بأعمال الرشوة.

2. يرمي التعاون أيضا إلى المساعدة التقنية في ميدان تكوين الأعوان والقضاة المكلفين بالوقاية من الرشوة ومكافحتها وإلى دعم المبادرات الرامية إلى تنظيم مكافحة هذا الشكل من الإجرام.

الباب التاسع

الأحكام المؤسسية العامة والختامية

المادة 92

يتم إنشاء مجلس شراكة يعقد اجتماعاته على المستوى الوزاري، مرة في السنة على قدر الإمكان، بمبادرة من رئيسته وحسب الشروط المنصوص عليها في نظامه الداخلي.

يدرس القضايا الهامة التي تطرح في إطار هذا الاتفاق بالإضافة إلى كل المسائل الأخرى، ثنائية كانت أو دولية، ذات الاهتمام المشترك.

المادة 93

1. يتشكل مجلس الشراكة من أعضاء من مجلس الاتحاد الأوروبي ومن أعضاء من لجنة المجموعات الأوروبية من جهة، ومن أعضاء من حكومة الجزائر، من جهة أخرى.

2. يمكن لأعضاء مجلس الشراكة تعيين ممثلين عنهم حسب الشروط التي سيتم نصها في نظامه الداخلي.

3. يحدد مجلس الشراكة نظامه الداخلي.

4. تمارس مهام رئاسة مجلس الشراكة، بالتناوب، من طرف عضو من مجلس الاتحاد الأوروبي وعضو من حكومة الجزائر، حسب الكيفيات التي ستحدد في النظام الداخلي.

المادة 94

من أجل تحقيق الأهداف المحددة في الاتفاق، وفي الحالات المنصوص عليها من خلاله، يتمتع مجلس الشراكة بسلطة اتخاذ القرار.

- لا يمكن للنظام المطبق من قبل المجموعة إزاء الجزائر أن يترتب عنه أي تمييز بين الرعايا الجزائريين أو شركاتهم.

المادة 103

لا ينجم عن أي حكم من أحكام الاتفاق:

- توسيع المزايا الممنوحة من قبل أحد الطرفين في المجال الجبائي بمقتضى كل اتفاق أو ترتيب دولي يكون هذا الطرف ملزما به،

- منع أحد الطرفين من اتخاذ أو تطبيق أي تدبير من شأنه تفادي التحايل أو التهرب من الضريبة،

- الحيلولة دون ممارسة أحد الطرفين حقه في تطبيق الأحكام ذات الصلة من تشريعه الجبائي على المكلفين بدفع الضريبة الذين ليسوا في وضعية مماثلة، لاسيما في ما يتعلق بمكان إقامتهم.

المادة 104

1. يتخذ الطرفان كل تدبير عام أو خاص ضروري للوفاء بالتزاماتهما طبقا لهذا الاتفاق، ويحرصان على تحقيق الأهداف المحددة في هذا الاتفاق.

2. إذا رأى أحد الطرفين أن الطرف الآخر لم يف بإحدى الالتزامات التي يفرضها عليه هذا الاتفاق، يمكنه اتخاذ التدابير الملائمة، ويجب عليه قبل ذلك، إلا في حالة استعجال خاصة، تزويد مجلس الشراكة بكل المعلومات ذات الصلة والضرورية لدراسة معمقة للوضعية قصد البحث عن حل يقبله الطرفان.

تولى الأولوية للتدابير التي تتسبب في اضطرابات أقل بالنسبة لسير هذا الاتفاق. يتم إشعار مجلس الشراكة مباشرة بهذه التدابير والتي تكون محل مشاورات على مستوى هذا الأخير بطلب من الطرف الآخر.

المادة 105

تعتبر البرتوكولات من رقم 1 إلى 7 وكذا الملحقات من رقم 1 إلى 6 جزءا لا يتجزأ من الاتفاق.

المادة 106

لأغراض هذا الاتفاق، تعني عبارة "الطرفين" المجموعة أو الدول الأعضاء أو المجموعة ودولها الأعضاء طبقا لاختصاصاتهم على التوالي، من جهة، والجزائر من جهة أخرى.

المادة 100

1. يمكن لكل طرف إخطار مجلس الشراكة بكل خلاف متعلق بتنفيذ هذا الاتفاق وتفسيره.

