



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

المجلس الشعبي الوطني

الجريدة الرسمية

للمناقشات

الإدارة والتحرير : المجلس الشعبي الوطني 18 شارع يوسف زيوخود - الجزائر الهاتف : 73 . 86 . 00 الفاكس : 74 . 03 . 89 ح - ب ج : عون محاسب 74 - 8123 مفتاح 63	الإشتراك السنوي	
	داخل الوطن 600 دج. خارج الوطن 1.400 دج. الطلاب 300 دج. 480 دج.	
المطلوب من المشتركين إرسال لفائف الورق الأخيرة عند تجديد اشتراكاتهم، والإعلام بمطالبهم.	ثمن النسخة الواحدة 60 دج.	

الفترة التشريعية السادسة

الدورة العادية الأولى

الجلسة العلنية المنعقدة

يوم الأربعاء 07 نوفمبر 2007

فهرس

- تقديم مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 06/98 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني ومناقشته.

محضر الجلسة العلنية الثالثة والعشرين المنعقدة

يوم الأربعاء 07 نوفمبر 2007 (صباحا)

الرئاسة : عبد العزيز زياري، رئيس المجلس الشعبي الوطني.

تمثيل الحكومة : السيدان : - محمد مغلاوي، وزير النقل

- محمود خذري، وزير العلاقات مع البرلمان.

استثماري موجه لدعم الهياكل القاعدية للنقل بكافة أنماطه ومن بينها قطاع الطيران المدني، وقد تضمن هذا البرنامج في هذا المجال بالذات عمليات عديدة مرتبطة بالجوانب الآتية :
أولا : تطوير كافة المطارات بما فيها دعم المدارج وتحديد المحطات الجوية للمسافرين.

ثانيا : اقتناء التجهيزات المدعمة لنظام مراقبة المجال الجوي الوطني والتي من بينها تلك المساعدة على اقتراب الطائرات وهبوطها بالمطارات، في كل الأوقات وفي كل الظروف المناخية.

ثالثا : إعادة هيكلة نظام الأرصاد الجوية وعصرنتها بما يخدم سلامة الطيران من خلال تقديم المعلومات التقنية الضرورية لضمان سلامة الملاحة الجوية.

رابعا : إعادة هيكلة شركة الخطوط الجوية الجزائرية مع العمل على تحديث أسطولها وتجديده.

خامسا : فصل شركة الطاسيلي عن شركة الخطوط الجوية الجزائرية ودعمها بالقدرات اللازمة للتكفل بنقل عمال المحروقات إلى جانب تأهيلها القانوني للإسهام في زيادة عرض النقل الجوي الداخلي، وللإشارة فإن تنفيذ كل هذه المشاريع يعرف تقدما ملحوظا في الميدان حيث تم تسجيل ما يأتي :
1- التوصل إلى التجديد الكلي لأسطول شركة الخطوط الجوية الجزائرية وذلك بانخفاض معدل عمر طائراتها بشكل محسوس حيث أصبح اليوم في حدود أربع سنوات بعدما كان يقدر بإحدى وعشرين سنة.

افتتحت الجلسة في الساعة التاسعة والدقيقة الرابعة والأربعين صباحا

الرئيس : بسم الله الرحمن الرحيم، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.
الجلسة مفتوحة.

يقتضي جدول أعمال هذه الجلسة تقديم مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني ومناقشته، أحيل الكلمة إلى ممثل الحكومة السيد محمد مغلاوي، وزير النقل لتقديم مشروع هذا القانون، فليتفضل.

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

السيد رئيس المجلس الشعبي الوطني المحترم،
السيدات والسادة النواب الأفاضل،
السيدات والسادة الحضور الكرام،
السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

يشرفني أن أعرض على مجلسكم الموقر مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، وقبل التطرق إلى مضمون هذا المشروع، اسمحوا لي أن أعطيكم نبذة وجيزة عن المحيط العام الذي يندرج فيه هذا المشروع، فكما يعلم الجميع استفاد قطاع النقل في إطار المخطط الخماسي الممتد بين سنتي 2005 و2009 لفخامة رئيس الجمهورية من برنامج

سنة 2007 والمتعلقة بهذا المشروع الذي يتضمن اقتراح تعديل أحكام أربع مواد وإلغاء مادة من القانون الساري المفعول. ويهدف هذا المشروع المقترح عليكم في المقام الأول إلى تحديد مفهوم طائرة الدولة الأجنبية بصفة دقيقة وكذا شروط التحليق فوق الإقليم الوطني والهبوط في مطارات البلاد لهذا الصنف من الطائرات ورفع اللبس الذي تضمنته المادة 73 من القانون المذكور أعلاه والذي أحدث صعوبات لمستخدمي الأجهزة المدنية والعسكرية التابعة للدولة والمكلفة بتسيير الفضاء الجوي الجزائري.

وهكذا يحدد بدقة نص هذا المشروع المقترح عليكم مفهوم طائرة الدولة الأجنبية مع إلزامية الحصول على ترخيص مسبق للتحليق فوق المجال الجوي الوطني والهبوط في مطار جزائري بالنسبة إلى هذا الصنف من الطائرات.

وفي المقام الثاني، وقصد ضمان تماشي أحكام القانون الجزائري مع الاتفاقيات الدولية، يقترح هذا المشروع إلغاء المادة 89 من القانون الساري المفعول، التي تلزم الطائرات المدنية الأجنبية التي تؤدي خدمات تجارية دولية منتظمة أو غير منتظمة بحيازة ترخيص مسبق للتحليق أو العبور أو التوقف التقني إذ أن أحكام هذه المادة تتنافى مع أحكام المادة الأولى للاتفاق المتعلقة بعبور الخدمات الجوية الدولية والذي انضمت إليه الجزائر في 2 مارس سنة 1964، وكذا أحكام المادة الخامسة من اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي والتي صادقت عليها الجزائر في 05 مارس سنة 1993.

ويرجع سبب هذا التدقيق في الأساس إلى ضرورة الفصل بين صلاحيات وزارة النقل فيما يتعلق بمراقبة الملاحة الجوية المدنية وتلك المتعلقة بطائرات الدول الأجنبية، والتي تخضع إلى إجراءات خاصة تأخذ بعين الاعتبار المصالح المتبادلة ومبدأ المعاملة بالمثل مع الدول الأجنبية المعنية.

وفي المقام الثالث،

أولا : وضع حد بصفة نهائية لتصنيف خدمة الطاكسي الجوي من بين خدمات العمل الجوي بإضافة فقرة مكملة للمادة 124 من القانون الساري المفعول.

ثانيا : التكفل بانعكاس تطور سوق النقل في خدمة ما يسمى بالطاقسي الجوي وكذا التطور التقني الذي عرفته صناعة الطائرات وبالأخص التغيرات التي شهدتها قدرات هذا النوع من الطائرات، إذ تجدر الإشارة إلى أن هذه القدرات قد تطورت من ستة مقاعد سنة 1964 إلى 12 مقعدا لتصل اليوم إلى 20 مقعدا.

2- استلام شركة الطاسيلي مؤخرا أربع طائرات جديدة كانت آخرها خلال هذا الأسبوع وهذا في إطار عملية دعم أسطولها، ورفع قدراتها وهي عملية مازال متواصلة في إطار مخطط مضبوط يتماشى مع الأهداف المسطرة السالفة الذكر.

3- تنفيذ برنامج عصرنه الديوان الوطني للأرصاد الجوية بنسبة قدرت إلى غاية السادسة الأولى من هذه السنة بأكثر من 50٪ ومن المرتقب مع أواخر سنة 2008 الإنتهاء بصفة كلية من إعادة تجهيز هذا الديوان وتحديثه.

4- وفيما يتعلق بالمنشآت المطارية، فقد تم دعم قدرات عشرة مطارات، وتطوير تسعة مطارات أخرى وتحديثها بما فيها المطار الدولي للجزائر العاصمة وإنجاز 40 مطارا جديدا.

وبخصوص نظام مراقبة مجالنا الجوي، فقد تم إنجاز عددا معتبرا من أبراج المراقبة في كافة مطارات أنحاء البلاد مع دعمها بعناد عصري وحديث إلى جانب المركز الجهوي للمراقبة الجوية بولاية تامنغست الذي سيتم إنشاؤه قبل نهاية سنة 2009، أدت كل هذه الجهود المتواصلة التي مست كل جوانب نظام النقل الجوي إلى تزايد ارتياد الطائرات الأجنبية على مجالنا الجوي، وهو انعكاس إيجابي للإلتعاش الاقتصادي الذي تعرفه البلاد والسياسة الرشيدة للمصالحة الوطنية من جهة، وما أصبح يتسم به هذا المجال من تنظيم وأمن، نظرا إلى توفره على تجهيزات تقنية حديثة وفعالة من جهة أخرى.

استوجبت كل هذه العوامل، إعادة النظر في نظامنا التشريعي للتوصل في الوقت نفسه إلى تقوية العرض للتكفل بالطلب المتزايد على النقل الجوي بفتح مجال جديد للمستثمرين الوطنيين في هذا النشاط من ناحية ومن ناحية أخرى أيضا، وإسهاما لقطاعنا في دعم دولة القانون الواضحة المعالم لكافة شركاتنا بات من الضروري خاصة بعدما بينت التجربة الميدانية ذلك إضفاء أكثر وضوح فيما يتعلق بعملية مراقبة فضائنا الجوي وتسييره وهذا هو الإطار الذي يندرج فيه مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو سنة 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الذي تقترحه وزارة النقل بصفة مشتركة مع وزارة الدفاع الوطني والذي درس من قبل مجلس الحكومة في جلسة يوم 11 يوليو سنة 2007 ومجلس الوزراء المنعقد يوم 16 سبتمبر سنة 2007، كما تمت دراسته من قبل اللجنة المختصة لمجلسكم الموقر.

هذا هو محتوى عرض الأسباب الذي عرضته على لجنة النقل والمواصلات والاتصالات السلكية واللاسلكية يوم 28 أكتوبر

يتمثل الهدف الثاني، في تعريف بعض المصطلحات وتوضيح بعض المفاهيم لجعلها تتلاءم مع القواعد العامة للدول والاتفاقيتين الدوليتين اللتين انضمت إليهما الجزائر وهما اتفاقية شيكاغو واتفاق العبور.

يتمثل الهدف الثالث في الاستغلال الأفضل للمنشآت القاعدية وتحسين مردوديتها وكذا تحسين خدمات النقل الجوي وتطويرها وبالتالي فإن مشروع القانون الذي نحن بصدد عرضه عليكم اليوم يقترح في مضمونه ثلاثة أحكام تخص ما يأتي :
أولا : تعريف مفهوم الطائرات الأجنبية وتحديده وشروط تحليقها في المجال الجوي الجزائري مع إدراج الطائرات العسكرية ضمن هذه الفئة.

ثانيا : إلغاء المادة 89 من القانون الساري المفعول التي تخضع الطائرات المسجلة في دولة أجنبية والتي تقوم بخدمات جوية دولية غير منتظمة للترخيص المسبق، لأنها تتعارض مع أحكام المادة الخامسة من الفصل الثاني من اتفاقية شيكاغو والخاص بالتحليق فوق إقليم الدول المنضمة إلى هذه الاتفاقية والمادة الأولى من أحكام اتفاق العبور التي انضمت إليهما الجزائر.

ثالثا : تكريس مصطلح الطاكسي الجوي كخدمة عمومية في مجال النقل الجوي مع رفع سقف عدد المقاعد من 12 مقعدا إلى 20 مقعدا أو أقل بهدف التكيف مع حاجات سوق النقل الجوي والمستجدات التكنولوجية في مجال بناء الطائرات وعملا بأحكام المواد 28 و30 و56 من النظام الداخلي للمجلس الشعبي الوطني وبناء على الإحالة من رئيس المجلس الشعبي الوطني المؤرخة في 23 سبتمبر سنة 2007، عكفت لجنة النقل والمواصلات والاتصالات السلوكية واللاسلكية برئاسة السيد محمد بن حمو بتاريخ 27 أكتوبر سنة 2007، وللتوضيح لقد صرح السيد الوزير بتاريخ 28 أكتوبر وهذا خطأ فقد تم ذلك يوم 27 أكتوبر، على دراسة مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06 المحال عليها، واستمعت اللجنة إلى السيد محمد مغلاوي وزير النقل ممثلا للحكومة الذي عرض مشروع القانون أمام السادة أعضاء اللجنة مبينا الأهداف التي تتوخاها الحكومة من خلال إدراج التعديلات المقترحة. كما استمعت اللجنة في إطار دراسة هذا المشروع إلى بعض خبراء القطاع، لا سيما، المدير المكلف بالطيران المدني بوزارة النقل وممثلين عن وزارتي الدفاع الوطني والداخلية والجماعات المحلية، حيث قدم هؤلاء إسهامات تقنية لتوضيح أحكام مشروع القانون موضوع الدراسة وعكف بعد ذلك السادة أعضاء اللجنة على دراسة مشروع القانون وانصبت المناقشات حول النقاط الآتية :

وقد تم التكفل بهذا الانشغال من خلال اقتراح تعديل المادة 125 بما يسمح بحل المشكل الذي يتكرر في كل مرة بالنسبة إلى استغلال خدمة الطاكسي الجوي وإدخال أنواع الطائرات ذات حجم يتلاءم اقتصاديا مع هذا النشاط ويتمشى تقنيا مع مقاييس صناعة الطائرات المعمول بها دوليا، وهو ما سيتيح الفرصة للمستثمرين الوطنيين لممارسة هذا النشاط من جهة، وزيادة مردودية المطارات الوطنية غير المستغلة من قبل شركة الخطوط الجوية الجزائرية من جهة أخرى.

السيد الرئيس،

السيدات والسادة النواب،

تلكم هي المجالات الثلاثة التي تضمنها مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو سنة 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني المعروض على مجلسكم الموقر للمناقشة. شكرا لكم على كرم الإصغاء والسلام عليكم.

الرئيس : شكرا السيد الوزير، وأحيل الكلمة الآن إلى السيد مقرر لجنة النقل والمواصلات والاتصالات السلوكية واللاسلكية، لتقديم التقرير التمهيدي لهذا المشروع. فليتفضل.

المقرر : بسم الله الرحمن الرحيم، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

السيد رئيس المجلس الشعبي الوطني،

السيدات والسادة النواب،

السيدان الوزيرين.

إن انفتاح سوق النقل الجوي وتحريره دفع الجزائر إلى العمل على تكييف تشريعها مع التطورات الحاصلة في هذا المجال، حيث تم إعادة تنظيمه وتأطيره قانونيا من خلال إصدار القانون رقم 98-06 المؤرخ في 3 ربيع الأول سنة 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998 والذي حدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.

