

## محضر الجلسة العلنية الثانية والعشرين

المنعقدة يوم الأحد 27 محرم 1419 هـ

الموافق 24 ماي 1998 م

الرئاسة: السيد عبد الله الحاج أحمد، نائب رئيس مجلس الأمة.

تمثيل الحكومة: السيد أحمد بوليل، وزير النقل.

إفتحت الجلسة على الساعة الثالثة والدقيقة العشرين مساءً.

السيد رئيس الجلسة: بسم الله الرحمن الرحيم، الجلسة مفتوحة، أرحب في البداية بالسيد الوزير والوفد المرافق له. يقتضي جدول أعمال جلستنا العامة اليوم مناقشة نص القانون المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، وطبقاً للمادة 120 من الدستور، ووفقاً للنظام الداخلي للمجلس لاسيما المواد 63، 64، 68 منه نشرع في المناقشة العامة وأحيل الكلمة إلى السيد ممثل الحكومة لتقديم القانون.. شكراً.

السيد ممثل الحكومة: بسم الله الرحمن الرحيم، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

السيد رئيس الجلسة، أيتها السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة، أيها الحضور الكرام، السلام عليكم ورحمة الله وبركاته. إنه لمن دواعي السعادة أن أخذ الكلمة للمرة الثانية أمامكم وذلك لتقديم مشروع القانون المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، إنني أتمنى أن ينال هذا المشروع رضاكم بسبب ما تكلف من الجهود لتحضيره ومناقشته ولاسيما أنه سيكون لبنة في بناء صرح التطورات الاقتصادية التي تعرفها بلادنا ومساهمة متواضعة منا في الجهود المبذولة للدخول ببلادنا في الألفية الثالثة التي تتميز بعولمة الروابط الاقتصادية والانفتاح والتنافس في آن واحد. لهذا أردنا أن نعطي للمشروع الفضل في إدخال التعديلات الضرورية على القانون البحري الساري المفعول لتكييفه مع الواقع الجديد الذي يعيشه القطاع سواء على المستوى الوطني أو الدولي.

منهجياً سأطرح في البداية وباختصار الأهداف التي يرمي إليها المشروع ومن ثم سأتطرق بالتفصيل إلى كل هذه الأهداف عبر محاور ثلاثة.

أهداف المشروع:

تهدف التعديلات المقترحة:

أولاً: إلى تغيير النظام الحالي الخاص بتنظيم نشاطات النقل البحري.

ثانيا: إرساء المبادئ العامة التي تحكم تنظيم الموانيء.

ثالثا وأخيرا: التكيف مع المحيط القانوني الوطني والدولي.

المحور الأول: فتح النشاطات ذات الطابع التجاري.

لقد كرس الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 احتكار الدولة لنشاطات النقل البحري والنشاطات ذات العلاقة وأسندها إلى مؤسسات عمومية. معظم هذه المؤسسات دخلت في استقلالية القرار الاقتصادي والتجاري.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن المادة 17 من الدستور تقر الملكية العمومية على سلسلة من الأملاك والمجالات منها النقل البحري وتعتبرها ملكا للمجموعة الوطنية. إضافة إلى ذلك وطالما أن الدخول في اقتصاد السوق أضحي مبدأ مكرسا، يبدو من الضروري مراجعة الوضع الحالي الذي أصبح -مع إدخال المنافسة في القطاع البحري- غير متجانس. وتبقى في نفس الوقت مراقبة الدولة لهذه النشاطات، حيث يتكفل بهذه الانشغالات ذات الطابع القانوني والاقتصادي نظام الامتياز الذي أقره القانون رقم 90-30 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990، المتضمن قانون أملاك الدولة والذي يسمح بفتح نشاطات محمية للمبادرة الخاصة في إطار منظم. ومن بين هذه النشاطات النقل البحري وتسيير الموانيء وتميمتها واستئجار السفن وكذا الجر والمياداة.

سيدي رئيس الجلسة، إن فتح نشاط النقل البحري كرسه أحكام المادة 43 من المشروع والتي تعدل وتتم أحكام المادة 571 من الأمر رقم 76-80 وعلى هذا الأساس:

أولا- تستغل خدمات النقل البحري وفق نظام الامتياز من قبل مؤسسات عمومية جزائرية أو من قبل أشخاص اعتباريين خاضعين للقانون الجزائري، لهم صفة مجهزين ويوجد مركز نشاطهم في القطر الجزائري، ويمنح هذا الامتياز على أساس دفتر شروط ويفضي في جميع الحالات إلى دفع حقوق معينة. يسند تسيير الأملاك التابعة للموانيء إلى السلطة المينائية التي تكون مكلفة بتنمية وصيانة وتسيير والمحافظة على الأملاك المينائية وكذا ممارسة نشاط القيادة والإرشاد. كما نص المشروع على أن نظام الامتياز على تسيير أملاك الموانيء يجرى على أساس دفتر شروط.

ثانيا- أما المادة 44 من المشروع المعدلة للمادة 649 من القانون البحري، فإنها تنص على فتح نشاط شحن السفن، إلا أنه يقتصر على مجهزي السفن Les armateurs.

ثالثا- إن فتح الأنشطة المتصلة بالنقل البحري كإيداع السفن والبضائع والسمرسة البحرية إلى آخره منصوص عليها في المرسوم 91-522 المؤرخ في 22 ديسمبر 1991، وهذه الأنشطة سارية المفعول.

رابعا- كذلك تنص المادة 51 من المشروع -بالإشارة إلى المادة 892 - على فتح النشاطات المينائية التجارية مثل الجر والمياداة على المنافسة.

خلاصة هذا المحور هي أنه بإمكان كل متعامل عمومي أو خاص شغل المجال المينائي العمومي بهدف تنفيذ النشاطات الصناعية والتجارية المرتبطة بالحركة البحرية ووضع الأدوات المينائية أو استغلالها على أساس دفتر شروط ودفع الرسوم المرتبطة بذلك.

المحور الثاني، سد الفراغ القانوني في النظام العام للموانيء: يقدم المشروع تعريفا للموانيء التجارية ويوضح صلاحياتها ومجال نشاطها ويفصل بوضوح بين السلطة العمومية وبين النشاطات ذات الطابع التجاري المرشحة للمنافسة العمومية والخاصة والتي تمارسها حاليا مؤسسة عمومية اقتصادية واحدة وهي مؤسسة الموانيء.

ينتظر من فتح مجال النقل البحري والنشاطات المينائية للمنافسة أن يؤدي من جهة إلى التخفيض التدريجي لسعر الشحن وتعبئة الاستثمارات الضرورية لتنمية وتجديد الأسطول الوطني ومن جهة أخرى إلى تقوية القطاع المينائي كما ينتظر من الأحكام الجديدة أن لا يتم الفتح على حساب مصالح الوطن، لاسيما فيما يتعلق بديمومة العلم الوطني والحفاظ على مناصب الشغل في القطاع البحري. ولهذا لا يمكن أن تمنح صفة مجهز سفن إلا بشروط وهذه الشروط هي انتماء السفينة بكل ملكيتها لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري وأن يكون للسفينة طاقم جزائري. ومن هذا المنطلق لا يمكن ترقيم السفن في الدفتر الجزائري إلا إذا كانت السفينة مملوكة كلياً لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري، وفي هذه الحالة يجب أن يكون من جنسية جزائرية، ومن أصحاب أغلبية الأسهم في الشركات المحدودة المسؤولية، الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة في الشركات المساهمة، مسيرو ومجمل الأعضاء المنخرطين في الجمعيات. وأخيرا

تجدر الإشارة إلى أنه طالما أن هذا النشاط مصنف بموجب الدستور في فئة الملكية العمومية فهو خاضع للحصول على امتياز ويكون هذا الأخير -أي الامتياز- محل دفتر شروط.

المحور الثالث والأخير: التكيف مع المحيط القانوني الوطني والدولي.

إن التعديلات الخاصة بهذا الجانب من المشروع متصلة بتحديد مسؤولية النقل البحري والديون البحرية والتكفل بالحطام وتنفيذ عقد النقل وتعيين مناطق الملاحة إضافة إلى نصوص خاصة بإدارة رجال البحر وقمع الجنج والجرائم.

