

جامعة عمار ثليجي الأغواط
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



الشركات البحرية في التشريع الجزائري

مذكرة تحت عنوان

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص قانون أعمال

إشراف الدكتور:

غريبي عطاءالله

إعداد الطالبان:

- بومدين بثينة أم الخير
- خدادي فتيحة

لجنة المناقشة		
بوزيدي أحمد التجاني		رئيسا
غريبي عطاءالله		مشرفا و مقرا
قوق ام الخير		عضوا مناقشا

السنة الجامعية 2022-2023 —————

الشكر و العرفان

أول الشكر وآخره لله العلي القدير الذي وفقنا لإنجاز هذا العمل المتواضع.

وخالص الشكر والتقدير لأستاذنا الدكتور غريبي عطاالله الذي أمدنا بتوجيهاته القيمة و لم يبخل علينا و كان لنا خير مشرف و معين.

كما نشكر السيد بن فارح أحمد.

الشكر موصول إلى كل من ساعدنا من قريب أو بعيد.

الإهداء

إلى مصدر الأمان الذي أستمد منه قوتي
إلى نور عيني و حظي الجيد و فوزي وفخري.
إلى من كانا لي الداعم الأول لتحقيق طموحي.
إلى من كانا ملجأئي و يدي اليمنى في دراستي.
إلى من أبصرت بهما طريق حياتي و إعتزازي
بذاتي.

إلى والدايا حفظكما الله.

مقدمة

يعتبر النشاط التجاري البحري من أبرز الأنشطة البشرية انتشارا لاسيما وأن البحار و المحيطات تغطي ثلاثة أرباع السطح الكلي للكرة الأرضية ، ويزداد البحر أهمية خاصة بالنسبة للدول المطلة عليه فهو يشكل العمود الفقري لتجارة العالمية وعصب حركتي تداول الثروات ونمو اقتصاديات الدول.

لقد دفعت الأهمية الكبرى للنشاط البحري إلى تنظيم ما يتولى ويمارس هذا النشاط من شركات بحرية التي تعتبر من أبرز أنواع الشركات التجارية التي تساهم في النمو الاقتصادي بما تمتلكه من إمكانيات مالية وبشرية وتكنولوجيا ، وعليه فقد يتجاوز تأثيرها مستوى الاقتصاد المحلي و الاقتصاد العالمي .

ونظرا لهذه الأهمية فالجزائر ومنذ تبنيتها النظام الاقتصادي الحر وهي تسعى جاهدة إلى إنشاء و تطوير الشركات التجارية عن طريق تشجيع و ترقية الاستثمار ولاسيما بعد التعديل الدستوري 2020 باعتبارها المحرك الأساسي لعجلة الاقتصاد.

تكمن أهمية الموضوع محل الدراسة في التعرف على الشركات البحرية ، والمكانة التي تحتلها في الحياة التجارية والاقتصادية لارتباطها الوثيق بالتجارة الدولية ، و ما مدى مساهمتها في النمو والتطور الاقتصادي . إضافة إلى التطرق لواقع هذا النوع من الشركات في الجزائر ، وكيف نظمها المشرع الجزائري .

إن مبررات اختيار هذا الموضوع تعود أساسا إلى أهمية التي تنبع من اعتبارات موضوعية و ذاتية، حيث تركز الأسباب الموضوعية لهذه الدراسة فيما يلي:

تعتبر الدراسات المتعلقة بالشركات التجارية عموما جد مهمة لما تقدمه لباقي القطاعات الاقتصادية

محاولة التطرق إلى موضوع جديد نسبيا خاصة في شق النشاط البحري هذا القطاع الفعال وما عرفة في الفترة الأخيرة من تطورات .

أما بخصوص الأسباب الذاتية لتناول هذا الموضوع تتمثل في :

الرغبة الشخصية في الاطلاع على الموضوع لارتباطه بالمجال البحري .

ينطبق موضوع البحث مع تخصص الطالبة مرحلة الليسانس و الماستر القانون الخاص وقانون الأعمال

الإشكالية الرئيسية المطروحة لدراسة هذا الموضوع كالاتي : كيف نظم المشرع الجزائري الشركات البحرية ؟

وتتفرع من الإشكالية الرئيسية التساؤلات الآتية :

كيف يتم تأسيس الشركات البحرية ؟

ما واقع الشركات البحرية في الجزائر ؟

كيف تساهم هذه الشركات في دعم الاقتصاد الوطني ؟

للإجابة على الإشكالية الرئيسية والتساؤلات الفرعية اعتمدنا في دراستنا على النهج الوصفي التحليلي حيث تم اعتماد المنهج الوصفي في التعريف بالشركة و بيان قواعد تأسيسها ودورها الفعال في دعم الاقتصاد ،أما المنهج التحليلي تم استعماله بتحليل مختلف النصوص القانونية التي ينظم من خلالها المشرع الجزائري الشركات البحرية .

إن الإجابة على الإشكالية والإلمام بالموضوع بمختلف جوانبه دفعنا إلى تقسيم الموضوع إلى فصلين ، حيث نتفرق في الفصل الأول إلى نشأة الشركات البحرية في القانون الجزائري يتضمن مبحثين الشركات البحرية كشركات تجارية المبحث الأول و الشروط الخاصة في القانون البحري مبحث ثاني، أما الفصل الثاني واقع الشركات البحرية في الجزائر وسبل تعزيز إطارها القانوني تضمن مبحثين المبحث الأول أنواع الشركات البحرية النشطة في الجزائر ،أما المبحث الثاني خصصناه لأهمية الشركات البحرية في دعم الاقتصاد الوطني

الفصل الاول

نشأة الشركات البحرية
في التشريع الجزائري

تخضع الشركات البحرية في تكوينها وميلادها القانوني إلى الأحكام العامة التي تخضع لها الشركات التجارية وقد اهتم المشرع الجزائري بتنظيم هته الأحكام وذلك ضمن القانون المدني(المواد 416 الى 449 والقانون التجاري) المواد 544 الى 842)بالإضافة إلى نصوص الجبائية وقانون السجل التجاري أي الشركات البحرية كشركات تجارية (المبحث الأول) إضافة إلى الشروط الخاصة في التشريع البحري (المبحث الثاني)

المبحث الأول: الشركات البحرية كشركات تجارية

تعرف الشركة على أنها عقد بمقتضاه يشترك شخصان أو أكثر لأجل القيام بمشروع مالي مشترك بغية اقتسام ما تبقى من ربح أو خسارة وفق عقد رضائي.

و الشركة التجارية تكمن في كونها تقوم بأعمال تجارية تحدد شكلها التجاري وفي هذا المبحث نتطرق إلى تأسيس الشركات التجارية (المطلب الأول) وتنظيم الشركات التجارية (المطلب الثاني.)

المطلب الأول: تأسيس الشركات التجارية

عقد الشركة عقد رضائي ينفرد عن غيره من العقود، في أنه ينشأ شخصا معنويا جديدا مستقلا ومتميزا عن شخصية كل من الشركاء، وعقد الشركة يقوم كباقي العقود الأخرى على أركان موضوعية عامة وأركان موضوعية خاصة.

الفرع الأول: الأركان الموضوعية العامة لعقد الشركة

تشتمل الأركان الموضوعية العامة لعقد الشركة نفس الأركان التي لا تستقيم بقية العقود الأخرى بدونه وتتمثل هذه الأركان في الرضا والأهلية والمحل والسبب وينطبق بشأنها سائر الأحكام المنصوص عليها في التقنين المدني.

أولا- الرضا

يعد رضا الشركاء ركن أساسي لانعقاد الشركة فلا يقوم عقد الشركة صحيحا إلا إذا رضي الشركاء به ، ويتم هذا الرضا عن طريق إيجاب و قبول يصدر من المتعاقدين ، ينصب على جميع شروط العقد أي على رأس مال الشركة و غرضها وكيفية إدارتها ، حيث نصت المادة 59 قانون مدني على أنه يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان العبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية¹.

و يجب أن يكون الرضا سليما خاليا من العيوب التي قد تلحقه كالغلط الذي يبلغ من الجسامة حدا ، بحيث يتمتع معه الشريك عن التعاقد لو علم به .²

¹ أنظر لأمر رقم 58-75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني ، ج، ر عدد 78، صادر في 1975/09/31، معدل و متمم.

² حسب المواد 13.82.81 من القانون المدني، مرجع سابق، يأخذ الغلط صور مختلفة فقد يقع في شخص الشريك ذلك أن الشركة عقد تدخل فيه الاعتبار الشخصية للشركاء، و يشوب الشريك التدليس إذا أجبر للدخول في الشركة بطرق احتمالية لولاها لم كان رضي بالدخول كأن تقدم له ميزانية الشركة غير صحيحة.

ثانيا - الأهلية

لا يكفي وجود الرضا لإبرام عقد الشركة ، بل لابد أن تكون هذه الإرادة صادرة عن ذي أهلية أي البالغ من العمر 19 سنة كاملة¹. ومتمتع بكامل قواه العقلية و لم يحجر عليه، فالأهلية اللازمة لإبرام عقد الشركة هي أهلية التصرف، لان عقد الشركة من التصرفات المالية الدائرة بين النفع و الضرر ، فلا يجوز للقاصر أن يعقد شركة ، و إلا كانت باطلة بطلان نسبي يتمسك به القاصر وحده . لكن استثناءا يجوز للقاصر إبرام عقد الشركة إذا تحصل على إذن من المحكمة والجدير بالإشارة أنه يمكن للقاصر أن يكون شريكا في شركة المساهمة وشركة ذات المسؤولية المحدودة، فهي لا تبطل في حالة ما إذا كان جميع مؤسسي الشركة يرو بأنه أهل للتعاقد.

ثالثا: المحل

تعني بمحل الشركة النشاط الاقتصادي الذي قامت الشركة من أجله، أو المشروع الاقتصادي الذي يسعى الشركاء إلى تحقيقه و يجب أن يكون محل مشروع غير مخالف للنظام العام والآداب العامة. وممكنا وجائز قانونا² يختلف محل التزام الشريك عن محل التزام الشركة ففي الحالة الأولى يمثل تقديم الشركاء لحصص مالية أو نقدية أو حصة عمل، أما الثانية محل الشركة يمثل الغرض أو موضوع الشركة الذي يجب أن يكون محددا وموجودا أو قابلا للوجود في المستقبل¹. فإذا كان محلها أو غرضها غير مشروع كتجارة المخدرات مثلا فإنها تكون باطلة بطلان مطلق لعدم مشروعية المحل . أما إذا وجد حضر قانوني كتجارة الأسلحة مثلا تعتبر الشركة باطلة لاستحالة المحل فمحل عقد الشركة يختلف عن محل

1 وفقا لنص المادة 40 من القانون المدني، مرجع سابق

²المصطفى كمال طه ، الشركات التجارية: الأحكام العامة في الشركات ، شركات الأشخاص ، شركات الأموال ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية 1998، ص 25

³عمار عمورة ، شرح القانون التجاري الجزائري، الأعمال التجارية، التاجر الشركات التجارية، دار المعرفة . الجزائر 2010 ، ص 131.

الشريك المتمثل في تقديم حصته في الشركة التي يمكن أن تكون نقدية أو عينية أو عمل أما محل الشركة أو غرضها فهو المشروع الذي يسعى الشركاء إلى تحقيقه.

رابعا :السبب

عادة ما يختلط المحل بالسبب في عقد الشركة. لكن يختلف محل الشركة عن سببها. في كون محلها يتمثل في النشاط الاقتصادي الذي يسعى الشركاء لتحقيقه ، أما سبب الشركة فهو يتمثل في انجاز محلها بغية تحقيق الأرباح واقتسامها . من خلال إنشاء مشروع مالي والقيام بنشاط تجاري أو صناعي¹. فالسبب في عقد الشركة هو الباعث على التعاقد المتمثل في تحقيق الربح (منفعة مشتركة) و يجب أن يكون بدوره مشروعاً. حيث يظهر اهتمام المشرع قد انصب على مشروعية السبب وإلا عد العقد باطل بطلانا مطلقاً تطبيقاً لنص المادة 97 تقنين مدني التي تقض بأن العقد يبطل لـ " سبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام والآداب"² و هذا ما يؤكده قرار المحكمة العليا بتاريخ 12/04/1987"من المقرر قانوناً أنه إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام والآداب العامة، كان العقد باطلاً، ومن ثم فإن القضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد مخالفاً للقانون

الفرع الثاني: الأركان الموضوعية الخاصة لعقد الشركة.

تقوم الشركات التجارية مهما كان نوعها على بعض المبادئ الأساسية ، كيفها جانب من الفقه على أنها شروط موضوعية خاصة تتعلق بعقد الشركة ، تنفرد بها عن باقي العقود الأخرى ، تتمل أساساً في تعدد الشركاء المشاركة ، تقديم الحصص ، اقتسام الأرباح والخسائر .

¹ مصطفى كمل طه، مرجع سابق ص25.
² أنظر المادة 97 قانون مدني، مرجع سابق

1-تعدد الشركاء

وفقا لأحكام نص المادة 416 من القانون المدني يعتبر شرط تعدد الشركاء أساسيا الصحة عقد الشركة كون أن مفهوم العقد في محتواه يفترض تعدد الأطراف حيث يتضح من هذا النص أن المشرع الجزائري يعرف الشركة سواء المدنية أو التجارية بأنها "عقد"، مما يعني أنه يستوجب توافق إرادتين أو أكثر على نشوء شخص قانوني جديد . كما تدخل المشرع في تحديد الحد الأدنى و الأقصى لعدد الشركاء في بعض الشركات . مثلما هو الأمر في شركة التوصية بالأسهم التي اشترط أن يكون فيها شريك متضامن وثلاثة شركاء موصون على الأقل وذلك حسب المادة 715 قانون تجاري¹ . وكذا المساهمة التي اشترط فيها أن لا يقل عدد الشركاء عن سبعة (07) شركاء حسب المادة 592 قانون تجاري وأقصى عدد للشركاء في شركة ذات المسؤولية المحدودة هو خمسين (50) شريكا فإن تجاوز هذا الحد وجب الأمر تحويل الشركة إلى شركة مساهمة خلال مهلة سنة تحت طائلة الانحلال² و إن كان الأمر يتعلق بتحويل شركة ذات المسؤولية المحدودة إلى شركة تضامن يتوجب إجماع كل الشركاء³ . "أساسا سبب اشتراط تعدد الشركاء هو مبدأ وحدة الذمة المالية الذي اعتنقه المشرع الجزائري بموجب نص المادة 188 فقرة أولى من القانون المدني ، التي تقضى بأن "أموال المدين جميعا ضامنة دينه" . ويعود إلى أن هذا الشرط قد فقد أهميته في ظل الفكرة النظامية الجديدة، حين أورد المشرع استثناءا على القاعدة العامة التي تستلزم وجود شريكين على الأقل، و أجاز بموجب تعديله الأحكام القانون

¹ أمر رقم 75-59 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري ، ج.ر.101، صادرة في 19/12/1975. معدل ومتمم.

² المادة 598 ، قانون تجاري ، المرجع نفسه.

التجاري، حيث أجاز للشخص الوحيد تأسيس شركة ذات مسؤولية محدودة تقوم على شريك واحد، وذلك بموجب نص المادة 2564 من القانون التجاري المعدلة والمتممة التالي نصها: إذا كانت الشركة ذات المسؤولية المحدودة المؤسسة طبقا للفقرة السابقة، لا تضم إلا شخصا واحدا "كشريك وحيد" تسمى هذه الشركة "مؤسسة ذات الشخص الوحيد والمسؤولية المحدودة كما يحق للدولة و أشخاص القانون العام إنشاء شركات صناعية و تجارية ومالية دون أن يشترك معهم أشخاص آخرون ¹ بناءا على هذه الانتقادات أدى ببعض الفقهاء إلى اعتبار الشركة نظاما وليس عقدا.

