

## مجلة العلوم القانونية والاجتماعية

Journal of legal and social studies

Issn: 2507-7333

Eissn: 2676-1742

### نشأة السلطة المينائية و دورها في صيانة و تطوير الموانئ البحرية

**The emergence of the port authority and its role in maintaining and developing seaports**

بن بشير لحسن<sup>\*1</sup> ، زروال معزوزة<sup>2</sup> (المشرفة)

<sup>1</sup> طالب دكتوراه السنة الخامسة جامعة أوبوكر بلقايد تلمسان كلية الحقوق و العلوم السياسية (الجزائر)،

مخبر القانون البحري والنقل، [benbachirda475@gmail.com](mailto:benbachirda475@gmail.com)

<sup>2</sup> جامعة أوبوكر بلقايد تلمسان كلية الحقوق و العلوم السياسية ، (الجزائر)

[maazouzazeroual82@gmail.com](mailto:maazouzazeroual82@gmail.com)

تاريخ النشر: 2024/06/01

تاريخ القبول: 2024/05/01

تاريخ ارسال المقال: 2024/03/05

\* المؤلف المرسل

**الملخص:**

مرت الموانئ البحرية منذ استقلال الجزائر سنة 1962 بمراحل تم من خلالها تطبيق عدّة أساليب في تسييرها، وتميزت كل مرحلة بخصوصية النظام الاقتصادي السائد الذي انتهجته الدولة، مما أثر على مستوى الأداء والتطور والمردودية الفعالة المرجوة من نشاطات هذه الموانئ. فمع بداية الانفتاح الاقتصادي للجزائر واتجاهها نحو اقتصاد السوق، قام المشرع بتعديل وإتمام الأمر رقم 76-80 بالقانون رقم 05-98 المتضمن التقنين البحري، ولعلّ أهمّ ما جاء به هذا التعديل هو استحداث هيئة ذات طابع صناعي وتجاري كلفت بإدارة وتسيير الموانئ وتطويرها والمحافظة عليها وكذا ترقيتها من الناحية التجارية، سميت هذه الهيئة ب: "السلطة المينائية"

**الكلمات المفتاحية:**

السلطة المينائية - الميناء - الصيانة والتطوير - الاستغلال المينائي - الأملاك المينائية.

**Summary:**

Since Algeria's independence in 1962, seaports have gone through stages during which several methods were applied in their management. Each stage was characterized by the specificity of the prevailing economic system adopted by the state, which affected the level of performance, development and effective returns desired from the activities of these ports with the beginning of Algeria's economic openness and its move towards a market economy, the legislator amended and completed order n°76-80 with LAW n°98-05 containing maritime regulation. Perhaps the most important thing brought about by this amendment is the creation of an industrial and commercial body charged with managing ports, developing and preserving them, as well as promoting them from a commercial standpoint this body was called, « the port authority ».

**Key words:**

Port authority – port – maintenance and development – port exploitation – port properties.

## مقدمة:

لقد عرف تسيير الموانئ البحرية بالجزائر عدّة تذبذبات لازمت تطوّر النظام القانوني المسير لمختلف السياسات الاقتصادية المنتهجة من قبل الدولة منذ الاستقلال، وصولاً إلى التعديل الذي طرأ على القانون البحري بمقتضى القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدّل والمتمم للأمر رقم 76-80 الصادر في 23 أكتوبر 1976.

حيث باشرت الجزائر بمجموعة من الإصلاحات الهيكلية والتنظيمية مسّت قطاع الموانئ قصد تطويرها وتكييفها مع الرهانات والتحديات الجديدة للاقتصاد الجزائري.

وأهم التنظيمات القانونية اللاحقة التي جسدت تلك الإصلاحات هو ما تضمنته تلك النصوص من مستجدات تتعلّق بإنشاء مؤسسة عامّة كلفت بصيانة وتسيير وتطوير والمحافظة على الأملاك العمومية المينائية سميت بـ: "السلطة المينائية".

انطلاقاً مما سبق سنعكف على دراسة هذه الهيئة وتسلط الضوء عليها وتحديد الإشكالات القانونية بهذا الصدد فنعرض لنشأة ومفهوم السلطة المينائية (المبحث الأول) ثمّ نقف على دور هذه الهيئة في تطوير وصيانة وتسيير واستغلال الأملاك العمومية المينائية (المبحث الثاني).

## نشأة السلطة المينائية ودورها في صيانة وتطوير الموانئ البحرية

## المبحث الأول: نشأة ومفهوم السلطة المينائية

إن دراسة أهمية الدور الذي تقوم به السلطة المينائية في صيانة وحماية وتطوير الموانئ البحرية في الجزائر، يقتضي منا بداية التعرض لنشأة هذه الهيئة في المطلب الأول، كتمهيد لتحديد مفهومها وطبيعتها القانونية في المطلب الثاني.

## المطلب الأول: نشأة السلطة المينائية

تكسّي الموانئ البحرية أهمية اقتصادية وأمنية، ممّا بدا واضحاً عزم السلطات العمومية في وضع الإطار التنظيمي والقانوني للأملاك العمومية المينائية لكفالة دوام وانتظام الخدمات المينائية التي راهنت السلطة الفرنسية بعجزها وانقطاعها بعد خروجها من الجزائر سنة 1962 هذا من جهة ومن ناحية أخرى لمواكبة وتكييف هذه الموانئ مع التوجهات الاقتصادية الجديدة للجزائر.