في الختام، هذه هي إذن مجمل التعديلات والتنتميمات التي يشملها مشروع القانون المطروح أمامكم والذي مرت مداولة بنوده ومواده باستفسارات وتوضيحات واقتراحات وتعديلات.

شكرا على حسن استماعكم والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

**السيد رئيس الجلسة:** أشكر السيد ممثل الحكومة على العرض الذي تفضل به أمامكم، والكلمة إلى السيد مقرر لجنة التجهيز والتهيئة العمرانية والإسكان وحماية البيئة لتقديم التقرير التمهيدي حول القانون البحري فليتفضل.

**السيد مقرر اللجنة المختصة:** سيدي نائب رئيس مجلس الأمة الموقر، السيد وزير النقل المحترم، السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة المحترمين، السادة الحضور السلام عليكم، إليكم نص تقرير اللجنة:

طبقا لأحكام الفقرة الثانية من المادة 113 من الدستور وطبقا لأحكام المواد 12، 23، 24، 25، 31، ومن المادة 34 إلى المواد 47، 50، 51، 52 من النظام الداخلي لمجلس الأمة وبناء على قرار الإحالة من طرف السيد رئيس مجلس الأمة المؤرخ في 14 ذي القعدة 1418 هـ الموافق لـ 3 مارس 1998م، اجتمعت لجنة التجهيز والتهيئة العمرانية والإسكان وحماية البيئة لمجلس الأمة والمكونة من السادة الآتية أسماؤهم بمقر مجلس الأمة:

- السيد عمر مريان رئيسا للجنة،
- السيد بشير طويل نائبا للرئيس،
- السيد مزغيش بوزيدي مقررا للجنة،
- السيد بشير أحمد باي عضوا،
- السيد قدور سعدي عضوا،
- السيد السعيد معافية عضوا،
- السيد حسين جفال عضوا،
- السيد عبد العزيز قوري عضوا،
- السيد عثمان بن مسعود عضوا،
- السيد عبد الله لعراي عضوا،
- السيد محمد كمال يحي عضوا،
- السيد مدني برادعي عضوا،
- السيد عبد المجيد عبيد عضوا،
- السيد محمد طاهير عضوا،
- السيد احميدة ماضي عضوا،
- السيد ناصر بوداش عضوا.

وذلك لدراسة ومناقشة نص القانون المحال عليها والمتعلق بالقانون المعدل والمتمم للأمر (76-80) المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري.

إن هذا التعديل يرمي إلى إصلاح منظومة النقل البحري من جهة وملاءمة أحكام الأمر الصادر سنة 1976 مع متغيرات المحيطين الوطني والدولي، ويهدف أساسا إلى إزالة الاحتكار وفتح النشاطات التجارية للمنافسة عن طريق إعادة تنظيم القطاع وقد تضمن نص هذا القانون 53 مادة تعدل المواد التالية من الأمر: 3، 6، 28، 73، 94، 159، 160، 175، 236، 237، 241، 268، 270، 348، 349، 350، 358، 384، 428، 468، 471، 472، ومن 477 إلى 567، 571، 649، 739، 765، 801، 802، 859، ومن 880 إلى 959، وهي المواد التي تتمحور حول حماية السفن الحاملة للعلم الوطني، تخفيض سعر الشحن تجاه بلادنا، تمكين الجزائريين المالكين

للسفن من ممارسة نشاطات النقل البحري، حجز السفن، تحديد مسؤولية الناقل البحري، تسيير حطام السفن، عقد النقل وتنفيذه، وضع مصطلحات جديدة خاصة بمناطق الملاحة. وقد خصصت اللجنة لدراسة نص القانون عدة جلسات حيث انصبت تدخلات السادة الأعضاء على المحاور التالية:

إستبدال بعض المصطلحات بأخرى وتوضيح البعض الآخر: تحديد ماهية السلطة المينائية التي جاءت لتعويض الديوان الوطني للموانيء مع اقتراح جعلها سلطة مينائية وطنية.

التأكيد على مبدأ المنافسة بين الموانيء في إطار الاستقلالية لكن مع إبقاء الدور المنظم للدولة في تسيير نشاطاتها.

تدعيم الموانيء القليلة النشاط من طرف تلك التي تشهد حركية واسعة لتمتعها بامتيازات تصدير المحروقات.

ومن أجل إزالة الغموض حول هذه القضايا خصصت اللجنة جلسة عمل يوم 10 ماي 1998 للاستماع إلى الأمين العام لوزارة النقل ممثلاً لوزير النقل وبحضور السيد محمد كشود الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان، وقد أجاب ممثل وزير النقل عن استفسارات وانشغالات السادة الأعضاء حول مواد نص القانون. وفي الأخير تؤكد اللجنة على أن مسؤولية الدولة أكيدة في إنجاح نشاط النقل البحري وما يرتبط به في ظل تحرير الاقتصاد الوطني، ومسؤولية الدولة هي السهر على تطبيق القانون من طرف القضاة والمتعاملين الاقتصاديين الذين هم في صلة دائمة بالتجارة الدولية وعلى احترامه في روحه ومضمونه، وكذلك التطبيق الصحيح للقرارات النهائية للعدالة، ومسؤولية الدولة كذلك تنحصر أيضا في تمكين قضايتها ومؤمنيها ومصرفيها من الأدوات القانونية اللازمة ومن تكوين متخصص لتجنيب البلاد الخسارة في مجال التجارة البحرية الدولية، ومن مسؤولية الدولة أيضا، إجبار المتعاملين العموميين على إظهار قدراتهم وعلى تحمل مسؤولياتهم في ممارسة مهامهم.

لذلك هو -سيداتي سادتي- مضمون التقرير التمهيدي عن نص القانون المعدل والمتّم للأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري والذي تدعوكم اللجنة إلى مناقشته. شكرا على إصغانتكم والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

**السيد رئيس الجلسة:** نشرع الآن في المناقشة العامة والكلمة لأول متدخل وهو السيد الطاهر خويضر فليفضل.

**السيد الطاهر خويضر:** شكرا سيدي رئيس الجلسة. بعد بسم الله الرحمن الرحيم، سيدي رئيس الجلسة، السيد الوزير، السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة.

يهدف هذا القانون بالدرجة الأولى إلى فتح المنافسة الاقتصادية في القطاع البحري وكذلك إلى إلغاء الاحتكار، ومن مستجداته إدراج النصوص المتعلقة بتنظيم واستغلال الموانيء فجاء في شكل كتاب ثالث لسد الفراغ الذي كان موجودا من قبل، والميناء يعتبر عنصرا هاما في الاقتصاد الوطني، إذ كل التبادلات التجارية الدولية تجري عن طريق البحر، لكن الفعالية والنجاعة الاقتصادية مرتبطان ارتباطا وثيقا بدرجة تنظيم وتسيير الموانيء بطريقة حديثة ومنتظمة، تضمن المردودية وفق مقاييس عالمية وخاصة ونحن نمر من احتكار النشاطات البحرية إلى فتح المجال للسوق الحرة والمنافسة. وما نلاحظه أننا لم نصل بعد إلى استغلال موانيء الجزائر بكل أصنافها استغلالا عقلانيا يضمن المردودية المرجوة، وأقصد خاصة الموانيء متوسطة الحجم التي تعاني مشكل انخفاض وتيرة نشاطها في حين أن الموانيء الكبيرة تعرف نوعا من الضغط، وعلى سبيل المثال أذكر ميناء "تنس" وهو معروف وموجود منذ سنة 1868 - والذي عرف انخفاضا محسوسا في مستوى نشاطه حيث وصلت نسبة الاستغلال في السنة المنصرمة إلى 46% فقط من قدراته، الأمر الذي خلق نوعا من القلق إزاء المتعاملين الاقتصاديين في الوسط الغربي للجزائر وهذا المثال يمكن أن ينطبق على موانيء مماثلة كميناء "الغزوات" ... إلخ، ومن بين الحلول التي نقترحها للرفع من نشاط هذه الموانيء هو وضع حوافز مادية ومالية (des stimulants) لإعطاء حيوية ونشاط أكثر لهذه الموانيء خدمة للتبادلات التجارية الدولية والاقتصاد الوطني بصفة عامة، لأن فكرة المنافسة الحرة ما بين الموانيء بصفة عامة لا تخدم الموانيء المتوسطة التي تقتدر إلى الإمكانات كما أن مردودية الموانيء مرتبطة بمدى تطور وعصرنة الهياكل القاعدية، وضعية الطرقات، السكك الحديدية ... إلخ.

