

الاستثمار في نشاط نقل الاشخاص عبر الطرقات

Investing in the activity of transporting people via roads



كوري اسماعيل¹*

¹ المركز الجامعي - تيبازة-، الجزائر،

Kouri.ismail@cu-tipaza.dz

تاريخ النشر: 2024/06/01

تاريخ القبول: 2024/05/19

تاريخ الإرسال: 2024/03/04

ملخص:

بغرض الانتقال من مكان لآخر، نلجأ في حياتنا اليومية إلى استعمال مختلف وسائل النقل البرية، وفي الجزائر فإن الحافلات هي الوسيلة الأكثر استعمالاً من قبل شريحة واسعة من المجتمع على مستوى ولايات الوطن، وينجم عن هذا الاستعمال قيام اشخاص بممارسة هذا النشاط الذي يجد تنظيمه في قانون توجيه النقل البري وتنظيمه، ولتسليط الضوء على هذا النشاط علينا تناول الشروط القانونية والتنظيمية الواجب توفرها في الأشخاص الممارسين له وما ينجم عن ذلك من التزامات والمسؤولية الناجمة عن الاخلال بها من خلال دراسة النظام القانوني لرخصة استغلال نقل الأشخاص عبر الطرقات.

الكلمات المفتاحية:

رخصة، ناقل، النقل العمومي، المستغل، التأهيل.

Abstract:

For the purpose of moving from one place to another, we resort in our daily lives to using various means of land transportation, and in Algeria Vantine is the most used means by a wide segment of society at the level of the home states, and this expression resulted in people practicing this activity who find it regulated in the transportation law. Road is ready, and to shed light on this activity we must impose the necessary conditions and regulations for its existence among the people who practice it and the resulting specialists and those responsible for violating it by studying the legal system for licensing and preventing the transport of people via roads.

Key words:

License, carrier, public transport, operator, qualification.

* المؤلف المراسل

مقدمة:

نظرا لما يشكله نشاط نقل الاشخاص عبر الطرقات من اهمية باعتباره احد المقومات الاساسية الاستراتيجية التي أولته الدولة اهتماما خاصا تقديرا للمساهمة التي يشارك بها في دعم الاقتصاد الوطني، الذي شهد تطورا ملحوظا خلال السنوات الماضية، واصبح يستميل الى درجة كبيرة من المنافسة وذلك من خلال زيادة عدد المستثمرين في هذا المجال بين العام والخاص اذ تضم حظيرة الحافلات على مستوى الجزائر العاصمة فقط ما يقارب 4467 حافلة موزعة بين المتعامل العام والخاص فتضم حظيرة المتعامل العام الممثلة بمؤسسة النقل الحضري والشبه الحضري للجزائر ما يقارب 515 حافلة وكمالاحظه فقط ان هذا العدد يشمل 215 حافلة ملك للشركة و 300 حافلة عن طريق عقد ايجار من مستثمر وطني خاص.

بالإضافة الى النمو الملحوظ في عدد المستثمرين الخواص في هذا النشاط ما يقارب 2928 متعامل بإجمالي عدد الحافلات 13952¹، فأصبحت تستميل على حصة لأبأس بها في سوق الخدمات ما يمثل 88% ما تدل هذه الاحصائيات الا على اهمية هذا القطاع الخاص في هذا النشاط كمحرك في الاقتصاد الوطني، وهو الدافع والمبرر الرئيس لتركيز الدراسة على هذا القطاع الخدماتي الحيوي.

وعليه فاصبح الاستثمار في نشاط نقل الاشخاص عبر الطرقات من أولويات الدولة تعقبها مرافقة وتأطير قانوني الامر الذي كرسه الوزارة المكلفة بالنقل صراحة من خلال القانون رقم 01-13 المؤرخ في 7 غشت سنة 2001، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه المعدل والمتمم²، تعقبه عدة نصوص تنظيمية التي سوف نعرض عليها في حينه.

ومنه فان الاشكالية المطروحة بعد هذه التوطئة : هل الإطار التشريعي والتنظيمي المعمول به في نشاط نقل الاشخاص عبر الطرقات يستجيب لاهتمامات المستثمر الراغب في الاستثمار في هذا المجال ؟ وعلى هذا الأساس سوف نعالج هذا الموضوع وفق المنهج التحليلي الوصفي بتقديم اطار قانوني وتنظيمي محدد يضع شروط دقيقة للالتحاق بالنشاط والبدء في استغلاله وهذا ما يحمل عدة مفاهيم قانونية ، تقنية ومهنية.

ومن أجل تحليل الموضوع قمنا بدراسته من خلال مبحثين يخصص أولهما لتبيان شروط الممارسة المتمثلة أساسا في الاجراءات الشكلية الواجب اتباعها من قبل المستثمر، أما بخصوص المبحث الثاني يخصص

1 معلومات احصائية صادرة عن وزارة النقل بتاريخ جوان 2017، انظر <https://www.mt.gov.dz>

2 القانون رقم 01-13 المؤرخ في 7 غشت سنة 2001، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه ج ر العدد رقم 44 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 11-09 المؤرخ في 8 يونيو سنة 2011، ج ر العدد رقم 32.

لدراسة الاثار المترتبة على ممارسة النشاط أي الشروط الموضوعية الواجب التقيدها من قبل المستثمر و الهيئات المؤهلة قانونا لتقصي المخالفات المرتكبة من قبل المستثمر المستغل.

المبحث الأول

شروط ممارسة نشاط النقل عبر الطرقات

تتعدد وتباين شروط ممارسة هذا النشاط المقنن، سواء كانت متعلقة بشخص المستثمر أو متعلق بالنشاط بحد ذاته وسواء كانت موضوعية أو اجرائية أو مالية أو تقنية، وعليه نسعى لدراسة هذا المبحث من خلال التعرض الى قواعد استغلال هذا النشاط من خلال نظام الرخصة المشترطة للاستغلال هذا النشاط و ندرس الخدمات العمومية المرتبطة بها هذا ما سوف نعالجه من خلال مطلبين:

المطلب الأول: قواعد استغلال نشاط نقل الاشخاص عبر الطرقات

تضمنت المادة 17 من القانون رقم 01-13، الذي يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه المذكور اعلاه، على قواعد استغلال هذا النشاط بصفة عامة صلاحية منح الرخص مصالح الوزير المكلف بالنقل للممارسة نشاط نقل الاشخاص أو البضائع عبر الطرقات، شخص طبيعي أو اعتباري.

اما التفصيل فقد ورد من خلال المرسوم التنفيذي رقم 04-1415¹، وكذا القرار المؤرخ في 11 غشت سنة 2007، يتضمن دفتر شروط استغلال الخدمات العمومية المنتظمة لنقل الاشخاص عبر الطرقات²، هذا ما سنحاول توضيحه على النحو الآتي:

الفرع الأول: تعريف الرخصة وطبيعتها القانونية

تخضع ممارسة نشاطات نقل الاشخاص والبضائع عبر الطرقات لرخصة مسبقة يسلمها مدير النقل في الولاية المختص إقليميا هذا ما نصت عليه المادة 03 من المرسوم التنفيذي 04-415 المشار اليه اعلاه ، اما بخصوص خدمات النقل العمومي عبر الطرقات ذات المنفعة الوطنية، تكون الموافقة المسبقة للوزير المكلف بالنقل.

