آفاق عقد امتياز استغلال خدمات النقل البحري في التشريع الجزائري

Prospects of the concession contract for the exploitation of maritime transport services in the Algerian legislation

قدادرة فوزية[1]

[1] جامعة أدرار (الجزائر)، kedadrafouzia22@gmail.com

تاريخ الإرسال: 2023/04/05 **تاريخ القبول**: 2024/01/10 **تاريخ النشر**: 2024/03/28

ملخص: يلعب النقل دورا هاما في حياة الإنسان، نظرا لأهميته الاقتصادية والتجارية في فك العزلة عن المناطق النائية وكذا تسهيله لعملية تدفق الاستثمارات، فبعدما كانت الدولة تحتكر مجال النقل بكل أنواعه، وفي ظل النظام الليبرالي الذي سلكته الجزائر، قامت بتفويض مرفق النقل إلى القطاع الخاص عن طريق منح عقود الامتياز.

وبذلك فتحت الجزائر أفاقا كبيرة بمنحها عقد الامتياز للخواص في إطار خدمات النقل البحري باعتباره من المرافق العمومية الهامة في الجزائر، مما أثبت هذا النوع من الاستغلال جدارته في توسيع طريقة تسيير واستغلال المرافق العامة وبتالي التقليل من أعباء الدولة، وكذا تحسين نوعية الخدمة المقدمة، إضافة إلى تفعيل دور الخواص في عملية التنمية والارتقاء بدورهم من الدور المنفذ للسياسات الاقتصادية إلى دور الشريك الاقتصادي.

الكلمات المفتاحية: نظرية فعل الأمير؛ الامتياز؛ النقل البحري؛ الاستثمار؛ عقد إداري.

Abstract: Transport plays an important role in human life, due to its economic and commercial importance in removing isolation from remote areas, as well as facilitating the process of investment flow, After the state monopolized the field of transport of all kinds , Under the liberal regime adopted by Algeria, it delegated the transport facility to the private sector by awarding concession contracts. Thus, Algeria opened great horizons by granting it a concession contract to private individuals in the framework of maritime transport services, as it is one of the important public facilities in Algeria, which proved this type of exploitation its worth in expanding the way of managing and exploiting public facilities and thus reducing the burdens of the state, as well as improving the quality of service. Introduction, in addition to activating the role of the private sector in the development process and upgrading their role from the role of implementing economic policies to the role of the economic partner.

K**eywords** : Prince action theory, concession, maritime transport, investment, administrative contract.

المؤلف المرسل: قدادرة فوززية، **الإيميل**: kedadrafouzia22@gmail.com

قدادرة فوزية

1.مقدمة:

يقرب النقل بين شعوب العالم ويدعم بذلك جميع الاتصالات، حيث يوفر مجال النقل سهولة ومرونة انتقال المعلومات والتقنيات من مكان إلى آخر كما يضمن انتقال الأفراد والبضائع، حيث تساهم خدمات النقل بكل أنواعه وخاصة خدمات النقل البحري بشكل فعال في دفع عملية التقدم والتطور في جميع ميادين الحياة، فخدمات النقل تمارس دور مهم في توسيع شبكات الاتصال وتسهيل عملية الربط بين عدة نقاط، فكل خدمة تختلف عن الأخرى ولكل واحدة خصائص تميزها عن غيرها، لكن يتفرد مجال النقل البحري بالصدارة لما ما يقدمه من خدمات وفيرة عن غيره من المجالات الأخرى.

عملت الجزائر على تطوير المنظومة القانونية للنقل البحري، فبعدما كان حكرا على الدولة، بعد أن أحدثت الدولة مرفق النقل البحري منذ سنة 1963 بموجب المرسوم رقم63-489، الذي أنشأ الشركة الوطنية للملاحة البحرية، ظل هذا النشاط محتكرا من قبل الشركة الوطنية للملاحة البحرية منذ سنة 1969، وكرس بصدور الأمر 76- 80 المتضمن القانون البحري بموجب المادة 571 منه (سمية، 2012).

وبتغير دور الدولة من كونها حارسة إلى متدخلة، ومحاولتها التخلص من إرث النظام الاشتراكي، وذهنيات الإيديولوجيات المبنية على تدخل الدولة في جميع الميادين، عملت الدولة إلى إيجاد طرق تسير بها المرافق العمومية ولكن تعهد هذا التسيير إلى الخواص وبتالي تفعيل دور الخواص بمنحهم تفويضات المرافق العامة.

وعليه تظهر أهمية دراسة هذا الموضوع من خلال التعرض إلى الطبيعة القانونية لعقد الامتياز لخدمات النقل البحري في الجزائر، وكذا التعرف على مفاهيم تخص عقد الامتياز مع تحديد التزامات والحقوق كل من صاحب الامتياز والإدارة المانحة لهذا العقد.

وبناءا على ما تقدم نقوم بصياغة الإشكال التالي:

– ما هي الآليات القانونية التي صاغها التشريع الجزائري للإدخال الشريك الاقتصادي في تسيير مرفق النقل البحري؟

وللإجابة على هذه الإشكالية تم اعتماد المنهج التحليلي الوصفي لأنه الأنسب في تحليل مفاهيم ومصطلحات تخص عقد الامتياز خدمات النقل البحري في التشريع الجزائري وكذا تبيان تحليل النصوص القانونية الخاصة بهذا النوع من التعاقد.

وبذلك سوف نقسم هذه الدراسة إلى محورين أساسيين هما:

–/ المحور الأول: نمط عقد امتياز استغلال خدمات النقل البحري.

–/ المحور الثاني: آثار التعاقد في امتياز استغلال خدمات النقل البحري.

2. نمط عقد امتياز استغلال خدمات النقل البحري:

تلجأ الدولة إلى أسلوب الامتياز للاستغلال المرافق العمومية خاصة ذات الطابع الصناعي والتجاري، حيث يتم اعتماد نظام الشراكة بيم العام والخاص الذي يجمع بين الإدارة المسئولة عن القطاع والمتعامل الخاص والذي قد يكون إما شخص معنوي أو شخص طبيعي، حيث يعتبر أسلوب الامتياز من أهم الأساليب التي تجمع بين الاحتكار والخوصصة.

1.2 مفهوم عقد امتياز خدمات النقل البحري:

سوف يتم التعرض إلى مفهوم عقد امتياز خدمات النقل البحري من خلال الإطلاع على مختلف التعاريف الخاصة بهذا العقد، لفهم الأنظمة المشابهة له.