2. يمكن لمجلس الشراكة تسوية الخلاف باتخاذ القرار بهذا الشأن.

3. يتعين على كل طرف اتخاذ التدابير اللازمة لضمان تطبيق القرار المشار إليه في الفقرة 2.

4. في حالة تعذر تسوية الخلاف طبقا للفقرة 2، يمكن لكل طرف إشعار الطرف الآخر بتعيين حكم، ويلزم عندئذ هذا الأخير بتعيين حكم ثان في غضون شهرين، ولأغراض تطبيق هذا الإجراء، يتم اعتبار المجموعة والدول الأعضاء كطرف واحد في النزاع.

يعين مجلس الشراكة حكما ثالثا.

تتخذ قرارات الحكام بالأغلبية.

يتعين على كل طرف في النزاع اتخاذ التدابير المطلوبة لتطبيق قرار الحكام.

المادة 101

لا يمنع أي حكم من أحكام هذا الاتفاق أحد الطرفين المتعاقدين من اتخاذ التدابير:

(أ) التي يراها ضرورية لمنع إفشاء المعلومات التي تمس بمصالح أمنه الأساسية،

(ب) المتعلقة بإنتاج أو تجارة الأسلحة أو الذخيرة أو المعدات الحربية أو المتعلقة بالبحث أو بالتطوير أو بالإنتاج الضروريين لضمان دفاعه، ما دامت هذه التدابير لا تخل بشروط المنافسة في المواد غير الموجهة لأغراض عسكرية محضة،

(ج) التي يراها ضرورية لضمان أمنه في حالة اضطرابات داخلية خطيرة من شأنها المساس بالأمن العام أو في حالة حرب أو في حالة توتر دولي خطير يمكن أن ينجر عنه نزاع مسلح أو من أجل الاستجابة لمسؤوليات كانت على عاتقه من قبل بغية الحفاظ على السلام والأمن الدوليين.

المادة 102

في الميادين التي يشملها هذا الاتفاق ودون الإخلال بأي حكم خاص وارد فيه:

- لا يمكن للنظام المطبق من طرف الجزائر إزاء المجموعة أن يترتب عنه أي تمييز بين الدول الأعضاء أو رعاياهم أو شركاتهم؛

المادة 110

1. يتم اعتماد هذا الاتفاق من قبل الطرفين المتعاقدين حسب الإجراءات الخاصة بهما.

يدخل الاتفاق حيز التنفيذ في أول يوم من الشهر الثاني الموالي للتاريخ الذي يشعر فيه الطرفان المتعاقدان ببعثهما البعض عن إتمام الإجراءات المشار إليها في الفقرة الفرعية الأولى.

2. اعتبارا من دخوله حيز التنفيذ، يحل الاتفاق محل اتفاق التعاون بين المجموعة الاقتصادية الأوروبية والجزائر، وكذا محل الاتفاق بين دول أعضاء المجموعة الأوروبية للقمة والحديد والجزائر، الموقعين بالجزائر في 26 أبريل 1976.

حرر ببالونسيا في 22 أبريل 2002

المادة 107

يبرم هذا الاتفاق لمدة غير محددة. يمكن لأي من الطرفين إنهاء هذا الاتفاق بإشعار الطرف الآخر عن نيته بذلك. ينتهي العمل بالاتفاق ستة أشهر بعد هذا الإشعار.

المادة 108

يطبق هذا الاتفاق على الإقليم حيث تطبق المعاهدة المؤسسة للمجموعة الأوروبية وحسب الشروط المنصوص عليها في المعاهدة المذكورة، من جهة، وعلى إقليم الجزائر من جهة أخرى.

المادة 109

حرر هذا الاتفاق في نسختين باللغات الألمانية والإنجليزية والدانماركية والإسبانية والفنلندية والفرنسية واليونانية والإيطالية والهولندية والبرتغالية والسويدية والعربية، ولكل هذه النصوص نفس الحجية القانونية.