وعليه فالمشروع استعمل كلمة الرخصة مسبقة يسلمها مدير النقل في الولاية ، للتعبير عن المستند القانوني الواجب استصداره لمزاولة نشاط نقل الأشخاص عبر الطرقات، الا انه لم يتسعمل كلمة الرخصة

1 المرسوم التنفيذي رقم 04-415 المؤرخ في 20 ديسمبر سنة 2004، يحدد شروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الاشخاص والبضائع عبر الطرقات، ج ر العدد رقم 82، المعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 17-331 المؤرخ في 28 نوفمبر سنة 2017، ج ر العدد رقم 68.

2 القرار المؤرخ في 11 غشت سنة 2007، يتضمن دفتر شروط استغلال الخدمات العمومية المنتظمة لنقل الاشخاص عبر الطرقات، ج ر العدد رقم 55.

فيما يتعلق خدمات النقل العمومي عبر الطرقات ذات المنفعة الوطنية انما استعمل الموافقة المسبقة لوزير النقل، فهل الموافقة هنا يقصد بها رخصة استغلال او هي عبارة عن موافقة مبدئية قبلية من ثم استصدار رخصة، هذا ما سوف نعرض عليه لاحقا.

أولاً: معايير تحديد الطبيعة القانونية لرخصة الاستغلال

أ)- المعيار الشكلي

استغلال نشاط النقل عبر الطرقات يكون بموجب رخصة استغلال يلحق بها دفتر شروط الذي يتضمن الشروط الخاصة بالاستثمار، لاسيما كل ما يتعلق بالالتزامات الواقعة على عاتق المستغل، الشروط التقنية والتنظيمية الواجب احترامها - والذي سوف نوضحها في حينه-هذا ما نصت عليه المادة 13 من المرسوم التنفيذي 415-04 المذكور سابقا، التي تعتبر شرط واقف لسريان رخصة الاستغلال لأنها يبدأ سريانها من توقيع صاحب الرخصة على دفتر الشروط طبقا لما جاء في نص المادة 34 من القرار المؤرخ في 11 غشت سنة 2007، يتضمن دفتر الشروط النموذجي الذي يحدد شروط استغلال الخدمات العمومية المنتظمة لنقل الاشخاص عبر الطرقات.

أما بالنسبة لدفتر الشروط الخاص بهذا النشاط ، فيمكننا القول بصفة خاصة أنها وثيقة تصدر تطبيقا للقوانين والتنظيمات المؤطرة للنشاط تتضمن أحكام وشروط تنظيمية متعلقة بالنشاط، وأطلق المشرع على هذه الأخيرة الدفاتر تسمية "دفاتر شروط نموذجية"، وتأكيدا على ذلك ما نص عليه القرار السابق ذكره اعلاه.

ب)- المعيار العضوي (اطراف الرخصة):

1) - صاحب الرخصة او المستفيد من الرخصة:

يمكن ان يمارس نشاطات نقل الاشخاص عبر الطرقات، كل شخص طبيعي أو اعتباري بموجب رخصة استغلال حسب نصت المادة 17 من القانون رقم 13-01 المتعلق بتوجيه النقل البري، المشار اليه سابقا. ما تجدر الاشارة اليه ان النص القانوني لم يحدد صراحة الاشخاص المخولة لهم الحق في ممارسة هذا النشاط اي اخذ المشرع بالأصل العام، كما انه بالنسبة للشخص المعنوي لم يشترط شكل قانوني معين هذا ما اكدته المادة 06 من المرسوم التنفيذي 415-04 المشار اليه سابقا، في الوثائق المطلوبة في الملف.

2)- مانح الرخصة

المتمثل في الشخص المعنوي وهو الدولة حسب الحال اذ تضمنت المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 415-04 السابق ذكره، ان هناك جهة مختصة بإصدار قرار منح رخصة استغلال ممارسة نشاط نقل الاشخاص عبر الطرقات، ويتمثل في مدير النقل على مستوى الولاية وهذا بعد منحه موافقة مسبقة من قبل الوزير المكلف

بالنقل فيما يخص خدمات النقل العمومي عبر الطرقات ذات المنفعة الوطنية، إلا ما تجدر الإشارة إليه ان النص اغفل مسألة ذات اهمية بالغة وهي اجراءات ايداع ملف رخصة استغلال نشاط نقل الاشخاص عبر الطرقات إذا تعلق الامر بخدمة عمومية ذات منفعة عامة.

فهل الملف يودع على مستوى الولاية؟ ومن ثمة تتولى هذه الاخيرة ارساله الى الوزارة المعنية ونعلم جيداً انه سوف يأخذ وقت لذلك هل يراعى فيما يتعلق بهذه الجزئية الآجال القانونية للرد على قرار الرخصة؟
(ج)- المعيار الموضوعي (موضوع الرخصة):

يترب على منح رخصة ممارسة نشاط نقل الأشخاص عبر الطرقات حق الاستغلال وفقاً للشروط الواردة في النص التشريعي والنصوص التنظيمية الخاصة بهذا النشاط، إلا ان هذا الحق مقيد بفرض تبعات المصلحة العامة أو الخدمة العمومية بموجب دفتر شروط، فبموجبه يكون صاحب الرخصة ملزم بالإضافة الى النشاط الذي يسعى فيه لتحقيق الربح والذي يطغى عليه المصلحة الخاصة بان تمارس نشاط ذو منفعة عامة أو مصلحة عامة.

ثانياً: الطبيعة القانونية لرخصة الاستغلال

من خلال هذه المعايير نخلص ان الطبيعة القانونية لرخصة استغلال ما هي إلتقنية أو نظام قانوني إداري في يد السلطة الإدارية المختصة بمنحها من أجل ممارسة نشاط نقل الأشخاص عبر الطرقات الذي يدخل ضمن النشاطات المقننة.

كما هي عبارة عن قرار إداري أو مستند إداري قانوني وقائي صادر من جانب واحد، بناء على طلب يمنح للمرخص له بعدما يستوفي الشروط القانونية والتنظيمية الحق في ممارسة هذا النشاط هذا من جهة، ومن جهة أخرى يشكل ضماناً للجهة الإدارية وهي مقيدة بضرورة احترام الطالب واستيفاء ملفه لكل الوثائق، واتباع كل الإجراءات المحددة قانوناً فهو من الأنظمة التي لا تترك للسلطة الإدارية حرية تقدير إمكانية منح الرخصة للممارسة النشاط¹.

ان رخصة الاستغلال هي عبارة عن قرار اداري قانوني صادر من طرف السلطة الادارية المؤهلة حسب الحال من أجل استغلال نشاط نقل الاشخاص عبر الطرقات.

الفرع الثاني: الخدمات العمومية المرتبطة بالرخصة

نقل الأشخاص عبر الطرقات كنشاط اقتصادي وهو النقل العمومي الذي يتم لصالح الغير بمقابل مالي متفق عليه يقوم به أشخاص طبيعيين أو اعتباريون "يسمون بالناقلين العموميين"، مرخص لهم وذلك

¹ Delaubader André, traité de droit administratif, tome3, 6ème édition L.G.D.J 1970, page 22.

باعتباره خدمة¹ عمومية وهو ما بينته المادة 2 في فقرتها الثانية (2) من القانون رقم 01-13 المعدل والمتمم، المذكور سابقا، وتختلف أجرة النقل حسب المسافة أو الدرجة المراد السفر فيها².