وفي السياق نفسه، ورد مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06 المذكور أنفا الذي يعرض على المجلس الشعبي الوطني اليوم بهدف تحقيق ثلاثة أهداف أساسية وهي كالآتي :
يتمثل الهدف الأول في تكييف التشريع الوطني الجزائري في مجال القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني مع الأحكام المتضمنة في الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر وقواعد القانون العام للدول.

ثالثا : إعادة هيكلة شركة تسيير المطارات ومنح حرية لتسيير المطارات واستغلالها كل مطار على حدة فسيحاول كل مدير مطار استغلال المطار أحسن استغلال لتكون المردودية أحسن على الأقل، إننا والحمد لله في بلد كبير وواسع ولكن عندما يريد المواطن السفر مثلا من الجزائر العاصمة إلى ولاية تامنغست أو إلى أي مكان آخر تصعب عليه الأمور، لأن برمجة الرحلات تكون بمعدل رحلة واحدة في الأسبوع أو رحلة في يومين أو ثلاثة أيام، لهذا نود أن تستغل شركة استغلال المطارات جيدا، وأن تحظى باستقلالية في التسيير خاصة بالنسبة إلى الرحلات، خاصة وأنا نتحدث عن السياحة فهناك شركات لا يمكنها تنظيم رحلات "شارتر" في مطاراتنا إلا بصعوبة مثلا لتنظم الشركات أو وكالات السفر والسياحة رحلات عمرة أو غيرها تتوجه إلى المطارات الدولية الكبرى للمغادرة وبالتالي ينتقل المواطن من مكان إلى آخر مرات عديدة حتى يتمكن من السفر.

ثالثا : لدي طلب ملح حيث لاحظنا أن تسيير شركة الخطوط الجوية الجزائرية أركايكي (قديم) خاصة في مجال الاستقبال وفي تنظيم المواعيد، لذا نطالب بتجديد الطاقم أي توظيف شبان كموظفين وأعوان الاستقبال في المطارات، لأننا نجد الأشخاص أنفسهم والسوكات نفسها لم تتغير منذ عشرين سنة، وبالتالي لا يوجد أي تطور، لذا نطالب بتوظيف الشباب بفكر جديد يساير على الأقل العصر والنمط. وجزاكم الله خيرا والسلام عليكم. وأشكركم على حسن الإصغاء.

الرئيس : شكرا السيد نور الدين رغبس، وأحيل الكلمة إلى السيد بن حليلة بوطويقة.

السيد بن حليلة بوطويقة : شكرا السيد الرئيس.

السيد رئيس المجلس الشعبي الوطني،

معالي الوزيرين،

أيها الإخوة والأخوات،

السلام عليكم،

صباح الخير.

السيد الرئيس، اسمح لي بالحديث اليوم ولا تقاطعني لتقول التزم بالموضوع.

إنني نائب في المجلس الشعبي الوطني الجزائري ولست في سوق الفلاح، إننا مجلس يضم المعارضة ويضم النواب باختلاف مستوياتهم الدراسي، المتعلم والأمي، ولا بأس بحاله ولا ينقصه شيء، ومن لم يرض فليلقي بنفسه من المنحدر هذا ونقول إن الدولة الجزائرية أعدت المشروع وألحقت به التعديلات ونصبت

1- فتح مجال النقل الجوي الداخلي بصفة تدريجية لتمكين المتعاملين الوطنيين في مجال النقل الجوي للاستعداد للمنافسة التجارية، في هذا المجال، والتي سوف لن تكون سهلة.

2- تكريس خدمة الطاكسي الجوي وشروط اعتماده وجعله وسيلة من وسائل ترشيد استغلال المنشآت القاعدية الخاصة بالنقل الجوي.

3- فتح مجالات جديدة للاستثمار أمام المتعاملين الوطنيين في مجال النقل الجوي الداخلي.

تلكم هي أيتها السيدات، أيها السادة النواب محتوى التقرير التمهيدي عن مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06 المؤرخ في 3 ربيع الأول سنة 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، شكرا لكم على كرم الإصغاء والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

الرئيس : شكرا السيد المقرر.

نشعر الآن في المناقشة العامة لمشروع هذا القانون وأحيل الكلمة إلى أول متدخل السيد نور الدين رغبس، فليفضل.

السيد نور الدين رغبس : شكرا السيد الرئيس.

السيد الوزيرين،

السلام عليكم.

أولا، أشكر أعضاء اللجنة على الجهود التي بذلوها لإعداد هذا التقرير.

زميلاتي، زملائي،

صباح الخير.

سيكون تدخلني تقني يحت.

أولا : فيما يخص هندسة مطاراتنا، فعندما نتجول في مطارات الجزائر نلاحظ أننا نفتقر إلى نمط هندسي معماري حديث، هذا يعني أن كل مطاراتنا لم تنجز بنمط حديث ماعدا المطارات الجديدة وهذا شرف لنا والحمد لله!

وعليه نتساءل لماذا لا تكون مطاراتنا على نمط هندسي معماري على غرار مطارات العالم؟

ثانيا : فيما يخص تطوير النقل الجوي وحرية استغلال المطارات فيتم ذلك بتجهيزها خاصة بأجهزة الطيران التي تؤمن استغلال أنظمة الملاحة الجوية.

السيد الرئيس،
السيد الوزير،

فيما يخص مشروع القانون المعروض علينا اليوم، لقد أردت التطرق إلى بعض المطارات التي قلتم أنها جاهزة، وأقصد خاصة مطار "قريتي" ولاية تيارت، فلقد أنجزتم برج المراقبة وأنفقتم أموالا وأنجزتم مدرجا من أكثر المدرجات عصرنة، وكذا كافيتيريا وموقفا للطائرات، ورغم هذا نندخل كل سنة لنقل حجاجنا الميامين، فلا أعلم إن كنتم ستنتقلونهم هذه السنة أم لا؟ الله أعلم، ولكنه مغلق وتقولون إننا لا نملك الطائرات، وهنا أطرح السؤال لقد أنجزت الجزائر الطرقات والسكك الحديدية والقطارات السريعة وكذا مشروع المليون سكن، لا أعرف لما لا تستطيعون شراء ثلاث أو أربع طائرات؟ من فضلكم نريد جوابا. ألا تريدون فتح هذا المطار؟! أتركوا الأشخاص تعمل، إنكم لم تتكفلوا به ولم تتخلو عنه، نود أن يستغل مطارنا، فهناك من يستطيع تمويل هذا المشروع فلتعقدوا شراكة مثلما تفعلون دائما، ولكنه مغلق ومحروس وله معدات وأنت تعرف أنها متطورة جدا وغير مستغلة في حين نطلب من السيد الوزير كل سنة نقل حجاجنا فتخصص لهم رحلتين ثم يتم إغلاقه من جديد.

لقد صرحت أن هناك حوالي 50 أو 52 مطارا غير مستغل، أرجو فتحها مع تقديم توضيحات عن شركة الخطوط الجوية الجزائرية التي لم تفعل شيئا. وشكرا السيد الوزير.

الرئيس : شكرا السيد بن حليلة بوطويقة، السيد النائب، لا يمكن أن تتأثر مؤسسة من هذا المستوى بالقييل والقال، فهذا أمر بسيط، ما يهمنا رسميا هو مناقشة القوانين وكذا أعمال اللجان وغيرها، ومن يقلق، فلينتظر، لا يمكننا الوقوع في فخ تأثير الخارج في علاقتنا، ففي الواقع هذه الأمور لا أهمية لها في نشاطنا، دعوا هذه المؤسسة بما أنها من المؤسسات الهامة للدولة كما قلتم، ترقى إلى المستوى الذي يتطلع إليه المواطن، فما علينا إذن إلا تسيير هذه الأمور ومن في يديه حجر فليلقي به، فلا نقلق النواب، ولا أي أحد، يجب ألا نقع في فخ القيل والقال وما يتردد في الكواليس. وغيره، خاصة وأنك من المسؤولين في هذا المجلس ومن إدارته. أما الآن، فأحيل الكلمة إلى السيد لزررق بطاهر لكنه غائب، إذن أحيل الكلمة إلى السيد سليمان سداوي... فليتنفضل.

السيد سليمان سداوي : بسم الله الرحمن الرحيم،
أيها الجمع الكريم.
السلام عليكم.
السيدان الوزيرين، مرحبا بكم.

رئيس اللجنة وقامت بكل هذه الأمور ومن لم يتقبل الأمر فليأتني إلى المجلس ونرحب به ومن لم يقتنع بأي أمر فليتحدث هناك "bipage" والحمد لله هذه الآلة موجودة لتسجيل كل ما يقال، إننا نعرف مواقف أحزابنا منذ القدم ونعرف ما سيقول هؤلاء وأولئك وأعرف ما أقول. لست في سوق الفلاح لتصدني ولست هنا لأسقط قانون المالية، فالإدارة بخير وكل الأمور بخير...، التعديل، سأقدم التعديل وستدرسه اللجنة ثم يعرض في المجلس فإذا رفض فسأتقبل الأمر وإذا صوت لصالحه فسأتقبل الأمر أيضا ومن لم يعجبه الأمر فهذه هي المؤسسة وما على رئيس الجمهورية إلا حلها إذا رخص له القانون ذلك.

لا ينقصنا شيء والحمد لله، هناك أشخاص يبذلون قصارى جهدهم للمساس بمصداقية هذا المجلس، كلهم إخواني من أول نائب إلى آخر نائب، أي من النائب رقم 01 إلى النائب رقم 388. جميعهم يحق لهم التدخل ويحق لي أن أرد في إطار يسوده الاحترام التام، وبالنبني أمتا، ومن لم يرض فليلقي بنفسه؛ هذه مؤسسة من المؤسسات الأساسية للدولة ولسنا هنا للمعارضة، وبصفتي ممثلا للشعب عندما أقول إن ثمن الخبز قد ارتفع، فلقد ارتفع فعلا لا أكثر ولا أقل. مع العلم أنه يمكنني التعليق عليك ولا يمكنك ذلك، إنني نائب وأمثل الشعب وإنك تمثل الحكومة فلتعرض مشروع قانونك على المجلس وسأناقشه فأمكنني إبداء ملاحظات ولا يمكنك ذلك.

أما عن الحرب التي يريدون شنها هنا، فأقول إننا بخير والحمد لله ولا ينقصنا شيئا في هذا المجلس من بدايته إلى آخره، إذن فلتضعوا قنابلكم الصغيرة غير الفعالة في بيوتكم وحتى تكون الأمور واضحة إذا أردتم عقد جلسة فادعوا الإخوة ولننعد جلسة مغلقة.

الذين يحاولون الحفر حول هذا البرلمان فليتنفضلوا مرحبا بهم وستقدم لهم القهوة والشاي، إذن إذا كانوا مهيمين... فهذه مؤسسة وهذه تشريعات جديدة، دعكم من هذه المشاكل المزعومة، ليست لدينا مشاكل، إننا نناقش وهناك من تقبل الأمر وهناك من رفضه وهذا من حقه ولا أحد يحاسبه، أتريدون أن نصبح مثل سوق الفلاح؟!!

السيد الرئيس، سوف أتصل بك رسميا فيما بعد وإذا لم يسو الأمر فسأعرضه في الجلسة العامة. هناك أشخاص يثيرون بلبلة في هذا المجلس، لا أخاف أي أحد... سأحضره إلى المجلس لمسخه.

هذا، ونظرا إلى بعد المسافة يتعذر على الوزارات والوفود زيارتنا. وأحيانا تزورنا وفود وزارية فتأتي عن طريق ولاية البيض، لكن بمجرد إلقاءهم التحية يعودون أدراجهم لأنهم على موعد مع الطائرة التي ستقلع من مطار ولاية البيض، وأحيانا أخرى يزورنا وزير وبصفتنا نوابا نكون في العاصمة، فكيف لنا الالتحاق به؟، نستأجر سيارة أجرة! ذلك سيستغرق مدة 12 ساعة وعند وصولنا نجد الوزير قد غادر وأنهى زيارته.

فرغم أننا بصفتنا ممثلي الشعب لا يمكننا مرافقته باعتباره إطار دولة لنظلمه على بعض الأمور.

إذن أطلب أن تأخذوا بعين الاعتبار هذا الانشغال المتعلق بمطار مشرية الذي كان مستغلا بنسبة 60٪ في عهد الخليفة، وعندما كانت تبرمج رحلات ليلية، الله غالب كانت هناك عشر رحلات، نرجو أن تبرمج الرحلات في أوقات تناسب المسافرين مثلا العاشرة صباحا، كما يجب تخفيض التسعيرة خاصة بالنسبة إلى الذين يتنقلون من عين الصفراء، حيث يضطرون إلى المبيت في الفنادق لأنهم يغادرون في منتصف الليل، أضف إلى ذلك مصاريف الغذاء والعشاء أي ما يعادل مبلغ 1500 دج أو 2000 دج مع العلم أن هذا المبلغ يمكنهم من التوجه في الحافلة إلى الجزائر العاصمة. شكرا والسلام عليكم.

الرئيس: أشكر السيد سليمان سعداوي، أذكر أن من صلاحيات رئيس الجلسة أن يقطع تدخل كل نائب يخرج عن جدول الأعمال ولهذا الغرض يتم الإعلان عن جدول الأعمال في بداية الجلسة، تركنا الباب مفتوحا لتفرغوا ما في جعبتكم، لكن وكما يقال باللغة الفرنسية، فترة الاستراحة قد انتهت ولتلتزموا من فضلكم بموضوع الجلسة، أنتم من حملتموني هذه المسؤولية وإنكم من ستساعدوني كي أمارسها شكرا. أحيل الكلمة إلى السيدة حبيبة بهلول المولودة لعور.

السيدة حبيبة بهلول المولودة لعور: شكرا السيد الرئيس.

السيدان الوزيران المحترمين،
السادة النواب،

السيد الرئيس، بحوزتي بعض الملاحظات بخصوص مشروع هذا القانون وبداية أرى ضرورة إعادة النظر في مشروع هذا القانون المعدل للقانون الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني وهذا لعدة اعتبارات منها كالآتي :
- أعتقد أن الجزائر لا بد أن تكون طرفا في كل الاتفاقيات الدولية ومنظمة إلى كل التجمعات المؤسساتية للطيران العالمي، ينبغي أن تتخذ خطوات أثناء المفاوضات مع منظمة التجارة العالمية. وعليه يجب التفكير في جميع القوانين المنظمة لحركة الطيران.