الملحق 1

قائمة المنتجات الزراعية والمنتجات الزراعية المحولة الداخلة في الفصول من 25 إلى 97 من النظام المنسجم، المشار إليها في المادتين 7 و14

(مانيتول)	2905.43	رموز ن م
(سوربيتول)	2905.44	رموز ن م
(غليسول)	2905.45	رموز ن م
(زيوت أساسية)	33.01	رموز ن م
(زيوت عطرية)	3302.10	رموز ن م
(مواد زلالية، مواد أساسها نشأ الحبوب أو نشأ الجذور المحول، صمغ)	35.01 إلى 35.05	بنود ن م
(عناصر التجهيز أو الصقل)	3809.10	رموز ن م
(أحماض دسمة صناعية، زيوت التكرير، الحمضية كحول دسم صناعي)	38.23	بنود ن م
(سوربتول غير الداخل في 29.05.44)	3824.60	رموز ن م
(جلود)	41.01 إلى 41.03	بنود ن م
(فرو خام)	43.01	بنود ن م
(حرير خام ونفايات الحرير)	50.01 إلى 50.03	بنود ن م
(صوف وأوبار الحيوانات)	51.01 إلى 51.03	بنود ن م
(قطن خام ونفايات القطن وقطن مندوف أو ممشط)	52.01 إلى 52.03	بنود ن م
(كتان خام)	53.01	بنود ن م
(قنب خام)	53.02	بنود ن م

قائمة المراجع

1- المؤلفات العامة باللغة العربية

1	محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول. دار الغرب للنشر و التوزيع، وهران . سنة 2000.
2	مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة). منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت . سنة 2006 .

2- المؤلفات العامة باللغة الفرنسية

1	BACCAR Mohamed , Droit international et coopération économique LA CNUCED . Tunis : Maison tunisienne de l'édition , 1970.
2	RODIERE René , Droit Maritime , Le navire . Dalloz . Paris 1980 .

3- المؤلفات الخاصة باللغة الفرنسية

1	OCDE , Arrangement international sur les principes à respecter dans les transports maritimes, Paris le 19/11/1999
2	Présidence de la conférence euro méditerranéenne des ministres de affaires étrangères . Etat d'avancement du partenariat euro méditerranéen (rapport) .Marseille , Novembre 2000.

4- الرسائل باللغة الفرنسية

1	SOGLO Honoré Romain , Le lamanage , Mémoire DESS , CMDT , Aix-en-Provence . Année 2002.
2	NOEL Caroline , Le Vetting . Mémoire DESS , CMDT , Aix-en -Provence . Année 2002-2003 .
3	CUIF Jean-François , Le contrat de gestion. Thèse Paris 1 , 2001 , Editions Economia. Septembre 2004 (résumé) .
4	Marc GIGNOUX , Les implications juridiques du transport multimodal , mémoire de master professionnel en droit maritime et des transports , faculté de droit d'Aix-Marseille , Septembre 2005 .