ولقد تم اعتماد عدّة أساليب في تسيير الموانئ والبداية كانت وفقاً لنظام الموانئ المستقلة " **Les ports**

**autonomes** " والتي باشرت صلاحيات واسعة في مجال الأشغال العمومية والأمن والملاحة البحرية، حيث كانت الموانئ الثلاث الكبرى "الجزائر - وهران - عنابة" خاضعة لنظام الاستقلالية في التسيير بموجب مرسوم رقم 62-203 المتضمن نظام استقلالية الموانئ الجزائرية.<sup>(1)</sup>

تميّزت هذه المرحلة بالفصل التام بين مهام المرفق العام الذي حول إلى وزير الأشغال العمومية آنذاك والنشاطات التجارية التي كلفت بمهامها الغرف التجارية وحتى تحافظ الدولة الجزائرية على المحيط المينائي نظراً لأهميته

في الحياة الاقتصادية والاجتماعية سارعت إلى إصدار المرسوم رقم 63-442 المتضمن تحديد نظام خاص لتسيير الموانئ الجزائرية الثلاث المستقلة<sup>(2)</sup> ودامت هذه المرحلة بين سنتي 1963 و1970، حيث تم التعاون فيها مع غرف التجارة والصناعة واستمر بعض المتعاملين الخواص في عمليات الشحن والتفريغ والمناولة المرتبطة بمجال نشاطهم. ابتداءً من سنة 1971 التي تميّزت بالتوجه الاقتصادي الممركز والمخطط، أنشئ الديوان الوطني للموانئ والذي كُلف بمهمة الإشراف على القرارات المتخذة في مجال تسيير وتطوير الموانئ الوطنية ومنحت له صلاحيات واسعة في مجال التسيير والضبط والأمن وتطوير الموانئ<sup>(3)</sup>

وفي ذات السنة أنشئت الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع « SONAMA »<sup>(4)</sup> تتكّلف بعمليات المناولة والتشوين في حين تكلفت كل من الشركة الوطنية « CNAN » « SNTM » بنشاط القطر. أما في سنة 1982، ظهرت فكرة إعادة هيكلة الاقتصاد الجزائري حيث أُنجّه تنظيم النشاط المينائي نحو صيغة التجميع وهذا ما أدى إلى حصر وتجميع مهام المؤسسات المينائية في يد مؤسسات مينائية موحدة، بينما في سنة 1989، تمّ تحويل تلك المؤسسات المينائية إلى مؤسسات اقتصادية مستقبلية

"Entreprise Autonome "E.P.E – S.P.A"<sup>(5)</sup>

إنّ المراحل التي تمّ عرضها سلفاً تؤكد لنا فكرتين مهمتين:

**الأولى:** تتمثل في أنّ الإطار الهيكلي والتنظيمي للموانئ الجزائرية كثيراً ما ارتبط بالتوجهات الاقتصادية وحتى بقناعات سياسية.

**الثانية:** عدم وجود استقرار في الإطار القانوني والتنظيمي والتسييري للأملاك العمومية المينائية في الجزائر. مما أدى هذا الوضع إلى تردّي نوعية الخدمات التي تقدّمها الموانئ وخاصة بعد اختيار الجزائر في سنة 1998 توجيه اقتصادها للشراكة و الاندماج مع الاقتصاد الدولي.

هذه الاعتبارات السالفة دفعت الدولة إلى إعادة النظر في الإطار الهيكلي والتنظيمي للموانئ من خلال تكييف القانون البحري الجزائري مع متطلبات اقتصاد السوق، بإنشاء هيئة عامة تتكفل بالمحافظة على الأملاك المينائية وصيانتها وتطويرها.<sup>(6)</sup>

وهو ما أكدت عليه المادة 891 من القانون البحري المعدّل والمتمم بالقانون رقم 98-05 التي نصّت على:

"يشكّل تطوير الأملاك العمومية للميناء، وصيانتها وتسييرها والمحافظة عليها، مهمات خدمة عامة وتوكل إلى هيئات تنشأ لهذا الغرض وتسمى: سلطات مينائية تحدد كفاءات تنظيم هذه الهيئات واستغلال الأملاك المذكورة أعلاه عن طريق التنظيم".

وتطبيقاً لهذه المادة صدر المرسوم التنفيذي رقم 99-199 المؤرخ في 18 أوت 1999، الذي حدّد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، والذي تضمن بآبئ: <sup>(7)</sup>

الباب الأوّل: الإنشاء والشخصية القانونية والهدف.

الباب الثاني: التنظيم وسير عمل المؤسسة.

ورغبة في تحقيق فعالية تلك الهيئة وكفالة لا مركزية التسيير أنشئت السلطات المينائية الجهوية الثلاث: الشرق<sup>(8)</sup>، الوسط<sup>(9)</sup>، والغرب<sup>(10)</sup>.

إن التنظيم الجديد من شأنه أن يحدّد بدقة مهام وصلاحيات الهيئات القائمة على الخدمات والنشاطات المينائية. (11)

كما أن ذات التوجه تفرضه اعتبارات اقتصاد السوق - Economie du marché - الهادفة إلى خلق كيانات مهنية متخصصة ومتجانسة قادرة على التكيف والتطوير في مجال اختصاصها دونما أن ننسى الاعتبارات الجغرافية والتي تستهدف تقسيم الفضاءات المينائية بالشكل الذي يؤدّي إلى إتمام خدمة مينائية واحدة وفي نطاق جغرافي محدّد.