نقطة أخرى تتعلق بتحديد الأملاك العمومية المينائية، حسب ما جاء في المواد 898، 899، 900، إن الأملاك العمومية كما هو معروف تشمل منطقة الاستغلال ومنطقة للتوسيع البري "La zone d'extension terrestre" ومن

الأمر المستعجلة وجوب الإسراع في وضع الوسائل القانونية والتنظيمية لتجسيد -عمليا- منطقة التوسيع وتحديدها قبل أن يصلها النسيج العمراني ويصبح حينئذ أي توسيع للميناء أمرا مستحيلا، كما يجب التفكير في إبعاد النشاطات الغربية عن النشاطات البحرية التي ليست لها أية علاقة بالميناء بهذه المناطق ومن جهة أخرى بات من الضروري أن نجد مجالا توفيقا بين منطقة لتوسيع الميناء والأملاك البحرية والمناطق التوسيعية السياحية "Les Z.E.T".

آخر نقطة وهي حول المعاهدات الدولية: نعرف أن الجزائر قد انضمت إلى الكثير من المعاهدات الدولية والجهوية ومن بين هذه المعاهدات المعاهدة التي دخلت حيز التنفيذ في عام 1998م والتي يسمح بموجبها للسلطات المينائية بالخارج، بمراقبة مدى مطابقة السفن الجزائرية وطاقتها وتكوينه لأحكام هذه المعاهدة.

الاستجابة لبند الاتفاق تتطلب بطبيعة الحال القيام بتحضيرات مادية وكذلك تحضيرات في مجال تكوين الطاقم وفي هذه النقطة هل الجزائر اتخذت الإجراءات الضرورية للتجاوب مع أحكام المعاهدة وخاصة في مجال التكوين؟ وكذلك هناك نقطة أثارت انتباهي وهي اطلاعي من خلال الصحف يوم 16 ماي أن سفينة جزائرية تحمل اسم «ندرومة» كانت محملة بالحبوب تم حجزها في ميناء «كبيك» لمدة أسبوع، هل هذا الحجز -إذا كان الخبر صحيحا- تم تنفيذا للمعاهدة الدولية؟ وشكرا.

**السيد رئيس الجلسة:** أشكر السيد الطاهر خويضر والكلمة للسيد بوزيد لز هاري فليتفضل.

**السيد بوزيد لز هاري:** شكرا سيادة رئيس الجلسة. السيد رئيس الجلسة، السيد الوزير ممثل الحكومة والوفد المرافق له، زميلاتي المحترمت زملائي المحترمون، سيادة رئيس الجلسة، تدخلني لن ينصب على الأهداف العامة للنص فهي في رأيي مقبولة والكلمة المفتاح في هذا هي المادة 43 لأنها تؤكد على استمرارية الملكية العامة للدولة في مجال النقل البحري لكن عن طريق الامتياز، فهناك تفتح وهذا استجابة للتوجهات الجديدة للاقتصاد الوطني. تدخلني سيادة رئيس الجلسة سوف ينصب على مجموعة من الأمور التقنية:

أولا- المادة 17 في تعديلها للمادة 160 -سيادة الرئيس- تتكلم عن التبليغات والاستدعاءات التي تسلم إلى الشخص الذي يمثل المجهز وتقول إن هذه الاستدعاءات يجب أن تسلم في ظرف ثلاثة أيام، لكن المادة لا تحدد متى يبدأ حساب هذه المدة، وهذا الأمر مهم جدا لأننا نتكلم عن تبليغات وعن استدعاءات وهي متعلقة بحجز السفينة أو بيعها... الخ، إذن فمن الضروري توضيح هذه المادة، فثلاثة أيام مربوطة بماذا؟ لذا يجب تحديد ذلك.

النقطة الثانية سيادة رئيس الجلسة وهي خاصة بالمادة 17 المعدلة للمادة 160 الفقرة (6) التي تنص على أن الثمن المرجعي وشروط بيع السفينة المحجوزة يتم بموجب أمر استعجالي. السؤال هنا: لماذا نتجه إلى القضاء الاستعجالي للبت في قضية أساسية وتهم الموضوع وتتعلق بحق الملكية وحقوق الناس؟ فلماذا لا نتجه إلى محاكم الموضوع، أي المحكمة التجارية أو المدنية؟ خصوصا أننا نعلم أن القضاء الاستعجالي سريع ويمكن أن يؤدي إلى النفاذ المعجل، بمعنى أنه يمكن أن يؤدي إلى التنفيذ مباشرة وفي هذا مس بحقوق الناس وأيضا مس بحق التقاضي على درجتين.

هناك سيادة رئيس الجلسة ملاحظة بالنسبة للمادة 500 والتي تتكلم عن المعاقبة بالإعدام بالنسبة لربان السفينة الذي يلقي بالنفايات والمواد المشعة في المياه الجزائرية، نعم هذه المادة تتكلم عن معاقبة هذا الشخص لكنها لا تتكلم عن مصادرة السفينة، فهنا أيضا يجب إضافة مصادرة السفينة التي تقوم بهذه الأعمال لأن المادة 571 تتكلم عن المصادرة، فلماذا لا نتكلم عن المصادرة في المادة 500؟

أيضا سيادة رئيس الجلسة- في المادة 520 التي تتكلم عن البث الإذاعي والتلفزيوني الموجه من البحر للتشويش على الراديو اللاسلكي هنا في الجزائر.

هذه المادة تتكلم في فقرتها الثانية على أنه في حالات الطوارئ وفي حالات الحرب يمكن أن ترفع العقوبة لكن هذه المادة لم تحترم الدستور، لأن الدستور لا يتكلم فقط عن حالتين استثنائيتين فقط وهما حالات الطوارئ وحالة الحرب وإنما يتكلم عن حالة الطوارئ، حالة الحصار، الحالة الاستثنائية وحالة الحرب، لذا يجب أن تكون المادة مطابقة لما جاء في الدستور، إذن هناك إغفال لحالتين ينص عليهما الدستور في هذه المادة.

بالنسبة للمادة 529 فهي تتكلم عن التزوير وعن التهريب ولا تحدد لنا نوعية التزوير الذي تتكلم عنه لأن قانون العقوبات عام يعاقب على التزوير سواء في الوثائق الإدارية أو في السلع، وبالنسبة للتهريب فقانون الجمارك ينظم هذا الأمر وقوانين أخرى أيضا تناولت هذا الموضوع ونظمتها، لكن لماذا الزيادة في النصوص التي تعالج نفس المواضيع

وذلك ما يخلق لبلة في التطبيق بالنسبة للقضاة المهتمين؟ ونحن في اقتصاد السوق يجب أن تكون النصوص قليلة وواضحة حتى لا يعيش القاضي في فوضى، إذن فما هو مجال هذه المادة بالضبط ولماذا؟

أيضا -سيادة رئيس الجلسة- بالنسبة للمادة 555، فهي من حيث الصياغة ركيكة جدا لأنها ترجمة غير أمينة للفرنسية ولا تؤدي المعنى تماما، هذا من الناحية الشكلية، أما من الناحية الموضوعية فلا حاجة لنا بها أصلا لأنها تحيل على قانون العقوبات، فالأصل في الأمور -سيادة رئيس الجلسة- أن المواد موجودة في قانون العقوبات، إذن لو نجد جناح وجنایات في القانون البحري فالقاضي مباشرة يعرف أنه لا بد عليه الرجوع إلى قانون العقوبات، فما الجدوى من وجود هذا النص إذن؟

أيضا المادة 556 -سيادة رئيس الجلسة- تنص على أن الأحكام العامة لقانون الإجراءات الجزائية هي التي تحكم الجناح والجنایات والمخالفات البحرية، فهنا لماذا لا نقول كل قانون الإجراءات الجزائية وليس فقط الأحكام العامة؟ أي يطبق قانون الإجراءات الجزائية كله ما عدا في الأمور التي نص عليها وتناولها هذا القانون مثال ذلك التحقيق، المحاكمة، الاستئناف، النقض... إلخ، ولماذا تم التأكيد على كلمة تقادم الدعوى؟ لذا نلتمس من الحكومة أن تقدم لنا توضيحا حول هذا الأمر من الناحية القانونية.

