

نظام البوت (B.O.T) كآلية تعاقدية مستحدثة في مجال الإستثمار

وإدارة المرافق العامة

The Bot System as an Innovative Contractual Mechanism in The Field of Investment and Management of Public Facilities

دلالي عبد الجليل

طالب دكتوراه، مخبر البحث في تطوير التشريعات الاقتصادية،

معهد العلوم القانونية والإدارية، المركز الجامعي تيسمسيلت

dellali.abdel.djalil@cuniv-tissemsilt.dz

باية عبد القادر

أستاذ محاضر (أ)، مخبر البحث في تطوير التشريعات الاقتصادية،

معهد العلوم القانونية والإدارية، المركز الجامعي تيسمسيلت

bayabdelkader23@gmail.com

تاريخ النشر: 2020-12-15

تاريخ القبول: 2020-11-22

تاريخ الاستلام: 2020-10-24

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى تأصيل فكرة عقد البوت (BOT) من الناحية النظرية والقانونية، كأسلوب مستحدث لتطوير البنية التحتية وتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية، بالإضافة إلى الوقوف على تطبيقات هذا العقد في التشريع الجزائري ومدى اعتماده كآلية للتعاقد في مجال المرافق العامة الضرورية.

وقد خلصت الدراسة إلى أن عقد البوت (BOT) يعتبر من أهم الآليات المستحدثة لإنجاز وتشغيل المرافق العامة التي تشكل البنية التحتية في مختلف المجالات، وأن المشرع الجزائري قد تطرق لهذا العقد بصفة ضمنية في إطار الامتياز بموجب العديد من النصوص التشريعية والتنظيمية المختلفة.

الكلمات المفتاحية: عقد البوت، الاستثمار، المرافق العامة، البناء، التشغيل، نقل الملكية.

Abstract:

This study aims to rooting the concept of the BOT contract from a theoretical and legal point of view, as an innovative method to develop infrastructure and achieve economic and social development. In addition to Standing on applications of this contract in Algerian legislation and the extent of its adoption as a mechanism for contracting in the field of necessary public utilities.

The study concluded that the bot contract is one of the most important mechanisms innovative for construction and operation of public utilities that constitute the infrastructure in various fields, and that the Algerian legislator has spoken about this contract implicitly in framework the franchise in many different legislative and regulatory texts.

Key words: Bot contract, Investment, Public utility, Building, operation, transfer of ownership.

1. مقدمة:

يقع على عاتق الدول وبالأخص النامية منها إنشاء المرافق العامة الأساسية والضرورية التي تشكل البنى التحتية في شتى المجالات من مطارات، موانئ، محطات كهرباء، الطرق السريعة، محطات تحلية المياه وغيرها من المرافق من أجل إشباع الحاجات الضرورية للمواطنين والعمل على ازدهار المجتمع، ونظرا للعجز الذي تعانيه هذه الدول نتيجة ضعف مواردها المالية وعدم كفايتها فإن إقامة هذا النوع من المرافق والمشاريع يتطلب إمكانات مادية ضخمة ويد عاملة مؤهلة وتكنولوجيا حديثة، إذ تشكل هذه المرافق العامة استثمارات ضخمة وبالتالي تمثل عبء ثقيل على ميزانيات هذه الدول، الأمر الذي يستلزم اللجوء إلى اعتماد وسائل قانونية واقتصادية تكفل لها تحقيق نوع من التوازن بين متطلبات التنمية من جهة وبين الإمكانيات المالية المتوفرة من جهة ثانية، وفي هذا الصدد أوجدت هذه الدول لنفسها حلولا من خلال إبرام عقود شراكة مع القطاع الخاص في هذا المجال نظرا لما يشمله هذا القطاع من موارد مالية كافية ويد عاملة مؤهلة بالإضافة إلى التقنيات التكنولوجية الحديثة، وذلك من خلال الأخذ بأهم الآليات المستحدثة التي تلجأ لها الدول للتعاقد في مجال إدارة وتشغيل المرافق العامة لعل من أهمها نجد عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية الذي يعرف اختصارا باسم البوت (BOT)، والذي تمنح الدولة بموجبه للمستثمر المتعاقد معها فرصة إقامة المشروع وتشغيله على أرضها والاستفادة من عائداته خلال فترة زمنية محددة.

1.1. أهمية الدراسة: تستند هذه الدراسة في أهميتها إلى أهمية عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت) - (BOT) باعتباره نموذج مستحدث في مجال للإستثمار وإدارة المرافق العامة والحيوية التي تشكل البنية التحتية للدول خاصة النامية منها في ظل حاجة المواطنين لخدمات هذا النوع من المرافق، كما أن التعاقد وفق نظام البوت (BOT) يساهم في التقليل من نفقات التجهيز في ميزانيات هذه الدول كون المستثمر هو المسؤول عن عملية التشييد والتشغيل، بالإضافة إلى المساهمة في نقل التكنولوجيا الحديثة والقدرات التقنية والفنية وكذا تأهيل اليد العاملة المحلية.

2.1. إشكالية الدراسة: أمام هذا التقديم وهذه الأهمية يمكن طرح الإشكالية التالية: ما هو مضمون عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT) كألية مستحدثة في مجال الاستثمار وإدارة المرافق العامة؟ وما مدى تطبيقه في التشريع الجزائري؟.

3.1. أهداف الدراسة: تهدف هذه الدراسة إلى الوقوف على عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT) كأسلوب حديث في إدارة واستغلال المرافق العامة من خلال تحديد مفهومه، صورته وطبيعته القانونية، وكذا تحديد النظام القانوني لعقد البوت (BOT) من حيث كيفية إبرامه وأهم الآثار المترتبة على تنفيذه، بالإضافة إلى تسليط الضوء على تطبيقات هذا العقد في التشريع الجزائري من خلال إبراز موقف المشرع من جهة وتحديد أهم مجالات تطبيقه من جهة أخرى.

4.1. منهج الدراسة: استنادا لطبيعة موضوع الدراسة فقد اعتمدنا على المنهج الوصفي من خلال إبراز مختلف المفاهيم النظرية والقانونية المتعلقة بعقد البوت (BOT) بالإضافة إلى المنهج الاستقرائي والمنهج التحليلي من خلال استقراء وتحليل مختلف النصوص القانونية المتعلقة بمدى تطبيق هذا العقد في التشريع الجزائري.

5.1. تقسيم الدراسة: للإجابة عن هذه الإشكالية ارتأينا تقسيم هذه الدراسة إلى ثلاثة عناصر، بحيث نتطرق إلى ماهية عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت-BOT)، ثم نتطرق إلى النظام القانوني لعقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت-BOT)، على أن نتطرق في الأخير إلى تطبيقات عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت-BOT) في التشريع الجزائري.

2. ماهية عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT):

تعتبر عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية التي تعرف اختصارا بالبوت (BOT) من أهم العقود الإستثمارية التي تلجأ إليها الدول خاصة تلك التي تعاني عجز من حيث الإمكانيات لإنشاء المشاريع الإستراتيجية ومرافق البنية التحتية الأساسية، وذلك من خلال عقد شراكة مع القطاع الخاص لإنشاء وتشغيل مرافق عامة في مختلف المجالات الحيوية كالطاقة، الكهرباء، الطرق السريعة... إلخ، ما يؤدي إلى تخفيف العبء عن ميزانيات هذه الدول وتفادي الاقتراض والاستدانة¹، ومن أجل الإحاطة بمختلف الجوانب النظرية لعقد البوت (BOT) سنتطرق إلى إبراز مفهومه، ثم إلى تحديد طبيعته القانونية.

1.2 مفهوم عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT):

للتفصيل أكثر في مفهوم عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT) سنتطرق إلى تعريفه، وإلى كيفية نشأته وتطوره، ثم إلى إبراز خصائصه، وأخيرا إلى تحديد أهم صوره.

1.1.2 تعريف عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT): يمثل مصطلح "البوت-BOT" اختصارا لثلاث كلمات باللغة الإنجليزية كما يلي: حرف (B) اختصار للمصطلح (Build) ويعني البناء والتشييد، وحرف (O) اختصار لمصطلح (Operator) ويعني التشغيل، وحرف (T) اختصار لمصطلح (Transfer) ويعني النقل والتحويل، وقد شهد أسلوب البوت انتشارا في الكثير من الدول، و بمقتضاه يمكن للدولة أو أحد فروعها أن تقوم بمنح القطاع الخاص سواء أشخاص أو شركات محلية أو أجنبية بترخيص يتضمن بناء وتشغيل مرافق عام أساسي يمثل أحد البنى التحتية في الدولة².

ولقد وردت العديد من التعاريف المتعلقة بعقد البوت، سواء كانت صادرة عن هيئات رسمية أو عن باحثين وكتابات فقهية، من بينها مايلي:

- التعريف الوارد عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي على أن عقود البوت "هي عبارة عن أشكال لتمويل مشاريع تمنحها حكومة ما إلى مجموعة من المستثمرين أو إلى أحد الكيانات الخاصة يشار إليها بعبارة "الإتحاد المالي للمشروع" ، وذلك في شكل امتياز لصياغة مشروع معين وتشغيله وإدارته واستغلاله تجاريا لعدة سنوات تكون كافية لاسترداد تكاليف البناء إلى جانب تحقيق أرباح مناسبة من العائدات المتأتية من تشغيل المشروع".

- التعريف الوارد عن منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية (unido) على أن عقد البوت هو "اتفاق تعاقدي يتولى بمقتضاه أحد الأشخاص من القطاع الخاص إنشاء أحد المرافق الأساسية في الدولة وتشغيله وصيانته خلال مدة زمنية معينة يسمح له خلالها بفرض رسوم مناسبة على المنتفعين من خدمات هذا المرفق لتمكينه من استرجاع الأموال التي

استثمرها ومصاريف التشغيل والصيانة بالإضافة إلى أرباح وعوائد الإستثمار، على أن يلتزم المستثمر في نهاية المدة الزمنية المحددة في الإتفاق بنقل ملكية المرفق إلى الحكومة وهو في حالة صالحة للاستغلال³.