1.1.2 تعريف عقد امتياز خدمات النقل البحري:

يعتبر عقد الامتياز أقدم العقود، تبنته الجزائر بعد الاستقلال في قانون المياه 17/83، فكانت هناك عدة نصوص قانونية منظمة في عدة مجالات منذ سنة 1989، فبعد أن كان أسلوب استثنائي للتسيير أصبح من أساليب التسيير اللبرالي للمرفق العام، وذلك تماشيا مع الإصلاح الاقتصادي والإصلاح

الجاري مع مطلع الثمانينات، وعلى إثر دور الدولة عندما تحولت من دولة حارسة Etat providence إلى دولة متدخلةEtat interventionniste، لذلك سعى كل من القانون والفقه إلى إعطاء تعارف خاصة بهذا العقد وخاصة مجال النقل البحري.

1.1.1.2 التعريف القانوني لعقد الامتياز

عرف المشرع الجزائري عقد الامتياز في عدة نصوص تنظيمية وقانونية منها المادة 21 من قانون المياه رقم 17/83 بقولها: "هو عقد من عقود القانون العام تكلف الإدارة بموجبه شخصا اعتباريا قصد ضمان أداء الخدمات لصالح العام وعلى هذا الأساس لا يمكن أن يمنح الامتياز إلا لصالح المؤسسات العمومية" (رقم17/83، 1983)، فهذا التعريف يعكس التصور الإيديولوجي (الاشتراكي) وتقديس القطاع العام.

ثم شهد تعريف الامتياز المتعلق بالمياه تطورا خاصة بعد صدور القانون رقم 12/05 المتعلق بالمياه (رقم05/12، 2005).

أما القانون رقم 03/10 الذي يحدد شروط وكيفيات استغلال الأراضي الفلاحية التابعة للأملاك الخاصة بالدولة، فقد عرف عقد الامتياز: "هو عقد الذي تمنح الدولة بموجبه شخصا طبيعيا من جنسية جزائرية يدعى في صلب النص المستثمر صاحب الامتياز حق استغلال الأراضي الفلاحية التابعة للأملاك الخاصة لدولة وكذا الأموال المتصلة بها، بناءا على دفتر الشروط يحدد عن طريق التنظيم لمدة أقصاها 40سنة قابلة للتجديد مقابل دفع إتاوة سنوية، تضبط كيفيات تحديدها وتحصيلها بموجب قانون المالية" (03-10، 2010).

أما التعليمة رقم 842/3.94 المتعلقة بامتياز المرافق العمومية المحلية وتأجيرها، فقد تناولت موضوع عقد الامتياز: "هو عقد تكلف بمقتضاه الجهة الإدارية المختصة فردا أو شركة خاصة بإدارة مرفق عام واستغلاله لمدة معينة من الزمن بواسطة عمال وأموال يقدمها صاحب حق الامتياز على مسؤوليته مقابل رسوم يدفعها المنتفعون، في إطار النظام القانوني الذي يخضع له هذا المرفق" (راضية، 2001).

تعتبر هذه التعليمة الأولى من نوعها حيث وضعت النظام القانوني للامتياز المرافق العمومية المحلية وتأجيرها ولم يسبق في ذلك أي نص قانوني آخر، والملاحظ أن تعريف صاحب الامتياز الذي وضعته هذه التعليمة يقتصر على الخواص وبذلك يختلف عن القوانين والمراسيم السابقة، أما مدة الامتياز فحددها ما بين 30-50 سنة وكذلك مدة الإيجار 12سنة كحد أقصى (راضية، 2001، صفحة 44).

أما امتياز خدمات النقل البحري فعرف على أنه اتفاق بين أشخاص القانون العام والمتمثل في الوزير المكلف بالبحرية التجارية وشخص آخر يتمتع بصفة التاجر موضوعه هو إسناد استغلال رفق النقل البحري لهذا الأخير، لمدة زمنية محددة، مقابل رسوم يتقاضاها من جمهور المنتفعين بالمرفق العام (مهدي، 2021، صفحة 76).

2.1.1.2 التعريف الفقهي:

عرفه الدكتور سليمان الطماوي: "هو عقد إداري يتولى الملتزم فردا أو شركة بمقتضاه وعلى مسؤوليته إدارة وتسيير مرفق اقتصادي واستغلاله مقابل رسوم يتقاضاها من المنتفعين مع خضوعه للقواعد الأساسية والضابطة لتسيير المرفق العام" (الطماوي، 1999، صفحة 108).

وعرفه الدكتور عمار بوضياف: "هو اتفاق يجمع بين الإدارة المعنية والملتزم يتعهد بمقتضاه هذا الأخير فردا كان أو شركة بإدارة مرفق اقتصادي واستغلاله مقابل رسوم يتقاضاها من المنتفعين" (بوضياف، 2017، الصفحات ص.ص101-102).

نلاحظ أن هذين التعريفين قد حصرا عقد الامتياز على المرافق الاقتصادية فقط دون المرافق الإدارية، كما إنهما لم يشيرا إلى مدة عقد الامتياز والتي تعتبر من العناصر المهمة فيه، كذلك عقد الامتياز يمنح للأشخاص الخاصة من الأفراد والشركات دون الأشخاص العامة.

2.1.2 تمييز عقد امتياز خدمات النقل البحري عن الأنظمة المشابهة له:

يختلف عقد امتياز خدمات النقل البحري عن امتياز المرافق العمومية طبقا للمرسوم الرئاسي رقم 15-247 المتعلق بتفويضات المرفق العام، حيث تعد جزئية إبرام اتفاقيات تفويض المرفق العام أهم حلقة في العملية ككل، تسمح بمعرفة مدى شفافية الإجراءات الأولى لعملية التعاقد وتتمثل في كيفية إبرام اتفاقية التفويض، وأشكال التفويض وهي نفسها التي ذكرها المرسوم الرئاسي (رقم15-247، 2015)، مع نوع من التفصيل والتوضيح في المرسوم رقم 199/18 (لوصيف، 2021)، حيث جاء ذكر أشكال تفويض المرفق العام في المادة 52 من المرسوم سالف الذكر كالآتي:

1.2.1.2. اختلاف عقد الامتياز عن الوكالة المحفزة:

تمنح الإجارة المفوضة للمفوض له بموجب عقد الوكالة المحفزة تسيير وصيانة المرفق العام، حيث يقع على عاتقه إنشاء وإدارة المرفق العام، ويتم دفع أجرته من فبل الإدارة المفوضة التي تحدد النسبة المئوية من رقم أعمال المحقق، كما تضاف إليها منحة إنتاجية وحصة من الأرباح في حالة ما اقتضى الأمر ذلك، ويتم تحديد التعريفات التي يدفعها المستفيد من المرفق العام بصفة مشتركة بين الإدارة المفوضة والمفوض له والتي يتم دفعها لحساب الإدارة المفوضة (محرز و ياسين، 2016).

