

جاهزية الاستثمار البحري في قطاع النقل البحري طبقا لقاعدة 49/51

Readiness for maritime investment in the maritime transport sector in accordance with the rule of 51/49

غريبي عطاءالله
أستاذ محاضر (أ)
جامعة عمار تليجي بالأغواط
عضو مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية (LADMAR)

ghribiatallah@gmail.com

تاريخ الإرسال : 2021/10/10 تاريخ القبول : 2021/11/11 تاريخ النشر : 2021/12/31

للإحالة لهذا المقال :
غريبي عطاء الله : " جاهزية الاستثمار البحري في قطاع النقل البحري طبقا لقاعدة 49/51"، مجلة قانون النقل
والنشاطات المينائية، المجلد 08، العدد 02، السنة 2021، ص ص (66-83).

المقال متوفر عبر الرابط :

www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/164

ملخص

في سياق مسعى الدولة الجزائرية لتسهيل وتنويع فرص الاستثمار، صدر
المرسوم التنفيذي 145/21 مؤرخ في 2021/04/17 يحدد قائمة النشاطات التي
تكتسي طابعا استراتيجيا، وذلك تطبيقا للمادة 50 المعدلة من القانون 07/20 مؤرخ
في 2020/06/04 يتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2020، حيث تم تصنيف بعض
أنواع نشاطات النقل البحري كقطاعات استراتيجية تتأكد الملكية الوطنية لها بنسبة
51% على الأقل أو ما يعرف بالقاعدة 49/51 .

غير أن نصوص التشريع البحري المتعلقة بالاستثمار البحري بما في ذلك النقل البحري غير مواكبة لمستجدات المرسوم التنفيذي 145/21، مما يجعل العمل بالقاعدة 49/51 لا يراعي خصوصيات المعاملات البحرية وذاتية القانون البحري، ومن هنا يوصي الباحث ببناء استراتيجية وطنية للاستثمار البحري تنطلق بإصدار قانون إطار للاستثمار البحري مع تمييز نشاط النقل البحري بما يختص به.

كلمات مفتاحية: الاستثمار الأجنبي؛ النقل البحري؛ قطاع استراتيجي؛ قاعدة 49/51؛ المرسوم التنفيذي 145/21.

Abstract :

As part of the efforts of the Algerian State in order to facilitate and diversify investment opportunities, Executive Decree 21/145 of 04/17/2021 was promulgated in application of amended article 50 of the Law 20/07 of 04/06/2020 on the complementary finance law for the year 2020, the executive decree enumerates the list of activities of a strategic nature, where certain types of maritime transport activities have been classified as strategic sectors for in which national ownership is at least 51%, or what is known as the 51/49 rule.

However, the texts of maritime legislation relating to maritime investments, including maritime transport, do not follow the evolution of Executive Decree 21/145, which means that the application of rule 51/49 does not take into account the particularities of maritime transactions, and the autonomy of maritime law. As a result, the researcher recommends building a national maritime investment strategy which begins with the promulgation of a framework law for maritime investment, distinguishing maritime transport activity.

Keywords: *foreign investment; Shipping; strategic sector; rule 51/49; Executive Decree 145/21*

Résumé :

Dans le cadre des efforts fournis de l'État Algérien dans le but de faciliter et diversifier les opportunités de l'investissement, le décret exécutif 21/145 du 17/04/2021 a été promulgué en application de l'article 50 modifié de la loi 20/07 du 04/06/2020 portant la loi des finances complémentaire de l'année 2020, le décret exécutif énumère la liste des activités à caractère stratégique, où certains types d'activités de transport maritime ont été classés comme secteurs stratégiques pour lesquels la propriété nationale est stipulée à au moins 51%, ou ce que l'on appelle la règle 51/49 .

Cependant, les textes de la législation maritime relatifs aux investissements maritimes, y compris le transport maritime, ne suivent pas l'évolution du décret exécutif 21/145, qui fait que le l'application de la règle 51/49 ne prend pas en considération les particularités des transactions maritimes, et l'autonomie du droit maritime. De ce fait, le chercheur recommande de construire une stratégie nationale d'investissement maritime qui commence par la promulgation d'une loi-cadre pour l'investissement maritime, en distinguant l'activité de transport maritime.