2-تقديم الحصص

لانعقاد عقد الشركة يشترط أن يلتزم كل شريك بتقديم نصيب معين "الحصص" التي تكون إما عينية أو نقدية ، و من ثم لا تعتبر شركة تلك التي لا يلتزم فيها العضو بتقديم الحصة ، مما يعني أن الشريك قد يلتزم بدفع المبلغ النقدي الذي تعهد بتقديمه كما يمكن أن يقدم عقارا (قطعة أرضية مبنى ، مخزن)، وقد يكون منقول مادي (آلات ، بضائع)، أو

منقول معنوي (محل تجاري . براءة اختراع) ²

فإذا كانت الحصة نقدية وجب دفعها فور إبرام عقد الشركة مع إمكانية الاتفاق على ما يخالف ذلك ، و إن تأخر الشريك عن تقديمها خضع للقواعد العامة المتعلقة بتنفيذ التزام أداء المبلغ المالي، ويلتزم بالتعويض عن تأخره لأن ذلك قد يربط اضطراب في أعمال الشركة التي تكون بحاجة إلى هذا المال ، وهذا ما قضت به المادة 421 قانون مدني بنصها : إذا كانت حصة الشريك مبلغا من النقود يقدمها للشركة و لم يقدم هذا المبلغ ، ففي هذه الحالة التعويض.

¹ المادة 564 ، قانون تجاري المعدل والمتمم ، مرجع سابق

² راجع المواد من 421 إلى 424 قانون مدني، مرجع سابق.

وإن كانت الحصة عينية أو مال منقول معنوي : تخضع الحصة المقدمة للشركة للقواعد العامة المتعلقة بأحكام عقد بيع العقار . من جانب انتقال الحصة المقدمة، فهي تخضع لإجراءات الشهر والتسجيل ، و يكون الشريك ضامنا للحصة المقدمة كضمان البائع للمبيع. إذا كانت الحصة مال منقول مادي ، فهي تخضع لأحكام المادة 422 قانون مدني التي تحمل الشريك تبعة الهلاك قبل التسليم ، أما إذا كان هلاك الحصة من فعل الشركة بقي حق الشريك في قبض الأرباح قائما كما لو كانت الحصة لم تملك.¹

أما إذا كانت الحصة المقدمة من قبل الشريك مجرد انتفاع لمدة معينة مع احتفاظه بملكيتها، فتسري عليه أحكام الإيجار، كما ورد في نص المادة 422 المذكورة أعلاه .حيث يكون الشريك في مركز المؤجر و الشركة في مركز المستأجر ، وإن هلك يجب على الشريك تقديم حصة أخرى ليبقى شريكا في الشركة³.

مع العلم أنه يجوز وفقا لنص المادتين 416 و 423 قانون مدني للشريك أن يقدم حصة عمل كحصة في الشركة، لكن، شريطة أن يكون هذا العمل ذو أهمية في تحقيق أهداف الشركة ، فلا بد أن يكون عملا فنيا وليس يدويا ، كعمل المدير والمهندس ، والخبير التقني والتجاري ، أما بالنسبة لتقديم عمل يدوي يعتبر مجرد عامل وليس بشريك، وفي حالة ما إذا عجز الشريك عن أداء عمله بصفة دائمة، يتعرض لفسخ العقد الذي يربطه بالشركة على أساس الإخلال بالتزام .

إلا أن هذه الإجازة لم تكن مطلقة بالنسبة للشركات التجارية حيث حصر المشرع تقديم العمل كحصة في الشركات المدنية وشركة التضامن فقط ، أما شركات الأموال (المسؤولية المحدودة والمساهمة فلا يمكن) ذلك إذ نصت المادة 567 تقنين تجاري على أنه:

¹ عمارة عمور، المرجع سابق، ص 154 .

³ بلعيساوي محمد الطاهر، الشركات التجارية: النظرية العامة وشركات الأشخاص، ج1، دار العلوم والنشر والتوزيع ، الجزائر، 2014، ص 28. 29

"يجب أن يتم الاكتتاب بجميع الحصص من طرف الشركاء ، و أن تدفع قيمتها كاملة سواء كانت الحصص عينية أو نقدية ولا يجوز أن تمثل الحصص بتقديم عمل ويذكر توزيع الحصص في القانون الأساسي ". ونفس الأمر بالنسبة لشركة التوصية البسيطة عملا بنص المادة 563 مكرر 1 من القانون التجاري التي تقضي بأنه: **التي لا يمكن أن تكون على شكل عمل** ". لكن الجدير بالذكر أن المشرع قد عدل عن موقفه بشأن إجازة تقديم حصة عمل في شركة ذات المسؤولية المحدودة في ظل تعديله للقانون التجاري بموجب نص المادة 567 مكرر.¹

3/ نية المشاركة:

بالرغم من إغفال نص المادة 416 قانون على النص صراحة على هذا (الركن نية المشاركة إلا أن ما يميز الشركة عن كثير من العقود المشابهة لها كعقد العمل والقرض والبيع ، هو توفر ركن أساسي في عقد الشركة يتمثل في نية المشاركة ، مفادها بأن تتصرف إرادة جميع الشركاء إلى التعاون الايجابي فيما بينهم على قدم المساواة بغية تحقيق غرض الشركة عن طريق الإشراف على إدارة المشروع وتحمل المخاطر. حيث جرى قضاء محكمة النقض على أنه يشترط وجود نية المشاركة لدى الشركاء لقيام الشركة ، و التعرف على هذه النية من مسائل الواقع التي يستقل بتقديرها قاضي الموضوع. وتتجلى مظاهره في تقديم الحصص تنظيم إدارة الشركة و الإشراف عليها و الرقابة على أعمالها ، وهي أكثر بروزا في شركات الأشخاص التي تسود فيها الفكرة التعاقدية المبنية على الثقة المتبادلة و التعاون الايجابي بين الشركاء من أجل تحقيق غرض الشركة ، و يجب أن تتوفر ليس فقط عند إنشاء الشركة و إنما يجب استمرارها طيلة مدة الشراكة². وتعتبر نية الاشتراك أهم عنصر يعتمد عليه في تحديد الشريك الحقيقي و تميزه عن المساهم المستثمر ، فكل شريك يعد مساهم لكن ليس كل

¹ أنظر المادة 567 مكرر ، قانون تجاري ، مرجع سابق

مساهم بشريك ، فهناك مساهمين ينضمون إلى الشركة بهدف استثمار أموالهم والمضاربة بأسهمهم فقط ، دون أن يكون لهم نية البقاء في الشركة لمدة طويلة.

4/إقتسام الأرباح والخسائر:

يعد عنصر السعي وراء الربح هو الذي يميز الشركة عن الجمعية والتعاونية، و هو ما يجعل ركن اقتسام الأرباح وتحمل الخسائر جوهرى في عقد الشركة ، حيث يفترض أن يساهم جميع الشركاء في توزيع الأرباح وتحمل الخسارة ، و إذا أهدرت هذه القواعد فلا محل للإبقاء على الشركة ، و هذا ما نلتمسه من نص المادة 426 قانون مدني التي تقضي ببطلان عقد الشركة في حالة الاتفاق مع أحد الشركاء بأن لا يساهم في أرباح الشركة

وخسائرها¹. فإن لم يبين في عقد الشركة نصيب كل من الشركاء في الأرباح والخسائر ، يكون نصيب كل منهم وفقا للمبدأ العام بنسبة حصته في رأس المال ، وإن اقتصر تعيين نصيب الشركاء في الربح وجب اعتبار هذا النصيب في الخسارة أيضا.

وإذا كانت حصة احد الشركاء تقديم عمل ، يقدر نصيب الربح والخسارة بقدر مساهمة هذا العمل في تحقيق الشركة غرضها . عملا بنص المادة 425 قانون مدني.

لكن نشير أن المادة 733 تقنين تجاري تستثني شركات المساهمة و ذات المسؤولية المحدودة من المادة 426 المذكورة أعلاه ، بنصها ... : " و فيما يتعلق بالشركات ذات المسؤولية المحدودة أو الشركات المساهمة ، فإن البطلان لا يحصل كما أن هذا البطلان لا يحصل من بطلان الشروط المحظورة بالفقرة الأولى من المادة 426 من القانون المدني.

¹ انظر المادة 426، القانون المدني ، مرجع سابق

المطلب الثاني: تنظيم الشركات التجارية

تنقسم لشركات من حيث طبيعة العمل الذي تقوم به الى شركات مدنية وشركات تجارية. وتنقسم هاته الشركات بدورها وفقا للمعيار الشخصي والمالي والمختلط وهذه هي انواع الشركات التجارية (الفرع الاول) بحث يمتاز كل نوع من هذه الانواع بخصوصية في التنظيم (الفرع الثاني).

الفرع الأول :أنواع الشركات التجارية

أولا شركات الأشخاص :

وهي الشركات التي تقوم في تكوينها على شخصية شركائها نظرا للتعارف القائم بينهم وللفتة التي تربط بعضهم ببعض فتقوم الشركة أساسا على الاعتبار الشخصي، ولذلك أطلق على هذا النوع من الشركات تسمية شركة الأشخاص ويشمل هذا بالدرجة الأولى شركة التضامن كما يشمل أيضا شركة التوصية البسيطة وشركة المحاصة¹.

1-شركة التضامن: تعرف شركة التضامن على أنها الشركة التي تتكون من شريكين أو أكثر، يسأل فيها الشريك عن ديون الشركة مسؤولية شخصية تضامنية مطلقة، ويكتسب الشركاء بمجرد انضمامهم إلى الشركة صفة التاجر ، كما تسمى بأسماء الشركاء جميعا، ولا يجوز فيها التنازل عن حصة الشريك وأن هذه الأخيرة غير قابلة للانتقال للغير ولورثة الشريك المتوفي.²

2-شركة التوصية البسيطة : هي الشركة التي تعقد بين شريك واحد أو أكثر مسؤولين و متضامنين وبين شريك واحد أو أكثر يكونون أصحاب أموال فيها خارجين عن

¹نسرين شريقي، الشركات التجارية، دار البيضاء، الجزائر، الطبعة الأولى، 2013 ، ص 45

²مرجع نفسه، ص 47

الإدارة و يسمون موصين . في تقوم على الاعتبار الشخصي مثلها مثل شركة التضامن مع اختلاف في بعض الأحكام العامة ، وقد جاء ذكرها في القانون التجاري الجزائري في المواد 563 مكرر إلى 563 مكرر 10.

3-شركة المحاصة : طبقا للمادتين 795 مكرر 1 و 795 مكرر 2 ق.ت. ج والمادة 416 من القانون المدني يمكن أن نعرف شركة المحاصة على أنها :³ "عقد يبرم بين شخصين أو أكثر بهدف استثمار مشروع معين، ويلتزم فيه كل شريك بتقديم حصة من مال أو عمل لانجاز هذا المشروع واقتسام ما ينتج عنه من ربح أو خسارة دون أن تشكل هذه الحصص رأس مال للشركة، لأنها لا تتمتع بالشخصية المعنوية، وهي لا تخضع لقواعد النشر المفروضة على الشركات التجارية."⁴

ثانيا: شركات الأموال :

وهي الشركات التي تقوم في تكوينها على الاعتبار المالي بمعنى أن الشركة قوامها يتمثل في تقديم الحصص المكونة لرأسمالها بصرف النظر عن شخصية أو شخص الشركاء ويترتب عن ذلك أنه لا أثر لوفاة أحد الشركاء أو إفلاسه على استمرار الشركة ونشاطها وينطبق ذلك على شركة المساهمة

1-شركة المساهمة: تعتبر شركة المساهمة النموذج الأمثل لشركات الأموال، فهي تهدف لتجميع الأموال قصد القيام بمشروعات صناعية وتجارية، وهي أداة للتطور الاقتصادي في العصر الحديث عرفها المشرع الجزائري في المادة 592 ق.ت.ج

³نسرين شريقي، مرجع سابق، ص53

⁴مرجع سابق، ص59

على أنها شركة ينقسم رأسمالها إلى حصص ، وتتكون من شركاء لا يتحملون الخسائر إلا بقدر حصتهم ولا يمكن أن يقل عدد الشركاء فيها عن سبعة (07).¹

ثالثا: شركة المختلطة وهي الشركات التي تجمع بين خصائص شركات الأشخاص وشركات الأموال حيث لا يسأل الشريك إلا عن حصته في أسس المال ولا يقسم رأس المال إلى أسهم وينطبق هذا على الشركة ذات المسؤولية المحدودة.²

1-شركة توصية بالأسهم: شركة التوصية بالأسهم هي أحد أشكال الشركات الستة التي يعرفها القانون التي عرفها على أساس أنها شركة يتكون رأس مالها من حصة أو أكثر يملكها شريك متضامن أو أكثر، وأسهم متساوية القيمة يكتتب فيها مساهم أو أكثر يمكن تداولها.

2-شركة مسؤولية محدودة: الشركة ذات المسؤولية المحدودة لم يرد فيها تعريف قانوني، وإنما عرفها المشرع الجزائري في نص المادة 564 ق.ت.ج وذلك من بيان خصائصها بالقول أنه : " تؤسس الشركة ذات المسؤولية المحدودة من شخص واحد أو عدة أشخاص لا يتحملون الخسائر إلا في حدود ما قدموا من حصص إذا كانت الشركة ذات المسؤولية المحدودة المؤسسة طبقا للفقرة السابقة لا تضم إلا شخصا واحد " كشريك وحيد " تسمى هذه الشركة " مؤسسة ذات الشخص الوحيد وذات المسؤولية المحدودة ."

يمارس الشريك الوحيد السلطات المخولة جمعية الشركاء بمقتضى أحكام هذا الفصل. وتعين بعنوان للشركة يمكن أن يشتمل على اسم واحد من الشركاء أو أكثر على أن تكون هذه التسمية مسبقة أو متبوعة بكلمات شركة ذات مسؤولية محدودة " أو الأحرف الأولى منها أي " ش.م.م " وبيان رأسمال الشركة".

¹نسرين شريقي، مرجع سابق، ص46

²مرجع سابق، ص63

الفرع الثاني :خصوصية الشركات التجارية :

ما يهمننا من دراسة انواع الشركات التجارية هو بيان خصوصية النظام القانوني للشركة التجارية حيث تخلى المشرع الجزائري من خلال أحكام القانون التجاري عن فكرة اعتبار الشركة عقد ، و اعتمد نصوص قانونية خاصة اتجه بموجبها إلى الأخذ بفكرة التنظيم حيث أصبح يتعامل مع الشركة على أساس أنها مؤسسة تنظمها أحكام تشريعية خاصة ، كل خرق لهذه الأحكام يعاقب عليه مدنيا وجزائيا.

أولاً: خصوصيات شركة الأشخاص

1- خصوصية نظام شركة التضامن :تتمثل خصوصيات شركة التضامن في ما يلي:

* **عنوان الشركة اقتصار العنوان على أسماء الشركاء** :يتألف اسم شركة التضامن من أسماء الشركاء ، لكن ليس من الضروري ذكر جميع أسماء الشركاء خاصة إذا كان عددهم كبير ، فيكفي ذكر أحدهم أو أكثر مع إضافة كلمة و " شركائه" أو " شركائهم"¹. إن تألفت الشركة من أفراد عائلة واحدة جاز أن يقتصر العنوان على اسم العائلة إضافة كلمة " أولاد" ، " أبناء" ، أو " إخوان." مع إن توفي أو انسحب أحد الشركاء تعين في حالة استمرار الشركة حذف اسم هذا الشريك من عنوان الشركة ، كما يمنع إدخال اسم شخص أجنبي في عنوان الشركة.

* **المسؤولية عن ديون الشركة شخصية وتضامنية**: تطبيقا لمبدأ التضامن المفترض في شركة التضامن ، يعتبر جميع الشركاء مسؤولون عن ديون الشركة مسؤولية شخصية وعلى وجه التضامن ، إذ نص المشرع الجزائري على ذلك صراحة في المادة 551 فقرة 1 قانون

¹ انظر نص المادة 552 قانون تجاري ،مرجع سابق

تجاري: " للشركاء بالتضامن صفة التاجر ،وهم مسؤولون من غير تحديد وبالتضامن عن ديون الشركة."