أما الخدمات العمومية المرتبطة بهذا النشاط هي خدمات عمومية منتظمة أو ظرفية أو خاصة هذا ما تضمنته المادة 26 من المرسوم التنفيذي رقم 04-415 المعدل والمتمم.

المطلب الثاني: الشروط الواجب توافرها لاصدار و منح رخصة الاستغلال

اعرض في هذا المطلب لأول مسأله تخص رخصة الاستغلال وهي شهادة الكفاءة المهنية باعتبارها شرطا واقفا للممارسة هذا النشاط، ومن ثم نتناول إجراءات منح رخصة الاستغلال.

الفرع الأول: شهادة الكفاءة المهنية لسائقي مركبات نقل الاشخاص

اقرت المادة 11 في فقرتها 3 من المرسوم التنفيذي رقم 04-415 المعدل والمتمم، على الزامية التكوين مهني في ميدان النقل وعليه صدر القرار المؤرخ في 19 مايو سنة 2016 يحدد شروط وكيفيات التكوين للحصول على شهادة الكفاءة المهنية لسائقي مركبات نقل الاشخاص والبضائع³، واستنادا للنصوص القانونية الذي تضمنها القرار فيقصد بشهادة الكفاءة المهنية لسائقي مركبات نقل الاشخاص، شهادة الاهلية التي تسلم لكل سائق حائز احد اصناف رهصة السياقة "ج" و"د" و"هـ"، وتابع بنجاح تكويننا أوليا تأهليا في تخصص نقل الاشخاص، وهذا ما قضت به المادة 2 من ذات القرار اعلاه، فبعدها يستوفي المترشح شروط التأهيل المهنية يودع ملف المترشح مقابل شهادة تسجيل بعدما يدفع مصاريف التكوين لدى مركز التكوين المعتمد أو المرخص له من طرف الوزير المكلف بالنقل لمتابعة دورة الامتحان الأولي التي تحدد مدتها ب خمسة عشر (15) يوما تشمل اختبارات نظرية وتطبيقية من قبل اشخاص مؤهلون في ذلك ليتوج في الاخير، بشهادة الكفاءة المهنية موقعة من قبل مدير النقل للولاية المختص اقليميا يسلمها له مركز التكوين الذي اجري عنده التريص، الا انه ما يجب الاشارة اليه ان لابد من تجديد صلاحية شهادة الكفاءة المهنية التي تقدر بخمسة (5) سنوات، قبل انقضاء هذه المدة بمدة ستة اشهر ليتلقى المترشح تكوين اخر متواصل لتحسين معرفه في اطار التكوين المتواصل بنفس الاشكال التي اتخذها في التكوين الأولي.

1 عرف المشرع الجزائري الخدمة بالمجهود يقدم ما عدا تسليم منتوج ولو كان هذا التسليم ملحقا بالمجهود المقدم وعمله في المرسوم التنفيذي رقم 90-39 المؤرخ في 30 يناير 1990، يتعلق برقابة الجودة وقمع الغش في نص المادة فقرة 4 ، كما عرفها الأمر 03-06 المؤرخ في 19 يوليو 2003، المتعلق بالعلامات، في نص المادة 2 فقرة 4 على انها كل أداء له قيمة اقتصادية.

² Amer Zahi, Droit des transports, office publications universitaires, Alger, 1991, p 68.

3 القرار المؤرخ في 19 مايو سنة 2016 يحدد شروط وكيفيات التكوين للحصول على شهادة الكفاءة المهنية لسائقي مركبات نقل الاشخاص والبضائع، ج ر العدد رقم 49.

الفرع الثاني: مراحل منح رخصة الاستغلال

نتناول في هذه الجزئية دراسة إجراءات منح رخصة الاستغلال ، وهذا بتقديم طلب بذلك لدى السلطة المختصة مع بيان الوثائق والمستندات الواجب إرفاقها بملف الطلب ثم نتطرق إلى البت في الطلب بقرار إداري.

أولاً: طلب رخصة الاستغلال

يعد تقديم الطلب اساس قرار رخصة الاستغلال المسلمة من طرف السلطة الادارية المختصة، لذلك لا بد على الراغب في الحصول على الرخصة ان يقدم طلبا مرفقا بملف يتضمن الوثائق المطلوبة قانونا، التي تثبت استيفاءه الشروط القانونية والتنظيمية المطلوبة حسب ما نصت عليه المادة 06 من المرسوم 415-04 المعدل والمتمم.

ثانياً: إيداع الطلب

يتم ايداع طلب رخصة الاستغلال لدى المصالح الخارجية لوزارة النقل والمتمثلة في المديرية الولائية للنقل، فهي تكلف بالخصوص بمنح رخصة الاستغلال ويسلم مقابل ذلك وصل ايداع الملف الذي يعد ضماناً قانونية لصاحب الطلب.

ثالثاً: دراسة وفحص طلب رخصة الاستغلال

لم تتضمن النصوص التي تنظم هذا النشاط أي حكم خاص بكيفية دراسة طلبات رخصة الاستغلال والقائم بها، أي الاجراءات المتبعة في ذلك باستثناء ما تضمنته المادة 03 في فقرتها الثانية من المرسوم التنفيذي من المرسوم رقم 415-04 المعدل والمتمم، على وجوب الموافقة المسبقة للوزير النقل فيما يخص خدمات النقل العمومي عبر الطرقات ذات المنفعة الوطنية

كما يجب الاشارة اليه، ان النص القانوني اغفل مسألة ذات أهمية وهي معنى الموافقة المسبقة ، فهل تعد بمثابة التأشيرة التي تدمج على الوثائق الادارية المطلوبة لإضفاء عليها القيمة القانونية أو هي بمثابة قرار اداري صادر من الوزير المكلف بالنقل؟

كما لا بد لنا ان لا نغفل وجود سلطات منظمة للنقل الحضري التي منحها المشرع صلاحية استشارية فيما يخص منح رخص الاستغلال هذا ما اكدته المادة 05 في مطتها الاخيرة من المرسوم التنفيذي رقم 109-12 المؤرخ في 6 مارس سنة 2012، الذي يتضمن تنظيم السلطة المنظمة للنقل الحضري وسيورها ومهامها¹، الا ان النص القانوني لم يحدد طبيعة الاستشارة فهل هي إجبارية أو اختيارية ؟ وهل تلتزم الجهة الادارية بالأخذ برأي هذه السلطة؟.

1 المرسوم التنفيذي رقم 109-12 المؤرخ في 6 مارس سنة 2012، الذي يتضمن تنظيم السلطة المنظمة للنقل الحضري وسيورها ومهامها، ج ر العدد 15، المعدل بالمرسوم التنفيذي 99-16 المؤرخ في 13 مارس 2016، ج ر العدد 16.

رابعاً: تسليم رخصة الاستغلال

اسند المرسوم التنفيذي صلاحية منح رخصة الاستغلال الى مدير النقل الولائي المكلف بالنقل بتفويض عن الوزير المكلف بالنقل وسعيها الى ضبط عملية اصدار الرخصة وتسليمها لصاحبها في الوقت المناسب حددت المادة 7 من المرسوم التنفيذي رقم 04-415 من ذات المرسوم أعلاه، اجلا معيناً لتبليغ بقرار الرخصة لصاحبها وهو 15 يوماً ابتداء من تاريخ استلام طلب الرخصة.