Mots-clés : *investissement étranger ; Transport maritime; secteur stratégique; règle 51/49 ; Décret exécutif 145/21*

مقدمة

في ظل تنامي الأنشطة الاقتصادية وخاصة المدعومة بتوجهات الدولة نحو التنوع الاقتصادي واعتبارها قطاعات استراتيجية يرتبط الاستثمار فيها بمبادئ سيادة الدولة واستقلالها، يظهر الاستثمار في قطاع النقل البحري كأحد النشاطات التي تكتسي طابعا استراتيجيا في الدولة الجزائرية بحسب تصنيف المشرع الجزائري في المرسوم التنفيذي 145/21 مؤرخ في 2021/04/17 يحدد قائمة النشاطات التي تكتسي طابعا استراتيجيا، والذي صدر تطبيقا لأحكام المادة 50 المعدلة من القانون 07/20 مؤرخ في 2020/06/04 يتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2020، والتي تبين مجالات العمل بقاعدة 49/51 ، والمتمثلة في إلزامية أن لا تقل مشاركة المساهمين الوطنيين المقيمين في النشاطات التي تكتسي طابعا استراتيجيا عن نسبة 51%.

وعليه يطرح التساؤل التالي: ما مدى الجاهزية التشريعية والميدانية في

الجزائر للاستثمار في قطاع النقل البحري طبقا لقاعدة 49/51 ؟

يحاول المقال الموالي الإجابة على التساؤل السابق ، من خلال استعراض الاستعداد التشريعي الوطني للاستثمار البحري عموما مع التركيز على مجال النقل البحري (أولا) ، ثم نتبع مدى توافق مبادئ القاعدة 49/51 مع الإطار القانوني للاستثمار في قطاع النقل البحري (ثانيا).

أولا: الاستعداد التشريعي الوطني للاستثمار البحري عموما والنقل البحري

على وجه الخصوص

لاشك أن امتداد السواحل الجزائرية لما يساوي 1440 كلم طولاً وموقعها منتصف البحر الأبيض المتوسط، إلى جانب اعتبارها ممرا ضروريا للتجارة البحرية الدولية تشكل امكانيات واسعة ومؤهلات بارزة وحوافز داعمة للاستثمار ودعم الاقتصاد الوطني، كما أنها من جانب آخر تعتبر مسؤولية كبيرة وعبء إضافيا على عاتق المشرع من نواحي مراعاة هذه المؤهلات والإمكانيات لتنسيق التشريعات ذات

العلاقة بالاستثمار البحري بما في ذلك النقل البحري، وهذا يبرز أهمية تعيين أنواع النشاطات البحري المصنفة كقطاعات استراتيجية تخضع للقاعدة 49/51 ، وكذا الأطر القانونية النازمة للاستثمار في قطاع النقل البحري .

1- أنواع النشاطات البحرية المصنفة كقطاعات استراتيجية طبقا للمرسوم

التنفيذي 145/21

أحصى الملحق المرفق بالمرسوم التنفيذي 145/21 مجموع النشاطات التي تكتسي طابعا استراتيجيا وتخضع للقاعدة 49/51 ، حيث أحصى تسعة عشر (19) نشاطا استراتيجية تابعة لوزارة النقل ، منها تسع (09) نشاطات بحرية تتمثل في ما يلي¹:

- نشاط النقل البحري للمسافرين ، ويرمز له بالرقم 604401

- النقل البحري للبضائع ، ويرمز له بالرقم 604402

- نشاط الملاحة الساحلية ، ويرمز له بالرقم 604403

- نشاط النقل البحري الحضري، ويرمز له بالرقم 604406

- نشاط شحن وتفريغ البضائع، ويرمز له بالرقم 604602

- نشاط مؤسسة خدمات الموانئ، ويرمز له بالرقم 604607

- نشاط وكيل السفينة، ويرمز له بالرقم 604633

- نشاط وكيل الحمولة، ويرمز له بالرقم 604634

- نشاط السمسار البحري، ويرمز له بالرقم 604635

1 - العدد 30 من الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 2021/04/22، الصفحة 10