***اكتساب شركاء صفة التاجر:** تطبيقا لأحكام المادة 551 فقرة أولى قانون تجاري ، يكتسب الشريك في شركة التضامن صفة التاجر بمجرد انضمامه للشركة حتى ولو لم يسبق له أن احترف التجارة¹. يرجع السبب في اعتبارهم تاجر إلى أن التوقيع على معاملات الشركة يكون بعنوانها المتضمن لأسمائهم، حيث ينبغي أن تتوفر فيهم الأهلية اللازمة لمباشرة التجارة.

* **جواز انتقال حصص الشركاء:** أن المشرع قد منع الشريك المتضامن من التنازل عن حصته في الشركة كأصل عام ، لكن استثناء أجاز للشريك التنازل عن حصته لحساب شريك آخر دون الغير شريطة أن يوافق على ذلك كافة الشركاء ، و ذلك استنادا لنص المادة 560ق.ت التالي نصها "لايجوز أن تكون حصص الشركة ممثلة في سندات قابلة للتداول ولا يمكن إحالتها إلا برضا جميع الشركاء ، و يعتبر كل شرط مخالف لذلك كأنه لم يكن".

* **من حيث قواعد التسيير في شركة التضامن:** تعود كأصل إدارة شركة التضامن لكافة الشركاء بصفة مشتركة و هو ما يسمى " بالإدارة الجماعية"، حيث تقرر المادة 553 ق.ت التي تحكم إدارة شركة التضامن بأنه: "تعود إدارة الشركة لكافة الشركاء ما لم يشترط في القانون الأساسي على خلاف ذلك ". لكن من الناحية الواقعية يصعب الأمر ممارسة الإدارة الجماعية خاصة عند وجود عدد كبير من الشركاء، مما يتعين تعيين مدير أو أكثر لإدارة الشركة ، لكن مع إبقاء نوع من الضمانة للشركاء المراقبة أعمال هذا الأخير حماية لحقوقهم وحقوق الغير وفق قواعد التسيير.

¹ التي نصها: للشركاء بالتضامن صفة التاجر وهم مسؤولون من غير تحديد وبالتضامن عن ديون الشركة .

2/ خصوصية نظام شركة التوصية البسيطة: تتمثل خصوصياتها في مايلي:

* الطابع الإزدواجي لمركز الشركاء: هذا يعني أن الشركاء يخضعون لنظام قانوني مزدوج من خضوع الشركاء المتضامنين لنفس الأحكام المقررة للشريك في شركة التضامن من حيث التمتع بالصفة التجارية، وكذا من حيث التضامن بين الشركاء ، أما بشأن الشركاء الموصين فهم يخضعون لأحكام خاصة أقرتها قواعد شركة التوصية ضمانا لحماية الغير¹.

* مظاهر إنفراد شركة التوصية البسيطة عن شركة التضامن: الطابع الإزدواجي لمركز الشركاء كان له أثر في ازدواجية القواعد التي تحكمها وهذا ما جعلها تفترض خصوصيات في تنظيمها وذلك من حيث:

1 تقديم الحصص :القاعد هي عدم قابلية حصة الشريك الموصي للتداول و التزام الشريك الموصي بتقديم الحصة التي تعهد بها ، والتي قد تكون عينية أو نقدية أو عمل لكن نجد خلافا للقاعدة العامة يمكن في شركة التوصية البسيطة الاتفاق على عكسها وذلك بتقرير تداول الحصة بشروط وقيود معينة ، كما يمنع أن تكون حصة الشريك حصة عمل ، لأن من شأن هذه الحصة أن تمكنه من التدخل في إدارة الشركة وهو ممنوع من ذلك قانونا².

2 إدارة الشركة : خلافا لما هو مقرر في شركة التضامن أين يتمتع كل شريك بحق الاشتراك في إدارة الشركة ، يحضر على الشريك الوصي التدخل في إدارة الشركة و إنما يجب أن تكون هذه الإدارة لأحد الشركاء المتضامنين أو لشخص أجنبي عن الشركة ، و لا يجوز لهم أن يعملوا عملا متعلقا بإدارة الشركة ولو بناء على توكيل.

3 تمتع الشركاء بصفة التجارية وحدود مسؤوليتهم: لمشرع الجزائري أقر باكتساب الشريك الموصي في شركة التوصية البسيطة للصفة التجارية في حالة قيامه بعمل يتعلق بإدارة الشركة أو ظهور اسمه في عنوان الشركة بإذن منه أو علمه دون أن

¹ عمار عمورة ،مرجع سابق ،ص 268

² مصطفى طه كمال ، مرجع سابق ،229.

يعترض على ذلك ، استنادا لنص المادتين 563 . 563 مكرر 2 قانون تجاري وقياس على هته المادتين فإنه يجوز شهر إفلاس الشريك الموصي كشخص طبيعي استنادا إلى اكتساب صفة التجارية في هذه الحالة .

4/ خصوصية نظام شركة المحاصة: وتتمثل خصوصياتها فيما يلي

***الطبيعية القانونية للشركة تعارض بين طبيعة شركة المحاصة والشروط الشكلية اللازمة لعقد الشركة:** يكون تكوين شركة المحاصة مثل تكوين الشركات الأخرى ، من حيث ضرورة توفر الشروط الموضوعية العامة والخاصة، إلا أن ما يميزها عن غيرها من الشركات التجارية أنها لا تعتبر شركة تجارية بحسب شكلها ، فهي شركة بحسب الموضوع ، فإن كان مدنيا اعتبرت مدنية و إن كان تجارية اعتبرت تجارية تطبق عليه أحكام شركة التضامن ، ولا يشترط لقيامها توافر الأركان الشكلية.

فعلى غرار باقي الشركات نجد أن المشرع منح للشركاء الحرية التامة في التعاقد والاتفاق على موضوع وشروط الشركة ، و هو ما يتضح من نص المادة 795 مكرر 3 قانون تجاري التالي نصها: "يتفق الشركاء بكل حرية على موضوع الفائدة أو شكلها أو نسبتها و على شروط شركة المحاصة"¹.

***أثر إنعدام الشخصية المعنوية للشركة:** من المعلوم أن عنصر الاستتار في شركة المحاصة يعتبر من أهم مميزاتها ، على أن هذه الفكرة المثبتة بنصوص قانونية يجب أن تبقى في إطار المظهر العام لشركة المحاصة ، فهي شركة ليس لها رأس مال ولا عنوان لأنها لا تتمتع بالشخصية المعنوية ، فهي غير ظاهرة ، حيث تأثرت حياة شركة المحاصة بانعدام شخصيتها القانونية.²

¹ محمد فريد العربي ، القانون التجاري، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية، 1999، ص 129.

² أبو زيد رضوان ، الشركات التجارية في القانون المصري المقارن ، دار الفكر العربي . القاهرة ، 1997، ص. 247.

ثانيا: خصوصيات شركة الأموال

1- خصوصية نظام شركة المساهمة : ما يميز شركة المساهمة عن غيرها خضوعها

لبعض الأحكام الخاصة تتمثل في ما يلي:

* **التسيير في شركة المساهمة الازدواجية بين سلطة التسيير والمراقبة:** بينما كانت

شركة المساهمة تعتمد الأسلوب الكلاسيكي القائم على مجلس الإدارة الذي يقوم على

التسيير و المراقبة في ذات الوقت ، عرفت، شركة المساهمة تنظيما جديدا وفقا

للتعديل الحاصل على قواعد القانون التجاري بموجب المرسوم التشريعي رقم 08/93¹

يتمثل في شركة مساهمة ذات مجلس مديرين وذات مجلس مراقبة . حيث كانت

الغاية من هذا التنظيم تحقيق الفصل بين سلطة الإدارة و سلطة المراقبة ، و هو

مستوحى من القانون الألماني الذي يقوم على الفصل بين المديرية التي تتمتع

باختصاصات واسعة لتصريف شؤون و مصالح الشركة ، وبين مجلس المراقبة الذي

تتولى مراقبة هيئات الإدارة.مع الإشارة أن مجلس إدارة شركة المساهمة يتألف من

ثلاثة أعضاء على الأقل و من اثني عشرة عضوا على الأكثر ، ولا يجوز تعيين

قائمين جدد للإدارة ولا استخلاف توفي من القائمين بالإدارة ، وفي حالة الدمج يجوز

رفع عدد القائمين بالإدارة ، دون تجاوز أربعة وعشرين عضوا. ويجب أن يكون

المتصرف المساهم مالكا لعدد من الأسهم لضمان المسؤولية التي يمكن أن يتحملها

بمناسبة أعمال التسيير ، وهو ما تم النص عليه في المادة 619ق.ت .

* **مركز الشريك في الشركة :** نظرا لان شركة المساهمة من شركات الأموال، التي تقوم

على الاعتبار المالي ، فان شخصية الشريك فيها لا وزن لها فلا تتأثر الشركة بإفلاسه أو

وفاته أو إعساره ، لان أسهمها قابلة للتداول ، بل تعتبر ظاهرة تجدد الشركاء باستمرار عن

¹ مرسوم تشريعي رقم 93-08 مؤرخ في 25 أبريل 1993 المعدل والمتمم للأمر رقم 75-59، مؤرخ في 26 سبتمبر 75 ، يتضمن القانون التجاري ، ج .ر عدد 27 صادر في 1993 ، معدل ومتمم بالقانون رقم 05-02 مؤرخ في 6 فبراير . ج .ر عدد 11 ، صادر في 09/02/2005 . 220

طريق تداول الأسهم أصبحت السمة البارزة لهذه الشركات. منه كان من الخصائص الذاتية لشركة المساهمة مبدأ المسؤولية المحدودة الذي اقتضته اعتبارات قانونية وأخرى اقتصادية، حيث تتجسد المقتضيات القانونية في صعوبة تكيف هذا المبدأ من الناحية الإجرائية عند تعدد المساهمين و انتقال السهم من يد إلى آخر، أما الجوانب الاقتصادية فتظهر في كون المشروعات الكبرى لا يمكن مباشرتها إلا من خلال حشد رؤوس أموال ضخمة تؤهلها للقيام بهذه المشروعات بغية تحقيق التنمية الاقتصادية .

كما تم إقرار مبدأ المسؤولية المحدودة تحفيزا للانضمام إلى هذا النوع من الشركات التجارية ، هذا من جهة، ومن جهة أخرى يعد إدخال الحصة العينية ضمن مكونات رأس المال قد الإضرار بمصالح الغير في حالة التقويم المبالغ فيه، الأمر الذي يضر بمصالح الدائنين ، لذا تدخل المشرع بنصوص قانونية حماية للغير، انطلاقا من فكرة تنظيم رأسمال الشركة، وقواعد تسير هذه الأخيرة.

***إقرار حماية خاصة لأموال الشركة والغير :** من خلال استقراء نص المادة 622 قانون تجاري نجد أن المشرع قد حول لمجلس الإدارة كل السلطات للتصرف في كل الظروف باسم الشركة ، لكن مع مراعاة السلطات الممنوحة لجمعيات المساهمين في القانون ، حماية لأموال الشركة و الغير.

***أدوات شركات المساهمة في تداول السيولة**

أولا: سندات كتمثيل لرأسمالها تتمثل أساسا في الأسهم التي يتعين على المساهم أن يسدد المبالغ المرتبطة بها التي قام باكتتابها حسب الكيفيات المنصوص عليها في القانون و القانون الأساسي للشركة وتحدد القيمة الاسمية للأسهم عن طريق القانون الأساسي ، ولا تكون قابلة للتداول إلا بعد تقييد الشركة في السجل التجاري 267 . وهي تتنوع إلى :

1 -أسهم نقدية: تشمل تلك التي تم وفاءها نقدا أو عن طرق المقاصة ، و الأسهم التي تصدر بعد ضمها إلى رأس المال الاحتياط أو الأرباح أو علاوة الإصدار ، وكذا التي يتكون مبلغها في جزء نتيجة ضمه في الاحتياطيات أو الفوائد أو علاوة الإصدار و في جزء منه عن طريق الوفاء نقدا .

2-أسهم عينية : جميع الأسهم الأخرى تعد اسم عينية

3-الأسهم العادية التي تمثل اكتتابات ووفاء لجزء من رأسمالها وتمنح الحق في المشاركة في الجمعيات العامة والحق في انتخاب هيئات التسيير أو عزلها والمصادقة على كل عقود الشركة أو جزء منها.

4-أسهم التمتع تتمثل في تلك التي تم تعويض مبلغها الاسمي إلى المساهم عن طريق الاستهلاك المخصص إما من الفوائد أو الاحتياطيات، ويمثل هذا الاستهلاك دفعا مسبقا للمساهم عن حصته في تصفية الشركة في المستقبل

ثانيا: سندات كتمثيل لرسوم الديون التي على ذمتها تتمثل أساسا في سندات المساهمة التي تعتبر حسب نص المادة 715 مكرر 73 ق.ت: سندات دين تتكون أجزتها من جزء ثابت يتضمنه العقد وجزء متغير يحسب استنادا إلى عناصر تتعلق بنشاط الشركة أو نتائجها و تقوم على القيمة الاسمية للسند¹

ثالثا: سندات تعط الحق في منح سندات أخرى تمثل حصة معينة لرأسمال الشركة عن طريق التحويل أو التسديد أو أي إجراء آخر تتمثل أساسا في سندات الاستحقاق وهي حسب نص المادة 75 مكرر 80 ق.ت سندات قابلة للتداول تخول بالنسبة للإصدار الواحد نفس حقوق الدين بالنسبة لنفس القيمة الاسمية و لا يسمح إصدارها إلا لشركات المساهمة الموجودة منذ سنتين.

¹ عملا بأحكام المواد 715 مكرر 47 مكرر 50 و مكرر 51 قانون تجاري المرجع نفسه ص90

ثالثا: خصوصيات الشركة المختلطة

1- خصوصية نظام شركة التوصية بالأسهم

* من حيث التأسيس : وفقا لمقتضيات نص المادة 715 مكرر 3 ق.ت المذكورة أعلاه يتركب عنوان شركة التوصية بالأسهم من أسماء الشركاء المتضامنين أو اسم واحد منهم على أن يضاف إليه عبارة " شركة توصية بالأسهم " حتى لا يختلط الأمر مع الغير الذي قد يعتقد بأنه أمام شركة تضامن أو توصية بسيطة ، مما يعني أنه يقتصر العنوان على أسماء الشركاء المتضامنين دون أن يشتمل على أسماء الشركاء المساهمين (الموصين، حيث أقر المشرع صراحة بذلك في الفقرة الثانية من المادة الثالثة ق.ت.71 .

2/ خصوصية شركة ذات مسؤولية محدودة: تتمثل خصوصيتها في :

*من حيث تنظيم وتسيير الشركة : هي تجمع بين أحكام شركات الأشخاص و شركات الأموال فيما يخص الأركان الموضوعية الخاصة¹، إلا أن اشترط أن لا يتجاوز عدد الشركاء بها 20 شريك وإلا تم تحويلها إلى شركة مساهمة في أجل سنة ، وإن قل على اثنين أجاز تحويلها إلى شركة ذات الشريك الواحد ،ولا يمكن أن تكون حصص الشركاء ممثلة في سندات قابلة للتداول يجب أن تكون حصص اسمية

*مسؤولية شركاء: على خلاف شركة التضامن تشبه شركة ذات المسؤولية المحدودة شركة الأموال من حيث عدم تمتع الشركاء بالصفة التجارية ، وتحديد مسؤولية الشركاء التي هي محدودة بقدر حصتهم في رأس مال الشركة². كما هو الأمر في شركة المساهمة (لا داعي للتكرار).

¹ شريقي نسرين ،مرجع سابق ،ص 82

² تطبيقا لأحكام المادة 569/1 قانون تجاري ،المرجع سابق

المبحث الثاني: الشروط الخاصة في القانون البحري

إن المشرع الجزائري اشترط التمتع بالجنسية الجزائرية في القانون البحري عند تأسيس أي شركة لكل من الشخص الطبيعي (المطلب الأول) مع الإشارة إلى اشتراط خضوع الأشخاص الاعتبارية للقانون الجزائري (المطلب الثاني) .