خامساً: مظاهر البت في قرار الرخصة

يتخذ القرار الشكل الايجابي اي الموافقة أو بالرفض

(1)- قرار منح رخصة الاستغلال:

فيكون بالموافقة اذا توفرت الشروط المطلوبة قانوناً في الطلب وهذا بعد ما تتأكد الادارة المكلفة بالنقل من توفر ملف الطلب على جميع الشروط وبالتالي تبليغ صاحب الطلب.

(2)- قرار رفض منح رخصة الاستغلال:

طبقاً للمادة 08 من ذات المرسوم المشار اليه اعلاه، فيمكن رفض طلب رخصة الاستغلال اذا تبين لمديرية النقل ان موضوع الطلب لا يتناسب من الشروط القانونية المرسومة وهي:

- اذا لم تتوفر الشروط الضرورية لتسليمها
- اذا كان صاحب الطلب محل سحب نهائي لرخصة الاستغلال خدمة النقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات

وفي كل الحالات لا بد من تبليغ بهذا القرار، مع الزامية التعليل وهذا حسب ما اكدته المادة 9 من نفس المرسوم ويمكن لطالب الرخصة في حالة عدم اقتناعه بقرار الرفض ان يرفع طعناً كتابياً الى الوزير المكلف بالنقل لإلغاء القرار في اجل شهرين(2) ابتداء من تاريخ تبليغ الرفض و يتعين على الوزير المكلف بالنقل ان يفصل في ذلك في غضون الشهر الذي يلي استلام طلب الطعن وفق للإجراءات المحددة في المادة 10 من نفس المرسوم.

هناك ملاحظات يجب الاشارة اليها في هذا الصدد:

- عند صدور قرار برفض منح الرخصة بعد انتهاء المدة القانونية المحددة لدراسة الملف ففي هذه الحال يعتبر تجاوزاً للسلطة، مما يستوجب معه ابطال قرار الرفض، فالنص القانوني لم يشر الى هذه النقطة، فهل يحق للمتضرر المطالبة بالتعويض عن تجاوز السلطة؟

- اما الملاحظة الثانية، قد تنتهي الآجال القانونية وتسكت الادارة فلا تتخذ اي شكل فكيف يفسر هنا سكوت الادارة؟ فهل يعتبر قبولاً أو رفضاً؟
الا انه ما يمكن ان نؤكد في هذه المسألة ونظرا لغياب نص صريح فان سكوت الادارة، يعني قرارا اداريا ضمنيا بالرفض لا بالموافقة، لان رخصة الاستغلال شرطا واقفا لممارسة هذا النشاط.

المبحث الثاني

آثار ممارسة نشاط نقل الأشخاص عبر الطرقات

ان تحديد الالتزامات الواقعة على عاتق المستثمر في هذا المجال يعد من الآثار المترتبة على ممارسة هذا النشاط والتي تعتبر من الوسائل القانونية التي تسمح للسلطة المانحة للرخصة بتحقيق الهدف الذي من اجله تم تأطير هذا النشاط، كما تعد من القيود التي تفرضها الدولة على حرية الاستثمار، ولا تقتصر هذه الآثار على الالتزامات فقط، وانما تشمل ايضا الرقابة والجزاءات المخولة للسلطة الادارية توقيعها. وعلى هذا الاساس سوف نقسم هذ المبحث الى مطلبين كالآتي:

المطلب الأول: الالتزامات الواقعة على عاتق المستثمر في هذا النشاط

اذا كان الاثر القانوني المترتب على المرخص له بعد صدور قرار منح رخصة الاستغلال يتمثل في منحه حقوق وامتيازات، ففي المقابل يترتب عليه جملة من الواجبات والالتزامات يتعين عفيه مراعاتها وهذه الالتزامات ارتأينا تقسيمها الى التزامات قانونية وتنظيمية والتي هي عبارة عن التزامات مهنية، ترجع الى طبيعة النشاط الممارس والى التزامات تقنية.

الفرع الأول: الالتزامات القانونية والتنظيمية

يتقيد صاحب الرخصة بحملة من الالتزامات القانونية والتنظيمية المقررة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 04-415 المعدل والمتمم، والقرار المؤرخ في 11 غشت سنة 2007، يتضمن دفتر الشروط النموذجي الذي يحدد شروط استغلال نشاط النقل العمومي للبضائع عبر الطرقات¹، حيث بالرجوع الى هذه النصوص تتحدد الالتزامات القانونية والتنظيمية على النحو التالي:

أولاً: الزامية القيد في سجل الناقلين

نصت المادة 14 من المرسوم التنفيذي رقم 04-415 المعدل والمتمم، على الزامية القيد في سجل الناقلين العموميين للأشخاص المفتوح لدى مدير النقل في الولاية، لتسليم رخصة الاستغلال.

1 القرار المؤرخ في 11 غشت سنة 2007، يتضمن دفتر الشروط النموذجي الذي يحدد شروط استغلال نشاط النقل العمومي للبضائع عبر الطرقات، ج ر العدد رقم 55.

يمارس بصفة قانونية كل شخص مرخص له، نشاط نقل الاشخاص عبر الطرقات المقيد أو المسجل في سجل نظامي وهو سجل الناقلين على مستوى الولاية، فالانضمام القانوني الى مهنة ناقل عمومي علأوة كونه اجباريا، فانه شرط اساسيا لمزاولة النشاط، فالتسجيل بمثابة اكتساب الصفة والاهلية القانونية الذي يسمح من خلاله للشخص ممارسة هذه المهنة هذا ما اكدته المادة 15 من ذات المرسوم، ان الشخص يتوج ببطاقة مهنية تحمل مواصفات معينة حددتها الهيئة الادارية بموجب القرار المؤرخ في 7 نوفمبر سنة 2006¹، تدل على هوية حاملها المهنية، انطلاقا من حيازته لها حيازة قانونية وطبيعي النشاط الذي يمارسه والجهة التي اصدرتها وهي بطبيعة الحال المشرفة على نشاط النقل والمتمثلة في مديرية النقل على مستوى الولاية المعنية.

ثانيا: الالتزام بتوفير الخدمة العمومية

يقصد بتوفير الخدمة العمومية هو ضمان استمراريتهما وانتظامهما وتشمل على سبيل المثال، المواقيت والوتيرة والمسالك ونقاط التوقف طبقا لبطاقة التوقيت والمسالك ويشترك في الخدمة العمومية ان تستجيب لمبدأين هما المساواة والاستمرارية، المساواة اي لا يحق للناقل العمومي ان يرفض اي زبون الا في حدود ما يسمح به القانون، او هناك سبب اجنبي غير متوقع ويستحيل دفعه ويحول دون تنفيذ الناقل لإلتزامه ، وهذا معمول به في كل التشريعات² ، وما دون ذلك فلا يحق اختلاق الاعذار لرفض نقله على متن المركبة اما الاستمرارية فلا يمكن للناقل توقيف توفير الخدمة العمومية ، فاذا كان هناك خلل في المركبة المستغلة يتوجب عليه توفير مركبة احتياطية واذا لم يكن لديه مركبة احتياطية فهو ملزم بإخطار مديرية النقل المختصة اقليميا في غضون ثمانية ايام دون ان تتعدى مدة اربعة(4) اشهر من توقف المركبة وفي حالة توقفه عن ممارسة النشاط اعادة وثائق الاستغلال الاصلية الى مديرية النقل للولاية المختصة والتي تسلمه له مقابل ذلك شهادة التوقف عن النشاط.