2- الإطار القانوني للاستثمار في قطاع النقل البحري

خص المشرع الجزائري قطاع النقل البحري بتنظيمات تبين كفاءات الاستثمار فيه، حيث نجد المرسومان التنفيذيان رقم 57/08 و58/08 مؤرخين في 2008/02/13، يحددان على التوالي: شروط منح امتياز خدمات النقل البحري وكفاءاته، ومبلغ حقوق امتياز استغلال خدمات النقل البحري²، والمرسوم التنفيذي 203/16 مؤرخ في 2016/07/25، يحدد شروط وكفاءات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية³، والقرار الصادر عن وزارة الأشغال العمومية والنقل بتاريخ 08/23/2016، يحدد تشكيل وتنظيم وسير اللجان الجهوية المكلفة بدراسة طلبات رخص استغلال نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية والبت فيها⁴.

كما أن القانون البحري الحالي، والتنظيم البحري ذو العلاقة بالنقل البحري، وتشريعات الاستثمار والنفذ والقرض، تندرج في الإطار القانوني للاستثمار في قطاع النقل البحري، فعلى سبيل المثال نجد المادة 571-1 قانون بحري تقضي بأن من يستغل خدمات النقل البحري أشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية أو مؤسسات عمومية جزائرية أو أشخاص اعتباريون خاضعون للقانون الجزائري ولهم صفة مهزي السفن، ويوجد المركز الرئيسي لنشاطهم في القطر الجزائري، بينما تحيل المادة 571-2 قانون بحري إلى التنظيم بخصوص منح امتياز خدمات النقل البحري، هو ما تولاه التنفيذيان رقم 57/08 و58/08 المذكوران، كما نجد المادة 28 قانون بحري تحدد لنا شروط اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية وفقدانها ، فلأجل الاكتساب يجب أن تكون السفينة

2 - العدد9 من الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ في 24 فبراير 2008 ، الصفحة 9 ، والصفحة 16، علما بأن المرسوم التنفيذيان 57/08 و58/08 ألقى كل منهما على التوالي المرسوم التنفيذي 81/2000 معدل ومتمم ، مؤرخ في 2000/04/09، يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري وكفاءاته، والمرسوم التنفيذي 183/02، مؤرخ في 2002/04/26، يحدد مبلغ حقوق امتياز استغلال خدمات النقل البحري، كما أن المرسوم التنفيذي81/2000 قبل إلغائه قد عدل وتم بالمرسوم التنفيذي 261/02 مؤرخ في 2002/08/17، يعدل ويتمم ، العدد 56 من الجريدة الرسمية صادرة بتاريخ 2002/08/18، الصفحة 4.

3 - العدد44 من الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 2016/07/27، الصفحة 4.

4 - العدد51 من الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ08/31/2016، الصفحة 34.

ملكا كاملا للشخص الطبيعي ذو الجنسية الجزائرية أو للشخص الاعتباري الخاضع للقانون الجزائري، مع التفصيل في أنواع الشخص الاعتباري ، وتحديد حالات فقد الجنسية⁵ .

3- ارتباط الاستثمار في قطاع النقل البحري بأنواع أخرى من الاستثمارات

البحرية

الملاحظ أن نشاطات الاستثمار البحري المذكورة في المرسوم التنفيذي 145/21 مترابطة وتعتمد على بعضها البعض، فعلى سبيل المثال لا يتصور القيام بنشاط النقل البحري للبضائع دون وجود نشاطات وكيل السفينة ووكيل الحمولة ومهام الإرساء والمناولة والتشوين، وخدمات التزود بالوقود والمؤن، ونهائي الحاويات ومحطات المسافرين، وغير ذلك النشاطات .

وبالتالي فإن التشريع في مجال الاستثمار البحري يتطلب دقة التشريعات ووضوحها، بحيث تجمع القواعد والمبادئ العامة التي تشترك فيها جميع النشاطات البحرية، ويتم تمييز كل نشاط بالأحكام الخاصة به، فمن أمثلة الأحكام العامة وحدة التأطير المؤسسي للاستثمار والمتمثل في الإدارة البحرية، ومن أمثلة الأحكام الخاصة بتصنيف عقود النقل البحري للبضائع ضمن الأنماط المعروفة لدى الهيئات والمؤسسات العالمية المختصة .