السيد الرئيس، قبل التدخل في مناقشة هذا المشروع، أقول إنني أوافق زميلي النائب تماما. وسوف أشرح القضية، فعندما تدخل في الجلسة العامة نواجه مشكلا فحين نقول الحقيقة تخيفوننا وتهددوننا بأن الوزارة ستغلق أبوابها في وجهنا، وبهذا تدفعوننا إلى خيانة الشعب، إننا نقول الحقيقة وهذه وجهة نظرنا، فلا يمكن تهديدنا بإغلاق الأبواب، وبأن ولاياتنا لن تستفيد من شيء إنكم تدفعوننا لخيانة الشعب، إننا نقول الحقيقة فقط، الشعب الجزائري يعيش البؤس والوزراء مطالبين بالإشراف على صندوق الجزائر، لقد تقلدوا المسؤولية، فيجب أن يتقبلوا ما نقوله عن هذا الشعب، وألا تغلق الوزارات التي نلجأ إليها الأبواب بمعينة الولاية فنهمش وتهمش ولاياتنا، إنكم تستعينون بالولاية وإننا نستعين بالشعب، إنكم تحضون الولاية على إغلاق الأبواب في وجهنا وتهميشنا، وهدفكم إضعافنا وأن يعتقد الشعب أن النواب يتوجهون إلى العاصمة لخدمة مصالحهم الخاصة، فلنكن صرحاء، فمن يسعى لخدمة مصالحه، فالعدالة موجودة والمجلس كذلك، لكن ما دمنا نسعى لخدمة الشعب فلتتقبلوننا. لأنكم قبلتم تحمل المسؤولية وإذا طلبنا منكم مساعدتنا في قضية ما فلا تقولوا إننا نود أن ننسبها لأنفسنا.

النائب محق، وإننا نمر بأزمة، فمهما أردتم تجريدنا فالشعب منحنا السلطة أتريدون أنتم نزعها منا!؟.

إننا نكن لكم كل التقدير والاحترام، وبيننا عبارات تقدير، وعندما أقول إن الشعب يعاني الولايات، في حفرة ما وفي مكان ما أو في بلدية ما، وبما أنك مشرف على صندوق الجزائر وتتقاضى أجرا، فإنك ملزم بخدمة الشعب، ولما أطلب منك أن تسدي خدمات لأهلي ولأصحابي فلترفض وافضحني والحديث قياسا وحتى لا تهددوننا فوالله لن نتراجع إلى الوراء، إما أن تؤذي الواجب... الله لا يريد والشعب لا يريد ورئيس الجمهورية لا يريد، فقد قال "ارفع راسك يا أبا"، فلا يمكنني رفع رأسي في ولاية النعامة وأطأته في الجلسة.

أما الآن فسأعود إلى مشروع هذا القانون،

معالي الوزير، عندنا مطار هو مطار مشرية، إننا نطالب أن يكون ضمن الأولويات، فعندما تحدثون الطاكسي الجوي الذي ينقل 20 شخصا، يجب أن نكون من المستفيدين الأوائل. لماذا؟ لسنا أحسن من سكان العاصمة ولكن تنقلنا صعبة تستغرق أحيانا مدة 12 ساعة، فحتى المرضى يموتون في الطريق، والذي يريد التعامل مع المصالح الإدارية بالعاصمة مصدر السياسة لا يمكنه التنقل بل يكتفي بإرسال رسائل، كما أن ممثلي هذه الولايات يتنقلون لخدمة مصالحهم.

السيد محمد الداوي : شكرا السيد الرئيس.
معالي الوزيرين،
زملائي، زميلاتي،
السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

أود في البداية أن أشكر اللجنة وعلى رأسها رئيسها محمد بن حمو وكذا السيد علي لوحايدية ومن خلالهما كل أعضاء اللجنة على الجهود التي بذلوها.

أود أن أقول إن مشروع هذا القانون ورد في الوقت المناسب خصوصا وأنه سيفيد أكثر منطقة الجنوب ذلك أن الطرقات غير مناسبة ومن المؤكد أن وجود الطاكسي الجوي سيسهل المهمة، حيث سيكون فعالا في الجنوب أكثر منه في الشمال، لكنني أود إثارة نقطة من باب الاختصاص تتعلق بقضية أمن هذه الطائرات ووقايتها، نعلم أن هذا الإجراء سيزيد من قوة الأسطول الجوي الجزائري ومن عدد الطائرات وملاحظتي المبدئية على هذا الأسطول أنه بدأ يتقادم نوعا ما ولا تكفي الطائرات التي تشتريها الخطوط الجوية الجزائرية كل سنة لتجديد أسطولنا بنسبة كبيرة مما يجعل طائراتنا عرضة للحوادث خاصة أن بلادنا يخترقها رواق جوي مهم يعبر إلى أفريقيا، إنني أتحدث عن هذا الجانب الأمني من منطلق معرفتي بالأشياء وما حادثة تامنغست ببعيدة وكذا حادثة تحطم طائرة أجنبية بالشرق الجزائري وربما هناك أمور أخرى نجعلها تتعلق بتحطم الطائرات، أقول إنه لا بد أن نراعي مضمون المرسوم رقم 485 المؤرخ حسبما أذكر في شهر ديسمبر سنة 1998 الذي يحدد مجموعة الدوائر الوزارية التي يحق لها التدخل في هذا المجال.

إن أول ما يحدث عندما نفقد طائرة هو فقدان الاتصال بها وذلك من صلاحية المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية التي من واجبها التبليغ ومن ثمة تكون هناك مرحلة أخرى وهي مرحلة البحث وتحديد مكان هذه الطائرة وهي من اختصاص الجيش الوطني الشعبي، هذا وتتدخل مصالح أخرى مثل الدرك الوطني والحماية المدنية ومرافق مختلفة كالمستشفيات في حالة سقوط هذه الطائرات وتسجيل ضحايا لهذا أريد أن ألفت نظر الوزارة بصفة خاصة وزملائي في لجنة النقل والمواصلات والاتصالات السلكية واللاسلكية. إلى أنه لا بد أن نسخر إمكانيات لهذه الدوائر الوزارية وهذه المصالح المتدخلة لتساير اتفاقية شيكاغو واقعنا المعاش.

أشكركم على هذه الجهود والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد الرئيس،

إننا مطالبين بالتفكير مليا لاتخاذ شركة الطيران "شارتر" للأفواج وأرى شخصا أن هذا إجراء مهم جدا.

هذا ونلاحظ أن المادة 74 المراد تعديلها تتناقض مع الأسباب المقدمة في المشروع برمته، فمن جهة تعترف الوزارة بأن المادة 74 من القانون رقم 06/98 المؤرخ في سنة 98 تتناقض مع المادة 05 من اتفاقية شيكاغو المنظمة للطيران التي تشترط الرخصة المسبقة للعبور الجوي أو التوقف لأسباب غير تجارية.

ومن جهة أخرى، نلاحظ أن المادة المراد تعديلها تلزم الحصول على الرخصة المسبقة، وعليه أرى أن هناك خلطا في اقتراح هذا المشروع، وحتى لا نصاب بحمي القوانين والتعديلات المتكررة، نرجو التأني والتفكير السليم من قبل اختصاصيين في المجال المدني وكذا العسكري والتجاري لمراعاة الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر أو التي ستصادق عليها، لإعداد مشروع جامع وشامل متوسط وطويل المدى، ينظم قطاع الطيران بالنسبة إلى الدول التي صادقت على هذه الاتفاقية.

السيد الوزير، ليست لدينا أزمة قوانين، ولكن تكمن الأزمة في تطبيق القانون والمعاملات.

السيد الوزير، نهني أنفسنا على تدشين المطار الداخلي بالجزائر العاصمة، ويعتبر ذلك مكسبا ومبعث فخر لنا جميعا.

السيد الوزير، النقل البحري والجوي هو المرآة العاكسة لمصادقية الدولة وحضارة شعب وبالتالي نطالب السيد الوزير بإعادة النظر في برامج رحلات النقل الجوي بصفة عامة بتقنية واحترافية حسب الإمكانيات المتاحة وأكرر وأقول حسب الإمكانيات المتاحة الحالية وعدم تجاوز إمكانياتنا المادية أو التقنية أو البشرية والافتداء ببعض الشركات الدولية في هذا المجال وأرى أنهم ليسوا أقل منا في كل الميادين، كما نرفع لكم السيد الوزير انشغالات كثيرين وشكاوى عديدة بخصوص الاضطرابات في المواعيد والغاء الرحلات دون منح مبررات مقنعة ودون التكفل بالمسافرين في حالات إلغاء الرحلات أو تأجيلها وخصوصا الرحلات الداخلية التي تعاني اضطرابا وعجزا كبيرا، لا يفهمه الجميع مع سوء المعاملة في بعض الأحيان، إذن أقترح أن تتم البرمجة حسب الإمكانيات الموجودة والقدرات المتاحة وشكرا.

الرئيس : أشكر السيدة حبيبة بهلول المولودة لعور، وأحيل الكلمة إلى السيد فيلالي غونبي، لكنه غائب، وعليه أحيل الكلمة إلى السيد محمد الداوي.

- القضاء على الرحلات غير المباشرة التي دائما تكون الضحية فيها جاليتنا.

- يربط جاليتنا بالوطن الأم مما يساعدها على الحفاظ على الهوية والتراث الجزائري الأصيل.

هناك كثير من الدول الافريقية ودول العالم الثالث التي لها خطا مباشرا مع الولايات المتحدة الأمريكية وهي أقل منا وزنا اقتصاديا أو سياسيا.

ثانيا: نطالب بمنح الجالية الجزائرية في المنطقة 06 (أمريكا، وآسيا وأوقيانوسيا الامتيازات نفسها التي يتمتع بها الجزائريون المقيمين بأوروبا.

السيد الرئيس،

إن من بين التساؤلات المتكررة في وسط جاليتنا في الولايات المتحدة الأمريكية مشكلة التخفيض الذي يستفيد منه سكان أوروبا ويستثنى منه سكان المنطقة السادسة عند شراء تذاكر السفر من الخطوط الجوية الجزائرية.

ثالثا: نطالب بالنقل المجاني للموتى في حالة استعمال الخطوط الجوية الجزائرية.

السيد الرئيس،

إن من بين المشاكل الكبيرة والكبيرة جدا هي مشكلة نقل الموتى، حيث يستغرق نقل الجثث مدة تزيد عن ثلاثة أسابيع، وهذا لجمع المبلغ الكافي لنقلها، نعرف جيدا كمسلمين أن هذا شيء منهي عنه. (إنا لله وإنا إليه راجعون) صدق الله العظيم. والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

الرئيس : أشكر السيد محمد قحش، وأحيل الكلمة إلى السيد سليمان مولاي عمار.

السيد سليمان مولاي عمار : بسم الله الرحمن الرحيم، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين، سيدنا محمد وعلى آله وصحبه وسلم. السيد رئيس المجلس الشعبي الوطني المحترم، السيدين الوزيرين، زميلاتي، زملائي النواب، السلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

نثمن اقتراح مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98/06 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني وأقلمته مع القوانين الدولية، وبما أن مشروع القانون تقني بحت ويصبو إلى

الرئيس : أشكر السيد محمد الداوي، وأحيل الكلمة إلى السيد محمد قحش.

السيد محمد قحش : شكرا السيد الرئيس.

بسم الله الرحمن الرحيم، وبه أستعين.

السيد رئيس المجلس الشعبي الوطني،

معالي الوزيرين،

الزميلات والزملاء النواب،

أسرة الإعلام،

الحضور الكريم،

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

أما بعد،

يعد يوم 15 يونيو سنة 2007 يوما تاريخيا للجالية الجزائرية في كندا، هذا اليوم دشنت فيه أول رحلة جوية بين الجزائر وكندا، وقد حضرت مراسم الافتتاح فكانت لحظات تاريخية سعيدة مع جاليتنا، وبهذه المناسبة أود أن أستغل الفرصة لأشكر وزير النقل والخطوط الجوية الجزائرية إدارة وطاقما دون أن ننسى الفضل الكبير لفخامة رئيس الجمهورية عبد العزيز بوتفليقة، في جعل هذا الحلم حقيقة ملموسة.

السيد الرئيس،

لقد سبق وأن ذكرت في تدخلاتي السابقة أن جاليتنا الجزائرية بالخارج في تزايد مستمر وخصوصا في الولايات المتحدة الأمريكية، وبهذا الخصوص أود أن أتطرق إلى ثلاث نقاط أساسية فيما يخص جاليتنا في الخارج وهي كالآتي:

أولا: نطالب بخط جوي مباشر بين الجزائر والولايات المتحدة الأمريكية، وعليه أطرح الأسئلة الآتية: هل يمكن ذلك؟ ولماذا علينا فتحه؟ هل سيكون هذا الخط مربحا وكيف؟

وتتمثل الأجوبة فيما يأتي: نعم إنشاء خط جوي بين الولايات المتحدة والجزائر مهم جدا، للأسباب الآتية :

- إن الولايات المتحدة الأمريكية أكبر دولة في العالم،
- إن الجزائر من أكبر الشركاء الاقتصاديين للولايات المتحدة،
- إن إنشاء الخط يدعم من النشاطات الاقتصادية والسياسية والسياحية والاجتماعية بين البلدين.

- يسمح لرجال الأعمال التنقل بسهولة، مما يزيد في الاستثمار.

- نقل الجزائريين الذين هم في تزايد مستمر (500٪ في الولايات المتحدة الأمريكية).

- نقل الجاليات الافريقية الأخرى كالتونسيين والمغاربة وغيرهم.

أحكام، سأنتظر إليها لاحقا، لكن المعروف أن القانون يتسم بخاصية الاستقرار والثبات وهو ليس قرارا إداريا ليتغير في كل لحظة لبوابك التطورات، ففي أوروبا ماتزال قوانين سارية المفعول منذ العهد الروماني، فقانون نابليون يسيّر المجتمعات الأوروبية منذ العهد الروماني، وعليه ينبغي ألا نغير القوانين كل سنة أو سنتين خاصة بالنسبة إلى هذه الأحكام.

