

النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر

بلحاج خديجة

طالبة دكتوراه

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن احمد، وهران 2

الملخص:

إن تسيير الموانئ في الجزائر عرف تذبذبا لازم تطور النظام القانوني للموانئ المسايير لمختلف السياسات الاقتصادية المنتهجة من قبل الدولة الجزائرية منذ الاستقلال وصولا إلى التعديل الأخير الذي مس القانون البحري الجزائري بمقتضى قانون 05/98 المعدل والمتمم لأمر 80/76 والذي أسفر على ظهور ثلاث سلطات مينائية مخول لها مهام وصلاحيات واسعة تضطلع من خلالها بتسيير الموانئ التابعة لها، بحيث أصبح يشكل قانون 05/98 المعدل والمتمم أهم حدث في تاريخ الموانئ الجزائرية، التي عانت لوقت طويل من فراغ قانوني، وعليه وانطلاقا من موضوع بحثنا هذا سنتطرق إلى أهم المراحل التاريخية التي مر بها تسيير الموانئ الجزائرية منذ الاستقلال وإلى حد الساعة.

مقدمة :

تعد الجزائر من بين الدول البحرية لما تمتاز به من موقع جغرافي خاص وسواحل ممتدة على طول البحر الأبيض المتوسط والتي يبلغ مداها 1200 كلم، وتقع موانئ الجزائر على خطوط الملاحة مع البلاد الأجنبية كما أنها تقترب من مضيق جبل طارق مفتاح البحر الأبيض المتوسط¹.

هذا وقد خصص المشرع الجزائري تعريف جامع للميناء باعتباره: " نقطة من ساحل البحر، مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة"² هذا ما يفيد أن الميناء يجمع بين ثلاث عوامل أساسية كل منها يكمل الآخر عامل جغرافي متمثل في المساحة الجغرافية التي يشغلها الميناء، وثانيا عامل إداري يخص الهيئة الإدارية القائمة على تسيير شؤون الميناء باعتباره مرفق عام، أما ثالثا وأخيرا عامل اقتصادي يعبر عن الدور الاقتصادي للميناء باعتباره منفذ العمليات التجارية والبحرية ومأوى السفن والبضائع.

ولعل أهم عامل يهتما في بحثنا هذا هو العامل الثاني القائم على الهيئة الإدارية المكلفة بتسيير الميناء باعتباره مرفق عام، خاصة وأن تسيير الموانئ في الجزائر عرف تذبذبا لازم تطور النظام القانوني للموانئ المسير لمختلف السياسات الاقتصادية المنتهجة من قبل الدولة الجزائرية منذ الاستقلال وصولا إلى التعديل الأخير الذي مس القانون البحري الجزائري بمقتضى قانون 05/98 المعدل والمتمم لأمر 80/76 و الذي أسفر على ظهور ثلاث سلطات مينائية مخول لها مهام وصلاحيات واسعة تضطلع من خلالها بتسيير الموانئ التابعة لها، بحيث أصبح يشكل قانون 05/98 المعدل والمتمم أهم حدث في تاريخ الموانئ الجزائرية، التي عانت لوقت طويل من فراغ قانوني، حيث قبل صدور القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم لم تكن الموانئ الجزائرية تخضع لتنظيم قانوني يضمن فعالية ونجاعة هذا القطاع الحيوي وذلك في شتى مجالات الاستغلال المينائي والضبط وكذا ضمان الأمن الداخلي للموانئ الجزائرية.

¹ - بوكعبان العربي، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الطبعة 2010، صفحة 13.

² - المادة 888 من قانون 05/98، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، رقم 57، ص 03.

وعليه وانطلاقاً مما سبق، نطرح الإشكالية التالية: فيما يتمثل النظام القانوني لتسيير الموانئ في الجزائر؟ وما هي أهم التعديلات التي طرحها القانون البحري الجزائري رقم 05/98 في مجال تسيير الموانئ الجزائرية.