أخيرا سيادة رئيس الجلسة بالنسبة للمادة 558 والتي تتكلم عن إرسال المحاضر وتوجب إرسالها إلى الجهة القضائية المختصة، فهذا كلام لا يقف على رجليه من الناحية القانونية ويخالف أيضا المنطق الموجود في النص بكامله لأن المحاضر ترسل إلى وكيل الجمهورية والمادة تنص على أن الإرسال يكون إلى الجهة القضائية المختصة وهي المحكمة، إذن يجب أن ترسل المحاضر إلى وكيل الجمهورية لأنه هو فقط الذي يملك حق تحريك الدعوى العمومية أمام المحكمة، ولكم واسع النظر في ذلك، وشكرا سيدي رئيس الجلسة.

**السيد رئيس الجلسة :** شكرا للسيد بوزيد لزهاري والكلمة للسيد عبد الحفيظ لعويبة فليفضل.

**السيد عبد الحفيظ لعويبة:** شكرا سيدي رئيس الجلسة، بسم الله الرحمن الرحيم، سيدي رئيس الجلسة، سيدي الوزير، زميلاتي زملائي، السيدات والسادة الحضور، طبقا لأحكام الدستور يعرض علينا اليوم للمناقشة والمصادقة القانون المعدل والمتمم للأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري.

بهذه المناسبة اسمحو لي سيدي الرئيس أن أسجل بعض الملاحظات وأطرح بعض التساؤلات التي تتمحور أساسا حول موضوعين هامين وهما تلوث البيئة والموانئ البترولية. قبل هذا أريد أن أشكر اللجنة المختصة على العمل الذي قامت به والتقرير التمهيدي الذي قدمته لنا في انتظار التقرير التكميلي.

الكل يعرف الكوارث الإيكولوجية التي يمكن أن يتسبب فيها تلوث البيئة خاصة بالمحروقات، وأثر هذا التلوث على الثروة النباتية والحيوانية وبالتالي على صحة الإنسان، لهذا تصبح حماية البيئة ضد التلوث أولوية ومسألة حيوية، زيادة على ذلك فحماية البيئة أصبحت عاملا أساسيا يؤخذ بعين الاعتبار في كل الدراسات والحسابات في نفس المرتبة مع العوامل التقنية والاقتصادية. إن الجزائر على غرار العديد من الدول وهذا شرف وواجب عليها وافقت ووقعت كل الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالوقاية والحماية ومحاربة تلوث البيئة وذلك منذ سنة 1963، هل هذا كاف؟ وهل الإطار القانوني الموجود اليوم، والقانون المطروح أمامنا المعدل والمتمم بإمكانهما الاستجابة للمتطلبات التي أشرت إليها من قبل؟ وفي نفس هذا السياق أود أن أؤكد على خصوصية البواخر البترولية والتي مثلما نعرف تلجأ للمحافظة على توازنها لعملية تقنية تتمثل في ملء وتفريغ خزاناتها بمياه البحر، عملية التفريغ من المفروض أن تتكفل بها محطات مينائية مختصة تسمى station de déballastage لكن للأسف هذه المحطات والبواخر عادة ما تقصر في عملها لعدة أسباب وخاصة عدم خضوعها للقوانين التي تبدو وكأنها غير صارمة، وبالتالي تفرغ البواخر محتواها من المياه الملوثة -والملوثة في نفس الوقت- مباشرة في البحر، لهذا يستحسن أن يكون هذا القانون الحالي دقيقا فيما يخص حماية الموانئ البترولية من التلوث خاصة وأنها عادة ما تكون محاذية للأماكن والشواطئ المستعملة من طرف المواطن للاستجمام والراحة. وأغتم هذه اللحظة بالذات لأتساءل عن عدم الإشارة في هذا القانون للموانئ البترولية، هل هي مصنفة ضمن الموانئ التجارية؟ وهل هي تخضع لنفس القوانين والإجراءات المنصوص عليها في المادتين من الأمر 76-80 وهما 888 و889 على الصفحة 47؟ وإن كان الأمر كذلك فإننا نكون بهذا قد أهملنا خصوصية المحروقات وحصتها المعتمدة في الصادرات الجزائرية التي يكون معظمها عبر البحر.

دائما في ميدان حماية البيئة من التلوث، أثارت انتباهي في هذا القانون المادة 22 الموجودة على الصفحة الرابعة عشرة والتي تعدل المادة 215 من الأمر 76-80 حيث إنها تنص بالحرف الواحد: "كل إسالة لمواد ملوثة في البحر

يجب أن تكون موضوع رخصة مسبقة تمنح طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما"، إذا كانت هذه المواد ملوثة فعلا فيجب فقط منع إسالتها في البحر.

الآن أريد أن أتطرق لمحتوى المادة 891 الموجودة على الصفحة 48، حيث إنه في ميدان تطوير الأملاك العمومية، للميناء تجب الإشارة إلى أن إمكانيات الهيئات المختصة على مستوى الميناء تبقى محدودة وغير كافية، حيث إن الاستثمار في هذا الميدان ثقيل وثقيل جدا فمثلا توسعة الميناء البترولي لمدينة "سكيكدة" لضمان الكميات اللازمة من البترول عند شحن البواخر تقدر بعشرات المليارات من الدنانير كما نلاحظ أن بعض الهيئات المختصة العاملة على مستوى الموانئ لتجاوز هذه العقبة تقترح اللجوء إلى خدمات مؤسسات أجنبية مختصة -خاصة- في إخلاء الكميات الكبيرة من الرمل الزاحف الذي يملأ الأحواض، وهنا يطرح تساؤل: هل القانون المطروح علينا للمصادقة مع المرسوم التشريعي المتعلق بترقية الاستثمار والأمر المتعلق بخصوصية المؤسسات يسمحون بالتكفل بهذه المسألة؟

في الأخير أريد أن أشير إلى أن الفصل الثاني المتعلق بتعيين حدود الأملاك العمومية المينائية بمواده 898، 899 و900 الموجودة على الصفحة 50، والفصل الثالث الخاص بصيانة الموانئ وتطويرها بمواده 909 و910 وكذلك الفصل الرابع المتعلق باستغلال الموانئ وأمنها المتكون من مادة واحدة وهي 911، كل هذه المواد جاءت كما هي في الأمر 76-80 بينما علي أرض الواقع نلاحظ أنها غير كافية حيث إن التكفل بصيانة الموانئ والتحكم في مناطق التوسعة والحفاظ على الأماكن المجاورة للموانئ تبقى كلها مسائل مطروحة لهذا كان يستحسن أن يتم هذا الأمر في إطار هذا القانون بإجراءات قانونية إضافية وعدم تركها ككل مرة للتنظيم.

هذه هي الملاحظات والتساؤلات التي أردت أن أسجلها وأطرحها وتبقى طبعاً قيمة القانون تقدر بمدى تطبيقه على أرض الواقع وما يفرزه من انعكاسات في الميدان الاجتماعي والاقتصادي، شكرا والسلام عليكم.

**السيد رئيس الجلسة:** أشكر السيد عبد الحفيظ لعويبة والكلمة للسيد بن حليمة بوطويقة، فليتفضل.

**السيد بن حليمة بوطويقة:** شكرا سيدي رئيس الجلسة. سيدي رئيس الجلسة، سيدي الوزير، زملائي زميلاتي، إن تدخلني في الحقيقة يقتصر على بعض الانشغالات وهي كالتالي:

فيما يخص ما جاء في هذا القانون في بابه السادس المعنون "التنظيم المينائي" وفصله الأول وبالتحديد المواد 928، 929، 930. السؤال الأول حول استعمال الميناء، فلست أفهم إن كان ميناء الجزائر قد أصبح وحشا حيث أصبحت كل الأعمال مركزة عليه والشئ الذي لا نفهمه أيضا هو وجود بعض الموانئ غير المستعملة، وفي نفس الوقت نجد أن بعض مؤسسات الدولة التي تملك مصانع ومعامل في جهة معينة من البلاد تقوم بإحضار المواد الأولية التي تحتاجها عن طريق ميناء موجود في الاتجاه المعاكس فمثلا نجد أن فرعا من فروع هذه المؤسسة موجود في عنابة وعملية شحن البضائع (المادة الأولية) تتم في ميناء وهران فذلك يستدعي نقل هذه البضائع إلى الفرع المتواجد بعنابة، ضف إلى ذلك مصاريف النقل والمشاكل التي يمكن أن تحدث أثناء نقلها فهذا كله يساهم في عرقلة عمل المؤسسة وتوقيفها مؤقتا إلى حين وصول المادة الأولية إلى مقرها، ونحن نلاحظ في الباب السادس أن مدة بقاء البضائع في الموانئ غير واضح أبدا وهذا هو المشكل المطروح الآن، فيجب أن يتم الانسجام والتوافق في العمل بين المعنيين بالأمر حتى يفصلوا في هذا المشكل لكي تتمكن من استعمال واستغلال كل الموانئ الموجودة ببلادنا، وهناك أمثلة كثيرة لا نفهمها وخاصة في ميناء الجزائر.