يتعلق الحكم الأول بمطابقة قانون الطيران المدني للاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر ويتعلق الأمر بالمادة 89 حيث أقول إن هذا التعديل دون موضوع أو في أحسن الظروف ليس مستعجلا، لأن المسألة متكفل بها في الدستور بصفة عامة بالنسبة إلى جميع القوانين، فالمادة 132 من الدستور تنص على أن الاتفاقيات المصادق عليها تسمو على القانون، وعليه تطبق الاتفاقية وتلغى المادة التي تناقضها أليا de facto ولا بأس إذا ألغيناها، ونحن بصدد مراجعة القانون في مجمله لكن ليس أن نراجع القانون من أجلها حيث أنها متكفل بها في الواقع العملي ولا تشكل إطلاقا أية إشكالية. يتعلق الحكم الثاني محل التعديل بالترخيص برفع عدد مقاعد الطاكسي الجوي من 12 مقعدا إلى 20 مقعدا وهذا الترخيص يكفيه إجراء تنظيمي وليس من الضروري أن يتم بقانون،

إن المادة 122 من الدستور لم تتطرق إطلاقا إلى قواعد الطيران المدني في صلب اختصاصات القانون واختصاص المجلس الشعبي الوطني بها ينبع حقيقة من المادة 18 من الدستور التي تنص على أن النقل الجوي هو ملكية عامة ومن هذه الزاوية فقواعد الملكية العامة يختص بها المجلس الشعبي الوطني أي القانون لكن الترخيص برفع عدد المقاعد إجراء تنظيمي لا يحتاج إلى قانون والملاحظ أن الأمور التي تتطلب قوانيننا تصدر بشأنها مراسيما وتلك التي تتطلب مرسوما بسيطا يصدر بشأنها قانونا وندعو بشأنها المجلس الشعبي الوطني بأكمله للاجتماع وتتخذ إجراءات وتتعقد اجتماعات للجان وتجرى تعديلات، يبدو لي السيد الرئيس، أن ذلك لا يقتصر على قطاع النقل فقط، وصراحة كل القطاعات الوزارية مدعوة إلى التريث في إعداد النصوص لتقديم نصوصا جامعة وواسعة وتعديلات ومراجعة شاملة للقوانين حتى لا يتم ذلك مرارا، وصراحة لقد لاحظنا ذلك في كل القوانين وليس في هذا القانون فقط.

هذا من حيث الشكل، أما من حيث الموضوع فقد تمنيت لو ورد تعديل ومراجعة شاملة لقانون الطيران المدني وأفتح قوسا وأعود إلى النقطة السابقة المتعلقة بالاتفاقية التي تمت المصادقة عليها في سنة 1993، لقد ورد هذا القانون في سنة 2005 فلماذا لم نلغ هذه المادة التي تناقض الاتفاقية؟!

الاتحاق بالقوانين الدولية، فسوف أقتصر في مداخلة على بعض الانشغالات الملاحظة في مجال الطيران.

السيد الوزير، هناك مطارات مغلقة وقد صرف من أجل بنائها وتهيئتها ملايين الدينارات، وبها عمال يتقاضون أجورهم فما الجدوى منها؟ وماذا سنستفيد من ورائها؟ وهناك عدة مطارات، مثلا في ولاية أدرار مطاري تيميمون وبرج باجي مختار، كما أن مطار أدرار سوف يغلق مؤقتا من أجل ترميم المدرج القديم رغم أنه تقرر السنة الماضية إنجاز مدرج ثان.

بالنسبة إلى تسيير المطارات، نلاحظ أن الخدمات متدنية ويجب تحسينها، حيث نلاحظ بخصوص الأمتعة أن المسافر يستغرق في الطائرة أقل مما يستغرقه وهو ينتظر وصول أمتعته، مع العلم أن شركة الخليفة للطيران عندما كانت موجودة كانت هناك منافسة، فبمجرد نزول المسافر من الطائرة يجد أمتعته.

أما عن توقيت الرحلات، فأطلب من السيد الوزير إلزام شركة الخطوط الجوية الجزائرية بإعادة النظر في توقيت الرحلات خاصة الليلية منها حيث نلاحظ برمجة رحلات في الساعة الواحدة صباحا وتصل إلى وجهتها في الساعة الثانية أو الثالثة صباحا، وعليه لا يجد المسافر لا سيارة أجرة ولا فندق، هذا ويعاني المرضى الأمرين لذا يفترض إعادة النظر في مواقيت الرحلات. إضافة إلى دراسة إمكانية تخفيض أسعار التذاكر بالنسبة إلى الرحلات المتوجهة إلى الجنوب.

وبالنسبة إلى اعتماد شركات طيران خاصة تتساعل، السيد الوزير، ما هو عدد الطلبات التي قدمت إلى الوزارة من أجل الاستثمار في هذا المجال، وإذا رفضت فما هو السبب؟ وهل ستعتمد شركات قريبا إن شاء الله؟ شكرا على حسن الإصغاء والسلام عليكم.

الرئيس: أشكر السيد سليمان مولاي عمار، وأحيل الكلمة إلى السيد رشيد ياسي لكنه غائب، وعليه أحيل الكلمة إلى السيد مسعود شيهوب.

السيد مسعود شيهوب: شكرا السيد رئيس المجلس الشعبي الوطني المحترم، السيد وزير، الزميلات والزملاء النواب الأفاضل،

أذكر السيد الرئيس أنه عرض علينا في هذه القاعة منذ حوالي سنتين فقط تعديل لقانون الطيران المدني وصوتنا عليه ولم تمض سنتان ويعود إلينا معالي الوزير بتعديل جديد يضم ثلاثة

والاقتصادية، إذ نثمن المشاريع الكبرى المتعلقة بعصرنة المطارات وأن تبقى هذه المنشآت ملكا للمجموعة الوطنية كمرقق عمومي (المادة 17 من الدستور).

كشف المدير التنفيذي للجزائرية للطيران في مؤتمر صحفي عقد يوم 24 مايو سنة 2006 عن رفع ثمن التذاكر خاصة بالنسبة إلى الرحلات الدولية وإحالة 2400 عاملا على المعاش أيعقل أن تحال إطارتنا على التقاعد دون بلوغها سن الستين وهو سن التقاعد أم أن العملية مقصودة؟!

إن تسيير المطارات منذ الاستقلال من اختصاص الجزائريين فقط، هل يعود تسييرها إلى الأجانب؟! هل نريد أن يعود المستعمر إلى بلادنا لكن بطريقة أخرى؟! هل تجربة الخليفة غير كافية لنود أيضا خصخصة هذا القطاع الحيوي؟!

السيد الوزير،

هاجمت الولايات المتحدة الأمريكية في سنة 1986 الجماهيرية الليبية انطلاقا من اسبانيا وبريطانيا والأسطول السادس وكانت الجزائر آنذاك ماتزال متمسكة بمواقفها ومنعت الطائرات الأمريكية من التحليق في أجوائنا، هذه هي السيادة الوطنية، لكن أعتقد أن طائرة فرنسية من نوع ميراج 2000 سقطت في هنشير تومغني بولاية أم البواقي والسبب أنها كانت في مهمة بالتشاد ولولا سقوطها لما علمنا أن هذه الطائرة العسكرية حلقت بأجوائنا وإنكم تعلمون أننا بصدد إنجاز مطارا عسكريا بولاية أم البواقي، وهنا يبقى السؤال مطروحا.

السيد الوزير،

أصبحت مطاراتنا اليوم تسيير عن طريق الامتياز خاصة مطار هواري بومدين، هل لاحظتم أي تغيير ماعدا الزيادة في تسعيرة الخدمات؟! هذا ويشتكى عمال المطار من عدة مشاكل منها الأجور.

السيد الوزير،

يضم أسطولنا حوالي 30 طائرة، فلماذا لا نعززه بطائرات أخرى ونحسن أجور الطيارين وكذا المضيفين وهذا لتفادي مغادرتهم مطاراتنا؟ كما يجب تخفيض تسعيرة النقل من الجنوب إلى الشمال والعكس كذلك وهذا لتسهيل عملية تنقل الأشخاص مع العلم أن بعض الزملاء أثاروا نقطة تنقل المرضى والطلبة، نعم هذه أولوية لكن كذلك لتشجيع السياحة وهذا مهم أيضا.

تعرف مطارات الجنوب معاناة، وبعضها مغلقا، وهذا بعدما تخلى عن خدماتها. مطار هواري بومدين، لأن هذا الأخير أصبح يسيير عن طريق الامتياز.

إننا لم نصادق على الاتفاقية أمس بل في سنة 1993 ومن حيث الموضوع تمنيت، السيد الرئيس، أن تشمل المراجعة الشاملة للقانون المدني ثغرات أخرى وأبوابا أخرى غير مقننة يحتاجها المواطن ومن بينها القواعد المتعلقة بسير المرافق العامة ذات الطابع التجاري والصناعي الخاصة بالنقل الجوي وبالخطوط الجوية الجزائرية وبالمطارات كمؤسسة تجارية وصناعية، حيث يفترض أن نضع في صلب قانون الطيران المدني القواعد التي ينبغي أن تخضع لها والمتعارف عليها دوليا. مثلا: سير المرفق العام بانتظام واضطراد، فشرية النقل الجوي ملزمة بتقديم الخدمات للمسافرين في أوقات مناسبة والتي رتبوا حياتهم حسبها وليس لها أن تعلن مثلا في منتصف الليل عن إلغاء رحلة جوية وتترك النساء والأطفال قابعين في الشوارع، هذا ليس إسداء معروف، هذا قانون ويرتب في الدول المتحضرة التي تحترم نفسها مسؤولية النقل الجوي، يجب أن يعوضوا ليس مستحقات الفندق فقط بل أن يدفعوا ثمن ما فات من كسب وما لحق من خسارة...

الرئيس : أشكر السيد مسعود شيهوب، وأحيل الكلمة إلى السيد سليمان قرفة.

السيد سليمان قرفة : السيد رئيس المجلس الشعبي الوطني المحترم، السيد وزير النقل، السيدات والسادة النواب، الأسرة الإعلامية، أزول فلاون،

بعد تصفحنا لمشروع القانون المعدل والمتمم للقانون الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني نلاحظ أنكم تريدون من خلاله تقديم تنازلات أخرى وهذه المرة بتمكين الطائرات العسكرية من عبور أجوائنا لشن غارات على دول أخرى تحت غطاء الإرهاب والمادتان 89 و 98 كانتا تمنعان هذا، وأخص بالذكر المادة 98 التي تسمح للطائرات غير العسكرية بالهبوط في حالة اضطرارها في حالة وجود خطر والتي تعبر أجوائنا شرط أن يلتزم رباؤها بتعليمات السلطة المختصة وتبقى الطائرة وركابها تحت مراقبة الهيئات المختصة، وإن المادة 05 من اتفاقية شيكاغو تمنح الحق لكل دولة بالزام كل الطائرات المدنية الحصول على ترخيص مسبق أن تتبع المسالك الموصوفة مسبقا.

السيد الرئيس،

نرى في حزب العمال أن للنقل الجوي صلة بالسيادة الوطنية وأنه قطاع استراتيجي ويراعي الحاجيات الوطنية والاجتماعية

ثانيا: ماذا سيترتب بصريح العبارة عن مشروع هذا القانون على الصعيدين الاقتصادي والسياسي وكذا الأمني في مستوى بلادنا؟

يستوقفنا الحديث عن الطيران المدني عند أوضاع النقل الجوي من وإلى بلادنا.

إن التحولات الاقتصادية والاجتماعية التي تعرفها بلادنا وإذا أخذنا بعين الاعتبار شساعة الجزائر، فإن النقل الجوي يفرض نفسه كل يوم وعليه، فالأسئلة المطروحة هي كالتالي: هل التجهيزات والوسائل المتوفرة حاليا تستجيب للاحتياجات المتزايدة يوميا؟ هل النقل الجوي في بلادنا يسهم حاليا في تقريب الشمال الجزائري من الجنوب والشرق الجزائري من الغرب؟ هل يسمح حقيقة بتعزيز الربط بين الجالية الجزائرية الموجودة في كافة أنحاء المعمورة من الوطن؟

إن المطارات والتجهيزات الموجودة فيها وظروف الاستقبال هي الواجهة الأولى التي تستقبل الزائرين الأجانب والمسافرين الجزائريين، فصورة الجزائر تشكر أو تهان عبر النظرة الأولى التي تبدو للمسافر في المطار.

كما أن للنقل الجوي سلسلة متكونة من عناصر عديدة يستوجب تكاملها إن نقصت إحداها فشلت المهمة، من نظافة المطار وتجهيزاته وخدمات شركة الطيران وحالة الطائرات وشروط الأمن والاستقبال واحترام المواقيت والالتزامات والنقل من المطار وإليه، فكلها لبنات يجب تكاملها لأداء مهمة النقل الجوي في أحسن الظروف، وعلي سبيل المثال تم إغلاق مطار الصومام بولاية بجاية لعدة أشهر لإعادة ترميمه وتمت الأشغال في مواعيد قياسية تستحق التقدير، لكل من أسهم فيها لتمكين مهاجري المنطقة من العودة بسهولة في الصانفة الماضية، لكن بعض المسائل تبقى عالقة، يجب الاعتناء بها لفائدة الجميع.

شهدت ولاية بجاية تقلبات جوية استثنائية في الأيام الماضية، ولحسن الحظ لم يتكرر ما حدث سنة 2001 حيث فاضت مياه واد الصومام عن مجراها لتسبب أضرارا لما حولها بما في ذلك مطار الصومام، مما أدى إلى شل حركة المطار لعدة أيام ولهذا يجب اتخاذ إجراءات عاجلة بخصوص ذلك لتتصب مياه واد الصومام في البحر وعدم خروجها من مجراها الطبيعي، لأسباب يعرفها الجميع.

لقد كان الزوار المرافقين لعائلاتهم المسافرة قبل ترميم المطار ينتظرون في مواقف ترميمهم من الأمطار والشمس، لكنها أزيلت

السيد الرئيس،

كما سبق لي وأن ذكرت، أطلب من سيادتكم أن تخصصوا في مطار أم البواقي العسكري رواقا للمدنيين وهذا لتسهيل عملية السفر ومص الاكتظاظ عن مطاري عنابة وقسنطينة وفك العزلة عن المواطنين خاصة في ولايات خشلة وقالمة وسوق أهراس وكذلك إعادة فتح جميع المطارات الموجودة عبر التراب الوطني.

السيد الوزير،

في الأخير، نرى في حزب العمال أنه للحفاظ على السيادة الوطنية، وهي أولى الأولويات، لا بد أن نحافظ على جميع مكتسبات أمتنا من مطارات وإطارات التي تسيل لعاب الأجانب، حيث أننا لا نوفر لإطاراتنا أدنى شروط المعيشة لذا نطالب برفع مرتبات الطيارين والمضيفين وكل عمال المطارات ونستعيد كل ما حققناه منذ الاستقلال وعلينا سحب هذا التعديل، حيث نرى أننا سنحقق من خلاله أغراض القوى الكبرى في هذا العالم المتوحش وشكرا.

الرئيس: أشكر السيد سليمان قرفة، وأحيل الكلمة إلى السيد بلقاسم مزبان.

السيد بلقاسم مزبان: السيد رئيس المجلس الشعبي الوطني المحترم،

السيدان الوزيرين،

زملائي النواب،

أسرة الإعلام،

صباح الخير.

يكتسي مشروع القانون المعروف علينا اليوم والذي يقترح تعديل وتنظيم القانون رقم 06/98 المؤرخ في 27 يونيو 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني أهمية قصوى، لأنه ذو صلة مباشرة مع قضايا في غاية الأهمية.

