

عقود البوت (B.O.T) وتطبيقاتها في الجزائر

Bot contracts (B.O.T) and its applications in Algeria

تاريخ الاستلام : 2021/03/31 ؛ تاريخ القبول : 2021/04/21

ملخص

عند دراستنا للقانون رقم: 14/08 المؤرخ في 20 جويلية 2008 المعدل والمتمم للقانون رقم: 30/90 المتضمن قانون الأملاك الوطنية الجزائري، لاحظنا أن أهم ما جاء في هذا التعديل أنه أضاف نوعا جديدا من عقود الامتياز لم يكن يعرفها النظام القانوني الجزائري من قبل، فبعدما نص أن عقود الامتياز تشمل إما استغلال ملك عمومي أو تمويل أو استغلال منشأة عمومية، تطرق إلى إمكانية بناء منشأة تعود عند نهاية مدة الامتياز إلى السلطة مانحة الامتياز.

وعليه نلاحظ أن قانون الأملاك الوطنية المعدل ضم نوعا جديدا من عقود الامتياز وهو ما يسمى عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية وقد توصلت الدراسة إلى استخلاص مزايا وعيوب عقود البوت (B.O.T).

الكلمات المفتاحية: عقد؛ امتياز؛ بناء؛ تشغيل؛ نقل الملكية.

د. بومزبر باديس

كلية الحقوق، جامعة الإخوة
منتوري قسنطينة، الجزائر.

Abstract

When our study of the law Number : 08/14 of July, 20th, 2008 amended and supplementing Law Number: 90/30 containing the national property law, we observed that the most important statement in this amendment that added a new kind of concession contracts did not know the Algerian legal system than before, After the text of the concession contracts involving the exploitation of public property or finance or exploit public enterprise, touched on the possibility of building a facility back at the end of duration the concession to the awarding authority. Accordingly, we note that the national average property law included a new kind of concession contracts, a so-called building contracts and the operation and transfer of ownership, The study concluded derive advantages and disadvantages of B.O.T contracts.

Keywords: contract; concession; building; operation; transfer of ownership.

Résumé

à l'étude de la loi n° : 08/14 du 20 juillet 2008 modifiant et complétant la loi n° : 90/30 portant loi sur la propriété nationale algérienne, nous avons constaté que l'aspect le plus important de cet amendement est qu'il décrivait un nouveau type de contrat de concession qui n'était pas connu auparavant par le système juridique algérien, après avoir stipulé qu'il incluait soit l'utilisation d'un bien public, le financement ou l'utilisation d'un établissement public, on évoqué la possibilité de construire une entreprise qui à la fin de la période de concession, reviendra à l'autorité concédante. Par conséquent, nous notons que la loi sur la propriété nationale amendée prévoit un nouveau type de contrats de concession appelé contrats de construction, exploitation et transfert de propriété, cette étude a conclu les avantages et les inconvénients des contrats de B.O.T.

Mots clés: contrat ; concession ; construction ; exploitation ; transfert de propriété.

* Corresponding author, e-mail: badis.boumezber@gmail.com

I - مقدمة

لا يزال إنشاء وتشغيل وإدارة المرافق العامة التي تقدم الخدمة للجمهور الشغل الشاغل للدولة، ولم تتخل الدولة يوماً عن مسؤولياتها تجاه هذه المشاريع التي تمس البنية الأساسية للدولة، إلا أنه وفي ظل نظام العولمة وتحرير التجارة الدولية بين الدول فقد ازدادت الأعباء على الدول مما أثقل كاهلها وأصبحت لا تستطيع تمويل كافة مشاريع البنية الأساسية وإدامة تشغيلها بشكل يوفر الخدمات المطلوبة منها على الوجه الأكمل وبما يواكب تطورات العولمة والانفتاح على السوق الحر، وكون مشروعات البنية الأساسية تقوم على أساس تقديم الخدمات للجمهور وعلى نطاق واسع، فإن الدولة تحرص كل الحرص على إخضاعها لإشرافها ورقابتها المباشرة والمستمرة، ولكن وبسبب قلة موارد الدولة المادية وعدم قدرتها على مواكبة تطورات العصر فقد وجدت الدول أن أفضل السبل لإدامة عمل المرافق العامة هي اللجوء إلى عقود الامتياز التي تعطي القطاع الخاص الحق في إنشاء وتشغيل هذه المرافق تحت إشراف ورقابة الدولة، وكان من أهم عقود الامتياز أو الأنظمة التي لجأت إليها الدول في إنشاء وتشغيل المرافق العامة هو ما يطلق عليه نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية أو تحويل الملكية (B.O.T)، وهو نظام تعهد بمقتضاه الدولة إلى أحد أشخاص القانون الخاص بإنشاء واستغلال مشروع معين لفترة محددة على أن تنقل ملكية المشروع بدون مقابل أو بمقابل متفق عليه إلى الدولة في نهاية مدة الامتياز.

ولقد نظم المشرع الجزائري هذا النوع من العقود أي عقود البناء والتشغيل

وتحويل الملكية (B.O.T) بموجب المادة 64 مكرر من قانون الأملاك الوطنية المعدل والمتمم، وتبرز أهمية عقود البناء والتشغيل ونقل أو تحويل الملكية (عقود البوت B.O.T) في كون التمويل يتم عن طريق القطاع الخاص، حيث يتم إقامة مشروعات المرافق العامة الكبرى دون أن تتحمل الدولة أعباء هذا التمويل، كما أن هذا النظام يوزع مخاطر وأعباء المشروع على القطاع الخاص، الأمر الذي يخفف بشكل واضح من عجز الموازنة العامة، ومن هنا فإن الدولة تسعى إلى الاستعانة بالقطاع الخاص للاضطلاع ببناء وتشغيل البنية الأساسية ذات الأعباء التمويلية الكبيرة بنظام البناء والتشغيل ونقل الملكية، وهذا يبرز دور الدولة في تطوير نظمها القانونية لتواكب التطور الاقتصادي والانفتاح على العولمة، هذا من ناحية ومن ناحية أخرى فإنه يتعين على الدولة عدم الاندفاع نحو هذه المشروعات دون إعداد الدراسات المناسبة والمتأنية لها، لأن ذلك يؤدي إلى حصول القطاع الخاص على العديد من المزايا المبالغ فيها وبالتالي إلحاق الضرر بالمصالح العامة للدولة.

وانطلاقاً مما سبق تتمحور الإشكالية الرئيسية حول التساؤل التالي: إلى أي مدى يمكن القول بأن عقود البوت تلعب دوراً رئيسياً في تمويل مشاريع البنية التحتية؟ وتنفرع عن هاته الإشكالية الرئيسية أسئلة فرعية على النحو التالي:

ما المقصود بعقود البوت (عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية)؟ وما هي طبيعتها القانونية؟ وإذا كانت الدولة الجزائرية قد انفتحت على عقود البوت (B.O.T) لإقامة مشاريع البنية الأساسية نتيجة البريق الذي يتمتع به هذا النظام (نظام عقود البوت) لما يوفره من تمويل مادي تام للمشاريع عن طريق القطاع الخاص ودون أية تكلفة على الدولة، فهل ذلك يوجب الحذر ويولد مخاوف اقتصادية وسياسية من سيطرة

رأس المال الأجنبي على موارد الدولة؟ وهل نجحت التجربة الجزائرية في مجال اعتماد عقود البوت؟.