المطلب الأول: شرط تمتع الشخص الطبيعي بجنسية جزائرية

يجد اشتراط المشرع الجزائري الجنسية الجزائرية من أجل ممارسة نشاط الشركات البحرية في الجزائر أساسه القانوني في القانون البحري (الفرع الأول) ونأخذ مثال شرط الطاقم الوطني للسفينة (الفرع الثاني) ¹.

الفرع الأول: الأساس القانوني لاشتراط الجنسية الجزائرية

حدد القانون البحري إلزامية توفر الجنسية لدى الشخص الطبيعي من أجل إنشاء مؤسسة النقل البحري ، في حين حدد القانون التجاري السن القانوني لدى الشخص الطبيعي من أجل إنشاء مؤسسة النقل البحري

1-تحديد القانون البحري لشرط الجنسية: أكدت المادة 571-1 من القانون البحري الجزائري أن استغلال خدمات النقل البحري سواء نقل البضائع و أو نقل المسافرين، فإنه يشترط في المستثمر أن تتوفر لديه الجنسية الجزائرية.

2-تحديد القانون التجاري للسن القانوني لممارسة النشاط التجاري: حدد المادة 40 من القانون المدني من ممارسة النشاط التجاري بتسعة عشرة (19) سنة، إلا أنه وطبقا للمادة 05 من القانون التجاري يمكن له ممارسة النشاط التجاري لما يبلغ من 18 سنة وذلك بعد حصوله على إذن من والده أو أمه أو على قرار من مجلس العائلة مصادق عليه من قبل المحكمة في حالة ما إذا كان والده متوفيا أو غائبا أو سقطت عنه السلطة الأبوية أو استحال عليه مباشرتها أو في حالة انعدام الأب والأم.

¹ بشوش مهدي ، الإستثمار في مجال النقل البحري ، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه الطور الثالث (ل.م.د) في لقانون ، تخصص قانون الأعمال ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة تيزي وزو ، 2021، ص47

الفرع الثاني : شرط الطاقم الوطني للسفينة.

يجد هذا الشرط سنده في نص المادة 28 قانون بحري و بالتحديد في فقرتها السادسة التي جاء فيها " :كما ينبغي أن تشتمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر".¹

حيث تنص المادة 413 المحال إليها على وجوب تكون مجموع أفراد الطاقم من بحارة جزائريين ، غير أنه يجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية.

أن جنسية السفينة في العديد من الدول مرتبطة بجنسية أفراد الطاقم ، فلا تكتسب هذه الأخيرة جنسية الدولة ما لم يكن البحارة العاملين عليها أو نسبة معينة ممن يقومون بخدمتها من الوطنيين.

إن الهدف الذي يبتغيه المشرع في الدول التي تأخذ بهذا الشرط هو ضمان سلطة الدولة على السفينة باعتبار أن رجال الطاقم هم اللذين تركز في يدهم قيادة السفينة و إدارتها، خصوصا أن الرحلة البحرية تتم في مجموعها بعيدا عن نفوذ الدولة و سيادتها. كما أن شرط الطاقم الوطني كأساس لمنح السفينة جنسية الدولة، يوفر لرعاياها فرص عمل كثيرة قد ينافسهم عليها البحارة الأجانب لو لم يفرض هذا الشرط.

المطلب الثاني : اشتراط خضوع الشخص الاعتباري للقانون الجزائري :

يعتبر خضوع الشخص الاعتباري للقانون الجزائري من بين الشروط التي نص عليها القانون البحري والتي تظهر من خلال طريقة إنشاء الشركة التجارية في مجال النقل البحري (الفرع أولا)، و من خلال تواجد المقر الرئيسي للشركة في إقليم التراب الجزائري (الفرع ثاني)

¹ محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، القانون البحري، الجزء الخامس، طبعة أولى، منشورات زين الحقوقية 2012 ، ص 66

الفرع الأول: إنشاء الشركات التجارية في مجال النقل البحري

لم يميز المشرع الجزائري بين أشخاص القانون العام و أشخاص القانون الخاص في إنشاء شركة النقل البحري ، أو في طريقة منح الشخصية المعنوية للشركة التجارية

أولاً: عدم التمييز بين أشخاص القانون العام وأشخاص القانون الخاص: أكدت المادة 1-571 من القانون البحري الجزائري على إمكانية استغلال نشاط النقل البحري دون التمييز بين أشخاص القانون الخاص وأشخاص القانون العام ومنح لكل هذه الأشخاص الاعتبارية صلاحية لممارسة النشاط التجاري المتمثل في النقل البحري.

سمحت المادة 1-571 من القانون البحري ممارسة نشاط النقل البحري من قبل مؤسسات مختلطة قد تتكون من شركة عامة وشركة خاصة وقد يشترك معها شخص طبيعي أو قد تكون بين شركة عامة و شخص طبيعي ما دام أن القانون يسمح بذلك الأمر الذي جسده مجمع الشركة الوطنية للملاحة البحرية فرع خطوط الشمال تم التنازل عن 49 بالمائة من رأس مالها لكل من المجمع الفرنسي (GOFAST-AIGLE AZUR) ولصالح الشخص الطبيعي أرزقي أجرويدن¹.

ما يجدر الإشارة إليه هو التعبير غير الواضح الذي استعمله المشرع الجزائري في المادة 1-571 من القانون البحري الجزائري إذ لم يحدد بشكل واضح المؤسسات المعنية باستغلال خدمات النقل البحري ذلك لوجود تكرار في سرد الأشخاص المعنوية المؤهلة لممارسة نشاط النقل البحري، إذ قام المشرع بإخراج المؤسسات العمومية من دائرة الأشخاص الاعتباريون الخاضعون للقانون الجزائري غير أنها تنتمي إلى هذه الأخيرة، ومن أجل أن تكون هذه المادة أكثر وضوحاً، يستلزم الأمر إعادة صياغة هذه المادة في أية مناسبة تتيح ذلك، وذلك بشكل

¹ بلسبط سمية، عقد إمتياز خدمات النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص تخصص القانون البحري و النشاطات المينائية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران، 2013. صفحة 36

يؤكد أنه يمكن ممارسة نشاط النقل البحري سواء من قبل الأشخاص الطبيعية أو من قبل الأشخاص المعنوية ذات الرأسمال العام أو الرأسمال الخاص

ثانيا: كيفية منح الشخصية المعنوية للشركات التجارية.

يتم إنشاء هذه الشركات التجارية في مجال النقل البحري بناء على عقد رسمي موثق وسواء كانت شركات خاصة أو شركات عمومية أو شركات مختلطة، وذلك بإيداع العقود التأسيسية للشركة لدى المركز الوطني للسجل التجاري ويتم نشر هذه العقود وإلا كانت باطلة، وتمنح الشخصية المعنوية من تاريخ قيدها في السجل التجاري¹.

الفرع الثاني: إلزامية تواجد المقر الرئيسي لمؤسسة النقل البحري في الجزائر.

فرض المشرع الجزائري على المستثمر في مجال النقل البحري شرط يتعلق بالإلزامية تواجد المقر الرئيسي للمؤسسة النقل البحري في إقليم وموطن الشخص هو المكان الذي يوجد فيه مركز إدارته ويخضع للقانون الجزائري .

¹ المواد 548 549 من الأمر رقم 75-59، المعدل والمتمم، سالف الذكر

الفصل الثاني

واقع الشركات البحرية في
الجزائر وسبل تعزيز إطارها
القانوني

يساعد الشركات البحرية خاصة في انجاز عملية الإنماء الاقتصادي سواء في الدول النامية أو المتقدمة والتي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية والمالية اللازمة لممارسة النشاط البحري.

ولكي تحقق النمو الاقتصادي المنشود وجب العمل على هذا القطاع الجذ هام ضمن أطر مدروسة تعمل على تعزيز وخلق آليات آمنة بهدف عصنة هذا القطاع للتغلب على التحديات المعاصرة التي تفرضها التجارة الدولية للتكنولوجيات التي باتت تسييره ، إضافة إلى دعم و تسهيل وتنويع فرصه أمام المستثمر الوطني و الأجنبي.

والجزائر بحكم موقعها الاستراتيجي المطل على البحر الأبيض المتوسط وشريطها الساحلي المقدر بـ 1644 كلم.¹ تسعى في إطار تحقيق تنميتها الاقتصادية إلى الاهتمام بالقطاع البحري وسن قوانين تحكمه هذا ما سنوضحه في هذا الفصل من خلال التطرق إلى أنواع الشركات البحرية النشطة في الجزائر (المبحث الأول) وأهمية هته الشركات في دعم الاقتصاد الوطني (المبحث الثاني) .

¹ صالح صالحي ،ملخص محاضرات مقياس الاقتصاد الجزائري و العولمة كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير ، جامعة سطيف 1 ، ص 54

المبحث الأول: أنواع الشركات البحرية النشطة في الجزائر

تلعب شركات البحرية دورا هاما في الحياة الاقتصادية للمجتمعات الحديثة وشكلت التجارة منها قوة اقتصادية هامة و أحد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم وقد اتجه المشرع الجزائري لتنظيم الإطار القانوني لهته الشركات وفقا لي منظور وأحكام القانون التجاري و القانون البحري . ومنه تكون دراستنا لأنواع الشركات البحرية النشطة في الجزائر وفق قسمين شركات الاستغلال البحري (المطلب الأول) و شركات الاستغلال المينائي (المطلب الثاني)

المطلب الأول: شركات الاستغلال البحري.

نضرا للأهمية الكبيرة لاستغلال البحار والاستفادة منها هناك العديد من الشركات النشطة في هذا المجال، لذلك نتطرق إلى نوعين من هذه الشركات شركة النقل البحري (الفرع الأول) و شركات إيجار السفن (الفرع الثاني).

الفرع الأول: شركة النقل البحري

ويُعتبر النقل البحري من أهم أنواع النقل بصفة عامة، والنقل الدولي بصفة خاصة، نظرا لانخفاض تكلفته مقارنة بوسائل النقل الدولي للبضائع والركاب، ولا يخفى على أحد مساهمته في تفعيل حركة التبادل التجاري الدولي، كما أنه يكتسب أهمية خاصة في إنجاز عملية الإنماء الاقتصادي، سواء في الدول النامية أو المتقدمة والتي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية والمالية اللازمة للممارسة نشاط النقل البحري.

لقد استحدثت الدولة الجزائرية مرفق النقل البحري منذ 1963 والذي أنشأ الشركة الوطنية للملاحة البحرية¹ والتي تعتبر خلفاً للشركات الفرنسية التي كانت تمارس هذا النشاط وأصبحت المؤسسة الوحيدة التي تقوم بشحن وتفريغ البضائع على مستوى الموانئ في البلاد.

لقد اختارت الدولة الجزائرية منذ 1963 أسلوب الشركة العامة لتسيير مرفق النقل البحري وذلك بإنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، فمنذ نشأتها بموجب المرسوم 489/63 كانت الشركة تدار بواسطة جهازين، مجلس إدارة ومدير عام يعينون بموجب مرسوم من طرف السلطة الوصية والملاحظ هو غياب حقيقي لاستقلالية الشركة الوطنية للملاحة البحرية سواء من الناحية الهيكلية أو الوظيفية واعتبار كل من مجلس الإدارة والمدير العام مجرد وسيلة لتنفيذ سياسة السلطة الوصية .

عند بداية إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية كان من بين أهم أهدافها وحسب المادة 3 من المرسوم 489/63، القيام بالنقل البحري بجميع أنواعه،² بالإضافة إلى مختلف الأنشطة المساعدة والمتمة له كعمليات المناولة والقطر البحري وعمليات وكالة السفن ووكالة الحمولة وعمليات المرور وأعمال الصيانة وإصلاح السفن وعمليات تموين السفن والقيام بنشاط وكيل السفر بالنسبة لنقل المسافرين وبعد سنة 1968 صدرت العديد من النصوص القانونية جاءت لإعطاء الشركة الوطنية للنقل البحري احتكارات كثيرة منها: احتكار النقل البحري وإيجار السفن واحتكار المساحة الوطنية واحتكار السمسرة البحرية للأشخاص كما نجد أن المشرع الجزائري قد اعتبر نشاط النقل البحري حكراً على الدولة ولم يسمح الآخرين ممارسة هذا الأخير. فالشركة الوطنية للملاحة البحرية أصبحت تمارس نوعاً من الاحتكار الفعلي

¹ - لقد استحدثت الدولة الجزائرية مرفق النقل البحري بموجب المرسوم رقم 489/63 المؤرخ في 1963/12/31 المتضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج.ر عدد 33.

² - بن الصغير شهرزاد، واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد الخامس، ص92

بحيث تنص المادة 571 من ق ب ج على أنه ينشأ احتكار الدولة على نشاطات النقل البحري لعمليات النقل والشحن والتفريغ البضائع ، إلا أنه سرعان ما تم تخصيص النقل البحري بحيث ظهرت عدت شركات وطنية ومن بينها الشركة الوطنية لنقل المحروقات والشركة الوطنية لنقل المسافرين ... الخ.

لقد تم تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للملاحة البحرية في سنة 65/19 بحيث أصبحت تسمى " شركة الوطنية للنقل البحري » وذلك بموجب المرسوم 8665، بحيث لم يغير هذا المرسوم الكثير في الإدارة وبقي مكونا من مجلس إدارة ومدير عام، إلا أن الجديد الذي جاء به هو مندوب الحكومة والذي يعين طبقا للمادة 30 من المرسوم من طرف الوزير المكلف بالوصاية، يحضر في مجلس الإدارة بصوت استشاري، وبهذا يكون هذا المرسوم قد قلص من الاستقلالية النظرية الموجودة في المرسوم 63/ 489 في سنة 1967 تم تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للنقل البحري من جديد وذلك بموجب المرسوم 567/77.

وذلك تماشيا مع التوجه الجديد في المؤسسات العامة منذ 1966 والتي تبنت بناء مركزيا، بحيث تم إلغاء مجلس الإدارة وتم استبداله بجهاز استشاري، في حين يتمتع المدير بكافة السلطات التي تمكنه من ضمان حسن سير الشركة¹

ونتيجة لتطور نشاط النقل البحري وتعهده فصلت بعض النشاطات عن الشركة الوطنية للنقل البحري بحيث تم إنشاء مؤسسات جديدة للتكفل بها مثل الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع والتي انتقل إليها احتكار نشاطات المناولة والتشوين وذلك حسب المادة 2 من الأمر 71/16 والتي تنص على أنه: ينقل احتكار نشاطات عمليات الشحن والتفريغ بالوسائل الآلية واليدوية في الموانئ الجزائرية، والذي كان في السابق من اختصاص الشركة الوطنية للملاحة البحرية بموجب الأمر رقم 69/50 إلى الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع.

¹ بن صغير شهرزاد ، مرجع سابق ، ص 93

مع إعادة هيكلة الشركة الوطنية للنقل البحري تم فصل نشاطات نقل المحروقات والمواد الكيماوية بموجب المرسوم رقم 982/27 وذلك طبقا للمادة الثالثة منه، كما تم استبعاد بعض النشاطات كنشاط إصلاح السفن وذلك بموجب المرسوم رقم 87/77 و نقل المسافرين والخدمات البحرية التابعة للنقل البحري بموجب المرسوم رقم 487/15.

بعد إعادة هيكلة الشركة الوطنية للنقل البحري نتج عنها شركات مستقلة تماما عنها، وثلاث شركات فروع تشكل مجتمع الشركة الأم أصبحت تسمى بعد 03/20، مجتمع الشركة الوطنية للملاحة البحرية

فالشركات المستقلة تماما عن الشركة الوطنية للملاحة البحرية تتمثل في كل من¹:

1 الشركة الوطنية لنقل المحروقات والمواد الكيماوية أنشأت بموجب المرسوم 282/ 82 مهمتها الأساسية النقل البحري للمسافات البعيدة، والمساحات الدولية والوطنية للمحروقات والمواد الكيماوية في حالتها الغازية والسائلة.

