منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري في الجزائر

Granting the concession to exploit maritime transport services in Algeria

د. أحسن غربي

أستاذ محاضر أ

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة

GHARBI AHCENE

ahcenegharbi4@gmail.com

الملخص:

يمكن الوزير المكلف بالبحرية التجارية منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري للشخص الطبيعي أو الشخص المعنوي، إذا توفرت الشروط المحددة لاسيما في المادتين 04 و05 من المرسوم التنفيذي 08-57، وفق الإجراءات التي حددها المرسوم التنفيذي المذكور، ليتوج المنح بالتوقيع على اتفاقية منح الامتياز والتوقيع على دفتر الشروط.

يترتب على توقيع اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل البحري العديد من الآثار تخص طرفي الاتفاقية، وهما: السلطة المانحة من جهة، وصاحب الامتياز من جهة ثانية، وهي عبارة عن التزامات تقع على عاتق طرفي الاتفاقية.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، استغلال، خدمات، منح امتياز، الجزائر، المرسوم التنفيذي 08-57.

Abstract :

The Minister in charge of the Merchant Marine can grant the concession of exploiting maritime transport services to a natural person or a legal person, if the specified conditions are met, especially in Articles 04 and 05 of Executive Decree 08-57, according to the procedures specified by the aforementioned Executive Decree to culminate in granting the concession by signing the concession agreement and signing the Conditions book.

The signing of the concession agreement for the exploitation of maritime transport services entails many effects on both parties to the agreement, namely the granting authority on the one hand and the concessionaire on the other hand, which are obligations that fall on the shoulders of both parties to the agreement.

Key words: Maritime transport, exploitation, services, franchising, Algeria, Executive Decree 08-57.

Résumé :

Le ministre chargé de la marine marchande peut accorder la concession d'exploitation des services de transport maritime à une personne physique ou à une personne morale, si les conditions précisées sont remplies, notamment aux articles 04 et 05 du décret exécutif 08-57, conformément au procédures précisées par le décret exécutif susvisé pour aboutir à l'octroi de la subvention par la signature du contrat de concession et la signature du Cahier des Charges.

La signature de la convention de concession pour l'exploitation des services de transport maritime entraîne de nombreux effets pour les deux parties à la convention, à savoir l'autorité concédante d'une part et le concessionnaire d'autre part, qui sont des obligations qui incombent aux deux parties à l'accord.

Mots clés: Transport maritime, exploitation, services, franchise, Algérie, décret exécutif 08-57.

مقدمة:

تعتبر خدمات النقل البحري في الجزائر ملكية عامة تعود للدولة بنص المادة 20 من التعديل الدستوري لسنة 2020 التي نصت على الملكية العامة والتي هي ملك للمجموعة الوطنية، وتشمل النقل بالسكك الحديدية،**النقل البحري**،النقل الجوي وأملاك أخرى[1]، وهو ما أكدته المادة 571 من القانون البحري الجزائري[2] التي نصت على:" **النقل البحري ملكية عامة ويمكن أن يكون موضوع امتياز**"، وعليه يمكن للدولة منح استغلال خدمات النقل البحري للأشخاص الطبيعيين أو الأشخاص المعنوية الخاصة أو مؤسسات الدولة في إطار الامتياز الذي يمنح وفق الشرط والإجراءات التي يحددها التنظيم ساري المفعول، وكذا دفتر الشروط الذي تعده الجهات المختصة طبقا لنص المواد 571، 571-1، 571-2 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم.

لقد صدر في إطار المواد المذكورة أعلاه من القانون البحري، المرسوم التنفيذي رقم 2000-81 الذي حدد الشروط الواجب توفرها في الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يطلب الحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفيات منح الامتياز، كما حدد الآثار المترتبة على منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري، إلا أنه بعد ثماني سنوات من صدور هذا التنظيم تم إلغائه بالمرسوم التنفيذي رقم 08-57 الذي تنصب دراستنا على ضوئه، غير أنه بعد ثماني سنوات أخرى من صدوره صدر مرسوم تنفيذي رقم 16-203 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية، الذي أخضع هذه النشاطات لنظام الرخصة التي تسلم من قبل المصالح المختصة التابعة للوزير المكلف بالبحرية بناء على موافقة اللجنة المختصة، إذ لا تخضع هذه النشاطات لامتياز استغلالها الذي هو محل دراستنا، خلافا لنشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر البحر.

يقصد بالامتياز" **الشكل الذي تعهد من خلاله السلطة المفوضة للمفوض له إما انجاز منشآت أو اقتناء ممتلكات ضرورية لإقامة المرفق العام واستغلاله، وإما تعهد له فقط استغلال المرفق العام**"[3]، ويدل لفظ امتياز اصطلاحا على" **عقد تكلف بمقتضاه الإدارة، مانحة الامتياز، شخصا من الخواص يسمى صاحب الامتياز، للقيام بإنجاز منشأة أو التكفل بمرفق، يتقاضى أتعابه عن طريق الرسوم التي يدفعها مستخدمو المرفق**"[4]، وبما أن مرفق النقل العمومي هو ملك الدولة، فإنه يمكن تفويضه عن طريق عقود امتياز تنصب على استغلال خدمات النقل البحري طبقا لنص المادة 571 قانون البحري المعدل والمتمم وأحكام المرسوم التنفيذي 08-57.

وعليه تتمحور إشكالية الدراسة حول: **ما هي شروط وضوابط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري والآثار المترتبة على ذلك؟**

للإجابة على الإشكالية المطروحة ارتأينا إتباع، المنهج الوصفي والمنهج التحليلي، من خلال تبيان مجمل الشروط الواجب توفرها في الشخص الراغب في الحصول على الامتياز والملف الذي يرفقه مع الطلب، وتبيان مجمل الآثار الناتجة عن الاتفاقية، والتي تقع على عاتق طرفي الاتفاقية وهما: السلطة المانحة من جهة وصاحب الامتياز من جهة ثانية. وتحليل نصوص المرسوم التنفيذي رقم 08-57 التي تبين شروط وإجراءات وكيفيات منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري في الجزائر، من أجل الوقوف على الايجابيات التي يحملها هذا النص، والنقائص التي يتعين تداركها، من خلال دعوة الجهة المختصة إلى تعديل بعض أحكامه التي نعتقد وجود بعض النقائص فيها، يتعين تداركها.

وعليه قمنا بتقسيم هذه الدراسة تقسيما ثنائيا، عالجنا في الشق الأول الشروط التي حددها المرسوم التنفيذي 08-57 وملاحقه، التي تخص الشخص الذي يطلب الحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري، وأهم الإجراءات المتبعة في منح الامتياز. أما الشق الثاني فعالجنا فيه الآثار المترتبة على توقيع اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل البحري، التي تنصرف عموما إلى طرفي الاتفاقية، بعضها ينصرف إلى السلطة المانحة وبعضها لصاحب الامتياز.

أولا/ شروط وإجراءات منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري في الجزائر

تخضع عملية منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري في الجزائر إلى العديد من الشروط والضوابط التي تقيد منح الامتياز، بعضها يتصل بالشخص الذي يرغب في الحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري، وتكون أكثر صرامة، وبعضها يتصل بالملف الذي يقدمه الشخص، تكون أقل صرامة من الشروط المطلوبة في الشخص[5]، كما أن توفر الشروط الشكلية والموضوعية في الشخص الطبيعي أو المعنوي لا يعني منح الامتياز، وإنما يتعين إتباع بعض الإجراءات التي يحكمها وينظمها التنظيم، وعليه نعالج هذه النقطة وفق ما يلي:

1-شروط منح امتياز خدمات استغلال خدمات النقل البحري

نص المرسوم التنفيذي[6] رقم 08-57 على العديد من الشروط الواجب توفرها لمنح امتياز استغلال خدمات النقل البحري في الجزائر، وهذه الشروط يمكن ردها إلى شروط يتعين توفرها في الشخص الذي يسعى للحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري، وشروط يتعين توفرها في الملف الذي يقدمه الشخص للحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري، والتي يمكن الإطلاع عليها بالعودة للجريدة الرسمية التي نشر فيها المرسوم التنفيذي المذكور أعلاه أو بالاطلاع على بوابة الخدمة العمومية التابعة لوزارة النقل التي تعرض 22 خدمة إلكترونية تخص النقل البحري في الجزائر، منها شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري[7].