كذلك بخصوص المادة 930 نجدها هي الأخرى غير واضحة حيث نلاحظ أن الباب السادس هذا لا يفصل في الأمور التي تحدث والتي تعاني منها موانئنا.

هناك أيضا -سيدي رئيس الجلسة- المادة 955 التي هي في حد ذاتها غير واضحة.

أما النقطة الأخيرة فهي تخص الاستثمار، ففي الباب الخامس المادة 913 منه غير واضحة أيضا وشكرا سيدي رئيس الجلسة.

**السيد رئيس الجلسة:** أشكر السيد بن حليمة بوطويقة والكلمة للسيدة ليلى عسلاوي فلنتفضل.

**السيدة ليلى عسلاوي:** شكرا سيدي رئيس الجلسة. سيدي رئيس الجلسة إذا سمحت عندي ملاحظة في الشكل أود أن أقدمها قبل أن أتدخل في موضوع نص القانون محل النقاش اليوم، فكان من المفروض أن الإدارة -وهذا ربما سيتم في المستقبل- تعطينا النص الأصلي المعروض للتعديل، لأننا في صدد دراسة النص المطروح للتعديل ونفتقد النص القديم وإذا كان هذا النص موجودا عندي فالأمر يختلف بالنسبة لباقي الزملاء وبالتالي فعند التدخل في المناقشة يجب على الأقل أن نعرف الشيء الذي سنقوم بتعديله فأرجو أن يؤخذ ذلك بعين الاعتبار في المستقبل. أما فيما يخص القانون في حد ذاته فلدي بعض الملاحظات التقنية، ربما هي توضيحات فقط.

بالنسبة للمادة 28 والتي تنص على الجنسية الجزائرية للسفينة وفيما يخص الأشخاص المعنوية، والتي ذكرت في النص بعبارة أشخاص اعتباريين (personnes morales) تخضع للقانون الجزائري، فإذا تكلمنا على الأشخاص المعنوية فنحن نعرف أنها تتمثل في الدولة، الولاية، البلدية، مجموعات اقتصادية أو جمعيات جزائرية، إذن هؤلاء أمرهم مفروغ منه لأنهم حاملون للجنسية الجزائرية وبالتالي من هم الأشخاص الذين يخضعون للقانون الجزائري؟ هل هم أجنبان يطبق عليهم القانون الجزائري عندما يكونون متواجدين في الجزائر؟ وبالتالي يجب أن تذكر وينص عليها بكل وضوح.

هناك ملاحظة ثانية عن المادة 159 الجديدة فهي طويلة جدا وتنص على: "كل الإجراءات التي تؤخذ ضد السفينة التي ترفض تطبيق الأوامر". فأنا في رأيي أنه يوجد في القانون تدابير منصوص عليها قانونيا. في حالة حجز مثلا هناك تدابير نستطيع اتخاذها بدون أن نفسر، لأن القيام بهذه الإجراءات لا تحتاج إلى أن تفسر بقانون، لا نقول مثلا: « Si le navire poursuivi refuse d'obtempérer, on est habilité à tirer des coups de sommation, la police maritime évitera de toucher les personnes» أظن أنه يكفي أن ننص قانونيا في مادة صريحة أنه ستؤخذ التدابير اللازمة التي تمنع الخروج من المرسى حتى يتم الفصل في القضية أمام القضاء.

أما بالنسبة للمادة 160 الفقرة الأولى الجديدة والتي تتحدث على إجراء الحجز التنفيذي على السفينة، فهو فعلا حقيقة لكن حجز السفينة هنا هو إجراء تحفظي.

المادة 175 جديدة تنص: "يلزم المرشد بمجرد صعوده على متن سفينة بتقديم خطة رؤس السفينة إلى ربانها ويمكن لهذا الأخير تعديلها"، أرى أنه يجب على هذه المادة أن تتوضح بحيث تذكر وتحدد الحالات التي تسمح للربان أن يعدل برنامج السفينة، ذلك لأننا لسنا في حالة أمن، ونستطيع توقع حدوث أي شيء.

وفيما يخص المادة 210 أذكر فقط أنها في القانون القديم تنص على أن هناك نصوصا تنفيذية تنص وتحدد قائمة المواد الملوثة للمياه البحرية، وكذلك أذكر أن المادة 211 غير الملغاة في القانون القديم أو في القانون المعدل اليوم تنص على:

"Un Arrêté conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre de la Santé Publique fixera, en tant que besoin, la liste des agents polluants."

وأعتقد أنه عوض ذلك يجب الإشارة إلى نصوص تنظيمية تحدد طرق تطبيق هذه المادة وليس قائمة المواد الملوثة، لأن المادة 211 لم يتم إلغاؤها.

كذلك هناك المادة 270 الخاصة بتحريك الدعوى العمومية وتنص على أن كل المحاضر ترسل إلى وكيل الجمهورية وترسل نسخة من هذا المحضر إلى الوزير، ولكن المادة 271 تقول بأن تحريك الدعوى العمومية يتم فعلا -وذلك معروف في الأوساط القانونية- من طرف النيابة العامة عن طريق شكوى يقدمها الوزير المتضرر، فأود صراحة- أن توضحوا لنا لماذا غيرتم هذه المادة؟ وما الفائدة من ذلك؟

بالنسبة للمادة 384 أضفتم للفئة المحددة لرجال البحر السلطة الإدارية، وأظن أن السلطة الإدارية يجب أن ينص عليها في الباب الأول للقانون القديم، بما أن هذا الباب الأول ينص على التنظيم الإداري والجهوي لهذه الجهة والإدارة



البحرية موضوعة تحت سلطة الوزير المكلف بالبحرية التجارية وبالتالي لا يمكن أن توضع مع فئة رجال البحر.

المادة 477 تنص على أنه يعاقب كل شخص راكب أو عضو طاقم يرتكب أحد الأعمال التالية:

- عصيان بسيط لكل أمر يتعلق بالخدمة دون الصمود لإنذار مسؤول من رتبة أعلى.

- السكر على متن السفينة دون الإخلال بالنظام خارج الخدمة.

فهنا عندما تسمحون بالسكر دون الإخلال بالنظام فكأنكم تخفون الجنحة وبالتالي لا بد من صياغة نص المادة كالتالي: "السكر على متن السفينة ولو لم يكن إخلالا بالنظام العام".

وهناك عدة مواد وهي 482، 483، 491 لاحظت أنه في كل مرة نذكرون عبارة "كل شخص"، نحن نأمل -وبما أننا في القانون البحري- أن توضحوا من هو هذا الشخص هل هو من ركاب السفينة وله تبرير لوجوده على متنها، هل هو ربان السفينة الخ..... لأن عبارة "كل شخص" غير واضحة، فأى شخص يصعد للسفينة يرتكب جريمة هل يطبق عليه قانون العقوبات كشخص من رجال البحار؟

لدي أيضا ملاحظة صغيرة حول المادة 935 الخاصة بأداء اليمين، فأنا أفضل عبارة "في كل الأحوال واجباتي المهنية" عوض "في كل الأحوال الواجبات التي تفرضها علي" فنحن نستطيع أن نتوقع أنه بإمكان أي شخص أن يفرض شيئا ما على هؤلاء الأشخاص، أما الواجبات المهنية فنجد أنه منصوص عليها قانونيا وبالتالي أفضل عبارة "في كل الأحوال واجباتي المهنية" وشكرا.