5- المقالات و الدوريات باللغة الفرنسية

1	DURAND Sandrine et CHIARADIA-BOUSQUET Jean-Pierre , Nouveaux principes de la législation phytosanitaire (FAO – étude législative 62). Direction Générale , archives de documents de la FAO . 1977 . (www.fao.org/docrep).
2	DREYER Bernard , La fonction de transitaire et le transport multimodal . Annales IMTM 1988 , Aix-en- Provence .
3	LERBRET Jean , Profession : « Courtier d'affrètement maritime » . Annales IMTM , 1988 , Aix-en-Provence.
4	Rapport annuel sur les services de transport : transports maritimes . Négociations du cycle d'Uruguay et négociations postérieures concernant les services de transport maritime. OMC , 1996 .
5	HADDOUM Kamel , Le nouveau code maritime – De nouvelles perspectives pour les ports. Tome XVII , Annuaire de droit maritime et océanique , 1999.
6	Parlement européens , fiches techniques 1999-2002, Les transports maritimes : l'accès au marché et la concurrence .
7	BOUKHATMI FATIMA , Les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien .Revue DMF .n°610, Décembre 2000.
8	Parlement européen , Résolution 2001-2024 du 16/05/2002 , portant délimitation des compétences entre l'union européenne et les états membres . (www.europarl.europa.eu).
9	Mobilités, flux et transport , Revue Géo confluences, 2004.
10	LE LUYER Michel , Le ship-planner . Gazette de la chambre (Lettre d'information de la chambre arbitrale maritime de Paris) , n° 8 , automne 2005.
11	Bernard Dujardin , Les défis d'une politique maritime européenne , Les XXIIIème journées nationales de la mer. La revue Maritime n° 475 , Institut Français de la Mer , Mars 2006.
12	Groupe d'étudiants en magister de droit maritime et activités portuaires , Contribution : le commissionnaire de transport .Revue Le Phare , n° 84 , Avril 2006.
13	KHELIFA Kamel , Transports et auxiliaires : lois et réalités opérationnelles .Revue Le Phare , n° 85 , Mai 2006.
14	JAMBU-MERLIN Olivier , Quelques réflexions sur le Vetting des navires-citernes . Revue Le Phare n° 90 , Octobre 2006.
15	HADJ HAMOU Bachir , Le rôle de l'Union Européenne dans la coopération en matière maritime , Dossier « Les mers méditerranée , espaces de coopération ou surface de transit » , Annales IMTM, 2006.
16	Rapport général sur l'activité de l'union européenne . Transports – Approche stratégique , Bruxelles , office des publications officielles des communautés européennes , 2006.
17	Delphine Gorecki et Istovan Nkoghe , Colloque , union européenne et la mer. Revue DMF n° 677 , Janvier 2007.
18	25 Mars 2007 : 50 ans du traité de Rome, politique des transports . Europe et International Ministère de l'écologie, de l'aménagement et du développement durables , République Française , Paris , Mars 2007.
19	Jean-paul Rodrigue , Les réseaux maritimes et fluviaux . Le transport maritime , 2007.
20	Union européenne , wikipedia encyclopédie libre , 2007.
21	BOUKHATMI Fatima, Privatisation des transports maritimes en Algérie . Troisième essai. Revue le Phare n° 108 , Avril 2008.
22	Scadplus : Aspects relatifs au commerce des services. 21/04/2008 (www.europa.eu).
23	Critères de Copenhague, wikipedia encyclopédie libre , 2008.
24	L'union européenne en pratique , Les politiques européennes , La politique commune des transports , wikipedia encyclopédie libre , 2008.

25	Extrait du programme Europaïd , La modernisation du droit des transports en Algérie , Actualisation des lois cadre de transport , Programme d'appui au secteur des transports . Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports . N° 1 , Juillet 2009 .
26	Union européenne : le traité de Lisbonne entre en vigueur (01/12/2009). (www.leseuronautes.eu).
27	Activités de l'union européenne. Synthèse de la législation ,Livre blanc : la politique européenne des transports à l'horizon 2010. (www.europa.eu/scadplus/leg/fr/lvb).
28	Activités de l'union européenne. Synthèse de la législation , Livre vert sur une politique maritime. (www.europa.eu/scadplus/leg/fr/lvb).
29	Tous les territoires français , Dossier : Outre-mer et Union Européenne (www.a.ttfr.free.fr/dossiers.php).

6- النصوص القانونية الجزائرية

1	دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية . الجريدة الرسمية رقم 76 المؤرخة في 8 ديسمبر 1996 معدل بـ: - القانون رقم 03-02 المؤرخ في 10 أبريل 2002 الجريدة الرسمية رقم 25 المؤرخة في 14 أبريل 2002 . - القانون رقم 19-08 المؤرخ في 15 نوفمبر 2008 الجريدة الرسمية رقم 63 المؤرخة في 16 نوفمبر 2008 .
2	الأمر 47-70 المؤرخ في 12/06/1970 المتضمن إنشاء الشركة الوطنية للأشغال البحرية.
3	الأمر 12-73 المؤرخ في 03/04/1973 المتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ ، المعدل و المكمل بالمرسوم الرئاسي 95-164 المؤرخ في 14/06/1995 .
4	الأمر 40-75 المؤرخ في 17/06/1975 المضمن مكوث البضائع في الموانئ.
5	الأمر 59-75 المؤرخ في 26/09/1975 المتضمن القانون التجاري.
6	الأمر 80-76 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري .
7	قانون 07-79 المؤرخ في 21/07/1979 المعدل و المتمم بموجب القانون 10-98 المؤرخ في 22/08/1998 و الأمر 06-05 المؤرخ في 23/08/2005 و القانون 06-24 المؤرخ في 26/12/2006 و القانون 12-07 المؤرخ في 30/12/2007 و الأمر 02-08 المؤرخ في 24/07/2008 ، المتضمن قانون الجمارك.
8	القانون 01-88 المتضمن استقلالية المؤسسات.
9	القانون 01-89 المؤرخ في 07/02/1989 المتضمن عقد التسيير .