بل علينا أن لا نُغفل فكرة الجدوى الاقتصادية والمردودية التي استهدفها هذا التنظيم الجديد والساعي إلى تحسين الموانئ، وإعدادها للأعباء الاقتصادية الجديدة المكلفة بها، كما يجب التركيز أيضاً على الإرادة الواضحة في عقلنة الطاقات المينائية وحسن استثمارها وتممينها. (12)

مما سبق دراسته، يتّضح جلياً، سعي السلطة الجزائرية إلى توفير شروط الإقلاع الاقتصادي من خلال توفير آلية تنظيمية وتسييرية جديدة للموانئ البحرية والتي تعتبر حلقة مهمة في التنمية الاقتصادية الوطنية.

### المطلب الثاني: مفهوم السلطة المينائية وطبيعتها القانونية:

نظراً لحداثة السلطة المينائية واختلاف طبيعة الأدوار التي تقوم بها، فإنّه من الطبيعي أن نتساءل عن مفهوم هذه الهيئة وطبيعتها القانونية وخصائصها.

#### أولاً: مفهوم السلطة المينائية:

تم تعميم استعمال مصطلح السلطة المينائية في القانون البحري المعاصر نتيجة الوظائف المختلفة للموانئ وبالتالي أصبح استعمال هذا المصطلح للدلالة على الميناء ببعده كمؤسسة. (13)

ولقد ظهر هذا المفهوم في القانون الإنجليزي بداية من سنة 1894 تحت عبارة (Authority port) وذلك في « Merchant shipping Act » الذي يدل على مسير الميناء المعين بواسطة قرار من السلطات العمومية. وهذا المفهوم عاد للظهور في « Harbour Act » وذلك سنة 1964 الذي عرّف السلطة المينائية كما يلي:

"كل شخص طبيعي أو معنوي، تسند إليه اختصاصات بموجب قانون أو مرسوم أو قرار أو التزامات من أجل بناء أو تحسين أو تسيير ميناء". (14)

وإذا رجعنا إلى المادة 890 من الأمر رقم 76-80 المعدلة والمتممة بالمادة 51 من القانون رقم 05-98 المتضمن القانون البحري نجدها تنص على: "تتمارس على مستوى الموانئ مهمات القوة العمومية والخدمة العامة والنشاطات التجارية".

في حين تنص المادة 891 ق.ب.ج: " .. مهمات خدمة عامة وتوكل إلى هيئات تنشأ لهذا الغرض، تسمى سلطات مينائية".

بينما نجد المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 99-199 المحدد للقانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية تنصّ على أنّ: "السلطة المينائية كما هي مسماة بأحكام الأمر المذكور أعلاه، هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري، تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي".

تحكم هذه المؤسسة القواعد المطبقة على الإدارة في علاقتها مع الدولة وتعتبر تاجرة في علاقاتها مع الغير. في حين تنصّ المادة 04 من ذات المرسوم (99-199) على أنّ "تتولى السلطة المينائية مهمة الخدمة العمومية...".

كما تحيلنا هذه المادة إلى الدفتر الشروط العامة المتعلق بأعباء الخدمة العمومية للسلطة المينائية الملحق بهذا المرسوم.

والذي تنصّ عليه المادة الأولى الفقرة 02 بقولها: "تشكل مهام السلطة المينائية المرتبطة بتنمية الأملاك العمومية المينائية وصيانتها وتسييرها والحفاظة عليها وحمايتها خدمة عامة أساسية تفرض تدخل الدولة". إن استقراء النصوص القانونية السابقة ذكرها يجعلنا نقف عند الطبيعة القانونية والخصائص التي تميز السلطة المينائية.

### ثانيا: الخصائص والطبيعة القانونية:

1- السلطة المينائية وكما ورد في المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 99-199، هي مؤسسة عمومية. وهذا يعني أنّ السلطة المينائية هي "هيئة عامة" تمثل الدولة في صفة السلطة العمومية من خلال تمتعها بامتيازات السلطة العامة المتمثلة في الضبط الإداري المينائي لحماية الأملاك المينائية وفرض احترام قواعد البوليس الإداري الخاصة في هذا المجال.<sup>(15)</sup> بما لديها وتمتعها بشتى أدوات القهر والجبر العام، وإمكانية تسخير القوة العمومية بغرض احترام النظام داخل الأملاك المينائية والملحقات التابعة لها وضمن إشباع الحاجات العامة.<sup>(16)</sup>

2- إن السلطة المينائية هي مؤسسة عامة ذات طابع صناعي وتجاري: مما يعني أنّ هذا المرفق يستعير أساليب تسييره من المشروعات الخاصة ويتكيف مع الحاجيات والمتطلبات الاقتصادية والتجارية ذات النسق السريع والمتطور، ويتعد عن آليات تسيير المرافق الإدارية بل يعتمد في تمويله على إيراداته واستثماراته مع مساهمة الدولة بقسط في ميزانية تسييره.

ويبدو أنّ التكيف السابق ينعكس وبجزء كبير على النظام القانوني الذي تخضع له السلطة المينائية من حيث التسيير (القانون الخاص والقضاء الخاص).