أ-الشروط المتعلقة بالشخص الراغب في الحصول على الامتياز:

نصت المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 على الأشخاص الذين يمكنهم الحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري في الجزائر، وهم:

- الأشخاص الطبيعيين
- الأشخاص الاعتباريين (الأشخاص المعنوية)، دون أن يحدد النص ما إذا كان الشخص المعنوي يشمل كل من الأشخاص المعنوية العامة وأيضا الخاصة، إذ يمكن منح الامتياز لكل شخص معنوي سواء كان شخص عام أو شخص معنوي خاص، إذا توفرت الشروط المطلوبة لاسيما التي حددتها المادة 04 من المرسوم المذكور أعلاه، لأن المادة حددت شروط تخص الشخص الطبيعي وأخرى تخص الشخص المعنوي وشروط مشتركة بينهما، وبغض النظر عن هذا التصنيف للشروط، يمكن إجمال الشروط الواجب توفرها في الشخص الذي يرغب في الحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري في الشروط التالية:

- يتعين أن يكون المركز الرئيسي لنشاط الشخص الذي يرغب في الحصول على الامتياز موجود في الجزائر، إذ لا يعتد بالمركز الرئيسي للنشاط الموجود خارج الجزائر حتى لو كان الشخص من جنسية جزائرية، ولتحقق هذا الشرط يتعين أن يتحقق رقم أعمال يفوق 60 % من رأس مال الشخص المعنوي في الجزائر أو تكون مداخيل وأملاك الشخص الطبيعي في الجزائر تفوق 60 %[8].
- يستجيب الشخص لطلب النقل البحري على الخطوط الواجب تغطيتها، إذ يفهم من هذا الشرط أن الشخص لا يحق له تحديد الخط أو الخطوط البحرية التي يرغب في تغطيتها، وإنما هي من صلاحيات السلطة المانحة، غير أنه يمكن طلب خطوط معينة وتوافق السلطة المانحة على ذلك، لكن هذا الاحتمال لا يمكن تصوره من الناحية العملية لأن السلطة المانحة تعلن عن الخطوط الشاغرة من خلال مشاريع لفتح خطوط بحرية، يتم الإعلان عنها، وتتلقى طلبات لتغطيتها حيث كشف مثلا وزير النقل أثناء الإجابة عن سؤال أحد النواب في المجلس الشعبي الوطني عن فتح الوزارة خط نقل بحري رابط بين الجزائر العاصمة وولاية تيبازة، بالإضافة إلى وجود مشاريع قيد الدراسة لفتح خطوط بحرية أخرى ما بين المدن الساحلية[9]، وعليه فإن الشخص الطبيعي أو المعنوي هو من يوافق على رغبة السلطة المانحة في تغطية الخطوط الشاغرة وليس العكس، إلا أنه يمكن أن تلتقي رغبة الشخص مع رغبة السلطة المانحة بشأن تلك الخطوط الشاغرة.

- يتعين أن يكون الشخص الطبيعي أو المعنوي مستوفيا للشروط التي يحددها دفتر الشروط والتي من بينها برنامج استغلال الخدمات البحرية للخطوط المنتظمة، طاقة المستخدمين والعتاد، أمن الاستغلال، تنظيم دائم من شأنه التكفل بالمسافرين والبضائع وضمان نقلهم، حالة السفن....
- يتوفر الشخص على برنامج نقليات يصادق عليه الوزير المكلف بالبحرية التجارية، ويكون قد تحصل على أماكن الرسو وأيضا فضاءات خاصة تضمن له التكفل بالمسافرين في الموانئ المعنية، وذلك إذا انصب امتياز خدمات النقل البحري على نقل المسافرين، لكن ما ذا عن نقل البضائع لأنها تندرج أيضا ضمن موضوع خدمات النقل البحري، فقد تكون بالموازاة مع نقل المسافرين وقد تكون مستقلة عنها.
- يتعين أن يتوفر الشخص على سفينة واحدة على الأقل سواء كانت ملك له أو مستأجر لها مثلا أو بأي صفة أخرى تمكنه من حق الاستعمال، أي يكتسب الشخص صفة المجهز لامتلاكه للسفينة أو استئجارها[10]، على اعتبار أن السفينة هي العامل المهم في استغلال البحار والاستثمار فيها[11]، وعليه حددت المادة 4 من المرسوم التنفيذي 08-57 الحد الأدنى لعدد السفن وهو سفينة واحدة دون أن تشير إلى الحد الأقصى، غير أنه يتعين توفر شروط في السفينة حتى يستوفي الشخص هذا الشرط، حيث اشترطت المادة 4 أن يقل سن السفينة عن 15 عاما، غير أنه يمكن للسلطة المختصة الترخيص استثناء بتجاوز شرط سن السفينة والاكتفاء بالشروط الأخرى في السفينة، لاسيما وضع السفينة الجيد والمطابق لمقاييس الأمن والمحافظة على حياة الأشخاص والممتلكات في البحر والوقاية من التلوث، وأن تشغل طاقما يتكون من بحارة جزائريين عندما يتم استغلال سفينة تحمل العلم الجزائري، إلا أنه يمكن الترخيص بإبحار نسبة من البحارة الأجانب ضمن تشكيلة الطاقم، وعندما تحمل السفينة علما أجنبيا يحدد الوزير المكلف بالبحرية التجارية نسبة معينة من البحارة الجزائريين ضمن تشكيلة الطاقم، وتدرج النسبة في اتفاقية الامتياز الموقع عليها من الطرفين.

إن الترخيص الذي يقوم به الوزير المكلف بالبحرية التجارية هو استثناء فقط يرد على القاعدة، إذ لا يمكن أن يتحول إلى قاعدة تتجاوز الشروط المطلوبة في شرط السفينة أو السفن، المدرج ضمن شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري.

يتعين أن تتوفر لدى الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يطلب الحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري، إضافة إلى جملة الشروط السابق ذكرها، القدرات على النقل البحري الضرورية لنشاط النقل البحري حتى يستفيد من منح الامتياز.

تجدر الإشارة أن المرسوم التنفيذي رقم 2000-81 كان يتضمن بعض الشروط التي لم ينص عليها المرسوم التنفيذي 08-57، والتي من بينها، القيد في السجل التجاري، التمتع بالحقوق المدنية والوطنية[12].

ب-الشروط الواجب توفرها في الملف المقدم للحصول على الامتياز:

يشترط المرسوم التنفيذي رقم 08-57، للحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري تقديم الشخص الطبيعي أو الشخص المعنوي ملفا، يطلب من خلاله من السلطة المختصة بالمنح، وهي الوزير المكلف بالبحرية التجارية، منحه امتياز استغلال خدمات النقل البحري لأجل تغطية الخطوط المطلوبة، وإرفاق الطلب بالوثائق الضرورية على مرحلتين، وعليه يتعين توفر الشروط التالية:

- شرط تقديم الطلب وإرساله للوزير المكلف بالبحرية التجارية حيث يعبر من خلال الشخص الطبيعي أو الشخص المعنوي عن رغبته في الحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري، مع التأكيد على احترامه لجميع الالتزامات الناتجة عن حصوله على الامتياز.
- إرفاق الشخص الطبيعي أو الشخص المعنوي الطلب بملف أولي يتضمن مجموعة من الوثائق حددتها المادة 05 من المرسوم التنفيذي 08-57، وهي:

- شهادة ميلاد المعني، وهو شرط يخص الملف الذي يقدمه الشخص الطبيعي
- مستخرج من صحيفة السوابق العدلية رقم 03 حديثة حيث يتعين أن لا يتعدى تاريخها ثلاثة (03) أشهر، وهو أيضا شرط يخص الملف الذي يقدمه الشخص الطبيعي
- شهادة تثبت الجنسية الجزائرية للشخص، وهو أيضا شرط يخص الملف الذي يقدمه الشخص الطبيعي، دون أن يميز النص بين الجنسية الجزائرية الأصلية أو المكتسبة.
- القانون الأساسي للشخص المعنوي، إذ لا يعني هذا الشرط الملف الذي يقدمه الشخص الطبيعي.
- نسخة من المداولة التي تم خلالها تعيين الرئيس، وعند الاقتضاء المدير العام أو المسير، وهو شرط يخص أيضا الشخص المعنوي.

- شهادة جنسية جزائرية بالنسبة للمساهمين الحائزين على الأغلبية لرأس المال في الشخص المعنوي سواء كانت جنسية أصلية أو مكتسبة، فالمرسوم التنفيذي لم يكتف في هذا الشرط بمعيار المقر الاجتماعي في امتياز استغلال خدمات النقل البحري، وإنما وسعه من خلال إضافة معيار الرقابة من خلال اشتراط شهادة جنسية جزائرية بالنسبة للمساهمين الحائزين على الأغلبية لرأس المال في الشخص[13] .

- إرفاق الطلب بدراسة تقنية، اقتصادية تبين النقاط التالية:

- الخطوط الواجب تغطيتها واقتراح جداول مواقيت لتغطية الخطوط المعنية
- تحديد نوع السفن التي خصصت للاستغلال وحجم سعتها ومميزاتها أي تحديدها بشكل لا يدع مجال للشك والريبة اتجاهها، لاسيما إثبات جودتها وأمنها وسنها وغيرها من الشروط الواجب توفرها فيها، لأن الشخص صاحب الطلب يكون ملزما أثناء حصوله على الامتياز بالتصرف على حسب معيار الرجل المحترف[14].