- وقد عرفه جانب من الفقه على أنه "استثمار يتولى فيه القطاع الخاص إنشاء وتشغيل واستغلال أحد مشاريع البنية التحتية، على أن يتم تحويله مرة أخرى للدولة بعد فترة زمنية كافية يتم فيها استرداد رأس مال المستثمر وتحقيق معدل ربح مناسب"، أي أن تمنح الحكومة بموجب عقد البوت إلى القطاع الخاص (شركة المشروع) حق امتياز يتضمن بناء و تشغيل مشروع ما في مجال البنية التحتية وإدارته خلال فترة الإمتياز المتفق عليها، على أن تنتقل الملكية إلى الدولة مانحة الإمتياز بعد انتهاء المدة المحددة⁴.

- كما عرفه جانب آخر من الفقه على أنه "العقد الذي تعهد به الدولة للمستثمر إنشاء مشروع على نفقته الخاصة وإدارتها واستغلاله لفترة زمنية معينة يحصل خلالها على أرباح تغطي تكاليف المشروع وتحقيق نسبة معينة من الأرباح، وذلك تحت إشراف ورقابة الدولة، مع التزام هذا المستثمر بنقل ملكية المشروع إلى الدولة في نهاية العقد"⁵.

2.1.2. نشأة وتطور عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT): لقد نشأت فكرة عقد البوت (BOT) حديثاً وتم الترويج لها لخدمة أغراض التنمية خاصة في الدول النامية في ظل اهتمام هذه الدول بإنشاء وإدارة المشروعات والمرافق العامة من خلال الاستثمار وفق هذا الأسلوب لتحقيق التنمية الاقتصادية وتحسين البنية التحتية الأساسية، إذ تعود جذور نظام البوت (BOT) إلى ما يعرف بعقود الامتياز التي انتشرت أواخر القرن التاسع عشر في العديد من الدول الأوروبية لتنفيذ مشروعات السكك الحديدية ومحطات الكهرباء وتلك الخاصة بالمياه الصالحة لشرب؛ أما بداية تطبيق عقد البوت كأسلوب حديث فإنه يعود حسب الكثير إلى مايلي:

أ- توقيع اتفاقية تنفيذ نفق "المانش" الرابط بين فرنسا وبريطانيا سنة 1984 ضمت ثلاثة أطراف تتمثل في الحكومة الفرنسية والحكومة البريطانية من جهة وشركة "أورو تينال - Euro Tunnel" الخاصة من جهة أخرى⁶.

ب- رئيس الوزراء التركي "تورجوت أوزال" الذي اعتبر أول من أطلق تسمية البوت (BOT) في بداية الثمانينات خلال اجتماعه برجال الأعمال والمستثمرين من القطاع الخاص بعد نجاحه في الانتخابات البرلمانية آنذاك، حيث شرح استراتيجيته الجديدة في التنمية والإصلاح الاقتصادي من خلال إسناد مشاريع البنية الأساسية إلى المستثمرين من القطاع الخاص على أساس نظام البوت، بالإضافة إلى التوجه نحو خصخصة شركات القطاع العام، وبذلك صار هذا النظام كتعبير عن النهج الاقتصادي في تركيا⁷.

3.1.2. خصائص عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT): يتميز عقد البوت بمجموعة من الخصائص التي تميزه عن غيره من العقود تتمثل فيما يلي:

أ- من حيث الأطراف: فإن عقد البوت يبرم بين طرفين أحدهما الدولة أو أحد فروعها كطرف رئيسي في العقد بصفتها مانحة الإمتياز وصاحبة الإشراف والرقابة، والطرف الثاني هو المستثمر أو كما يطلق عليه "شركة المشروع" الذي قد يكون شخص طبيعي أو معنوي محلي أو أجنبي.

ب- من حيث الهدف: فإن عقد البوت يهدف إلى إنشاء مرافق عامة تقدم خدمات ذات نفع عام، ذلك أن الغاية من إقدام الدولة أو أحد فروعها على التعاقد وفق نظام البوت هو السعي لإنشاء مرافق عامة تشكل بنية تحتية ذات طابع اقتصادي وتقديم خدمات ذات نفع عام وإشباع الحاجات الضرورية للمنتفعين منها كشبكات الطرق، الكهرباء، مياه الشرب، المطارات، الموانئ وغيرها⁸.

ج- من حيث سلطات الدولة في الإشراف والرقابة: يعتبر الإشراف والرقابة من أهم حقوق الدولة في مواجهة المتعاقد معها وكمظهر لفرض سيادتها وسلطتها، بحيث يعني ذلك التحقق من أن المتعاقد قد قام بتنفيذ العقد تنفيذا صحيحا مراعيًا للشروط المحددة سلفًا سواء من حيث الجانب الفني أو الإداري أو المالي، حيث أن أهمية المرافق موضوع عقد البوت وطول مدته تستدعي وجود هذا النوع من الإشراف والرقابة.

د- من حيث ملكية المشروع خلال مدة العقد: هناك خلاف قانوني نوعًا ما حول ملكية المرفق محل عقد البوت خلال مدة العقد المتفق عليها، حيث يرى جانب من الفقه ثبوت ملكية الجهة الإدارية المتعاقدة للمشروع، ويرى جانب آخر إلى أن الملكية في بعض صور عقد البوت تعود إلى شركة المشروع ملكية مؤقتة خلال مدة العقد، بينما يرى غالبية الفقه وهو الرأي الراجح إلى أن شركة المشروع تملك المرفق ملكية ثابتة خلال مدة العقد حتى تتمكن من تنفيذ التزاماتها على أحسن وجه⁹، على أن تنتقل ملكية المرفق بصفه نهائية إلى الدولة عند نهاية المدة المتفق عليها.

4.1.2. صور عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT):

يعد عقد البوت النموذج الأكثر شيوعًا لدى الدول، إلا أن الواقع العملي أثبت وجود عدة صور أخرى لهذا العقد تختلف من حيث الحقوق التي تتمتع بها شركة المشروع والسلطات التي تملكها خلال فترة الإستغلال، نجد من أهمها مايلي :

أ- عقد البناء والتملك ونقل الملكية "BOOT": بموجب هذا العقد تقوم شركة المشروع ببناء وتشبيد المشروع على نفقتها وتملكه¹⁰، واستغلاله تجارياً خلال مدة العقد على أن تلتزم تقوم بنقل ملكية المشروع إلى الجهة الإدارية المتعاقدة معها في نهاية هذه المدة.

ب- عقد البناء والإيجار ونقل الملكية "BLT": بناء على هذا العقد تقوم شركة المشروع بتشبيد المرفق وتملكه طوال مدة العقد وتأجيريه للجهة الإدارية التي تقوم بإدارته وتشغيله مباشرة أو بواسطة أطراف آخرين وذلك مقابل حصول شركة المشروع على عائد مالي مناسب لتغطية نفقات الإنجاز وتحقيق ربح معقول طيلة مدة العقد¹¹.

ت- عقد البناء والتملك والتشغيل "BOO": هو عقد تقوم بواسطته شركة المشروع صاحبة الإمتياز بالإشراف على التشغيل دون نقل ملكية المشروع في نهاية العقد وإنما يتم تجديد الإمتياز لمدة زمنية أخرى تحصل خلالها الدولة على نصيب من الإيرادات التي يحققها المشروع مقابل منح الإمتياز.

ث- عقد التحديث والتملك والتشغيل والتحويل "MOOT": في هذا العقد يكون مشروع البنية التحتية أو المرفق موجود أصلاً دون أن تقوم شركة المشروع بإنجازه وإنما تتفق مع الدولة مالكة هذا المشروع على تحديثه وتطويره مقابل تملكه

خلال مدة زمنية محددة في العقد يحصل خلالها المستثمر على عائدات ورسوم متأتية من الإنتفاع بخدمات المرفق محل العقد على أن يتم تحويل ملكيته إلى الدولة بعد نهاية المدة المتفق عليها¹².

ج- عقد التصميم والتشييد والتمويل والإستغلال "DBFO": في هذا النوع من العقود تتفق الدولة مع المستثمر على إقامة مشروع البنية التحتية أو المرفق العام وفق الشروط التي تحددها الدولة، حيث تتولى شركة المشروع بإقامة المشروع وتأسيسه وفي المقابل تبحث عن تمويل من أحد البنوك داخل الدولة مانحة الامتياز أو خارجها، والقيام بتشغيل المشروع وفقا للضوابط الموضوعية من طرف الدولة مقابل حصول هذه الشركة على إيرادات وعائدات من وراء تشغيل المرفق لتغطية النفقات وتحقيق أرباح مناسبة ومعقولة.

د- عقد التجديد والتملك والإستغلال "BOO": بموجب هذا العقد تقوم الدولة بالتعاقد مع المستثمر من أجل تجديد وتدعيم أحد المرافق العامة الضرورية من مرافق البنية التحتية سواء من حيث البناء أو الآلات أو التجهيزات أو وسائل النقل... إلخ، مقابل تملك المستثمر للمشروع واستغلاله والحصول على رسوم مترتبة عن تشغيله خلال مدة العقد، مع انتقال ملكية المرفق إلى الدولة بعد نهاية هذه المدة¹³.

هـ- عقد البناء والتسليم والإستغلال "BTO": في إطار هذا العقد تقوم شركة المشروع بتشبيد المرفق العام على نفقتها الخاصة وبعد إتمامه تسلمه إلى الدولة مقابل منحها الحق في استغلال هذا المرفق خلال مدة معينة من الزمن لتحقيق إيرادات تمثل مصاريف التشييد والأرباح الناجمة عن هذا الاستغلال¹⁴.

و- عقد البناء والتمويل والتحويل "BFT": في هذا العقد يقوم المستثمر بتقديم التمويل اللازم لإقامة المشروع أو المرفق مقابل تسديد الدولة لتكلفة التمويل على أقساط للمستثمر¹⁵.

ي- عقد الإيجار والتجديد والتشغيل ونقل الملكية "LROT": بموجب هذا العقد يتولى المستثمر المتعاقد مع الدولة استئجار مشرع قائم وتجديده والقيام بتشغيله خلال مدة معينة متفق عليها في العقد، على أن تؤول ملكية هذا المشروع في النهاية إلى الدولة دون دفع مقابل عن التحويل¹⁶.

2.2. الطبيعة القانونية لعقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT):

يرى غالبية الفقه أن عقد البوت بأشكاله المختلفة يعد من عقود الإلتزام بصفته التطور الحديث لهذا النوع من العقود، إلا أنه ثار خلاف بين الفقهاء حول تحديد الطبيعة القانونية لهذا العقد البوت، حيث ظهرت في هذا الصدد عدة اتجاهات، يرى جانب منها أن عقد البوت هو عبارة عن تنظيم لائحي، ويرى جانب آخر أن عقد البوت من قبيل عقود القانون الخاص، في حين يرى جانب منها أن عقد البوت من قبيل العقود الإدارية، بينما يرى جانب آخر أن عقد البوت من صنف العقود الإدارية ذات الطابع الدولي.