2- الشركة الوطنية النقل المسافرين أنشأت بموجب المرسوم 587/15، ويتمثل نشاطها الرئيسي في النقل البحري الوطني والدولي للمسافرين وأمتعتهم، وفي حالة الحاجة تقوم بنقل بضائع وسيارات بحيث تمارس في هذا الإطار الخدمات البحرية للسفن التي تقل المسافرين، وأعمال وكيل الأسفار للنقل البحري للمسافرين في الجزائر والخارج، بالإضافة إلى تأجير سفن المسافرين واستئجارها لحسابها الخاص.

3/ الشركة الوطنية لإصلاح السفن تم إنشاءها بموجب المرسوم 77/ 78 المتضمن إنشاء الشركة الوطنية لإصلاح السفن نشاطها الرئيسي إصلاح السفن وتجديدها بأشغال تتعلق بالأجهزة المطلوبة وعمليات المراجعة العامة توقف السفن التقني كما تساهم في إصلاح السفن الأجنبية.

¹ بن صغير شهرزاد، مرجع سابق، ص 94

مجمع الشركة الوطنية للملاحة البحرية وتتمثل في كل من : فرع خطوط الشمال أنشأت في 2005 تمارس نقل البضائع على الخطوط البحرية المنتظمة التالية:¹

افرس (بلجيكا) ستة رحلات في الشهر همبورغ (ألمانيا) رحلة في الشهر، بلبو (اسبانيا) رحلة في الشهر أوستن الولايات المتحدة الأمريكية رحلة في الشهر تركيا ثلاث رحلات في الشهر فرع خطوط البحر الأبيض المتوسط أنشأت هي الأخرى في 2005 تقوم بتأمين عمليات النقل البحري على الخطوط المنتظمة في منطقة البحر الأبيض المتوسط المتوجه من الموانئ الجزائرية التالية: الجزائر، بجاية سكيكدة عنابة وهران، مستغانم جن جن نحو الموانئ الدولية التالية: جنوب فرنسا (مرسيليا)، سبيزيا (ايطاليا)، برشلونة (اسبانيا).

فرع الأعمال الملحقة بالنقل البحري : بالإضافة إلى نقل البضائع والمسافرين تقوم الشركة الوطنية للملاحة البحرية بممارسة الأعمال الملحق بالنقل البحري، عن طريق فرع تسويق خدمات النقل البحري الذي أنشأ في سنة 1991.

و بخصوصية المؤسسات العمومية الاقتصادية، لم تصنف الشركة الوطنية للملاحة البحرية ضمن الشركات المفلسة ولم يتم حلها، كما أنها لم تدخل ضمن المؤسسات المزمع خصصتها ضمن الأمر 295/25، باعتبارها من الشركات التي تمارس نشاطاً استراتيجياً وليس نشاطاً تنافسياً، وبصدور الأمر 04/ 01 والذي وسع القطاعات المعنية بالخصوصية من القطاعات التنافسية إلى كل القطاعات ذات النشاط الاقتصادي، وبالنسبة للشركة الوطنية للنقل البحري بدأت عملية خصصتها بالتصحيح الداخلي للمؤسسة والمتمثل في تخفيض عدد عمالها، والتخلص من معظم السفن القديمة وقليلة الربح من جهة أخرى.

¹ بلسيط سمية عقد امتياز خدمات النقل البحري مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية، جامعة

وكخطوة أخيرة تم إعادة هيكلتها من جديد، بحيث تم تقسيم هذه الشركة الأم في 2005 إلى أربعة فروع فرع خطوط الشمال وفرع خطوط البحر الأبيض المتوسط وفرع الملاحة حسب الطلب وفرع خطوط المغرب.

بعد هذه العمليات التمهيدية شرع مجلس مساهمات الدولة بتنفيذ عملية الخصخصة ... بحيث كانت البداية مع فرع خطوط الشمال التي تم فتح رأسمالها لصالح المجمع الفرنسي ، وذلك بنسبة 49 ولصالح « أرزقي أجرويدن شخص طبيعي ذو جنسية جزائرية. ثم فرع خطوط البحر الأبيض والذي تم فتح رأسماله لصالح المجمع الايطالي : CONDO بنسبة 49 لكن الإدارة والتسيير لصالح شركة المجمع الايطالي. أما بالنسبة إلى فرع الملاحة حسب الطلب، قرر مجلس مساهمات الدولة حل هذا الفرع وإنشاء شركة مختلطة خاضعة للقانون الجزائري تحت اسم لممارسة الملاحة البحرية مع المجمع الأردني السعودي المتخصص في نقل الإسمنت رأسمالها 18 مليون دولار، 49 لصالح مجمع الشركة الوطنية للملاحة البحرية و 49 لصالح المجمع الأردني السعودي و لصالح مصطفى لعرج شخص طبيعي من جنسية جزائرية¹.

أما بالنسبة لفرع خطوط المغرب والذي يعتبر فرع مختص في نقل المسافرين، فقد تم فتحه لصالح المجمع الفرنسي بنسبة 490 ولصالح «أرزقي جرويدن»، واستعمال أسلوب الخصخصة الشعبية والتنازل عن نسبة 2% للأشخاص الطبيعيين، كان من أجل المحافظة على الجنسية الجزائرية لمالكي أغلبية رأس المال وحتى تكون السفن التابعة لهذه الفروع متمتعة بالجنسية الجزائرية .

¹ بن صغير شهرزاد ، مرجع سابق ،ص 95

الفرع الثاني: شركات إيجار السفن

يتم استئجار السفينة بموجب عقد يسمى عقد استئجار السفينة وهو عبارة عن اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف المستأجر مقابل أجرة، وحسب المادة 641 من القانون البحري الجزائري فإنه تتحدد التزامات وشروط الاستئجار بين الأطراف عن طريق عقد يتفق عليه بكل حرية، ويمكن تدوين شروط معينة داخل العقد بشرط عدم مخالفتها لأحكام القانون البحري.¹

تلزم المادة 642 من القانون البحري أطراف عقد الإيجار على تحرير عقد كتابي عن ذلك، باستثناء استئجار السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 10 أطنان، والكتابة تكون للإثبات وليس للانعقاد، وتم التفرقة بين أنواع عقود استئجار السفن على أساس السلطات الممنوحة للمستثمر على السفينة² إذ تنقسم عقود استئجار السفن إلى استئجار السفينة على أساس الرحلة (أولا)، أو استئجارها لمدة معينة (ثانيا) أو استئجارها بهيكلها (ثالثا).

أولا استئجار السفينة على أساس الرحلة:

بالرجوع إلى أحكام استئجار السفن الواردة في القانون البحري يتضح أن استئجار السفن لمدة معينة التجهيز على عائق المؤجر إذ يزودها بكل الوسائل المادية والبشرية، وكما يحتفظ المؤجر بالتسيير الفني والتجاري للسفينة.

فهذا النوع من العقود يسمح للمستثمر باستغلال السفينة بشكل سريع وبكل التجهيزات التي وضعها المؤجر للسفينة وبذلك يتجنب البحث عن الطاقم البحري الذي يعتبر أمر ليس بالسهل، لاسيما إذا تعلق الأمر بتسيير سفن ذات معدات معقدة، إلى جانب ذلك يتجنب المستثمر عبء البحث عن المؤونة والطعام وغيرها من التجهيزات الضرورية من أجل القيام بالملاحة البحرية.

¹ بشوش مهدي ، الإستثمار في مجال النقل البحري ، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه الطور الثالث (ل.م.د) في لقانون ، تخصص قانون الأعمال ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة تيزي وزو ، 2021 ، ص 62

² عوض علي جمال ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، بيروت ، 1987 ، 114

ثانيا : استئجار السفينة لمدة معينة.

استئجار السفينة لمدة معينة هو استئجارها للمستأجر بحيث تكون ممولة بكل التجهيزات المادية والبشرية للملاحة البحرية من طرف المؤجر، وبموجب هذا النوع من العقود يحتفظ المؤجر بحق التسيير الملاحي للسفينة إذ يتقيد الريان وكل الطاقم المندوب بتعليمات المؤجر ، في حين يتمسك المستأجر بحق التسيير التجاري للسفينة كتسلم البضاعة وتسليمها وقبض أجرة النقل، ويكون الريان في هذا الشق الممثل للمستأجر بقوة القانون إذ يتقيد بكل تعليماته في هذا الصدد¹.

ثالثا: استئجار السفينة بهيكلها.

استئجار السفينة بهيكلها هي الحالة التي يضع فيها المؤجر السفينة تحت تصرف المستأجر، بحيث يؤول مهمة التجهيز والتسليح للمستأجر أين يقوم بتوريد ريان للسفينة وطاقم بحري إذ يهيمن المستأجر على التسيير الملاحي والتجاري للسفينة، وهذا النوع من العقود تكون فيها أجرة الإيجار منخفضة بالمقارنة مع عقود الإيجار لمدة معينة أو لرحلة كون أنه في مقابل ذلك يقع على المؤجر عبئ آخر في التسيير الملاحي والتجاري للسفينة، ويسمح هذا النوع من العقود باستغلال البحارة الجزائريين.

المطلب الثاني : شركات الاستغلال المينائي

يقدم مستخدمين مؤهلين تابعين للسلطة المينائية خدمات للسفن سواء عند دخولها إلى الموانئ أو خروجها منها وحتى أثناء تواجدها على أرصفة الميناء، ومن أهم هذه الخدمات الإرشاد والقطر².

¹ محمد الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، الجزائر، 1988
² مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2017/05/17، ص 101، 102، 103.

الفرع الأول: الإرشاد البحري

يعني الإرشاد المساعدة التي تقدم إلى الربانة لقيادة سفنهم عند الدخول إلى الموانئ وخروجها منها، وتتم هذه العملية من طرف مستخدمين مؤهلين تابعين للسلطة المينائية.¹

فالإرشاد هو نظام تمليه اعتبارات، من جهة تتعلق بحماية السفينة ذاتها من التعرض للخطر فيما لو اصطدمت بالمنشآت البحرية أو حطام السفن، ومن جهة أخرى هو نظام يمليه الباعث المالي بقصد تحصيل رسوم يستعان بها على صيانة الموانئ وإصلاحها.²

تكون عملية الإرشاد إجبارية لجميع السفن الوطنية والأجنبية في نطاق الحدود الإدارية لكل ميناء باستثناء تلك المعفاة بموجب المادة 178 ق.ب.ج.

تناول المشرع الجزائري الإرشاد في الفقرة الثالثة من القسم الأول من الفصل الثالث من القانون البحري المعنون "النظام والأمن - الملاحة البحرية" من باب تحديد المسؤولية عن الخطأ المحتمل حدوثه أثناء عملية إرشاد السفن، كما تطرق إليه من خلال المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها في الفصل الثالث تحت عنوان "الخدمات الرئيسية المقدمة للسفن".

و ما تجدر الإشارة إليه هو أن في هذا المرسوم تناول عملية الإرشاد تحت عنوان "القيادة" بدلا من "الإرشاد" بينما تناول تحت عنوان الإرشاد عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرساء.

ثم في سنة 2006 جاء المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 9 جانفي 2006 ليحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ.³ فالحفاظ على السفينة ومنشآت الميناء وسلامة الملاحة فيه يتطلب الاستعانة بشخص مؤهل وملم بالميناء وعوائقه لتجنب الاصطدام بالصخور أو الشعاب أو بحطام السفن الغارق.

حيث يزود كل ميناء بمحطة واحدة أو محطتين للإرشاد تتوفران على مستخدمين مرشدين معتمدين ومؤهلين وعلى وسائل عمل لها علاقة بكثافة حركة الميناء.

¹عرفته المادة 171 القانون البحري الجزائري. مرجع سابق .

²محمود شمحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص 81

³ المرسوم التنفيذي رقم 06/08 المؤرخ في 09 جانفي 2006 ، يحدد تنظيم الارشاد و المؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الارشاد في الموانئ ج،ر،ج،ج الصادرة بتاريخ 2006/01/15 ، ع،02 .

كما يجب على محطة الإرشاد أن تسخر وسائلها البشرية والمادية على حد سواء لتلبية طلبات الإرشاد الإجباري، والتي تشتغل حسب نظام العمل الدائم.

الفرع الثاني: القطر البحري

نظم القانون البحري الجزائري القطر البحري في الباب السادس¹ لاسيما المادة 861 منه، وكذا المادة 94 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، حيث عرفته هذه الأخيرة كما يلي: يتمثل قطر السفن فيما يأتي:

- العمليات المتمثلة في جر ودفع السفن،
- مناورات إرساء وانتقال أو إبحار السفينة
- المرافقة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى في ملاحاة السفينة ".

إذ يجب أن يمارس القطر بواسطة السفن القاطرة والصالحة للقيام بالخدمات المتفق عليها بين مجهز القطر ومجهز المقطورة، والمزودة بشكل ملائم بالتسليح والتجهيز والتموين والمعدات والآلات اللازمة.

كما يجب أن تتم خدمات القطر بالمهارة التي تتطلبها الظروف بدون توقف لا جدوى منه ووفقا لمبادئ الملاحة البحرية السليمة مع احترام الشروط والقواعد المحددة في التشريع والتنظيم المعمول بهما.

وتنص المادة 95 فقرة من المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها أنه يمكن للسلطة المينائية أن تفرض على ربان السفينة الاستعانة بالقاطرات قبل أية حركة أو تنقل لسفينة وكذا كل إجراء يعتبر ضروريا لتنفيذ المناورة مع احترام قواعد الأمن والنظام والشرطة.

نستنتج من نص المادة أن القطر البحري يمكن أن يكون إلزاميا تفرضه السلطة المينائية على ربان السفينة أثناء قيامه بالمناورة في الموانئ كلما رأت ذلك ضروريا.

يحدد كل ميناء في نظامه الخاص الشروط الواجب احترامها أثناء عملية القطر بعدما تقوم الدولة بوضع الشروط والمعايير من أجل المحافظة على موانئها والحفاظ على سلامة كل مستعمليها سواء الأشخاص أو السفن التي ترتادها، يجب عليها أن تتأكد من تطبيق هذه الشروط وذلك عن طريق التفتيش الذي تمارسه على السفن سواء عند دخولها إلى الميناء أو قبل خروجها منه.

¹ مواد من 860 إلى 872 من القانون البحري الجزائري. مرجع سابق

المبحث الثاني: أهمية الشركات البحرية في دعم الاقتصاد الوطني

تلعب خدمات الشركات البحرية دورا هاما في إنجاز معدلات النمو الاقتصادي المستهدفة خاصة في الدول النامية ، وذلك خلال ما تمارسه من نشاطات خاصة نشاط النقل البحري وتأثيراته المباشرة وغير المباشرة على مختلف المتغيرات الاقتصادية الداخلية التي تشكل الإطار العام اللازم لرفع معدلات الأداء الاقتصادي للدولة.

فلم يعد نشاطه يقتصر فقط على تلك المفاهيم الضيقة كنقل الأشخاص والبضائع فحسب ، بل أصبح مجاله أبعد من ذلك بكثير ليشمل كل ما يتعلق بالتنمية من خلال المساهمة في تحسين ميزان المدفوعات ، وتوسيع الأسواق بالبحث عن المنافذ المختلفة لتصريف المنتجات ، وكذا تقسيم العمل الدولي و خلق مناصب الشغل وغيرها من المجالات التي تهدف بشكل عام إلى خلق الثروة وزيادة الدخل الإجمالي وزيادة مستوى الرفاهية لدى الأمم والأفراد .

وأمام هذا التطورات الجديدة في المجال البحري ، أصبحت الدول بأنواعها المتقدمة منها والنامية على وجه الخصوص ، تتجه إلى تأدية خدمات بهدف خلق التدفقات المالية وفي العملة الصعبة واستثمارها لخدمة الأهداف المسطرة ضمن برامج التنمية الاقتصادية . وعليه سوف نتناول في هذا المبحث أصر التقدم التكنولوجي على الشركات البحرية (المطلب الأول) والمشاكل والتحديات التي تواجه هذه الشركات (المطلب الثاني) .