يكمن الاختلاف بين عقد الامتياز والوكالة المحفزة في العديد من الجوانب والمتمثلة في أنه في عقد الامتياز حيث يتكفل المفوض له بإنشاء المنشآت اللازمة لاستغلال المرفق العام (مهدي، 2021، صفحة 145)، إلى جانب ذلك فإنه يقوم بتسيير المرفق العام لحسابه وتحت مسؤوليته وهذا خلافا الإدارة المفوضة، كما يمكن له أن يتحصل على أجرته من خلال الإتاوات التي يدفعها له المستفيدون من المرفق العام في حين أنه في الوكالة المحفزة فإن المفوض له يتحصل على أجرته من الإدارة المفوضة.

2.2.1.2 اختلاف عقد الامتياز عن عقد التسيير:

هو تعويض الإدارة المفوضة له تسيير أو تسيير وصيانة المرفق العام، كما يستغل المفوض له المرفق العام لحساب السلطة المفوضة التي تقوم بتمويله وإدارته بنفسها، ويتحصل المفوض له من السلطة المفوضة على أجرة التسيير تحدد بنسبة مئوية من رقم الأعمال المحقق إلى جانب منحة الإنتاجية، وفي حالة العجز

الذي قد يمس المرفق العام إن الإدارة المفوضة تقوم بتعويض المفوض له بأجرة جزافية (زينب، 2017، صفحة 57).

حيث يكون التمييز بين عقد الامتياز وعقد التسيير أن في عقد الامتياز المفوض له يقوم بإنشاء المرفق وبموله بأمواله الخاصة، كما يقوم بإدارته لحسابه الخاص وتحت مسؤوليته، بحيث تنتقل إلى المستثمر كل أخطار استغلال المرفق والذي يعتبر أهم مميزات عقد الامتياز، في حين أن المفوض له في عقد التسيير يقوم فقط بالتسيير أما الإدارة هي التي تتكلف بإنشاء وتمويل وإدارة المرفق بأموالها الخاصة، كما لها أن تتحمل أي مخاطر قد يصيب المرفق العام، كما لها أن تعوض المفوض له بأجر جزافي في حالة إذا ما تعرض لأي ضرر.

3.2.1.2 اختلاف عقد الامتياز عن عقد الإيجار:

في عقد الإيجار تقوم الإدارة المفوضة بمنحه إلى المفوض له من أجل تسيير وصيانة المرفق العام، حيث يتصرف فيه لحسابه وعلى مسؤوليته، مقابل أن يدفع بدل إيجار سنوي للمفوضة.

ويتميز عقد الامتياز عن عقد الإيجار في كونه عقد يلتزم المفوض له بإنجاز المنشآت اللازمة من أجل استغلال المرفق العام، في حين أنه في عقد الإيجار تلتزم السلطة المفوضة بإنشاء المرفق العام (مهدي، 2021، صفحة 57).

2.2 الشروط المتعلقة بعقد امتياز استغلال خدمات النقل البحري:

وضع المشرع الجزائري شروطا عامة يجب توافرها في صاحب الامتياز، وذلك من خلال المادة الأولى من القانون البحري الجزائري، وترك تفصيل باقي الشروط إلى التنظيم، ويمكن حصر هذه الشروط العامة في الشروط تتعلق بصاحب الامتياز وأخرى ببرنامج الامتياز أخرى تتعلق بالسفينة وطاقمها (سمية، 2012، صفحة 102).

1.2.2. الشروط المتعلقة بصاحب الامتياز:

يخضع اختيار صاحب الامتياز إلى مجموعة من القواعد التي يجب على السلطة المانحة لامتياز الالتزام بها، وتتمثل هذه القواعد في الطريقة التي سيتم بها التعاقد، والتي عادة ما يتم النص عليها في النصوص المنظمة الامتياز، وفي مجموعة الشروط الواجب توافرها في صاحب الامتياز.

1.1.2.2 التمتع بالجنسية الجزائرية:

جاء القانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل للقانون البحري بمواد قانونية جديدة، لفتح مجال النقل البحري أما الخواص للاستثمار فيه، حيث أكدت المادة 01 من القانون البحري الجزائري أنه يمكن استغلال خدمات النقل البحري سواء نقل البضائع أو نقل المسافرين، فإنه يشترط في المستثمر أن تتوفر لديه الجنسية الجزائرية، كما يكمن ذلك للشخص المعنوي الخاضع للقانون الجزائري (القانون08-57، 2008).

حيث أن خضوع الشخص الاعتباري للقانون الجزائري من بين الشروط التي نص عليها القانون البحري، والتي تظهر من خلال طريقة إنشاء الشركة التجارية في مجال النقل البحري وكذا تواجد المقر الرئيسي للشركة في إقليم التراب الجزائري، وعليه أكدت المادة سالفة الذكر على إمكانية استغلال نشاط النقل البحري دون التمييز بين أشخاص القانون العام والأشخاص القانون الخاص ومنح لكل هذه الأشخاص الاعتبارية صلاحية لممارسة النشاط التجاري المتمثل في النقل البحري (مهدي، 2021، صفحة 54).

2.1.2.2 تواجد مركز النشاطات في الجزائر:

استبدل المشرع الجزائري معيار الجنسية بمعيار الرقابة للتمييز بين الاستثمار الوطني أو الأجنبي في قانون النقد والقرض (سمية، 2012، صفحة 103)، حيث أكدت ذلك المادة 182 منه (القانون90-10، 1990)، كما جاء الشرح المفصل في النظام رقم 90-30 الصادر عن مجلس النقد والقرض والمؤرخ في 1990/09/08 (القانون90-03، 1990).

3.1.2.2 صفة المجهز:

أكدت المادة 571-1 عل أهم قيد بلجوء المتعاملين الجزائريون الخواص إلى استفادتهم من اعتبار النقل البحري أن يكون لهم صفة المجهز حيث تأكد هذا الشرط في المادة 5/4 من المرسوم التنفيذي كأحد الشروط لمنح الامتياز هو أن يتوفر عل سفينة واحدة على الأقل إما بصفة مالك أو بصفات أخرى تمنح له الحق في استعمالها.

وتحيل مسألة امتلاك السفينة لممارسة النقل البحري في الجزائر إلى المادة 28 من القانون البحري الجزائري والمتعلقة بجنسية السفينة والتي يصعب تحقيقها، لأنه حتى تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي، إضافة إلى شرط الملكية ينبغي أن يكون مجموع أفراد طاقمها من البحارة الجزائريين، فحتى يمنح الامتياز للخواص يجب أن يكون إما المالك أو المستأجر(وحتى بالنسبة لاكتساب صفة المستأجر يشترط المشرع صفة المجهز من خلال المادة 649 من القانون البحري الجزائري) (يوسف، 2022).