1.2.2. عقد البوت هو عبارة عن تنظيم لائحي:

يرى جانب من الفقه أن عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت-BOT) ليس اتفاق أو عقد وإنما هو عبارة عن تنظيم لائحي ذات طابع اقتصادي يتوجب تنفيذه إبرام العديد من الإتفاقات المتعددة بين أطراف مختلفة قد

تتعارض مصالحها وليس طرفين فقط، إلا أن هذا الرأي انتقد لإنكاره الصفة التعاقدية لعقد البوت بحجة أنه يتضمن العديد من الإتفاقات التي تتعارض فيها مصالح الأطراف، فى حين أن الإتفاقات الفرعية ترتبط فى وجودها أصلا بالعقد الرئيسى بين الجهة الإدارية وشركة المشروع ولا تؤثر على طبيعته العقدية¹⁷.

2.2.2. عقد البوت من عقود القانون الخاص:

يرى البعض أن عقد البوت هو من قبيل عقود القانون الخاص ويخضع لأحكام القانون العادى وليس لأحكام القانون العام¹⁸، وبالتالي فهو من عقود الإدارة العادية والتي تبرمها بصفتها شخص من أشخاص القانون الخاص، حيث يكون طرفى العقد على نفس القدر من المساواة أثناء إبرام وتنفيذ العقد، وبذلك تنتفى امتيازات السلطة العامة المخولة للجهة الإدارية المتعاقدة مقارنة بالعقود الإدارية¹⁹، و قد استند أنصار هذا الإتجاه إلى أنه من مصلحة الدولة التساوى مع الطرف الآخر فى العقد من أجل تحفيز المستثمرين على التعاقد معها، على اعتبار أن أغلب المستثمرين هم أجنبى، كما أن إبرام عقود البوت يتم وفقا لمبدأ سلطان الإرادة دون وجود شروط استثنائية فى العقد، إلا أن هذا الرأي انتقد على أساس أن الدولة عندما تعهد لشركة المشروع إقامة وتشغيل مرفق عام له طابع استثنائى تظهر فيه سيادة الدولة وسلطتها فى مواجهة المستثمر ينفى عنه صفة عقود القانون الخاص²⁰.

3.2.2. عقد البوت من العقود الإدارية:

يرى أنصار هذا الرأي أن عقود البوت وإن كانت ذات طابع استثمارى تبرمها الدولة إلا أنها تعد من قبيل العقود الإدارية نظرا لتوفر امتيازات السلطة العامة فيها وتضمنها شروط استثنائية وغير مألوفة فى عقود القانون الخاص وأن تنازل الدولة عن بعض امتيازاتها يكون من أجل ضمان حسن تسيير المرفق العام، وبالتالي حسب أنصار هذا الرأي فإن عقد البوت هو عقد إدارى بطبيعته بمجرد وجود الإدارة كطرف فيه واتصاله بنشاط مرفق عام يشكل أمر استثنائى وغير مألوف فى عقود القانون الخاص، وبذلك يقترب عقد البوت من عقود امتياز المرافق العامة إذ يشكل التطور الحديث لهذه العقود مما يؤكد طبيعته الإدارية²¹.

4.2.2. عقد البوت من العقود الإدارية ذات الطابع الدولى:

يرى أنصار هذا الرأي أن عقود البوت تتم فى إطار مشاريع استثمارية اقتصادية ذات طابع دولى تنصب على أعمال تجارية، وبالنظر إلى أطراف العقد فإنه غالبا ما تكون هذه العقود مبرمة بين الدولة وطرف آخر أجنبى، الأمر الذى يضيف الطبيعة الإدارية والصفة الدولية على هذه العقود، ذلك أن فلسفة عقد البوت حسب أنصار هذا الإتجاه تقوم فى جوهرها على جذب رؤوس الأموال والإستثمارات الضخمة والتكنولوجيا الحديثة والمتطورة والتي غالبا ما تملكها الأطراف الأجنبية الدولية لتنفيذ المشروعات داخل الدول خاصة النامية منها، وأن عقود البوت تجمع فى غالب الأحيان بين أطراف تنتمى لأنظمة قانونية مختلفة يجعلها من قبيل العقود الإدارية ذات الطابع الدولى²².

من خلال التطرق لمختلف الإتجاهات الفقهية حول الطبيعة القانونية لعقد البوت، يمكن القول أن غالبية الفقه والراجح منهم يعتبر عقد البوت من قبيل العقود الإدارية وأنه التطور الحديث لعقد الإمتياز لعدة اعتبارات منها وجود

الدولة أو أحد فروعها طرفا في العقد، إضافة إلى تمتعها بامتيازات السلطة العامة في مواجهة المستثمر المتعاقد معها في العقد كالإشراف والرقابة وتعديل العقد وتوقيع الجزاءات، كما أن الهدف من إنشاء المرافق العامة وفق أسلوب البوت هو تقديم خدمات ذات نفع عام وتحقيق المصلحة العامة التي تهدف إلى تحقيقها العقود الإدارية.

3. النظام القانوني لعقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT):

باعتبار أن عقد البوت يتم إبرامه بين طرفين وفق إجراءات محددة للوصول إلى اختيار أفضل العروض المتاحة من الناحية المالية والتقنية لإقامة المرفق العام وتشغيله وصيانته، فإن تنفيذ هذا العقد يترتب عليه آثار قانونية تتمثل في مجموعة الحقوق والالتزامات التي تخص طرفيه سواء بالنسبة للدولة أو المستثمر المتعاقد معها ممثلا في شركة المشروع نظرا لتعارض مصالحهما ما قد يؤثر على النظام القانوني لهذا العقد²³، وعليه للإحاطة بمضمون النظام القانوني لعقد البوت سننظر إلى إبرام عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT)، ثم إلى الآثار القانونية المترتبة على تنفيذ عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT).

1.3. إبرام عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT):

يبرم عقد البوت بين طرفين أحدهما الدولة أو إحدى الجهات الإدارية التابعة لها والطرف الآخر شخص من أشخاص القانون الخاص كمستثمر يطلق عليه شركة المشروع وفق إجراءات تتضمن مجموعة من المراحل، إذ تتولى هذه الشركة تنفيذ العقد خلال فترة زمنية محددة يتخللها بناء وتشغيل المشروع واستغلاله²⁴، ولإبراز كيفية إبرام عقد البوت سننظر إلى أطراف عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT)، ثم إلى إجراءات إبرام عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT).

1.1.3. أطراف عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT):

بين طرفين هما كل من الدولة أو أحد فروعها كجهة مانحة الإمتياز والمستثمر المتعاقد معها يطلق عليه شركة المشروع في العقد.

أ- الدولة مانحة الإمتياز: تنشأ العلاقة التعاقدية في عقود البوت بين الدولة مانحة الإمتياز وشركة المشروع، إذ تعتبر الدولة هي المالك الأصلي للمشروع رغم تنازلها عنه خلال فترة تنفيذ العقد لصالح المستثمر من أجل ضمان حسن إدارته وتشغيله، حيث أن دور الدولة لا يقتصر على مرحلة إبرام العقد فقط بل يستمر في جميع مراحل إنجاز المشروع خاصة من حيث المتابعة والإشراف والرقابة التي تفرضها على المشروع في مختلف مراحله إلى غاية نقل ملكيته إليها في نهاية العقد وهو في حالة جيدة صالح للاستغلال²⁵، وفي مقابل ذلك فإنه يقع على الدولة مانحة الإمتياز على الخصوص توفير المكان الذي يقام عليه المشروع والضمانات القانونية والإجرائية لحماية الإستثمار على أرضها²⁶.

ب- شركة المشروع: تعتبر شركة المشروع (المستثمر) الطرف الثاني في عقد البوت، وهي المكلفة بتصميم وبناء وتشغيل المشروع واستغلاله طيلة الفترة المحددة في العقد، حيث تتولى بنفسها وتحت مسؤوليتها ونفقتها الخاصة تشييد المرفق وتشغيله والإستفادة من الإيرادات المترتبة على الخدمات التي يقدمها طيلة الفترة المحددة في العقد²⁷، على أن تلتزم شركة

المشروع بعد ذلك بنقل ملكية المرفق بصفة نهائية إلى الدولة وهو بحالة جيدة تسمح بتشغيله وتقديمه للخدمات وتحقيقه للنفع العام.

2.1.3. إجراءات إبرام عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT): نظرا لأهمية عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT) وطول مدته والآثار المترتبة عليه، فإن عملية إبرامه تمر بإجراءات معينة، تتمثل في تحديد المشروع، ثم دراسة جدوى المشروع، ثم طرح هذا المشروع للتعاقد.

أ- تحديد المشروع: تعتبر مرحلة اختيار وتحديد المشروع المزمع إقامته وفق أسلوب البوت من أهم المراحل التي تكفل نجاح المشروع من عدمه، إذ تقوم الدولة أو إحدى أجهزتها الإدارية المعنية بتحديد مشاريع البنية التحتية الضرورية التي تتطلب إنجازها تمويل من طرف القطاع الخاص²⁸، وذلك بناء على دراسات وأسس ذات طابع علمي وتقني واقتصادي؛ ومن أهم العناصر الأساسية التي تحكم عقد البوت هي ضرورة مراعاة عنصر المكان الذي يتم فيه تشييد المشروع وما يتوفر عليه من موارد وإمكانات حاضرة أو مستقبلية وضرورة مراعاة عنصر الزمن المستغرق لإقامة المشروع؛ وعلى الرغم من كون الجهة الإدارية هي التي تتولى تحديد المشروع وأسلوب إقامته نظرا لأهمية هذا المشروع ومدى حاجتها إليه، فإنه يمكن لشركة المشروع أن تتولى عملية تحديد المشروع محل عقد البوت بناء على طلب الجهة الإدارية مالكة المشروع²⁹.