المطلب الأول: أثر التقدم التكنولوجي على الشركات البحرية

كان للتطورات التكنولوجية أثر واضحاً على الشركات البحرية في العالم، وتعد الفترة من النصف الثاني من القرن العشرين وأوائل القرن الحادي والعشرين عصر تطبيق التكنولوجيا والتقنية الحديثة في صناعة النقل البحري بقسميها الرئيسيين السفن البحرية والموانئ البحرية حيث أصبحت صناعة النقل البحري صناعة تعتمد على التكنولوجيا المتقدمة بشكل أساسي سواء على مستوى السفينة أو على مستوى الموانئ البحرية خصوصاً وأن الموانئ لم تعد مجرد مكان يلتقي فيه شحن البضائع أو تفريغها بل أصبحت حلقة في سلسلة النقل الدولي ومكان يتقابل فيه كافة الأطراف المشتركة في سلسلة النقل كهيئات الموانئ والوكالات الملاحية وشركات التخليص، وهيئات الدولة كالجمارك، الضرائب، المختبرات ودوائر الصحة.

فتكنولوجيا المعلومات تحتل موقعا مهما في إدارة اللوجستيات بشكل عام، حيث تعمل هذه التكنولوجيا على تقديم معلومات كبيرة الحجم ومتنوعة إلى أصحاب القرار ليعملوا على تحقيق الميزة التنافسية عن طريق الإدارة اللوجستية المدعومة بتكنولوجيا معلومات مناسبة.

وبما أن تكنولوجيا المعلومات تلعب دورا على مختلف الأصعدة في مجال السفينة والميناء وفي جميع مراحلها وفي مجال شركات النقل البحري فيمكن تقسيم استعمال تكنولوجيا المعلومات والاتصال إلى ثلاث مجالات وهي الموانئ السفينة، وشركات النقل البحري¹.

¹ د. رصاع حياة، أ. بحركات بوعلام، تطبيقات تكنولوجيا المعلومات في مجال النقل البحري، مجلة الدراسات التجارية و الإقتصادية المعاصرة، جامعة ابن خلدون، تيارت، 2020/01/15، ص 101

الفرع الأول : تكنولوجيا المعلومات والاتصال في الموانئ والسفن

أولاً: في مجال الموانئ

كان النقل البحري في فترة الخمسينات من أقل القطاعات الاقتصادية¹ في العالم تطورا تكنولوجيا، فكانت تضطر السفينة البقاء في كل ميناء مدة طويلة حيث كانت تقضي في المتوسط حوالي 60% من وقت رحلتها بالموانئ و 40% في الإبحار، لأنه كانت عمليات تداول البضائع من وإلى السفينة تتم بطريقة يدوية بطيئة . وفي الستينات كانت الموانئ تعاني من ظاهرة التكدس وازدياد نسبة الفاقد من البضائع المتداولة ومما كان له انعكاس سلبي على تكلفة نقل البضائع وعلى نمو التجارة العالمية.

ولكن في بداية السبعينات والثمانينات تعرض قطاع النقل البحري إلى ثورة تكنولوجية في مجال الموانئ ونظام الحاويات ومجال السفن و معدات تداول الحاويات وسلسلة الإمداد وهي بداية مرحلة تحول عظيم في قطاع النقل البحري.

فبعد أن كانت الموانئ تعمل خلال أيام العمل الرسمية وخلال ساعات محددة يوميا أصبحت الخدمة ممتدة على مدى 24 ساعة يوميا ومستمرة خلال أيام أسبوع للميناء ولم تعد الموانئ فقط مرسى للسفن ورصيف للبضائع وبوابة للدخول والخروج واهتمت بتطوير الموارد البشرية لأنها ضرورية للتعامل مع الأساليب الإدارية الحديثة والتكنولوجيا المتطورة.

لقد أصبحت الموانئ الحديثة تشكل حلقة أساسية في سلسلة نقل الحاويات من المرسل إلى المرسل إليه وأصبحت مركزا لتقديم مجموعة شاملة من خدمات النقل، وخدمات التجارة كالتخزين والتوزيع وملء الحاويات وتفريغها .

وبذلك مست التكنولوجيا البنية التحتية والفوقية حيث أقيمت أرصفة ووحدات حديثة مجهزة بتقنيات ومعدات ذات قدرات فائقة لتداول البضائع والناقلات والحوايات بكافة أشكالها

¹ د.رصاد حياة، أ. بحركات بوعلام، المرجع نفسه ، ص 102

وأنواعها بل ظهرت موانئ جديدة وحديثة التي تديرها وتشغلها بالكامل منظومات وتقنيات عالية الدقة والكفاءة باستخدام الحاسب الآلي والتقنيات المعلوماتية الأخرى التي تعتمد على نظم التجارة الإلكترونية والتبادل الإلكتروني للبيانات.¹ و مستعدات التداول والمناولة بالموانئ داخل الساحات والمخازن، كما أقيمت محطات الحاويات يتم فيها شحن وتفريغ وتداول الحاويات وجميع الأنشطة ذات العلاقة وجميع التكاملية مع نشاط تداول الحاويات مثل صناعة وإصلاح وتنظيف ودهان الحاويات وتأجيرها¹.

ثانيا : في مجال السفن:

إن التطور التكنولوجي اعتمد أساسا على السفينة كمحور يدور حول صناعة النقل البحري ككل وشمل جميع السفن وأكثرها سفن الحاويات التي أتاحت وفورات كبيرة في عملية نقل البضائع اقتصاديا وفنيا لما أتاحتها من توحيد نمطي للبضائع المنقولة وأصبح أكثر نظم النقل البحري ملائمة لنقل البضائع المجزأة حيث يعمل هذا النظام على تقديم خدمات النقل من الباب للباب نقطة المنشأ حتى نقطة الاستهلاك النهائي مع توفر الأمان داخل الحاويات عند تنقل البضائع، كما أدت سرعة تداول الحاوية في الموانئ إلى زيادة سرعة دورة السفينة وتقليل زمن البقاء في الميناء وبالتالي تحقيق الوفورات الزمنية، ومنه احتلت الحاوية ونظام النقل بسفن الحاويات حيز الزاوية في منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط وسلسلة لوجستيات التجارة الدولية .

أصبحت صناعة النقل البحري تعتمد على التكنولوجيا المتقدمة بصورة أساسية من مرحلة تصميم السفينة وبنائها وما تتضمنه من نواحي تقنية متعددة في مجالات تشييد السفينة أو الهندسة البحرية أو الميكانيكا البحرية أو التطبيقات الكهربائية والقوى المحركة¹.

¹ د. رضاع حياة، أ. بحركات بوعلام، مرجع سابق، ص 103

¹ د. رضاع حياة، أ. بحركات بوعلام، مرجع سابق، ص 104

الفرع الثاني : تكنولوجيا المعلومات والاتصال في شركات النقل البحري

القد أثر التطور في تكنولوجيا المعلومات والاتصال على إدارة الموانئ، حيث استخدمت أجهزة الكمبيوتر وأجهزة الاتصالات اللاسلكية وأصبحت نظم معلومات إدارة الميناء هي المؤشر على كفاءة لميناء وقدرته التنافسية بالإضافة إلى نظام تبادل المعلومات إلكترونيا EDI مما ساهم في سرعة نقل المعلومات بين جميع الأطراف المشتركة في سلسلة النقل.

وهذه الشركات تطبق التكنولوجيا التي على أساس الوقت الحقيقي لتتبع السفن التي تعتمد على تكنولوجيا التتابع الاصطناعية لتحديد المواقع GPS مع الخرائط الإلكترونية.²

وهذه التكنولوجيا سمحت بوضع الجداول الزمنية، وعرض الأسعار وتكاليف الشحنات والحجز والتعقب والتتبع، والضرائب والتأمين... وإخطار الشاحنين وشركات النقل البحري بوصول البضائع عن طريق التبادل الإلكتروني للبيانات وإعداد بيانات البضائع قبل وصول السفن، واستقبال المخزون ورصده، وإصدار تقارير عن حركة البضائع بالميناء وتقارير الإجراءات الجمركية .

إن عملية تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الموانئ ومحطات الحاويات تعمل على :

- تسهيل حركة تدفق البضائع عبر الميناء، من خلال خفض زمن وتكلفة إجراءات السفن وعمليات الشحن والتفريغ.
- خفض التكلفة بتقليص عناصر الزمن والجهد والخطأ البشري والتكلفة أثناء عملية المناولة والشحن والتنسيق، والتسليم.
- خفض الازدحام في الميناء من خلال التحكم في إدارة البوابات.
- زيادة الإنتاجية والربحية والقدرة التنافسية للموانئ.

² د. رضاع حياة، أ. بحركات بوعلام، مرجع سابق ، ص 106

- ترشيد استخدام الموارد.
- المحافظة على سلامة وأمن الموارد البشرية من خلال دعم الإجراءات التشغيلية والأمنية.
- تقليص زمن دوران السفينة ومناولة بضائعها.
- اختصار الإجراءات الجمركية وتخليص البضائع وتخفيض زمن الدورات المستندية¹.

المطلب الثاني المشاكل والتحديات التي تواجه الشركات البحرية:

الفرع الأول : المشاكل والتحديات بحسب الطبيعة البحري

أولا : مشاكل الموانئ

ركزت الدولة في سياستها التنموية على الاستثمار في الموانئ النفطية وباعتبارها موانئ متخصصة تخدم قطاع اقتصادي واحد ، إلا أن باقي الموانئ التجارية فبقيت تشكو من عدة مشاكل أهمها²:

1-الموانئ الجزائرية موانئ من الجيل الأول : و هي تقليدية وقديمة تعمل كمراكز

لنقل فقط "كما يطلق عليها نقاط انقطاع الحمولة تنتهي عنها حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ وتتجه التجارة الخارجية نحو اتجاه واحد ، أي أن السفينة تأتي مملوءة و ترجع فارغة بالنسبة للبضائع المستوردة و العكس بالنسبة للمصدرة و تنجز تجارة البضائع في ظروف صعبة وبتكاليف باهظة على كل المستويات ، و السلطات الجزائرية لم تدخل تعديلات على ما ورثته من المستعمر ، و لا على البنية التحتية لتلك الموانئ حيث لم تعد تتناسب مع حجم السفن و التطور الذي شهده مجال النقل

¹ د.رصاد حياة، أ. بحركات بوعلام ، مرجع سابق ، ص 107.

² د.جدايني زكية ، ورقة ملتقى بعنوان :مراحل تطور موانئ نقل البضائع في الجزائر ،والمشاكل التي تعاني منها ، الملتقى الوطني الافتراضي :خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر :واقع وآفاق ، ص 37.38

البحري حيث أن المتعاملين مع الموانئ الجزائرية يستخدمون 60% منها تتراوح حمولتها بين 2000 و 10000 طن) و هي سفن غير اقتصادية.

2-نقص في التجهيزات والآليات : تعاني لموانئ الجزائرية من نقص كبير للآليات الثقيلة وميناء الجزائر هو الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة (قوتها 300 طن).تصنف الجزائر ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب (5 عالميا ، تستورد 6 مليون طن سنويا) ميناء الجزائر العاصمة هو الوحيد يشمل أكبر مركز خاص بالحبوب (30.000 طن) و هذا يعد غير كافي ، هذا مما يضطر السفن ناقلات الحبوب إلى الانتظار لمدة تتعدى المقاييس الدولية (16 يوم)

3-عدم كفاءة الخدمات على مستوى الموانئ الارتفاع الكبير في سعر الخدمات الشحن والتفريغ ، حيث بلغ نقل حاوية من ميناء مرسيليا إلى ميناء الجزائر العاصمة 750 دولار للحاوية مقابل 325 دولار لنقل حاوية من ميناء مرسيليا إلى ميناء نيويورك ، مع الأخذ بعين الاعتبار المسافة بين ميناء مرسيليا و نيويورك 7000 كلم يعادل 10 مرات المسافة بين ميناء مرسيليا و الجزائر العاصمة.

4-ارتفاع عدد العمال : تعرف الموانئ الجزائرية فائضا في عدد العمال ، ما يقتضي اتخاذ إجراءات ترمي إلى تحويل جزء منهم نحو وظائف أخرى ، أو منحهم التقاعد المسبق تعويضات لهم.

5-تأخر في عملية تداول الحاويات: أصبح أهم توجه في نقل البضائع اليوم هو استعمال الحاويات، عالميا استعمال الحاويات يفوق 70% ، في الجزائر 40%

6-طول الإجراءات الإدارية : سواء فيما يخص إجراءات تفريغ البضائع، إجراءات الرسوم الجمركية.

7-انخفاض معدلات أداء الموانئ : بسبب توقف نشاطها ليلا ، خاصة بالنسبة لمناولة السلع والبضائع .

8- سوء توزيع المهام بين الموانئ : ميناء الجزائر العاصمة 60% من المبادلات

التجارية الخارجية ، الموانئ الأخرى تبقى ثانوية دورها محصورا في أقاليمها.

9- اختناق الموانئ و تكديس البضائع : و هذا بسبب عدم وجود خطة منسقة لتوقيت

الاستيراد.

10- تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري: ما يترتب عليه ضعف كفاءة الطرق

التي تربطها بالداخل وبالتالي عدم إمكانية توسيعها ، و بالتالي الدخول والخروج منها

و إليها مزدحم ومنافذه مليئة بالحركة ما يؤدي إلى سوء و بطء المواصلات .

11- صغر الغاطس و تقلص عمقه : بسبب الطين و الرمال نتيجة عدم تطهيرها

ما يؤثر على رسو السفن خاصة الكبيرة ، إذ تتحول إلى موانئ أخرى لتخفيف جزء

من حمولتها قبل العودة إلى الميناء الأصلي ، أي ميزانية الدولة ستخسر الوقت

والمصاريف الإضافية¹.

ثانيا : مشكل التلوث البحري

التلوث البحري يعتبر التلوث البحري من المشكلات الهامة التي أصبحت تواجه المجتمع

الدولي بأسره ،لما في ذلك من انعكاسات و تأثيرات ضارة على البيئة البحرية نفسها وعلى

مصالح المتعاملين بها .

والتأثيرات التي يخلفها التلوث البحري على البيئة البحرية متنوعة كالأضرار بالتوازن

الايكولوجي للبحار والثروة السمكية ،والأحياء المائية ،بالإضافة إلى الأضرار الصحية التي

تصيب الإنسان والأضرار الاقتصادية التي تلحق الصيادين و أصحاب الفنادق السياحية.

¹ د.جدايني زكية ، مرجع سابق ،ص 39

ولقد كانت كارثة الناقلّة توري كانيون¹ التي وقعت في شهر مارس سنة 1967 بمثابة الناقوس الذي نبه العالم لخطورة المشكلة وأبعادها الضارة فقد كانت هته الناقلّة محملة بما يزيد عن إثني عشر ألف طن من البترول الخام ،وعند غرقها تسربت جميع حمولتها بقرب الساحل الانجليزي الذي تضرر ضررا جسيما ، شأنه في ذلك شأن الساحل الفرنسي . والجزائر نضرا لموقعها ضمن منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط إذ أن مياهه لا تتجدد إلا مرة كل ثمانين سنة ، وأن المنفذ الوحيد للمحيط الأطلسي يتم عبر فتحة مضيق جبل طارق ، ذو أعماق متوسطة، مما جعل حركة التيار فيه بطيئة ، الشيء الذي جعل بيئته البحرية سريعة التأثير بأسباب التلوث.

ولخطورة الأمر فإن حوالي 80% من مجموع الوساط البحرية الملوثة تكون على السواحل ، ومن أهم مصادر التلوث ما يلي :

1- التلوث بفعل الملاحة البحرية : تفيد الإحصائيات إلى أن أكبر حالات التلوث حجما وأخطرها تلك الناجمة عن الملاحة البحرية . فلقد أصبح اليوم من الواضح أن التجارة البحرية تحتل الصدارة في المعاملات التجارية الدولية . ويبقى البحر المتوسط طريق عبور ومواصلات هام ، الشيء الذي جعله بحرا يسهل المبادلات التجارية فيه ، ومع ذلك يبقى لهذا النشاط آثار سلبية ضارة ، إذ أنه وفي كثير من الأحوال ما تغيب المعطيات البيئية في خصم هذه المبادلات التجارية .