**السيد رئيس الجلسة:** أشكر السيدة ليلي عسلاوي وأحيل الكلمة إلى السيد لمين شريط فليفضل.

**السيد لمين شريط:** شكرا سيدي رئيس الجلسة. بسم الله الرحمن الرحيم، سيدي رئيس الجلسة المحترم، السيد معالي الوزير، السيدات والسادة الزملاء الأفاضل، إذا أخذنا بعين الاعتبار الأهداف المرجوة والمبتغاة من هذا القانون وهي فتح مجال النشاطات البحرية من نقل للبضائع وللمسافرين إلى غير ذلك، وترقية هذا القطاع وبالتالي خدمة الاقتصاد الوطني، وإذا تمت خدمة الاقتصاد الوطني عن طريق المبادرة الخاصة والاستثمارات الأجنبية وإذا أخذنا بعين الاعتبار هذه الأهداف أستطيع أن أقول وملاحظة عامة أن هذا القانون يوفر الوسائل القانونية لتحقيق هذه الأهداف وبالتالي يمكن القول إنه مقبول من هذه الزاوية بصفة إجمالية، لكن رغم ذلك هناك بعض المآخذ أو بعض الملاحظات يغلب عليها الطابع التقني والفني ويمكن أن أحصرها فيما يلي، وأنا أبدؤها لأنني أعتقد أن لها انعكاسات في مجال التطبيق والممارسة وفي نطاق المنازعات التي قد تثار بخصوص هذا القانون أمام القضاء، حيث يمكن أن تؤدي إلى تعدد في التفسير أو سوء تطبيق لهذا القانون في نهاية الأمر وبالتالي إعاقة تحقيق الأهداف المقصودة. من هذه الملاحظات أذكر المادة 7 التي تعدل المادة 28 وهي تتعلق بتحديد نسبة الجزائريين في الشركات التي يكون فيها رأسمال أجنبي فالمادة 7 في فقرتها الثالثة تنص على أن شركات المساهمة يجب أن يكون الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء والمالكون لأغلبية رأس المال من جنسية جزائرية، والحقيقة أن هذه الصياغة لا تحقق الهدف المرجو، لأن المادة تشترط كمبدأ عام أن يكون المالكون لأغلبية رأس المال في جميع الحالات جزائريين، إضافة لذلك إما الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة وأغلبية أعضاء مجلس المراقبة، وبالتالي فإن وضع الفقرة الخاصة بالمالكين لأغلبية رأس المال في الأخير توحي بأن المالكين لأغلبية رأس المال ليسوا مطلوبين في الحالة الأولى، وهذا خطأ، وأكثر من ذلك فإن الخطأ لا يكمن فقط في الصياغة ولكن في المفهوم نفسه، بحيث نستطيع أن نفهم من هذه الصياغة بأنه يمكن أن توجد شركات مساهمة يكفي أن يكون فيها المدير وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة جزائريين، أما ما عدا ذلك يمكن أن يكونوا أجانب والنص لا يقصد هذا، فهناك في الحقيقة صياغة سيئة وأعتقد أن النص بالفرنسية أدق وأوضح من الصيغة الحالية المطروحة علينا باللغة العربية، بالإضافة إلى ذلك فإننا نلاحظ أن المادة 28 هذه في فقرتها الأخيرة تشير إلى المادة 413 من الأمر 76-80 تنص على أنه يجب أن يكون طاقم السفينة مطابقا لأحكام المادة 413 وبالرجوع إلى هذه الأخيرة نجد أنها تشترط أن يكون طاقم السفينة مكونا من بحارة جزائريين واستثناء يجوز للوزير أن يرخص لبعض الأجانب فقط كي ينضموا إلى طاقمها، لكن هذه المادة -في الحقيقة- كانت مقبولة في ظل الوضع السابق، عندما كانت الدولة تحتكر القطاع وعندما كانت جميع السفن جزائرية وتملكها الدولة، لكن مع التوجه الجديد والانفتاح الجديد يبدو أن هذه المادة أصبحت متناقضة مع هذا التوجه لأنها تشترط أن يكون البحارة أجانب في حين أن

الأجانب عندما يستثمرون قد يشترطون شيئا آخر، وهذه المادة بالإضافة إلى ذلك أصبحت غير ضرورية، لأنه مادامت المادة نفسها تحدد نسبة الأجانب في الشركات فهي في نفس الوقت تحدد حقهم أو نسبتهم في البحارة الذين يحملون نفس جنسيتهم وبالتالي فهذه المادة في الواقع كانت متماشية مع الوضع سابقا، أما الآن فقد أصبحت غير منسجمة مع التعديلات الجديدة بشكل كلي. هذا بالنسبة للمادة السابعة، وهناك بعض الملاحظات حول بعض التعابير المستعملة في الصياغة، منها على سبيل المثال ما جاء في المادة 4 وهي تعدل المادة 7 من الأمر السابق تشير إلى أن الأملاك العمومية البحرية الاصطناعية تشمل المياه الإقليمية والأرض وباطن الأرض وهذا التوضيح والتدقيق مهم من وجهة نظر القانون الدولي بالخصوص، حتى وإن لم يوجد خطأ، فهذا التدقيق مقصود في النص باللغة الفرنسية عكس ما هو موجود في النص الرسمي. وهناك بعض المصطلحات الأخرى مثل ما ورد في المادة 17 والمتعلقة بالحجز التنفيذي حيث تنص على أنه يمكن للسلطات المعنية (السلطات البحرية) أن تتخذ الإجراءات التي تراها لازمة لتحويل السفينة، وكلمة "تحويل السفينة" لا تؤدي الغرض والهدف المرجو إذ يقصد بها هنا رفع السفينة أو أخذ السفينة نهائيا حيث نلاحظ أن النص الفرنسي يتكلم عن "l'enlèvement" وليس عن فكرة التحويل المقصودة في عملية الحجز، إذن الكلمة هنا لا تعتبر فقط خطأ وإنما تم تحويل المعنى المقصود من المادة.

كذلك من الضروري التنسيق بين الأمر 76-80 والتعديل الجديد فهناك بعض المواد لم تعمل على تحقيق هذا التنسيق والانسجام، وعلى سبيل المثال نلاحظ المادة 569 من الأمر تتكلم عن تسليح السفن، في حين أن التعديل الجديد يتكلم عن تجهيز السفن وفي الحقيقة فإن الترجمة السابقة خاطئة حيث إن تسليح السفن يقصد بها "L'armateur" لكن التعديل الجديد أخذ بعين الاعتبار المصطلح السليم واستعمله ولكن ترك المصطلح القديم في بعض المواد وهذا يؤدي إلى حدوث اختلاف من حيث المفردات والمصطلحات المستعملة في كلا النصين. هناك أيضا الكثير من المواد التي كانت تشير إلى صلاحيات أو سلطات يمارسها الوزير المكلف بالتجارة البحرية فهناك ما تم تعديلها بتغيير عبارة "ينظم هذا الموضوع عن طريق التنظيم" عوض أن تذكر صلاحيات الوزير، لكن نجد بالمقابل مواد من نفس النوع لم تعدل، وتحمل نفس العبارات السابقة نذكر منها على سبيل المثال المواد 16، 32، 48، 86، 420 كلها من نفس الأمر المذكور سابقا، فالبعض منها عدل والبعض الآخر لم يعدل رغم أن نفس العلة موجودة في هذه المواد وبالتالي هناك عدم انسجام بين النصين والذي نتج عنه اختلال من حيث العبارات المستعملة. هناك أيضا ملاحظة أخرى سبق إثارتها من طرف زميلي الأستاذ بوزيد لزهراري بخصوص الطيران المدني وهي خاصة باستعمال كلمة "مرسوم"، ففي الحقيقة ابتداء من سنة 1989 أصبح هناك نوعان من المراسيم وهما "مرسوم تنفيذي" و "مرسوم رئاسي" أي ظلت وبقيت كلمة مرسوم مستعملة وهي في الحقيقة غير دقيقة دستوريا. هناك بعض المواد فيها نقص، منها على سبيل المثال المادة 8 التي تعدل المادة 32 من الأمر، هذه المادة تستبدل عبارة "شخص طبيعي ومعنوي جزائري" بعبارة "شخص طبيعي من جنسية جزائرية لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري" والصحيح أو الصواب في الحقيقة هو "شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري" وهذا النقص في الحقيقة يؤدي إلى اختلال كلي لمفهوم المادة.