ولعل تأخر إصدار المرسوم التنفيذي 145/21 عن الحركة التشريعية الحاصلة في مجال الاستثمار البحري جعل المشرع يفرّد لبعض أشكال الاستثمار البحري أحكامه القانونية، ومن ذلك ما نقلناه بخصوص النقل البحري، وكذا المرسوم التنفيذي 363/08 مؤرخ في 08 نوفمبر 2008 يعدل المرسوم التنفيذي 139/06 مؤرخ في 15 أفريل

5- الأمر 80/76 مؤرخ في 1976/10/23 ، يتضمن القانون البحري، العدد 29 من الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 1977/04/10 ، المعدل والمتمم بالقانون 05/98 مؤرخ في 1998/06/25 ، العدد 47 من الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 1998/06/27، الصفحة 3، المعدل والمتمم بالقانون 04/10 مؤرخ في 2010/08/15 ، العدد 46 من الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 2010/08/18، الصفحة 8.

2006، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ⁶، والمرسوم التنفيذي 359/11 مؤرخ في 19 أكتوبر 2011، يحدد أحكام السلامة المتعلقة بنقل الأشخاص الموجه⁷، والمرسوم التنفيذي 01/02 مؤرخ في 2002/01/06، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها⁸، وغيرها من النصوص. ولأن الإطار القانوني المنظم للاستثمار في قطاع النقل البحري لا يتمتع بالدقة والوضوح التي قدمنا لها سابقا سواء في المرسوم التنفيذي 57/08 يحدد شروط منح امتياز خدمات النقل البحري وكيفياته، أو المرسوم التنفيذي 203/16 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية ، أو النصوص الأخرى ، فإننا نأمل من المشرع أن يصدر تنظيما جامعا للاستثمار البحري مع التفصيل الخاص بكل نشاط على حدى .

ثانيا: مدى توافق مبادئ القاعدة 49/51 مع الإطار القانوني للاستثمار في

قطاع النقل البحري

لا يزال الموقف التشريعي الوطني ثابتا بشأن وجوب خضوع الشركات التي تتم مع الأجانب في نشاطات مصنفة كقطاعات استراتيجية لنسبة مساهمة من الشريك الوطني لا تقل عن 51% من الرأسمال الإجتماعي لمشروع الشراكة ، ومن ذلك أنواع معينة من النقل البحري⁹.

6 - العدد 64 من الجريدة الرسمية الصادرة في 2008/11/10، الصفحة 19.

7 - العدد 58 من الجريدة الرسمية الصادرة في 2011/10/23 ، الصفحة 04.

8 - العدد 01 من الجريدة الرسمية الصادرة في 2002/01/06، الصفحة 03.

9 - المادة 04 مكرر من الأمر 01/09 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2009، والمادة 49 من القانون 07/20 مؤرخ في 2020/06/04 يتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2020، العدد 33 من الجريدة الرسمية الصادرة في 2020/06/04، الصفحة 04 .

غير أن خضوع أنواع نشاطات النقل البحري المصنفة كقطاعات استراتيجية للقاعدة 49/51 يثير إشكالات وتعرضه معوقات تحول دون تحقيق الآمال المرجوة من الاستثمار البحري .

1- أنواع استثمارات النقل البحري الخاضعة لقاعدة 49/51

رغم التعديل الجزئي للمادة 50 من قانون المالية التكميلي لسنة 2020 في قانون المالية التكميلي لسنة 2021، إلا أن هذا التعديل لم يمس نشاطات الاستثمار البحري، ومن ثم تبقى أنواع النقل البحري المحددة في المرسوم التنفيذي 145/21 كقطاعات استراتيجية تخضع للقاعدة 49/51، حيث نص هذا الأخير على ثلاثة أنواع لنشاط النقل البحري تتمثل في :

أ - النقل البحري للمسافرين: عرفت اتفاقية أثينا الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرا بأنه: أي عقد مبرم من قبل الناقل أو بالنيابة عنه لنقل راكب أو راكب وأمتعته بحرا حسب الحالة¹⁰.

ب - النقل البحري للبضائع: هو عقد بين الشاحن والناقل، يلتزم فيه هذا الأخير بنقل بضاعة عن طريق البحر مقابل أجره حمولة يدفعها الشاحن، حيث يبدأ سريان هذا العقد عند أخذ الناقل للبضاعة وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني¹¹.