للإجابة عن الأسئلة السابقة سنتبع المنهج الوصفي التحليلي، بحيث يتبع المنهج الوصفي في عرض النظريات التي قيلت بخصوص عقود البوت وبيان أنواعها وطبيعتها القانونية.

ويتبع المنهج التحليلي في تحليل النصوص القانونية والتنظيمية المتعلقة بعقود البوت وفق خطة تتألف من قسمين نتناول في القسم الأول مفهوم عقود البوت (B.O.T) وطبيعتها القانونية أما في القسم الثاني فسنتناول فيه التجربة الجزائرية في مجال اعتماد عقود البوت (B.O.T) ونختتم هذه الدراسة بالنتائج المتوصل إليها.

أولاً: مفهوم عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية (B.O.T):

تعد عقود البوت صورة جديدة ومستحدثة من العقود الادارية تهدف إلى إنشاء مشاريع ضخمة تعهد بها الحكومة إلى القطاع الخاص لإنشاء مرفق عام وتشغيله لحسابه لفترة معينة من الزمن، على أن يلتزم بإعادة المشروع في نهاية المدة إلى الدولة، ويعتبر نظام البوت (B.O.T) نظاماً جذاباً ومغرياً، كون الحكومات تلقي بالتبعات المالية لإنشاء مثل هذه المشاريع التي عادة ما تكون كبيرة على عاتق القطاع الخاص وعليه فإن الدول تلجأ لهذا النظام لتوفير الوقت والمال، وبالتالي لدفع عجلة التقدم الاقتصادي والاجتماعي فيها، وتعد الجزائر من الدول التي اتجهت حديثاً إلى الأخذ بعقود البوت بموجب التعديل الأخير لقانون الأملاك الوطنية⁽¹⁾ لتفعيل دور القطاع الخاص في التنمية الاقتصادية لذلك سنحاول التعريف بعقود البوت (B.O.T) ثم نتطرق لأنواع عقود البوت وطبيعتها القانونية وذلك بشيء من التفصيل.

أ- التعريف بعقود البوت (B.O.T):

تعتبر عقود البوت (B.O.T) من العقود الحديثة نسبياً في التعاملات الاقتصادية الحديثة محلياً ودولياً، وقد بدأ الاهتمام بهذه العقود منذ الثمانينات، وهي تعبير انجليزي يعد اختصاراً لمصطلح معين، فبإمعان النظر في كلمة (B.O.T) نجد أنها تتكون من ثلاثة حروف وهي:

B: اختصار لكلمة (Build) وتعني (البناء)، أي بناء أو إقامة أو تشييد المشروع .

O: اختصار لكلمة (Operate) وتعني (التشغيل) أي تشغيل أو إدارة المشروع.

T: اختصار لكلمة (Transfer) وتعني (النقل أو التحويل) أي نقل أو تحويل ملكية المشروع إلى الإدارة التي طلبت إنشاء المرفق.

ويقابلها بالفرنسية مصطلح (C.E.F) وهي اختصار للكلمات (Construire) أي البناء و (Exploiter) أي الاستثمار أو الاستغلال، و (Transferer) أي تحويل الملكية.

إلا أن لجنة الأمم المتحدة للقانون النموذجي (الأونسترال) عرفت هذه العقود بأنها: "شكل من أشكال تمويل المشاريع تمنح بمقتضاه حكومة ما لفترة من الزمن أحد الاتحادات المالية الخاصة وتدعى "شركة المشروع" امتيازاً لتنفيذ مشروع معين، وعندئذ تقوم شركة المشروع ببنائه وتشغيله وإدارته لعدد من السنوات وتسترد تكاليف البناء وتحقق أرباحاً من تشغيل المشروع واستغلاله تجارياً وفي نهاية مدة الامتياز تنتقل ملكية المشروع إلى الحكومة (2).

أما فقهاء القانون العام والخاص فقد اختلفت وجهات نظرهم في تحديد ماهية عقود البوت (B.O.T)، حيث عرفها البعض منهم بأنها: "شكل من أشكال تقديم الخدمات والتي تمنح بمقتضاها الحكومة لفترة محددة من الزمن أحد الاتحادات المالية الخاصة والتي يطلق عليها اسم شركة المشروع الحق في تصميم وبناء وتشغيل وإدارة مشروع معين تقترحه الحكومة بالإضافة إلى حق الاستغلال التجاري لعدد من السنوات يتفق عليها تكون كافية لتسترد شركة المشروع تكاليف البناء إلى جانب تحقيق أرباح مناسبة من عائدات المشروع أو أية مزايا أخرى تمنح للشركة ضمن عقد الاتفاق، وتنتقل ملكية المشروع وفقاً لشروط التعاقد أو الاتفاق إلى الجهة المانحة دون مقابل أو بمقابل تم الاتفاق عليه مسبقاً" (3).

بينما عرفها البعض بأنها "عقود تعهد بموجبها الدولة إلى إحدى الشركات سواء أكانت وطنية أم أجنبية من القطاع الخاص في الغالب أو العام، بامتياز أو ترخيص للقيام بمشروع معين تقترحه الحكومة أو تقدمه شركة المشروع وغالباً ما يكون من المشاريع الأساسية للدولة والمتعلقة بمرفق من مرافقها العامة، وفي حالة الموافقة من قبل الحكومة تقوم شركة المشروع بتصميمه وبنائه وتملكه واستغلاله تجارياً لفترة معينة ينص عليها في العقد وتكون كافية لكي تسترد الشركة المنفذة للمشروع تكاليف البناء بالإضافة إلى ربح مناسب من عائد تشغيل المشروع واستغلاله تجارياً، وفي نهاية المدة المحددة المتفق عليها بين الحكومة وشركة المشروع ينقل المشروع بأكمله إلى الحكومة وبحالة جيدة دون تحمل الحكومة لأي تكلفة" (4).

وهناك جانب ثالث من الفقه عرفها بأنها "أن تعهد الحكومة أو إحدى الوزارات أو إحدى الجهات الإدارية إلى شركة ما وطنية أو أجنبية أو مشتركة بإنشاء مرفق عام لإشباع حاجة عامة يحتاجها الجمهور كالطرق والمطارات والموانئ وذلك على حساب الشركة وبنفقاتها (الإنشاء Build)، ثم تتولى هذه الشركة إدارته وتشغيله وتؤدي الخدمة لجمهور المنتفعين مدة معينة وبشروط محددة، وذلك تحت إشراف الجهة الإدارية المتعاقدة ورقابتها وهذه هي الإدارة والتشغيل (Operate)، ثم تنقل الشركة ملكية المرفق أو المشروع إلى الدولة أو الجهة الإدارية المتعاقدة في حالة جيدة قابلة لاستمرار تشغيله في نهاية المدة وهذا هو نقل الملكية (Transfer of ownership).

وعليه سنأخذ بالتعريف الراجح الذي أورده الدكتور محمد الروبي في مؤلفه "عقود التشييد والاستغلال والتسليم"⁽⁵⁾، حيث عرفها بأنها "عقد يبرم بين الدولة أو إحدى الجهات الإدارية التابعة لها وطرف خاص أجنبي عادة ما يتخذ شكل شركة يطلق عليها شركة المشروع، بغرض تشييد أحد المرافق العامة ذات الطبيعة الاقتصادية على حساب تلك الشركة، وقيامها مقابل ذلك باستغلال المرفق والحصول على عائد هذا الاستغلال طوال مدة التعاقد، وفي نهاية تلك المدة تلتزم الشركة بتسليم المرفق إلى الجهة الإدارية المتعاقدة دون أي مقابل وخاليا من كافة الأعباء وبحالة جيدة.