2.2.2 الشروط المتعلقة ببرنامج الاستغلال:

نذكر بعض الشروط التي يجب أن تتوافر في طالب الامتياز وفق (القانون08-57، 2008):

-/ أن يستجيب لطلب النقل على الخطوط بواجب تغطيتها.

-/ استيفاء الشروط المنصوص عليها في دفتر الشرط.

-/ الحصول عل أماكن الرسو، وكذا على الفضاءات الخاصة بالمسافرين على مستوى الموانئ بخصوص خدمات المقل البحري للمسافرين، إضافة إلى ذلك يجب إرفاق الطلب بدراسة تقنية اقتصادية توضح مايلي (القانون08-57، 2008):

-/ الخطوط الواجب تغطيتها واقتراح جدول مواقيت.

-/ نوع السفن أو السفينة التي يتم وضعها للاستغلال وحجم سعتها وخصوصيتها.

-/ القدرات المالية التي يخصصها للمشروع الاستثماري.

-/ عدد أعضاء الطاقم الجزائري أو الأجنبي المقرر توظيفه، وكذا المركز الرئيسي للنشاطات.

3.2.2 الشروط المتعلقة بالسفينة:

يجب أن تكون السفينة في حالة ملاحة جيدة ومطابقة لمقاييس الأمن والمحافظة على حياة الأشخاص والممتلكات في البحر والوقاية من التلوث الناجم عن السفن وطبقا للمقاييس والقواعد الوطنية والدولية (القانون08-57، 2008).

-/ أن يقل سنها عن خمسة عشر (15) عاما.

-/ يمكن لوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يمنح ترخيصا استثنائيا بخصوص السن إذ ما كانت السفينة في حالة مرضية عقب التفتيش التقني.

-/ أن تشغل طاقما يتكون من بحارة جزائريين أساسا عندما يستغل صاحب الامتياز سفينة تحمل العلم الوطني.

غير أنه يمكن لوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يرخص بإبحار نسبة من البحارة الأجانب ضمن تشكيلة الطاقم، وعندما يتم استغلال سفينة تحمل علم أجنبي، يحدد الوزير نسبة معينة من البحرة الجزائريين وكل هذا يذكر في اتفاقية الامتياز.

3. آثار التعاقد في امتياز استغلال خدمات النقل البحري:

يرتب عقد امتياز استغلال خدمات النقل البحري مجموعة من الحقوق والالتزامات بالنسبة للإدارة مانحة الالتزام وصاحب الالتزام ولتفسير أكثر لهذه الحقوق والالتزامات سوف نقسم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب: المطلب الأول نتناول فيه حقوق السلطة المانحة للامتياز استغلال خدمات النقل البحري، والمطلب الثاني نتناول فيه التزامات الإدارة المانحة للامتياز، والمطلب الثالث حقوق المنتفعين.

1.3 حقوق السلطة المانحة للامتياز استغلال خدمات النقل البحري:

يقصد بها مجموعة من الوسائل القانونية التي تمتلكها الإدارة في مرحلة تنفيذ العقد، فالإدارة عند تعاقدها مع أحد الأفراد لا يجوز لها التنازل عن هذه الحقوق أو السلطات، لأنها تمارس وظائفها في إطار القانون العام حتى تضمن السير الحسن للمرفق العام، وبالتالي ضمان تقديم الخدمة العامة للمواطنين باستمرار ودون انقطاع من بين هذه العقود والتي هي غير مألوفة في القانون الخاص: حق الرقابة والتوجيه، حي التعديل بإرادتها المنفردة للنصوص التنظيمية الواردة في العقد ثم حق توقيع الجزاءات (لباد، 2010، صفحة 294).

1.1.3 حق الرقابة والتوجيه في امتياز استغلال خدمات النقل البحري:

عند التعاقد يكون للإدارة حق مراقبة تنفيذ التزامات المتعاقد معها، ولكن لها بجوار سلطة التوجيه DROIT DE DIRECTION المتعاقد في تنفيذ التزاماته، ولها في هذا الحق إصدار في أن تصدر أوامر ملزمة ORDRES DE SERVICEفي أن ينفذ تلك الالتزامات على نحو معين، وهذا الحق قائم بالنسبة لجميع العقود الإدارية، حتى ولو لم تحتفظ الإدارة به صراحة في شروط العقد (الطماوي، 1999، صفحة 963).

وحق الرقابة هو حق مستمد من طبيعة المرفق، فالسلطة العمومية لا تتنازل عن المرفق كلية بل تبقي في يدها سلطة الرقابة لأنها المسئولة الأصلية عن ضمان الخدمة العمومية، وباعتبار الامتياز شكلا من أشكال اللامركزية المصلحية فإن صاحب الامتياز يخضع للرقابة الوصائية، والتي تعتبر حقا للسلطة مانحة الالتزام في مواجهة صاحب الالتزام وهو واجب اتجاه المرتفقين، ولا يمكن لصاحب الالتزام الاحتجاج على السلطة مانحة الامتياز عند ممارستها لحق الرقاب لأنه حق لها رغم عدم نص العقد عليه (ضريفي، صفحة 191). وحق الإدارة في الرقابة والتوجيه يختلف في مداه من عقد إداري على آخر، فهي محدودة في عقد التوريد مثلا وأكثر اتساعا في عقد الأشغال العامة. إذ أن الإدارة غالبا ما تمارس هذه السلطة عن طريق إرسال مهندسيها لزيارة موقع العمل والتأكد من سير العمل وفقا للمدى الزمني المحدد ووفقا للمواصفات

المذكورة في العقد وإصدار الأوامر المناسبة في هذا المجال، شريطة أن تكون هذه التعليمات لازمة لتنفيذ العمل، ومن قبيل رقابة الإدارة وإشرافها على تنفيذ عقودها حق الإدارة في التدخل في علاقة المتعاقد مع مستخدميه وعماله، وتنظيم ساعات العمل وتحديد الأجور الخاصة بهم (راضي، 2011، صفحة 142).

أما في مجال النقل البحري يجد حق الرقابة والتوجيه الذي يمارسه الوزير المكلف بالبحرية التجارية من خلال نص المادة 29 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، حيث أكدت على أن للدولة الحق في الرقابة على نشاط صاحب الامتياز، وهذه الرقابة تشكل تقييد لحرية المستثمر في تسيير استثماره الذي يشكل عائق أما التسيير الفعال للمرفق بما تتضمنه من عراقيل بيروقراطية وإجرائية (مهدي، 2021، الصفحات 98-99).