ثالثا: الالتزام باكتتاب التأمين على المسؤولية

اقرت المادة 10 من القرار المؤرخ في 11 غشت سنة 2007، السابق ذكره اعلاه، على ان التأمين من المسؤولية في هذا المجال اجباري على الناقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات، وشرط واجب للممارسة، وهذا راجع لطبيعة الاخطار المرتبطة به، وما قد يتسبب من اضرار، باعتبار ان عقد التأمين هو الذي يرتب على المؤمن

1 القرار المؤرخ في 7 نوفمبر سنة 2006، الذي يحدد خصائص ونماذج سجلات الناقلين العموميين للأشخاص والبضائع وكذا بطاقات القيد في هذه السجلات، ج ر العدد رقم 26.

2 نبيلة زرهوني، الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، مذكرة ماجستير تخصص قانون الاعمال، جامعة بلقايد وهران، سنة 2013، ص ص84-85.

تغطية التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له (المستغل)، بسبب الأضرار اللاحقة بالغير وبذلك يكفل الحماية ليس فقط للضحية وإنما للمركبة أيضا.

(أ)- اهم الاخطار التي تغطيها وثيقة التأمين

- (1)- اخطار تتعلق بالمركبة : خطر الحريق ، خطر المركبة، كسر الزجاج، عطل المركبة، السرقة
- (ب)- التأمين على المسؤولية المدنية: بالرجوع الى نص 65 من القانون التجاري¹ نلاحظ انها أبطلت كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كليا أو جزئيا من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار بدنية.
- (1) - المسؤولية المدنية المهنية، المسؤولية المدنية اتجاه الزبائن، المسؤولية المدنية اتجاه الغير.
- (ج)- الاخطار المتعلقة بالأشخاص

(1)- الوفاة والعجز، إصابة المستغل او القابض، او الزبون او الغير....

لابد من الإشارة الى هذه الاخطار على سبيل المثال فقد تختلف الاخطار باختلاف نوع المركبة وحجمها الى غير ذلك، وأساس مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يصيب المسافرين في نقل الأشخاص هو العقد وتستند هذه المسؤولية إلى الالتزام بضمان السلامة الذي أقره المشرع صراحة في المادة 62 من القانون التجاري كتأسيسا على ذلك يمكن للراكب أن يطالب الناقل بالتعويض عن ضرر الحادث له أثناء النقل، و دون الحاجة الى إثبات وقوع خطأ من الناقل²، الا اذا اثبت انه بذل كل العناية اللازمة، حتى ولو لم يثبت حدوث الضرر بسبب اجنبي³.

رابعا: الالتزام بالتعريف وتسليم التذاكر

يلتزم الناقل العمومي ان يعلم الزبون بالتعريفات المطبقة وذلك عن طريق نشر بيان مفصل لتعريفات الخدمة المقدمة للزبون، وبشكل يسهل قراءته، الى جانب ذلك يجب عليه ان يقوم بتسليم تذكرة في شكل رسمي تتضمن ترتيب مؤشر عليه من ادارة الضرائب والمعلومات المرتبطة بتشخيص الناقل الاسم واللقب أو اسم الشركة وتعريف الخدمة والمسلك وتاريخ اصدارها.

خامسا: الالتزام بإعداد مذكرة إحصائية

لعل ايسر واقرب هدف لفرض هذا النوع من الالتزامات في ذمة الناقل العمومي، هو العمل على استمرارية ربط العلاقة بينه وبين السلطة الادارية المانحة للرخصة، لذا الزم المشرع بمقتضى المادة 32 من

1 الامر رقم 75-59 الممضي في 26 سبتمبر سنة 1975، يتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم، ج ر العدد رقم 101.

2 العريايوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، حوليات جامعة بشار، العدد 7، لسنة 2010، ص 22.

3 عادل علي المقدادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، سنة 1997، ص 76.

القرار المؤرخ في 11 غشت سنة 2011، المشار اليه سابقا، بإرسال مذكرة احصائية عند نهاية كل سنة مالية وقبل 31 يناير الموالي الى مديرية النقل للولاية المختص اقليميا، تبين على الخصوص:
عدد المسافرين المنقولين، العدد الاجمالي للكيلومترات المحققة، عدد ايام التوقيف لكل مركبة، قوام منشآت الدعم التقني، رقم الاعمال، وبناء على هذه المذكرة تقوم السلطة الإدارية المختصة متابعة النشاط، وضمان الرقابة الدورية والمستمرة للناقلين العموميين للأشخاص عبر الطرقات.

الفرع الثاني: الالتزامات التقنية

تهدف هذه الالتزامات التقنية الى ضمان الامن والسلامة في المركبة، وتوفير الحماية للزبون والقابضين بصفة خاصة، وتجنب للمخاطر اثناء العمل ومنع الخسائر في الأرواح هذا ما سوف نفضله فيما يلي:

أولا: الالتزام بقواعد الأمن والنظافة والحماية ضد الحريق

نظرا لطبيعة النشاط و احتمالات تعرضه للإخطار بالنسبة للزبون والغير والمستخدم الزم المشرع احترام قواعد الامن والنظافة والحماية ضد الحريق وعليه يقوم المستغل، بالعمل على معرفة وتوفير سبل الامن والامان للزبون والقابض، واتخاذ اجراءات تضمن تهيئة بيئة مناسبة حيث لابد من اتخاذ وسائل تمنع من وقوع الحوادث والتي من اهمها حوادث المرور واندلاع الحريق داخل المركبة وعليه يجب ام تزود المركبة المستعملة للممارسة النشاط بالعتاد الضروري، لاسيما:

- علبة اسعاف أولية تتضمن مقص وشريط ماسك وعلبة دواء بتادين أو ايزون وقارورة ماء الاكسجين بكتافة 10 درجات وعلبة ضمادات معقمة وعلبة شريط غازي، وزوج من القفازات المعقمة وشريط ضماد لاصق
- مطفأة صالحة الاستعمال
- مثلث الإشارات

ثانيا: الالتزام بوضع علامة تعريفية للناقل والمركبة

لا شك ان العلامة التعريفية مهمة جدا للزبون بالدرجة الأولى والى وتسهل على هيئات تقصي المخالفات سير عملهم الذي سوف نتناول دراستهم في حينه، فتمكنهم من التعرف على الوجهة، بالإضافة الى عدد المقاعد المرخص بها (وقوف وجلوس)، وهي محددة في البطاقة الرمادية للمركبة، وترقيمها عندما يتعلق الامر بالخدمات التي تستوجب الحجز، وتلك المخصصة للأشخاص الذين يتمتعون بحق الأولوية الشرعية.
كما يتوجب على الناقل ان يزود المركبة بالبيانات التالية:

لقب واسم الناقل أو اسم شركته، عنوان الناقل أو عنوان مقر شركته، رقم القيد في سجل الناقلين العموميين للأشخاص، اشارة " النقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات، رقم الخط المستغل.