للإجابة عن هذه الإشكالية نعتمد الخطة التالية المحددة ضمن مبحثين:

المبحث الأول: نتعرض من خلاله للنظام القانوني لتسيير الموانئ الجزائرية منذ الاستقلال وصولاً إلى التعديل الذي عرفه القانون البحري الجزائري رقم 05/98.

المبحث الثاني: نتناول من خلاله نظام السلطات المينائية المستحدثة بموجب القانون البحري الجزائري رقم 05/98 ومدى تكريسها عملياً على مستوى الموانئ الجزائرية.

المبحث الأول: النظام القانوني لتسيير الموانئ الجزائرية منذ الاستقلال وصولاً إلى التعديل الذي عرفه القانون البحري الجزائري رقم 05/98.

عرفت الجزائر على مثال العديد من الدول تجارب عديدة لتحديد النموذج القانوني اللازم لإدارة الموانئ الجزائرية وعلى من تعود مسؤولية تفويض الخدمات المينائية هل للدولة الجزائرية كإدارة مركزية أم للسلطات المحلية أو لمؤسسات متخصصة في مجال الميناء.

حيث بعد الاستقلال مباشرة عرفت الجزائر نظام التسيير المستقل للموانئ الموروث عن السلطات الاستعمارية الفرنسية المعتمد بموجب قانون 1920 المتضمن النظام القانوني لاستقلالية مينائي « Bordeaux » و « Havre » في فرنسا، حيث كانت الموانئ الثلاث الكبرى "الجزائر_وهران_عنابة" خاضعة لنظام الاستقلالية³ في التسيير بموجب مرسوم 203_62 المتضمن نظام استقلالية الموانئ الجزائرية القائم أساساً على الفصل التام بين مهام المرفق العام المخولة إلى وزير الأشغال العمومية آنذاك والنشاطات التجارية التي تهتم بها الغرف التجارية، هذا وحتى تحافظ الدولة الجزائرية على المحيط

³HADOUM Kamel, Le nouveau code maritime algérien, Revue ADMO, Nantes, 1999, p01.

المينائي نظرا لأهميته في الحياة الاقتصادية والاجتماعية سارعت إلى إصدار المرسوم رقم 63_442 المتضمن تحديد نظام خاص لتسيير الموانئ الجزائرية الثلاث المستقلة.⁴

غير أن النظام الذي ورثته الجزائر من الاستعمار الفرنسي أصبح لا يتفق مع النهج الاشتراكي المتبع من قبل الدولة الجزائرية مند سنة 1965، والذي يقتضي أن يتم تسيير الموانئ من طرف الدولة وهذا ما ترسخ فعلا من خلال تبني الجزائر لسياسة المركزية في تسيير موانئها وذلك بواسطة هيئتين تابعيتين لها وهما الديوان الوطني للموانئ الذي أسندت له مهمة تسيير كل الموانئ الجزائرية تحت شكل مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلالية المالية بموجب أمر 29/71 الصادر بتاريخ 13 ماي 1971⁵ والذي كان هدفه جمع كل سلطات القرار بيد هيئة واحدة ووحيدة هي الدولة التي يمثلها المدير العام للميناء والشركة الوطنية للملاحة CNAN التي تشرف على قطاع النقل البحري.

بيد أنه ابتداء من هذه الفترة ظهرت عدم كفاءة الدولة في تسييرها للموانئ والتي تجلت من خلال ظهور عدة مشاكل ناتجة عن انعدام التنسيق بين المتعاملين الذين يمارسون نشاطاتهم على مستوى الموانئ والتابعين لوزارات مختلفة ثم أن تسيير كل الموانئ من طرف مؤسسة واحدة لا يأخذ بعين الاعتبار خصوصيات كل ميناء فالرسوم مثلا محددة بموجب تعريف واحدة بالنسبة لكل الموانئ والتي تحددها الدولة مسبقا، الأمر الذي أصبح في غير صالح الموانئ التي تتبنى سياسة تنافسية تجارية فضلا عن أن سياسة الاقتصاد الاشتراكي تؤدي بالضرورة إلى حتمية التعامل مع الشركات الوطنية، الأمر الذي أدى إلى إحداث شركة وطنية لشحن و تفريغ البضائع تسمى SONAMA والمحدثة بموجب الأمر رقم 16/71⁶ مهمتها التكفل بكل من عمليات المناولة والتشوين على مستوى الموانئ، أما نشاط القطر فظلت الشركة الوطنية للملاحة البحرية تتكفل به.

