

تطور النظام القانوني للموانئ في الجزائر

رفيق عبد الصمد¹

مقدمة :

تلعب الموانئ دور الصدارة في الاقتصاد الوطني و المبادلات التجارية الدولية لكون غالبيتها تمر عبر الخطوط البحرية² و قد سجل التاريخ على مدى السنوات صفحات عديدة مجيدة للتجارة العربية و الأسطول البحري العربي الذي احتل موقع الصدارة في البحار و المحيطات هذا الارتباط الوثيق بين التجارة الخارجية العربية و الأسطول البحري العربي يحتم الاهتمام بالموانئ و تدعيمها من الناحية المادية و التشريعية و البشرية لخدمة مختلف اتجاهات التجارة الدولية³

و بتسليط الضوء على الجزائر خصوصا فان يعتبر ميناء الجزائر العاصمة منصة حقيقية للتنمية الاقتصادية للتجارة الخارجية و في نفس الوقت أداة لتنظيم التجارة الخارجية و كذا نظام تقييم للاقتصاد الوطني باعتباره مركز عبور البضائع خاصة إلا ان النظام القانوني الذي كان يحكمه مر بعدة مراحل مباشرة بعد الاستقلال و قبل انشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية سمح لبعض المقاولات المملوكة للفرنسيين بالاستمرار في القيام بنشاطات الشحن و التفريغ إلا ان الأمر لم يبقى على حاله نظرا لتغير متطلبات التجارة الدولية فكان لزاما على المشرع مواكبة تلك التغيرات بإدخال تغييرات جذرية في سير الموانئ .

¹ طالب دكتوراه في القانون البحري و النقل جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

² - الطيب بن لمقدم ، قراءة في النظام القانوني للموانئ ، (ق 15/02) مجلة الفقه و القانون العدد الأول، نوفمبر 2012 ، ، ص 11 .

³ - عبد القادر فتحي لاشنين ، النقل البحري العربي في مواجهات التكتلات و الاندماجات العالمية ، المنظمة العربية للتنمية الادارية ، القاهرة ، سنة 2008 ، ص 168 .

و على هذا الأساس يطرح التساؤل عن المراحل الزمنية التي مر بها تطور النظام القانوني الذي يحكم موانئ الجزائر بدءا من الاستقلال الى غاية اليوم ؟ و عن واقع مؤسسة ميناء الجزائر في الوقت الراهن ؟ كل ذلك سنتناوله بالتفصيل على الشكل التالي :

أولا : مراحل تطور النظام القانوني للموانئ الجزائرية :

لقد مر النظام القانوني الذي حكم سير الموانئ الجزائرية بعدة مراحل المرحلة الأولى امتدت ما بين سنة 1962 الى غاية 1971 و المرحلة الثانية امتدت من سنة 1971 الى غاية 1982 و المرحلة الثالثة ابتداء من سنة 1982 الى غاية 2000 لتليها في الأخير مرحلة الخوصصة كل هذا تناوله بالتفصيل التالي :

أ/ المرحلة الأولى 1962-1971 :

مباشرة بعد الاستقلال و قبل انشاء الشركة الجزائرية للملاحة البحرية سمح لبعض المقاولات المملوكة للفرنسيين بالاستمرار في القيام بنشاطاتها (الشحن و التفريغ) هذا من جهة و من جهة اخرى ورث بعض الخواص مكاتب وكلاء العبور الفرنسيين لكن اذا كانوا قد ورثوا عناوين المحلات و بعض الوسائل المادية الزهيدة فان الوسائل الضخمة سلمت لشركة وطنية متخصصة و التي كانت تسمى " الشركة الوطنية للترانزيت و المخازن العامة " غيرت نظامها بعد ذلك و تحولت الى شركة ذات أسهم بتسمية جديدة هي : المغربية للنقل و المسافرين " MTA " ¹ و هي عضو في " FIATA"².

بعد ذلك و بموجب المرسوم رقم 63-443 المؤرخ بتاريخ 09 نوفمبر 1963 المتضمن تطبيق المرسوم المتعلق بالنظام الخاص للموانئ المستقلة (المرسوم رقم 62-203 المؤرخ بتاريخ 1962/02/21) أصبح التنظيم بالموانئ الجزائرية يتميز بالاستقلالية و خاصة الموانئ الأساسية للبلاد " الجزائر - عنابة - وهران " .