ويجب التأكيد هنا على ضرورة مراعاة هذه الهيئة للمبادئ القانونية التي يلتزم المرفق الصناعي والتجاري على احترامها والنزول عند مقتضاها (مبدأ المساواة أمام الخدمة العامة، مبدأ التكيف، مبدأ الحياد، ومبدأ الشفافية).<sup>(17)</sup>

3- تتمتع هذه الهيئة بالشخصية المعنوية (الاستقلال القانوني والمالي):

مما يفسر أنّ السلطة المينائية لا تعتبر صورة للتسلسل الإداري لوزارة النقل، بل يمكن النظر إليها على أنّها نموذج للمركزية الإدارية المرفقية وترتبط وصائيا بالوزير المكلف بالنقل.<sup>(18)</sup> من خلال ترؤسه لمجلس إدارتها<sup>(19)</sup> واقتراح المدير العام الذي يسيّرهما قبل تعيينه بمقتضى مرسوم تنفيذي.<sup>(20)</sup>

4- من الملاحظ أنّ المنازعات التي تقوم بين هذه الهيئة والدولة تخضع للقانون العام، وبالتالي يختصّ بها القضاء الإداري، وهو ما تؤكد عليه المادة 02 الفقرة الثانية من المرسوم 99-199 بقولها: "تحكم هذه المؤسسة القواعد المطبقة على الإدارة في علاقتها مع الدولة".

5- أمّا بشأن منازعاتها مع الغير كالمرتفقين أو القائمين ببعض الخدمات والنشاطات التجارية، فإنّ قواعد القانون الخاص هي التي تكون واجبة التطبيق وهو ما تؤكد عليه أيضا المادة 2 الفقرة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 199-99 والتي جاء فيها: "تعتبر تاجرة في علاقتها مع الغير".

ويبدو هذا الموقف الذي أخذ به المشرع الجزائري متطابق مع التشريعات المقارنة، ومنها الموقف الفرنسي الذي يتّجه فيه القضاء إلى اعتبار السلطة المينائية ذات طبيعة قانونية مزدوجة.<sup>(21)</sup>

حيث يعتبر أنّ الموانئ المستقلة تكون فيها "هيئة" تسيّر مرافق إدارية أو مرافق اقتصادية وتجارية وهو ما أكدت عليه محكمة التنازع الفرنسية في العديد من الحالات<sup>(22)</sup> حيث اعتبرت من مهام المرفق الإداري التهيئة، الصيانة وسلطة الضبط والدخول إلى الميناء بينما رأت أن استغلال عتاد الميناء يندرج في مهام المرافق الاقتصادية والتجارية.<sup>(23)</sup>

ويمكن القول أنّ هذه الطبيعة القانونية المزدوجة لتكييف السلطة المينائية ترجع إلى فكرة جوهرية اعتادت الجزائر على انتهاجها في مجالات اقتصادية عديدة وذلك بالفصل بين سلطة الضبط والتسيير لمواجهة تحديات المردودية والفعالية.<sup>(24)</sup>

وكخلاصة لهذا المبحث يجب التنويه أن المادة 03 من المرسوم 99-199 وضحت الأداة القانونية التي تنشئ بموجبها السلطة المينائية والمتمثلة في "مرسوم تنفيذي"، الذي يحدّد مقرّها ويوضح الموانئ المدنية وملحقاتها البحرية والبرية الخاضعة لمجال اختصاصها.

**المبحث الثاني: دور السلطة المينائية في مجالات تطوير وصيانة وتسيير واستغلال الأملاك العمومية المينائية:**  
يعتبر إنشاء واستحداث السلطة المينائية بمقتضى القانون رقم 98-05 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 بمثابة الإصلاحات المهمة للمحافظة على الأملاك العمومية المينائية وتطويرها وصيانتها بل ولتهيئتها للتحديات والرهانات الاقتصادية المستقبلية وهذا ما نستخلصه من الأدوار التي كلفها بها المشرع البحري سواء في مجال الصيانة والتطوير أولاً أو في مجال المحافظة والحماية ثانياً أو فيما يتعلق باستغلال وتسيير الموانئ.

### المطلب الأول: دور السلطة المينائية في صيانة وتطوير الأملاك المينائية

أصبحت الموانئ الجزائرية في الوقت الحاضر محاصرة بالتوسعات المعمارية الحضرية، مما يجعلها عاجزة لتحقيق الحاجيات الجديدة المتعلقة بتوسع النشاط المينائي في الجزائر<sup>(25)</sup> مما ينعكس سلباً على المردودية والأداء الحسن لها

كما أن العتاد والهيكل التي أصبحت بسبب قدمها لا تتناسب مع كثرة عمليات الاستيراد والتصدير وتنقل المسافرين. كل هذه العوامل أدت إلى تدهور مستوى الخدمات المينائية.

ولمواجهة الوضع، منح المشرع الجزائري السلطة المينائية صلاحيات واسعة لصيانة وتطوير الأملاك العمومية المينائية يمكن إجمالها من خلال النقاط التالية:

أولاً: نصت المادة 910 الفقرة 2 من القانون البحري الجزائري على مشاركة السلطة المينائية في تمويل عمليات صيانة وتكليف منشآت البنيات الأساسية للموانئ وأيضاً تلك الملازمة لأشغال التنظيف عن طريق الجرف كما تمول صيانة البنيات الفوقية المينائية وتطويرها.