وذلك في محاولة منه للابتعاد عن الترجمة الحرفية لمصطلح B.O.T، حيث استبدل كلمة "البناء" بكلمة "التشييد" واستبدل "التشغيل" بكلمة "الاستغلال"، وكذلك استبدل كلمة نقل الملكية بكلمة "التسليم" لتصبح عقود التشييد والاستغلال والتسليم بدلاً من عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية، كون التعبير الجديد أدق من التعبير السابق لأسباب عدة منها:

- إن كلمة التشييد لغة أوسع من كلمة البناء، فالبناء لغة هو نقيض الهدم أما التشييد لغة فهو ما أحكم من البناء، وفي عقود البوت نجد أن شركة المشروع في مرحلة ما يطلق عليها البناء لا تقوم ببناء وإنشاء المباني فقط وإنما تقوم بعدة أمور مثل وضع الدراسات المختلفة والتصاميم، ومن ثم تقوم بعملية البناء وتقوم بتجهيز المبنى بالأجهزة والآلات اللازمة لاستغلال المشروع، وعليه فإن كلمة التشييد تشمل مثل هذه الأعمال بينما لا يمكن لكلمة البناء استيعاب كل هذه العمليات، وإنما تدل على أعمال البناء فقط.

- إن كلمة الاستغلال أوسع معنى من كلمة التشغيل، فالاستغلال لغة هو أخذ الغلة، فشركة المشروع بعد الانتهاء من عملية تشييد المرفق تقوم بتشغيله واستغلاله بكافة الطرق من أجل تحصيل الأموال التي أنفقتها في تشييده، وبالتالي عملها في هذه المرحلة لا يقتصر على تشغيل المرفق فقط وإنما تقوم بمجموعة من العمليات تنتهي بتحصيل الأموال من المنتفعين من خدمات المرفق، وعليه فإن كلمة الاستغلال تتسع لتشمل جميع هذه العمليات التي تعتبر عملية التشغيل أحدها لا كلها⁽⁶⁾.

- إن كلمة التسليم أدق معنى من كلمة نقل الملكية، لأن شركة المشروع لا تملك رقبة المرفق أصلاً، بل إن الحكومة أو الجهة الإدارية المتعاقدة تمكنها من استغلال المرفق واستعماله دون أي نقل للملكية، وذلك مقابل حصولها (أي شركة المشروع) على مقابل طيلة مدة العقد يمكنها من استعادة رأس المال الذي بذلته في بناء وتجهيز المشروع وتحقيق عائد ربح معقول لقاء ما قامت به من جهد.

ب- أنواع عقود البوت (B.O.T):

إن صورة عقود التشييد والاستغلال والتسليم (B.O.T) هي الصورة الغالبة والأكثر شيوها وانتشاراً بين عقود امتياز المرافق العامة حالياً إلا أنها ليست الصورة الوحيدة لعقود استغلال المرافق العامة فقد انتشرت العديد من العقود والمسميات المختلفة لمثل هذه العقود في ضوء التوسع في عمليات خصخصة المرافق العامة ومن أهم هذه الصور ما يلي:

1- عقود الانشاء والتملك والإدارة والتسليم (B.O.O.T):

B.O.O.T هو اختصار لمصطلحات **build, ownership, operate, transfer**

، ففي إطار عقد **B.O.O.T** فإن شركة المشروع تملك المشروع خلال مدة التعاقد، فالفرق بين عقد **B.O.T** وعقد **B.O.O.T** يكمن في ملكية المشروع وقت إنشائه وتشغيله، ففي حين تكون هذه الملكية للجهة الإدارية المتعاقدة في عقد **B.O.T** فإن الملكية تكون لشركة المشروع في عقد **B.O.O.T** خلال مدة التعاقد، ثم تنقلها إلى الجهة الإدارية المتعاقدة بعد انتهاء مدة العقد.

وينتقد الفقهاء بشدة هذا النوع من عقود الامتياز، ويعتبرونه متناقضا وغير صحيح لأن وصف الملكية بأنها مؤقتة أو نهائية يتعارض مع العناصر الأساسية لحق الملكية وكونها حقا دائما لا يقبل أن يكون مؤقتا ولا يجوز قانونا وصفه بأنه مؤقت كما أنه من المبادئ القانونية أن الملكية لا يجوز أن تقتصر بأجل فاسخ أو واقف، فإذا اشترى شخص مالا وحدد في عقد الشراء أجلا فاسخا تنتهي ملكيته للشيء المبيع بانقضائه، وتعود هذه الملكية للبائع بمجرد انقضاء الأجل، فإن ذلك لا يجوز لأن ملكية المشتري تكون في هذه الحالة ملكية مؤقتة بالأجل الفاسخ، وكذلك لا يجوز أن تقتصر الملكية بأجل واقف، فلا يجوز أن يشتري شخص من آخر شيئا على أن تنتقل ملكية الشيء إلى المشتري إلا بعد انقضاء أجل معين، لأنه إذا اقترنت ملكية المشتري بأجل واقف كانت ملكية البائع في هذه الحالة ملكية مؤقتة تنتهي بانقضاء الأجل الواقف، ثم إن اقتران الملكية بأجل يتنافر تنافرا تاما مع طبيعة الملكية ومع العناصر التي تشمل عليها (7).

2- عقود التحديث والتملك والتشغيل والتمويل (M.O.O.T):

و(M.O.O.T) هي اختصار لكلمات باللغة الانجليزية، حيث أن **modernize** تعني التحديث، أما التملك والتشغيل والتمويل فهي تعني على التوالي: **own, operate, transter** وفي هذا النوع من عقود الامتياز، تتفق الدولة مع المستثمر على تطوير المرفق أو المشروع للبنية الأساسية الموجودة أصلا، وبهذا لا يقوم المستثمر بإنشاء المشروع، وإنما تقتصر مهمته على تطويره وتحديثه في مقابل حيازته لفترة من الزمن يتم الاتفاق عليها في العقد، وفي خلال هذه الفترة الزمنية يحصل المستثمر على إيرادات المشروع والرسوم المفروضة من تشغيله.

وحقيقة الأمر أن المستثمر لا يملك المشروع بعد تحديثه، إذ أنه يقوم فقط بحيازة المشروع واستغلاله ويجوز الآلات والمعدات التي قام بشرائها، ولكنها حيازة تمكنه من تحقيق أغراض المشروع وتحقيق أرباح مالية، ورغم اعتبار المستثمر مالكا للآلات والمعدات والتكنولوجيا إلا أنها لا تصبح بندا لملكية المشروع أو المرفق (8).

3- عقود البناء والتملك والتشغيل (B.O.O):

في هذه الصورة تقوم الإدارة المتعاقدة بإبرام عقد مع المستثمر لإقامة المشروع وتملكه وتشغيله كما نجد أن المستثمر يملك المشروع كليا أو جزئيا على أن

يكون له حق استغلاله كاملا، ويكون للإدارة نصيب من إيرادات المشروع مقابل استغلاله ثم في نهاية مدة العقد يكون للمستثمر الحق في التصرف في المشروع دون الالتزام بإعادته للإدارة المتعاقدة⁽⁹⁾.