في خضم ذلك و في سنة 1963 أنشأت الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة بموجب الأمر رقم 489/63 المؤرخ بتاريخ 1963/12/31 و التي كانت تمارس نشاطات مختلفة : نقل المسافرين - عمليات السمسة - الوكالة - قطر السفن - المناولة المينائية-التشوين .

¹ - MTA : (Maghrébine de transport et auxiliaire) الشركة المغربية للنقل و المساعدين) .

² - FIATA : (الفدرالية الدولية لجمعيات ولاء العبور و مثلهم) لمعرفة المزيد عن ذلك راجع (BENAMAR Mohamed / les auxiliairede transport maritime - op-cit p 311.) .

تلاه بعد ذلك صدور المرسوم المؤرخ بتاريخ 08 يونيو سنة 1964 المتعلق بتشكيل مجلس ادارة الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة البحرية المادة 10 منه .

بعد مغادرة الفرنسيين استعادة الشركة السابقة من وسائل مقاولاتهم و أصبحت هي الوحيدة التي تقوم بشحن و تفريغ البضائع على مستوى موانئ البلاد هذا الاحتكار كرس بموجب الأمر رقم 50/69 المؤرخ بتاريخ 17/يونيو/1969 المتضمن احتكار النقل بالمواعين و الصيانة في الموانئ الجزائرية و النقل البحري و ايجار السفن ¹ .

هذه الشركة بعد نموها تضمنت قسما خاص بالمناولة و التشوين تطور بعد ذلك لينتج عنه ميلاد الشركة الوطنية للشحن و التفريغ في الموانئ (SONAMA) بموجب الأمر رقم 16/71 المؤرخ بتاريخ 09/04/1971² أين تضمن 24 مادة مقسمة الى 07 أبواب (التسمية . الشخصية . المركز - الهدف - رأسمال الشركة - الادارة - الوصاية - أحكام مالية - مجلس العمال) .

ب/ المرحلة الثانية 1971-1982:

بعد سنة 1971 و في ظل انشاء سلطة مينائية وطنية و هي الديوان الوطني للموانئ (ONP) بموجب المرسوم رقم 29/71 الصادر بتاريخ 1971 و كذلك الشركة الوطنية للمناولة (SONAMA) و الشركة الوطنية للعبور و المخازن العامة (SONATMAC) آنذاك عملت السلطة المينائية على ادخال قطاع الموانئ ضمن القطاع العمومي و هذا بالنسبة للنشاطات التابعة للقطاع الخاص و منها ما كان يمارس من قبل متعامل أجنبي (كالقيادة - الارشاد - التموين - العبور - المناولة - القطر) و هذا يدخل في اطار الاستراتيجية العامة للاقتصاد الوطني و التي نصت عليها وحددتها المخططات الوطنية .

بداية سنة 1980 بدأت ملامح السياسة الانفتاحية للدولة الجزائرية بالظهور و بهدف تحقيق اللامركزية في التسيير و تحقيق الانسجام بين حجم المؤسسة و مستوى كفاءتها المينائية تم اعادة هيكله المؤسسة العمومية بموجب المرسوم رقم 242/80 المؤرخ بتاريخ في 04/10/1980³ المتضمن اعادة هيكله المؤسسات العمومية مهما كان نوعها أو قطاع نشاطاتها أو النظام القانوني الذي تخضع له الى السمو نحو التلبية المتزايدة لاحتياجات الاقتصاد و احتياجات المواطنين في

¹ - جريدة رسمية العدد 53 السنة السادسة الموافق ل 20 يونيو 1969 ص 676 .

² - جريدة رسمية العدد 32 السنة الثامنة الموافق ل 20 أبريل 1971 ص 459 .

³ - جريدة رسمية العدد 41 السنة السابعة عشرة الموافق ل 07 أكتوبر 1980 ص 1513 .