⁴HAMADI A Hakim, L'autorité portuaire a la lumière du nouveau code maritime Algérienne, Institut Supérieur Maritime, 1999 , p05.

⁵أمر 71_29 الصادر بتاريخ 13 ماي 1971، المتضمن إنشاء الديوان الوطني للموانئ، ج ر 41 / 1971، الصفحة 635.

⁶ أمر 19/71 المؤرخ في 9 أبريل 1971 ، المتضمن إحداث الشركة الوطنية لشحن و تفريغ البضائع- سوناما، ج ر العدد 35، ص 472.

حيث كانت هذه الشركات نظرا لضخامتها تشكل دولة داخل الميناء ولازال بعضها متواجدا على مستوى الموانئ الجزائرية إلى حد الساعة رغم انفتاح الاقتصاد الجزائري على الاقتصاد الليبرالي، فهي تعتبر أرصفة الميناء مستودعات لها بأرخص الأسعار لذا تتباطأ في عملية سحب بضائعها من الأرصفة وتبقى في الميناء لمدة أطول من المدة المسموح بها بسبب خلاف بين أصحاب البضائع ومصصلحة الجمارك، هذا ما جعل سياسة تخطيط الموانئ تتسم بالمركزية المفرطة، والذي انعكس حتما على الإنتاجية والمردودية وضعف حجم الاستثمارات في الموانئ مع أنه يمثل قطاعا استراتيجيا بالنسبة للمبادلات التجارية الوطنية وعاملا حيويا للاقتصاد الجزائري، وهكذا أصبحت السلطات العمومية الجزائرية واعية بضرورة إعادة تنظيم هذا القطاع الحيوي بالنسبة للوطن.⁷

وعليه ونظرا للمشاكل السابقة الذكر و المترتبة عن نظام التسيير المركزي للميناء ارتأت الدولة الجزائرية منح نوع من الاستقلالية للتسيير المينائي والذي بدأت تظهر بوادره منذ سنة 1982 بمقتضى مرسوم رقم 82_283 والذي تضمن إنشاء 11 مؤسسة مينائية ذات طابع اشتراكي على مستوى الوطن كنتيجة لانتهاج سياسة التسيير اللامركزي للاقتصاد الوطني عن طريق إحداث مؤسسات عمومية ذات طابع اشتراكي وتقرر في نفس السنة انحلال الديوان الوطني للموانئ بموجب مرسوم 82_281.⁸

هذا ويقصد بالتسيير اللامركزي للميناء نقل صلاحيات واختصاصات تسيير الميناء إلى الجماعات الإقليمية، ونجد هذا التسيير اللامركزي للموانئ سائدا خاصة في أوروبا الشمالية، وقد تجسد تطبيق نظام لامركزية التسيير الإداري للموانئ الجزائرية من خلال تنصيب 11 مؤسسة مينائية على مستوى الوطن وذلك بموجب المرسوم رقم 281/82 والتي أصبحت تتكفل بممارسة النشاطات التجارية المتمثلة في نشاطات القطر، المناولة والتشوين، وتضطلع في نفس الوقت بمهام القوة العمومية ما جعلها قاضي وفرد في نفس الوقت، هذا الذي لم يؤثر على طابعها ونظامها القانوني بما أنها مؤسسة عمومية ذات طابع اشتراكي إلا حينما أصبحت تتخذ شكل شركة تجارية ذات أسهم منذ سنة 1989، الأمر الذي فرض تناقض كبير بين كونها مؤسسة عمومية تمارس مهام القوة العمومية المتمثلة في تكفلها بمهام الشرطة والأمن والمحافظة على الأملاك العمومية المينائية وفي نفس الوقت تتخذ شكل شركة تجارية ذات أسهم تحتكر ممارسة النشاطات التجارية وتسعى إلى تحقيق الربح والمضاربة.