لذلك فإن البعض لا يعتبر هذا النوع من العقود من ضمن أنواع عقود البوت (B.O.T) وإنما يعتبره صورة من صور الخصخصة فقط، إذ أن المستثمر يملك المشروع بشكل دائم ولا يكون ملزما بنقل ملكيته إلى الإدارة المتعاقدة، والأمر الذي يميز هذا النوع من العقود عن عقود البوت (B.O.T) هو أن الملكية في هذه العقود تنتقل إلى المستثمر بينما في عقود البوت (B.O.T) لا تنتقل الملكية إلى المستثمر، وإنما تبقى ملكية المرفق للإدارة ولا يتجاوز حق المستثمر فيها حق الاستغلال فقط.

4- عقود التصميم والإنشاء والتمويل والإدارة (D.B.F.O):

في هذه الصورة من عقود البوت تبرم الإدارة عقدا مع المستثمر على أن يقوم بتشغيل مرفق معين، وفقا للتصاميم التي تضعها الإدارة المتعاقدة، ويكون ذلك على نفقة المستثمر بشكل تام، وبمقابل ذلك يمتلك المستثمر المرفق، بحيث يتاح له المجال للاقتراض بضمان موجودات المرفق وأصوله، كما يحق للمستثمر استغلال المرفق، ويكون للإدارة المتعاقدة الحق في الحصول على قيمة الأرض التي أقيم عليها المرفق مع نسبة من الأرباح طيلة فترة العقد مقابل منحها التراخيص اللازمة للمستثمر، وعند انتهاء مدة العقد يمتلك المستثمر المرفق بشكل كامل ولا تؤول ملكيته للإدارة كما هو الحال في عقود البوت⁽¹⁰⁾.

5- عقود البناء والتأجير ونقل الملكية (B.L.T):

ويطلق عليها بعض الفقهاء عقود البناء والتأجير ثم التحويل وهي اختصار لكلمات **build** والتي تعني البناء أو الإنشاء، وكلمة **lease** وتعني التأجير وكلمة **transfer** وتعني التحويل.

وتقوم شركة المشروع في هذه الصورة بإنشاء المرفق على نفقتها وبعد ذلك تقوم الجهة الادارية المتعاقدة باستئجار المرفق واستغلاله من شركة المشروع، مقابل حصول شركة المشروع على مقابل مالي وبشكل دوري طيلة مدة العقد، وفي نهاية مدة العقد يؤول المرفق إلى الجهة الإدارية المتعاقدة وتقوم باستغلاله دون أي التزام تجاه شركة المشروع⁽¹¹⁾.

6- عقد الانشاء والاستئجار والإدارة والتسليم (B.L.O.T):

وهي اختصار لمصطلحات **build-lease-operate-transfer** فتقوم شركة المشروع بموجب هذا العقد بإنشاء المشروع أو المرفق العام على نفقتها ولحساب الجهة الادارية المتعاقدة، ثم تقوم باستئجاره من تلك الجهة، ومن ثم تقوم بإدارته وتشغيله وصيانته والحصول على مقابل انتفاع الجمهور به طيلة مدة العقد، وذلك تحت إشراف الجهة الادارية المتعاقدة ورقابتها، وفي نهاية المدة إما أن يتم تجديد

مدة الإيجار للشركة بموافقة الإدارة المتعاقدة، وإلا فإنه يتعين على الشركة أن تقوم بتسليم المشروع بحالة جيدة إلى الجهة الإدارية.

ويظهر واضحا في الصيغة العقدية حرص الجهة الإدارية على إبراز وتأكيد ملكيتها للمشروع ولجميع أصوله ومكوناته وذلك تجاه شركة المشروع وتجاه جمهور المنتفعين، وعليه فإن الاتجاه الغالب في الفقه يطلق على هذه الصيغة العقدية اصطلاح البناء والاستئجار والتشغيل ونقل الملكية، ومن الواضح أنه لا مجال للقول بنقل الملكية في هذا العقد لأن الملكية ثابتة للجهة الإدارية وأن العلاقة مع شركة المشروع أو المستثمر هي علاقة إيجارية تنطلق من كون جهة الإدارة هي المالكة للمشروع أصلا (12).

ج- الطبيعة القانونية لعقود البناء والتشغيل ونقل الملكية (B.O.T):

لقد تطرق المشرع الجزائري لعقود الامتياز الخاصة باستعمال الأملاك الوطنية على اختلاف أنواعها المذكورة في المادة 64 مكرر من قانون الأملاك الوطنية المعدل والمتمم، وكان عليه أن يفصل كل نوع على حدى وهذا لوجود بعض الاختلافات التقنية بينهم قد تؤدي إلى آثار قانونية مهمة في العلاقة بين الإدارة المتعاقدة والشخص المستفيد من الامتياز، خاصة وإن كان أهم المستثمرين المعنيين بهذا النوع من العقود هم أصحاب الشركات الأجنبية الكبرى والتي لها تجارب طويلة وكثيرة في هذا النوع من العقود، وقد يفهم من تلك المادة أن المشرع الجزائري أراد أن يحمل دفتر الشروط أعباء كل هذه المهمة، خاصة وأن معدي هذا النوع من الوثائق هم خبراء في العقود سواء الإدارية أو حتى الدولية.

ولذلك يجب أخذ الحيطة والحذر عند اللجوء إلى التعاقد بنظام البوت (B.O.T)، خاصة وأن هذه العقود تقع على خدمات استراتيجية بالنسبة للدولة الجزائرية، كما أن مدتها تكون طويلة، لذلك يجب التفكير جيدا قبل اللجوء إلى هذا النظام الجديد.

وإذا كانت عقود الامتياز المتعلقة باستعمال الأملاك الوطنية أو عقود امتياز المرفق العام هي عقود إدارية بدون شك، إلا أنه هناك اختلاف فقهي في تحديد الطبيعة القانونية لعقود البوت، فهناك من يعتبرها عقودا تدخل في نطاق القانون الخاص، وهناك من يعتبرها عقودا إدارية.

1- عقود البوت (B.O.T) تدخل في نطاق القانون الخاص:

يذهب أنصار هذا الاتجاه الفقهي إلى اعتبار عقود البوت (B.O.T) من قبيل عقود القانون الخاص، حيث أن من مصلحة الدولة أن تنزل إلى مستوى الأفراد العاديين فعندما ترغب في عرض مشروع ما لتمويله بأسلوب نظام البوت (B.O.T) وتجد أنه يصعب على المستثمرين من رعاياها القيام بهذا المشروع نظرا لضخامة رأس المال المستخدم في بناء ذلك المشروع، ولهذا تلجأ للتعامل مع الشركات الدولية والمستثمرين الأجانب، ولأن هؤلاء المستثمرين لا يقدمون على التعامل مع الدولة إذا ما تمسكت بما لها من امتيازات السلطة العامة في مواجهة رعاياها، ولذلك تجد الدولة

نفسها مضطرة إلى التنازل عن امتيازاتها التي تستمدتها من القانون العام وتتعامل مع الأفراد على قدم المساواة.