2.1.3 حق الإدارة المانحة للامتياز في تعديل للعقد:

إذا كان تعديل العقد الإداري من السلطات الممنوحة للإدارة فإن استعمالها لا يجوز أن يكون طليقا من كل قيد حيث يؤدي ذلك بإضرار غير مبرر بالمتعاقد مع الإدارة، قد تتحول عملية استعمال السلطة سلطة التعديل إلى جريمة يعاقب عليها القانون مثل جرائم المحاباة المرتكبة أثناء تنفيذ الصفقة العمومية (دحو، 2016، الصفحات 48-49)، وهي الجرائم التي تتمثل في إبرام ملاحق غير شرعية إذا كان اللجوء إلى الملاحق يستعمل للأجل منح المقاولة المختارة أشغالا إضافية، خرقا لإجراء جديد متعلق بالوضع في المنافسة والذي هو مطلوب أصلا في الملحق الذي يخل بتوازن الصفقة فإن جريمة المحاباة تكون قائمة.

وعليه يكون للسلطة مانحة امتياز استغلال خدمات النقل البحري حق تغيير عدد الرحلات ومواقيتها وكذا رسوم النقل إذا الضرورة ذلك، مع العلم أن المرسوم التنفيذي رقم 08-57 والاتفاقية النموذجية الملحقة ودفتر الشروط النموذجي المرفقين بالمرسوم لم يتضمنا أية أحكام تتعلق بحق الوزير المكلف بالبحرية التجارية بتعديل البنود التنظيمية لعقد الامتياز (سمية، 2012، صفحة 127).

3.1.3 حق الإدارة المانحة الامتياز في توقيع الجزاءات:

تملك الإدارة حق توقيع الجزاءات على الملتزم في حالة إخلاله بالتزاماته وهي عقوبات لا تهدف إلى معاقبة الإخلال بالواجبات فحسب، بل إلى ضمان سير عمل المرافق العامة المتعطلة بسبب هذا الإخلال، فإنه يحق للإدارة أن تلجأ إلى هذه الجزاءات دون اللجوء إلى القضاء وفهي تستخدم هذا الامتياز الأسبقية LE PIVILEGE DU PREALABLE، وتتمتع بها الإدارة أي بالسلطة العقابية حتى ولو لم تنص في العقد، إلا أن لهذه السلطة حدود وليست مطلقة، فالعقوبة التي توقعها الإدارة لا تفلت من أي رقابة بل تخضع لرقابة القاضي الإداري الذي يعاقب كل مرة يجد فيها عدم التلاؤم بين العقوبة وفداحة الخطأ المرتكب من قبل المتعاقد (أسعد، 2011، صفحة 382)، ويجب على الإدارة إنذار المتعاقد قبل توقيع الجزاءات عليه، ومن الجزاءات التي جاء بها المرسوم التنفيذي 08-57 نجد أن للإدارة حق في فرض غرامة مالية أو فسخ العقد أو تعليق الامتياز الممنوح أو طلب التسخير.

1.3.1.3 حق الإدارة المانحة الامتياز في فرض غراما مالية:

هي مبالغ مالية تطالب الإدارة بها المتعاقد إذا ما أخل بالتزاماته التعاقدية، سواء امتنع عن تنفيذ التزاماته بالكامل أو تأخر في تنفيذها أو نفذها على وجه غير مرضي بالكامل (راضي، 2011، صفحة 146) أو حل محله غيره دون موافقة الإدارة وقد تكون على شكل غرامات في حالة عدم تنفيذ الالتزامات محل التعاقد في الآجال المتفق عليها (بوضياف، 2017، صفحة 23)، وعلى شكل مصادرة مبلغ الضمان وهو استيلاء على مبلغ التأمين المودع من طرف الملتزم في حالة إخلاله بشروط العقد.

غير أنه لم ينص المرسوم التنفيذي رقم 08-57 والاتفاقية النموذجية ودفتر الشروط المتعلقين بمنح امتياز استغلال خدمات النقل البحري على الغرامات المالية والتي تفرض على صاحب العقد.

2.3.1.3 حق الإدارة المانحة الامتياز في فسخ العقد:

أي إسقاط الالتزام وهو أخطر الجزاءات التي توقعها الإدارة على المتعاقد معها لأنه يتم بإرادتها المنفردة، وهذا الجزاء لا يسمح به القضاء إلا بالنسبة للأخطاء الجسيمة (الطماوي، 1999، صفحة 967).

وهو ما أكدته المادة 31 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 على أنه يتعين على الوزير المكلف بالبحرية التجارية عند نهاية مدة اعذار صاحب الامتياز بسبب عدم امتثاله للأوامر بإلغاء الامتياز إضافة إلى نص المادة 32 منه (القانون08-57، 2008).

3.3.1.3 حق الإدارة المانحة لامتياز استغلال خدمات النقل البحري في التعليق:

حسب المادة 33 من المرسوم السالف الذكر يمكن التعليق المؤقت للامتياز في حال الإخلال الخطير بالالتزامات في دفتر الشروط وبصفة متكررة، بحيث تقدر الخطورة من الوزير المكلف بالبحرية التجارية وهذا بعد إعذار واحد.

كما عددت المادة 35 منه على كل الحالات التي يمكن فيها للوزير أن يعلق عقد الامتياز دون التعويض، حيث يتضح أن المشرع أعطى للوزير المكلف بالبحرية التجارية سلطة التعليق المؤقت لامتياز في الحالة المنصوص عليها في المادة 33 من المرسوم (شهرزاد، 2016، صفحة 103)، كما أعطى له صلاحية إلغاء الامتياز دون تعويض المعني بالأمر في الحالات المذكورة في المادة 35، إلا أنه سكت عن حالة إلغاء الامتياز عن طريق التعويض المنصوص عليه في المواد 31-32-34 من المرسوم، حيث أعطى له صلاحية الإلغاء دون ذكر وجود التعويض من عدمه، وعليه وجب على المشرع إزالة اللبس عن هذه المواد.

4.3.1.3 حق الإدارة في طلب التسخير:

يقصد بالتسخير الاستيلاء كما هو معمول به في القانون الإداري، إذ يعتبر مظهر من مظاهر سيادة الدولة في تنظيم السياسات العامة الاستثمار وهذا عندما تقتضيه المصلحة العامة (مهدي، 2021، صفحة 102)، وفي حال تسخير السفن وطاقمها والمستخدمين العاملين على اليابسة، يلتزم صاحب

امتياز خدمات النقل البحري ببذل كل الوسائل لوضع هذا التسخير حيز التنفيذ، وذلك بحسب المادة 17 من دفتر الشروط النموذجي المتعلق بمنح امتياز استغلال خدمات النقل البحري.