⁷فاطمة الزهراء وفوزية رهيبي، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، 2009، ص 06.
⁸مرسوم 82_283 الصادر بتاريخ 14_أوت_1982، المتضمن إنشاء 11 مؤسسة مينائية مستقلة، ج ر 1982/33، الصفحة 1651.

وعليه وفي ظل غياب نص قانوني خاص يطرح أسس التنظيم المينائي في الجزائر، والذي يفصل خاصة مهام الخدمة العامة والقوة العمومية عن مهام ممارسة النشاطات التجارية، والذي أثر سلبا على النشاط الاقتصادي للموانئ الجزائرية من خلال ضعف إنتاجيتها، أصبح من الضروري البحث عن مقاربة جديدة لتنظيم الموانئ في الجزائر تضمن التزام الدولة الجزائرية لتعهداتها لاسيما منها تلك المتعلقة بوثيقة الشراكة مع الاتحاد الأوروبي⁹، فضلا عن النظم الخاصة بالميثاق العام للتجارة والتنمية وخاصة في إطار دخول الجزائر إلى المنظمة العالمية للتجارة والتي تفرض عليها تحرير النشاطات المينائية وفتحها للخوارج في الأجل القريب أو المتوسط، هذا ما فرض تعديل القانون البحري الجزائري بموجب قانون 05/98 وذلك عن طريق إحداث سلطات مينائية تتكفل بمهام الخدمة العامة وفتح ممارسة النشاطات التجارية المينائية للخوارج.

المبحث الثاني: نظام السلطات المينائية المستحدثة بموجب القانون البحري

الجزائري رقم 05/98 ومدى تكريسها عمليا على مستوى الموانئ الجزائرية

جاءت المادة 2 من المرسوم التنفيذي 199/99 تعرف السلطة المينائية على أنها: "مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي و تجاري تتمتع بالشخصية المعنوية و الاستقلالية المالية".

هذا وتنشأ كل سلطة مينائية بموجب مرسوم تنفيذي يحدد مقرها ويوضح الموانئ المدنية للتجارة والصيد البحري والنزهة وملحقاتها البحرية والبرية الخاضعة لمجال اختصاصاتها، والذي تؤكد فعلا من خلال المراسيم التنفيذية الثلاثة، المرسوم التنفيذي رقم 200/99 المتضمن إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الشرق التي يحدد مقرها بمدينة سكيكدة، والتي يمتد مجال اختصاصاتها إلى موانئ زيامة منصورية، جن، سكيكدة، سكيكدة الجديدة، القل، ستورا، المرسى، شطايبى، عنابة، عين بربار والقالة، أما المرسوم التنفيذي الثاني رقم 201/99 متضمن إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الوسط يحدد مقرها بمدينة الجزائر أما اختصاصها فيشمل الموانئ المدنية للتجارة والصيد البحري والنزهة الآتية: تنس، بني حواء، قورايا، شرشال، تيبازة، بوهارون، خميستي، سيدي فرج، الجميلة، الجزائر، تامننافوست، زموري البحري، دلس، تيقزيرت، أزفون و بجاية. أما المرسوم الثالث والأخير جاء تحت رقم 202/99 والذي يتضمن

⁹MOHAMED CHÉRIF Fatima, L'économie maritime algérienne et euro méditerranée, La revue maritime, n 483,2010, p 60.

إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الغرب مقرها أرزيو تمتد اختصاصها إلى الموانئ المدنية التالية: بني صاف، الغزوات، مرسى بن مهدي، حنين، بوزجار، وهران، أرزيو، بطيو و مستغانم.