ب- دراسة جدوى المشروع: بعد تحديد المشروع يتم في مرحلة ثانية إجراء دراسة جدوى أولية لهذا المشروع من حيث الموقع والحجم والاختيارات الفنية والتقنية اللازمة لإقامته، بالإضافة إلى الموارد المتاحة وحجم العائدات ومدى تحقيقها؛ ويقصد بدراسة الجدوى "مجموعة الأسس العلمية المستمدة من علوم الاقتصاد والمحاسبة وبحث العمليات التي تستخدم في تجميع البيانات ودراساتها أو تحليلها بقصد التوصل إلى نتائج تحدد مدى صلاحية هذه المشروعات من عدة جوانب قانونية وتسويقية وبيئية ومالية واجتماعية"³⁰، وعليه فإن دراسة الجدوى تشمل مختلف الجوانب السياسية والاقتصادية والاجتماعية والبيئية للمشروع، وكذلك على المواصفات الفنية والتقنية المؤثرة على أهمية المشروع والتي تلتزم بها شركة المشروع عند إنشاء المرافق العامة³¹، كما يتم تقييم التكنولوجيا المستخدمة والملائمة لطبيعة الإحتياجات ودراسة معدل التضخم الذي يؤثر على المبالغ المدفوعة للمشروع من طرف مستشارين متخصصين، بالإضافة إلى إعداد تقييم مبدئي لتكاليف المعدات و الآلات ورأس المال العامل، إذ عادة ما يتصف هذا التقييم بالدقة في ظل دراسة القدرة الاجتماعية والاقتصادية للمواطنين والتي تبنى عليها التسعيرات والرسوم المفروضة على الانتفاع بالنسبة لبعض المشاريع كتلك المتعلقة بالكهرباء والغاز مثلا³².

وفيما يخص عبء القيام بدراسة جدوى المشروع فإنه يقع على عاتق الدولة أو الجهة الإدارية المتعاقدة مع إمكانية الاستعانة بخبراء واستشاريين محليين أو أجانب لتحقيق دراسة جدوى شاملة وفعالة؛ وفي المقابل تقوم شركة المشروع بإعداد دراسة جدوى خاصة بها للتحقق من مدى تحقيق المشروع محل التعاقد للأرباح والكفاءة الاقتصادية³³.

ت- طرح المشروع للتعاقد: على الرغم من افتقار عقد البوت لنظام قانوني خاص به يبين كيفية طرح المشروع من خلاله للتعاقد، فإن إعتباره من قبيل العقود الإدارية التي تتضمن شروط استثنائية وغير مألوفة في عقود القانون الخاص يجعل من الأحكام المتعارف عليها في إبرام هذه العقود تسري عليه³⁴ خاصة تلك المطبقة في مجال الصفقات العمومية، وبالتالي يخضع

عقد البوت للقواعد الخاصة بطلبات العروض (المنافسة سابقاً) التي يتم من خلالها اختيار المستثمر المتعاقد مع الدولة وفق ما تنص عليه أحكام المرسوم الرئاسي 247/15 المتعلق بالصفقات العمومية و تفويضات المرفق العام³⁵. هذا وتقوم الجهة الإدارية بطرح المشروع للتعاقد إما عن طريق طلب العروض كقاعدة عامة أو عن طريق إجراء التراضي كاستثناء³⁶، مع الالتزام بمراجعة المبادئ المتعارف عليه عند التعاقد والمتمثلة في حرية الوصول إلى الطلبات العمومية والمساواة في معاملة المترشحين وشفافية الإجراءات³⁷، كما تقوم الجهة الإدارية أيضاً بتحديد وتوفير وسائل الإشراف والمتابعة التقنية والمالية التي تكفل حسن سير المرفق العام؛ أما إذا كان المشروع يتسم بالطابع السري فإنه أجاز للجهة الإدارية المعنية أن تلجأ للتعاقد دون الالتزام بمبادئ العلنية والمنافسة والمساواة كاستثناء عن القاعدة العامة وفق إجراء التراضي وهذا مراعاة لمقتضيات المصلحة العامة للدولة³⁸.

2.3. الآثار القانونية المترتبة على عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت – BOT):

بعد إبرام عقد البوت تأتي مرحلة تنفيذ المشروع والتي تلتزم من خلالها شركة المشروع بالتنفيذ حسب الإتفاق المبرم في العقد ووفق الشروط المطلوبة في عملية التنفيذ التي يترتب عنها آثار قانونية تمس كلا طرفي العقد، حيث تتمتع كل من الدولة وشركة المشروع بحقوق وفي المقابل يتحمل كلا منهما التزامات³⁹، ولتوضيح ذلك سنتطرق إلى حقوق والتزامات كل من الدولة وشركة المشروع في عقد البوت.

1.2.3. حقوق والتزامات الدولة في عقد البوت: تشكل الدولة الطرف الأهم في عقد البوت كونها صاحبة المشروع ومانحة الامتياز، وبالتالي تعمل على ضمان التنفيذ الأحسن للعقد، وهي تبالذلك تتمتع بعدة حقوق أو سلطات في مواجهة المتعاقد معها، في مقابل تحملها لمجموعة من الالتزامات.

أ- حقوق الدولة في عقد البوت: تتمتع الدولة في عقد البوت بجملة من الحقوق والسلطات تتمثل فيما يلي:

- الحق في الإشراف والرقابة على تنفيذ عقد البوت: على الرغم من أن الدولة عهدت إدارة وتشغيل المرافق العامة محل عقد البوت إلى القطاع الخاص فإن ذلك لا يعني تخليها عن هذه المرافق نهائياً، بل تتمتع بحق متابعة ورقابة شركة المشروع في تنفيذ العقد لكون المرافق محل التشييد تشكل جزءاً من بنيتها التحتية الأساسية مما يحتم مراقبة نشاطها، حيث يستند منح الدولة حق الإشراف و الرقابة إلى مبررين، الأول يتعلق بطول مدة عقد البوت والثاني يتعلق بالتزام شركة المشروع بإعادة ملكية المرفق إلى الدولة في حالة جيدة وصالح للاستغلال بعد نهاية المدة المحددة في العقد⁴⁰.

- الحق في تعديل عقد البوت: نظراً لطول مدة عقد البوت فإنه خلال هذه المدة قد تطرأ تغييرات سياسية أو اجتماعية أو اقتصادية تحتم على الدولة ضرورة التدخل وتعديل شروط العقد وبعض الالتزامات التعاقدية بما يضمن حسن سير المرفق العام وتحقيق المصلحة العامة سواء بالإضافة في هذه الشروط أو الإنقاص منها، شريطة أن يتم ممارسة سلطة التعديل وفق ضوابط تتمثل فيما يلي:

- أن لا يؤدي هذا التعديل إلى تغيير جوهر العقد الأصلي أي أن سلطة التعديل لا تمس جميع شروط العقد بل تلك المتعلقة بتسيير المرفق العام فقط.
- مراعاة مبدأ المشروعية.
- ضرورة وجود ظروف استثنائية تستدعي تعديل العقد⁴¹.

أ- الحق في توقيع الجزاء: تتمتع الدولة بسلطة توقيع الجزاءات على المتعاقد معها في عقد البوت والتي تندرج في إطار امتيازات السلطة العامة، وذلك في حالة تقصير أو الامتناع أو التأخر في تنفيذ التزاماته التعاقدية، حيث تعد هذه السلطة من أشد وأخطر السلطات التي تتمتع بها الدولة في مواجهة المستثمر المتعاقد معها نظرا لكون موضوع العقد هو مرفق عام يفترض سيره بانتظام واطراد لتحقيق النفع العام ومقتضيات المصلحة العامة⁴².

ب- إلتزامات الدولة في عقد البوت: يقع على عاتق الدولة بموجب عقد البوت مجموعة من الإلتزامات تتمثل أهمها فيما يلي:

- الإلتزام بمبدأ حسن النية في التنفيذ: يعد مبدأ حسن النية من المبادئ العامة في مختلف التشريعات ومن المبادئ الأساسية في كافة العقود المدنية والإدارية بما فيها عقد البوت، إذ يقع على عاتق الدولة الإلتزام بتنفيذ عقد البوت بحسن نية وذلك بعدم إرهاب المتعاقد معها وعدم عرقلة تنفيذه للمشروع، بالإضافة إلى احترام جميع الشروط المتفق عليها في العقد.

- الإلتزام بتبسيط الإجراءات القانونية والإدارية: في إطار تشجيع وترقية الإستثمار تلتزم الدولة في عقد البوت بتقديم الدعم ومختلف التسهيلات القانونية والإدارية والتنظيمية للمستثمرين، وذلك من خلال تبسيط إجراءات التسجيل ومنح الإجازات للمشاريع الإستثمارية وتوفير المعلومات والبيانات الضرورية للمستثمرين والقضاء على العراقيل الإدارية وتسهيل تخصيص الأراضي اللازمة لإقامة المشاريع وتوفير الأمن في المناطق الإستثمارية⁴³، بالإضافة إلى تكييف المنظومة القانونية بما يكفل تشجيع وتحفيز الإستثمارات خاصة تلك الناقلة لمختلف القدرات الفنية والتقنية والتكنولوجيا الحديثة.

2.2.3. حقوق والتزامات شركة المشروع في عقد البوت: بالإضافة إلى تمتع الدولة في عقد البوت بحقوق وتحملها إلتزامات فإنه في المقابل تتمتع شركة المشروع (المستثمر) باعتبارها الطرف الآخر في العقد بمجموعة من الحقوق ويقع على عاتقها عدة إلتزامات.

أ- حقوق شركة المشروع في عقد البوت: تتمتع شركة المشروع في عقد البوت بعدة حقوق في مواجهة الدولة يمكن إجمالها فيما يلي:

- الحق في الحصول على المقابل المالي: يمثل المقابل المالي دافع المستثمر للتعاقد مع الدولة أو أحد فروعها وفق نظام البوت، حيث يتخذ هذا المقابل شكل رسوم تفرض على المنتفعين من خدمات المرفق محل العقد سواء بطريقة مباشرة دون تدخل الدولة أو غير مباشرة بتدخل الدولة ومساهمتها بنسبة من هذه الرسوم، تستفيد منها شركة المشروع طيلة المدة

المحددة في العقد، والتي يفترض أن تكون كافية ومناسبة لتعويض نفقات التشييد وتحقيق أرباح معقولة عن استثمارها في المشروع⁴⁴.