وطبقا لذلك تيرم عقود البوت (B.O.T) وفقا لمبدأ سلطان الإدارة على أساس أن العقد شريعة المتعاقدين، وأنه لا يجوز لأي من طرفيه الاستعلاء على الطرف الآخر، كما لا يجوز لأي طرف من أطراف العقد إجبار الطرف الآخر على الخضوع وتنفيذ التزامات لا تتفق مع مصالحه وإرادته الحرة، وما يؤكد هذا الطرح هو أن معظم عقود البوت (B.O.T) تتضمن بندا يقضي بخضوع أي نزاع ناشئ عن العقد إلى القضاء المدني أو التحكيم، وأحيانا أخرى قد نجد البعض من هذه العقود تستبعد نصا قانونيا معيننا على كل ما يتعلق بتطبيق عقود البوت (B.O.T) (13).

2- عقود البوت (B.O.T) تعتبر عقودا إدارية:

يرى أغلب الفقهاء أن عقود البوت (B.O.T) هي عقود إدارية تدخل ضمن طائفة عقود الامتياز أو التزام المرافق العامة، وهي عقود إدارية بطبيعتها ولكن بصورة حديثة وجديدة، ومن ثم فإن الأصل أن تطبق في إبرام هذه العقود قواعد إبرام العقود الإدارية أي قواعد المناقصات والمزايدات كما أنها خاضعة لنفس مبادئ العقود الإدارية وهي:

- أن يكون أحد أطراف العقد شخصا من أشخاص القانون العام.
 - أن يستهدف هذا العقد إدارة وتسيير أحد المرافق العامة.
 - أن يتضمن العقد شروطا استثنائية غير مألوفة في القانون الخاص (14).
- وعليه فإن تلك المبادئ تشكل معيارا للعقد الإداري وستنطبق لها بالشرح على النحو التالي:

- **أطراف العقد:** يتعلق هذا المعيار بأطراف العقد، أي صفتهم وطبيعتهم، فوفقا لهذا المعيار العضوي يجب أن تكون الإدارة أو أحد الأشخاص العامة طرفا فيه وهي: الدولة والأشخاص العامة الإقليمية كالولايات والبلديات والهيئات العامة والعبارة في تحديد صفة الشخص العام هي وقت إبرام العقد.

- **المرفق العام:** لكي نكون أمام عقد إداري يجب أن يتعلق محل هذا العقد أو موضوعه بمرفق عام.

فالمعيار هنا هو معيار موضوعي، فالمرفق العام بصفة عامة هو عبارة عن نشاط تضطلع به الإدارة سواء بنفسها أو تحت رقابتها وإشرافها بقصد إشباع حاجة عامة للجمهور (15).

والحاجات العامة للجمهور متعددة ومتنوعة وتقتضي تدخل الإدارة لكي توفرها للأفراد باستخدام وسائل القانون العام وسواء أكان الأفراد يستطيعون بوسائلهم الخاصة إشباع تلك الحاجات أم لا، أي أن العنصر الأساسي في المرفق العام هو ضرورة وجود خدمة عامة يهدف المشرع إلى إدارتها من الحكومة مباشرة أو بواسطة ملتزم تحت إشرافها.

- **الشروط الاستثنائية غير المألوفة:** وفحوى ذلك أن العقد يعد إداريا إذا تضمن بنودا غريبة أو غير مألوفة بالنسبة لعقود القانون الخاص، والتي تنشأ عن مبدأ المساواة بين المتعاقدين.

فالبنود غير المألوفة هي تلك البنود التي يكون موضوعها إعطاء المتعاقدين حقوقا أو إلزامهم بالتزامات تخرج بطبيعتها عن تلك التي يمكن أن يقبلها بحرية أي متعاقد في إطار القوانين المدنية والتجارية، وذهب البعض إلى الربط بين فكرة البنود غير المألوفة وفكرة الصالح العام بالقول إن البنود غير المألوفة هي البنود الغريبة على العقد، والتي نادرا ما تتضمنها العقود الإدارية لارتباطها بفكرة المصلحة العامة، وهي فكرة غريبة على عقود الأفراد التي ترتبط بالمصالح الخاصة للمتعاقد.

وعليه يمكن القول أن عقد البوت (B.O.T) هو من فئة العقود الإدارية هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإنه يحتوي على أغلب العناصر المعروفة التي يحتويها عقد التزام المرافق العامة وباستعراض هذه العناصر يتأكد لنا ذلك.

- إن عقد البوت يبرم بين جهة الإدارة وشركة المشروع وهو شرط مفترض في كل العقود الإدارية الأخرى.

- إن موضوع عقد البوت (B.O.T) إدارة مرفق عام، فهو أحد الوسائل التي تسند فيها الإدارة للقطاع الخاص مهمة إدارة المرفق العام، حيث يقوم القطاع الخاص بدوره في إنشاء المرفق وإدارته واستغلاله ثم نقل حيازته إلى الدولة.

- يبرم عقد البوت (B.O.T) لمدة محددة تتسم عادة بالطول، حيث يتميز عقد البوت كعقد التزام المرافق العامة تماما بطول المدة المحددة له، وذلك حتى يتمكن المستثمر من تعويض ما تكبده من نفقات في سبيل إنشاء المرفق وإدارته وصيانته، وفي الغالب تتراوح مدة عقود البوت ما بين 20 إلى 30 سنة وقد تصل إلى 99 سنة.

- تقوم الإدارة في عقود البوت (B.O.T) بتحويل الملتزم بعض حقوق أو امتيازات السلطة العامة فيما يقتضيه قيام المرفق العام واستغلاله وهو ما يتفق تماما مع عقد التزام المرافق العامة، فقد يعطى للملتزم الحق في الحصول على مقابل من الأفراد، وهذا المقابل لا يعد أجرا بل هو في حقيقته يعد رسما كما أن للملتزم الحق في طلب ضم أراض أخرى مجاورة تكون لازمة للمشروع فضلا عما يمنح من حق في طلب نزع الملكية أو الحق في طلب الاستيلاء المؤقت على الملكية الخاصة (16).

- يعتبر الملتزم في عقود البوت (B.O.T) نائبا عن الدولة في أمر هو من أخص خصائصها، فهذا العقد لا يعتبر تخليا من الدولة عن المرفق العام، بل تظل ضامنة ومسؤولة عن إدارته عن طريق هذا العقد كلما اقتضت المصلحة العامة هذا التدخل.

ثانيا: التجربة الجزائرية في مجال اعتماد عقود البوت:

سنتطرق في هذا الاطار للتطبيقات العملية لعقود البوت في القانون الجزائري ثم نتناول مزايا وعيوب عقود البوت على النحو التالي:

أ- التطبيقات العملية لعقود البوت:

لقد تم تطبيق عقد البوت في الجزائر على الطريق السيار شرق _ غرب باعتباره أضخم مشروع خاضته الدولة الجزائرية في ميدان المنشآت القاعدية، إذ ترمي منظومة النقل إلى تلبية حاجات المواطنين في مجال النقل وفق شروط أكثر نفعا للجماعة الوطنية ومستعملي الطريق في آن واحد لا سيما في مجال نقل السلع والبضائع مما يحقق انعكاسات إيجابية على مجمل الحركة الاقتصادية في الوطن، وعليه و نظرا لتزايد عدد السيارات والشاحنات والحافلات تم التفكير في توسيع شبكة الطرق وعصرنتها بإنشاء طريق سيار يمتد من الحدود الشرقية الجزائرية إلى الحدود الغربية الجزائرية.