هذا ما يعني أن إدارة الموانئ الجزائرية أصبحت موزعة تحت ثلاث سلطات مينائية جهوية تتولى من خلالها كل هيئة محلية تسيير الموانئ المدنية التابعة لها بموجب المراسيم التنفيذية السابقة الذكر.

هذا ونجد أن المشرع الجزائري صنف بموجب نص المادة 890 من القانون البحري الجزائري المهام الممارسة على مستوى الميناء الجزائري إلى ثلاث أصناف: مهمات القوة العمومية، الخدمة العامة، النشاطات التجارية.

وبناء عليه فإن أول تساؤل يطرح في هذا الصدد هو: من يتكفل بممارسة هذه المهام على مستوى الموانئ الجزائرية؟

يبدو أن هذا التساؤل هو أهم نقطة تطرق إليها القانون البحري الجزائري بموجب التعديل الجديد في الكتاب الثالث تحت عنوان " الاستغلال المينائي "، والذي كرس بمقتضاها المشرع الجزائري خصوصية النشاطات المينائية بفصل مهام الخدمة العامة التي أوكلها إلى هيئات أنشأت لهذا الغرض سميت "سلطات مينائية" عن مهمات الاعتناء بممارسة النشاطات التجارية داخل الموانئ وكل ما يتصل بالمردودية والإنتاجية والتي فتحتها لكل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري وفقا لشروط محددة قانونا، أما ما تعلق بمهام القوة العمومية نجد أن المشرع الجزائري وبمقتضى نص المادة 890 من نفس القانون المنوه عنه أعلاه أسندها إلى هيئات الدولة المؤهلة لذلك.

أما ما يعيننا بحثه في هذا الصدد هو مهمات الخدمة العامة التي تتولاها السلطة المينائية الجهوية داخل الموانئ والتي تسعى من ورائها تحقيق المصلحة العامة فضلا عما تضطلع به من نشاطات مينائية بقيت محتكرة من قبلها حتى في ظل خصوصية هذه النشاطات تحقيقا ومراعاة للأمن المينائي خاصة¹⁰.

¹⁰المادة 892 الفقرة 2 ق ب ج " السابق ذكره " .

بحيث يقصد بمهام الخدمة العامة مجموع النشاطات التي تتولى من خلالها أشخاص معنوية بصفة مباشرة أو غير مباشرة، تقديم خدمات للجمهور بهدف تحقيق المصلحة العامة تحت رقابة السلطات العمومية المختصة خاضعة بذلك و لو جزئياً لقواعد القانون العمومي¹¹.

وبناء عليه تطرقت المادة 891 من القانون البحري الجزائري على ما تشتمل عليه مهام الخدمة العامة التي تتكفل بها السلطة المينائية، ليأتي المرسوم التنفيذي 199/99 بعد ذلك أكثر تحديداً بمقتضى نص المادة 06 منه و التي جاءت كالآتي: "تكلف السلطة المينائية بمهام تطوير الأملاك العمومية المينائية المعنية لها، وصيانتها وتسييرها واستغلالها وحمايتها والمحافظة عليها، والقيام بالتنشيط والتنسيق بين المتدخلين في النشاطات التجارية، وكذا الترقية التجارية للموانئ المكلفة بها"، فضلاً عن ذلك تضطلع السلطة المينائية الجهوية بنشاطين هما الإرشاد وربط السفينة بالميناء باعتبارهما من النشاطات التقنية التي كانت وراء سعي المشرع الجزائري من خلال نص المادة 892 ف2 من القانون البحري الجزائري نحو جعلهما محتكرين من قبلها وعدم فتحهما للخوارج من أجل ممارستها على مستوى الموانئ، فضرورات المرفق العام من حماية المال العام المينائي وتأمين أمن المنشآت المينائية والحفاظ على سلامة الملاحة للسفن المترددة على الميناء يفرض ضرورة اضطلاع هيئة عمومية عن طريق أعوانها المعتمدين من قبلها والذين تتوفر فيهم كفاءات عالية للتكفل بمثل هذين النشاطين.