ج - النقل البحري الحضري: عرف المشرع الجزائري النقل البحري الحضري بأنه نشاط النقل البحري المنتظم للأشخاص بين الموانئ الوطنية الذي يتم على متن السفن التي تنقل المسافرين¹².

¹⁰ - المادة 1 من اتفاقية أثينا لسنة 1974 المعدلة .

¹¹ - أنظر على سبيل المثال المادتين 738 ، 739 قانون بحري ، والمادة 1/فقرة ب من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 .

¹² - المادة 3 الفقرة 1 من المرسوم التنفيذي 203/16 مؤرخ في 2016/07/25، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية.

ونلاحظ أن هناك بعض أنواع النقل البحري لم ينص عليها المرسوم التنفيذي 145/21 ، مثل النقل البحري للنزهة والنقل البحري الاستكشافي أو العلمي ... ، وهو ما يبقي الاستثمار في هذه الأنواع خاضعة لأطرها القانونية الخاصة، كما نشير إلى أن النقل البحري الحضري هو أحد أشكال النقل الداخلي البحري للمسافرين، حيث يتعلق مصطلح حضري بالمناطق العمرانية التي تتوفر فيها الخدمات العامة ووسائل المواصلات والإنشاءات البشرية بخلاف المناطق المعزولة كمناطق الظل¹³.

2 - معوقات الاستثمار في نشاط النقل البحري للمسافرين الخاضع لقاعدة

49/51

يصادف الاستثمار في نشاط النقل البحري الخاضع لقاعدة 49 /51 عدة معوقات ترتبط أساسا بخصوصيات النقل البحري ، وبما يفترضه متطلبات التوحيد الدولي لقواعد الامن البحري والسلامة البحريين ، إضافة الى الأثر السلبي لمحدودية الاستثمار في قطاع النقل البحري بسبب عدم مواكبة التشريع الداخلي لتطورات واجتهادات التشريع المقارن .

أ- عدم مراعاة قاعدة 49/51 لخصوصيات الاستثمار في النقل البحري

يتميز نشاط النقل البحري بطابعه الدولي التجاري، وباستحواذ نقل البضائع على مهامه مقارنة بنقل الأشخاص، وبقيامه على فكرة تضامن أطراف الرسالة البحرية في تحمل التبعات المالية للمخاطر البحرية التي تعترض السفن ورجال البحر، وكذا بارتفاع تكاليفه وطول عمرها، وباحتكار شركات عالمية كبرى لمعظم نشاطاته الاستثمارية.

والملاحظ أن حصر الإطار التشريعي للاستثمار في نشاط النقل البحري كقطاع استراتيجي على المرسوم التنفيذي 145/21 دون استتباعه بتنظيم خاص بهذا النشاط،

¹³-<https://ar.wikipedia.org/wiki>

لا يعكس حقيقة وأهمية الاستثمار في هذا النشاط ولا يعطي الطمأنينة اللازمة للمستثمرين، مما يترتب عليه العزوف عن الاستثمار في مجال النقل البحري وحرمان الاقتصاد الوطني من داعم مهم ، فلا يمكن الحديث في ظل تشريعات الاستثمار الحالية عن فكرة التضامن البحري المفضي إلى توزيع التبعات المالية بين المستثمر وبقية الأطراف المستفيدة من الاستثمار، كما أن نسبة 51% كمساهمة وطنية دنيا في مشاريع الاستثمار لا تستطيع أن تغطيها إمكانيات الشركاء الوطنيين ولا آليات الدعم المالي التي يوفرها القانون، بالإضافة إلى ذلك لا يسمح المركز القانوني الضعيف للمستثمر الوطني بالدخول في تحالفات الشركات الكبرى ومنافسين يحتكرون سوق النقل البحري .