غير أن صلاحية السفينة وجودتها وأمنها ليست مسألة مطلقة أو مجردة، وإنما هي مسألة نسبية تقدر وفق لظروف معينة مع الأخذ في الحسبان نوع الرحلات وطبيعة البضائع التي تنقلها السفينة الموضوعة في الخدمة[15].

- القدرات المالية التي بإمكان الشخص الطبيعي أو المعنوي تخصيصها لإنجاز المشروع الاستثماري في هذا المجال.
- تحديد أعضاء الطاقم الجزائريين وغير الجزائريين، ويكون التحديد عن طريق العدد الذي حدده للأعضاء الجزائريين وعند الاقتضاء للأعضاء غير الجزائريين في إطار الاستثناءات التي حددتها المادة 4 والسابق الإشارة إليها.
- المركز الأساسي لنشاط الشخص على مستوى التراب الجزائري، والذي يحدد وفق الطريقة التي بيناها سابقا.

- تقديم الملف والوثائق التكميلية، فإذا قُبل الطلب ينعقد اتفاق مبدئي حيث تقوم السلطة المختصة بتبليغه للمعني، يتضمن إطار زمني محدد يتعين خلاله إتمام الإجراءات الأخرى المطلوبة لاستيفاء شروط منح الامتياز، والتي يتعين أن تكون مراعية لطبيعة الاستثمار الذي يزمع الشخص الطبيعي أو المعنوي القيام به، ومدى أهميته، إذ يلزم صاحب الطلب خلال هذه الفترة الزمنية المحددة في الاتفاق المبدئي أو عند انتهائها إتمام ملفه بالوثائق التي حددتها المادة 7 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، والمتمثلة في:

- تقديم صاحب الطلب لشهادة تثبت ملكيته للسفينة أو السفن أو إيجارها، أي صك ملكية السفينة أو عقد الإيجار أو اتفاقية الميثاق، حسب الحالة

- شهادات السلامة الصالحة أي شهادات الأمن قيد الصلاحية ووثائق السفن حسب ما ينص عليه التشريع والتنظيم المعمول بهما والمواثيق والاتفاقيات الدولية، حيث أن نظام السلامة وأمن الملاحة البحرية يقتضي حصول السفينة على شهادات الملاحة والسلامة تسلم لها من قبل السلطات الإدارية المختصة قبل الشروع في الإبحار، في إطار الرقابة الإدارية الشديدة، القبلية والبعدية[16]، على السفن بغرض التحقق من توفر الشروط التي تضمن أمن وسلامة الملاحة البحرية، إذ تحقق هذه الرقابة المشددة فعالية في حماية الأرواح والممتلكات أكثر من تحديد المسؤولية بعد وقوع الكارثة[17].
- محضر أو تقرير تفتيش الأمن، تعده لجنة أمن الملاحة البحرية المختصة أي لجنة السلامة البحرية المختصة.
- تقرير التفتيش الفني الذي تقوم به هيئة مرخصة يعينها الوزير المسؤول عن التاجر البحري، للسفن فوق سن 15 سنة[18].

إن الشروط المتعلقة بالسفينة وأمنها هي شروط نابعة من حق الدولة في فرض رقابتها على السفن التي تحمل جنسيتها، وتتجلى في رقابة إدارية ورقابة تقنية واجتماعية لضمان السلامة في البحر طبقا للأحكام التشريعية والتنظيمية والقواعد الدولية[19].

لم يحدد المرسوم التنفيذي 08-57 عدد نسخ الملف، هل يقدم في نسخة واحدة أم في نسخ أكثر، علما أن المادة 5 من المرسوم التنفيذي 2000-81 حددت عدد نسخ الطلب والملف في ثلاث (3) نسخ ترسل للوزير المكلف بالبحرية التجارية. كما أن المرسوم التنفيذي 08-57 قد تخلى عن العديد من الشروط الواجب توفرها في الملف والتي كان يشترطها المرسوم التنفيذي 2000-81 في المادة 5 منه لاسيما إذا كان الطلب مقدم من قبل الشخص الطبيعي.

2-إجراءات منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري

لقد نص المرسوم التنفيذي رقم 08-57 على العديد من الإجراءات الواجب إتباعها حتى يحصل الشخص الطبيعي أو الشخص المعنوي على امتياز استغلال خدمات النقل البحري الذي تمنحه السلطة المختصة بالمنح، إذ تتمثل أهم الإجراءات في ما يلي:

- تقديم طلب من قبل الشخص المعنوي أو الشخص الطبيعي، للسلطة المختصة بالمنح، مستوفيا الشروط التي تم توضيحها أعلاه والتي هي بمثابة مرفقات تقدم مع الطلب في شكل ملف أولي وملف تكميلي ودراسة تقنية، اقتصادية.
- منح المعني وصل إيداع يثبت تقديمه لطلب الحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري لتغطية الخطوط المعنية بالتغطية، ويحدد الوصل الذي يسلم للمعني تاريخ الإيداع ورقم الإيداع.
- يتم دراسة الطلب والملف والوثائق المقدمة على مرحلتين، المرحلة الأولى يتم خلالها التصريح بقبول الطلب ويمنح اتفاق مبدئي إلى صاحب الطلب ويطلب منه استيفاء باقي الشروط التي بيناها بخصوص عنصر الوثائق والملف التكميلي خلال الآجال المحددة. أما في حالة رفض الطلب فإن المعني ليس معني بتقديم الوثائق التكميلية. أما المرحلة الثانية لدراسة الملف والطلب فتكون بعد استيفاء الشروط والوثائق التكميلية، وهنا يتم دراسة الطلب والشروط والملف بجميع المشتملات ويتخذ الوزير المكلف بالبحرية التجارية قراره بشأن منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري أو رفض منحه.

فإذا تم قبول الملف والطلب، فإن الوزير المكلف بالبحرية التجارية يمنح الامتياز للمعني لمدة 10 سنوات قابلة للتجديد مقابل دفع الحقوق التي حددها المرسوم التنفيذي[20] رقم 08-58. ويكون منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وفق إحدى الصورتين:

- إما في شكل امتياز عام لحق استغلال مجموع خدمات النقل البحري
- إما في شكل امتياز خاص لاستغلال خدمة معينة حيث صرح الوزير المعني بالقطاع أنه مُنحت حقوق امتياز لصالح أربعة (4) مشاريع خاصة في النقل البحري للمسافرين، وسبعة (7) مشاريع للنقل البحري للبضائع[21].

لقد نصت المادة 02 من المرسوم التنفيذي 08-57 على خدمات النقل البحري التي تخضع لمنح امتياز استغلال خدمات النقل البحري، وحددتها في مجمل نشاطات نقل الأشخاص والبضائع في البحر حيث تقدم الخدمات ضمن الملاحة الساحلية أو الملاحة المحدودة أو الملاحة غير المحدودة، وعليه فإن الامتياز العام يشمل مجموع هذه النشاطات أما الامتياز الخاص فينصب على خدمة معينة، وهنا نتساءل هل يمكن جمع خدمتين معا ويسمى امتياز خاص لأن نص المادة 12 من المرسوم التنفيذي 08-57 حددت مصطلح خدمة معينة بصيغة المفرد، ما يعني أنه لا يمكن جمع أكثر من خدمة في الامتياز الخاص.

غير أنه يستثنى من مجمل نشاطات خدمات النقل البحري للأشخاص والبضائع النشاطات المرتبطة بالنقل البحري الحضري والنزهة البحرية، وعليه لا تخضع لامتياز استغلال خدمات النقل البحري النشاطات التالية[22]:

- ✓ النقل البحري الحضري، والذي يقصد به نشاط النقل المنتظم للأشخاص بين الموانئ الوطنية الذي يتم على متن السفن التي تنقل المسافرين.
- ✓ الصيد البحري السياحي، والذي يقصد به عملية إركاب المسافرين على متن السفينة المجهزة للصيد أو سفن مائية باعتبارها نشاط تكميلي للنزهة من أجل اكتشاف مهنة البحار الصياد أو مربي المائيات أو الوسيط البحري.
- ✓ التنزه في البحر، ويقصد به إركاب المسافرين للقيام بجولة في البحر على متن سفينة بالقرب من الساحل.
- ✓ الباخرة–المطعم، ويقصد به نشاط نزهة ومطعم على متن باخرة متنقلة أو غير متنقلة، مصممة أو مهيأة، راسية على الرصيف بداخل موانئ الصيد البحري و/أو موانئ النزهة.
- ✓ النزهة على آليات بحرية ذات محرك، ويقصد بها نشاط النزهة عن طريق استئجار آليات بحرية ذات محرك لفائدة الغير، ويقصد بالآليات ذات المحرك كل آلية بحرية مجهزة بنظام دفع ويمكن أن يقودها سائق في وضعية جلوس أو وقوف أو ركوع، كما يلحق بها الدراجة المائية، دراجة نارية بحرية، مزلاجة بحرية، اللوحات ذات محرك.