أما فيما يخص النشاطات المينائية التجارية جاء القانون البحري الجزائري المعدل رقم 05/98 يتضمن في كتابه الثالث المعنون "الاستغلال المينائي" من المواد 888-955 مجموع من المبادئ الأساسية الملازمة لتطوير وترقية الموانئ الجزائرية واستغلالها، والتي جاءت لأجل تعميم شكل تنظيم وتسيير الموانئ التي تفصل بين مهام المرفق العام الذي أوكل إلى سلطات مينائية عن النشاطات التجارية التي تعنتي بها المؤسسات الخاضعة لقواعد المنافسة¹².

هذا و يقصد بامتياز النشاطات المينائية التجارية ذلك الاتفاق الذي بموجبه تفوض السلطة المينائية ممارسة هذه الأنشطة على مستوى الموانئ لكل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري بناء على دفتر شروط لمدة معينة وبتوافر شروط محددة عن طريق التنظيم، وهذا ما تضمنته المادة 892 من القانون البحري الجزائري والتي جاءت كالآتي: "يشكل قطر السفن

¹¹البلاد ناصر، الوجيز في القانون الإداري، دار النشر الجامعية، الطبعة الثالثة، سنة 2009، ص 213.

¹²IKKACHE Belkheir, Entre contraintes, restructuration et privatisation de certaines activités, Le phare, N52, Aout 2003, p 20.

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"، وعليه فإن المشرع الجزائري أقر صراحة بخصوصية النشاطات التجارية المينائية وأحال كل ما يتعلق بتنظيمها إلى التنظيم والذي تجسد فعلا من خلال المرسومين التنفيذي رقم 139/06 و 363/08 اللذان يحددان شروط و كفاءات ممارسة نشاطات القطر و المناولة والتشوين في الموانئ عن طريق عقود الامتياز.

حيث عرف المرسوم التنفيذي 139/06 تجميد من الناحية العملية وأهم العراقيل التي حالت دون تنفيذ المرسوم التنفيذي انطوت حول نص المادة 3 منه التي جاء نصها كالآتي: "تسند ممارسة نشاطات القطر وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ إلى كل شخص طبيعي أو معنوي فاز بالمنافسة ويحوز شروط التأهيل المهني..."، ما يجعل أي شخص متى كانت لديه مؤهلات أهله للفوز بالمنافسة أن يمارس هذه النشاطات على مستوى الموانئ الجزائرية تحت اتفاقية امتياز حتى ولو كان أجنبي ولم تشترط هذه المادة الجنسية الجزائرية في الشخص الطبيعي أو المعنوي، الأمر الذي ترتب عنه رفض نقابات العمال داخل الموانئ تطبيق هذا المرسوم التنفيذي عن طريق شن إضرابات التي من شأنها التأثير على الاقتصاد الجزائري.

كل هذه العوامل فرضت تعديل المرسوم التنفيذي 139/06 بمقتضى المرسوم التنفيذي 363/08 الذي ينظم هو الآخر شروط وكفاءات ممارسة نشاطات القطر والمناولة والتشوين داخل الموانئ، وأهم التعديلات تمحورت حول نص المادة 3 منه والتي أصبحت تمنح امتياز ممارسة نشاطات القطر، المناولة والتشوين على مستوى الموانئ "لكل شخص طبيعي ذو جنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري، بموجب عقد مبرم بين السلطة المينائية والمتعامل المختار" وذلك بهدف تشجيع استثمار الخواص في الميناء الجزائري، في حين تبقى الموانئ الثلاث المخصصة لنقل المحروقات خاضعة للشركة الوطنية للمحروقات (سوناطراك)، وذلك عن طريق قيام السلطة المينائية بإعداد ملف المنافسة ويقرر الوزير المكلف بالموانئ انطلاقتها أو عن طريق التفاوض المباشر مع أصحاب الطلب بعد أن تتوافر فيهم مجموعة من المؤهلات المهنية بالأخذ بعين الاعتبار سمعة صاحب الطلب ومساهمته التسييرية والتقنية وفائدة استثماره بالنسبة للاقتصاد الوطني، بعدما كان يتم اختيار صاحب الامتياز عن

طريق إعلان المنافسة فقط،¹³ هذا و بعدما كان المرسوم التنفيذي 139/06 يحدد مدة الامتياز ب 20 سنة كحد أقصى أصبح التعديل الجديد في المادة 3 منه يحددها ب 40 سنة.