اطار انجاز أهداف المخطط الوطني للتنمية الاقتصادية و الاجتماعية ووفقا للمبادئ المنصوص عليها في صلب هذا المرسوم من نتائج ذلك عوضت (SONAMA) بمؤسسات مينائية متواجدة لحد الآن أين رفع عنها الاحتكار فأسندت اليها مهام الشحن و التفريغ .

ج/ المرحلة الثالثة 1982-2000 :

هذه المرحلة بدايتها كانت سنة 1982 و بموجب المرسوم رقم 279/82 المؤرخ بتاريخ 14 أوت 1982¹ تم تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة الذي يحدده الأمر رقم 77/67 المؤرخ بتاريخ 11/05/1967 أين تم تعديل اسمها الى الشركة الوطنية للنقل البحري و هي شركة وطنية اقتصادية وفقا لمبادئ التنظيم الاشتراكي للمؤسسات مقرها الرئيسي بمدينة الجزائر من مهامها :

- النقل البحري للمسافرين و البضائع .
- احتكار عمليات الايداع و الوساطة البحرية .
- مهام الوكيل البحري سواءا في الجزائر أم في الخارج .

بعد ذلك و بموجب المرسوم رقم 280/82 المؤرخ بتاريخ 14/08/1982² تم حل الشركة الوطنية لشحن و تفريغ البضائع و تحويل ما يتبعها من ممتلكات و اعمال و هياكل ووسائل و مستخدمين الى مؤسسات مينائية المبينة أدناه حسب مهمتها و اختصاصها هذا ما نصت عليه المادة 02 من المرسوم اعلاه و هي :

- المؤسسات المينائية بمدينة الجزائر .
- المؤسسات المينائية بعنابة .
- المؤسسات المينائية بوهران .
- المؤسسات المينائية بمستغانم .
- المؤسسات المينائية بسكيكدة .
- المؤسسات المينائية بجاية .
- المؤسسات المينائية بأرزو .

¹ - جريدة رسمية العدد 33 السنة التاسعة عشرة الموافق ل 17 أوت 1982 ص 1646 .

² - جريدة رسمية العدد 33 السنة التاسعة عشرة الموافق ل 17 أوت 1982 ص 1649 .

➤ المؤسسات المينائية بالغزوات¹.

بنفس التاريخ و بموجب المرسوم رقم 281/82 تم حل المكتب الوطني للموانئ و تحويل ما يتبعه من ممتلكات و اعمال و هياكل ووسائل و مستخدمين أين تم ادماج كل هته الوحدات ضمن (08) مؤسسات مينائية فأصبحت المؤسسة العمومية سنة 1982 مؤسسة اشتراكية ذات صبغة اقتصادية مهمتها :

- استغلال الوسائل و التجهيزات المينائية .
- القيام بأشغال الصيانة و الاصلاح .
- ممارسة احتكار القطر و المناولة .

نص على ذلك المراسيم التالية :

- المرسوم التنفيذي رقم 82/283 المؤرخ بتاريخ 14 أوت 1982 تضمن انشاء مؤسسة ميناء عنابة .
- المرسوم التنفيذي رقم 82/284 المؤرخ بتاريخ 14 أوت 1982 تضمن انشاء مؤسسة ميناء سكيكدة .
- المرسوم التنفيذي رقم 82/285 المؤرخ بتاريخ 14 أوت 1982 تضمن انشاء مؤسسة ميناء بجاية.
- المرسوم التنفيذي رقم 82/286 المؤرخ بتاريخ 14 أوت 1982 تضمن انشاء مؤسسة ميناء مدينة الجزائر .
- المرسوم التنفيذي رقم 82/287 المؤرخ بتاريخ 14 أوت 1982 تضمن انشاء مؤسسة ميناء مستغانم .
- المرسوم التنفيذي رقم 82/288 المؤرخ بتاريخ 14 أوت 1982 تضمن انشاء مؤسسة ميناء أرزيو.
- المرسوم التنفيذي رقم 82/289 المؤرخ بتاريخ 14 أوت 1982 تضمن انشاء مؤسسة ميناء وهران .

¹ - جريدة رسمية العدد 33 السنة التاسعة عشرة الموافق ل 17 أوت 1982 ص 1649 .