- الحق في الحصول على الضمانات والإمميزات: تتمتع شركة المشروع بموجب عقد البوت بجملة من الضمانات والإمميزات التي تكفل لها إقامة المرفق العام موضوع العقد وحسن تشغيله واستغلاله، تتمثل أهمها فيما يلي:
- الحق في طلب استملاك العقارات اللازمة لإقامة المرفق العام وتشغيله أو الإستيلاء عليها مؤقتاً.
- حرية استيراد السلع و التجهيزات اللازمة لإقامة وتشغيل المشروع.
- الحق في حماية المشروع وضمان عدم تعرضه للمصادرة أو التأميم طيلة مدة العقد.
- حق الإقامة في الدولة مانحة الإمتياز مقر المشروع.
- الإعفاء من بعض الضرائب والرسوم أو التقليل من نسبتها⁴⁵.

- الحق في ضمان التوازن المالي للعقد: بالنظر إلى طول مدة عقد البوت والتي قد تتخللها تغير بعض الظروف لم تكن موجودة أثناء إبرام العقد من شأنها التأثير على التوازن المالي للعقد سواء كانت هذه الظروف بفعل الإدارة أو نتيجة ظروف طارئة غير متوقعة قد ترهق كاهل المستثمر وتكبده خسائر معتبرة، فإنه لمحاولة ضمان حقوق المستثمر المتعاقد يتمتع هذا الأخير بحق طلب إعادة التوازن المالي للعقد والتعويض عن الخسائر التي لحقت به نتيجة تنفيذ العقد الأصلي، حيث يتقرر هذا الحق استناداً للنظرية فعل الأمير التي تلتزم من خلالها الجهة الإدارية بتعويض المتعاقد معها عن الأضرار التي تلحقه من جراء عمل صادر عنها لإعادة التوازن المالي للعقد، أو استناداً للنظرية الظروف الطارئة التي قد تؤدي إلى إرهاق المستثمر بخسائر مالية نتيجة لهذه الظروف غير المتوقعة مسبقاً، ما يمنح هذا المستثمر الحق بمطالبة الجهة الإدارية المتعاقد معها بتعويض هذه الخسائر وإعادة التوازن المالي للعقد⁴⁶.

ب- التزامات شركة المشروع في عقد البوت: في مقابل الحقوق التي تتمتع بها شركة المشروع في عقد البوت فإنه تتنوع وتعدد الالتزامات الملقاة على عاتقها بموجب هذا العقد، وذلك كما يلي:

- الالتزام بالتنفيذ الشخصي لموضوع العقد: يقع على عاتق المستثمر أو شركة المشروع تنفيذ عقد البوت شخصياً دون إسناده لجهة أخرى، ذلك أن عقد البوت يتم بموجبه اختيار شركة المشروع على أساس معايير تراعى فيها الاعتبارات الشخصية، وبالتالي لا يجوز لشركة المشروع التنازل عن تنفيذ العقد لطرف آخر وإلا أدى ذلك إلى فسخ العقد وتحملها للمسؤولية⁴⁷.

- الالتزام بالآجال المحددة في تنفيذ العقد: تلتزم شركة المشروع باحترام المدة المحددة لتنفيذ عقد البوت والتي يتم من خلالها إقامة المرفق العام وتأمين الأجهزة والمعدات اللازمة لاستغلال هذا المرفق؛ ونظراً لأهمية الآجال تملك الدولة سلطة فرض غرامات عن التأخر في تنفيذ العقد في الظروف العادية باستثناء الحالات التي تشكل ظروف استثنائية ينجم عنها التأخر في التنفيذ كالقوة القاهرة أو نتيجة أفعال صادرة عن الجهة الإدارية المتعاقدة مع شركة المشروع⁴⁸.

- الالتزام بتشغيل المشروع وصيانتته: يمثل تشغيل المشروع الغاية التي يسعى إليها جميع الأطراف في عقد البوت، حيث تقوم شركة المشروع بإدارة المرفق العام وفقا لما هو متفق عليه في العقد والتي تضمن نوعية الخدمات ومدتها وحجم الرسوم المترتبة عليها... إلخ، مع الالتزام بضمان استمرارية المرفق في تقديم خدماته وتحقيق المساواة بين جميع المنتفعين، كما تلتزم شركة المشروع أيضا أثناء التشغيل بصيانة المرفق العام بمختلف المعدات والتجهيزات التي يتوفر عليها لضمان استمراريته لمدة أطول وتسليمه في حالة جيدة وصالحة للاستغلال⁴⁹.

- الالتزام بنقل التكنولوجيا الحديثة: في غالب الأحيان تتضمن عقود البوت بنود تلزم شركة المشروع باستخدام أحدث الوسائل والتقنيات التكنولوجية الحديثة المعتمدة في تشييد وتشغيل المرافق العامة وتدريب العمال المحليين على استخدامها خاصة في الدول النامية، وذلك بهدف تسهيل إدارة المشروع والقدرة على تشغيله وتحقيق أكبر عائد اقتصادي سواء للدولة أو لشركة المشروع، ناهيك عن تقديم خدمات عالية الجودة خاصة بعد نقل ملكية المرفق إلى الدولة⁵⁰.

- الالتزام بتسليم ونقل ملكية المشروع إلى الدولة مانحة الإمتياز: بعد انتهاء المدة المحددة في عقد البوت تلتزم شركة المشروع بتسليم ونقل ملكية المرفق العام إلى الدولة بصفة نهائية باعتبارها مانحة الإمتياز، على أن يتم تسليم المرفق وهو بحالة جيدة وصالحة للاستغلال، إذ تعتبر عملية نقل الملكية آخر إجراء أو مرحلة في عقد البوت تتحرر بموجبها شركة المشروع من جميع التزاماتها العقدية⁵¹.

4. تطبيقات عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT) في الجزائر:

تعتبر التجربة الجزائرية في إدارة المرافق العامة وتشغيلها بموجب عقد البوت (BOT) حديثة نوعا ما، حيث لم يتم اللجوء للقطاع الخاص لتمويل إنجاز مرافق البنية التحتية بشكل كلي وتشغيلها لمدة زمنية طويلة، وذلك كنتيجة للسياسة المنتهجة من طرف الحكومة القائمة على تكفل الدولة بتمويل إنجاز المشاريع في إطار صفقات عمومية بهدف الحفاظ على سيادتها وعلى الطابع الاجتماعي والمجاني للمرافق العامة الضرورية، غير أن ذلك لم يمنع عدة مشاريع وفق نظام البوت في مجالات محددة لاسيما في مجال الطاقة، الموانئ، محطات تحلية مياه البحر... إلخ، خاصة في ظل التوجه الجديد القائم على إشراك القطاع الخاص في تمويل المشاريع الكبرى للتقليل من الإنفاق العمومي وتفاذي التكلفة الباهضة لهذه المشاريع⁵²، وللوقوف على تجربة الجزائر فيما يخص إنشاء وإدارة المرافق العامة بموجب عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT) لابد من إبراز موقف المشرع الجزائري من عقد البوت، وكذا تحديد أهم المجالات المستهدفة لهذا العقد (تحلية مياه البحر أنموذجا).

1.4 موقف المشرع الجزائري من عقد البوت (BOT): على الرغم من خلو المنظومة القانونية في الجزائر من تسمية "البوت" وعدم نصها صراحة عليه كعقد يتم إبرامه بين الدولة وأحد أشخاص القانون الخاص من أجل إدارة وتسيير المرافق العامة، إلا أنه باستقراء أحكام بعض النصوص التشريعية والتنظيمية الخاصة بتنظيم مجالات محددة يلاحظ أنها تطرقت لعقد البوت بصفة ضمنية كأسلوب للتعاقد من خلال تحديد عناصره في إطار الإمتياز، نجد من أهمها ما يلي:

أ- القوانين المتعلقة بالطيران المدني: طبقا لنص المادة من القانون رقم 05/2000⁵³ المعدل والمتمم للقانون رقم 06/98 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني⁵⁴ فإنه إضافة إلى الدولة يمكن أن يكون إنجاز وتشغيل واستغلال المحطات الجوية محل امتياز يمنح لأشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية أو أشخاص اعتباريين خاضعين للقانون الجزائري؛ كما تنص المادة 03 من الأمر رقم 10/03⁵⁵ المعدل والمتمم للقانون رقم 06/98 السالف الذكر على أنه "يمكن أن يكون إنجاز واستغلال محطة جوية أو محطة طوافات بغرض فتحها للملاحة الجوية موضوع امتياز تمنحها السلطة المكلفة بالطيران المدني"، وما يمكن ملاحظته أن المشرع من خلال هذه المواد قد تطرق لنظام البوت كأسلوب للتعاقد من خلال تحديد مراحل تنفيذه في إطار الامتياز وذلك بتمكن القطاع الخاص من إنجاز واستغلال المحطات الجوية والملاحة الجوية.

ب- القانون رقم 12/05 المتعلق بالمياه⁵⁶ المعدل والمتمم: بالرجوع إلى نص المادة 17 من القانون رقم 12/05 المتعلق بالمياه المعدل والمتمم والتي تضمنت تحديد مكونات الأملاك العمومية الاصطناعية للمياه بنصها على أنه "تخضع كذلك للأملاك العمومية الاصطناعية للمياه المنشآت والهياكل التي تعتبر ملكا يرجع للدولة بدون مقابل بعد نفاذ عقد الامتياز أو التفويض للإنجاز والاستغلال المبرم مع شخص طبيعي أو معنوي خاضع للقانون العام أو القانون الخاص"، وكذلك المادة 81 من نفس القانون التي تنص على أنه "بموجب أحكام هذا القانون منح امتياز إنجاز واستغلال هياكل تحلية مياه البحر أو نزع الأملاح والمعادن من المياه المالحة من أجل المنفعة العمومية..."، فإنه يلاحظ تطرق المشرع في هذه المواد لعقد البوت بصورة ضمنية نوعا ما من خلال تحديد جميع العمليات أو المراحل التي يتضمنها وهي إنجاز واستغلال المنشآت والهياكل في مجال المياه وإعادة نقل ملكيتها إلى الدولة بعد انتهاء العقد⁵⁷.