لقد أخضع المرسوم التنفيذي رقم 16–203 النشاطات المذكورة أعلاه إلى نظام الرخص حيث يتعين الحصول على رخصة تسلمها المصالح المختصة التابعة للوزير المكلف بالبحرية التجارية بعد موافقة اللجنة المختصة إقليميا حيث أنشأت ثلاث (3) لجان جهوية في العاصمة، وهران، عنابة، تختص بدراسة طلبات الرخصة والبت فيها وكذا إلغاء الرخص[23].

يمكن الوزير المعني إصدار قرار يرفض بمقتضاه طلب الحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري، على أن يكون الرفض معللا دون أن يبين النص نوع التعليل هل هو تعليل قانوني مثلا من خلال ذكر الشروط التي تخلفت في الملف أو تعليلا مستندا لمعطيات أخرى لا تتصل بالشروط القانونية المطلوبة في الشخص وفي الملف، كما أنه يتم تبليغ قرار الرفض للمعني برسالة موصى عليها مع إشعار بالاستلام، ويمكن صاحب الطلب تقديم طعن مكتوب للوزير المكلف بالبحرية التجارية خلال شهر (1) واحد من تاريخ التبليغ لقرار الرفض، أي تقديم تظلم

ولائي للجهة المصدرة لقرار الرفض بغرض مراجعة قرارها وذلك من خلال تقديم عناصر جديدة أو أدلة ومبررات داعمة لملفه أو تقديمه دراسة مكملة لطلبه.

نرى بأن قرار الرفض يكون مبني على سلطة تقديرية للوزير المكلف بالبحرية التجارية بناء على الأسباب التي حددتها المادة 15 من المرسوم التنفيذي 08-57 على سبيل المثال لا الحصر وذلك لاستعمال عبارة " **يمكن رفض الامتياز**"، وعليه إذا توفر سبب واحد من الأسباب التي بينتها المادة 15 يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية رفض منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري للشخص المعني الذي قدم طلب الحصول على الامتياز، كما يمكنه قبول الطلب، وهذه الأسباب تتمثل في:

- إذا لم تتوفر الشروط الضرورية لمنحه، إلا أنه لم تحدد المادتين 4 و5 اللتان تطرقتا للشروط من هي الشروط الضرورية لمنح الامتياز ومن هي الشروط غير الضرورية، لذا نجد السلطة التقديرية للوزير هي التي تفصل في هذه المسألة.
- إذا كان الاستغلال المطلوب لا يلبي حاجة نقل مبررة
- إذا لم تتوفر القدرات الضرورية للاستغلال بشكل كاف
- إذا تعرض صاحب الطلب سابقا لسحب نهائي للامتياز، دون أن يحدد النص نوع الامتياز الذي سحب منه والمجال الذي انصب عليه والجهة التي سحبته وغيرها من الأحكام.

صرح وزير النقل أثناء رده على سؤال أحد النواب في المجلس الشعبي الوطني بأنه قد تم منح خمسة (5) حقوق امتياز وعشر موافقات مبدئية لاستغلال خدمات النقل البحري للمسافرين ونقل البضائع إلى جانب منح تراخيص لاستغلال نشاطات النقل البحري الحضري ونشاطات النزهة[24]. ما يعين وجود نوع من المرونة في منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري.

تجدر الإشارة أن الوزير المكلف بالبحرية التجارية غير ملزم بأجل محدد للرد على طلب منح الامتياز خلافا لما كان ينص عليه المرسوم التنفيذي 2000-81 الذي حدد في المادة 6 منه أجل أقصاه ثلاثة (3) أشهر للرد على الطلب ابتداء من تاريخ استلام الطلب.

- يتمثل الإجراء الأخير في إبرام اتفاقية، توقع من قبل طرفيها وهما: السلطة المانحة للامتياز والمتمثلة في الوزير للمكلف بالبحرية التجارية من جهة، وصاحب الامتياز وهو الشخص الطبيعي أو المعنوي من جهة ثانية، كما يتم التوقيع على دفتر الشروط المرفق بها.

إن الاتفاقية النموذجية التي يوقعها الأطراف تبين بشكل واضح طرفيها وهما: الوزير المكلف بالبحرية التجارية الذي يتصرف لحساب الدولة، يعبر عنه بالسلطة المانحة للامتياز والشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يدعي صاحب الامتياز أو الذي يتصرف لحساب صاحب الامتياز، الذي يكون مقره موجود في الجزائر، كما تبين الاتفاقية موضوع الاتفاق بشكل واضح، ومدة الامتياز مع إمكانية تجديده وفق الشروط المحددة، وتبين بوضوح حقوق والتزامات طرفي الاتفاقية.

أما دفتر الشروط النموذجي الذي يتم التوقيع عليه أيضا، فيحدد الحقوق والالتزامات المرتبطة بامتياز استغلال خدمات النقل البحري مثل الخدمة المقدمة وتعديلها أو التخلي عنها أو عن جزء منها، تحديد برنامج الاستغلال وإدارة استغلال الامتياز التي تقع على عاتق الملتزم، وغيرها من الآثار المترتبة على الشروع في تنفيذ الاتفاقية بالنسبة للملتزم من جهة والسلطة المانحة من جهة ثانية والغير من جهة ثالثة، لاسيما تطبيق مستخدميه للتعليمات وإجراءات الملاحة البحرية وطاقة المستخدمين والعتاد ونقل المسافرين والشحن، والمحافظة على جودة السفن وأمنها، وتفادي نقل الامتياز كله أو جزئه للغير لأنه يعد إجراء باطل يترتب عليه إلغاء الامتياز دون تعويض، كما يبين دفتر الشروط ضرورة الاستجابة للتسخير الذي تقوم به السلطات المختصة للمعني دون الإشارة إلى التعويض عن إجراء التسخير، إلا أنه يتعين على السلطات الإدارية تعويض صاحب الامتياز عن هذا الإجراء في حال ما تم اللجوء إليه[25].

ثانيا/ الآثار المترتبة على منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري

إن منح الوزير المكلف بالبحرية التجارية امتياز استغلال خدمات النقل البحري للشخص المعنوي أو الشخص الطبيعي الذي قدم طلبا للحصول على الامتياز وأرفقه بملف مكتمل، يترتب على ذلك حقوق والتزامات للطرفين، السلطة المانحة من جهة وصاحب الامتياز من جهة ثانية، كما يمكن أن تمتد الآثار إلى طرف ثالث وهو الغير، لاسيما المستفيدين من الخدمات أو المتعاقدين مع صاحب الامتياز، وعليه ينتج عن هذه الاتفاقية المتضمنة امتياز استغلال خدمات النقل البحري جملة من الآثار تخص صاحب الامتياز وجملة من الآثار تخص السلطة المانحة، كما

أنه قد تثور بشأن هذه الآثار بعض المنازعات والتي ينظر فيها القضاء حسب قواعد الاختصاص المبينة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية[26]، لاسيما إعمال المعيار العضوي بالنظر إلى طرفي المنازعة.

1-آثار منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري بالنسبة لصاحب الامتياز

يستغل صاحب الامتياز الخدمات المتصلة بالنقل البحري باسمه وعلى مسؤوليته تحت رقابة جزئية من طرف السلطة المانحة، ويمول بنفسه استغلال خدمات النقل البحري، ويتقاضى عن ذلك أتاوى من مستعملي مرفق النقل البحري أي المستفيدين من الخدمات التي يقدمها صاحب الامتياز[27].