- المرسوم التنفيذي رقم 82/290 المؤرخ بتاريخ 14 أوت 1982 تضمن انشاء مؤسسة ميناء الغزوات.

نتج عن إحداه هته المؤسسات المينائية توحد مركز القرار بهدف تسهيل عملية تسيير حركة النقل بشكل دقيق خاصة عند الاستيراد و تأسست مؤسسة ميناء الجزائر جراء اعادة هيكلة قطاع الموانئ بعدما كان يتكون من ثلاث مؤسسات سابقة و المتمثلة في :

- الديوان الوطني للموانئ (ONP) .
- الشركة الوطنية للأملاك البحرية .
- المؤسسة الوطنية للشحن و التفريغ .

تزامن معه ذلك صدور القرار الوزاري المشترك الممضي في 1997/11/26 المحدد لشروط تسليم رخصة الدخول الى الموانئ و استعمالها و سحبها ¹.

إلا أنه سنة 1998 و بمقتضى القانون رقم 05/98 الصادر بتاريخ 1998/06/25 المعدل و المتمم للأمر رقم 08/76 المتضمن القانون البحري تم وضع تنظيم جديد يحكم الموانئ الجزائرية يقوم على أساس التفرقة بين مهام المرفق العام و النشاطات التجارية المفتوحة للخواص هذا الأمر تطلب انشاء السلطة المينائية للقيام بمهام المحافظة على الملك العام و التي نظمها المرسوم التنفيذي رقم 1999/09 المؤرخ بتاريخ 1999/08/18 المتعلق بالقانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية ².

ثانيا / مرحلة الخصومة :

نتناول في هذه المرحلة واقع فتح الشراكة مع الخواص و كذا حال مؤسسة ميناء الجزائر و مما يميز هذه المرحلة فان تم في اعادة تشكيل القانون البحري و انشاء السلطة المينائية و هذا التعبير جاء في اطار الاصلاح الاقتصادي الشامل و الذي تقوم به الجزائر بغية تحقيق المردودية و التحكم في التكاليف بحيث تميزت هذه المرحلة بما يلي :

- الفصل بين نشاطات الخدمة العمومية و بين الموارد المينائية .
- ترقية الاستثمارات المينائية العمومية و الخاصة .

¹ - جريدة رسمية عدد 16 سنة 1998 ص 35 .

² - جريدة رسمية العدد 57 سنة 1999 ص 06 .

- انشاء وحدات جديدة للسلطات المينائية الجهوية (الشرق - الوسط - الغرب) .
- عزل النشاطات التجارية عن السلطة المينائية (تسيير الأماك المينائية - الأمن) و ذلك من خلال القضاء على احتكار الدولة لنشاطات الخدمة التجارية بدعم مساهمة القطاع الخاص في الموانئ .
- السماح للمستعملين الرئيسيين للموانئ بتسيير الخدمة العمومية .
- تشجيع الخواص للقيام بالنشاطات التجارية المينائية من خلال ابرام عقود الامتياز الايجار و تقدم رخص للمستثمرين الأجانب .

و الذي ترتب عنه صدور منظومة تشريعية غنية بتسيير الشأن المينائي و اعتماد الامتياز في مجال النشاطات التجارية للموانئ نذكر منها ما يلي :

صدر المرسوم التنفيذي رقم 2000/81 المؤرخ بتاريخ 2000/04/09 المحدد لشروط استغلال خدمات النقل البحري و كفاءاته¹ أين نصت المادة 04 منه على انه يمنح الامتياز لكل الأشخاص المنصوص عليهم في احكام المادتين 01/571 - 572 من الأمر رقم 80/76 المؤرخ بتاريخ 1976/10/23 المتضمن القانون البحري هؤلاء الأشخاص سواءا كانوا طبيعيين ام اعتباريين و بذلك شكل صدور هذا المرسوم خطوة تشريعية هامة رفعت الاحتكار الذي كان مضروب على الموانئ لفائدة الدولة فيما تعلق بالنشاطات التجارية و من جهة اخرى تبنت الفصل بينها و بين مهام الأمن المينائي تمخض ذلك في صدور المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ و امنها مفصلا بذلك ما جاءت به المواد 54 - 911 من القانون البحري².