وفي هذا الصدد نصت المادة 06 الفقرة "أ" من المرسوم التنفيذي رقم 99-1999 تحت عنوان "في مجال التطوير والصيانة":

1- مشاركة السلطة المينائية مع السلطات المعنية في صياغة المخططات التوجيهية لتنمية الموانئ المكلفة بها وإعداد برامج الصيانة وإنجاز الأشغال الخاصة بالتهيئة وتطوير المنشآت القاعدية المينائية.

2- المشاركة بالاتصال مع السلطات المعنية في إعداد دراسات التصميم وقابلية الإنجاز الخاصة باختيار المواقع والخصوصيات التقنية المتعلقة بموقع وإنجاز المنشآت المينائية وكذا دراسة مدى ملاءمتها للمعايير المؤثرة على البيئة البحرية.

3- المبادرة بالمساهمة في مجال تطوير مجموع النشاطات المينائية.

4- تنجز السلطة المينائية أو تكلف من ينجز أشغال التطوير والصيانة المتعلقة بالتهيئة وعصرنة المنشآت والتجهيزات والعتاد لا سيما البنيات الفوقية المينائية، بما فيها الطرق والسكك الحديدية، وشبكات الكهرباء والماء وصرف المياه ومحاربة الحرائق لجعلها تتكيف مع متطلبات النقل البحري وتفي بالحاجيات المتجددة في نشاطات الصيد البحري والنزهة وإصلاح السفن.

5- تشارك في إنجاز أشغال الصيانة والتأهيل والتجديد والتوسيع المتعلقة بالبنيات القاعدية وكذا عمليات الجرف.

6- إنشاء وتهيئة مناطق خارجة عن الموانئ من أجل فك الاختناق عنها.

7- وفي إطار تبادل البيانات الرقمية تكلف السلطة المينائية بإنشاء "نظام المجتمع المينائي" ومتابعته وتسييره وصيانتها وأمنه كما يجب عليها تسخير كل الوسائل البشرية والمادية التي تسمح بضمان حسن سير هذا النظام. (26)

**ثانياً: دور السلطة المينائية في مجال المحافظة وحماية الأملاك العمومية المينائية:**

كما سبق وأن أشرنا فإن المادة 891 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم نصت على أنه: "يشكل تطوير الأملاك العمومية للموانئ وصيانتها وتسييرها والمحافظة عليها مهمات خدمة عامة وتوكل إلى هيئات تنشأ لهذا الغرض وتسمى سلطات مينائية".

وهو ما أكد عليه المرسوم التنفيذي رقم 99-199 المؤرخ في 18 أوت سنة 1999 لا سيما في المادة 06 من ذات المرسوم التي نصت: "تكلف السلطة المينائية بمهام تطوير الأملاك العمومية المينائية المعيّنة لها وصيانتها وتسييرها واستغلالها وحمايتها والمحافظة عليها".

وخصّصت الفقرة "ج" من ذات المادة لتبين هذا الدور، حيث يستخلص من النصوص القانونية السالفة أن هذه الهيئة تضطلع بمهام السلطة العمومية (هيئة الضبط) لحماية وحفظ الأملاك المينائية من أجل فرض احترام التعليمات والقرارات والنظم وإمكانية إحالة المخالفين لها أمام جهات القضاء وفي هذا الشأن فإنها تضطلع بالمهام الآتية:

- 1- السّهر على فرض احترام كلّ القواعد العامة والخاصة المنظمة لمساحات المياه والمنشآت المينائية وذلك بالمحافظة عليها وحمايتها واستعمالها واستغلالها والالتزام بالتقيد بقواعد أمن الملاحة وطرق المرور وكذا قواعد النظافة والوقاية من الحرائق وتلوث المحيط المينائي.
- 2- إعداد مخططات الاستعمال والتدخل<sup>(27)</sup> وامتلاك وسائل الاتصال ومكافحة الحرائق والحد من التلوث.
- 3- ضمان الاستعمال العقلاني للموانئ وملحقاتها بما يتطابق مع الهدف والتخصيص.
- 4- السهر على احترام كلّ البنود المتعلقة بدفاتر الشروط الخاصة بتراخيص استغلال التجهيزات واستعمال الأملاك العمومية وممارسة النشاطات التجارية.
- 5- ضمان شرطة المحافظة والاستغلال في حدود الأملاك العمومية المينائية بتخصيص أعوان مؤهلين للقيام بهذه المهمة قانونا.

### المطلب الثاني: دور السلطة المينائية في مجالي التسيير والاستغلال والتنسيق والترقية التجارية للموانئ:

يجب التنويه أن السلطة المينائية لا تعدّ مالكة للأملاك المينائية، وإنما تستفيد من حقّ الاستعمال والاستغلال والتسيير وفق الصالح العام وتملك الحق الكامل للانتفاع وتتقاضى رسوماً من المرتفقين، وهذا ما تؤكّد عليه المواد 901، 902، 903 و904 من القانون البحري الجزائري مما يعني أنّها قد تكون أحياناً في وضع المؤجر للهيكل المينائية.