المطلب الثاني: الرقابة والعقوبات المقررة في حال الاخلال بالالتزامات الواقع على عاتق المستغل

ان ضمان تقييد الناقل العمومي بالالتزامات الملقاة على عاتقه يكون من خلال رقابة كيفية تنفيذ رخصة الاستغلال واحترام دفتر الشروط، ولهذا الغرض منح المشرع الجزائري بالإضافة الى ضباط واعوان الشرطة القضائية صفة الضبطية القضائية لكل من مفتشي النقل البري واعوان الرقابة الاقتصادية وبالتالي اعطاهم الحق في التفتيش واثبات المخالفات، والمهم بعد ذلك اتخاذ الادارة التدابير والجزاءات القانونية العقابية في حالة رصد وثبوت مخالفات أو تجاوزات من الشخص المستفيد من الرخصة أو احد تابعيه، هذا ما سنفصله كالآتي:

الفرع الأول: الرقابة ومعاينة المخالفات

خول المشرع الجزائري بمقتضى القانون 01-13 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه المعدل والمتمم، كل من مفتشو النقل البري واعوان الرقابة الاقتصادية وضباط واعوان الشرطة القضائية حق القيام بالرقابة والتفتيش وهذا لضمان التزام ممارسة النشاط واحترام جميع الاحكام والترتيبات القانونية المحددة بموجب رخصة الاستغلال كما حدد ايضا واجبات هؤلاء الاشخاص عن قيامهم بمهامهم.

أولاً: الاشخاص المؤهلون لتقصي المخالفات

بمقتضى المادة 58 من القانون رقم 01-13 من ذات القانون اعلاه، انه يؤهل للبحث عن المخالفات

لأحكام هذا القانون ومعاينتها:

- المفتشون الرئيسيون ومفتشو النقل البري
- الاعوان المحلفون التابعون لمصلحة التحقيقات الاقتصادية
- ضباط واعوان الشرطة القضائية....."

أ)- مفتشو النقل البري

نضم سلك مفتشي رخصة السياقة والامن في الطرق بموجب المادة 86 من المرسوم التنفيذي رقم 11-328 المؤرخ في 21 سبتمبر سنة 2011، المتضمن القانون الأساسي الخاص بالموظفين المنتمين للاسلاك الخاصة بالإدارة المكلفة بالنقل المعدل¹، فقد حدد المرسوم المشار اليها اعلاه، ما يشتمل عليه سلك كل من مفتشي رخصة السياقة والامن في الطرق، وشروط الالتحاق بالمنصب، ومهامهم.

1 المرسوم التنفيذي رقم 11-328 المؤرخ في 21 سبتمبر سنة 2011، المتضمن القانون الأساسي الخاص بالموظفين المنتمين للأسلاك الخاصة بالإدارة المكلفة بالنقل المعدل ج ر العدد رقم 52.

(ب)- أعوان المراقبة الاقتصادية: ويضطلع بهذه الصفة

- اعوان الجمارك المؤهلين لمعاينة المخالفات والقوانين والانظمة الجمركية المنصوص عليهم في القانون 17-04 المؤرخ في 19 فبراير سنة 2017 والمتضمن قانون الجمارك¹.

- اعوان ادارة الضرائب المكلفون بالبحث والمخالفات التي تمس النظام الجبائي واثباتها المنصوص عليهم بموجب احكام الامر رقم 76-101 المؤرخ في 22 ديسمبر سنة 1976 المتضمن قانون الضرائب المعدل والمتمم².

- مفتشو الاقسام والمفتشون المراقبون التابعون لمصالح مراقبة الجودة وقمع الغش المؤهلون لمعاينة واثبات المخالفات للقواعد العامة لحماية المستهلك، المادة 25 من قانون رقم 09-03 المؤرخ في 8 مارس سنة 2009، المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش المعدل³.

- المستخدمون المنتمون الى الاسلاك الخاصة بالمراقبة التابعون للإدارة المكلفة بالتجارة، المادة 49 مطة 2 من القانون رقم 04-02 المؤرخ في 23 يونيو سنة 2004، يحدد القواعد المطبقة على الممارسات التجارية⁴.

(ج)- ضباط وأعوان الشرطة القضائية

يطلق القانون على القائمين مهمة البحث والتحري اسم ضباط شرطة قضائية واعوانهم، وقد عني قانون الاجراءات الجزائية رقم 66-155 المعدل⁵، بيان من لهم صفة الضباط أو العون من الموظفون القائمين عليه فحددت المادة 14 من اصناف الضبطية القضائية فتنص :

- ضباط الشرطة القضائية

- اعوان الضبط القضائي

- الموظفون والاعوان المنوط بهم بعض مهام الضبط القضائي

ثانيا: المخالفات المرتكبة

تعد مخالفة حسب نص المادة 61 من القانون رقم 01-13 مايلي:

1 القانون رقم 17-04 المؤرخ في 19 فبراير سنة 2017 والمتضمن قانون الجمارك ج رالعدد رقم 11.

2 الامر رقم 76-101 المؤرخ في 22 ديسمبر سنة 1976 المتضمن قانون الضرائب المعدل والمتمم ج رالعدد رقم 102.

3 القانون رقم 09-03 المؤرخ في 8 مارس سنة 2009، المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش المعدل، ج رالعدد رقم 15.

4 القانون رقم 04-02 المؤرخ في 23 يونيو سنة 2004، يحدد القواعد المطبقة على الممارسات التجارية المعدل، ج رالعدد رقم 41.

5 الأمر رقم 66-155 الممضى في 8 يونيو سنة 1966، يتضمن قانون الإجراءات الجزائية، المعدل والمتمم، ج رالعدد رقم 48، المؤرخة في 10 يونيو سنة 1966.

الاستثمار في نشاط نقل الأشخاص عبر الطرقات

- 1- عدم مراعاة التعليمات الخاصة بالوثائق المتعلقة باستغلال مركبات النقل المنصوص عليها في هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه.
- 2- عدم مراعاة التعريفات المقننة والمعلن عنها.
- 3- عدم احترام تعليمات نظام الاستغلال و/ أو دفتر الشروط.
- 4- عدم احترام الالتزامات المرتبطة بتنفيذ عقد النقل.
- 5- ممارسة نشاط نقل الأشخاص والبضائع دون الرخصة المطلوبة.
- 6- رفض الأدلاء بالمعلومات الى الاعوان المذكورين في المادة 58 من هذا القانون وعدم السماح لهم بالقيام بعمليات الرقابة أو اجراء التحريات المنصوص عليها في هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه.
- 7- تقديم تصريحات خاطئة اثناء القيام بالإجراءات المتعلقة بتسليم الرخص التي يقاضىها التنظيم الجاري به العمل.

ثالثا: واجبات الاشخاص المؤهلين لتقصي المخالفات

- التحقق من كل الوثائق المتعلقة بممارسة نشاط النقل
- معاينة الحمولات والدخول الى مركبات نقل المسافرين
- مراقبة سندات النقل

ومن ثمة يقوم العون الذي يعاين المخالفة بإعداد محضر يذكرفيه بدقة الوقائع والتصريحات التي تلقاها ويوقع المحضر الذي اعده ومرتكب المخالفة ، وفي حالة رفض مرتكب المخالفة التوقيع يكون المحضر موثوقا به الى ان يثبت العكس ويرسل المحضر حسب الحالة، الي والي مكان اقامة المتعامل مرتكب المخالفة و/أوالى الجهة القضائية المختصة في اجل لا تعدى شهرا واحدا.