ج- القانون رقم 01/02 المتعلق بالكهرباء وتوزيع الغاز بواسطة القنوات⁵⁸: باستقراء نص المادة 02 الفقرة 09 من هذا القانون التي تنص على أن "الامتياز هو حق تمنحه الدولة لمعامل يستغل بموجبه شبكة ويطورها فوق إقليم محدد ومدة محددة بهدف بيع الكهرباء أو الغاز الموزع بواسطة القنوات"، ونص المادة 07 نفس القانون التي تنص في مضمونها على أنه يتم إنجاز واستغلال المنشآت الجديدة لإنتاج الكهرباء من طرف كل شخص طبيعي أو معنوي خاضع للقانون الخاص أو العام حائز على رخصة للاستغلال، يلاحظ أن المشرع قد تطرق لمراحل عقد البوت دون ذكره صراحة، إذ أورد الإنجاز والاستغلال خلال مدة محددة يترتب عليها إعادة ملكية المشروع محل الامتياز إلى الدولة كونه يتضمن مرفق عام متعلق بالكهرباء أو الغاز⁵⁹، وهو ما أكدته المادة 02 الفقرة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 114/08 الذي يحدد كيفية منح امتيازات الكهرباء والغاز وسحبها ودفع الشروط المتعلقة بحق صاحب الامتياز وواجباته⁶⁰، والتي تنص على أن "أملاك العودة هي الأملاك الضرورية للمرفق المتنازل عنه لتوزيع الكهرباء أو الغاز والتي يجب أن تعاد ملكيتها أو التصرف فيها حتما إلى الدولة عند انتهاء مدة الامتياز...".

د- القوانين المتعلقة بالأملاك الوطنية: لقد حدد المشرع الجزائري موقفه في طريقة تسيير وإنشاء الأملاك العمومية الإصطناعية من خلال تبنيه نظام التعاقد مع الخواص بعد صدور القانون رقم 30/90 المتعلق بالأملاك الوطنية⁶¹ وخصوصا القانون المعدل والمتمم له رقم 14/08⁶²، حيث نصت المادة 64 مكرر الفقرة 01 من هذا القانون على أنه "يشكل منح امتياز استعمال الأملاك الوطنية العمومية المنصوص عليه في هذا القانون والأحكام التشريعية المعمول بها

العقد الذي تقوم بموجبه الجماعة العمومية صاحبة الملك، المسماة السلطة صاحبة حق الامتياز بمنح شخص معنوي أو طبيعي يسمى صاحب الامتياز حق استغلال ملحق الملك العمومي الطبيعي أو تمويل أو بناء و/أو استغلال منشأة عمومية لغرض خدمة عمومية لمدة معينة تعود عند نهايتها المنشأة أو التجهيز محل منح الامتياز إلى السلطة صاحبة حق الامتياز"، وبتحليل هذه الفقرة يلاحظ أن المشرع تكلم عن عقد امتياز بعض الأملاك العمومية الاصطناعية ولكنه استهدف في مضمونه عقد البوت من خلال تطرقه للبناء والاستغلال ثم إعادة نقل ملكية المنشأة أو التجهيز إلى الدولة⁶³.

وإضافة إلى هذه النصوص القانونية نجد هناك عدة نصوص تشريعية وتنظيمية أخرى أشارت في مضمونها لعقد البوت بصفة ضمنية من خلال تحديد عناصره دون ذكره صراحة كوسيلة للتعاقد في مجال إنشاء وتشغيل المنشآت والمرافق العمومية، نجد من بينها الأمر رقم 04/08 المحدد لشروط وكيفيات منح الامتياز على الأراضي التابعة للأملاك الخاصة للدولة والموجهة لإنجاز مشاريع استثمارية، المرسوم التنفيذي رقم 220/11 الذي يحدد كيفيات امتياز استعمال الموارد المائية بإقامة هياكل تحلية مياه البحر أو نزع الأملاح أو المعادن من المياه المالحة من أجل المنفعة العمومية أو تلبية الحاجيات الخاصة، المرسوم التنفيذي رقم 308/96 المتعلق بمنح امتيازات الطرق السريعة، المرسوم التنفيذي رقم 475/97 المتعلق بمنح امتياز المنشآت والهياكل الأساسية للري الفلاحي الصغير والمتوسط... الخ؛ أما فيما يخص الإجراءات المتبعة في إبرام وتنفيذ عقد البوت فيما يتعلق بالمشاريع التي يتم إنجازها على أساس نظام البوت فإنها تخضع كغيرها من العقود الإدارية لأحكام المرسوم الرئاسي رقم 247/15 المتعلق بالصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام.

2.4. أهم المجالات المستهدفة لعقد البوت (BOT) في الجزائر (تحلية مياه البحر أمثودجا): على الرغم من حداثة التجربة الجزائرية فيما يتعلق بإنجاز وتشغيل المرافق العامة بموجب عقد البوت، إلا أنه تم إطلاق عدة مشاريع وفق هذا الأسلوب خاصة في مجال تحلية مياه البحر أو نزع الأملاح والمعادن من المياه المالحة والذي يعتبر من أهم المشاريع المستهدفة إنجازها بموجب نظام البوت أو إحدى صيغته في الجزائر، وذلك بترخيص من المشرع حسب مفهوم المادة 81 السالفة الذكر من القانون رقم 12/05 المتعلق بالمياه المعدل والمتمم، وبتشجيع من الشركة العامة الجزائرية للمياه والتي أخذت على عاتقها مسؤولية تنفيذ السياسة الوطنية الخاصة بتنمية وتسيير قطاع المياه؛ وفي هذا الصدد تم إبرام عدة عقود تتضمن مشاريع إنجاز وتشغيل محطات تحلية مياه البحر مع شركات أجنبية مختلفة نظرا لتجربتها الواسعة في هذا المجال من جهة واعتمادها على التكنولوجيا الحديثة من جهة أخرى⁶⁴، وقد بلغ عدد هذه المشاريع حوالي 12 محطة لتحلية مياه البحر دخلت حيز التنفيذ على امتداد الساحل الجزائري⁶⁵، نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر ما يلي:

- مشروع إنجاز وتشغيل محطة لتحلية مياه البحر بمدينة الحامة (الجزائر العاصمة) سنة 2003 بموجب اتفاقية استثمار بين الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار "ANDI" كطرف قائم لحساب الدولة الجزائرية وشركة المشروع "حامة واتر ديسالينيشن - Hama water desalination" المعروفة باختصار "HWD spa" الخاضعة للقانون الجزائري والمشكل رأسمالها من اتحاد بين شركة "جينرال إيكترينك إينوكيس حامة هولدينغز إ.ر.و. ليتيميد" الخاضعة للقانون الإيرلندي

المساهمة بنسبة قدرها 70% وكذا الشركة الجزائرية للطاقة (AEC) المساهمة بنسبة قدرها 30%، وذلك لمدة امتياز محددة ب 30 سنة ابتداء من تاريخ دخول الاتفاقية حيز التنفيذ حسب نص المادة 02 الفقرة 02 من هذه الاتفاقية⁶⁶.
- مشروع إنجاز وتشغيل محطة لتحلية مياه البحر بمدينة سكيكدة سنة 2004 بموجب اتفاقية استثمار بين الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار "ANDI" كطرف قائم لحساب الدولة الجزائرية وشركة المشروع "أفواس دو سكيكدة" "ADS" والمشكل رأسمالها من اتحاد بين شركة "جايدا سكيكدة س.ل" الخاضعة للقانون الإسباني المساهمة بنسبة قدرها 49% وكذا الشركة الجزائرية للطاقة (AEC) المساهمة بنسبة قدرها 51%، وذلك لمدة امتياز محددة ب 30 سنة ابتداء من تاريخ دخول الاتفاقية حيز التنفيذ حسب نص المادة 02 الفقرة 02 من هذه الاتفاقية⁶⁷.

- مشروع إنجاز وتشغيل محطة لتحلية مياه البحر وإنتاج الكهرباء بمدينة أرزيو بوهران سنة 2003 بموجب اتفاقية استثمار بين الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار "ANDI" كطرف قائم لحساب الدولة الجزائرية وشركة المشروع "كهرما - KAHRAMA" الخاضعة للقانون الجزائري والتي يتشكل رأسمالها من اتحاد بين شركة "بلاك أند فيتش أفريقيا ليميتد -Black and Vitch Africa Limited" المساهمة بنسبة قدرها 5% والشركة الجزائرية للطاقة (AEC) المساهمة قدرها 95%، وذلك لمدة امتياز محددة ب 30 سنة ابتداء من تاريخ دخول الاتفاقية حيز التنفيذ حسب نص المادة 02 الفقرة 02 من هذه الاتفاقية⁶⁸.

من خلال التطرق لتطبيقات عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT) في الجزائر يتضح جليا من الناحية العملية أن نظام البوت يتجه في اتجاه مختلف عن ذلك الذي تأسس عليه من خلال غياب الخبرة المحلية والتكلفة العالية للمشاريع وكذا حجم وتعقيد الوثائق والإجراءات في هذا المجال، بالإضافة إلى المساهمة المعتبرة للدولة في تمويل هذه المشاريع سواء من خلال أموالها الخاصة التي تقدمها لشركة المشروع أو من خلال القروض الممنوحة من البنوك العامة، وهو ما يعتبر من التطبيقات الخاطئة لعقد البوت كونه لا يتوافق مع الفلسفة التمويلية التي تم استحداث وصياغة نظام البوت من أجلها، والتي تقوم على تحمل المستثمر أو شركة المشروع لتكاليف تمويل المشروع⁶⁹.

5. خاتمة:

يكتسي عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (البوت - BOT) أهمية بالغة لدى الدول خاصة النامية منها والتي تعاني نقص في المرافق العامة الضرورية وضعف البنية التحتية، كما أنه يعتبر أحد أهم النماذج المستحدثة في مجال الاستثمار وإدارة المرافق العامة والذي ظهر كسبيل لتحقيق نهضة اقتصادية واجتماعية لهذه الدول في ظل عصر العولمة؛ وفي ختام هذه الدراسة تم التوصل إلى مجموعة من النتائج التالية:

- أن التعاقد وفق نظام البوت يشكل نقلة نوعية في مجال تحسين وتطوير البنية التحتية للدول النامية، ومن أهم الآليات والوسائل المشجعة والمستقطبة للاستثمار.

- أن عقد البوت يحقق مزايا معتبرة لاسيما في مجال التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة، كما أنه يجنب صرف مبالغ مالية ضخمة من الميزانية العامة لتشييد المرافق العامة الكبرى.