ملاحظة أخرى دائما في المجال الفني، وهي أن المادة 23 من هذا القانون تعدل المادة 216 من الأمر 76-80 لكن نلاحظ من جهة أخرى وفي نفس الوقت أن المادة 52 من هذا القانون تلغي المادة 216 نهائيا. كذلك يلاحظ أن هناك بعض المواد على سبيل المثال تتكلم عن نصوص قانونية ألغيت أو لم تعد موجودة أو تغيرت، مثلا المادة 281 التي تتكلم عن الأمر 67-281 المتعلق بالحفريات وحماية الأماكن والآثار التاريخية والطبيعية إلى غير ذلك، والمعروف أن هذه النصوص ألغيت وحل محلها قانون حماية التراث الثقافي مؤخرا.

هذه بعض الملاحظات الشكلية، هناك أيضا بعض الملاحظات التي يبدو لي أنها تتعلق أيضا بالموضوع منها المادة 93 من هذا الأمر، فهذه المادة تعطي الحق لمالك السفينة في تحديد مسؤوليته عن الموت وعن الأضرار الجسمانية تجاه المسافرين، أو الأضرار التي تصيب أو تلحق بالبضائع، هذا التحديد في الحقيقة كان مقبولا قديما، لأن الدولة هي التي كانت تمارس هذه النشاطات، لكن في الوقت الحالي عندما فتحت هذه النشاطات للخواص وللأجانب فإن إبقاء تحديد مسؤولية الملاك بشكل مقيد لا ينسجم مع هذا الانفتاح أو التحول أو التوجه الاقتصادي وبالتالي نجد فيه نوعا من الحماية للخواص، ربما يكون هذا على حساب المستفيدين من هذه النشاطات.

الملاحظ إذن أن الأحكام المتعلقة بنقل المسافرين وأمتعتهم وهي الأحكام الموجودة في المواد من 121 وما بعدها، تعالج بصفة أساسية نقل المسافرين إلى الخارج تقريبا، لأن نص الأمر 76-80 كان ينظر إلى عملية النقل وهذه النشاطات تجري تقريبا مع الخارج، وأنا شخصيا لا أرى أنه يوجد في هذا النص تصور معين لتطوير النقل البحري الداخلي بين المدن الساحلية الجزائرية مثلا بين منطقة جيجل وبجاية أو بين القل وعنابة... إلخ فهذا النص الحالي لا يوحي بوجود سياسة أو وسائل لتطوير هذا القطاع.

وبودي إذا كان ممكنا أن يوضح السيد الوزير هذه النقطة بالخصوص ويحدد ما هي الوسائل القانونية المتوفرة لتطوير النقل البحري الداخلي بين المدن الجزائرية؟ لأن النص الحالي يوحي بأن عملية النقل هذه تتم بصفة أساسية مع الخارج.

الأخط إذن أن من نفس الأحكام المتعلقة بنقل المسافرين أن مسؤولية الناقل محاطة بالكثير من القيود والاحتياطات المفروضة لحمايته، أي حماية الناقل ربما أكثر من اللزوم، ف سابقا كانت المسألة مفهومة لكن مع التغيير أصبحت المسألة غير منسجمة مع التحول الجديد.

الأخط أيضا بخصوص الأحكام الخاصة بالتلوث الواردة في المواد من 117 إلى 136 أنها تبدو في الحقيقة غير رادعة بالنسبة للمسؤولية المدنية عن الأضرار المترتبة عن التلوث وخاصة أنها تنظر إلى الأضرار المترتبة عن التلوث وكأنها مترتبة عن الوقود فقط أو المحروقات فقط، في حين أن مصادر التلوث كثيرة جدا. يلاحظ إذن من خلال ذلك أن الأحكام الخاصة بالتلوث ربما تجاوزها الزمن نسبيا لأنه منذ سنة 1976 إلى يومنا هذا تطورت الأحكام والقواعد القانونية المتعلقة بالتلوث على المستوى الدولي، والجزائر نفسها دخلت في العديد من الاتفاقيات الدولية الخاصة بهذا الموضوع ولذلك يبدو أن الأحكام المتعلقة بالتلوث ومسؤولية المتعاملين عن الأضرار المترتبة عن التلوث من الجانب المدني يبدو أنها ضعيفة، ولكن عكس ذلك نجد أن الأحكام الجزائية رادعة وفعالة وواقعية أكثر من الجوانب المدنية.

هناك بعض الملاحظات أود ذكرها والخاصة بالأحكام الجزائية الموجودة في هذا القانون، فالملاحظ أن الأحكام الجزائية الواردة في الأمر 76-80 على العموم مبنوثة هنا وهناك حسب الفصول والأبواب، وقد سعى هذا التعديل إلى جمعها في باب أو أقسام مترابطة، وهناك البعض من المواد التي كانت مبنوثة في النص تم إلغاؤها، ولكن بالمقابل يلاحظ أن البعض الآخر من المواد لم تلغ وهذا ربما راجع لسهوه، منها على سبيل المثال المادة 170 من الأمر 76-80 وهي تتضمن العقوبات المفروضة عند خرق مناطق الملاحة البحرية من طرف الأجانب، فهذه المادة لم تلغ ومازالت تتضمن بعض العقوبات الجزائية، وهي قائمة في الحقيقة بطريقة غير مفهومة وغير منسجمة مع النص، نفس الشيء بالنسبة للمادة 188 التي تعاقب على مخالفة نظام الإرشاد البحري، وذلك بفرض غرامة تتراوح ما بين ألف دينار إلى خمسين ألف دينار جزائري وهي غرامة بسيطة، فهذه المادة لم تلغ والعجيب أن هناك مادة جديدة حلت محلها وهي المادة 518 والتي جاءت لتعاقب على نفس الأفعال ونفس الجرائم وبالتالي نلاحظ شيئا مهما وهو أن هناك مادتين تعاقبان على نفس الأفعال في نفس القانون ولكن باختلاف العقوبات في كل منها، وهذا ترادف يؤدي في الحقيقة إلى اختلال أو صعوبات في مجال التطبيق.

هناك أيضا ملاحظة سبق تقديمها والتمثلة في استعمال بعض المصطلحات كترادفات في غير محلها، مثلا "حبس وسجن" ونجدهما في بعض المواد التي يمكن ذكرها مثلا في المادة 499 فهي تتكلم عن الحبس من عشر سنوات إلى عشرين سنة، ونفس الشيء بالنسبة للمادة 510 التي تتكلم عن الحبس من عشر سنوات إلى عشرين سنة، في حين نجد أن المادة 519 تتكلم عن السجن من عشر سنوات إلى عشرين سنة فهي تستعمل الحبس والسجن كترادفين، وهما في الحقيقة ليسا كذلك.

وهناك ملاحظات أخرى، فعلى سبيل المثال نجد هذا النص يتكلم عن القرصنة مثلا، ويعاقب على بعض أعمال القرصنة، وعن بعض أعمال التهريب وعن بعض الأعمال الأخرى، أنا ألاحظ مثلا أنه لا توجد -سواء في هذا النص أو في نص قانون الطيران المدني سابقا- نصوص تأخذ بعين الاعتبار مثلا استعمال هذه الوسائل للطيران أو السفن لأغراض أو لجرائم ذات طبيعة أو مقاصد إرهابية مثلا، لماذا لم تؤخذ بعين الاعتبار تجربة في هذا الميدان طالما أن هناك تخصيصا لبعض الجرائم كالقرصنة والتهريب... إلخ، فكان من المفروض في تقديري أخذها بعين الاعتبار وخاصة أن مثل هذه الوسائل كثيرا ما تستعمل لمثل هذه الأغراض. هذه بعض الملاحظات، وشكرا سيدي رئيس الجلسة.