غير ان الاجراءات الواجب اتباعها من قبل الجهات المختصة عند ثبوت المخالفة تختلف وهذا ما سوف نوضحه من خلال النقطة الموالية.

الفرع الثاني: العقوبات المقررة في هذا المجال

حددت النصوص القانونية السارية على هذا النشاط العقوبات و الجزاءات المترتبة على المخالف (صاحب الرخصة) في حالة ارتكابه مخالفة أو ثبوت حالات محددة بموجب هذه النصوص، والتي تعد كتقنيات تضمن الرقابة في معناها الزجري، ووسيلة تثبت من خلالها مدى احترام الشروط والالتزامات التشريعية والتنظيمية، اي مدى استغلال هذا النشاط في اطار التشريع والتنظيم وتتفرع هذه العقوبات الى عقوبات ادارية مختلفة وعقوبات جزائية مالية.

أولاً: العقوبات الإدارية

هي اجراءات وتدابير وقائية تهدف اجمالاً الى قمع المخالفات المرتكبة التي يفرضها القانون التشريع المنظم لهذا النشاط، وعلى العموم يمكننا اجمال العقوبات الإدارية (الاجراءات والتدابير) المتخذة ضد المخالف لأحكام قانون النقل البري والنصوص المنظمة له في مايلي:

- وضع المركبة في المحشر

- سحب رخصة الاستغلال (المؤقت أو النهائي)

(أ)- وضع المركبة في المحشر:

ولديها حالتين:

(1)- الوضع الفوري في المحشر للمركبة التي ارتكبت بواسطتها مخالفة المتمثلة في ممارسة هذا النشاط دون الرخص المطلوبة، بصفة تحفظية لمدة تتراوح بين خمسة عشر (15) يوماً الى خمسة وأربعين (45) يوماً مع اعداد محضرين لإثبات حالة المركبة عند دخولها وعند خروجها يمضيهما المعني وهذا القرار المتخذ لا يمكن ان يكون الا من طرف ضباط الشرطة القضائية.

(2)- أما المخالفات المتعلقة بمخالفة أحكام النشاط ولدى الشخص الرخص المطلوبة للاستغلال فتوضع المركبة في المحشر لمدة تتراوح ما بين ثلاثة (3) أيام إلى خمسة وأربعين (45) يوم وفي جميع الحالات يكون الوضع في المحشر على نفقة مرتكب المخالفة في مكان تحدده الادارة، وبمقرر من الولي المختص إقليمياً بعد اخذ رأي لجنة العقوبات الإدارية في هذا المجال.

(ب)- سحب رخصة الاستغلال:

قرار السحب يتعلق بالمخالفات الواردة في مختلف النصوص المؤطرة للنشاط ، بما فيها القوانين والتنظيمات بالنسبة للترخيص ويمكن أن تتعلق بالإضافة إلى ذلك بدفتر الشروط، وهو نوعين:

(1)- السحب المؤقت:

سحب الترخيص بصفة مؤقتة هو بمثابة إعطاء فرصة للشخص المستفيد من قرار الترخيص لاستيفاء الشروط المطلوبة منه في ممارسة النشاط، وتتمثل العقوبة في هذه الحالة في شكل تعليق الترخيص كما نصت عليه المادة 62 فقرة 3 من القانون 13-01 ، حيث تعتبر السحب المؤقت للرخصة كعقوبة إدارية يترتب عليها قانوناً وحكماً حرمان المرخص له من ممارسة النشاط المرخص به لمدة ثلاثة (3) اشهر في حالة العود في غضون الاثني عشر (12) شهراً التي تلي النطق بالعقوبة ، وفي أحياناً أخرى يتخذ قرار السحب بناء على شروط لا بد من توفرها وهي أخذ رأي لجنة العقوبات الادارية.

(2)- السحب النهائي:

السحب النهائي يعني عدم إمكانية ممارسة النشاط بصفة نهائية، ونظرا لخطورة وصرامة هذا الإجراء أو العقوبة حدد المشرع حالاته على سبيل الحصر، لذلك اقر المشرع صلاحيتها للوزير المكلف بالنقل بناء على اقتراح من الوالي، ان يقرر السحب النهائي لكل الرخص أو جزء منها في حالة العود في غضون الاثني عشر (12) شهرا التي تلي النطق بالعقوبة.

ما يمكننا ملاحظته أن المشرع ونظرا لخطورة هذا القرار جعل سلطة الإدارة في اتخاذها للسحب النهائي مقيدة بشروط أتى على ذكرها من خلال تنظيم النشاط المعني بالترخيص، وعادة ما تتخذ الإدارة قرار السحب بعد حالة العود أي في حالة تكرار الخطأ الذي تقرر من أجله السحب المؤقت، لذلك كان هذا الأخير مرحلة تمهيدية للسحب النهائي وهو ما جاء في أغلب النصوص القانونية والتنظيمية .

ثانيا: الجزاءات المالية

يتضح لنا من خلال قراءة النصوص القانونية التي تناولت الأحكام الجزائية المتعلقة بهذا النشاط تناولت عقوبات مالية في المواد 63 و 64 من القانون 01-13، السابق ذكره أعلاه

- بغرامة من أربعة الاف (4000 دج) الى ثمانية الاف دينار (8000 دج).

وفي حالة العود تضاعف الغرامة في غضون الاثني عشر (12) شهرا التي تلي النطق بالعقوبة

- بغرامة من ثمانية الاف (8000 دج) الى ثمانين الف دينار (80000 دج).

وفي حالة العود كذلك تضاعف الغرامة في غضون الاثني عشر (12) شهرا التي تلي النطق بالعقوبة وما تجدر الإشارة اليه، أن المشرع أغفل الإشارة الى بعض العقوبات ذات الصلة بهذا النشاط كعقوبات نص عليها المشرع في قانون التأمينات عدم اكتتاب التأمين عن الأخطار المرتبطة بالاستغلال، وعقوبات نص عليها المشرع في قانون العقوبات كمثال عرقلة الأعوان المؤهلين لتقصي المخالفات المرتكبة في هذا النشاط.

خاتمة:

إنّ في تقنين المشرع الجزائري نشاط نقل الأشخاص عبر الطرقات بالشكل الذي رأيناه سابقا يعكس لنا مراعاة الغرض من تأطيره، الذي يهدف على المدى المتوسط والبعيد إلى عصرنة وتطوير النقل البري للأشخاص عبر الطرقات ، ووضع أخلاقيات مهنية له من أجل ترقيته وتحسينه قصد الوصول بالخدمات المتعلقة به إلى المستوى الذي تمليه متطلبات الوقت الحالي.

وحرصا منه على الوصول إلى إستقرار قانوني كفيل بجذب وإغراء المستثمرين، والذين يطمحون إلى نظام قانوني تسوده المحافظة على الحقوق الجوهرية، المتمثلة أساسا في حماية المراكز القانونية المكتسبة، في مناخ تنافسي هيكلي واحد.

إلا أن هذه الحماية التي يوفرها النظام القانوني المتعلق بهذا النشاط تبقى محدودة الفعالية؛ لكون هذا النظام معقد جدا، وهذا التعقيد يعكسه طول الإجراءات، وتعدد الشروط الشكلية التي تحكمها الصرامة سواء قبل البدء في الإستغلال، أو أثناء الإستغلال، وأيضا الطرق الردعية والوقائية في مراقبة هذا النشاط في كل مرحلة من مراحلها، والتي تعقّبها عقوبات، غايتها تتمثل في حماية النظام العام وتحقيق المصلحة العامة بمفهومها الشامل.