10	الأمر 95-07 المؤرخ في 25/01/1995 المتعلق بالتأمين ، المعدل والمتمم بالقانون 06-04 المؤرخ في 20/02/2006 .
11	القانون 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 المعدل و المتمم للأمر 76-80.
12	القانون 01-10 المؤرخ في 03/07/2001 المتعلق بالمناجم .
13	القانون 01-11 المؤرخ في 03/07/2001 المتعلق بالصيد والترقية المائية .
14	القانون 01-16 المؤرخ في 21/10/2001 المتضمن المصادقة على الأمر 01-03 المؤرخ في 20/08/2001 المتعلق بتطور الاستثمار.
15	قانون 03-010 المؤرخ في 19/07/2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.
16	القانون 04-09 المؤرخ في 14/08/2004 المتعلق بترقية الطاقات المتجددة في إطار التنمية المستدامة.
17	الأمر 05-159 المؤرخ في 27/04/2005 المتضمن المصادقة على اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي الموقعة بفلنسيا في 22/04/2002 .
18	القانون 05-07 المؤرخ في 28/04/2005 المتعلق بالمحروقات .
19	الأمر 08-02 المؤرخ في 24/07/2008 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2008 .
20	المرسوم 76-201 المؤرخ في 29/12/1976 المتضمن المصادقة على الاتفاقية المبرمة مع المجموعة الاقتصادية الأوربية .
21	المرسوم 79-131 المؤرخ في 28/07/1979 المتضمن إنشاء مخبر الدراسات البحرية.
	المرسوم 82-281 المؤرخ في 14/08/1982 المتضمن حل المكتب الوطني للموانئ و تحويل ما يتبعه من ممتلكات و أعمال و هياكل و وسائل و مستخدمين.
22	المرسوم 83-531 المؤرخ في 19/09/1983 ، يتضمن الانضمام إلى الاتفاقية لتيسير الحركة البحرية الدولية المبرمة في 09/04/1965 بلندن.(Convention FAL).
23	المرسوم التنفيذي 92-96 المؤرخ في 03/03/1992 المتعلق بنشاط تموين السفن و الطائرات.
24	المرسوم الرئاسي 94-13 المؤرخ في 28/05/1994 المحدد القواعد العامة للصيد البحري
25	المرسوم التنفيذي 94-231 المؤرخ في 27/07/1994 يحدد شروط ممارسة مهنتي وسيط الشحن و وكيل نقل البضائع و كفييتها .

26	المرسوم التنفيذي 94-279 المؤرخ في 17/09/1994 يتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر و إحداث مخططات استعجاليه لذلك.
27	المرسوم التنفيذي 96-350 المؤرخ في 19/10/1996 المتعلق بالإدارة البحرية المحلية.
28	المرسوم الرئاسي 96-437 المؤرخ في 01/12/1996 المتضمن إحداث أسلاك إداريين الشؤون البحرية، مفتشي الملاحة و العمل البحري و أعوان حراس الشواطئ.
29	المرسوم التنفيذي 99-197 المؤرخ في 16/08/1999 المحدد شروط ممارسة مهنة الوكيل المعتمد لدى الجمارك وكيفيةها.
30	المرسوم التنفيذي 99-199 المؤرخ في 18/08/1999 المتضمن القانون الأساسي للسلطة المينائية .
31	المرسوم التنفيذي 2000-81 المؤرخ في 09/04/2000 المتضمن شروط و طرق استغلال خدمات النقل البحري .
32	المرسوم التنفيذي 02-01 المؤرخ في 06/01/2002 المتضمن النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها.
33	المرسوم التنفيذي 02-118 المؤرخ في 03/04/2002، المتضمن إنشاء اللجنة الوطنية و اللجان المحلية للتسهيلات البحرية.
34	المرسوم التنفيذي 04-373 المؤرخ في 21/11/2004 المحددة شروط منح الامتياز من أجل إنشاء مؤسسة تربية المائيات ، المعدل و المتمم بموجب المرسوم التنفيذي 07-408 المؤرخ في 25/12/2007 .
35	المرسوم الرئاسي 05-76 المؤرخ في 26/02/2005 المتضمن المصادقة على الاتفاق البحري بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية و الشعبية و الجمهورية الفرنسية ، الموقع في باريس في 27/01/2004 .
36	المرسوم التنفيذي 06-08 المؤرخ في 09/01/2006 المتضمن تنظيم الإرشاد البحري، تأهيل المرشدين و قواعد ممارسة الإرشاد في الموانئ.
37	المرسوم التنفيذي 06-139 المؤرخ في 15/04/2006 المتضمن شروط ممارسة أنشطة المناولة، التشوين و القطر المعدل بالمرسوم التنفيذي 08-363 المؤرخ في 08/11/2008 .
38	المرسوم التنفيذي 07-220 المؤرخ في 14/07/2007 المحدد شروط اعتماد خبراء و محافظين في العواريات و خبراء التأمين لدى شركات التأمين.