بالرجوع إلى أحكام المرسوم التنفيذي 08-57 وملاحقه نجد أنه تضمن النص على العديد من الآثار المترتبة على منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري، التي تخص صاحب الامتياز، لاسيما التي تشكل التزامات تقع على عاتقه، في إطار احترامه للأحكام التشريعية والتنظيمية سارية المفعول ودفتر الشروط الموقع عليه، ومن أهم هذه الآثار ، نذكر ما يلي:

- يقع على عاتق صاحب الامتياز بعد حصوله على الامتياز دفع الحقوق المالية التي حددها المرسوم التنفيذي رقم 08-58 كمقابل للامتياز الذي حصل عليه، ويدفع المقابل سنويا[28]، إذ بالرجوع إلى أحكام المرسوم التنفيذي رقم 08-58 نجد أن مقابل الامتياز حدد كالتالي[29]:

- **بعنوان الملاحة بالقرب من السواحل: يكون المبلغ كالتالي:**

✓ امتياز عام لحق استغلال مجموع خدمات النقل البحري: مائة ألف دينار جزائري(100.000)

✓ امتياز خاص لاستغلال خدمة نقل بحري خاصة: مائة وخمسون ألف دينار جزائري (150.000)

- **بعنوان الملاحة في أية منطقة: يكون المبلغ كالتالي:**

✓ امتياز عام لحق استغلال مجموع خدمات النقل البحري: مائتا ألف دينار جزائري(200.000)

✓ امتياز خاص لاستغلال خدمة نقل بحري خاصة: مائتان وخمسون ألف دينار جزائري (250.000)

لقد كان المرسوم التنفيذي[30] رقم 02-183 يحدد مبلغ حقوق الامتياز تبعا لمنطقة التدخل وعدد الوحدات المستغلة في إطار الملكية وكذا المستغلة في إطار الملكية والمستأجرة، ويغطي المبلغ حقوق الاستغلال السنوي لكل

سفينة مملوكة، وحدد الملحق المبلغ بالنسبة للملاحة قرب من الساحل والملاحة في أي منطقة حيث يختلف المبلغ حسب عدد السفن، وحسب جميع أنواع النقل البحري للأشخاص والبضائع والمحروقات.

- ضرورة إبقاء صاحب الامتياز للامتياز شخصيا، إذ لا يمكنه التنازل عنه ولا يمكنه إيجاره لأن الامتياز حق شخصي لصاحب الامتياز، وهو مؤقت، وهذا ما يفسر كثرة الشروط المطلوبة في الشخص قبل حصوله على الامتياز، إذ يترتب على التنازل عن الامتياز أو إيجاره، إلغاء الامتياز من قبل السلطة المانحة، إلا أنه يستثنى من ذلك حالة تتعلق بإمكانية انتقال الحق لذوي الحقوق بعد وفاة صاحب الامتياز والذي هو شخص طبيعي دون الشخص المعنوي، وهنا ينتقل لذوي الحقوق للمدة المتبقية عن انتهاء مدة عشر(10) سنوات بشرط إبلاغ ذوي الحقوق السلطة المانحة مع ضرورة امتثالهم لدفتر الشروط وكل ذلك في أجل لا يتعدى شهرين (2).
- يملك صاحب الامتياز الحق في التجديد للمدة نفسها وبنفس الشروط التي توفرت في المنح وبنفس الكيفيات والأشكال التي اتبعت في المنح، إلا أنه يتعين تقديم طلب التجديد قبل انقضاء الأجل الذي هو 10 سنوات بستة (6) أشهر على الأقل، لكن ما ذا عن ذوي الحقوق هل يمكنهم طلب التجديد إذا توفرت فيهم الشروط أو تقديم طلب الحصول على المنح وليس التجديد، وهذا ما لم يتطرق إليه المرسوم التنفيذي 08-57 أثناء ضبط كيفيات التجديد.
- تقع مسؤولية إدارة استغلال الامتياز على عاتق صاحب الامتياز، إذ يتعين عليه ضمان الاستغلال الذي أنصب عليه الامتياز، إلا أنه بإمكانه تفويض جزء من صلاحياته إلى مستخدميه، غير أنه يتعين على صاحب الامتياز أن يبين ذلك في برنامج الاستغلال مع تحديد طبيعة الصلاحيات المفوضة وحدودها[31]، ويكون التفويض تحت مسؤوليته.
- يقع على عاتق صاحب الامتياز الالتزام بالإعلام من خلال إعلام كل من الوزير المكلف بالبحرية التجارية باعتباره السلطة المانحة بكل تعديل للاستغلال أو كل تخلي عنه[32]، وإعلام الجمهور بالمسالك والمواقيت والتعريفات، كما يتوجب عليه أيضا تزويد السلطة المانحة بالمعطيات الضرورية لإعداد الإحصائيات حول حركة الأسطول البحري والسفن والمستخدمين العاملين، وإبلاغ السلطة المانحة بالعوارض والحوادث التي وقعت أثناء الاستغلال، وإبلاغها مسبقا بكل مشروع إدماج أو استرجاع وكل تعديل يطرأ على حيازة المساهمة في رأس

مال الشخص المعنوي، كما يتعين على صاحب الامتياز إبلاغ الوزير المعني بالتعريفات المسافرين وسيارات المسافرين لكل سنة مالية وإبلاغه أيضا ببرامج حيازة السفن أو استئجارها.

- يتعين على صاحب الامتياز وضع حيز التنفيذ برنامج استغلال، وأيضا تعريفات المسافرين والبضائع مثلما تم إبلاغهما للسلطة المانحة، وعليه يكون صاحب الامتياز ملزم بإبلاغ الوزير ببرنامج الاستغلال قبل وضعه حيز التنفيذ وبكل تعديل له، طبقا لنص المادة 4 من دفتر الشروط الملحق بالمرسوم التنفيذي 08-57، ويضبط صاحب الامتياز برنامج الخدمات البحرية للخطوط المنتظمة، وأيضا يضبط التنظيم العام للنشاط، ويضبط برنامج الصيانة والمراقبة المستمرة لحالة للسفينة ما يجعلها قادرة على تحمل مصاعب الرحلة البحرية المطلوبة، وهذا لا يتأتى إلا إذا كانت معدة لذلك ومجهزة بكل ما يلزم لإتمام الرحلات بشكل طبيعي (تجهيز و تطقيم وتموين السفينة)[33].
- يتعين على صاحب الامتياز وضع حيز التنفيذ برنامج تدريب المستخدمين وقوائم الطاقم وأعوان الاستغلال والسفن، بالإضافة إلى تعيينه المستخدمين المسؤولين عن هذه العمليات طبقا لنص المادة 5 من دفتر الشروط.
- يلتزم صاحب الامتياز بممارسة نشاطاته على أساس برامج استغلال تصادق عليه السلطة المانحة، إذ يتعين على صاحب الامتياز إرسال برنامج الاستغلال المتضمن الأيام والساعات ووتيرة الرحلات ونوعها ورمزها إلى السلطة المانحة قبل 30 يوم من التاريخ المقترح لوضعه حيز الاستغلال، وتمدد المدة إلى شهرين (2) إذا انصب الاستغلال على خدمات جديدة للنقل البحري على خطوط منتظمة، وعليه فإن صاحب الامتياز ملزم بتوفير تنظيم دائم من شأنه التكفل بالمسافرين والبضائع وضمان نقلهم، وفي حالة إلغاء الرحلات المبرمجة يتم إعلام الزبائن من قبل صاحب الامتياز بكل الوسائل الممكنة قبل 24 ساعة من إلغائها، وإلا تعين عليه التكفل بالزبائن حتى يتم ركوبهم في السفينة.
- هناك التزامات لصاحب الامتياز اتجاه مستخدميه والتي يمكن إيجازها في ما يلي:

- أن يكون لصاحب الامتياز تنظيم ملائم يتضمن مستخدمين مؤهلين
- أن يكون لصاحب الامتياز تنظيم ملائم يتضمن وسائل تتطابق والمقاييس في مجال تسيير الأمن والوقاية من التلوث.
- التوفر على نظام مراقبة يتأكد به صاحب الامتياز من احتفاظ مستخدميه المكلفين بالاستغلال بتأهيلهم

- إذا تولى صاحب الامتياز خدمة النقل البحري خارج التراب الوطني، فإن عليه التأكد من أن مستخدميه وأعوانه ووكلاءه على علم بوجوب الامتثال للقوانين والإجراءات الدولية. مع خضوعه ومستخدميه الملاحون وسفنه للمراقبة الدولية.

- يتعين على صاحب الامتياز وضع الامتياز حيز التنفيذ في أجل أقصاه ستة (6) أشهر تحسب من تاريخ توقيع اتفاقية الامتياز من قبل السلطة المانحة وصاحب الامتياز، وإلا قامت السلطة المانحة بتوجيه إعذار له عند انقضاء هذا الأجل، وتقدم له أجل للاستغلال أقصاه ثلاثة (3) أشهر. ويترتب على انقضاء أجل ثلاثة (3) أشهر دون الامتثال، إلغاء الامتياز من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية باعتباره سلطة مانحة، والأمر مشابه بالنسبة للتوقف الكلي أو الجزئي عن الاستغلال إذ يتم اعذار صاحب الامتياز من قبل السلطة المانحة من أجل استئناف الاستغلال في أجل أقصاه ثلاثة (3) أشهر يترتب على عدم الامتثال بعد انقضائها إلغاء الامتياز من قبل السلطة المانحة.
- يتعين على صاحب الامتياز اكتتاب جميع التأمينات التي تغطي الأخطار الناجمة عن استغلال الامتياز، وأيضا المتعلقة بالتزاماته ومسؤولياته[34] مثل التأمين على السفن بمختلف أنواعها، التأمين على البضائع سواء كانت أموال أو قيم مادية والتأمين على المسؤولية[35].
- يجب على صاحب الامتياز إدراج كل تعديل أو إضافة يدخلان على امتياز خدمات النقل البحري بملحق يصادق عليه بنفس الأشكال التي تم على ضوئها منح الامتياز[36].
- خضوع صاحب الامتياز لنظام الملاحة البحرية ويكون ملزما بقواعد الأمن المنصوص عليها في التشريع والتنظيم الداخليين والاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر حيث يخضع صاحب الامتياز لرقابة صارمة تفرضها السلطة المانحة[37]من خلال تسهيل صاحب الامتياز الدخول الحر للأعوان التابعين للسلطة المانحة أثناء قيامهم بمهامهم الرقابية للسفن والمنشآت، ويوفر لهم كل ما يحتاجونه للقيام بمهامهم على أفضل وجه خصوصا توفر النقل المجاني لهم طبقا لنص المادة 14 من دفتر الشروط النموذجي الملحق بالمرسوم التنفيذي 08-57.