ولا يفوتنا في هذا الصدد أن ننبه تعسف التشريع البحري في بعض الشروط المتعلقة بالاستثمار في قطاع النقل البحري، مثل اشتراط ملكية المستثمر للسفينة المشغلة في المشروع الاستثماري، وتمتع المستثمر بصفة المجهز، ووجود المركز الرئيسي لنشاطهم في الجزائر، على جانب الحق المطلق للإدارة مانحة الامتياز في فسخ عقد الاستثمار، هو ما يجعل هذا الأخير منحصرا في النقل البحري المنتظم، ويحرم المستثمر من إمكانية تفويض أو توكيل مهامه إلى أشخاص آخرين، إضافة إلى إعاقة عمليات تحويل أموال وعائدات الشركة ...، وكان بإمكان المشرع أن يتلافى هذه الشروط التعسفية وفي نفس الوقت تحقيق الغاية منها، وذلك بأن يضيف بند الاتفاق على حجز على السفينة أو تقديم كفالة مالية لضمان حالات المطالبة بالوفاء والغرامة عن المخالفات القانونية، وإدراج تدخل القضاء أو التحكيم لأجل فسخ عقد الامتياز¹⁴ .

ب - إرهاب شركات النقل البحري بمتطلبات الأمن والسلامة البحريين

رغم التقدم الهائل لوسائل النقل البحري بفضل تقدم الصناعة البحرية فقد توسعت التهديدات الإجرامية في البحر وزادت مخاطر الحوادث البحرية ، الأمر الذي استحث المشرعين على بذل الجهود من أجل إيجاد حلول للمعضلات التي تهدد التجارة البحرية

¹⁴ - المادتين 28 ، 1-571 قانون بحري ، والمادة 38 من المرسوم التنفيذي 57/08.

فضلا عن الأرواح البشرية والنظام البيئي البحري ، حيث تعزز النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين بأحكام جديدة خاصة بعد حوادث الحادي عشر من سبتمبر وكوارث التلوث البحري الناجم عن السفن الناقل للمحروقات .

ومن جملة ما تهدف إليه الإصلاحات والتعديلات التشريعية في النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين تحسين أداء النقل البحري، ونذكر منها على سبيل المثال: تعديل وإتمام الفصل الحادي عشر في اتفاقية سلامة الأرواح في البحار، من خلال مدونة (ISM) و (ISPS)، وتعديلات اتفاقية التلوث الناجم عن السفن (MARPOL)، وفرض التكوين والتأهيل الأمني في تعديلات سنة 2010 على الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وضباط النوبة (STCW) وفي اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 (MLC/2006)...¹⁵ .

وقد خلقت المتطلبات الجديدة لأحكام الأمن والسلامة البحريين نوعا من التنافس بين شركات النقل البحرية نحو الالتزام بها تحت طائلة تحمل مسؤولياتهم القانونية، حيث كان لذلك أثره الإيجابي على الاقتصاديات البحرية القادرة على تحمل الأعباء المالية لتلك المتطلبات، والمرتبطة بإخضاع السفن والموانئ للتفتيش، وتزويدها بمعدات وتجهيزات الرقابة والإتصال، وتأهيل العمال وتوظيف مستخدمين للعمل الأمني ، وغير ذلك من الالتزامات ، غير أن تلك المتطلبات لم يكن لها نفس الأثر على الاقتصاديات البحرية للدول غير المستعدة للمنافسة، حيث واجهت الشركات البحرية ارتفاع تكاليف التزامات الأمن والسلامة البحريين وما يترتب على مخالفتها من مسؤوليات، مثل حجز السفن وتنزيل تصنيفها وحرمانها من شهادات الجودة .. ومن ثم دفع الشركات إلى الإفلاس¹⁶

¹⁵ - للمزيد من المعلومات عن أحكام الأمن والسلامة البحريين يمكن الإطلاع على: غريبي عطاءالله، النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، أطروحة دكتوراه علوم، تخصص القانون البحري، جامعة وهران 2، سنة 2017.

¹⁶ - أنظر في هذا المعنى: المرجع السابق ، ص 346.

ج - الأثر السلبي لمحدودية الاستثمار في قطاع النقل البحري

إن نجاح أي قانون للاستثمار يرتكز على أربعة مبادئ أساسية متصلة بتحقيق أهداف المشاريع الاستثمارية وهي: مبدأ حرية الاستثمار ورفع القيود الإدارية المفروضة عليه، وضمان عدم الالتجاء إلى التأميم، وحرية تحويل أصول وعائدات الأموال الناتجة عنه، والتحكيم الدولي في النزاعات المتعلقة به¹⁷.