أولا/ له ارتباط مباشر مع أمن وسلامة التراب الوطني وسلامته. ثانيا/ يمكن بلادنا من مسايرة الاتفاقيات والقوانين الدولية السارية المفعول في زمن تعتبر فيه الكرة الأرضية قرية صغيرة، لكن التساؤلات التي تحضرنا ونحن نتصفح مشروع هذا القانون تتمثل فيما يأتي:

أولا: لماذا لم تأخذ أحكام مواد القانون رقم 06/98 بعين الاعتبار اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي وكذا أحكام اتفاق العبور التي صادقت عليها الجزائر منذ سنة 1963 و 1964، لكن من الأحسن أن نتأخر عوض ألا نفعل شيئا؟

السيد الوزير،
يتوفر هذا المطار على كل المرافق وكل الشروط متوفرة له وقد استغل بنجاح مدة طويلة حتى اعتقدنا أنه سيكون مطارا دوليا ولا غرابة، كيف لا وقد حطت به كل أنواع الطائرات كبيرها وصغيرها وبنجاحات باهرة لكنه اليوم مغلقا وبحجة أنه يعرف مشاكل ولعل أهمها حسبا فهمنا السيد الوزير، أنه ذو مردود قليل وهذا السبب، السيد الوزير، لا يقف حجرة عثرة في طريقه مادامت رعاية الله ورعايتكم تحضنه وترعاه، وستجدون بسهولة وبرأيكم السديد الحل الكافي وذلك ولو بتمديد خطه إلى مطارات أخرى في الجزائر ذهابا وإيابا، لأن المشكلة هذه لا ينظر إليها من الجانب التجاري فقط، بل من زاوية أن حلها، سيخدم مصلحة كثيرين من سكان بوادينا وقرانا المحرومة ولو اقتضى الأمر أن تتحمل الدولة والوزارة القليل من التكاليف.

السيد الوزير، فالسلسلة الجبلية التي تقع بين هذا المطار والجزائر العاصمة خطيرة جدا، ولا يخفى عليكم أن هناك طوابير تمتد مئات الكيلومترات أيام الثلوج، والأمطار وتخرق الساحات الكبيرة ما وراء الجبل وهذا يعرفه الجميع.

ولا يخفى عليكم أيضا أن منافذ الطرق التي تتجه إلى العاصمة في فصل الشتاء كثيرا ما تغلق ولا أبالغ إن قلت في كثير من الأوقات أمام الطوابير الطويلة الآتية من غرب البلاد ومن الوسط وحتى من الجنوب القريب والبعيد ولا مسلك لها إلا هذا الطريق، أضف إلى ذلك الأخطار التي يتحملها المسافرين في ترحالهم ذهابا وإيابا، فهناك أمطارا وثلوجا وأتربة جارفة وجبال وأودية وغيرها، الأمر الذي يتذمر منه كل سكان هذه ...

الرئيس : أشكر السيد يحي دروش، وأحيل الكلمة إلى السيدة يمينة شريف المولودة سيدي عدة.

السيدة يمينة شريف المولودة سيدي عدة : شكرا السيد الرئيس، بسم الله الرحمن الرحيم، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين، السيد رئيس المجلس الشعبي الوطني المحترم، معالي الوزيرين،

السيدات والسادة النواب الموقرين،
إخواني، أخواتي في الأسرة الإعلامية،

تتمتع الجزائر بموقع استراتيجي في شمال أفريقيا إذ تعتبر منطقة عبور حساسة من وإلى أوروبا، وإلى كل دول العالم، كما حافظت الجزائر على هيبته العالمية في المجال الجوي الوطني، هذا وتؤدي مطاراتنا دورا في تطوير الاقتصاد وتسهم في إنعاش التجارة الداخلية والخارجية على حد سواء دون نسيان السياحة

لأسباب مجهولة مما يصعب كثيرا ظروف الانتظار والاستقبال لهذه العائلات خاصة الكبار والصغار في السن، فهذه المخابئ كانت مهينة ويستوجب الحفاظ عليها.

إن إزالة وتغيير سور أرضية المطار سهل مهمة تسلل الحيوانات وقد تعرض أمن الطائرات والمسافرين لخطر حقيقي.

وأخيرا، سيسمح اتخاذ بعض الإجراءات وإنجاز بعض التجهيزات في مطار الصومام كالإنارة الليلية لحالات الهبوط الليلية وفتح رحلات إضافية سيسمح لامحالة بترقية هذا المطار إلى مصاف مطار دولي حقيقي يشكل بابا واسعا لكثير من المدن الجزائرية والخارجية لفائدة كل من يقصد ولاية بجاية أو يغادرها وشكرا.

الرئيس : أشكر السيد بلقاسم مزيان، وأحيل الكلمة إلى السيد يحي دروش.

السيد يحي دروش : السيد رئيس المجلس الشعبي الوطني،
السيد الوزير،
زملائي النواب،
إخواني رجال الصحافة،
السلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

لعلي لا أعتبر كلامي تكرارا لما قيل، وإنما أعتبره تأكيدا لبعض ما قيل خاصة بالنسبة إلى فتح المطارات.

السيد الوزير،
بعد تصفحنا لمشروع هذا القانون الذي قدمتموه يبين لنا أنه يرمي إلى تكييف القوانين الجزائرية في مجال الطيران المدني مع القوانين الدولية استجابة للتعامل مع شركاء الجزائر في العالم وهذا شيء محمود، ومن ثم فإن هذا التكييف سيعود بالفائدة الكبيرة على الجزائر في كل مجال.

هذا وقد ورد في بعض مواد هذا القانون إحداث وإنشاء ما يسمى بالطاكتسي الجوي الذي من شأنه تسهيل عملية المواصلات بين مدن الجزائر المترامية الأطراف إن شاء الله، ولا شك أيضا أن هذا المولود الجديد سيجلب مستثمرين ورجال أعمال من هنا وهناك من الجزائر وحتى من بعيد إن شاء الله، شرط أن يروج له إعلاميا، أي يروج لما تحتويه الجزائر من مطارات مهياة وقابلة للاستغلال هنا وهناك ومن أهمها وأصلحها وأوفرها لكل الشروط ولا غرابة في ذلك ودون تحيز مطار تيارت.

يجب ألا نتهاون في مراقبة كل الطائرات المحلقة في إقليمنا الجوي للحفاظ على السيادة الوطنية وتأمين موانئنا الجوية كما نناشد الدولة بفك العزلة عن دائرة الرمكة والمناطق التي لها حدود مع ولاية تيسمسيلت بإنجاز مهبط للطائرات الصغيرة لمكافحة الكوارث الطبيعية مثل الحرائق أو لنقل السلع وبعض المواد لتنمية المنطقة بما يسمح لها بالخروج من العزلة ويمنح ولاية غليزان منفذا جويا يسهم ببعض التجارة خاصة وأن كل السلع تنقل من ولاية إلى أخرى برا، وهذا ما يجعل من الطريق الوطني رقم 04 طريق الموت الذي يحصد يوميا عشرات القتلى بسبب الحوادث التي عادة ما تسببها الشاحنات، إننا نري أن منطقة الظهرة ستكون منفسا للولاية في المجال...

الرئيس : أشكر السيدة يمينة شريف المولودة سيدي عدة، وأحيل الكلمة إلى السيدة هوارية بوسماحة.

السيدة هوارية بوسماحة : السيد رئيس المجلس الشعبي الوطني المحترم،
السيد وزير النقل،
السيدات، والسادة النواب،
السادة الحضور،
صباح الخير،

لاحظنا من خلال دراستنا لمشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني ما يأتي :

فيما يخص الطاكسي الجوي، وبما أنه يضمن خدمة عمومية للمواطن، فإننا نعتبره خطوة إيجابية يجب الاعتراف بها من أجل تحسين أكثر للملاحة الجوية ولكن ينبغي دعم أسطولنا الجوي بطائرات لتفادي التأخر اليومي للرحلات الجوية خاصة بالنسبة إلى الخطوط الداخلية، وبالمقابل، تفاجأنا بما ورد في هذا المشروع، لأنه وبكل صراحة يعكس حالة عدم التنظيم بالغائه مادة وتعديل مواد أخرى دون شرح.

أعتبر، السيد الوزير، أنه من حقنا أن نعرف كل شيء.

لماذا عدلت المادتان 73 و 94 من القانون رقم 98-06؟ ما هو المشكل الذي كانت تطرحه هاتين المادتين ليتم تعديلها، لأن تحليق الطائرات المقيدة في سجل الترقين الجزائري للطيران تم وفق شروط حددتها الدولة الجزائرية في المادتين 68 و 69، كما تحدثتم، السيد الوزير عن تكييف تشريعات النقل الجوي مع التطورات الحاصلة في هذا الميدان، إذن هذا ما يعني حقيقة

والتعريف بثقافتنا الأصلية إلا أنه في كل مرة تبقى إمكانية الأسطول الجوي محدودة مقارنة بالدول المجاورة، حيث تلجأ الجزائر إلى إيجار طائرات لسد العجز خلال موسم الصيف وهذا نظرا إلى العدد الهائل للمسافرين من وإلى أوروبا.

إننا نقدر الجهود الأخيرة التي بذلتها شركة الخطوط الجوية باقتنائها طائرات جديدة ولا بد من التفكير في إعادة بعث الحضيرة الجوية بعد فتح مطار الجزائر الدولي الجديد ومطار الخطوط الداخلية الجديد.

يعد اقتناء أسطول جديد كافيا بالنسبة إلى الطائرات الكبيرة لتفادي الحوادث الجوية التي تذهب ضحيتها أرواح كبيرة من المسافرين وسيكون لهذه التدابير انطلاقة حقيقية لجزائر العزة والكرامة.

نرى أن تكلفة شراء الطائرات في الوقت الحالي هي الأتيسر للحد من تكلفة إيجار الطائرات التي لو حسبناها كل هذه السنوات، لكان للجزائر أضخم وأحدث أسطول جوي في القارة السمراء، مما سيجلب شركاء اقتصاديين جدد في هذا المجال، فلماذا لا نؤجر يدورنا للدول المجاورة لتستفيد البلاد من دخل إضافي بالعملة الصعبة؟ وسيزيد هذا من قوة الشركة الوطنية في مستوى القارة ويفتح مناصب شغل جديدة ولما لا نكون عمال الشركة الوطنية دون اللجوء إلى المدارس الموجودة في أوروبا والتي تكلف خزينة الدولة مبالغ باهظة.

إننا لا نعارض نص مشروع قانون التعديل الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني ولكن لا بد من التنويه بأحكام المادة 98 التي وردت في وقت كانت فيه الجزائر تعاني أزمة أمنية، مثل باقي أكبر الدول في أوروبا والعالم وهي أزمة سلامة المطارات وكان لزاما على الجزائر اتخاذ تدابير دون مراعاة نوع طائرة الدولة الأجنبية بالتحديد وإن كانت مدنية أو عسكرية، حيث كان يشترط الحصول على ترخيص مسبق وهذا ما حمل البلاد طول هذه السنوات إلا أنه اليوم وفي أواخر سنة 2007 ونظرا إلى التطور التكنولوجي الذي تتمتع به الجزائر، فهي تنعم بسلامة أقاليمها الثلاثة ومن بينها الجوية والتحكم الجديد في تكنولوجيا مراقبة الطيران.

إننا نرى أنه لا بد من وضع مرجع تقني توضع فيه كل البيانات من أنواع الطائرات للدول المدنية منها والعسكرية التي تحلق وسوف تحلق لامحالة في مجالنا الجوي ويمكن الهيئات المختصة من تحديد أصناف الطائرات التي لا بد لها من الحصول على رخصة مسبقة إن كانت غير مصنفة في المرجع المذكور كما

الكبيرة للاستثمارات الضخمة غير أن الأمور ما تزال متعثرة في بلادنا، فعدد الطائرات لم يتغير تقريبا منذ فترة السبعينيات، أي حوالي 27 طائرة وهذا رغم تجديد بعضها هذا وقد أصبح التأخر في انطلاق الرحلات قاعدة والانطلاق في الوقت المحدد هو الاستثناء أضف إلى ذلك رداءة الخدمة في المطارات.

السيد الرئيس، لقد حان الوقت، وكل الظروف مهيأة لإقلاع حقيقي في تطوير هذا القطاع الحيوي الهام، نتمن التعديل الخاص بالطاكنسي الجوي الذي يهدف إلى تحسين هذا النوع من النقل الجوي وتوسيعه.

معالي الوزير، بحوزتي استفسارين،

1- متى يتم تعيين الرئيس المدير العام لشركة الخطوط الجوية الجزائرية وقد مضى على شغور المنصب حوالي ثلاثة أشهر فقد كانت وفاة السيد محمد الطيب بنوبس، الرئيس المدير العام يوم 09 غشت سنة 2007؟! أيعقل أن تبقى مؤسسة بهذا الحجم وبهذه الأهمية دون مسؤول أول طيلة هذه المدة؟!

2- متى يتم فتح مطار أم البواقي للملاحة الجوية وهل سيستغل للطيران المدني؟ شكرا والسلام عليكم.

الرئيس : شكرا السيد بوزيد شيباني، وأحيل الكلمة إلى السيد مراد منصور.

السيد مراد منصور : شكرا السيد الرئيس. السيد رئيس المجلس الشعبي الوطني المحترم، السيدين الوزيرين، زميلاتي، زملائي النواب، صباح الخير.

فيما يتعلق بتعديل القانون رقم 98-06 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني خاصة تعديل المواد 73 و74 و89 أود طرح بعض الأسئلة وبعض التخوفات عبر تدخلنا هذا.

السيد الوزير، ما هو هدف الدولة الجزائرية وما هي مصلحتنا من خلال إدراج الطائرات العسكرية ضمن مفهوم الطائرات الأجنبية؟ وما هي الغاية من إلغاء شروط الترخيص المسبق للتخليق والهبوط في فضاءنا الجوي؟ وما العلاقة بين إدراج الطائرات العسكرية الأجنبية في ميدان الطيران المدني؟

تحدد المادة 89 من القانون رقم 98-06 بكل وضوح شروط التخليق والهبوط في بلادنا وهذا لا ينافي وإقامة علاقات واتفاقيات

عدم التنظيم الذي تحدثنا عنه أي تكسير القوانين والمساس بسيادة الدولة في هذا المجال وهذا ما يتنافى حقا مع الدستور وقد سبقني الزميل مسعود شيهوب في التطرق إلى ذلك وعليه سيسبب كوارث نحن في غنى عنها.