2-آثار منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري بالنسبة للسلطة المانحة

يترتب على توقيع السلطة المانحة لاتفاقية الامتياز التزامها برقابة مدى التزام صاحب الامتياز بالتزاماته، كما أنه يتعين على ذلك التزام السلطة المانحة بالقيام ب:

- تعليق الامتياز مؤقتا دون تعويض، إذا توفرت أسبابه المتمثلة في إخلال صاحب امتياز استغلال خدمات النقل البحري بالالتزامات التي ينص عليها دفتر الشروط بصفة خطيرة ومتكررة، فإذا كانت الاختلالات ليست خطيرة ومتكررة، فإنه لا يمكن للسلطة المانحة تعليق الامتياز مؤقتا، كما أن الغاية من التعليق المؤقت لتوفر هذا السبب هو حث صاحب الامتياز على وضع حد للاختلالات الخطيرة والمتكررة التي هو مسؤول عنها، وذلك قبل التدرج في الجزاءات والسير نحو إلغاء الامتياز. غير أنه يتعين قبل الشروع في إجراء التعليق تقديم السلطة المانحة اعذارا واحدا لصاحب الامتياز دون أن يبين المرسوم التنفيذي 08-57 آجال تقديم الاعذار وآجال يتعين خلالها امتثال صاحب الامتياز للإعذار ووضع حد للتجاوزات الخطيرة والمتكررة، فهل يخضع الاعذار للقاعدة السابق ذكرها وهي ثلاثة (3) أشهر أم أن المسألة خاضعة لتقدير السلطة المانحة.
- إلغاء الامتياز، فإذا كان المشرع في بعض عقود الامتياز يمنح حق إلغاءها للسلطة القضائية، فإنه في حالات أخرى منح حق الإلغاء للسلطة المانحة للامتياز، ومنها هذه الحالة، إذ يقوم الوزير المكلف بالبحرية التجارية بإلغاء الامتياز، بتعويض أو دون تعويض، حيث ميز المرسوم التنفيذي 08-57 في المادتين 34 و35 بين نوعين من الإلغاء، هما: الإلغاء بناء على سلطة مقيدة والإلغاء بناء على سلطة تقديرية.

بالنسبة للحالة الأولى التي بينتها المادة 34 من المرسوم، فإن السلطة المانحة لا تملك سلطة تقديرية في الإبقاء على الامتياز أو إلغائه، وإنما هي مقيدة في ذلك، فإذا توفرت أسباب الإلغاء يقرر الوزير المكلف بالبحرية التجارية إلغاء الامتياز حيث استعمل المشرع عبارة " **يقرر الوزير... إلغاء الامتياز**" ولم يستعمل عبارة "**يمكن**" التي تمنح سلطة التقدير لجهة الاختصاص. وعليه فإن السلطة المانحة تلغي الامتياز إذا توفر سبب من الأسباب التالية:

- إذا تخلى صاحب الامتياز عن الامتياز
- في حالة إفلاس صاحب الامتياز
- في حالة الحل المسبق للشخص المعنوي الذي هو صاحب الامتياز
- في حالة عدم احترام ذوي الحقوق الشروط المطلوبة لانتقال الامتياز إليهم للمدة المتبقية

وعليه فإن هذه الحالات توحي بأن الامتياز لا يمكن الاستمرار فيه، لذا يتعين تقرير وضع حد له عن طريق إلغائه من قبل السلطة المانحة، لكن نص المادة 34 لم يبين ما إذا كان هذا النوع من الإلغاء يترتب عليه تعويض صاحب الامتياز أم لا، إذ سكت المشرع عن مسألة التعويض، وعليه فإن مسألة تعويض صاحب الامتياز تخضع

للسلطة التقديرية للسلطة المانحة، كما أنه قد يثور التساؤل حول أحقية السلطة المانحة في مطالبة صاحب الامتياز بالتعويض في هذه الحالات. وعليه كان يتعين النص في المادة 34 على الإلغاء بقوة القانون إذا توفرت حالة من هذه الحالات بالتعويض أو من دون تعويض.

أما بالنسبة للحالة الثانية من الإلغاء فتبنى على سلطة تقديرية للوزير المكلف بالبحرية التجارية باعتباره سلطة مانحة، إذ منحت له المادة 35 سلطة تقدير الأسباب، ليقرر إلغاء الامتياز أو استمراره حيث استعمل المشرع عبارة " **يمكن الوزير المكلف**" للدلالة على السلطة التقديرية التي يملكها الوزير في هذا الخصوص، إلا أنه في حال قرر إلغاء الامتياز فإن صاحب الامتياز يفقد الحق في التعويض، وعليه تتمثل أسباب إلغاء الامتياز بناء على سلطة تقديرية في الأسباب المبينة على سبيل الحصر في المادة 35 وهي:

- إذا أصبحت شروط منح الامتياز غير مستوفاة في الشخص صاحب الامتياز أو الملف الذي قدمه مثل الشروط المتعلقة بالسفينة كالسن وأمنها أو نسبة البحارة الجزائريين والأجنبيين، وجنسية الشخص صاحب الامتياز ومقره الرئيسي في الجزائر...
- إذا تم الاستغلال وفق ظروف تختلف عن تلك المحددة في دفتر الشروط
- إذا لم يمتثل صاحب الامتياز للإعذار الذي تلقاه بضرورة احترام بنود دفتر الشروط، دون الإشارة إلى آجال الاعذار وآجال الامتثال للإعذار.
- إذا كان صاحب الامتياز في حالة إفلاس، إلا أن هذه الحالة تشترك مع النوع الأول من الإلغاء بناء على سلطة مقيدة المنصوص عليه في المادة 34، حيث تم إعادة النص على إفلاس صاحب الامتياز في المادة 35 كسبب لإلغاء الامتياز بناء على سلطة تقديرية، إلا أنه قد يكون المقصود هنا هو إذا تبين للسلطة المانحة بعد توقيع اتفاقية الامتياز أن صاحب الامتياز كان في حالة الإفلاس، فهنا يملك الوزير سلطة تقديرية في إلغاء أو الاستمرار في الامتياز أما الحالة المبينة في المادة 34 فإن الافلاس يكون أثناء الاستغلال وليس سابق له، فصاحب الامتياز عند حصوله على الامتياز لم يكن مفلسا وإنما تعرض للإفلاس بعد حصوله على الامتياز.
- إذا كان صاحب الامتياز كشخص طبيعي أو مسير الشخص المعنوي صاحب الامتياز، قد تعرض لعقوبة سالبة للحرية، إلا أن النص يعبر عنها بعقوبة بدنية أو شائنة.
- عندما يتنازل صاحب الامتياز عن الامتياز أو عن جزء منه للغير
- عندما لا تبرر أي حاجة الإبقاء على الامتياز

تتمثل هذه الحالات في مجمل أسباب إلغاء السلطة المانحة لامتياز استغلال خدمات النقل البحري، إذ تملك السلطة المانحة سلطة تقديرية في بعض الحالات، وتكون مقيدة في الحالات الأخرى، إلا أنه نلاحظ بأن حالات وأسباب الحل وردت على سبيل الحصر في المادتين 34 و35، إلا أنه يكفي توفر حالة واحدة ليتم إلغاء الامتياز ووضع حد له من قبل السلطة المانحة من دون تعويض في بعض الحالات التي بينتها المادة 35.