إلا أن ما يلفت الانتباه من خلال المرسومين التنفيذيين 139/06 و 363/08 هو نص المادة 14 من المرسوم 139/06 و التي لم تكن محل تعديل، والتي نصت على أنه يرخص للمؤسسات المينائية ممارسة النشاطات التجارية المينائية المتمثلة في "القطر، المناولة و التشوين" و مواصلة استغلالها في الموانئ الجزائرية إلى غاية انطلاق عمليات المناقصة، و ذلك بموجب اتفاقية امتياز بين السلطة المينائية و المؤسسة المينائية مصحوبة بدفتر شروط طبقا لأحكام المادة 14 المذكورة أعلاه، و تخضع لدفع حقوق و أتاوى ثابتة و متغيرة.

وعليه السؤال المطروح هل يوجد لهذا النص تطبيق عملي على مستوى الموانئ الجزائرية، مع العلم أنه لحد الساعة لا وجود لسلطات مينائية، و أن المؤسسات المينائية هي من تتكفل بتسيير الموانئ و في نفس الوقت تتولى ممارسة النشاطات التجارية، ولهذا يمكن القول أن هذا النص القانوني جاء فقط من أجل إصباغ الصفة القانونية على ممارسة المؤسسات المينائية مثل هذه النشاطات التجارية المينائية على مستوى الموانئ واحتكارها والذي قد يرجع حتما إلى نقص الخواص المنافسين المالكين للألات والمعدات الضخمة اللازمة لممارسة هذه النشاطات و المتمتعين بالجنسية الجزائرية.

¹³المادة 3 من المرسوم التنفيذي 363/08 " السابق ذكره ".

خاتمة

وعليه وانطلاقا مما سبق وكخاتمة لموضوعنا هذا يمكن أن نتقدم بأهم التوصيات التي يمكن طرحها في مجال تسيير الموانئ الجزائرية، ألا وهي:

أولاً: وقبل كل شيء لا بد أن يوسع المشرع الجزائري اهتماماته بقانون الموانئ كأن يفرد قانونا خاصا بتشريع الموانئ على مثال القانون البحري و التشريعات الأخرى والذي يهتم بكافة المسائل المتعلقة بالبنيات المينائية و النظام القانوني للموانئ الجزائرية وسبل تحديثها وتطويرها وتنظيم العلاقة القانونية بين الموانئ وكافة الفئات المستخدمة للموانئ من مواطنين وأجانب، خاصة وأن الجزائر تعتمد بنسبة كبيرة على التجارة الخارجية الناتجة عن الموانئ في اقتصادها الوطني.

ثانياً: الاهتمام بالمشاركة في إعداد المعاهدات والاتفاقيات الرامية إلى تطوير التشريعات الدولية الخاصة بالموانئ البحرية حيث تفتقر الدولة الجزائرية على مثل هذه المساهمات الدولية الهادفة إلى تفعيل النشاط المينائي بشكل عام.

ثالثاً: الحاجة الماسة إلى خلق غرف قضائية متخصصة بالشؤون البحرية و قانون الموانئ الذي يعرف نقصا كبيرا إلى حد الساعة أو هيئات مؤسساتية للتحكيم في هذا المجال حتى نضمن التطبيق الجيد والموكب للتعديلات في مجال تسيير وتنظيم الموانئ الجزائرية.

للإحالة لهذا المقال :

بلحاج خديجة : " النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 04، العدد 01، السنة 2017، ص ص (20 - 30).