السيد الوزير،

صراحة إننا متخوفون جدا من هذا التعديل، لماذا؟ لأن الجزائر تتمتع بموقع جيوسراتيجي هام لكن بعد هذا التعديل ستنمكّن أية دولة أن تصول وتجول في أجوائنا، ويمكن لأية دولة أن تؤجر طائرة وتحلق في فضاءنا الجوي، كما نتساءل لماذا حذفت المادة 89 ودون شرح أيضا والتي كانت تنص على عدم استغلال فضاءنا الجوي من أجل التوقف التقني أو دونه أو حتى التخليق فيه إلا برخصة مسبقة تسلمها السلطة المكلفة بالطيران المدني، إذن نتساءل، هل هناك ضغط أجنبي لفتح المجال الجوي خاصة بعد رفض الجزائر إقامة قواعد عسكرية أمريكية عندنا؟ لماذا هذا الخلط المتعمد بين الطيران المدني والطيران العسكري خاصة وأن لكل منهما مهامه وقانون يحكمه؟

السيد الوزير،

إذن يطرح هذا التعديل أكثر من سؤال، فلصالح من هذا التغيير؟ ولماذا في الوقت الحالي؟ لأن القانون رقم 98-06 له سلبيات وثغرات كثيرة وإذا كان ولا بد من تعديل هذه السلبيات فلنعدها جميعها وليس بإلغاء مادة أو حذفها أو إلغاء الإيجابيات الأساسية التي كانت تنظم هذا المجال وتحميه من كل المخاطر. وأخيرا السيد الوزير نتمنى أن تقدموا لنا إجابات كافية ووافية عن كل هذه التساؤلات وشكرا.

الرئيس : أشكر السيدة هوارية بوسماحة، وأحيل الكلمة إلى السيد بوزيد شيباني.

السيد بوزيد شيباني : بسم الله الرحمن الرحيم، السيد رئيس المجلس الشعبي الوطني،

السيد وزير النقل،

رجال الإعلام،

زملائي النواب،

السلام عليكم ورحمة الله.

يعتبر الطيران المدني من أهم الوسائل وأرقاها التي تضمن نقل الأشخاص والبضائع بين مدن الدولة الواحدة وبين دول مختلفة، وأصبح مجاله اليوم واسعا ومتنوعا ومتطورا جدا في معظم دول العالم ومنها دولا عربية من حيث نوعية الطائرات المستعملة والمطارات والخدمات، كما أضحى الطيران المدني من المجالات

السيد الوزير، أخيرا، هل من مهام الطيران المدني التحكم ومراقبة الطائرات العسكرية الأجنبية؟ وشكرا.

الرئيس: شكرا السيد مراد منصور، وأحيل الكلمة إلى السيد عبد القادر بلقاسم قوادري.

السيد عبد القادر بلقاسم قوادري: شكرا السيد الرئيس. الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على محمد والمرسلين وبعد، السيد رئيس المجلس الشعبي الوطني المحترم، معالي وزير النقل والوفد المرافق له، إخواني، أخواتي النواب، أسرة الإعلام، السلام عليكم ورحمة الله.

مرحبا بكم معالي الوزيرين وإخوانكم نواب الشعب إننا نشتمن الجهود التي تبذلونها في هذا القطاع الحساس الذي له ارتباطات وثيقة مع الحياة اليومية للمواطن البسيط وغير البسيط، بل هو حجر الزاوية في تنمية الاقتصاد الوطني ولولا هذا القطاع الهام لتعطلت الحياة في كثير من جوانبها اقتصاديا وعلميا ودبلوماسيا وإعلاميا وغير ذلك، كما نحیی وزارة النقل ممثلة في شخص السيد الوزير لمشروع القانون المتعلق بالطيران المدني خاصة فكرة الطاكسي الجوي وفي الحقيقة ليست لدينا اعتراضات على المواد المعدلة والمتممة في مشروع هذا القانون لكن لدينا بعض الملاحظات والانشغالات والتساؤلات، نرجو من معالي السيد الوزير أن يتفضل بتوضيحها.

نتساءل عن الضرورة التي استدعت ادخال الطائرات العسكرية ضمن قانون الطيران المدني، ألا يوجد قانون آخر ينظمها؟؟ ونظرا إلى حساسية العمل الذي تؤديه تلك الطائرات وأقصد الأجنبية منها، هل يسمح لها بعبور أجوائنا مثلا لضرب بلد شقيق أو صديق بناء على مشروع هذا القانون أو حتى تمويل لجيوش معادية لأشقائنا وأصدقائنا؟

فيما يخص اتفاقية شيكاغو وإضافة إلى مشروع هذا القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06 الذي يحدد القواعد العامة التي تحكم الطيران المدني هل تطبق بنودها على الدول والكيانات التي لا علاقات دبلوماسية مع الجزائر؟ هل يسمح لطائراتها بعبور أجوائنا؟

- يعرف الطيران المدني تطورا هائلا هذه السنوات، هل فكرت بلادنا في تحديث أسطولنا الجوي بطائرات عصرية نوعا وعددا؟، أعتقد أن عدد طائراتنا لم يتغير منذ السبعينيات إلا

مع الدول الأجنبية بل نصت هذه المادة على إجراءات تنظم قواعد التعامل في هذا الميدان، فلماذا يتم تفسير هذه القواعد؟!

إن للطيران المدني علاقة مباشرة بالأمن الوطني وبذلك السيادة الوطنية ويعد الفضاء الجوي من بين الحدود الجغرافية للوطن فالحدود هي قضية أمن وكيان وسيادة.

إن إبرام اتفاقيات وإقامة علاقات مع دول أخرى يبني أولا وقبل كل شيء على الحفاظ واحترام القوانين الداخلية للبلاد وضمان مصلحة البلاد فإن كانت الاتفاقية مبرمة على أساس خدمة مصالح الطرف الآخر على حساب مصالحنا فذلك يعد هيمنة من قبله وتنازلا عن مبادئنا ومصالحنا.

السيد الوزير، نعتبر في حزب العمال، أن إلغاء شرط الترخيص المسبق للتخليق وهبوط الطائرات الأجنبية المدنية منها والعسكرية يشكل خطرا على أمن الوطن والمساس بالسيادة الوطنية.

السيد الوزير،

يعلم الجميع أن العالم اليوم يتميز بتسابق القوى العظمى للتسلح وأن الاقتصاد العالمي اليومي يتسم بانتهاج سياسة التسلح أكثر فأكثر وهناك أيضا حروب ونزاعات منتشرة عبر العالم ويعد فضاءنا الجوي الذي ذكرت "ravita" من أكثر الفضاءات التي تعرف تحليقا كثيفا وحساسا نظرا إلى موقعنا الجيوستراتيجي وهذا واقع السيد الوزير، ويتزامن مشروع هذا القانون مع تعرض بلادنا ودول أخرى دون هوادة إلى ضغوط عسكرية للقوى العظمى، وبلادنا وبكل سيادة رفضت إقامة قواعد أفريكوم وإننا في حزب العمال ندعم هذا القرار السيد، لكن السيد الوزير ألا يتناقض فتح الفضاء الجوي الجزائري دون ترخيص للطائرات العسكرية الأجنبية. في مجال الطيران المدني مع قرار الدولة الجزائرية في رفضها للضغوط الأجنبية لإقامة أفريكوم؟! وللدكر فقط ألم يتم شن هجوم على العراق ومن ثمة احتلاله في سنة 1991 وسنة 2003 من خلال استعمال الولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها للفضاءات الجوية وتراب الدول المجاورة للعراق!

نعتبر في حزب العمال أنه من الخطر فتح فضاءنا الجوي والسماح للطائرات بالتخليق والهبوط دون ترخيص لأن ذلك قد يستغل في المستقبل من قبل أية قوة عسكرية للهجوم على بلد مجاور أو حتى على بلادنا خاصة أننا لا نملك الوسائل والتكنولوجيات المتقدمة للتحكم والرقابة في هذا الميدان، فالترخيص المسبق من قبل السلطات الجزائرية من بين الوسائل الكفيلة التي تضمن التحكم والرقابة في مجال الطيران المدني.

بعد اطلاعنا على مشروع القانون المعروض علينا، طبعاً يبدو عند أول قراءة أنه ذو صبغة تقنية فقط، كما تفضل وأشار إليه بعض زملائنا وهذا إذا أخذ على حدة بغض النظر عن الوضع الذي يتطور فيه العالم اليوم، إننا نوافق السيد الوزير أنه لا بد أن تسيير فضاءنا الجوي بوضوح أكثر وهذا لما لهذا القطاع من أهمية حساسة في الاقتصاد الوطني والأمن الوطني.

إن الوضع العالمي يسير شيئاً فشيئاً نحو هيمنة القوانين الدولية على القوانين الوطنية وإننا مع المعاملات بين الدول والاتفاقيات التي تحترم سيادة الأمم.

وانطلاقاً من التدايعات العالمية التي تختص بالاقتصاد العالمي وهذا ما يؤثر في كل البلدان وفي كل القطاعات، لم ينجو قطاع النقل الجوي في كل البلدان على الصعيد الدولي وفي معظم البلدان من تأثيرات هيمنة المؤسسات العالمية، تقترحون السيد الوزير إلغاء المادة 89 من القانون رقم 98-06 التي تنص على الرخصة المسبقة للتخليق في أجوائنا والهبوط في مطاراتنا، لقد أصبح التعدي على حرمان الأمم من أجل ثروتها وتكسير اقتصادها من خصائص النظام العالمي.

السيد الوزير،

لا نستطيع أن نكون بطريقة غير مباشرة متواطئين وقد تحدث زملاءنا عن الطائرات العسكرية التي سسمح لها بالهبوط في مطاراتنا دون رخصة، في التهجم على أية دولة كانت باستعمال فضاءنا أو مطاراتنا، هذا تخوفنا سيدي، في إطار تفسخ الاقتصاد العالمي ولا أحد يستطيع إنكار ذلك.

إن إلغاء المادة 98 بإمكانه أن يفتح الباب أمام كل الذين لهم أطماع في بلادنا، سنفتح الباب لكل المهريين وأنتم تعلمون أن الاقتصاد العالمي اليوم ليس مبنياً على أساس احترام الدول والشعوب فكل المهريين يصلون ويجولون في كل دول العالم، إننا نشاهد ما يحدث في آسيا وفي أفريقيا من كل أنواع التهريب، كالمخدرات هذا دون التحدث عن الفساد، العكس السيد الوزير ينبغي اليوم اتخاذ تدابير كافية للحفاظ على مطاراتنا التي هي بوابة للدخول إلى الجزائر، هذا هو مفهوم المطار بوابة الدخول إلى البلد، من أجل الإسهام في المحافظة على أمن البلاد وسلامتها وإبعاد كل المخاطر.

أود التحدث عن اقتراحات اللجنة وقد سمعت السيد الوزير في عرضه حيث قال: "إننا نحضر لفتح مجال الطيران للخواص المستثمرين".

تغييراً طفيفاً (في العدد فقط) خاصة وأن عدد المسافرين يتزايد باستمرار والطلب على النقل الجوي ما فتىء يتعاظم.

- هل هناك مشروع لاقتناء الطائرة الحديثة العملاقة 380 ذات سعة 800 مسافر وهل مطاراتنا تتواءم مثل هذه الطائرة؟

معالي الوزير، هل هناك مخطط لتحديث المطارات العاملة وتفعيل المطارات العاطلة وبهذه المناسبة نلتبس من معالي الوزير الفاضل إستغلال مطار القواسمية في ولاية الشلف لنقل حجاج ولايات الشلف وعين الدفلى وتسييسميت وغلزيان وحتى مستغانم، كما نتساءل عن مستقبل المطار القديم العاطل عن العمل بولاية سكيكدة.

تعلمون السيد الوزير، أن بلادنا تعاني هجرة الإطارات إلى الخارج ومنها قادة الطائرات وتقنيو الصيانة، فماذا فعلت الوزارة الوصية للحد من هذه الظاهرة بل وإعادة استقطاب تلك الإطارات وأقصد المحفزات المادية وتوسيع الأسطول؟

يلاحظ في مطاراتنا قضية التأخرات المفرطة في الإقلاع في المواعيد المحددة بل وحتى إلغاء الرحلات أحياناً مما يسبب ارتباكاً للمسافرين وتأثيراً سلبياً في سمعة شركة الخطوط الجوية الجزائرية التي تعتبر رمزا من رموز السيادة والكرامة الوطنية، فهل من مخطط للضبط والصرامة والدقة والتكفل التام بالمسافرين إيواء وإطعاماً في حالات التأخر المفرط أو الإلغاء؟

أخيراً نحبي كافة الإطارات العاملة في ميدان الطيران المدني من قادة الطائرات والمضيفين ورجال الصيانة والمراقبة على كفايتهم العالية وحسن استقبالهم وكرم ضيافتهم للمسافرين بما يفوق في بلدان كثيرة على قلة الإمكانيات كما نترحم على روح فقيدهم القطاع الرئيس المدير العام لشركة الخطوط الجوية الجزائرية الأخ محمد الطيب بنويس نسأل الله أن يتقبله في عباده الصالحين، إن أريد إلا الإصلاح ما استطعت وما توفيقي إلا بالله والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

الرئيس: شكراً السيد عبد القادر بلقاسم قوادي، وأحيل الكلمة إلى السيد محمد مزباني.

السيد محمد مزباني: السيد رئيس المجلس الشعبي الوطني، السيدين الوزيرين، زملائي النواب، السلام عليكم.

السيد الرئيس،
إن الطلب العالمي على الإمكانيات البشرية المؤهلة من طيارين ومساعدين في ازدياد خاصة في الأسواق الشرق أوسطية، ومع وجود هياكل قاعدية هامة بالجزائر (مطارات في كل أرجاء الوطن قليلة الاستغلال) يمكن إنشاء مركزا أو مراكز خاصة بالتدريب والتكوين وذلك عن طريق الشراكة مع الدول المالكة للخبرة في إطار الاستثمار المشترك على أساس تجاري وفي الوقت نفسه ربحي.

السيد الرئيس،
يجب الاعتناء أكثر بالجانب الخدماتي للقطاع والقضاء على السلبات الكثيرة التي يعانها القطاع خاصة وأن في الفترة الأخيرة أصبح الأجانب يستهلكون هذه الخدمات، من أجل تحسين صورة الجزائر بحث هؤلاء على الاعتماد على الطيران الجزائري في إطار الأعمال أو السياحة.

السيد الرئيس،
نطالب بتخصيص خطوط ورحلات إضافية باتجاه البلدان التي توجد بها الجاليات الجزائرية لتسهيل تنقلهم وذلك بتحسين مستوى الخدمات وجعل الأسعار أكثر تنافسية، لأن الشركات الأجنبية أصبحت تأخذ جزءا كبيرا من هذه السوق.

التركيز على إعادة تكوين المستخدمين المساعدين في مجال الطيران خاصة في مستوى المطارات، وجعلهم يتعاملون مع زبائن شركة الخطوط الجوية الجزائرية باحترافية أكثر، لأنه وللأسف فإن هذا الجانب ما يزال بعيدا كل البعد عن الاحترافية ولا يخدم صورة الشركة.