ونرى أن تصنيف نشاط النقل البحري كقطاع استراتيجي وإخضاع الاستثمار فيه لقاعدة 49/51 يعتبر استثناء من وليس مخالفة للمبدأ الدستوري القائل بضمان حرية التجارة، والذي تبناه المشرع الجزائري في مختلف الدساتير، كما نعتقد أن فرض المشرع للقاعدة 49/51 يستند إلى مبرر منطقي يتمثل في ترسيخ الملكية الوطنية للقطاعات الاستراتيجية كالنقل البحري، ومن ثم تأكيد الاستقلال الوطني وسيادة الدولة وعدم وقوعها تحت وطأة الابتزاز الأجنبي، حيث أن النص على القاعدة 49/51 يفهم منه إثبات الملكية الوطنية لقطاع النقل البحري وليس بالضرورة الملكية العامة أو ملكية الدولة له، وهو ما يبدو أن بعض الباحثين لم ينتبه إليه¹⁸.

وبناء عليه، لا يمنع النص على القاعدة 49/51 من أن يكون نشاط النقل البحري كله ملكية وطنية بأن يحتكره المستثمر الوطني، وهنا نؤكد على أهمية الشراكة بين القطاعين العام والخاص كأسلوب ناجع للنهوض بالقطاع البحري، كالشراكة في إنجاز وتسيير محطات معالجة مياه الصابورة على سبيل المثال¹⁹، غير أن ذلك لا يعفي المشرع الجزائري من إيجاد الآليات والأطر القانونية الكفيلة بضمان عدم استغلال

17 - منصور زين، واقع وآفاق سياسة الإستثمار في الجزائر، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد 2، الجزائر، ص 139.

18 - يمكن في هذا الصدد الرجوع إلى: بلسيط سمية، عقد امتياز خدمات النقل البحري، مذكرة ماجستير، تخصص القانون البحري، جامعة وهران 2، سنة 2013، وأيضا: بن الصغير شهرزاد، واقع وحاضر امتياز خدمات النقل البحري في الجزائر، المجلة الجزائرية للقانون البحري، العدد 5، جامعة تلمسان، الجزائر، ص 91، 104.

19 - يمكن في هذا الصدد الرجوع إلى: غربي عطاء الله، الشراكة المينائية البيئية؛ معالجة مياه الصابورة نموذجا، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 6، العدد 1، السنة 2019، جامعة وهران 2، الجزائر، ص 56-69.

المستثمر الوطني المحتكر للنشاط الاقتصادي لمركزه من أجل تغليب مصالحه الخاصة على حساب المبادئ الوطنية المبتغاة من سن القاعدة 49/51، ولعل المتابعة القضائية الحاصلة إثر الحراك الوطني لبعض كبار رجال أعمال وموظفين سامين في الحكومة تؤكد التخوف الذي ندعو المشرع إلى تجنبه .

الخاتمة :

يعتبر الاستثمار البحري المحددة في المرسوم التنفيذي 145/21 من النشاطات الاستراتيجية في الاقتصاد الوطني، والتي يمنع أن تكون محتكرة من طرف الأجانب بنسبة تزيد عن 49% أو ما يعرف بقاعدة 49/51، حيث حدد المشرع ثلاثة أنواع تخص نشاط النقل البحري تتمثل في : النقل البحري للمسافرين، والنقل البحري للبضائع، والنقل البحري الحضري.

غير أن إعمال القاعدة 49/51 يتطلب توفير الإمكانيات القانونية والميدانية للمستثمرين وخاصة الوطنيين منهم ، مثل مراعاة خصوصيات الاستثمار البحري وذاتية أطره القانونية وترابط أنشطته ووقوعها تحت قبضة الشركات الكبرى والتحالفات الاقتصادية، إضافة إلى تسهيل الاستثمار في الخدمات المينائية ، ونهائي الحاويات، والتسهيل البحري ، والمرافقة والدعم المالي الكافي والمحفز.