وبسبب كلفته الباهظة كان لا بد من البحث عن آليات بديلة لتمويله بغرض تخفيف العبء على ميزانية الدولة، ومن بين تلك الآليات إشراك القطاع الخاص في هذا المشروع بإعتماد مشروع البوت(17)، إذ تكفلت بمتابعة إنجازها الوكالة الوطنية للطرق وبضمان حسن تسييره الشركة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة للسيارات (18)، ومن مزايا هذا المشروع أنه قلل من حوادث المرور ووفر الراحة والطمأنينة لدى مستعملي الطريق السيار وريح الوقت عند التنقل لمسافات بعيدة وبعث الاقتصاد المحلي والوطني ، كما ساهم في تطوير السياحة.

كما تم استخدام عقد البوت في تمويل مشاريع البنية التحتية في الجزائر في مجال الكهرباء والغاز حيث نصت المادة الثانية من قانون الكهرباء وتوزيع الغاز بواسطة القنوتات (19) على أن الإمتياز حق تمنحه الدولة لمتعامل يستغل بموجبه شبكة ويطورها فوق إقليم محدد ولمدة محددة، بهدف بيع الكهرباء أو الغاز الموزع بواسطة القنوتات، وإذا كانت عملية إستغلال الكهرباء والغاز لا تتم إلا بواسطة منشآت تقنية مخصصة لهذا المجال فإنه يمكن لأي شخص طبيعي أو معنوي خاضع للقانون الخاص أو العام أن ينجز ويستغل المنشآت الجديدة لإنتاج الكهرباء بشرط الحصول على رخصة إستغلال(20)، وفي هذا الإطار أبرمت شركة سونلغاز (فرع ولاية سكيكدة) والوكالة الجزائرية للطاقة (AEC) عقدا مع مجموعة (SNC LAVALIN) وهي شركة كندية من أجل إنشاء وتشغيل محطة لتوليد الكهرباء لمدة 12 سنة بقيمة 600 مليون دولار أمريكي مع إمكانية تجديد العقد لنفس المدة، غير أن أغلب عقود البوت التي تبرمها الجزائر مع الشركات الأجنبية تكون بمساهمة رأس المال الوطني بنسبة معتبرة، وهو ما يعتبر من التطبيقات الخاطئة لعقود البوت لأنها تتناقض مع الفلسفة التمويلية لنظام البوت (21).

ومن التطبيقات العملية لعقود البوت في الجزائر نجدها في مجال تحلية مياه البحر عن طريق إزالة الأملاح من المياه، فتنحول المياه المالحة إلى مياه عذبة صالحة للشرب والزراعة والصناعة وغيرها من الأغراض، وبالرجوع لأحكام قانون المياه رقم: 12/05 (22) نجد أن إقامة هياكل تحلية مياه البحر أو نزع الأملاح والمعادن من المياه المالحة من أجل المنفعة العمومية أو تلبية الحاجيات الخاصة تخضع لنظام إمتياز استعمال الموارد المائية، إذ يمنح الإمتياز لكل شخص طبيعي أو معنوي خاضع للقانون العام أو القانون الخاص يقدم طلبا بذلك طبقا للشروط المحددة في قانون المياه والكيفيات التي تحدد عن طريق التنظيم حسب ما ورد في المادتين 76 و 77 من قانون المياه.

يوجه طلب الإمتياز لإقامة هياكل تحلية مياه البحر أو نزع الأملاح والمعادن من المياه حسب الحالة إما إلى الوزير المكلف بالموارد المائية بالنسبة للهياكل المنجزة لغرض المنفعة العمومية، وإما إلى الوالي المختص إقليمياً بالنسبة للهياكل المنجزة لتلبية الحاجات الخاصة (23)، وفي هذا السياق تم إبرام إتفاقية إستثمار بين الوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار وشركة المشروع حامة واطر ديزاليناشن (hamma water desalination، تتعهد بموجب تلك الإتفاقية شركة المشروع بإنجاز مصنع لتحلية مياه البحر بالحامة الواقعة في الجزائر العاصمة بسعة تقدر ب : 200000 م³ في اليوم الواحد، وبقيمة إجمالية تقدر ب : 256 مليون دولار أمريكي(24).

كما أبرمت إتفاقية إستثمار بين الوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار وشركة المشروع أقواس دو سكيكدة (SPA Aguas do SKIKDA)، تتعهد بموجبها شركة المشروع بإنجاز مصنع لتحلية مياه البحر في سكيكدة (المنطقة الصناعية D E V I) بسعة تقدر ب : 100000 م³ يوميا و بقيمة إجمالية تقدر ب 6،105 مليون دولار أمريكي، وتمتد هذه الإتفاقية لمدة 30 سنة من تاريخ دخولها حيز التنفيذ(25).

وفي نفس الإطار تم إنجاز مشاريع أخرى لتحلية مياه البحر نذكر منها محطة تحلية مياه البحر وإنتاج الكهرباء "Kahrama" بأرزويو في وهران، والتي تم إنشاؤها وفق إتفاقية استنثمار بأسلوب البوت (BOT) بين الوكالة الوطنية لتطوير الاستنثمار من جهة وشركة المشروع كهرماء (Kahrama) المكونة من اتحاد شركتي الشركة الجزائرية للطاقة AEC والشركة الجنوب إفريقية بلاك أند فيتش أفريقيا ليميتد Black and vitch Africa limited بنسبة مشاركة في رأس المال تقدر ب: 95% للشركة الجنوب إفريقية و 05% للشركة الجزائرية للطاقة، وتمت هذه الإتفاقية لمدة 30 سنة ابتداء من دخولها حيز التنفيذ(26).

إضافة لما سبق فقد تم إنشاء مجموعة من محطات تحلية مياه البحر وفق عقد البوت (BOT) ويمكن إجمالها فيما يلي:

- محطة تحلية مياه البحر بمستغانم والتي تم تنفيذها من قبل شركة المشروع مكونة من شركة (FCC) " Fomento de construccionesy " (OHL) وشركة (Obrascon " contratassa" الاسبانية بنسبة 26% وشركة (Huarte lain" الاسبانية كذلك بنفس النسبة أي 26% و 48% للشركة الجزائرية للطاقة (AEC)، وقد تم تنفيذ المشروع وفق أسلوب البوت لمدة امتياز تصل إلى 25 سنة وبمبلغ استثمار إجمالي قدره 250 مليون دولار(27).

ب- مزايا وعيوب عقود البوت: يمكن استخلاص مزايا وعيوب عقود البوت (B.O.T) بالنسبة للإدارة المتعاقدة وبالنسبة للقطاع الخاص.

وتتمثل المزايا الأساسية لهذا النوع من عقود امتياز المرافق العامة بنقل عبء تمويل المشروعات إلى عاتق القطاع الخاص مع ضمان قدر من الإشراف والرقابة من جانب الدولة الأمر الذي يمكنها من مواصلة حركة الإنشاء والتنمية دون تحميل ميزانية الدولة أعباء مالية أو اللجوء إلى الاقتراض، كما يساهم هذا الأسلوب في مساعدة الدولة في توجيه مواردها العامة إلى القطاعات الاجتماعية التي ليس لها مردود اقتصادي مباشر كالتعليم والصحة بالإضافة إلى توفير فرص عمل جديدة من خلال القطاع الخاص الأجنبي في تنفيذ تلك المشروعات ونقل التكنولوجيا الحديثة والمعرفة الفنية والتقنية إلى البلاد وهذا بدوره يؤدي إلى رفع كفاءة التشغيل ومستوى خدمات البنية الأساسية.