السيد الرئيس،
مع حلول موسم الحج من كل سنة، وتزايد عدد المواطنين الراغبين في أداء مناسك هذه الفريضة، ونظرا إلى ارتفاع تكلفة السفر إلى البقاع المقدسة وما يمثله ثمن التذكرة الذي يمثل جزءا هاما من التكلفة الإجمالية، وللإسهام في مساعدة المواطنين في أداء هذه الفريضة، نقترح العمل على تخفيض تذكرة السفر خاصة للمواطنين ذوي الدخل المحدود، وذلك عن طريق التعاقد مع عدد أكبر من شركات الطيران التي توفر أسعار تنافسية وتضمنها وذلك بتنصيب لجنة خاصة من الخبراء على مدار السنة لضمان تحقيق هذا الهدف.

السيد الرئيس، أخيرا لدي ملاحظة تتمثل في طلب من مواطني دائرة عين مليلة التي تعتبر من أكبر دوائر ولاية أم البواقي ولكون هذه المدينة تمثل إحدى الأقطاب التجارية في مستوى

أعلمكم سيدي أنه كانت لدينا تجربة أولى في فتح هذا المجال ولم يقدم بجدية ولا فائدة للطيران ونعلم أن الشيء الوحيد الذي يهم الخواص هو تحقيق أرباح نلاحظ، عندما تجري إحصائيات أن الطائرات التابعة للخطوط الجوية الجزائرية لا تعرف حالات تحطم كثيرة، بل نلاحظ ذلك في البلدان المتقدمة والطائرات التابعة للشركات الكبرى لأنها فتحت الصيانة أمام الخواص وعندما فتحت تحقيقات عن سبب تحطم الطائرات لوحظ أن ذلك راجع إلى الصيانة حيث عهد بها إلى الخواص الذين لا يؤدون مهامهم، وهذا يعني أن الصيانة يجب أن تكون عمومية تعود إلى الخطوط الجوية الجزائرية وهذا حفاظا على سلامة المسافرين وسلامة التراب الوطني، والسلام عليكم.

الرئيس : شكرا السيد محمد مزباني، وأحيل الكلمة إلى السيد لزهو حمادو.

السيد لزهو حمادو : السيد رئيس المجلس الشعبي الوطني المحترم،
السيد معالي وزير النقل،
زميلاتي، زملائي النواب،
أسرة الإعلام،
سلام الله عليكم.
وبعد،

مما لا شك فيه أن الطيران المدني بالإضافة إلى كونه وسيلة نقل سريعة بين مختلف البلدان، أو داخل البلد الواحد، كما هو الشأن في الجزائر (امتداد جغرافي واسع)، فهو يمثل فرصة اقتصادية وتجارية كبيرة. وعليه من المهم جدا التفكير في الاستثمار في هذا القطاع.

ومع زيادة الطلب العالمي لهذه الخدمة، ومحدودية إمكانيات دول كثيرة للاستجابة لهذا الطلب، ومع توفر إمكانيات الاستثمار في هذه الفترة لوجود رؤوس أموال محلية كثيرة، بالإضافة إلى توفر الكفاءات العالية في الجزائر (وجود طيارين في مستوى عالمي) وكثرة الطلب من قبل الشركات العالمية على هذه الفئة دليل على ذلك.

السيد الرئيس، نطالب بفتح المجال أمام رؤوس الأموال الجزائرية (خاصة أو عمومية) بإنشاء شركات طيران متخصصة في كراء الطائرات للسوق المحلية التي تلجأ في بعض الأحيان إلى كراء الطائرات، والتوجه بعدها إلى السوق الخارجية بعد تلبية الطلب المحلي وستستفيد خزينة الدولة من جباية هذا القطاع من مبالغ هائلة.

لشيكاجو واتفاق العبور إلا فهي تعتبر طائرة دولة تخضع إلى إجراءات خاصة سنحددها بدقة عن طريق التنظيم بين وزارتي الدفاع الوطني والنقل.

إذن، لا خوف على المجال الجوي الجزائري، فقد ورد مشروع هذا القانون ليخدم سيادة المجال الجوي الجزائري ويوضح صلاحيات كل من يسهر على سلامة هذا الجو وسيادته.

ثانيا- النقطة الثانية التي أردت التطرق إليها بوضوح هي أن الجزائر لم تخضع أبدا إلى ضغوط أجنبية في تسيير أمورها الداخلية، ولقد ورد هذا الاقتراح من قبل وزارة النقل بمعوية وزارة الدفاع الوطني محض إرادتنا لتوضيح أمورنا ولجعل مشروع هذا القانون يتماشى مع الاتفاقيات الدولية بصفة واضحة وهنا أشكر السيد مسعود شيهوب الذي يعتبر قانوني محنك والذي أجاب على سؤال قد طرح من قبل، ومفاده لماذا لم نغير هذا القانون من قبل بعدما صادفنا على اتفاقية شيكاغو واتفاق العبور، إن الاتفاقيات الدولية تسمو فوق القانون الداخلي، ولهذا صادقت الجزائر على الاتفاقية وطبقت القانون الدولي بحذافيره، ولكن مضمون هذه الاتفاقية لم يدمج في قانوننا الداخلي لذا حاولنا اليوم إدراجه في القانون الجزائري وتوضيح الأمور فيما يتعلق بالتسيير في كل المصالح الساهرة على سيادة الأجواء الجزائرية.

ثالثا- هناك نقطة ثالثة يجب الخوض فيها كونها قانونية محضة، إنني أتفق مع كل من تدخل وتساءل عن سبب التغيير الجزئي لهذا القانون بينما يحتاج إلى تغيير شامل لتكييفه مع ظروف النقل الجوي الحالي لكنني أقول لم يعاد النظر في هذا القانون بطريقة شاملة، لأن هناك تطورا سريعا في مجال النقل الجوي وفي المحيط العالمي الخاص بالنقل الجوي، لاسيما إدراج أو إدخال بعض الشروط الجديدة فيما يخص سلامة الطيران المدني وإننا ننتظر أن تستقر هذه الإجراءات الدولية الجديدة لدمجها في القانون، ثم بعدها نقدم إلى المجلس مشروع تعديل شامل للقانون ونأخذ بعين الاعتبار كل ما طرأ من تغييرات على النقل الجوي الدولي وعلى الشروط الخاصة على وجه الخصوص بأمن الملاحة الجوية وسلامتها.

أما عن النقاط الأخرى التي تطرق إليها الإخوة النواب فتتعلق أساسا بالنقل الجوي في الجزائر. وسأعود فيما بعد إلى مضمون مشروع القانون.

فيما يخص النقل الجوي في الجزائر، يجب في البداية أن نعرف أننا تجاوزنا مرحلة صعبة، والتي كانت فيها الخطوط الجوية الجزائرية الشركة الوحيدة التي تحط في مطارات الجزائر، واليوم

الوطن خاصة بما يتعلق بتجارة قطع الغيار، حيث نجد سكان هذه الدائرة يعانون عدم وجود محطة للمسافرين، وعليه نطالب معالي الوزير المحترم، بإنشاء محطة للمسافرين بهذه الدائرة ذات الكثافة السكانية الهائلة وفك العزلة على القرى المحيطة بها. شكرا السيد الرئيس.

الرئيس : شكرا السيد لزه حمارو.

كان السيد لزه حمارو آخر متدخل في المناقشة العامة لمشروع هذا القانون والآن أحيل الكلمة إلى السيد محمد مغلاوي وزير النقل ليرد على انشغالات السادة النواب، فليفضل إلى المنصة.

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

السيد رئيس المجلس الشعبي الوطني المحترم،

السيدات والسادة النواب الأفاضل.

في البداية أشكر مرة أخرى اللجنة المختصة للمجلس الشعبي الوطني على تقديمها التقرير بعد المناقشة مع إدارات القطاع ومعني شخصيا، هذا التقرير الذي يوضح الأسباب التي أدت بنا إلى تعديل هذا القانون هذا من جهة، ومن جهة أخرى أشكر كذلك كل السادة النواب الذين تدخلوا بإسهاب حول هذا المشروع، وسأحاول تقديم بعض التوضيحات الإضافية زيادة على ما ورد في العرض الذي قدمته في المجلس.

أود في البداية أن أقول إن بعض السادة النواب لمحووا في مداخلتهم إلى أمور أعتبرها غير موجودة في مشروع القانون والأمر يتعلق بما يأتي :

أولا- بخصوص الطائرات العسكرية، تحدثنا في مشروع تعديل القانون عن الطائرات الأجنبية بمفهومها المحدد في الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، فكل طائرة غير تجارية تملكها دولة أو تستأجرها لاستعمالها في خدمتها تعتبر طائرة أجنبية وبهذه الصفة تخضع إلى سيادة الجزائر عندما تحلق في الأجواء الجزائرية، أي أنها تخضع إلى مبدأ المعاملة بالمثل وإلى سلطة تقدير الجزائر، نراعي في ذلك مصلحة الجزائر، وإذا فصلنا ما بين الطائرات الأجنبية والتجارية، فهذا راجع إلى بعض الصعوبات التي وجدناها داخليا لتصنيف الطائرات عندما يتخذ القرار سواء بالسماح لها بالتحليق فوق الأجواء الجزائرية أو لا، لأن ذلك يتم في وقت محدود، وفي بعض الأحيان لا يسمح بالتنسيق فلا تتمكن المصالح التقنية لوزارة النقل والمصالح الأخرى للدولة الساهرة على سيادة الأجواء الجزائرية من الفصل في الأمر، ولهذا حددناها ليمكن كل شخص في أي مكان في الجزائر من التعرف عن صنف هذه الطائرة إذا كانت تجارية أو مدنية تخضع للاتفاقيات الثنائية ما بين الدول والاتفاقيات الدولية

والحمد لله، جراء السياسة الرشيدة للمصالحة الوطنية والإيعاش الاقتصادي وكل ما أدخل من تغييرات أو تحديث على الأجهزة التي تسير المجال الجوي الجزائري، نجد اليوم أكثر من 14 شركة أجنبية تنقل من الجزائر إليها في ظروف مرضية ولكن شركة الخطوط الجوية الجزائرية التي كانت الشركة الوحيدة التي تقوم بالنقل الداخلي والخارجي واجهت صعوبات كثيرة، تكمن أساسا في أسطول هذه الشركة، الذي لم يجدد منذ أكثر من 15 سنة وهذا راجع إلى أسباب أمنية واقتصادية وإلى أسباب أخرى عديدة، ولكن ومنذ أربع أو خمس سنوات بدأنا في تجديد هذا الأسطول بالطاقت الداخلية لشركة الخطوط الجوية الجزائرية، حقيقة لقد ساعدت الدولة الجزائرية في كيفية الحصول على قروض، وحاليا يتكون الأسطول الجزائري من 30 طائرة جديدة ومعدل عمرها أربع سنوات، ولقد تمت هذه العملية أول مرة عن طريق السوق المالي بالسندات وهذه الأخيرة لها شروط، فحتى تدخل شركة السوق وتمول نفسها عن طريق السندات تلتزم بشروط البورصة التي يجب أن تخضع لها شركة الخطوط الجوية الجزائرية، ولا يمكنها اليوم سوى تمويل 29 طائرة التي اقتنتها لتجديد اسطولها.

أما بخصوص ما قيل عن نوعية الخدمات في الخطوط الجوية الجزائرية، أتفق معكم، ولقد قدمت أسئلة كتابية كثيرة وطرحنا أسئلة شفوية أخرى من قبل السادة النواب. فشركة الخطوط الجوية الجزائرية اليوم تحوز أسطولا لا يتلاءم مع الطلبات الداخلية ودوره في ربط الجزائر بالخارج، لكن لا يمكن أن نترك النقل الجوي الدولي حكرا على شركات أجنبية ولا يمكننا التخلي عن ربط بعض المدن وبصفة خاصة مناطق الجنوب، ولهذا فشركة الخطوط الجوية الجزائرية اليوم والتي تعتبر شركة اقتصادية عمومية ذات طابع اقتصادي وليست شركة اقتصادية عمومية ذات طابع صناعي وتجاري لها حرية التصرف لتضمن توازنها المالي ولكن في الوقت نفسه هناك دفتر شروط يربطنا بالخطوط الجوية الجزائرية ومقابل التمويل وضعنا على عاتقها الخدمات العمومية والتي نمولها سنويا والآن يخصص في كل سنة تقريبا ما قيمته 3 ملايين دينار جزائري للخطوط الجوية الجزائرية لتغطية تكلفة الخدمة العمومية التي وضعناها على عاتقها، فعلى سبيل المثال يشتكي كل الجزائريين من غلاء التسعيرة، لأن قدرتهم الشرائية لا تسمح لهم باستعمال النقل الجوي لكن بما أن بلادنا واسعة وكبيرة فهم مضطرون للتنقل عبر النقل الجوي لأنهم لا يملكون في بعض الأحيان بديلا آخر، غير أنه يجب أن نعرف أن معدل الكيلومتر لكل مسافر في الجزائر يقدر بمبلغ 7,5 دنانير للكيلومتر، بينما جيراننا فمعدلهم يصل إلى مبلغ 20 دينار للكيلومتر، لا تقارنوا على أساس شارتر والبيع بالتخفيضات، بل على أساس العمل المنتظم أو النقل المنتظم سواء أكان النقل دوليا أم داخليا، فهناك قواعد عامة تطبقها كل شركات النقل الجوي، لأن هناك فرق بين الخطوط المنتظمة والبيع بالتخفيضات وشارتر، أما حاليا، فيما يخص النقل الجوي الخارجي فلقد زدنا شركة الخطوط الجوية الجزائرية بتعليمات وساعدناها للدخول في المنافسة مع الشركات الأخرى، ففي بعض الأحيان، نجد أن سعر التذكرة إلى الخارج يقل عن سعر بعض الشركات التي تستثمر في المطارات الجزائرية، ولكننا زدناها داخل الوطن بتعليمات، وهذا حسب دفتر الشروط الذي يربطنا بها لتبقى على التسعيرة نفسها، يمكننا القول إنها معقولة وقد

نفكر حاليا، وسوف يعقد مجلس وزاري مصغر في الأيام المقبلة إن شاء الله، بإعادة النظر في كيفية تمويل أسطول الخطوط الجوية الجزائرية بعدما وصلت هذه الشركة إلى سقف إمكانياتها الذاتية هذا من جهة ومن جهة أخرى، فصلنا شركة الطاسيلي على الخطوط الجوية الجزائرية وأسندنا تمويلها إلى شركة سوناطراك التي باستطاعتها ذلك، وحاليا هي بصدد اقتناء عشر طائرات التي ستسهم في نقل عمال المحروقات من جهة، ومن جهة أخرى، سنرخص لها ونؤهلها قانونا لتسهم في المبادلات الداخلية أو في النقل الداخلي إلى جانب شركة الخطوط الجوية الجزائرية دون وضع هذه الشركة في موقف محرج، أقول لكم بكل صراحة من هذا المنبر، إننا الدولة الوحيدة التي ما تزال تحافظ على سوقها الداخلي فلا نقبل، مهما كانت الظروف ومهما كانت تطورات السوق الدولية فيما يخص النقل الجوي، وبعد التجربة التي عرفناها والدور الذي أدته شركة الخطوط الجوية الجزائرية لضمان تنقل الجزائريين، أن نفعل مثل بعض الدول التي فتحت السوق وهذا حتى لا تنهار شركة الخطوط الجوية الجزائرية وهذا لا نقبله، لا اليوم ولا غدا ولا مستقبلا ولكن سنتكيف بصفة تدريجية مع السوق، ومع الأسف، خضنا تجربة فتح السوق لمستثمر جزائري وأنتم تعرفون ما آلت إليه هذه الشركة لأنها لم تسير حسب الشروط المعمول بها دوليا في تسيير شركة من شركات الخطوط الجوية.