كما يجب التأكيد على مبدأ فصل سلطة الضبط التي تحتفظ بها السلطة المينائية عن سلطة التسيير والاستغلال والتي سمح التعديل الجديد للقانون البحري بإمكانية فتحها أمام المتعاملين الخواص والمقصود هنا النشاطات التجارية المينائية كقطر السفن وأعمال المناولة والتشوين التي يمكن لكلّ شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري أن يجوز عليها عن طريق عقد امتياز تمنحه السلطة المينائية وفق دفتر شروط واحتراماً لقواعد المنافسة وهذا ما دفع بعض المختصين في المجال إلى القول بأنه التوجه المستقبلي للسلطة المينائية بالاهتمام نحو المقاربة التسييرية والانشغالات البيئية والأمنية.<sup>(28)</sup>

كما يرى بعض المختصين الآخرين أن مستقبل تطوير الموانئ الجزائرية وإشراكها في عملية الإقلاع الاقتصادي مرتبط ارتباطاً وثيقاً ويتوقف على ما يُسفر عنه تطبيق نمط التسيير عن طريق "الامتياز" من نتائج<sup>(29)</sup> ويمكن حصر دور السلطة المينائية بخصوص هذا المطلب كما يلي:

### أولاً: في مجال التسيير والاستغلال

تنص المادة 911 الفقرة 01 من القانون البحري التي تحدد قواعد استغلال الموانئ على شروط وكيفيات لاستغلالها تنحصر في النقاط التالية:

- 1- تخصيص المناطق المينائية واستغلالها.
  - 2- تسيير المناطق الخارجة عن الموانئ والمناطق المخصصة للصيد البحري والنزهة.
  - 3- كيفيات وشروط عبور الركاب والبضائع.
  - 4- شحن السفن وتفريغها من البضائع وكيفية إيداعها وتحويلها (المناولة المينائية).
  - 5- قواعد تسيير المنشآت المتخصصة وكيفيات استغلال الآلات والمنشآت المينائية.
- ولقد حوّلت المادة 06 الفقرة (ب) من المرسوم التنفيذي رقم 99-199 للسلطة المينائية في مجال التسيير والاستغلال الصلاحيات الآتية:

- 1- إمكانية استغلال العتاد والتجهيزات والمنشآت المينائية أو تكلف غيرها بذلك عن طريق تأجيرها للمقدم للخدمة بمقتضى عقد الامتياز وضمن انتظام تلك الخدمات بصفة مستمرة.
- 2- في حالة عدم وجود المتعاملين لتقديم الخدمة المينائية المتعلقة ببعض النشاطات المينائية التجارية الضرورية لسير الموانئ، تقوم السلطة المينائية بممارسة تلك النشاطات. وعليه تسعى السلطة المينائية جاهدة بهذا الصدد إلى الإشراف الفعلي للمؤسسات والمقاولات للمساهمة في نشاطات المناولة والتشوين والقطر البحري.
- 3- تمكين السفن بوضع كل الوسائل البشرية والمادية الملائمة لمساعدتها على الرسو والحركة وتموينها بما تحتاجه بالمياه العذبة وكذا إرشاد وقيادة السفن وتنظيم حركة الملاحة البحرية.
- 4- السهر على جمع المعلومات الإحصائية ومعالجتها وضمن بثها بإمداد المتعاملين البحريين بها والتي تخصّ نشاطات الموانئ والحركة المينائية التي تقع تحت سلطتها.

### ثانياً: في مجال التنسيق والترقية التجارية للموانئ:

- 1- حماية للمصلحة العامة التي يقدها الميناء تقوم السلطة المينائية بتنشيط والتنسيق بين النشاطات التي يمارسها مختلف المتعاملين من أجل ضمان تقارب تدخلاتهم في استغلال الموانئ لتحسين مستمر ودائم لسيرها. وهذا ما أكدت عليه الفقرة (د) المادة 6 من المرسوم التنفيذي رقم 99-199.
- 2- تبادر وذلك بالتشاور مع مختلف المتدخلين والهيئات المعنية العاملة معها من أجل القيام بكلّ عمليات ترقية الموانئ المكلفة بتسييرها ولها أن تستعمل كل الوسائل الإشهارية لتحقيق ذلك.

3- تأخذ السلطة المينائية جميع التدابير والإجراءات المتعلقة بالتسهيلات حتى تضمن سيولة ممتازة لمرور البضائع والمسافرين.

4- تضع السلطة المينائية شبكة معلوماتية مناسبة تزود من خلالها المتعاملين الاقتصاديين بكلّ المعلومات والمعطيات الضرورية لممارسة نشاطهم.

ولهذا الغرض حول لها المرسوم التنفيذي رقم 21-147<sup>(30)</sup> في مادته التاسعة صلاحية إعداد النظام العملياتي والتقني لنظام المجتمع المينائي الجزائري بالتشاور مع المتعاملين.

ولقد أشارت المادة 11 من المرسوم التنفيذي المذكور أعلاه أن النظام العملياتي والتقني يتضمن بروتوكولات التبادل لمختلف مستعملي نظام المجتمع المينائي الجزائري، حيث يضمّ جداول تبادل المعلومات والبيانات والرسائل والوثائق المستعملة بين السلطة المينائية والمؤسسات والإدارات ومختلف الهيئات العمومية وكذلك المتعاملين الاقتصاديين والمتدخلين المعنيين في السلسلة اللوجيستية.

كما يتضمن بنودًا تحدد كفاءات وإجراءات الدخول والسلامة والتوقيع الإلكتروني مع تحديد مسؤولية كل متدخل في النظام العملياتي والتقني.