وفي هذا الصدد نوصي ببناء استراتيجية وطنية للاستثمار البحري، تنطلق بإصدار قانون إطار للاستثمار البحري ، بحيث يتضمن القواعد العامة والمشاركة بين مختلف النشاطات وهيئات المرافقة والمتابعة، وأيضا يحدد القواعد الخاصة بكل نشاط على حدى بما في ذلك نشاط النقل البحري.

المراجع

أ - الأطروحات والمذكرات

- 1- غريبي عطاءالله، النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، أطروحة دكتوراه علوم، تخصص القانون البحري، جامعة وهران 2، سنة 2017.
- 2- بلسبط سمية، عقد امتياز خدمات النقل البحري، مذكرة ماجستير، تخصص القانون البحري، جامعة وهران 2، سنة 2013

ب - المقالات

- 1- بن الصغير شهرزاد، واقع وحاضر امتياز خدمات النقل البحري في الجزائر، المجلة الجزائرية للقانون البحري، العدد 5، جامعة تلمسان، الجزائر، ص ص 91، 104.
- 2- زين منصوري، واقع وآفاق سياسة الإستثمار في الجزائر، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد 2، الجزائر، ص ص 125-152 .
- 3 - غريبي عطاءالله، الشراكة المينائية البيئية؛ معالجة مياه الصابورة نموذجاً، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 6، العدد 1، السنة 2019، جامعة وهران 2، الجزائر، ص ص 56-69.

ج - المصادر التشريعية

- 1- اتفاقية أئينا لسنة 1974 المعدلة والخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرا
- 2 - معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924
- 3 - - الأمر 80/76 مؤرخ في 23/10/1976، يتضمن القانون البحري، العدد 29 من الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 10/04/1977، المعدل والمتمم بالقانون

- 05/98 مؤرخ في 1998/06/25 ، العدد 47 من الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 1998/06/27، الصفحة 3، المعدل والمتم بالقانون 04/10 مؤرخ في 2010/08/15، العدد 46 من الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 2010/08/18، الصفحة 8.
- 3- القانون 07/20 مؤرخ في 2020/06/04 يتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2020، العدد 33 من الجريدة الرسمية الصادرة في 2020/06/04، الصفحة 04.
- 4- المرسوم التنفيذي 145/21 مؤرخ في 2021/04/17 يحدد قائمة النشاطات التي تكتسي طابعا استراتيجيا، العدد 30 من الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 2021/04/22، الصفحة 10
- 5- المرسوم التنفيذي 203/16 مؤرخ في 2016/07/25، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية، العدد 44 من الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 2016/07/27، الصفحة 4.
- 6- المرسوم التنفيذي 359/11 مؤرخ في 19 أكتوبر 2011، يحدد أحكام السلامة المتعلقة بنقل الأشخاص الموجه، العدد 58 من الجريدة الرسمية الصادرة في 2011/10/23 ، الصفحة 04.
- 7- المرسوم التنفيذي 58/08 مؤرخين في 2008/02/13، يحدد مبلغ حقوق امتياز استغلال خدمات النقل البحري ، العدد 9 من الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ في 24 فبراير 2008 ، الصفحة 9 ، والصفحة 16
- 8- المرسوم التنفيذي 363/08 مؤرخ في 08 نوفمبر 2008 يعدل المرسوم التنفيذي 139/06 مؤرخ في 15 أبريل 2006، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، العدد 64 من الجريدة الرسمية الصادرة في 2008/11/10، الصفحة 19.

9- المرسوم التنفيذي 57/08 مؤرخ في 13/02/2008، يحدد شروط منح امتياز خدمات النقل البحري وكيفياته، العدد 9 من الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ في 24 فبراير 2008 ، الصفحة 9 ، والصفحة 16

10- المرسوم التنفيذي 01/02 مؤرخ في 06/01/2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، العدد 01 من الجريدة الرسمية الصادرة في 06/01/2002، الصفحة 03.

11- القرار الصادر عن وزارة الأشغال العمومية والنقل بتاريخ 23/08/2016، يحدد تشكيل وتنظيم وسير اللجان الجهوية المكلفة بدراسة طلبات رخص استغلال نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية والبت فيها، العدد 51 من الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 31/08/2016، الصفحة 34.

د - أنترنيت : الشبكة المعلوماتية العلمية <https://ar.wikipedia.org/wiki>