إذن، يجب المحافظة على الخطوط الجوية الجزائرية مع إضفاء مرونة لنسمح للجزائريين بدخول السوق عن طريق شركة "

مغادرة البلاد؟!، أنجردهم من جواز سفرهم؟! ما العمل؟ إننا نحاول تحسين ظروف العمل وكذا مدخول الطيارين الجزائريين حسب إمكانياتنا ولكن لا يمكننا إغلاق السوق الدولي للطيران.

ولكن أن تفرض قائمة من الشروط تتضمن واجبات مثل يجب عليك كذا... ويجب فعل كذا... ويجب... ويجب... فواجبات ينبغي أن تكون قدر المستطاع.

هناك نقاط أخرى تطرق إليها الأخوة النواب ويجب الرد عليها.

فيما يتعلق بأمن الملاحة الجوية وسلامتها في الجزائر وكذا تطبيق القواعد المعمول بها دوليا، ففي هذا المجال، أقول لاشيء يدعو الجزائر للخجل، فمذ 15 يوما طبقنا نظاما جديدا يخص الملاحة الجوية فوق المجال الجوي الجزائري، وربما لم يسمع به أحدكم، فهذه العملية من أحسن العمليات التي قامت بها المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية الجزائرية في الأيام الأخيرة، وهذا نتيجة للاستثمارات التي قامت بها الجزائر منذ سنوات لتغطية المجال الجوي الجزائري بالردارات لضمان سلامة الملاحة الجوية الجزائرية، أضف إلى ذلك أن كل مطاراتنا معروفة دوليا، فلو لم تكن قادرين على هذا لما فتح خط موريل، لأن الدول الأجنبية قبل أن تمنحك الرخصة للحط في مطارها تستطلع أولا إن كان مطارك يتوفر على كل الشروط الأمنية فمذ شهر ونصف فقط جاءت لجنة تابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي ثم بعدها جاءت لجنة نقل كندا واطلعت على كل الأمور وأعدت تقريرا، يمكن أن تفتخر به الجزائر، لأن كل المصالح الأمنية شاركت في هذا العمل ليس فقط الملاحة الجوية ووزارة النقل لكن كل المصالح التي تعمل في المطار من جمارك وشرطة وكذا التقنيين القائمين على هذا الواجب والذين استطاعوا تحقيق هذه النتيجة.

هناك نقطة أخرى تطرق إليها الأخوة النواب وتتعلق بفتح المطارات، ماذا سأقول لكم، تتوفر الجزائر على 50 مطارا والحمد لله، ونصف هذا العدد، مطارات مفتوحة للملاحة الجوية العمومية ومن بينها مطارات استعمالها محدود، فعندما أقول الحمد لله، فهذا معناه أن هذا الاستثمار استفادته الجزائر، ليس مفتوحا للملاحة، لكن يؤدي دورا في سلامة الملاحة الجوية وأمنها، لأن هناك بعض الشروط، وبما أننا في بلد واسع وشاسع فيجب أن يوجد مطار بعد كل ساعة طيران على الأقل لتحط به الطائرة في حالة وجود عطب، وهذا يجعلنا نضمن شروطا أمنية مقبولة في المجال الجوي الجزائري أكثر من بعض الدول المجاورة أو من بعض الدول الأخرى، فهذه العملية مكلفة، لأنه لزم على وزارة النقل تعيين حراس وكذا من يحافظ على المطار

لا تكون في متناول كل الجزائريين لكنها معقولة بالنظر إلى التعويض الذي نستطيع منحه لها، حيث يمكن أن تعلن الخطوط الجوية الجزائرية في أي وقت، إن أردتم، أن تثنى تذكرة السفر من العاصمة إلى ولاية تامنغست سيقدر بمبلغ 4000 دج لكنها ستضع الحساب وتطالب بالمقابل، أظن أن هذه الشفافية ستحول دون أن تصل شركتنا إلى ما وصلت إليه في الماضي حيث وصل معدل عمر أسطولها إلى 21 سنة.

فيما يخص النقل الجوي كذلك، نسجل بعض الملاحظات فلا يمكننا التنهرب من الحقيقة، نقولون إن رحلات شركة الخطوط الجوية الجزائرية لا تلتزم بمواقيتها وإن خدماتها محدودة وإن مطاراتنا غير لائقة ولكننا شرعنا الآن في تنفيذ برنامج، وانطلاقا من العاصمة باعتبارها الواجهة الأولى ولقد فتحنا في الأسبوع الماضي محطة للمسافرين للخطوط الجوية الداخلية الجزائرية، وهناك مطارات أخرى قيد الإنجاز وسنوفر في أقرب وقت إن شاء الله خدمات مقبولة سواء فيما يتعلق بالنقل الداخلي أو بالنقل الدولي، ولكن فليكن في علم الجميع أيضا أن عدد عمال شركة الخطوط الجوية الجزائرية لا يتناسب مع حجم المردودية المعمول بها دوليا، وحتى في المحيط القريب منا، فالشركات المغربية تشغل حاليا ما يقارب 170 و180 عاملا في كل طائرة، أما نحن فلقد تجاوزنا كل هذا، لذا حاولنا بالتوافق مع النقابة ومع المديرية العامة لشركة الخطوط الجوية الجزائرية تقليص العدد بطريقة ترضي العمال الذي سيغادرون الشركة وترضي كذلك الشركة حيث يمكننا العودة إلى مقياس مقبول فيما يخص العاملين.

هناك من علق عن ذلك حيث قيل إننا نسرح العمال، لا لم نسرح العمال دون موافقتهم، وسوف نواصل الحوار والمشاوره حتى نصل إلى عدد يتناسب مع المعدل المعمول به دوليا إن شاء الله، لكن من خلال هذه العملية، لا نسمح للأشخاص الذين يملكون مهارة خاصة من مغادرة الشركة، فلتأتوا لي بشخص بحوزته مؤهلا واحتاجته شركة الخطوط الجوية الجزائرية، وسرحناه في إطار الاتفاق الذي تم من خلاله تسريح حوالي 1200 عاملا السنة الماضية؟!!

نواجه حاليا مشكلا بخصوص الطيارين، وهذا مشكل مطروح عالميا، يقال حسب بعض الدراسات إن الصين ستحتاج في السنوات المقبلة إلى أكثر من 1800 طيارا، هذا وتشهد شركات الخليج تطورا سريعا ولأن هدف سياستهم واستراتيجيتهم هو تطوير النقل الجوي، ليس سوقهم الداخلي لأنه محدود ولكن في إطار استثمار فائضهم من المحروقات فإنها تسعى إلى توظيف طيارين، فيأتون إلى فندق "ماركور" ويعرضون مبلغ 10 000 أورو لكل طيار ليعمل معهم، ما العمل؟! أنمنع الجزائريين من

رحلة وسيادة من قبل الجزائر التي تعود إليها سلطة التقدير في منح الترخيص أم لا، وهذا بالنظر إلى مصالح الجزائر ومبدأ المعاملة بالمثل مع دول أخرى، أما كل ما قيل عن الطائرات العسكرية فأعتبره غير مؤسس ولا يندرج في مجال هذا التعديل، الذي سيخدمنا بوضوح أكثر في تعاملنا مع شركائنا سواء أكانوا تجاريين أم دول.

أستسمحكم نظرا إلى ضيق الوقت لكن أتمنى أن أكون قد تطرقت إلى أهم النقاط الخاصة بمشروع هذا القانون. شكرا.

الرئيس : شكرا السيد الوزير، أسأل السيد رئيس اللجنة إن أراد أخذ الكلمة

لكن قبل ذلك أحيل الكلمة إلى السيد مراد منصور الذي يود إبداء نقطة نظام.

السيد مراد منصور (بيدي نقطة نظام): شكرا. السيد الرئيس، للتوضيح فلقد تحدثت معالي الوزير وقال إننا لم نتطرق إلى الطائرات العسكرية وهي مدرجة...

الرئيس : هذه ليست نقطة نظام... أحيل الكلمة إلى رئيس اللجنة.

السيد رئيس اللجنة : باسمي الخاص وباسم أعضاء اللجنة، أود أن أشكر معالي الوزير وكل إطارات القطاع، كما أوجه جزيل الشكر لزميلاتي وزملائي النواب على إسهامهم في هذا المشروع وإثرائهم له وهذا دليل على اهتمامهم بمشاكل المجتمع ودون إطالة أشكركم السيد الرئيس وأتمنى التوفيق لمعالي الوزير في مهامه، وشكرا.

الرئيس : شكرا السيد رئيس اللجنة، نستأنف أشغالنا غدا الخميس في الساعة 10 صباحا وستخصص ل طرح الأسئلة الشفوية، وشكرا للجميع.

**رفعت الجلسة في الساعة الحادية عشرة
والدقيقة الثانية والخمسين صباحا**

وتقنيون في الملاحة الجوية وهذا لاستعمال هذه المطارات عند الضرورة كمطارات ثانوية ولهم دورا آخر في مجال الدفاع الوطني، ولكن لا نستطيع تغطية حاجات 50 مطارا بعدد 29 طائرة ولا نملك حاليا الإمكانيات إلا إذا قمنا بفتح السوق وبذلك نتراجع على مبدأ من المبادئ التي قلناها سابقا وهو الحفاظ على دور الخطوط الجوية الجزائرية في النقل الداخلي وكذا الحفاظ على سوقنا الداخلي وعدم فتحه بصفة عشوائية وغير منتظمة للطيران الأجنبي، يمكننا فتحه غدا ستأتي 20 شركة لتستثمر وتستغل 50 مطارا. وقد تسغل كل مطاراتنا، ولكن بهذا نفقد سيادتنا على سوقنا الداخلي، لا أقول يجب أن نبقي منغلقتين إلى الأبد ولكن يجب التفكير في كيفية فتح هذا السوق بصفة منتظمة وتدرجية يمكننا على الأقل من الاستجابة إلى ضروريات الجزائريين في مجال النقل الداخلي.

إذن، لا يمكن فتح هذه المطارات بين عشية وضحاها، وبالمقابل سنفتح النقل عن طريق الطاكسي الجوي، وأظن أن هذا المجال واعد للاستثمار لأن هناك العديد من الطيارين والمستثمرين الذين يرغبون في ذلك وفي هذا الصدد اتصل بنا العديد من الأشخاص، إذن سنفتحه بطريقة شفافة فمن أراد الاستثمار. نطلع على الشروط إذا توفرت فيه وإذ كان قادرا على الالتزام بالتنظيم المعمول به دوليا.

فيما يخص النقل الجوي نفتح أولا الطاكسي الجوي الذي سيربط المطارات الصغيرة أو المطارات غير المستعملة من قبل شركة الخطوط الجوية الجزائرية وبالتالي ستنمو هذه الشركات وتعمل إلى جانب شركة الخطوط الجوية الجزائرية وكذا إلى جانب شركة الطاسيلي وبالتالي سيزيد العرض في هذا المجال إن شاء الله.

وفيما يتعلق بالمواد التي تطرقنا إليها في هذا التعديل أظن أنها مواد واضحة، أما عن إلغاء المادة 89 التي تطرق إليه بعض الإخوة النواب فهو واضح، لأن المادة كانت تضم فقرتين، وقد فصلنا بين ما هو تجاري محض الذي يخضع للاتفاقيات التجارية وإلى الترخيص الدائم، فهناك نقل منتظم وعليه لا تحتاج كل رحلة إلى رخصة وتحليق وهبوط طائرات الدولة الذي حددنا مفهومها والتي تخضع إلى ترخيص في كل

ماحق : الجلسة العلنية المنعقدة يوم الأربعاء 07 نوفمبر 2007
ملاحظات واقتراحات لجنة النقل والمواصلات والاتصالات السلكية واللاسلكية
على مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06 المؤرخ
في 27 يونيو 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني

تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم".

المادة 4: تدرج ضمن أحكام المادة 124 من القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو سنة 1998، المذكور أعلاه، مطة خامسة تحرر كما يأتي :

"المادة 124 :
 - الطاكسي الجوي".

(الباقى بدون تغيير).

المادة 5: تعدل أحكام المادة 125 من القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو سنة 1998، المذكور أعلاه، وتحرر كما يأتي :

"المادة 125: يرخص لخدمات النقل الجوي التي تدعى "الطاقسي الجوي" باستعمال طائرات تتسع لعشرين (20) مقعدا أو أقل أو لألفي (2000) كيلوغرام أو أقل لنقل الحمولة".

المادة 6: تلغى أحكام المادة 89 من القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998، المذكور أعلاه.

المادة 7: ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في

عبد العزيز بوتفليقة

المادة الأولى : يهدف هذا القانون إلى تعديل وتنظيم بعض أحكام القانون 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998، المذكور أعلاه.

المادة 2: تعدل وتنتم أحكام المادة 73 من القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو سنة 1998، المذكور أعلاه، كما يأتي :

"المادة 73: تقبل للتخليق في الفضاء الجوي الجزائري، شريطة الامتثال لقواعد وإجراءات الملاحة الجوية :

- الطائرات الجزائرية التابعة للدولة،
 - طائرات الدولة الأجنبية المرخص لها طبقا لأحكام المادة 74 أدناه".

(الباقى بدون تغيير).

المادة 3: تعدل وتنتم أحكام المادة 74 من القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو سنة 1998، المذكور أعلاه، وتحرر كما يأتي :

"المادة 74: لا يجوز لأية طائرة دولة أجنبية أن تحلق فوق التراب الوطني أو الهبوط عليه إلا بموجب رخصة تصدرها السلطة الوطنية المؤهلة وذلك، طبقا لشروط هذه الرخصة.

تعد طائرة دولة أجنبية، كل طائرة تملكها أو تؤجرها أو تستأجرها دولة أجنبية أو منظمة دولية.

تعتبر طائرة دولة أجنبية، الطائرة المرقمة في دولة غير منضمة إلى اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي ولم تبرم أي اتفاق جوي مع الجزائر.