يتقرر إلغاء الامتياز بنفس الكيفيات والأشكال التي تم على ضوئها منحه للشخص الطبيعي أو المعنوي، إلا أنه لم يبين المرسوم التنفيذي في المادتين 34 و35 ما إن كان يتعين أن يسبق قرار الإلغاء إجراء الإعذار أو لا خصوصا في الحالات التي حددتها المادة 35 والتي يملك الوزير بشأنها سلطة تقديرية، إذ بالرجوع إلى نص المادتين 31 و32 من المرسوم التنفيذي 08-57 نجد أن المادتين تطرقتا لسبب من الأسباب وهو عدم استعمال صاحب الامتياز الحقوق التي منح إياها في أجل 06 أشهر أو توقف عن الاستغلال كليا أو جزئيا وبعد إعذاره ولم يمتثل للإعذار يلغي الوزير المكلف بالبحرية التجارية الامتياز، وعليه هنا يتعين قبل الإلغاء المرور على إجراء الاعذار، كما أن المادة 35 أشارت إلى الإلغاء نتيجة عدم امتثال صاحب الامتياز للإعذار الذي تلقاه باحترام بنود دفتر الشروط، لكن باقي الحالات خصوصا الواردة في المادة 35 غير متصلة بضرورة القيام بإجراء الاعذار الذي هو ضمانة لصاحب الامتياز، كما أن الوزير المكلف بالبحرية التجارية غير ملزم بتعليل وتسبيب قرار الإلغاء سواء كان الإلغاء يستند إلى سلطة تقديرية أو السلطة المقيدة للوزير.

الخاتمة:

تُستغل خدمات النقل البحري من قبل الدولة باعتبارها المالك الوحيد للنقل البحري استنادا للنص الدستوري، غير أنه بإمكانها منح تفويض استغلال مرفق النقل البحري للخواص سواء كانوا أشخاص طبيعيين أو أشخاص معنويين تابعين للدولة أو غير تابعين لها، إذ سمح المشرع في المادة 571 من القانون البحري في تعديل سنة 1998 للوزير المكلف بالبحرية التجارية بمنح امتياز استغلال خدمات النقل البحري للشخص الطبيعي أو الشخص المعنوي، إذ يتعين قبل منح الاستغلال توفر جملة من الشروط التي يحددها التنظيم بعضها ينصب على الشخص الطبيعي أو الشخص المعنوي وبعضها يتصل بالطلب الذي يقدمه الشخص للحصول على الامتياز مع ضرورة احترام مجموعة من الإجراءات أثناء المنح، لتتوج العملية بتوقيع اتفاقية الامتياز بين الوزير المكلف بالبحرية التجارية يتصرف باسم الدولة كسلطة مانحة، من جهة، وصاحب الامتياز، من جهة ثانية، هذا الأخير يكون ملزما بوضع الاتفاقية حيز

التنفيذ وتنفيذ الالتزامات التي تقع على عاتقه وفي المقابل تنفذ السلطة المانحة التزاماتها لاسيما سلطة الرقابة وتوقيع العقوبات في حال إخلال صاحب الامتياز بالتزاماته المترتبة على توقيع الاتفاقية.

غير أننا نرى عدم كفاية القواعد والضوابط التي نص عليها المرسوم التنفيذي رقم 08-57 لتنظيم مجمل المسائل المتعلقة بامتياز استغلال خدمات النقل البحري، إذ توجد بعض النقائص التي يتوجب تداركها من خلال تعديل أحكام المرسوم المذكور أعلاه، وعليه نرى ضرورة ما يلي:

- إعادة النظر في صياغة نص المادة 34 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 من خلال النص على أن إلغاء الامتياز يكون بقوة القانون وذلك إذا توفرت الأسباب الواردة في المادة، ويكون قرار الوزير المكلف بالبحرية التجارية قرار كاشف وليس قرار منشئ، بالإضافة إلى حسم مسألة التعويض عن الإلغاء الذي يستند لنص المادة 34.
- إعادة النظر في المادة 35 التي حددت حالات إلغاء الامتياز بناء على سلطة تقديرية للوزير المكلف بالبحرية من خلال إضافة فقرة لنص المادة أو عبارة تتضمن إجراء الإعذار والآجال التي يقدم خلالها الاعذار وآجال امتثال صاحب الامتياز قبل الشروع في إلغاء الامتياز، على اعتبار أن إجراء الاعذار هو ضمانة لصاحب الامتياز.
- ضرورة النص في المرسوم التنفيذي 08-57 على تعليل قرار إلغاء الامتياز، تماشيا مع اشتراط المرسوم لتعليل قرار رفض منح الامتياز.
- ضرورة تعديل المرسوم التنفيذي رقم 08-58 الذي يحدد مبلغ حقوق امتياز استغلال خدمات النقل البحري، إذ تعد هذه الحقوق المالية منخفضة في وقتنا الحالي، وعليه يتعين رفعها للحد المعقول.

قائمة المصادر والمراجع

أولا/ قائمة المصادر

- المرسوم الرئاسي رقم 20-442 مؤرخ في 30 ديسمبر سنة 2020، يتعلق بإصدار التعديل الدستوري، المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر سنة 2020، في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، الجريدة الرسمية رقم 82 مؤرخة في 30 ديسمبر سنة 2020.

- الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة رقم 29 مؤرخة في 10 أبريل 1977، عدل بالقانون رقم 98-05 مؤرخ في 25 يونيو سنة 1998، الجريدة الرسمية رقم 47 مؤرخة في 27 يونيو سنة 1998، كما عدل أيضا بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 غشت سنة 2010، الجريدة الرسمية رقم 46 مؤرخة في 18 غشت سنة 2010.
- القانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فبراير سنة 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية رقم21 مؤرخة في 23 أبريل سنة 2008.
- المرسوم التنفيذي رقم 2000-81 مؤرخ في 9 أبريل سنة 2000، يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، الجريدة الرسمية رقم21 مؤرخة في 12 أبريل سنة 2000.
- مرسوم تنفذي رقم 02-183 مؤرخ في 26 مايو سنة 2002، يحدد مبلغ حقوق امتياز استغلال خدمات النقل البحري، الجريدة الرسمية رقم 38 مؤرخة في 29 مايو سنة 2002.
- مرسوم تنفيذي رقم 08-57 مؤرخ في 13 فبراير سنة 2008، يحدد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، الجريدة الرسمية رقم 09 مؤرخة في 24 فبراير سنة 2008.
- مرسوم تنفيذي رقم 08-58 مؤرخ في 13 فبراير سنة 2008، يحدد مبلغ حقوق امتياز استغلال خدمات النقل البحري، الجريدة الرسمية رقم 09 مؤرخة في 24 فبراير سنة 2008.
- المرسوم التنفيذي رقم 16-203 مؤرخ في 25 يوليو سنة 2016، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية، الجريدة الرسمية رقم44 مؤرخة في 27 يوليو سنة 2016.
- المرسوم التنفيذي رقم 18-199 مؤرخ في 2 غشت سنة 2018، يتعلق بتفويض المرفق العام، الجريدة الرسمية رقم 48 مؤرخة في 5 غشت سنة 2018.
- النظام رقم 90-03 مؤرخ في 8 سبتمبر سنة 1990، يحدد شروط تحويل رؤوس الأموال إلى الجزائر لتمويل النشاطات الاقتصادية وإعادة تحويلها إلى الخارج ومداخيلها، الجريدة الرسمية رقم45 مؤرخة في 24 أكتوبر سنة 1990.

ثانيا/ قائمة المراجع

1-الرسائل والمذكرات

- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لتيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2011-2012.

- بلبسط سمية، عقد امتياز خدمات النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص القانون البحري والنشاطات المنائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة وهران، 2013.
- بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام تخصص قانون دولي عام، كلية الحقوق جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، 2014-2015.
- بن الصغير شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري – دراسة مقارنة-، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم تخصص القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2021.
- حيفري نسيمة أمال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، قانون الاعمال المقارن، كلية الحقوق جامعة وهران، 2010-2011.
- طلحة محمد الأمين، الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر أكاديمي، تخصص قانون الشركات، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 2016.

2-المقالات العلمية

- أريوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 05، العدد 01، 2018.
- بن الصغير شهرزاد، واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 04، العدد 01، 2017.
- حاوشين ابتسام، منال الطيب يوسف، كحيل حياة، تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر، مجلة الإبداع، المجلد 09، العدد 01، 2019.
- وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 01، 2012.