- أن التعاقد وفق نظام البوت يساهم بشكل فعال في استعمال ونقل التكنولوجيا الحديثة والمتطورة من آلات وأجهزة وتقنيات وغيرها، وكذا تأهيل اليد العاملة المحلية من خلال الإحتكاك بالكفاءات الأجنبية المؤهلة في مختلف المجالات.
- أن المشرع الجزائري لم ينص صراحة على نظام البوت كأسلوب للتعاقد في مجال إنجاز وتشغيل المرافق العامة، وإنما تطرق له بصفة ضمنية في إطار الامتياز من خلال تحديد العناصر التي يقوم عليها.
- يشكل قطاع تحلية مياه البحر أحد أهم المجالات المستهدفة لتطبيق لعقد البوت في الجزائر.
- على الرغم من أن كيفية تطبيق نظام البوت في الجزائر تعتبر من التطبيقات الخاطئة لهذا النظام من خلال مساهمة الدولة إلى جانب المستثمر في رأسمال المشروع إلا أنها قد تعتبر كوسيلة لضمان سيادة الدولة وسلطتها على المرافق العامة محل عقد البوت بالنظر لأهميتها الحيوية والاستراتيجية.

ويهدف تفعيل التعاقد بأسلوب البوت لإنجاز وتشغيل المرافق العامة في الدولة بكفاءة وفعالية يمكن تقديم

الاقتراحات التالية:

- توفير الأساس القانوني لعقد البوت في الجزائر، وذلك من خلال النص عليه صراحة كأسلوب للتعاقد في مجال إنشاء وتشغيل المرافق العامة أو المبادرة بسن قانون يتضمن تنظيم هذا النوع من العقود.
- تشجيع وتحفيز المستثمرين على استغلال رؤوس أموالهم واستثمارها في إنجاز وتشغيل المرافق العامة الكبرى وفق نظام البوت، وذلك من خلال تقديم التسهيلات وتبسيط الاجراءات الإدارية وتوفير الضمانات القانونية بما يكفل حماية استثماراتهم من التأميم والمصادرة خلال فترة التشغيل والاستغلال.
- تراجع الدولة عن المساهمة في رأسمال المشاريع التي تكون محل للتعاقد وفق نظام البوت، وتحمل المستثمر عبء مسؤولية إنجاز المشروع وتشغيله والاستفادة من عائداته لمدة محددة.
- فتح المجال للتعاقد وفق نظام البوت أمام مختلف القطاعات الحيوية التي يتطلب إنجاز مرافقها موارد مالية ضخمة ترهق كاهل الميزانية العامة كالطرق السريعة، المطارات، الموانئ، الملاعب...إلخ.
- تعزيز سلطة الدولة في الاشراف والرقابة على المشروع محل عقد البوت في مختلف المراحل لضمان حسن التنفيذ وكذا صلاحية المرفق للتشغيل عند التسليم ونقل الملكية.

قائمة المراجع:

أولا- النصوص القانونية والتنظيمية:

- القانون رقم 30/90 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 المتضمن قانون الأملاك الوطنية، الجريدة الرسمية العدد 52، الصادرة في 02 ديسمبر 1990.
- القانون رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، الجريدة الرسمية العدد 48 الصادرة في 28 جوان 1998.

- القانون رقم 05/2000 المؤرخ في 06 ديسمبر 2000، المعدل والمتمم للقانون رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، الجريدة الرسمية العدد 75، الصادرة في 10 ديسمبر 2000.

- القانون رقم 01/02 المؤرخ في 05 فيفري 2002، المتعلق بالكهرباء وتوزيع الغاز بواسطة القنوات، الجريدة الرسمية العدد 08، الصادرة في 06 فيفري 2002.

- الأمر رقم 10/03 المؤرخ في 13 أوت 2003، المعدل والمتمم للقانون رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، الجريدة الرسمية العدد 48، الصادرة في 13 أوت 2003.

- القانون رقم 12/05 المؤرخ في 04 أوت 2005، المتعلق بالمياه، الجريدة الرسمية العدد 60، الصادرة في 04 سبتمبر 2005.

- القانون رقم 14/08 المؤرخ في 20 جوان 2008 المعدل والمتمم للقانون رقم 30/90 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 المتضمن قانون الأملاك الوطنية، الجريدة الرسمية العدد 44، الصادرة في 03 أوت 2008.

- المرسوم التنفيذي رقم 114/08 المؤرخ في 09 أبريل 2008، الذي يحدد كفاءات منح امتيازات الكهرباء والغاز وسحبها ودفتر الشروط المتعلقة بمحقوق صاحب الامتياز وواجباته، الجريدة الرسمية العدد 20، الصادرة في 13 أبريل 2008، ص 06.

- اتفاقية الاستثمار بين الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار وشركة المشروع حامة واتر ديسالينايشن (HWD)، الجريدة الرسمية العدد 07، الصادرة في 28 جانفي 2007.

- اتفاقية الاستثمار بين الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار وشركة المشروع أفواس دو سكيكدة "ADS"، الجريدة الرسمية العدد 07، الصادرة في 28 جانفي 2007.

- اتفاقية الاستثمار بين الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار وشركة المشروع كهوما "KAHRAMA"، الجريدة الرسمية العدد 07، الصادرة في 28 جانفي 2007.

ثانيا: الكتب:

- مصطفى عبد المحسن الحبشي، الوجيز في عقد البوت BOT، دار الكتب القانونية، مصر، 2008.
- عبد الفتاح بيومي حجازي، عقود البوت BOT في القانون المقارن، دار الكتب القانونية، مصر، 2008.
- عصام أحمد البهجي، عقود البوت (BOT) الطريق لبناء مرافق الدولة الحديثة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2008.

ثالثا: الرسائل الجامعية:

- سميرة حصايم، عقود البوت b.o.t: إطار لاستقبال القطاع الخاص في مشاريع البنية التحتية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري بتيزي وزو، 2011.

- صهيب صبوع، النظام القانوني لعقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) وتطبيقاته في الجزائر، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الإخوة منتوري بقسنطينة، 2013/2012.
- هاجر شماشمة، عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) وتطبيقاته في الجزائر، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي بأم البواقي، 2014/2013.

رابعاً: المقالات:

- مُجّد صلاح، السياسات العمومية الحديثة لبناء وتحديث البنية التحتية - مشروعات البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) نموذجاً-، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، العدد 12، 2014.
- عبد القادر مطاي، أمال بن صالح، الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشروعات البنى التحتية - نظام البوت BOT نموذجاً-، مجلة آفاق علوم الإدارة والاقتصاد، العدد 02، 2017.
- عارف صالح مخلف، علاء حسين علي، عقد البوت -دراسة في التنظيم القانوني لعقد البناء والتشغيل ونقل الملكية-، مجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية والسياسية، العدد 01، الرمادي، العراق، دون سنة نشر.
- رحيمة نمديلي، ماهية عقد البوت BOT: الإدارة الخاصة للمرافق العامة الاقتصادية وخصوصتها، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية، العدد 02، 2017.
- مُجّد صلاح، عبد الكريم البشير، أسلوب البوت كآلية لتشييد مشروعات البنية التحتية - تجارب دولية وعربية مختارة- مجلة أبحاث إقتصادية وإدارية، العدد 17، جوان 2015.
- نورة سعداني، الإستثمار وفق عقد البوت، مجلة القانون والمجتمع، العدد 02، 2017.
- مُجّد براق، عبد الحميد فيجل، عقد البوت (BOT) كآلية شراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشاريع البنية التحتية، مجلة الدراسات الإقتصادية المعاصرة، العدد 05، 2018.
- مبارك بن الطيبي، سليمان قنقارة، عقد البوت وأثره في ترقية الاستثمار وإنجاز مشاريع البنى التحتية الحديثة، مجلة معالم للدراسات القانونية والسياسية، العدد 02، 2019.
- هاجر فخار، دور عقود البوت في إنشاء وتسيير الأملاك الوطنية، مجلة صوت القانون، العدد 01، 2020.
- نجاة بن ديدة، عقد ال BOT في القانون الجزائري، مجلة القانون العام الجزائري والمقارن، العدد 02، 2015.
- أسماء تحنوني، تقييم تجربة الجزائر في إشراك القطاع الخاص بواسطة النماذج التمويلية الحديثة لتحقيق التنمية المستدامة (عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية أنموذجاً)، مركز جيل البحث العلمي، مجلة جيل الأبحاث القانونية، العدد 32، مارس 2019.

خامساً: أشغال الملتقيات:

- صافية أفلولي ولد رابح، مداخله حول عقد البناء و التشغيل و نقل الملكية آلية مستحدثة لإدارة المرافق العمومية في التشريع الجزائري، الملتقى الدولي الأول حول "المرفق العمومي في الجزائر ورهاناته كأداة لخدمة المواطن

- دراسة قانونية و عملية -"، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الجليلي بونعامة بخميس مليانة، يومي 13 و 14 ماي 2015.

المواقع الإلكترونية:

- عبد العزيز نويري، عقود التزامات المرافق العامة BOT (أنواعها وطرق الإستفادة منها)، ورقة عمل مقدمة في إطار المؤتمر السادس لرؤساء المحاكم في الدول العربية، لبنان، من 30 ماي إلى 01 جويلية 2016، ص ص 03- 04، على الموقع الإلكتروني: <https://carjj.org/sites/default/files/events/wrq>، تاريخ الاطلاع: 16 ماي 2019.

- جيلالي معروف، عقد البوت BOT استنساخ غربي لمنتج استثماري إسلامي، ص 10، مقال منشور على الموقع الإلكتروني: <https://carjj.org/sites/default/files/events/wrq>، تاريخ الاطلاع: 23 ماي 2019.

سادسا: المراجع باللغة الأجنبية:

- Zohir AMMARI, Souhil GUEMMAZ, Le financement des project en Algerie a travers le mode BOT, cas du dossier dessalement de l'eau de mer, Revue Académique des étude Humaines et Sociales, n° 20, 2018.

¹ - صافية أفلولي ولد رايح، مداخلة حول عقد البناء و التشغيل و نقل الملكية آلية مستحدثة لإدارة المرافق العمومية في التشريع الجزائري ، الملتقى الدولي الأول حول "المرفق العمومي في الجزائر و رهاناته كأداة لخدمة المواطن - دراسة قانونية و عملية-"، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الجليلي بونعامة بخميس مليانة، يومي 13 و 14 ماي 2015، ص 02

² - مُجد صلاح، السياسات العمومية الحديثة لبناء و تحديث البنية التحتية - مشروعات البناء و التشغيل و نقل الملكية (BOT) نموذجاً-، مجلة العلوم الاقتصادية و التسيير و العلوم التجارية، العدد 12، 2014، ص 135.