#### الخاتمة:

إنّ التعديل الذي طرأ على القانون البحري الجزائري والذي تم من خلاله إنشاء السلطة المينائية كان بمثابة وضع معالم سياسية وطنية جديدة تطمح من خلالها الدولة إلى التغيير الجذري للأساليب القديمة في تسيير وتنظيم الموانئ الجزائرية.

وُكِّس هذا المسعى بمرسوم تنفيذي رقم 99-199، الذي يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية وإنشاء سلطات مينائية جهوية بمقتضى:

- مرسوم تنفيذي رقم 99-200 الذي يتضمن إنشاء السلطة المينائية للشرق.
  - ومرسوم تنفيذي آخر رقم 99-201 المتضمن إنشاء السلطة المينائية للوسط.
  - وكذا مرسوم تنفيذي رقم 99-202 خصص لإنشاء السلطة المينائية لناحية الغرب.
- مما يتّضح أن الدولة الجزائرية تريد بسياستها المتجهة صوب تأهيل قدرات الموانئ وتكيفها مع متطلبات اقتصاد السوق الذي يعتمد أساساً على النقل البحري في عمليتي التصدير والاستيراد من جهة ولإدماجها في الاقتصاد العالمي ولا سيما التحضير لدخول الجزائر للمنظمة العالمية للتجارة من جهة ثانية.

يمكن القول أن إنشاء السلطة المينائية وتحديد الإطار القانوني والتنظيمي للدور الذي تقوم به في صيانة وتطوير الموانئ البحرية من أجل الارتقاء بها إلى مستوى الموانئ العالمية هو متوفر بمقتضى النصوص القانونية ويبقى الأمر رهين تعاطي السلطات الممثلة لتلك الهيئة مع هذه النصوص واللوائح والتفاعل معها خاصة أن هناك آفاق واعدة قد تضمنها القانون رقم 98-05 والمراسيم التنفيذية 99-199، 99-200، 99-201، 99-202 بإمكانية فتح احتكار الدولة لبعض النشاطات المينائية وإشراك المتعاملين الاقتصاديين الخواص في مجال القطر، والمناولة المينائية والتشوين بواسطة صيغة "عقود الامتياز" حتى تضمن خدمة ذات جودة عالية وتحسين مستوى أداء ومردودية هذه النشاطات في الموانئ الجزائرية.

## المراجع

## المقالات:

Kamel HADDOUM, le nouveau code maritime Algérien, nouvelles perspectives pour les ports, annuaire du droit maritime et océanique, T.XVII de Nantes, 1999.  
Sami Amine, rétrospectives des systèmes portuaires Algériens, le phare n°3, Novembre 2002.

Sami Amine, la nécessité de réorganisation du secteur portuaire en Algérie, le phare n°43 Novembre 2003.

Ali Feradj Ancien directeur de l'entreprise portuaire d'Alger (EPAL), le phare n°43 Novembre 2002.

Bertrand Vende, la notion juridique de l'autorité portuaire, Doctrine maritime Française, 56<sup>ème</sup> année, Juillet-Aout 2004.

Belkheir IKKACHE, Secteurs portuaire entre Contraintes restructuration et privatisation de certaines activités, le phare n°52, Aout 2003.

N.BOUZIDI, les instruments de régulation économique IDARA, Vol.02, 1996.

Abdelkader BADDAOUI, Evolution des ports Algériens et axes de leur développement à moyen et long terme, le phare n°66, Octobre 2004.

BOUKHATMI Fatima, le régime juridique et la mise en œuvre des dispositions relatives à la manutention portuaire et l'acconage en droit Algérien, 2<sup>ème</sup> partie, phare n°45, janvier 2003.

## المذكرات:

أفيدة سعدية، المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر، رسالة ماجستير في الحقوق، فرع: الدولة والمؤسسات العمومية، كلية الحقوق - بن عكنون - جامعة بن يوسف بن خدة - الجزائر - السنة الجامعية 2010/2011.

Abdelhakim HAMADI, l'autorité portuaire à la lumière du nouveau code Maritime Algérien, mémoire pour l'obtention du diplôme d'officier de port-institut supérieure maritime, Bousmail, 1999.

## المؤلفات

Jean François LACHAUME, Claude BOITEAU et Hélène PAULIAT, Grands services publics, 2<sup>ème</sup> édition, Armand colin, Paris 2000.

## أحكام قضائية:

Tribunal du conflit, 17 avril 1959, Abadre Rec 239, CE 26 Juillet 1982, Ministère du budget c/port autonome de Bordeaux

## النصوص القانونية والتنظيمية:

أمر رقم 71-19 المؤرخ في 9 أبريل 1971، المتضمن إحداث الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع، ج.ر العدد 35.

أمر رقم 71-29 المؤرخ في 13 ماي 1971، المتضمن إنشاء الديوان الوطني للموانئ، ج.ر العدد 41.

قانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، المعدل والمتمم للأمر رقم 76-08، المتضمن القانون البحري، ج.ر العدد 47.

مرسوم تنفيذي رقم 99-199 المؤرخ في 18 أوت 1999، يحدّد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية ج.ر العدد 57.

مرسوم تنفيذي رقم 99-200 مؤرخ في 18 أوت 1999، يتضمّن إنشاء السلطة المينائية للشرق، ج.ر العدد 57.