39	المرسوم التنفيذي 08-57 المؤرخ في 13/02/2008 المحدد كفاءات منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري .
40	المرسوم الرئاسي 08-353 المؤرخ في 05/11/2008 المتضمن المصادقة على الاتفاق البحري بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية و الشعبية و الجمهورية البرتغالية ، الموقع في الجزائر في 22/01/2007 .
41	المرسوم الرئاسي 08-87 المؤرخ في 09/03/2008 المتعلق بالمصادقة على الاتفاقية بين الدولة الجزائرية و الجمهورية الايطالية المتعلق بأنبوب الغاز بين الجزائر و ايطاليا عبر سردينيا (GALSI) الموقع في أليغرو في 14/11/2007.
42	المرسوم التنفيذي 09-183 المؤرخ في 12/05/2009 المحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري .
43	القرار الصادر في 06/05/1964 من وزير الاقتصاد الوطني المتعلق بالأشخاص المؤهلين للقيام بتصريح البضائع بالتفصيل و ممارسة مهنة الوكيل المعتمد لدى الجمارك.
44	القرار الوزاري المشترك الصادر عن وزير النقل ووزير التجارة في 15/03/1989 يحدد شروط ممارسة وظيفة الخبير الموجه المركزي.
45	القرار الوزاري المشترك صادر عن الوزير المنتدب للتجارة والوزير المنتدب للميزانية، المؤرخ في 05/12/1992 يحدد القواعد المطبقة لممارسة نشاط تموين السفن و الطائرات.
46	قرار وزاري صادر عن الوزير المكلف بالموانئ في 24/01/2007 يحدد عدد محطات الإرشاد لكل ميناء مع كل ما تحتاجه من وسائل بشرية (مرشدين) و مادية.
47	قرار وزاري صادر عن وزير المالية في 20/02/2008 يحدد كفاءات فتح فروع لشركات تأمين أجنبية .

7- النصوص القانونية باللغة الفرنسية

1	Traité de Rome du 25/03/1957
2	Traité de fusion de 1965
3	Acte unique du 17/02/1986
4	Traité de Maastricht du 07/02/1992
5	Traité d'Amsterdam du 02/10/1997

6	Traité de Nice du 26/02/2001
7	Traité de Lisbonne du 01/12/2009 .
8	Décision (directive) 07-667 du 12/07/2005 relative à la lutte contre la pollution

8 - المواقع الإلكترونية

1	www.a.ttfr.free.fr/dossiers.php - 18/02/2008
2	www.denistouret.fr/eurodroits
3	- 12/10/2007 www.europe.cidem.org
4	- 12/10/2007 , 18/02/2008 www.europa.eu
5	www.europarl.europa.eu - 12/10/2007
6	- 12/10/2007 www.europe-international.equipement.gouv.fr
7	www.europa.eu/scadplus - 21/04/2008 , 02/05/2008
8	www.fao.org/docrep - 28/04/2008
9	- 12/10/2007 www.géoconfluences.com
10	www.leseuronautes.eu -10/12/2009
11	www.panjuris.univ-paris1.fr/pdf/résumécuif -20/02/2008.
12	www.ons.dz - 2006
13	www.senat.fr - 12/10/2007
14	- 12/10/2007 , 12/02/2008, 05/10/2008 www.wikipedia.org
15	- 15/03/2008 , 24/04/2008 www.wto.org