³ - عبد العزيز نويري، عقود التزامات المرافق العامة BOT (أنواعها وطرق الإستفادة منها)، ورقة عمل مقدمة في إطار المؤتمر السادس لرؤساء المحاكم في الدول العربية، لبنان، من 30 ماي إلى 01 جويلية 2016، ص ص 03- 04، على الموقع الإلكتروني: <https://carjj.org/sites/default/files/events/wrq>، تاريخ الاطلاع: 16 ماي 2019.

⁴ - عبد القادر مطاي، آمال بن صالح، الشراكة بين القطاعين العام و الخاص لتمويل مشروعات البنى التحتية - نظام البوت BOT نموذجاً-، مجلة آفاق علوم الإدارة و الاقتصاد، العدد 02، 2017، ص 162 .

⁵ - عازف صالح مخلف، علاء حسين علي، عقد البوت - دراسة في التنظيم القانوني لعقد البناء و التشغيل و نقل الملكية-، مجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية و السياسية، العدد 01، الرمادي، العراق، بدون سنة نشر، ص 04.

⁶ - سميرة حصايم، عقود البوت b.o.t: إطار لاستقبال القطاع الخاص في مشاريع البنية التحتية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2011، ص ص 02- 03.

⁷ - عازف صالح مخلف، علاء حسين علي، المرجع السابق، ص 02.

- ⁸ - مصطفى عبد المحسن الحبشي، الوجيز في عقد البوت BOT، دار الكتب القانونية، مصر، 2008، ص 21 .
- ⁹ - عارف صالح مخلف، علاء حسين علي، المرجع السابق، ص 07-08.
- ¹⁰ - من الناحية العملية فإن شركة المشروع لا تملك المشروع محل عقد البوت في حد ذاته وإنما تمتلك العناصر التي أوجدتها فيه من منشآت ومعدات وآلات وغيرها.
- ¹¹ - مصطفى عبد المحسن الحبشي، المرجع السابق، ص 15-16.
- ¹² - رحيمة نمديلي، ماهية عقد البوت BOT: الإدارة الخاصة للمرافق العامة الاقتصادية وخصوصتها، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية، العدد 02، 2017، ص 126-127.
- ¹³ - عبد الفتاح بيومي حجازي، عقود البوت BOT في القانون المقارن، دار الكتب القانونية، مصر، 2008، ص 66-68.
- ¹⁴ - مُجد صلاح، عبد الكريم البشير، أسلوب البوت كآلية لتشييد مشروعات البنية التحتية - تجارب دولية و عربية مختارة- مجلة أبحاث إقتصادية وإدارية، العدد 17، جوان 2015، ص 181.
- ¹⁵ - رحيمة نمديلي، المرجع السابق، ص 128.
- ¹⁶ - عبد العزيز نويري، المرجع السابق، ص 06.
- ¹⁷ - عارف صالح مخلف، علاء حسين علي، المرجع السابق، ص 12.
- ¹⁸ - مصطفى عبد المحسن الحبشي، المرجع السابق، ص 30-31.
- ¹⁹ - صهيب صبوع، النظام القانوني لعقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) وتطبيقاته في الجزائر، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الإخوة منتوري بقسنطينة، 2012/2013، ص 52.
- ²⁰ - رحيمة نمديلي، المرجع السابق، ص 129-130.
- ²¹ - عارف صالح مخلف، علاء حسين علي، المرجع السابق، ص 13.
- ²² - صهيب صبوع، المرجع السابق، ص 56.
- ²³ - هاجر شماشمة، عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) وتطبيقاته في الجزائر، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي بأم البواقي، 2013/2014، ص 65.
- ²⁴ - نورة سعداني، الإستثمار وفق عقد البوت، مجلة القانون والمجتمع، العدد 02، 2017، ص 190-191.
- ²⁵ - عارف صالح مخلف، علاء حسين علي، المرجع السابق، ص 17.
- ²⁶ - مُجد براق، عبد الحميد فيجل، عقد البوت (BOT) كآلية شراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل مشاريع البنية التحتية، مجلة الدراسات الإقتصادية المعاصرة، العدد 05، 2018، ص 07.
- ²⁷ - نورة سعداني، المرجع السابق، ص 191.
- ²⁸ - مصطفى عبد المحسن الحبشي، المرجع السابق، ص 80.
- ²⁹ - هاجر شماشمة، المرجع السابق، ص 66-67.
- ³⁰ - عبد الفتاح بيومي حجازي، المرجع السابق، ص 151.
- ³¹ - عارف صالح مخلف، علاء حسين علي، المرجع السابق، ص 18.

- 32- جيلالي معروف، عقد البوت BOT استنساخ غربي لمنتج استثماري إسلامي، ص 10، مقال منشور على الموقع الإلكتروني: <https://carjj.org/sites/default/files/events/wrq>، تاريخ الاطلاع: 23 ماي 2019.
- 33- - هاجر شماشمة، المرجع السابق، ص 68.
- 34- - نورة سعداني، المرجع السابق، ص 193.
- 35- - المرسوم الرئاسي رقم 247/15 المؤرخ في 16 سبتمبر 2015، المتعلق بالصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام، الجريدة الرسمية العدد 50، الصادرة في 30 سبتمبر 2015، العدد 50.
- 36- - انظر المادة 39 من نفس المرسوم، ص 12.
- 37- - انظر المادة 05 من نفس المرسوم، ص 05.
- 38- - عارف صالح مخلف، علاء حسين علي، المرجع السابق، ص 19.
- 39- - عصام أحمد البهجي، عقود البوت (BOT) الطريق لبناء مرافق الدولة الحديثة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2008، ص 149.
- 40- - عارف صالح مخلف، علاء حسين علي، المرجع السابق، ص 21-22.
- 41- - هاجر شماشمة، المرجع السابق، ص 87.
- 42- - هاجر شماشمة، المرجع السابق، ص 88.
- 43- - نورة سعداني، المرجع السابق، ص 199.
- 44- - مصطفى عبد المحسن الحبشي، المرجع السابق، ص 119.
- 45- - عارف صالح مخلف، علاء حسين علي، المرجع السابق، ص 26-27.
- 46- - نورة سعداني، المرجع السابق، ص 201.
- 47- - عارف صالح مخلف، علاء حسين علي، المرجع السابق، ص 29.
- 48- - هاجر شماشمة، المرجع السابق، ص 97.
- 49- - عصام أحمد البهجي، المرجع السابق، ص 165-169.
- 50- - المرجع نفسه، ص 160-162.
- 51- - عارف صالح مخلف، علاء حسين علي، المرجع السابق، ص 29.
- 52- - مبارك بن الطيبي، سليمان قنقارة، عقد البوت وأثره في ترقية الاستثمار وإنجاز مشاريع البنى التحتية الحديثة، مجلة معالم للدراسات القانونية والسياسية، العدد 02، 2019، ص 130.
- 53- - القانون رقم 05/2000 المؤرخ في 06 ديسمبر 2000، المعدل والمتمم للقانون رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، الجريدة الرسمية العدد 75، الصادرة في 10 ديسمبر 2000.
- 54- - القانون رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، الجريدة الرسمية العدد 48، الصادرة في 28 جوان 1998.
- 55- - الأمر رقم 10/03 المؤرخ في 13 أوت 2003، المعدل والمتمم للقانون رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، الجريدة الرسمية العدد 48، الصادرة في 13 أوت 2003.

- ⁵⁶ - القانون رقم 12/05 المؤرخ في 04 أوت 2005، المتعلق بالمياه، الجريدة الرسمية العدد 60، الصادرة في 04 سبتمبر 2005.
- ⁵⁷ - نجاة بن ديدة، عقد ال BOT في القانون الجزائري، مجلة القانون العام الجزائري والمقارن، العدد 02، 2015، ص 11.
- ⁵⁸ - القانون رقم 01/02 المؤرخ في 05 فيفري 2002، المتعلق بالكهرباء وتوزيع الغاز بواسطة القنوات، الجريدة الرسمية العدد 08، الصادرة في 06 فيفري 2002.
- ⁵⁹ - نجاة بن ديدة، المرجع السابق، ص ص 11-12.
- ⁶⁰ - المرسوم التنفيذي رقم 114/08 المؤرخ في 09 أفريل 2008، الذي يحدد كفاءات منح امتيازات الكهرباء والغاز وسحبها ودفتر الشروط المتعلقة بحقوق صاحب الامتياز وواجباته، الجريدة الرسمية العدد 20، الصادرة في 13 أفريل 2008، ص 06.
- ⁶¹ - القانون رقم 30/90 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 المتضمن قانون الأملاك الوطنية، الجريدة الرسمية العدد 52، الصادرة في 02 ديسمبر 1990.
- ⁶² - القانون رقم 14/08 المؤرخ في 20 جوان 2008 المعدل والمتمم للقانون رقم 30/90 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 المتضمن قانون الأملاك الوطنية، الجريدة الرسمية العدد 44، الصادرة في 03 أوت 2008.
- ⁶³ - هاجر فخار، دور عقود البوت في إنشاء وتسيير الأملاك الوطنية، مجلة صوت القانون، العدد 01، 2020، ص ص 607-608.
- ⁶⁴ - أسماء تخوني، تقييم تجربة الجزائر في إشراك القطاع الخاص بواسطة النماذج التمويلية الحديثة لتحقيق التنمية المستدامة (عقد البناء والتشغيل ونقل الملكية أمودجا)، مركز جيل البحث العلمي، مجلة جيل الأبحاث القانونية، العدد 32، مارس 2019، ص 96.
- ⁶⁵ - صهيب صبور، المرجع السابق، ص 75.
- ⁶⁶ - انظر اتفاقية الاستثمار بين الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار وشركة المشروع حامة واطر ديسالينايشن (HWD)، الجريدة الرسمية العدد 07، الصادرة في 28 جانفي 2007، ص ص 21-22.
- ⁶⁷ - انظر اتفاقية الاستثمار بين الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار وشركة المشروع أقواس دو سكيكدة "ADS"، الجريدة الرسمية العدد 07، الصادرة في 28 جانفي 2007، ص ص 27-28.
- ⁶⁸ - انظر اتفاقية الاستثمار بين الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار وشركة المشروع كههما "KAHRAMA"، الجريدة الرسمية العدد 07، الصادرة في 28 جانفي 2007، ص ص 33-34.
- ⁶⁹ - Zohir AMMARI, Souhil GUEMMAZ, Le financement des project en Algerie a travers le mode BOT, cas du dossier dessalement de l'eau de mer, Revue Académique des étude Humaines et Sociales, n° 20, 2018, p 37.