2- التلوث الناجم عن النقل البحري للنفط: لقد عرفت اتفاقية لندن 1990 حادثة التلوث الزيتي بأنه حدث أو سلسلة أحداث ذات منشأ واحد ،يسفر عن تصريف الزيت ويشكل أو قد يشكل خطرا على البيئة البحرية ،أو مصالح ذات صلة لدولة أو أكثر ، ويتطلع عملا طارئا أو استجابة فورية أخرى.

¹ وعلي جمال ، التلوث البحري العابر للحدود والآليات القانونية الكفيلة لمحاربة، دراسة في القانون الجزائري والقانون المقارن ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل . العدد الثاني . سنة 2014 ، صفحة 105

وتمثل نفايات النقل البحري للنفط الملوثة للبيئة البحرية ما يقارب 800.000 طن سنويا مما يعني مقدار ربع مقذوفات العالم وتكمن مخاطر تسرب النفط إلى الأواسط البحرية في منع الإبقاء على ذلك التبادل البحري الجوي اللازم لاستمرار الحياة البحرية .

3- التلوث بفعل مخلفات الصناعة المرمية دون معالجة : نتيجة تركز السكان في

المدن الساحلية زادت نسبة التلوث بفعل الأنشطة الصناعية، لتبقى النفايات المنزلية وتلك القمامة المرمية في البحار دون معالجة عاملا أساسيا في تلويث السواحل والبحر بصفة عامة. فقد دلت الفحوصات المخبرية التي أجريت على مياه حوض المتوسط انه من بين البحار الأكثر تلوثا ، وأشارت منظمة (قرينبس) بأن ما يزيد عن 210276 طن من المخلفات الصناعية تقذف سنويا في مياه المتوسط منها 85% غير معالجة.¹

4- التلوث بفعل الصيد البحري المفرط: وتجدر الإشارة إلى أن منطقة المتوسط هي من

أغنى المناطق في العالم بالثروة السمكية، ويرجع ذلك إلى ارتفاع نسبة التيارات المائية الباردة الغنية بالأملاح المعدنية اللازمة لإنتاج علق البحر الذي يعد الغذاء الأساسي للأسماك . غير أن دول الضفة الجنوبية للحوض المتوسط ، ورغم غنى مناطقها بالثروة السمكية ، فإنه ولقلة إمكانيات الصيد فيها تقوم دول شمال المتوسط ذات الإمكانيات الفنية العالية بالصيد في مجالها البحري وبطريقة مفرطة ، مهددة بذلك أرصدها السمكية .و ما يزيد من خطورة الأمر استعمال بعض الدول طرق ووسائل صيد محرمة قانونا ، كاستعمال المتفجرات لصيد أكثر وزن ممكن .

لذلك دعت منظمة (FAO) في شهر جويلية من سنة 2005 في بيان صادر عنها ، بلدان المتوسط إلى مواصلة العمل المشترك لتعزيز التعاون من أجل المحافظة على المصايد وإعادة تكوين الأرصدة المستنفدة .

¹وعلي جمال، مرجع سابق 110

ويقول البيان بشأن الاستغلال المفرط أن كميات الصيد في البحرين المتوسط والأسود وصلت ما يقارب مليون ونصف طن سنويا . ومن بين الأنواع السمكية المستغلة بصورة مفرطة نجد سمك التونة الزرقاء الزعانف ، البونيط الأطنطي ، البرميس البحري ، النازللي ، سمك أبو سيف ونفس الشيء يقال عن تجاوزات صيد المرجان ، فهو حيوان بحري يدخل في تكوين النظام الإيكولوجي البحري، ويقو في إطار دورة حياته بإنتاج مادة بحرية تستعمل للزينة والتجميل ، ينمو في شكل أغصان في حالة ما يكون خاما .

فنظرا لقيمتها المالية هته أصبح محلا للنشاط غير شرعي وبوسائل محظورة عالميا . ويستعمل في الغالب المهربين لصيده وسائل محرمة قانونا ، وفي غياب الرقابة الصارمة ، إذ تعرف مدينة القالة و عناية بكثافته وجودته .

5- التلوث الإشعاعي بفعل النشاط النووي المقام في البحر : تعد النفايات النووية من

أهم الملوثات البحرية إذ أنه وفي منطقة المتوسط لوحدها يوجد أكثر من أربعة عشر مفعلا نوويا ،وسبعة مشاريع لإنتاج الطاقة النووية ، وأن أغلب هذه المنشآت الصناعية تلقي بنفاياتها الإشعاعي في عرض البحر دون معالجة فللنشاط النووي آثار خطيرة على البيئة البحرية والإنسان عموما .

إذ تسببت التفجير البحرية التي أجرتها إسرائيل خلال الثمانينات في إحداث تأثيرات ضارة وبلغت بالبيئة البحرية في منطقة المتوسط ، ويعود السبب إلى التفجيرات النووية التي قامت بها هي عرض البحر انطلاقا من محطة ديمون الساحلية¹.

6- التلوث بفعل سرقة الرمال و تعرية الشواطئ: تعد سرقة الرمال من الشواطئ إحدى

الأسباب الهامة لتلوث السواحل ، إذ تختفي آلاف الأطنان من الرمال سنويا وبطريقة غير مشروعة لاستعمالها في أغراض متعددة منها البناء والتعمير، إقامة المنشآت

¹وعلي جمال، مرجع سابق 114

السياحية ويمكن القول أن أغلب الشواطئ الجزائرية باتت تعيش هذه الظاهرة ، مما أدى إلى انخفاض القيمة الجمالية لهته الشواطئ ، فقد أدى ، وعلى سبيل المثال ، الاستغلال غير المشروع لهته الرمال في شواطئ ولاية سكيكدة إلى إنزلاقات خطيرة للتربة ، شهدتها أحياء الواجهة الغربية للبحر، برزت من خلالها تشققات وتصدعات جعلت المناطق السكنية المجاورة للبحر في خطر حقيقي.

7- التلوث الناجم عن الاستغلال السياحي المفرط : نظرا إلى المداخل المعتبرة التي

أصبحت تجنى من النشاط السياحي ، أصبح يعرف الشريط الساحلي في الفترة الأخيرة ، حركة بناء هامة للمركبات السياحية ودور الراحة ، بعيدا عن احترام المعطيات البيئية ، خاصة بعد تحرير قطاع السياحة وفتح مبادرة الاستثمار للخواص¹. فعلى سبيل المثال ، يعرف الكورنيش الوهراني ، لاسيما ما بين الأندلسيات وعين الترك ، تهدم النظام الإيكولوجي لساحله ، وذلك بتحويله إلى ورشة مفتوحة لبناء المركبات السياحية فقبل سن قانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه لم تكن المشاريع السياحية تراعي المعطيات البيئية في وضع عمليات التوطين ، فكانت المخيمات وإقامة المنشآت والبناءات والأكشاك تنجز بطريقة عشوائية على الشريط الساحلي، أدت إلى تغير الطابع الإيكولوجي والسياحي لهذه السواحل. فنتيجة تركز السواح في المناطق الساحلية أثناء مواسم الاصطياف تزداد نسب التلوث ، وترتفع معدلاته. وإذا كانت الجزائر تعاني وضعاً بيئياً خطيراً بالنظر إلى تزايد نشاطها السياحي العشوائي ، فإن أغلب دول حوض المتوسط تعاني نفس الإشكال بدرجات أخطر ، لاسيما تلك التي تعد السياحة فيها موردا اقتصاديا هاما .

¹ وعلي جمال، مرجع سابق 115

الفرع الثاني المشاكل القانونية و الاقتصادية

أولا - معوقات الاستثمار في نشاط النقل البحري للمسافرين الخاضع لقاعدة 49/51

يصادف الاستثمار في نشاط النقل البحري الخاضع لقاعدة 49 / 51 عدة معوقات ترتبط أساسا بخصوصيات النقل البحري، وبما يفترضه متطلبات التوحيد الدولي لقواعد الأمن البحري والسلامة البحريين، إضافة إلى الأثر السلبي لمحدودية الاستثمار في قطاع النقل

البحري بسبب عدم مواكبة التشريع الداخلي لتطورات واجتهادات التشريع المقارن.¹

1. عدم مراعاة قاعدة 51/49 لخصوصيات الاستثمار في النقل البحري: يتميز نشاط النقل البحري بطابعه الدولي التجاري، وباستحواذ نقل البضائع على مهامه مقارنة بنقل الأشخاص وقيامه على فكرة تضامن أطراف الرسالة البحرية في تحمل التبعات المالية للمخاطر البحرية التي تعترض السفن ورجال البحر، وكذا بارتفاع تكاليفه وطول عمرها، وباحتكار شركات عالمية كبرى لمعظم نشاطاته الاستثمارية. والملاحظ أن حصر الإطار التشريعي للاستثمار في نشاط النقل البحري كقطاع استراتيجي على المرسوم التنفيذي 21/145 دون استتباعه بتنظيم خاص بهذا النشاط لا يعكس حقيقة وأهمية الاستثمار في هذا النشاط ولا يعطي الطمأنينة اللازمة للمستثمرين، مما يترتب عليه العزوف عن الاستثمار في مجال النقل البحري وحرمان الاقتصاد الوطني من داعم مهم ، فلا يمكن الحديث في ظل تشريعات الاستثمار الحالية عن فكرة التضامن البحري المفضي إلى توزيع التبعات المالية بين المستثمر وبقية الأطراف المستفيدة من الاستثمار، كما أن نسبة 51% كمساهمة وطنية دنيا في مشاريع الاستثمار لا تستطيع أن تغطيها إمكانيات الشركاء الوطنيين ولا آليات الدعم المالي التي يوفرها القانون، بالإضافة إلى ذلك لا يسمح المركز القانوني

¹أ، غريبي عطا الله، جاهزية الاستثمار البحري في قطاع النقل البحري طبقا لقاعدة 51/49، مجلة قانون النقل و النشاطات المائية، المجلد 08، العدد

الضعيف للمستثمر الوطني بالدخول في تحالفات الشركات الكبرى ومنافسين يحتكرون سوق النقل البحري .

ولا يفوتنا في هذا الصدد أن ننبه تعسف التشريع البحري في بعض الشروط المتعلقة بالاستثمار في قطاع النقل البحري، مثل اشتراط ملكية المستثمر للسفينة المشغلة في المشروع الاستثماري، وتمتع المستثمر بصفة المجهز، ووجود المركز الرئيسي لنشاطهم في الجزائر، على جانب الحق المطلق للإدارة مانحة الامتياز في فسخ عقد الاستثمار، هو ما يجعل هذا الأخير منحصرًا في النقل البحري المنتظم، ويحرم المستثمر من إمكانية تفويض أو توكيل مهامه إلى أشخاص آخرين، إضافة إلى إعاقة عمليات تحويل أموال وعائدات الشركة وكان بإمكان المشرع أن يتلافى هذه الشروط التعسفية وفي نفس الوقت تحقيق الغاية منها، وذلك بأن يضيف بند الاتفاق على حجز على السفينة أو تقديم كفالة مالية لضمان حالات المطالبة بالوفاء والغرامة عن المخالفات القانونية ، وإدراج القضاء أو التحكيم لأجل فسخ عقد الامتياز .

2 - إرهاب شركات النقل البحري بمتطلبات الأمن والسلامة البحريين : رغم التقدم الهائل لوسائل النقل البحري بفضل تقدم الصناعة البحرية فقد توسعت التهديدات الإجرامية في البحر وزادت مخاطر الحوادث البحرية ، الأمر الذي استحث المشرعين على بذل الجهود من أجل إيجاد حلول للمعضلات التي تهدد التجارة البحرية.

فضلا عن الأرواح البشرية والنظام البيئي البحري، حيث تعزز النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين بأحكام جديدة خاصة بعد حوادث الحادي عشر من سبتمبر وكوارث التلوث البحري الناجم عن السفن الناقل للمحروقات¹ .

ومن جملة ما تهدف إليه الإصلاحات والتعديلات التشريعية في النظام القانوني للأمن

¹ أ. غريبي عطا الله ، مرجع سابق ، ص 77 76

والسلامة البحريين تحسين أداء النقل البحري، ونذكر منها على سبيل المثال: تعديل وإتمام الفصل الحادي عشر في اتفاقية سلامة الأرواح في البحار، من خلال مدونة (ISM) و (ISPS)، وتعديلات اتفاقية التلوث الناجم عن السفن (MARPOL)، وفرض التكوين والتأهيل الأمني في تعديلات سنة 2010 على الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وضباط النوبة (STCW) وفي اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 (M LC/2006)

وقد خلقت المتطلبات الجديدة لأحكام الأمن والسلامة البحريين نوعا من التنافس بين شركات النقل البحرية نحو الالتزام بها تحت طائلة تحمل مسؤولياتهم القانونية، حيث كان لذلك أثره الإيجابي على الاقتصاديات البحرية القادرة على تحمل الأعباء المالية لتلك المتطلبات، والمرتبطة بإخضاع السفن والموانئ للتفتيش، وتزويدها بمعدات وتجهيزات الرقابة والاتصال، وتأهيل العمال وتوظيف مستخدمين للعمل الأمني، وغير ذلك من الالتزامات، غير أن تلك المتطلبات لم يكن لها نفس الأثر على الاقتصاديات البحرية للدول غير المستعدة للمنافسة، حيث واجهت الشركات البحرية ارتفاع تكاليف التزامات الأمن والسلامة البحريين وما يترتب على مخالفتها من مسؤوليات، مثل حجز السفن وتنزيل تصنيفها وحرمانها من شهادات الجودة .. ومن ثم دفع الشركات إلى الإفلاس.

3- الأثر السلبي لمحدودية الاستثمار في قطاع النقل البحري : إن نجاح أي قانون للاستثمار يركز على أربعة مبادئ أساسية متصلة بتحقيق أهداف المشاريع الاستثمارية وهي مبدأ حرية الاستثمار ورفع القيود الإدارية المفروضة عليه وضمان عدم الالتجاء إلى التأمين وحرية تحويل أصول وعائدات الأموال الناتجة عنه، والتحكيم الدولي في النزاعات المتعلقة به. ونرى أن تصنيف نشاط النقل البحري كقطاع استراتيجي وإخضاع الاستثمار فيه لقاعدة 51/49 يعتبر استثناء من وليس مخالفة للمبدأ الدستوري القائل بضمان حرية التجارة، والذي تبناه المشرع الجزائري في مختلف الدساتير، كما نعتقد أن فرض المشرع للقاعدة 51/49 يستند إلى مبرر منطقي يتمثل في ترسيخ الملكية الوطنية للقطاعات الاستراتيجية كالنقل

البحري، ومن ثم تأكيد الاستقلال الوطني وسيادة الدولة وعدم وقوعها تحت وطأة الابتزاز الأجنبي، حيث أن النص على القاعدة 51/49 يفهم منه إثبات الملكية الوطنية لقطاع النقل البحري وليس بالضرورة الملكية العامة أو ملكية الدولة له، وهو ما يبدو أن بعض الباحثين لم ينتبه إليه¹.

وبناء عليه، لا يمنع النص على القاعدة 51/49 من أن يكون نشاط النقل البحري كله ملكية وطنية بأن يحتكره المستثمر الوطني، وهنا نؤكد على أهمية الشراكة بين القطاعين العام والخاص كأسلوب ناجع للنهوض بالقطاع البحري، كالشراكة في إنجاز وتسيير محطات معالجة مياه الصابورة على سبيل المثال ، غير أن ذلك لا يعفي المشرع الجزائري من إيجاد الآليات والأطر القانونية الكفيلة بضمان عدم استغلال المستثمر الوطني المحتكر للنشاط الاقتصادي لمركزه من أجل تغليب مصالحه الخاصة على حساب المبادئ الوطنية المبتغاة من سن القاعدة 51/49، ولعل المتابعة القضائية الحاصلة إثر الحراك الوطني لبعض كبار رجال أعمال وموظفين سامين في الحكومة تؤكد التخوف الذي ندعو المشرع إلى تجنبه.