وفي المقابل فإن النصوص القانونية والتنظيمية السارية على هذا النشاط لم تراعى إلى حد ما مصلحة المستثمر بالدرجة الأولى، لأنها تغاضت عن تنظيم عدة مسائل هامة، والتي تعد من الضمانات الأساسية له، وخاصة مسألة الآجال والمواعيد عند القيام بالإجراءات الإدارية بإعتبارها عنصرا مشجعا ومحفزا في نظر المستثمر، مما أتاح للإدارة فرصة للتلاعب والتعسف بسبب التقاعس والبيروقراطية.

وهو بالتحديد ما يمثل نقاط ضعف عمليات استقطاب الاستثمار في هذا النشاط، والتي يمكننا إيجازها

كآلاتي:

- عدم تكريس دفتر شروط، باعتباره جزءا لا يتجزأ من الرخصة، يراعي مقتضيات إنشاء النشاطات الاقتصادية في مجال النقل؛ كتوفير ضمانات عدم الفسخ من جانب واحد.
- عدم تكريس الجزء أو الأثر المترتب في حالة تجاوز مدة فحص طلبات الترخيص المتمثل في الموافقة على الرخصة على عكس قاعدة سكوت الإدارة يشكل رفضا.
- وبناء على هذه المعوقات توصلنا الى مجموعة من الاقتراحات الآتية:
- إعادة هيكلة شركات النقل البري للأشخاص عبر الطرقات الخاصة بكيفية تسمح لها إقامة الشراكة مع المؤسسات الأجنبية لتحسين خدمات النقل.
- تعديل دفتر الشروط الذي يحدد شروط استغلال الخدمات العمومية المنتظمة لنقل الأشخاص عبر الطرقات، وتبعتها وجعله متماشيا مع الواقع القانوني والاقتصادي الحالي.
- فتح قطاع النقل البري للأشخاص عبر الطرقات للمنافسة التجارية بهدف تحسين الخدمات من حيث السرعة والنوعية والأسعار.
- فتح مجال للاستثمار الأجنبي المباشر في مجال استغلال نقل الأشخاص عبر الطرقات شمال جنوب، وكذا الشبكة الجنوبية لربطها مع الدول الإفريقية.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المصادر القانونية

أ- القوانين

- (1)- القانون رقم 02-04 المؤرخ في 23 يونيو سنة 2004، يحدد القواعد المطبقة على الممارسات التجارية المعدل، ج ر العدد رقم 41.
- (2)- القانون رقم 03-09 المؤرخ في 8 مارس سنة 2009، المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش المعدل، ج ر العدد رقم 15.
- (3)- القانون رقم 09-11 الممضى في 5 يونيو سنة 2011، الذي يعدل ويتمم القانون رقم 13-01 الممضى في 7 غشت سنة 2001، والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج. ر العدد رقم 32، المؤرخة بتاريخ 8 يونيو سنة 2011.
- (4)- القانون رقم 04-17 المؤرخ في 19 فبراير سنة 2017 والمتضمن قانون الجمارك ج ر العدد رقم 11.

ب- الأوامر:

- (1)- الأمر رقم 155-66 الممضى في 8 يونيو سنة 1966، يتضمن قانون الإجراءات الجزائية، المعدل والمتمم، ج. ر العدد رقم 48، المؤرخة في 10 يونيو سنة 1966.
- (2)- الأمر رقم 59-75 الممضى في 26 سبتمبر سنة 1975، يتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم، ج. ر العدد رقم 101، المؤرخة في 19 ديسمبر سنة 1975.
- (3)- الأمر رقم 101-76 المؤرخ في 22 ديسمبر سنة 1976 المتضمن قانون الضرائب المعدل والمتمم ج ر العدد رقم 102.
- (4)- الأمر 06-03 المؤرخ في 19 يوليو 2003، المتعلق بالعلامات، المعدل، ج ر العدد رقم 44.

ج- المراسيم التنفيذية:

- (1)- المرسوم التنفيذي رقم 90-39 المؤرخ في 30 يناير 1990، يتعلق بمراقبة الجودة وقمع الغش، المعدل، ج ر العدد 5.
- (2)- المرسوم التنفيذي رقم 04-415 المؤرخ في 20 ديسمبر سنة 2004، يحدد شروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات، ج ر العدد رقم 82، المعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 17-331 المؤرخ في 28 نوفمبر سنة 2017، ج ر العدد رقم 68.
- (3)- المرسوم التنفيذي رقم 11-328 المؤرخ في 21 سبتمبر سنة 2011، المتضمن القانون الأساسي الخاص بالموظفين المنتمين للأسلاك الخاصة بالإدارة المكلفة بالنقل المعدل ج ر العدد رقم 52.
- (4)- المرسوم التنفيذي رقم 12-109 المؤرخ في 6 مارس سنة 2012، الذي يتضمن تنظيم السلطة المنظمة للنقل الحضري وسيرها ومهامها، ج ر العدد 15، المعدل بالمرسوم التنفيذي 16-99 المؤرخ في 13 مارس 2016، ج ر العدد 16.

د- القرارات:

- (1)- القرار المؤرخ في 7 نوفمبر سنة 2006، الذي يحدد خصائص ونماذج سجلات الناقلين العموميين للأشخاص والبضائع وكذا بطاقات القيد في هذه السجلات، ج ر العدد رقم 26.
- (2)- القرار المؤرخ في 11 غشت سنة 2007، يتضمن دفتر شروط استغلال الخدمات العمومية المنتظمة لنقل الأشخاص عبر الطرقات، ج ر العدد رقم 55.
- (3)- القرار المؤرخ في 11 غشت سنة 2007، يتضمن دفتر الشروط النموذجي الذي يحدد شروط استغلال نشاط النقل العمومي للبضائع عبر الطرقات، ج ر العدد رقم 55.
- (4)- القرار المؤرخ في 19 مايو سنة 2016 يحدد شروط وكيفيات التكوين للحصول على شهادة الكفاءة المهنية لسائقي مركبات نقل الأشخاص والبضائع، ج ر العدد رقم 49.

ثانياً: المراجع باللغة العربية

(أ)- الكتب:

1)- عادل علي المقدادي، مسؤولية النقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان الاردن، ، سنة 1997.

(ب)- مذكرات:

1)- نبيلة زرهوني، الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، مذكرة ماجستير تخصص قانون الاعمال، جامعة بلقايد وهران، سنة 2013.

(ب)- المجلات:

1)- العرابوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والاشخاص في القانون الجزائري، حوليات جامعة بشار، العدد 7، لسنة 2010.

(ج)- ويبوغرافي:

1)- معلومات احصائية صادرة عن وزارة النقل جوان 2017، انظر الى موقع وزارة النقل عبر الرابط التالي
<https://www.mt.gov.dz>:

ثالثا: المراجع باللغة الفرنسية

A)- les ouvrages

- 1)- Amer Zahi, Droit des transports, office publications universitaires, Alger, année 1991.
- 2)- Delaubader André, traité de droit administratif, tome3, 6ème édition L.G.D.J année 1970.