3-المداخلات

- بسعدي يوسف، **إشكالات تحديد صفة المجهز في النقل البحري للبضائع بين التشريع والواقع** ،الملتقى الوطني الموسوم ب خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع وآفاق، يوم 10 فيفري 2022، كلية الحقوق جامعة الجزائر1، منشور على الموقع: http://droit.univ-alger.dz/pdf_2022/seminaire_ar/ تاريخ الاطلاع: 16-11-2022 على الساعة 18:30
- بوعليلي سي عيسى، أثر عقود الامتياز على نقل البضائع بالحاويات في الجزائر، الملتقى الوطني الموسوم ب خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع وآفاق، يوم 10 فيفري 2022، كلية الحقوق جامعة

الجزائر1، منشور على الموقع: http://droit.univ-alger.dz/pdf_2022/seminaire_ar/ تاريخ الاطلاع: 16-11-2022 على الساعة 18:30

- منور فريدة، واقع النقل البحري لنقل البضائع في الجزائر، الملتقى الوطني الموسوم ب خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع وآفاق، يوم 10 فيفري 2022، كلية الحقوق جامعة الجزائر1، منشور على الموقع: http://droit.univ-alger.dz/pdf_2022/seminaire_ar/ تاريخ الاطلاع: 16-11-2022 على الساعة 18:30

4-المواقع الالكترونية

- عثمان لحياني، الجزائر تمنح مجددا تراخيص إنشاء شركات نقل جوي وبحري خاصة، العربي الجديد، 16 يونيو 2022، https://www.alaraby.co.uk/economy/ تاريخ الاطلاع: 17-11-2022 على الساعة20:00
- المسار العربي، فتح الخط البحري الجزائر تيبازة خلال الصيف المقبل، بتاريخ 15 أفريل 2022، https://elmassar-elarabi.dz/69854 تاريخ الاطلاع: 16-11-2022 على الساعة 17:20
- النقل البحري، بوابة الخدمة العمومية، وزارة الأشغال العمومية- وزارة النقل، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، على الموقع الرسمي: https://portail.mtpt.gov.dz/service.php?id=5

الهوامش:

[1]المرسوم الرئاسي رقم 20-442 مؤرخ في 30 ديسمبر سنة 2020، يتعلق بإصدار التعديل الدستوري، المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر سنة 2020، في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، الجريدة الرسمية رقم 82 مؤرخة في 30 ديسمبر سنة 2020.

[2] الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة رقم 29 مؤرخة في 10 أبريل 1977.

عدل بالقانون رقم 98-05 مؤرخ في 25 يونيو سنة 1998، الجريدة الرسمية رقم 47 مؤرخة في 27 يونيو سنة 1998.

كما عدل أيضا بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 غشت سنة 2010، الجريدة الرسمية رقم 46 مؤرخة في 18 غشت سنة 2010.

[3]المادة 53 من المرسوم التنفيذي رقم 18-199 مؤرخ في 2 غشت سنة 2018، يتعلق بتفويض المرفق العام، الجريدة الرسمية رقم 48 مؤرخة في 5 غشت سنة 2018.

[4]منور فريدة، واقع النقل البحري لنقل البضائع في الجزائر، الملتقى الوطني الموسوم ب خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع وآفاق، يوم 10 فيفري 2022، كلية الحقوق جامعة الجزائر1، ص11.

منشور على الموقع: http://droit.univ-alger.dz/pdf_2022/seminaire_ar/ تاريخ الاطلاع: 16-11-2022 على الساعة 18:30

[5] بن الصغير شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري – دراسة مقارنة-، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم تخصص القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2021، ص66.

[6] مرسوم تنفيذي رقم 08-57 مؤرخ في 13 فبراير سنة 2008، يحدد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، الجريدة الرسمية رقم 09 مؤرخة في 24 فبراير سنة 2008.

[7]النقل البحري، بوابة الخدمة العمومية، وزارة الأشغال العمومية- وزارة النقل، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، على الموقع الرسمي: https://portail.mtpt.gov.dz/service.php?id=5

[8] المادة 02 من النظام رقم 90-03 مؤرخ في 8 سبتمبر سنة 1990، يحدد شروط تحويل رؤوس الأموال إلى الجزائر لتمويل النشاطات الاقتصادية وإعادة تحويلها إلى الخارج ومداخيلها، الجريدة الرسمية رقم45 مؤرخة في 24 أكتوبر سنة 1990.

[9] المسار العربي، فتح الخط البحري الجزائر تيبازة خلال الصيف المقبل، بتاريخ 15 أفريل 2022، https://elmassar-elarabi.dz/69854 تاريخ الاطلاع: 16-11-2022 على الساعة 17:20

[10] بسعدي يوسف، **إشكالات تحديد صفة المجهز في النقل البحري للبضائع بين التشريع والواقع** ،الملتقى الوطني الموسوم ب خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع وآفاق، يوم 10 فيفري 2022، كلية الحقوق جامعة الجزائر1، ص222.
منشور على الموقع: http://droit.univ-alger.dz/pdf_2022/seminaire_ar/ تاريخ الاطلاع: 16-11-2022 على الساعة 18:30

[11] بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام تخصص قانون دولي عام، كلية الحقوق جامعة الاخوة منتوري قسنطينة، 2014-2015، ص5.

[12] المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 2000-81 مؤرخ في 9 أبريل سنة 2000، يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، الجريدة الرسمية رقم21 مؤرخة في 12 أبريل سنة 2000.

[13]بن الصغير شهرزاد، واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 04، العدد 01، 2017، ص97.

[14] بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لتيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2011-2012، ص112.

[15] طلحة محمد الأمين، الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر أكاديمي، تخصص قانون الشركات، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 2016، ص6.

[16]بوعليلي سي عيسى، أثر عقود الامتياز على نقل البضائع بالحاويات في الجزائر، الملتقى الوطني الموسوم ب خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع وآفاق، يوم 10 فيفري 2022، كلية الحقوق جامعة الجزائر1، ص208.
منشور على الموقع: http://droit.univ-alger.dz/pdf_2022/seminaire_ar/ تاريخ الاطلاع: 16-11-2022 على الساعة 18:30

[17]أربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 05، العدد 01، 2018، ص375.

[18]النقل البحري، بوابة الخدمة العمومية، وزارة الأشغال العمومية- وزارة النقل، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، على الموقع الرسمي: https://portail.mtpt.gov.dz/service.php?id=5

[19] وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 01، 2012، ص84.

[20]مرسوم تنفيذي رقم 08-58 مؤرخ في 13 فبراير سنة 2008، يحدد مبلغ حقوق امتياز استغلال خدمات النقل البحري، الجريدة الرسمية رقم 09 مؤرخة في 24 فبراير سنة 2008.

[21] عثمان لحياني، الجزائر تمنح مجددا تراخيص إنشاء شركات نقل جوي وبحري خاصة، العربي الجديد، 16 يونيو 2022، https://www.alaraby.co.uk/economy/ تاريخ الاطلاع: 17-11-2022 على الساعة20:00

[22] المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 مؤرخ في 25 يوليو سنة 2016، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية، الجريدة الرسمية رقم44 مؤرخة في 27 يوليو سنة 2016.

[23] المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203، مصدر سابق.

[24] المسار العربي، فتح الخط البحري الجزائر تيبازة خلال الصيف المقبل، بتاريخ 15 أفريل 2022، https://elmassar-elarabi.dz/69854 تاريخ الاطلاع: 16-11-2022 على الساعة 17:20

[25] بلبسط سمية، عقد امتياز خدمات النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص القانون البحري والنشاطات المنائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة وهران، 2013، ص131.

[26] القانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فبراير سنة 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية رقم21 مؤرخة في 23 أبريل سنة 2008.

[27] المادة 53 من المرسوم التنفيذي رقم 18-199، مصدر سابق.

[28] المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 08-58، مصدر سابق

[29] المادة 01 من المرسوم التنفيذي رقم 08-58، مصدر سابق

[30]مرسوم تنفذي رقم 02-183 مؤرخ في 26 مايو سنة 2002، يحدد مبلغ حقوق امتياز استغلال خدمات النقل البحري، الجريدة الرسمية رقم 38 مؤرخة في 29 مايو سنة 2002.

[31] المادة 19 من المرسوم التنفيذي 08-57، مصدر سابق. المادة 4 من اتفاقية النموذجية الملحقة بالمرسوم التنفيذي 08-57. المادة 06 من دفتر الشروط النموذجي المتعلق بمنح امتياز استغلال خدمات النقل البحري الملحق بالمرسوم التنفيذي 08-57.

[32] المادة 03 من الملحق رقم 02 المتضمن دفتر الشروط النموذجي المتعلق بمنح امتياز استغلال خدمات النقل البحري.

[33]حيفري نسيمة أمال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، قانون الاعمال المقارن، كلية الحقوق جامعة وهران، 2010-2011، ص167.

[34] المادة 07 من الملحق الأول المتضمن اتفاقية نموذجية تتعلق بمنح امتياز استغلال خدمات النقل البحري.

[35]حاوشين ابتسام، منال الطيب يوسف، كحيل حياة، تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر، مجلة الإبداع، المجلد 09، العدد 01، 2019، ص133-134.

[36] المادة 10 من الملحق الأول المتضمن اتفاقية نموذجية تتعلق بمنح امتياز استغلال خدمات النقل البحري.

[37] بلبسط سمية، مرجع سابق، ص125.