2.3. التزامات الإدارة المانحة للامتياز:

تلتزم الإدارة المانحة الامتياز بالحفاظ على التوازن المالي للعقد، وبما انه وفي غياب الالتزام في عقد امتياز خدمات النقل البحري، فإنه يبقى خاضعا لمبادئ التي كريها القضاء الإداري.

تمتاز الإدارة بسلطات خطيرة في تعديل الالتزام، ويترتب على ذلك في كثير من الأحيان زيادة الأعباء المالية التي يتعرض لها المتعاقد وليس من العدل أو المصلحة أن يتحمل المتعاقد تلك الأعباء وإلا أحجم الأفراد عن التعاقد مع الإدارة، ولهذا اعترف القضاء الإداري للمتعاقد بحقه في الاحتفاظ بالتوازن المالي للعقد رغم تدخل الإدارة، فإذا ما أدى تدخل الإدارة إلى الإخلال بهذه الحقوق كما حددت وقت التعاقد، فيجب إعادة التوازن المالي إلى ما كان عليه (الطماوي، 1999، صفحة 971).

والاعتراف بحق التوازن المالي للعقد، يعني أن الإدارة تتحمل الزيادات في الأعباء المالية المترتبة عن وجوب تنفيذ العقد، وطبقا لهذا المبدأ طهرت عدة نظريات منها:

1.2.3 نظرية فعل الأمير LE FAIT DU PRINCE

1.1.2.3 تعريف نظرية فعل الأمير:

يمكن تعريفها بأنها كل إجراء تتخذه السلطات العامة، دون خطأ من جانبها وينجم عنه زيادة الأعباء المالية للمتعاقد مع الإدارة أو في الالتزامات التي ينص عليها العقد (بوفلجة، 2017، صفحة 122).

قد تصدر هذه الإجراءات عن الجهة الإدارية التي أبرمت العقد، وقد تتخذ شكل قرار إنفرادي خاص، أو تكون بقواعد تنظيمية عامة عن فعل الأمير من إحدى النظريات التي تختبئ في أعماق القانون الإداري لتعطيه طابع المرونة الخاص به بتعبير العلامة الفرنسي HAURIOU (قطيش، 2010،

صفحة 167)، تشعبت أراء الفقهاء لتبرير الإدارة بتعويض المتعاقد تعويضا كاملا عن الأضرار التي قد تصيبه جراء فعل الأمير، وعرضوا أسسا عديدة تتمثل في فكرة الإثراء بلا سبب والمسؤولية التعاقدية للإدارة ومساواة الأفراد أمام الأعباء العامة وتحمل المخاطر والتوازن المالي للعقد، ولكي تطبق هذه النظرية يجب توافر عدة شروط:

* أن يكون هناك عقد من العقود الإدارية (بوفلجة، 2017، صفحة 123).

* أن يكون العمل المكون لعمل الأمير صادرا عن الجهة الإدارية المتعاقدة.

* أن يكون الإجراءات من الإدارة غير متوقعة عند إبرام العقد أي وضع إداري غير متوقع UN ALEA ADMINISTRATIF.

* أن ينشأ عن الإجراء الذي اتخذته الجهة الإدارية ضرر بالمتعاقد.

* افتراض عدم ارتكاب الإدارة قمة الخطأ عند إصدارها هذه الإجراءات.

* أن يلحق بالمتعاقد ضرر خاص لا يشاركه فيه من مسه القرار العام.

* استمرار المتعاقد في تنفيذ التزاماته.

2.1.2.3 المفعول القانوني لنظرية فعل الأمير:

عند اجتماع عناصر إعمال نظرية فعل الأمير ينبغي التعويض على المتعاقد مع الإدارة تعويضا كاملا، ماعدا الحالة التي يلحظ فيها العقد تعويضا ثابتا متفقا عليه مسبقا. وهذا التعويض الناتج عن إعمال نظرية فعل الأمير يجد مستنده في مسؤولية الإدارة التعاقدية وهي مسؤولية دون خطأ تبررها ضرورة. محافظة الإدارة على التوازن المالي للعقد (أسعد، 2011، صفحة 392).

2.2.3 نظرية الظروف الطارئة LA THEORIE DE L'IMPREVISION

قد تسوء وتضطرب الظروف الاقتصادية التي سادت عند إبرام عقد الامتياز كما هو الحال في قضية غاز بوردو GAZ BORDEAUX 30 آذار 1916 (البنان، العراق، صفحة 582)، كانت الفرضية كالتالي: أدت حرب 1914- 1918 في زيادة ضخمة وغير متوقعة في سعر الفحم ولم يكن بإمكان الشركة صاحبة امتياز إنتاج الغاز توزيعه في بوردو، على أساس التعريفات المحددة في دفتر الشروط وأن

الرسوم التي تتقاضاها لم تعد تغطي نفقات الإدارة، لهذا طلبت من الإدارة رفع السعر ولكن هذه الأخيرة رفضت وتمسكت ببنود عقد الامتياز، فرفعت الشركة دعوى على المحكمة الإدارية المختصة فرفضت طلب الشركة التي استأنفت أمام مجلس الدولة الفرنسي، وطلبت منه تعديل بنود العقد وهذا بمضاعفة سعر بيع الغاز من جهة والحكم لها بالتعويض على الأضرار التي تكلفتها نتيجة عدم استجابة الإدارة لها من جهة أخرى. غير أن مجلس الدولة الفرنسي رفض طلب الشركة الأول لان القاضي لا يستطيع تعديل بنود العقد، كما رفض الطلب الثاني أي التعويض على أساس الخطأ لأن الإدارة لم ترتكب أي خطأ، ومع ذلك حكم مجلس الدولة للشركة بالتعويض ولكن على أساس ضرورة سير المرفق العام بانتظام واضطراد، فكلما تجاوزت كلفة الإنتاج أعلى مما يمكن توقعه وقت إبرام العقد، تتحمل الشركة الخسارة المتوقعة وقت الإبرام مضافا إليها جزء من الخسارة الغير متوقعة وتتحمل الإدارة ما تبقى (تعويض جزئي وليس كلي) (قوديل و لقولفيه، 2008، صفحة 582)، وتقوم نظرية الظروف الطارئة على مجموعة من الأسس:

-/ تشترك هذه النظرية مع نظرية القوة القاهرة في أن الحوادث غير متوقعة وقت التعاقد ولا يكمن دفعها ولا تنسب لطرفي العقد.