فهرس

1	مقدمة
4	أهمية النشاطات البحرية و تطور أحكامها	فصل تمهيدي
5	أهمية النشاطات البحرية و تطور إطارها القانوني في الاتحاد الأوروبي	مبحث أول
5	أهمية النشاطات البحرية في أوربا	مطلب أول
10	تطور الإطار القانوني للنشاطات البحرية في أوربا	مطلب ثاني
15	أهمية النشاطات البحرية و تطور إطارها القانوني في الجزائر	مبحث ثاني
15	أهمية النشاطات البحرية في الجزائر	مطلب أول
18	تطور الإطار القانوني للنشاطات البحرية في الجزائر	مطلب ثاني
21	ممارسة الأنشطة البحرية في اتفاقية الشراكة مع الإتحاد الأوروبي و في التشريع البحري الجزائري	فصل أول
22	نطاق تطبيق اتفاقية الشراكة و التشريع البحري الجزائري	مبحث أول
22	نطاق تطبيق اتفاقية الشراكة مع الإتحاد الأوروبي	مطلب أول
22	تطبيق اتفاقية الشراكة من حيث الأطراف	فرع أول
27	تطبيق اتفاقية الشراكة من حيث الأنشطة	فرع ثاني
38	نطاق تطبيق التشريع البحري الجزائري	مطلب ثاني
39	الأنشطة المنظمة في التشريع البحري الجزائري	فرع أول
45	الأنشطة الغير المنظمة في التشريع البحري الجزائري	فرع ثاني
53	أحكام الأنشطة البحرية في اتفاقية الشراكة و في التشريع البحري الجزائري	مبحث ثاني
53	أحكام الأنشطة البحرية في اتفاقية الشراكة	مطلب أول
54	مبدأ التحري	فرع أول
60	مبدأ المساواة	فرع ثاني
64	أحكام الأنشطة البحرية في التشريع البحري الجزائري	مطلب ثاني
64	تحرير ممارسة النشاطات البحرية	فرع أول
75	رقابة ممارسة النشاطات البحرية	فرع ثاني
87	انعكاسات اتفاقية الشراكة مع الإتحاد الأوروبي على ممارسة الأنشطة البحرية	فصل ثاني
87	تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني	مبحث أول
88	نطاق تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني	مطلب أول
88	نطاق تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون من حيث الأطراف	فرع أول
95	نطاق تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون من حيث الأنشطة	فرع ثاني
102	أثار تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني	مطلب ثاني
102	أثار تطبيق مبدأ سمو على الأنشطة البحرية في التشريع البحري الجزائري	فرع أول
117	أثار تطبيق مبدأ سمو على الأنشطة البحرية في الإتحاد الأوروبي	فرع ثاني
122	استبعاد تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون الوطني	مبحث ثاني
122	أسباب و نطاق استبعاد تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون	مطلب أول
122	أسباب استبعاد تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على التشريع البحري الجزائري	فرع أول
126	الأنشطة المستبعدة من تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على التشريع البحري الجزائري	فرع ثاني
129	أثار استبعاد تطبيق مبدأ سمو المعاهدة على القانون	مطلب ثاني
129	أثار استبعاد تطبيق مبدأ سمو على النشاطات في التشريع البحري الجزائري	فرع أول
141	أثار استبعاد تطبيق مبدأ سمو على النشاطات في اتفاقية الشراكة	فرع ثاني

146	خاتمة
153	حول أرقام أعمال القطاعات البحرية في الاتحاد الأوروبي	ملحق 1
154	أقاليم الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي	ملحق 2
155	مختلف الأنشطة البحرية المنسجمة في الاتحاد الأوروبي	ملحق 3
158	أهم أحكام اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي	ملحق 4
179	قائمة المراجع
186	فهرس