مرسوم تنفيذي رقم 99-201 مؤرخ في 18 أوت 1999، يتضمّن إنشاء السلطة المينائية للوسط، ج.ر العدد 57.

مرسوم تنفيذي رقم 99-202 مؤرخ في 18 أوت 1999، يتضمّن إنشاء السلطة المينائية للغرب ج.ر العدد 57.  
مرسوم تنفيذي رقم 21-147 مؤرخ في 17 أبريل سنة 2001، يتضمّن وضع منصة المجتمع المينائي لتبادل البيانات الرقمية، ج.ر العدد 31.

(1) – HADDOUM Kamel « le nouveau code maritime algérien, nouvelles perspectives pour les ports » annuaire du droit maritime et océanique, T.XVII, de Nantes, 1999, p123.

(2) – HAMADI Abdelhakim, l'autorité portuaire à la lumière du nouveau code Maritime Algérien, mémoire pour l'obtention du diplôme d'officier de port-institut supérieure maritime, Bousmail, 1999,p05.

(3) – أمر رقم 71-29 المؤرخ في 13 ماي 1971، المتضمن إنشاء الديوان الوطني للموانئ، ج.ر العدد 41/1971.

(4) – أمر رقم 71-19 المؤرخ في 9 ابريل 1971، المتضمن إحداث الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع، ج.ر العدد 35.

(5) – Sami Amine, Rétrospectives du systèmes portuaire Algériens, le Phare n°3, novembre 2002, p12

(6) – القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، المعدّل والمتمّم للأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري ج.ر العدد 47.

(7) – مرسوم تنفيذي رقم 99-199 المؤرخ في 18 أوت 1999، يحدّد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية ج.ر العدد 57.

(8) – مرسوم تنفيذي رقم 99-200 مؤرخ في 18 أوت 1999، يتضمّن إنشاء السلطة المينائية للشرق ج.ر العدد 57.

(9) – مرسوم تنفيذي رقم 99-201 مؤرخ في 18 أوت 1999، يتضمّن إنشاء السلطة المينائية للوسط ج.ر العدد 57.

(10) – مرسوم تنفيذي رقم 99-202 مؤرخ في 18 أوت 1999، يتضمّن إنشاء السلطة المينائية للغرب ج.ر العدد 57.

(11) – Sami Amine, la nécessité de réorganisation du secteur portuaire en Algérie, le phare n°43, novembre 2003. P10.

(12) – علي فراج-المدير العام السابق للمؤسسة المينائية للجزائر-(EPAL) – مجلة : le phare العدد 43، نوفمبر 2002، ص11.

(13) – Bertrand Vende, la notion juridique de l'autorité portuaire doctrine maritime française, 56<sup>ème</sup> année juillet - aout 2004, p650.

(14) – أفيدة سعدية، المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر، رسالة ماجستير في الحقوق، فرع: الدولة والمؤسسات العمومية، ص120، 2010/2011كلية الحقوق - بن عكنون - جامعة بن يوسف بن خدة - الجزائر- السنة الجامعية

- (15) – Belkheir IKKACHE, secteur portuaire entre contraintes restructuration et privatisation p20. de certaines activités, le phare, n°52, Aout 2003,
- (16) – Jean François LACHAUME, claude BOITEAU, et Hélène PAULIAT, grands services publics, Armand COLIN Paris, 2000, p18. 2<sup>ème</sup> édition,
- (17) – Jean François LACHAUME, op. cit, p384
- (18) – المادة 3 الفقرة 02 من المرسوم التنفيذي 199-99، المرجع السابق.
- (19) – المادة 09 من المرسوم التنفيذي 199-99، المرجع السابق.
- (20) – المادة 15 من المرسوم التنفيذي 199-99، المرجع السابق.
- (21) – Jean François LACHAUME, claude BOITEAU, et Hélène PAULIAT, op. cit ; p.55.
- (22) – Tribunal du CONFLIT, 17 Avril 1959, Abadre, Rec, 239, CE 26 Juillet 1982, Ministère du budget c/ port autonome de Bordeaux, Rec, 293.
- (23) – Jean François LACHAUME, op. cit, p.55
- (24) – N. BOUZIDI, Les instruments de régulation économique IDARA, Vol-02,1996,p.28.
- (25) – Abdelkader BADDAOUI, Evaluation des ports Algériens et Axes de leur développement à moyen et long terme, phare n°66, oct 2004, p9.
- (26) – المادة: 07 من المرسوم التنفيذي رقم 147-21 مؤرخ في 17 أبريل سنة 2021، يتضمن وضع منصة المجتمع المينائي لتبادل البيانات الرقمية ج ر العدد 31.
- (27) – BOUKHATMI Fatima, le régime juridique et la mise en œuvre des dispositions relatives à la manutention portuaire et l’acconage en droit Algérien, 2<sup>ème</sup> partie, phare n°45, Janvier 2003, P15.
- (28) – Abdelkader BADDAOUI, op. cit, p9.
- (29) – BELKHEIR IKACHE, op. cit, p20.
- (30) – مرسوم تنفيذي رقم 147-21 مؤرخ في 17 أبريل سنة 2021، يتضمن وضع منصة المجتمع المينائي لتبادل البيانات الرقمية، المرجع السابق.