ثانيا : المواجهة القانونية لمشاكل الأمن البحري والتلوث

لقد عملت الدول جميعها على وضع تدابير وآليات قانونية على مستوى تشريعاتها لتنظيم إقليمها البحري، والحفاظ على سلامته وأمنه من كل ما من شأنه عرقلة استقراره إذ قامت جل الدول بإحداث هيئات متخصصة تتولى الحفاظ على مصالحها في البحر من خلال تطبيق القوانين الخاصة بمكافحة كل خطر قد يزعزع أمنها وسلامتها.

وهناك دول من تبنت نظاما يعتمد على تكليف هيئة أو إدارة واحدة لأداء هذه المهام، مثل النظام الأحادي الأمريكي الذي أولى كل الصلاحيات المتعلقة بالأمن البحري المصلحة حراس السواحل الأمريكية.

¹ غريبي عطا الله ، مرجع سابق ، ص78

في حين اعتمدت دول أخرى على نظام قائم على تعدد الهيئات المتدخلة وهو ما يتبع في فرنسا ودول أخرى حيث أولت هذه المهمة لهيئات متعددة وحسب نظام كل دولة¹.

وبالنسبة للجزائر فقد تبنت بعد الاستقلال نظام تعدد المتدخلين وهو نظام موروث عن العهد الاستعماري حيث أوكلت مهمة الإدارة البحرية وبعض مهام الشرطة البحرية إلى هيئات رئيسية.

ونظرا لتعدد هذا النظام، تم إنشاء ما يعرف بالمصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ سنة 1973 بهدف جعلها كسلطة وحيدة تحتكر ممارسة نشاط الدولة في البحر كتوجه جديد نحو تجسيد نظام أحادي وقد تم إدخال تعديلات طفيفة عليه بموجب المرسوم الرئاسي² 95/164 بتاريخ 14 جوان 1995 ، وحدد الأمر 73/12 أهم اختصاصات أعوان حراس السواحل المتمثلة أساسا في التحديدات البحرية الراهنة وجهود مكافحتها إثبات سلطة الدولة في البحر وتشديد الرقابة على الحدود البحرية لمنع أي تهديد داخلي أو خارجي، كما تولى مهمة تفتيش السفن وعمليات الإنقاذ في البحر ومكافحة التلوث وقد زودت هذه المصلحة بإمكانيات معتبرة وتحديث وسائل التدخل كالطائرات المروحية، ومن أجل التنسيق مع مختلف الهيئات العمومية المعنية، فإن مصلحة حراس الشواطئ هي الآن ممثلة على مستوى الهياكل التي تم إنشاءها مؤخرا المركز العملياتي للأمن والسلامة البحرية، مركز العمليات الطارئة اللجنة الوطنية للسلامة والأمة.

¹ يوسف تيليوانت ، المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع الدولة و المؤسسات العمومية ، كلية الحقوق جامعة الجزائر بن

يوسف خدة 2008-2009، ص02

² انظر الجريدة الرسمية رقم 33 بتاريخ 21 جوان 1995.

المعنية، فإن مصلحة حراس الشواطئ هي الآن ممثلة على مستوى الهياكل التي تم إنشاءها مؤخرا المركز العملياتي للأمن والسلامة البحرية، مركز العمليات الطارئة، اللجنة الوطنية للسلامة والأمة¹."

ومن أجل ضمان سلامة وأمن السفن والموانئ عملت جميع الدول على ضبط قوانينها الداخلية بما يتوافق مع قرارات المنظمة البحرية العالمية وبالنسبة للجزائر فنلاحظ اهتمامها بذلك من خلال العديد من المراسيم والقوانين الخاصة بكيفيات تفتيش السفن الوطنية والأجنبية، وكذا تحديث السلطات المختصة بالأمن المينائي وتبين الاختصاصات على المستويين المحلي والوطني والحرص على صلاحية السفينة، والاهتمام بالطاقم بما يتناسب مع المقاييس الدولية والعمل على تفعيل الدورات التدريبية في كل المجالات البحرية لكل العاملين في البحر وكذا للتعاون والاشتراك في تمارين تكوينية في الأمن البحري ففي مجال هام وحساس كالأمن يجب أن يكون هناك تعاون أو بالأحرى تضامن دولي فعال يسمح لكل الدول الساحلية بضبط قوانينها ومواصفات أساطيلها التجارية حسب المعايير الجديدة التي يملئها قانون أمن السفن والمنشآت المينائية الذي كان وليد جهود المنظمة البحرية الدولية.

¹ يوسف تيليوانت ، مرجع سابق.ص02

خاتمة

تعتبر الشركات البحرية من أهم أنواع الشركات التجارية المساهمة في تطوير الاقتصاد بما أنها تعتمد على إمكانيات ضخمة، ويمتد نشاطها إلى أبعد على المستوى الخارجي لتطوير التجارة الخارجية وذلك بفضل النقل البحري الذي يتحمل 90% من إجمالي التجارة العالمية لذلك أولى المشرع الجزائري الاهتمام بهذا النوع من الشركات و نظمها ضمن قوانينه. ومن خلال هذه الدراسة تم التوصل إلى النتائج الآتية

تعتبر الشركات البحرية أي شركة تقوم بالنشاط البحري .

تطبق الشروط العامة لتأسيس الشركات التجارية عند تأسيس أي شركة بحرية، إضافة إلى شرطي التمتع بالجنسية الجزائرية للشخص الطبيعي و الخضوع للقانون الجزائري للشخص الاعتباري في القانون البحري حرصا من المشرع وعدم ترك مجال للتلاعب حفاظا على السيادة الوطنية .

تساهم الشركات البحرية بشكل فعال في تنمية الاقتصاد الوطني وجلب الاستثمار .
تصطدم الشركات البحرية في الجزائر بالعديد من المشاكل والتحديات التي تعرقل مواكبة التطور العالمي الحاصل في المجال البحري.

قائمة المصادر و المراجع

قائمة المراجع :

أولا :الكتب

- 1/ أبو زيد رضوان ، الشركات التجارية في القانون المصري المقارن ، دار الفكر العربي .
القاهرة ، 1997
- 2/ بلعيساوي محمد الطاهر ،الشركات التجارية :النظرية العامة وشركات الأشخاص،ج1،دار
العلوم والنشر والتوزيع ، الجزائر ،2014
- 3/ عمار عمورة ، شرح القانون التجاري الجزائري، الأعمال التجارية، التاجر الشركات
التجارية، دار المعرفة . الجزائر 2010
- 4/ عوض علي جمال ،القانون البحري ،دار النهضة العربية ،بيروت ،1987
- 5/مصطفى كمال طه ، الشركات التجارية: الأحكام العامة في الشركات ،شركات الأشخاص
شركات الأموال ،دار الجامعة الجديدة ،الإسكندرية،1998
- 6/ محمد فريد العريني ، القانون التجاري، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية،1999.
- 7/ محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، القانون البحري، الجزء الخامس، طبعة
أولى، منشورات زين الحقوقية 2012 .
- 8/ نسرین شریقی، الشركات التجارية، دار البيضاء، الجزائر، الطبعة الأولى، 2013 .

9/ محمود شمحات، المختصر في القانون البحري الجزائري ،دار العلوم للنشر والتوزيع
الجزائر،2010.

ثانيا : الرسائل الجامعية :

أ/ رسائل الدكتوراه :

1/ بشوش مهدي ، الاستثمار في مجال النقل البحري ،أطروحة لنيل درجة الدكتوراه الطور
الثالث (ل.م.د) في لقانون ،تخصص قانون الأعمال ، كلية الحقوق والعلوم السياسية
،جامعة تيزي وزو ، 2021 .

ب/ رسائل الماجستير :

1/ بلسيط سمية عقد امتياز خدمات النقل البحري مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون
الخاص تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية، جامعة وهران 2013 .

2/ مخلوف سامية ،رقابة الدولة على السفن ،مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ،فرع
قانون النشاطات البحرية والساحلية ،كلية الحقوق والعلوم السياسية ،جامعة مولود معمري
،تيزي وزو ،17/05/2017.

3/ يوسف تيليوانت ، المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع
الدولة و المؤسسات العمومية ، كلية الحقوق جامعة الجزائر بن يوسف خدة 2008-2009

ثالثا : المقالات والمداخلات

أ-المقالات :

1/ بن الصغير شهرزاد ،واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون
الجزائري ،المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ،العدد الخامس ، جمعة تلمسان، الجزائر.

2/ رصاع حياة ، بحركات بوعلام ،تطبيقات تكنولوجيا المعلومات في مجال النقل البحري
مجلة الدراسات التجارية و الإقتصادية المعاصرة ،جامعة ابن خلدون ،تيارت 2020/01/15

3/ غريبي عطاالله، جاهزية الاستثمار البحري في قطاع النقل البحري طبقا لقاعدة 51/49
مجلة قانون النقل و النشاطات المئائية ،المجلد 08 ،العدد 02،سنة 2021 ،جامعة وهران
2 ،الجزائر ،2021/12/31

4/ وعلي جمال ،التلوث البحري العابر للحدود والآليات القانونية الكفيلة لمحاربة،دراسة في
القانون الجزائري والقانون المقارن ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني
سنة 2010

ب/ المداخلات :

1/ جدايني زكية ، ورقة ملتقى بعنوان :مراحل تطور موانئ نقل البضائع في الجزائر
والمشاكل التي تعاني منها ، الملتقى الوطني الافتراضي :خدمات النقل البحري للبضائع في
الجزائر :واقع وآفاق ،2020/02/10

ربعا : المحاضرات

1/ صالح صالحي ،ملخص محاضرات مقياس الاقتصاد الجزائري و العولمة ،كلية العلوم
الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير ، جامعة سطيف 1 ، الجزائر ،2018

2/ محمد الغنيمي ،محاضرات في القانون البحري الجزائري ،ديوان المطبوعات الجامعية
الطبعة الثانية ،الجزائر،1988

خماسا: النصوص القانونية

أ/ النصوص التشريعية :

1/ أمر رقم 58/75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975. المتضمن القانون المدني، ج.ر. عدد 78. الصادرة في 31/9/1975 معدل ومتم بموجب قانون رقم 05-07 مؤرخ في 13 ماي 2007

2/ أمر رقم 59-75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975. يتضمن القانون التجاري. ج ر عدد 101. صادرة في 19/12/1975 معدل ومتمم بالقانون 88-04 مؤرخ في 06/02/1988 ، ج ر ج ج عدد 02 ، صادرة في 27/04/1993 ، بالأمر رقم 96-27 مؤرخ في 09/10/1996 ، ج ر ج ج عدد 77 ، صادرة في 11/12/1996 والقانون رقم 05-02 مؤرخ في 06/02/2005 ، ج ر ج ج عدد 11 ، صادرة في 09/02/2005.

3/ الأمر 80/76 المؤرخ في 23/10/1976 يتضمن القانون البحري، العدد 29 من الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 10/4/1977، المعدل والمتمم بالقانون 98/05 مؤرخ في 25/6/1998، العدد 47 من الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 2/6/1998، الصفحة 3، المعدل والمتمم بالقانون 10/04 مؤرخ في 15/8/2010، العدد 46 من الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 18/8/2010، الصفحة 8.

ب/ النصوص التنظيمية :

1/ المرسوم رقم 63-499 المؤرخ في 31/12/1963 المتضمن قبول الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة البحرية و الموافقة على قوانينها الأساسية.

2/ المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج.ر.ج.ج الصادرة في 06/01/2006 ، ع، 01.

3/ المرسوم التنفيذي رقم 08/06 المؤرخ في 09/01/2006 ، يحدد تنظيم الإرشاد و المؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ ج، ر / ج، ج الصادرة بتاريخ 15/01/2006 ، ع، 02.

الفهرس

فهرس المحتويات	
	التشكر
	الإهداء
3-1	مقدمة
	الفصل الأول نشأة الشركات البحرية في التشريع الجزائري
4	
5	المبحث الأول:الشركات البحرية كشركات تجارية
6	المطلب الأول: تأسيس الشركات التجارية
6	الفرع الأول: الأركان الموضوعية العامة لعقد الشركة
8	الفرع الثاني: الأركان الموضوعية الخاصة لعقد الشركة.
14	المطلب الثاني : تنظيم الشركات
14	الفرع الأول:أنواع الشركات التجارية
17	الفرع الثاني : خصوصية الشركات التجارية
25	المبحث الثاني الشروط الخاصة في التشريع البحري
26	المطلب الأول: شرط تمتع الشخص الطبيعي بجنسية جزائرية
26	الفرع الأول: الأساس القانوني لاشتراط الجنسية الجزائرية
27	الفرع الثاني : شرط الطاقم الوطني للسفينة.
27	المطلب الثاني : اشتراط خضوع الشخص الاعتباري للقانون الجزائري :
28	الفرع الأول: إنشاء الشركات التجارية في مجال النقل البحري
29	الفرع الثاني: إلزامية تواجد المقر الرئيسي لمؤسسة النقل البحري في الجزائر.
	الفصل الثاني : واقع الشركات البحرية في الجزائر و سبل تعزيز إطارها

	القانوني
31	
32	المبحث الأول:أنواع الشركات البحرية النشطة في الجزائر
32	المطلب الأول:شركات الاستغلال البحري.
32	الفرع الأول:شركة النقل البحري
38	الفرع الثاني: شركات إيجار السفن
39	المطلب الثاني : شركات الاستغلال المينائي
40	الفرع الأول : الإرشاد البحري
41	الفرع الثاني : القطر البحري
42	المبحث الثاني: أهمية الشركات البحرية في دعم الاقتصاد الوطني
43	المطلب الأول: أثر التقدم التكنولوجي على الشركات البحرية
44	الفرع الأول: استعمال تكنولوجيا المعلومات والاتصال السفن والموانئ
46	الفرع الثاني: استعمال تكنولوجيا المعلومات والاتصال في شركات النقل البحري
47	المطلب الثاني المشاكل والتحديات التي تواجه الشركات البحرية:
47	الفرع الأول : المشاكل والتحديات بحسب الطبيعة البحرية
54	الفرع الثاني :المشاكل و التحديات القانونية و الاقتصادية
61	خاتمة
	قائمة المصادر و المراجع

ملخص

الشركات البحرية هي كل شركة تتولى القيام بالنشاط بحري، وتعد من الشركات التجارية بحيث تخضع في تأسيسها إلى القواعد العامة التي تخضع لها أي شركة تجارية.

وهي من أهم الشركات المستقطبة لرؤوس الأموال و الاستثمار وتساهم بشكل فعال في تنمية الاقتصاد الوطني لارتباطها الوثيق بالتجارة الدولية لذلك سعى المشرع الجزائري إلى تنظيمها وتأطيرها ، بحيث تنشط العديد من الشركات البحرية في الجزائر منها في مجال الاستغلال البحري و منها في مجال الاستغلال المائي الا انها تصطدم بالعديد من المشاكل والتحديات التي تسعى الدولة جاهدة إلى الحد منها عن طريق قوانينها و هيئاتها.

الكلمات المفتاحية : الشركات التجارية ، الشركات البحرية ، النشاط البحري ، النقل البحري، الموانئ ، السفن .

Résumé

Les sociétés maritimes ce sont des sociétés qui s'occupent les activités maritimes et considéré comme des sociétés économiques sa structure s'applique à la réglementation générale maritime comme pour toutes les sociétés économiques cette société est considérée comme importante pour son économie vu l'apport économique et l'investissement elle participe d'une manière générale au développement économique national et internationale. Pour cette raison les législateurs algériens en contribué à son développement et encadrement. Dans lesquels ça s'active les sociétés maritimes algérienne sortez dans le les ports et les voies maritimes malgré les obstacles rencontrés et les défis. L'état s'applique à défendre cette situation et éviter de telle action par la loi et les structures de défense.

Mots clés : sociétés commerciales, sociétés maritimes, activité maritime, transport maritime, les ports, Les bateaux.