تلاه بعد ذلك صدور المرسوم التنفيذي رقم 2002/183 المؤرخ بتاريخ 2002/05/26 المحدد لمبلغ حقوق امتياز استغلال خدمات النقل البحري عملا بأحكام المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 2000/02 المذكور أعلاه أين حدد ذلك بالدينار الجزائري وفقا لمنطقة التدخل عدد السفن المملوكة او المستأجرة و كذا نوع النقل البحري.

إلا أنه سنة 2008 تم إلغاء أحكام كل من المرسومين التنفيذيين 81/2000 و 02-183 و تم تعويضهما بالمرسومين 75/08 - 58/08 المؤرخين في 2008/02/13 و المتضمنين على التوالي شروط امتياز منح خدمات النقل البحري - مبلغ حقوق امتياز استغلال خدمات النقل البحري

¹ - جريدة رسمية عدد 21 سنة 2000 .

² - جريدة رسمية رقم 01 سنة 2002 .

¹ هذا ما ميز تطور المنظومة القانونية التي حكمت الموانئ سواء في عقد الاشتراكية و الاحتكار و كذا بعد الانفتاح الاقتصادي الذي شهدته الجزائر في مطلع سنة 2000 .

أهم ما ميز واقع موانئ الجزائر هو توقيع اتفاق الشراكة مع موانئ دبي العالمية لتنمية البنى التحتية لميناء الجزائر و كذا فتح باب الشراكة مع الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة (C.N.A.N) الأمر الذي نبينه كما يلي :

01 : شراكة ميناء الجزائر مع موانئ دبي العالمية :

تم توقيع شراكة القطاع الخاص الأجنبي رسميا في 15/02/2009 بين مؤسسة ميناء الجزائر EPAL و موانئ دبي العالمية DWP بهدف تخفيض التكاليف و مدة الانتظار في الميناء الجزائري كما تهدف هذه الشراكة الى زيادة مساحة ميناء الجزائر العاصمة الى 18 هكتار بعد أن كانت 12 هكتار و حددت مدة عقد الامتياز هذا ب 30 سنة أي الى غاية سنة 2039 كضمان لاستغلال محطة الحاويات ².

02 : الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة :

أنشئت الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة (compagnie nationale algérienne de navigation) (C.N.A.N) بموجب المرسوم رقم 489/63 المؤرخ بتاريخ 31/12/1963 هذه الشركة تم خصصتها مع عدة شركات اجنبية منها سعودية و ايطالية و كذا فرنسية هدفها هو :

- النقل البحري للبضائع في شرق البحر المتوسط أوروبا الشمالية و امريكا .
- الوساطة المالية النقل و ادارة الجمركة .
- استئجار السفن .
- ادارة مخازن البضائع ³.

¹ جريدة رسمية رقم 09 سنة 2008 .

² - . www.portalger.com le 24/02/2018

³ - عبد المالك هاني ، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع دراسة حالة واقع ميناء الجزائر العاصمة ، مذكرة ماستر علوم تجارية جامعة محمد خيدر بسكرة ، سنة 2014 -2015 ، ص 70 .

03 : واقع مؤسسة ميناء الجزائر في الوقت الحالي :

مؤسسة ميناء الجزائر هي مؤسسة عمومية ذات طابع اقتصادي تأسست سنة 1982 بادماج الديوان الوطني للموانئ و الشركة الوطنية للموانئ و الشركة الوطنية للمناولة و بعد ذلك التحقت بهما وحدة القطر التي كانت سابقا تحت وصاية الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة و ذلك بموجب المرسوم رقم 82/286 المؤرخ بتاريخ 14/08/1982 الذي نص على تاسيس مؤسسة ميناء الجزائر و التي امتلكت استقلالها المادي في 23/12/1989 .

لها صفة شركة مساهمة ملك للدولة الجزائرية بصفة كلية و حيازتها في نفس الوقت مساهمات الموانئ و بذلك فهي مؤسسة قابضة عمومية خدماتية تقوم بالتنمية الاقتصادية لها سلطة تسيير و استغلال و تطوير الهياكل المرفقية و كذا التحكم في النشاط التجاري .