**السيد رئيس الجلسة:** شكرا للسيد لمين شريط، وأحيل الكلمة للسيد نذير زريبي.

**السيد نذير زريبي:** شكرا. السيد رئيس الجلسة، السيد الوزير، السادة والسيدات أعضاء مجلس الأمة، إن هذا القانون يعتبر أملا لتطوير النشاط البحري في بلادنا كما أنه يشكل آلية حديثة لتفعيل النشاط البحري، والملاحظ لنشاط موانئنا حاليا يرى ظواهر تؤثر سلبا على النشاط الاقتصادي ككل، وأتمنى أن يزيل هذا القانون كل هذه الظواهر

من قراءتي لهذا النص، لاحظت ما يلي:

الملاحظة الأولى: تركيز هذا القانون على الجانب العقابي، حتى يتبادر إلى الذهن بأنه قانون بحري للعقوبات، وإذا حسبنا المواد نجد أكثر من ثمانين مادة تعالج العقوبات والمخالفات، رغم أن هناك قانون خاص بالعقوبات.

بالنسبة للملاحظة الثانية: عدم معالجة هذا القانون بنوع من الاستفاضة للآليات التي تدفع الحركية الاقتصادية في موانئنا، وعلى سبيل المثال نلاحظ في الفصل الثالث الذي يحمل عنوان "الاستعمال والتسيير" في الصفحة 51، فبالنسبة لهذا الفصل نجد بأنها خصصت أربع مواد فقط وكان من اللازم -وحسب رأيي- أن تخصص مواد أكثر لعملية استعمال وتسيير موانئنا.

بالنسبة لاستغلال الموانئ، إذا كان هناك شيء جديد في هذا القانون فهو يوضح أو يحدد لنا عملية الاستغلال سواء عن طريق الشركات أو عن طريق الأشخاص.

وبالنسبة للمادة 911 في الصفحة 53 تنص على أن تحديد قواعد الاستغلال تتم عن طريق التنظيم العام لكن الأنسب في رأيي -بما أن هذا الشيء جديد- أن يتم هذا الاستغلال عن طريق التشريع، بما أنه موضوع جديد أو فكرة جديدة تسعى لتطوير الاقتصاد الوطني.

بالنسبة للمادة 270 في الصفحة 16 بشأن إرسال المحاضر إلى وكيل الجمهورية المختص نلاحظ كذلك عدم تحديد المدة القانونية لهذا الإرسال، فعندما أقول ترسل هذه المحاضر، فالمدة الزمنية هنا مفتوحة، فقد تكون سنة أو سنتين، ولكن لأبد حسب رأيي أن تحدد مدة قانونية يتم فيها إرسال هذه المحاضر إلى وكيل الجمهورية المختص. كذلك الأمر بالنسبة للمادة 562 في الصفحة 42، نلاحظ عدم تحديد مدة التحقيق، فعندما تكون مخالفات أرى أن تمنح المدة القصوى للقيام بالتحقيق فيها، أي شهر أو شهران..... الخ.

بالنسبة للمادة 903 في الصفحة 51، أطرح على السيد الوزير السؤال التالي بشأن المادة نفسها وأقول: ما هي إجراءات وشروط السماح باستغلال الأملاك العمومية المينائية؟ فهناك إذن استغلال لهذه الأملاك العمومية المينائية، وهذا الشيء جديد بالنسبة إلينا، فما هي الميكانيزمات أو الإجراءات القانونية التي يمكن أن تتوفر في هذا الاستغلال؟

بالنسبة للمادة 904 صفحة 51، لم يوضح في المادة كذلك شروط الامتياز، فقد سمعنا في قانون الطيران أو في القانون البحري مصطلح شروط الامتياز في استغلال تجهيزات الأملاك العمومية، فما هي هذه الشروط أو على الأقل ما هي الخطوط الكبرى أو الخطوط العريضة لهذه الشروط؟

بالنسبة للمادة 571 في الصفحة 44 تنص في فقرتها الأخيرة على أن: "يفضي الامتياز في جميع الحالات إلى دفع الحقوق"، ودفع الحقوق هنا جاء مفتوحا، لكن ما هي المدة الزمنية القصوى أو الدنيا لدفع هذه الحقوق؟ شكرا سيدي رئيس الجلسة.

**السيد رئيس الجلسة:** شكرا للسيد نذير زربيي، الكلمة للسيد مصطفى بلمهدي وهو آخر المتدخلين في هذه الجلسة.

**السيد مصطفى بلمهدي:** بسم الله وبه نستعين. سيدي رئيس الجلسة، معالي الوزير، الوفد المرافق، السادة والسيدات أعضاء المجلس، السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

تدخلني يتمثل في محور المساس بالنظام والانضباط على متن السفن الوارد في الصفحة 33، جاء في المادة 531 عقوبة بالحبس من ستة أيام إلى شهر وبغرامة تتراوح ما بين ألفين وعشرين ألف دينار جزائري لكل شخص قام بإدخال الكحول أو المشروبات الكحولية، أو ساهم في العملية بدون تصريح من الربان، هل هذه العقوبة خاصة

بالمشروبات الكحولية فقط أم أنها سارية المفعول على كل الأشياء التي تدخل السفن بغير تصريح من الرّبان، فإذا كانت خاصة بالمشروبات الكحولية وكان السبب في فرض عقوبة على هذه المشروبات هو أنها تلحق بالسفن أضراراً اقتصادية وأضراراً إنسانية بالركاب، فهل يسمح القانون للرّبان بإعطاء تصريح لإدخالها وتحويل من الممنوع إلى الجائز؟

فهل هذه العقوبة سارية المفعول على الرّبان سواء كان في سفينة خاصة جزائرية أم تابعة للقطاع العام فقط؟

وفي المادة 534 عقوبة أخرى من شهرين إلى سنة حبس وغرامة مالية تتراوح من خمسمائة إلى عشرين ألف دينار جزائري، لكل رّبان يضبط في حالة سكر على متن سفينة، أو كل عضو طاقم متعود على السكر أو يضبط في حالة سكر أثناء نوبة الحراسة.

أفهم من هذا أن كل من يضبط في حالة السكر فهو متعود على السكر، وإن لم يضبط في حالة الحراسة، ونفهم من هذه المادة الانتقائية في التعامل مع السكر في السفينة، من ناحية الرّبان لا يجوز له السكر في السفينة، وعضو الطاقم يعاقب فقط في حالة السكر في نوبة الحراسة.

فإذا كان السكر في هذه الحالة يضر بالسفينة وركابها وما فيها من حمولات اقتصادية، فهل هناك شروط لإعطاء رخصة الإبحار أو رخصة الطيران لتمنع هذا الخلق؟

فنحن كأشخاص لا نقبل الركوب في سيارة أجرة صاحبها في حالة سكر، فكيف نسمح -ونحن كمسؤولين- بتعريض المواطنين والإنسانية لركوب الطائرات والسفن وغيرها وربابنتها وطاقمها في حالة سكر.

هل هناك إجراءات وقائية تمنع هذه الحوادث التي تنجر عن هذه الطريقة؟ وشكراً.

**السيد رئيس الجلسة:** أشكر السيد مصطفى بلمهدي الذي كان آخر المتدخلين، وأسأل السيد الوزير إذا كان يريد الإجابة عن تساؤلات واستفسارات أعضاء مجلس الأمة، أم يريد تأجيل الإجابة إلى جلسة الغد؟

**السيد الوزير:** شكراً سيدي الرئيس، بما أن الكثير من الأسئلة تقني دقيق وطاقم المرافق لي لم يستطع الإجابة عنها، أفضل تأخيرها إلى جلسة الغد -إن شاء الله- للإجابة في مدة ساعة فقط عن كل الأسئلة إذا أمكن، وشكراً.

**السيد رئيس الجلسة:** شكراً، أسأل السيدين رئيس اللجنة و المقرر عمّا إذا كانا يريدان التدخل؟

**السيد رئيس اللجنة المختصة:** أظن أننا سنؤجل الإجابة إلى جلسة الغد - إن شاء الله - وسيكون التقرير التكميلي جاهزاً في جلسة الغد إن شاء الله.

**السيد رئيس الجلسة:** شكراً، بهذا ننهي أشغال جلستنا اليوم ونستأنف أعمالنا يوم الغد -إن شاء الله- على الساعة الثالثة مساءً، وستخصص للمصادقة على نص القانون البحري. أشكر السيد ممثل الحكومة، وأشكر اللجنة المختصة، كما أشكر السيدات والسادة أعضاء المجلس. الجلسة مرفوعة.

رفعت الجلسة في الساعة الرابعة والدقيقة الأربعين مساءً.