-/ هذه الظروف لا تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا، كما هو الحال في القوة القاهرة و لكنها تجعله عسيرا ومرهقا ماديا (أحمد، 2009).

-/ لا يترتب على هذه الحوادث إعفاء الملتزم من التزاماته ولكن يترتب عليه توزيع الأعباء مؤقتا بين الملتزم والإدارة مانحة الالتزام.

-/ يجب أن تكون الظروف الطارئة عارضة وأن تكون السبب في قلب التوازن المالي للعقد (أسعد، 2011، صفحة 398).

التعويض في هذه النظرية يكون جزئي مناصفة مع الإدارة مانحة الامتياز وقد حددت فرنسا تحمل الإدارة الجزء الأكبر من الخسارة من 80-95 بالمائة، أما في لبنان فيكون تحمل الإدارة نصف الخسارة والنصف الثاني لصاحب الالتزام (قطيش، 2010، صفحة 184).

3.2.3 نظرية الأعباء غير ملحوظة أو غير متوقعة LES SUJETIONS IMPREVUES

تقتضي الإشارة أخيرا إلى أن الظروف الطارئة إذا تعلقت بالصعوبات المادية التي تفترض تنفيذ العقد فتجعله أكثر كلفة لا مستحيلا، من مثل ذلك: طبيعة الأرض، أطلق عليه الفقه والاجتهاد أحيانا الأعباء غير الملحوظة أو غير المتوقعة، وفي هذه الحالة يعوض عن هذه الأعباء تعويضا كاملا، وهذا يفرقها عن الظروف الطارئة حيث يكون التعويض في الحالة الثانية هو تعويض جزئي وغالبا ما خلطت المحاكم التي كانت تنظر بالقضايا الإدارية بين النظريتين، ومن تطبيقات هذه النظرية ظهور طبقة كلسيه غير متوقعة وهو طبقة من الأرجيل المطاطي الذي يصعب اقتلاعه بواسطة اليد العامة ويلزمه متفجرات (قطيش، 2010، صفحة 185).

3.3 حقوق المنتفعين:

يستمد المنتفعون من عقود الامتياز باعتبارها عقودا منصبة على سير مرفق عام حقوقا مباشرة، يستطيعون ممارستها لا في مواجهة صاحب الامتياز بل في مواجهة الإدارة أيضا، أهم هذه الحقوق تقديم الخدمة العمومية التي ينتجها المرفق محل الامتياز، وأن يكون تقديمها دائما مستمرا وحياديا لكل جمهور المنتفعين طبقا لما جاء في دفتر الشروط.

1.3.3. حقوق الغير اتجاه الإدارة:

كأصل عام الإدارة مانحة الالتزام وبتمتعها بمجموعة من السلطات هي صاحبة الاختصاص الأصيل في تسيير المرفق العام، وبالتالي ضمان السير الحسن للمرفق العام وبذلك تحقيق وإشباع رغبات الجمهور وبذلك يكون للمنتفعين عدة حقوق نذكر منها:

1.1.3.3. حق الغير في مطالبة الإدارة بالتدخل:

للغير الحق في مطالبة الإدارة بإلزام الملتزم باحترام وتنفيذ الشروط المتفق فيها في العقد مثال: التعريفات، احترام مواعد، شروط أداء الخدمة، كما للمنتفعين حق الطعن في القرارات التي تصدرها الإدارة في علاقتها مع المتعاقد معها والتي تتضمن الإخلال بشروط عقد الامتياز (قطيش، 2010، صفحة 137).

2.1.3.3 حق مقاضاة الإدارة:

بما أن للإدارة سلطات عديدة من إنشاء المرفق العام وطريقة تسييره لصالح المنتفعين، فبالتالي ترتب مجموعة من الحقوق لهم وبالتالي إمكانية مواجهتها بطعن في قراراتها المخالفة لمبدأ المشروعية، عند الإخلال بشروط العقد، كذلك في حالة عدم استجابة الإدارة لمطالب صاحب الامتياز وعند الإخلال بالتزاماتها، أجاز القانون لصاحب الامتياز رفع دعوى الإلغاء أو دعوى التعويض في حالة وجود أضرار تكون قد مست بحقوق هذا الأخير.

2.3.3. حقوق الغير اتجاه الملتزم:

بالإضافة إلى الحقوق المترتبة في عقد الامتياز للمنتفعين اتجاه الإدارة هناك حقوق تقع على الطرف المتعاقد مع الإدارة:

1.2.3.3 حق الغير في مقاضاة الملتزم:

لا بد من التفرقة بين الجهة التي يحق للغير الطعن أمامها إذا كانت جهة قضاء إداري أو القضاء العادي، وبالتالي النزاعات التي تكون بين المنتفعين والملتزم لا تستهدف القرارات الإدارية وبالتالي يكون اللجوء إلى القضاء العادي أما الطعن في القرارات الإدارية الصادرة عن الإدارة فتكون أمام القضاء الإداري إعمالا بالمادة 801 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية (08-09، 2008).

2.2.3.3. وجوب تطبيق المساواة:

كرس مبدأ المساواة في كثير من الإعلانات والمواثيق الدولية، وهذا ما جاء به وكرسه دستور 96 (المادة 23-29) ونعني بالمساواة أي المساواة والاستفادة من خدمات المرفق العام وفي نفس الوقت تحمل الأعباء العامة بغض النظر عن العرق أو اللون أو الدين أو المعتقد، لذا يقع لزاما على الملتزم تقديم الخدمة على حد السواسية لطالبها وبنفس الشروط وعدم التمييز بينهم أو عدم التفريق وإلا كان إخلالا بمبدأ المساواة والتي يترتب عليها اللجوء إلى القاضي لطعن في تجاوز السلطة و المطالبة بتعويض إن وجد و اللجوء إلى القاضي العادي في حالة إخلال الملتزم بمبدأ المساواة (نعيمة، 2013، صفحة 963).

3.2.3.3 حق الانتفاع من خدمات المرفق العام:

كون الملتزم يتقاضى رسوم وأجور من المنتفعين مقابل ما يقدمه من خدمة، فيحق للأفراد الانتفاع من خدمات النقل البحري إذا ما توافرت لديهم الشروط المتطلبة في الانتفاع، فوجب على صاحب الامتياز تقديم الخدمة الحسنة للمنتفعين وذلك بما يقتضيه عقد النقل البحري للبضائع والمسافرين طبقا للأحكام القانون البحري.