أما عيوب هذا النظام بالنسبة للإدارة المتعاقدة فيمكن إجمالها بتشابك العلاقات التعاقدية وارتفاع تكلفة إعداد وتحضير مستندات التعاقد، وتعيين وتدريب مستشارين فنيين وماليين وقانونيين وهو ما يستنزف أموالا كبيرة بالنسبة للأجهزة الحكومية، كما تتحمل الإدارة المتعاقدة بمقتضى الامتياز الممنوح للشركة الموكل لها المشروع الجزء الأكبر من المخاطر السياسية كالتأميم أو تغيير القوانين أو الحروب فتلتزم جهة الإدارة بتعويض شركة المشروع عن الأضرار الناتجة عن تلك المخاطر فضلا عن بروز مخاوف اقتصادية وسياسية من سيطرة رأس المال الأجنبي على موارد الدولة.

ومن منطلق الترتيب السابق فإننا نطرح المزايا التي تحقق للقطاع الخاص أو الملتمزم من تطبيق نظام البوت (B.O.T) وبعد ذلك سنتناول العيوب أو المخاطر المحيطة بتطبيق هذا النظام.

فتتمثل المزايا الأساسية التي يحققها القطاع الخاص من هذا النظام أنه ومن خلال مشاركته في تمويل وبناء مشروعات البنية الأساسية يحقق ميزة أساسية هي التي تدفعه إلى التعاقد وهي تحقيق عائد نقدي يمكنه من استرداد تكلفة المشروع، بالإضافة إلى تحقيق هامش معقول من الربح سواء من خلال قيام الدولة أو الإدارة مانحة الامتياز بشراء الخدمة المقدمة بالسعر المتفق عليه أو من خلال قيام شركة المشروع بتقديم الخدمة أو المنتج إلى الجمهور مباشرة.

كما تحقق عقود البوت ميزة أخرى للقطاع الخاص وهي نقل المخاطر السياسية إلى الحكومة أو الإدارة التي تتحمل عواقبها، بالإضافة إلى الامتيازات الأخرى التي تعطيها الحكومة مانحة الامتياز إلى صاحب الامتياز كالإعفاءات الضريبية والجمركية أو الحق في استخدام الدومين العام.

أما عيوب هذا النظام بالنسبة للقطاع الخاص فتتمثل في تحمل القطاع الخاص القائم بالمشروع لمخاطر تجارية متنوعة وعالية التكاليف في حال عدم صحة دراسات جدوى المشروع أو تغيير ظروف السوق، وخصوصا في حالة عدم وجود دعم حكومي أو التزام بشراء الخدمة وهناك مخاطر تتصل بعملية البناء والتشييد، كالتأخر في عملية تنفيذ المشروع أو الارتفاع المفاجئ في تكاليف مواد البناء وعدم كفاية الطلب من الجمهور لتحقيق هامش الربح المتوقع، وكل ذلك يؤدي إلى زيادة المخاطر الملقاة على عاتق مؤسسات التمويل كالبنوك، وبالتالي زيادة الفوائد على القروض التي تتحملها في النهاية شركة المشروع أو القطاع الخاص.

الخاتمة:

1- النتائج:

بناء على ما سبق ذكره نستخلص أن عقود البوت تعد أسلوباً من أساليب تفويض المرافق العامة على إعتبار أنها تطبيقاً متطوراً لعقود الإمتياز، فهي آلية حديثة لتمويل مشاريع البنية التحتية إذ تساعد الدولة على إنجاز مرافق عامة ضخمة دون أن يؤثر ذلك على ميزانيتها العمومية من خلال قيام المستثمر أو شركة المشروع بتمويل المشروع كلياً من ذمته المالية دون أي إنفاق من خزينة الدولة، لا سيما منها مشاريع البنية التحتية التي بقيت في معظمها مجمدة بسبب نقص التمويل المالي، بالتالي فعقود البوت لها دور كبير في تخفيف العبء المالي على ميزانية الدولة وتحقيق التنمية المستدامة، وقد عرفت الجزائر تطبيقات لعقود البناء والتشغيل ونقل الملكية (عقود البوت) التي تجمع ما بين الجانب التمويلي وجانب الإدارة والتسيير خاصة في مجال الكهرباء والغاز والطرق ومشاريع إقامة هياكل تحلية مياه البحر وهي تجربة ناجحة نوعاً ما، غير أن القانون الجزائري لا يشمل على تشريع خاص لتنظيم التعاقد وفق هذا الأسلوب بل إن القواعد المنظمة لهذه العقود مبعثرة في عدة تشريعات كقانون المياه وقانون الكهرباء والغاز.

وبالرغم من إيجابيات عقود البوت في تمويل وإنشاء مرافق البنى التحتية إلا أنها لا تخلو من بعض العيوب والنقائص التي تحد من فعاليتها والتي سبق لنا الإشارة إليها.

2- التوصيات

لتفادي تلك العيوب والنقائص التي تشوب هذا النظام التعاقدية لا يسعنا سوى تقديم بعض التوصيات والإقتراحات على النحو التالي:

_ وضع قانون موحد ينظم عملية مشاركة القطاع الخاص (سواء كان وطنياً أو أجنبياً) في تقديم خدمات البنية التحتية، وضمان الثبات والاستقرار التشريعي لقوانين الإستثمار كعامل من شأنه السماح للمستثمرين الأجانب بالإطمئنان على أعمالهم وأموالهم في الدولة المضيفة .

_ تفعيل دور القطاع الخاص في التنمية الإقتصادية من خلال مساهمته في تمويل مشاريع البنية التحتية إلى جانب الدولة مما يتيح الإستفادة من الخبرات والتجارب التي يملكها القطاع الخاص.

_ الحرص على الإستفادة من مزايا هذه المشاريع و عدم الإفراط في التنازلات حتى لا تطغى المصالح الخاصة للمستثمرين الخواص على المصالح العامة من خلال تحمل السلطات العمومية مسؤولية الرقابة و الإشراف و متابعة تنفيذ مشاريع البنية التحتية.

_ تفادي سيطرة المستثمر الأجنبي على مشروع البنية التحتية بوضع بنود في عقد البوت تسمح بنقل الخبرة الفنية والتكنولوجيات العالية إلى القطاع العام لإدارة المشروع بعد إنتهاء مدة الإمتياز.

_ عدم إطالة أمد هذه العقود حتى لا يتقوى نفوذ الشركات الأجنبية في الدولة المضيفة وتصبح تتحكم في الإقتصاد وفي صنع القرار السياسي في تلك الدولة.

_ تقليص الإعفاءات الضريبية إلى الحد المعقول ومنح العقارات الإستثمارية بمبالغ حقيقية لا رمزية.

التهميش:

1- القانون رقم: 30/90 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 يتضمن قانون الأملاك الوطنية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 52، المعدل والمتمم بالقانون رقم: 14/08 المؤرخ في 20 جويلية 2008، الجريدة الرسمية، عدد 44.

2- سري الدين هاني صلاح، التنظيم القانوني والتعاقدى لمشروعات البنية الأساسية عن طريق القطاع الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001، ص 25.