يمتد ميناء الجزائر على عرض حوالي 18 كلم يتربع على مساحة 184 هكتار من مهامه :

- تسيير و استغلال و تنمية الميناء و الوسائل و المنشآت المينائية .
- الاحترام العام للمنشآت العقارية العمومية المينائية و الطرقات و قواعد النظافة .
- اعداد برامج أشغال الصيانة و العمل على تطويرها و تطبيقها .
- برامج التركيب و انشاء هياكل النشاطات التجارية المناولاتية .
- استغلال الأدوات و التجهيزات المينائية باسم الدولة .
- تسيير المركبات العامة المينائية الخاصة بالدولة .
- حماية استثمار المنشآت المرفئية الخاصة بالقطاع العمومي للميناء .
- حفظ و تخزين و تسليم البضائع .
- التنسيق مع المؤسسات المعنية في مجال تطوير السطح المينائي .
- العمل على ادخال نظام الاعلام الآلي في النشاطات المينائية¹ .

خاتمة :

بالرغم من التطور التشريعي الهائل الذي عرفه النظام القانوني المسير للموانئ الجزائرية فإنها لا زالت تصنف ضمن الجيل الأول و هي بالتالي لا تمثل سوى نقاط انقطاع الحمولة تنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ و لقد اكتفت السلطات العمومية الجزائرية بتسيير الارث الذي يعود الى الفترة الاستعمارية دون ادخال أي تعديلات عليها أو على بنيتها التي تتكون بشكل عام من

¹ - عبد المالك هاني ، المرجع السابق ، ص 71 .

أحواض صغيرة و ضيقة و مخازن قريبة من بعضها هذه المواصفات أصبحت لا تتماشى و المتطلبات المستجدة و الناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري إلا أنه بالرغم من ذلك فإنها قد سعت بتدراك ذلك التأخر عن طريق إبرام الشراكة من المتعامل الأجنبي و خاصة موانئ دبي العالمية لتفادي خطر التهميش في البحر الأبيض المتوسط و مواكبة نظام النقل العالمي بالحاويات إلا ان ذلك يصطدم مرة ثانية بضعف استخدام التكنولوجيا و الاتصال في جهاز الجمارك و افتقارها لإجراءات كفئة و فعالة مما يترتب عليه اقامة مطولة للبضائع في الميناء لذلك لا بد من البحث على استراتيجية شاملة لجميع العاملين في نطاق الموانئ للنهوض بها من جديد .

قائمة المراجع :

أولا : الكتب :

- عبد القادر فتحي لاشين ، النقل البحري العربي في مواجهات التكتلات و الاندماجات العالمية ، المنظمة العربية للتنمية الادارية ، القاهرة ، سنة 2008 ،

ثانيا : المقالات القانونية:

- الطيب بن لمقدم ، قراءة في النظام القانوني للموانئ ، (ق 15/02) مجلة الفقه و القانون، العدد الأول ، نوفمبر 2012 ،

ثالثا : المذكرات

- عبد المالك هاني ، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع دراسة حالة واقع ميناء الجزائر العاصمة ، مذكرة ماستر علوم تجارية جامعة محمد خيدر بسكرة ، سنة 2014 -2015 ،

رابعا : القوانين.

- جريدة رسمية العدد 53 السنة السادسة الموافق ل 20 يونيو 1969 .
- جريدة رسمية العدد 32 السنة الثامنة الموافق ل 20 أبريل 1971.
- جريدة رسمية العدد 41 السنة السابعة عشرة الموافق ل 07 أكتوبر 1980 .
- جريدة رسمية العدد 33 السنة التاسعة عشرة الموافق ل 17 أوت 1982 .
- جريدة رسمية عدد 16 سنة 1998 .
- جريدة رسمية العدد 57 سنة 1999 .

- جريدة رسمية عدد 21 سنة 2000 .
- جريدة رسمية رقم 01 سنة 2002 .
- جريدة رسمية رقم 09 سنة 2008 .

خامسا : المراجع الأجنبية

- www.portalger.com.
- BENAMAR Mohamed / les auxiliairede transport maritime – op-cit