4. الخاتمة:

دراسة موضوع عقد امتياز استغلال خدمات النقل البحري يهدف إلى التعرف عن كثب عن ماهية الامتياز الممنوح من طرف الإدارة للخواص، بعدما كان محتكرا من طرف الدولة، حيث كرست الدولة خوصصة قطاع النقل البحري عن طريق عقود امتياز استغلال خدمات النقل البحري مع الإبقاء على الملكية العامة لهذا القطاع وعليه تم التوصل إلى النتائج والتوصيات التالية:

- اعتماد نظام عقد الامتياز لتسيير مرفق النقل البحري بإشراك القطاع الخاص لمزاولة هذا النشاط.
- النظام القانوني الخاص بعقد امتياز استغلال خدمات النقل البحري سمح بمشاركة الأشخاص الطبيعية الحاملين للجنسية الجزائرية وكذا الاعتبارية الخاضعين للقانون الجزائري الذي جعل تسيير هذا القطاع محصورا بين شروط لا تسمح بالاستثمار الأجنبي.
- من بين التوصيات المتوصل إليها اقتراح تعديلات بخصوص قوانين الاستثمار في قطاع النقل البحري.

– إعادة النظر في مسألة إعادة التوازن المالي بخصوص امتياز استغلال خدمات النقل البحري، حيث ترك المشرع ذلك لمبادئ القانون الإداري.

– ضرورة تحرير مرفق النقل البحري من أجل الارتقاء بالاقتصاد الوطني من جهة ومن جهة أخرى ضمان تحرير حركة رؤوس الأموال داخل وخارج الجزائر.

– العمل على تعديل المرسوم التنفيذي رقم 08-57 من أجل ضمان الاستثمار الوطني والأجنبي.

5. قائمة المراجع:

المؤلفات:

*جورج أسعد. (2011). *القانون الإداري والمنازعات الإدارية*. لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية.

*جورج قوديل، و بيارد لقولفيه. (2008). *القانون الإداري*. العراق: مجد المؤسسة الجامعة للدراسات والتوزيع.

*حسن محمد علي حسن البنان. (العراق). *أثر الظروف الطارئة في تنفيذ العقد الإداري*. مجد المؤسسة.

*سليمان الطماوي. (1999). *الأسس العامة للعقود الإدارية*. مصر: دار الفكر العربي.

*عبد اللطيف قطيش. (2010). *الصفقات العمومية*. لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية.

*عبد المفقصود محمد أحمد. (2009). إعادة التوازن المالي للعقد الإداري في ظل الأزمة العالمية "نظرية الظروف الطارئة"، المؤتمر العلمي السنوي. *المؤتمر العلمي السنوي*. مصر: جامعة الحقوق ،المنصورة.

*عمار بوضياف. (2017). *شرح الصفقات العمومية*. الجزائر، الجزائر: جسور للنشر والتوزيع.

*كراش دحو. (2016). *الملحق في الصفقات العمومية في القانون الجزائري والفرنسي*. تلمسان، الجزائر: النشر الجامعي الجديد.

*مازن ليلو راضي. (2011). *العقود الإدارية*. الأردن: دار قنديل للنشر والتوزرع.

*نادية ضريفي. (بلا تاريخ). *تسيير المرفق العام والتحولات الجديدة*. الجزائر: دار بلقيس.

*ناصر لباد. (2010). *الوجيز في القانون الإداري*. الجزائر: دار المجلد للنشر والتوزيع.

الأطروحات:

*آكلي نعيمة. (2013). مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون العقود. *النظام القانوني لعقد الامتياز في الجزائر*. تيزي وزو، كلية الحقوق ، الجزائر: جامعة مولود معمري.

*بشوش مهدي. (2021). الاستثمار في مجال النقل البحري. *أطروحة كتوراه في القانون الخاص*، 76. جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر.

*بن مبارك راضية. (2001). التعليق على التعليمة رقم394/842 المتعلقة بامتياز المرافق العامومية وتأجيرها. *مذكرة ماجيستير*، 03. الجزائر، كلية الحقوق، الجزائر.

*بلسبط سمية. (2012). مذكرة لنيل شهادة الماجيستر في القانون الخاص. *عقد امتياز خدمات النقل البحري*. كلية الحقوق والعلوم السياسية،جامعة وهران، الجزائر.

المقالات:

*بن الصغير شهرزاد. (2016). واقع وحاضر امتياز خدمات النقل البحري في القانون الجزائري. *المجلة الجزائرية للقانون البحلري والنقل*(العدد الخامس).

*بن عبد المالك بوفلجة. (2017). النظام القانوني للتعويض في العقود الإدارية. *مجلة دفاتر السياسة والقانون، المجلد09*(العدد17).

*خلوط زينب. (2017). تفويض المرفق العام. *مجلة العلوم القانونية والاجتماعية*(العدد01).

*نوال لوصيف. (06، 2021). قراءة تحليلية للمرسوم التنفيذي رقم199/18 المتعلق بتفويض المرفق. *مجلة العلوم الإنسانية، المجلد32*(العدد02).

*مبروكة محرز، و حجاب ياسين. (جوان، 2016). الإطارالقانوني المنظم للتفويضات المنظم للتفويضات المرفق في التشريع الجزائري. *مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية*(العدد02).

المداخلات:

*بسعدي يوسف. (2022). ملتقى وطني افتراضي الموسوم بخدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر واقع وآفاق. *إشكالات تحديد صفة المجهز في النقل البحري للبضائع بين التشريع و الواقع* . الجزائر: كلية الحقوق جامعة الجزائر.

القوانين:

*المرسوم الرئاسي رقم15-247. (2015). المتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام. الجزائر: ج ر عدد50.

*القانون 03-10. (15 08، 2010). يحدد شروط وكيفيات استغلال الأراضي الفلاحية التابعة للأملاك الخاصة للدولة. الجزائر، الجزائر: ج.ر العدد 46.

*القانون 08-09. (25 02، 2008). الإجراءات المدنية و الإدارية. الجزائر: ج ر عدد1 المؤرخة في 23 أفريل2008.

*القانون08-57. (13 02، 2008). المحدد لشروط منح استغلال حدمات النقل البحري. الجزائر.

*القانون رقم05/12. (04 08، 2005). المتضمن قانون المياه. 12. الجزائر: ج ر عدد60.

*القانون90-10. (14 04، 1990). المتضمن قانون النقد والقرض. الجزائر: ج ر عدد16.

*القانون90-03. (08 09، 1990). و يحدد شروط تحويل رؤوس الأموال إلى الجزائر لتمويل النشاطات.

*قانون رقم17/83. (16 06، 1983). المتضمن قانون المياه. الجزائر.