3- زكي محمد سمير، نظام التشييد والإدارة والتحويل، المركز الاستشاري الدولي للبحوث، القاهرة، 1999، ص 45.

4- سلام أحمد رشاد، عقد الإنشاء والإدارة وتحويل الملكية، (B.O.T) في العلاقات الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2003، ص 32.

5- محمد الروبي، عقود التشييد والاستغلال والتسليم، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص 17.

6- محمد الروبي، المرجع السابق، ص 21.

7- محمد أديب الحسيني، الإدارة التعاقدية للمرفق العام وفق نظام البوت (B.O.T)، عقد الإنشاء والإدارة والتسليم، رسالة دكتوراه في الحقوق، جامعة دمشق، 2009، ص 159.

8- عصام أحمد البهجي، عقود البوت (B.O.T) الطريق لبناء مرافق الدولة الحديثة، دار الجامعة الجديدة، جمهورية مصر العربية، 2008، ص 24.

9- سلام أحمد رشاد، المرجع السابق، ص 48.

10- محمد الروبي، المرجع السابق، ص 55.

11- محمد الروبي، المرجع السابق، ص 39.

- 12- محمد أديب الحسيني، المرجع السابق، ص172.
- 13- عصام أحمد البهجي، المرجع السابق، ص101.
- 14- فهد مرزوق فهد العنزي، النظام القانوني لإبرام عقد الأشغال العامة في دولة الكويت، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 2008، ص403.
- 15- ساري جورج شفيق، تطور طريقة ومعيار تمييز وتحديد العقد الإداري ضمن القانونين الفرنسي والمصري، دار النهضة العربية، المنصورة، مصر، 1996، ص43.
- 16- عبد اللطيف محمد محمد، تفويض المرفق العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص60.
- 17- دوار جميلة، دور أسلوب البوت B O T في تسيير الطريق السيار شرق_غرب، مداخلة قدمت بمناسبة الملتقى الوطني حول التسيير المفوض للمرافق العامة من طرف أشخاص القانون الخاص، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 27_28 أبريل 2011، ص 10.
- 18- المرسوم التنفيذي رقم: 250/05 المؤرخ في 10 جويلية 2005 يتضمن إنشاء الشركة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة للسيارات، ج ر عدد: 48 لسنة 2005.
- 19- القانون رقم: 01 /02 المؤرخ في 05 فيفري 2002 يتعلق بالكهرباء وتوزيع الغاز بواسطة القنوات، ج ر عدد: 08.
- 20- المادة 07 من القانون رقم: 01 /02 السابق ذكره.
- 21- سهيل قماز، تفعيل التأمين الهندسي للإنشاءات المرتبطة بصيغة تمويل المشروعات الكبرى، دراسة حالة في شركة تأمين المحروقات CASH، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية تخصص إقتصاد التأمينات، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة سطيف 1، 2013/2014 ص 15.
- 22- القانون رقم: 12/05 المؤرخ في 04 أوت 2005 يتعلق بالمياه، ج ر عدد: 60
- 23- المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم: 11 /220 المؤرخ في 12 جوان 2011 يحدد كفاءات منح امتياز استعمال الموارد المائية لإقامة هياكل تحلية

- مياه البحر أو نزع الأملاح أو المعادن من المياه المالحة من أجل المنفعة العمومية أو تلبية الحاجيات الخاصة، ج ر عدد: 34 لسنة 2011.
- 24- المادة 11 من إتفاقية الإستثمار بين الوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار وحامة واطر ديزالينايشن، ج ر عدد: 07 لسنة 2007 الصادرة بتاريخ 28 جانفي 2007.
- 25 - المادة 11 من إتفاقية الإستثمار بين الوكالة الوطنية للإستثمار وأقواس دور سكيكدة، ج ر عدد: 07 لسنة 2007، الصادرة بتاريخ 28 جانفي 2007.
- 26 - صبوع صهيب، النظام القانوني لعقد البناء والتشغيل ونقل الملكية (B.O.T) وتطبيقاته في الجزائر، مذكرة ماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2012/2013، ص75.
- 27 - صبوع صهيب، المرجع السابق، ص76.

قائمة المراجع:

أولا: الكتب:

- 1- زكي محمد سمير، نظام التشييد والإدارة والتحويل، المركز الاستشاري الدولي للبحوث، القاهرة، 1999.
- 2- ساري جورج شفيق، تطور طريقة ومعياري تمييز وتحديد العقد الإداري ضمن القانونين الفرنسي والمصري، دار النهضة العربية، المنصورة، مصر، 1996.
- 3- سري الدين هاني صلاح، التنظيم القانوني والتعاقد لمشروعات البنية الأساسية عن طريق القطاع الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001.
- 4- سلام أحمد رشاد، عقد الإنشاء والإدارة وتحويل الملكية (B.O.T) في العلاقات الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2003.
- 5- عبد اللطيف محمد محمد، تفويض المرفق العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000.
- 6- عصام أحمد البهجي، عقود البوت (B.O.T) الطريق لبناء مرافق الدولة الحديثة، دار الجامعة الجديدة، جمهورية مصر العربية، 2008.
- 7- محمد الروبي، عقود التشييد والاستغلال والتسليم، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004.

ثانيا: الرسائل الجامعية:

- 1- سهيل قماز، تفعيل التأمين الهندسي للإنشاءات المرتبطة بصيغة تمويل المشروعات الكبرى، دراسة حالة في شركة تأمين المحروقات CASH، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية تخصص إقتصاد التأمينات، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة سطيف 1، 2013/2014.
- 2- فهد مرزوق فهد العنزي، النظام القانوني لإبرام عقد الأشغال العامة في دولة الكويت، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 2008.
- 3- محمد أديب الحسيني، الإدارة التعاقدية للمرفق العام وفق نظام البوت (B.O.T)، عقد الإنشاء والإدارة والتسليم، رسالة دكتوراه في الحقوق، جامعة دمشق، 2009.

ثالثا: الملتقيات:

- 1- دوار جميلة، دور أسلوب البوت BOT في تسيير الطريق السيار شرق_غرب، مداخلة قدمت بمناسبة الملتقى الوطني حول التسيير المفوض للمرافق العامة من طرف أشخاص القانون الخاص، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 27_28 أفريل 2011.

رابعا: القوانين:

- 1- القانون رقم: 02/01 المؤرخ في 05 فيفري 2002 يتعلق بالكهرباء وتوزيع الغاز بواسطة القنوات، ج ر عدد: 08.
- 2- القانون رقم: 30/90 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 يتضمن قانون الأملاك الوطنية، ج ر 52، المعدل والمتمم بالقانون رقم: 14/08 المؤرخ في 20 جويلية 2008، ج ر 44.

خامسا: المراسيم التنفيذية:

- 1- المرسوم التنفيذي رقم: 220/11 المؤرخ في 12 جوان 2011 يحدد كفيات امتياز استعمال الموارد المائية بإقامة هياكل تحلية مياه البحر أو نزع الأملاح أو المعادن من المياه المالحة من أجل المنفعة العمومية، ج ر عدد: 34.
- 2- المرسوم التنفيذي رقم: 250/05 المؤرخ في 10 جويلية 2005 يتضمن إنشاء الشركة الجزائرية لتسيير الطرق السريعة للسيارات، ج ر عدد: 48 لسنة 2005.