

## محضر الجلسة العلنية السادسة عشرة

المنعقدة يوم الإثنين 14 محرم 1419 هـ

الموافق 11 ماي 1998 م

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

تمثيل الحكومة: السيد محمد كشود، الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان.

افتتحت الجلسة على الساعة الثالثة والدقيقة الخامسة عشرة مساءً.

السيد رئيس الجلسة: الجلسة مفتوحة. يقتضي جدول أعمال جلستنا اليوم عرض ومناقشة نص القانون المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني. أرحب في البداية بالسيد الوزير ممثل الحكومة وأشكره على حضور أشغالنا، كما أرحب بالسيد ممثل وزير النقل. طبقاً للمادة 120 من الدستور ووفقاً للمادتين 64 و 68 من النظام الداخلي لمجلس الأمة، نشرع في المناقشة وأحيل الكلمة إلى السيد ممثل الحكومة لعرض نص هذا القانون فليتنفضل مشكوراً.

السيد ممثل الحكومة: بسم الله الرحمن الرحيم، سيدي رئيس الجلسة، أيها السيدات والسادة أعضاء المجلس الأفاضل، السيدات والسادة الحضور، يسرني ويشرفني نيابة عن السيد وزير النقل - الذي تعذر وجوده اليوم أمامكم بسبب التزامات خارج الوطن - أن أقدم لكم عرضاً عن مشروع قانون الطيران المدني.

إن هذا المشروع يتضمن تحولات جذرية من الناحية التشريعية وتطورات في مجال أنشطة الطيران المدني في المستقبل وبهذا تكون بلادنا قد خطت خطوة مهمة في اتجاه التفتح ومواكبة التيار في إطار عولمة الاقتصاد وحرية المتاجرة والتنافس.

سيدي رئيس الجلسة، السيدات والسادة أعضاء المجلس الموقر، إن الأدوات القانونية المعمول بها حالياً تركز على ثلاثة قوانين وأوامر بالإضافة إلى نصوص تطبيقية من جهة وإلى المادة (17) من الدستور من جهة أخرى. ومن هنا تجدر الإشارة إلى أن المادة (17) من الدستور أقرت الملكية العمومية على مجموعة من الممتلكات، منها النقل الجوي وأعلنتها ملكاً للمجموعة الوطنية، كما أن هذه المادة أدرجت هذه الممتلكات في قائمة الأملاك الوطنية.

إن الانتقال إلى التفتح الذي يفرضه اقتصاد السوق، أدى بالضرورة إلى مراجعة المنظومة القانونية المعمول بها حالياً في هذا المجال وعليه سأقوم بتقديم هذا المشروع الذي هو أمامكم ضمن ثلاثة أبواب رئيسية:

- الباب الأول: خاص بمضمون المشروع.

- الباب الثاني: يخص أهداف المشروع.

- الباب الثالث: يوضح شروط منح الامتياز.

أولاً: مضمون المشروع

يتضمن المشروع عشر (10) مسائل وهي كالاتي:

1 - المبادئ الأساسية التي تقوم عليها السياسة الوطنية للنقل الجوي.

2 - شروط ترقيم الطائرات ومنحها الجنسية الجزائرية.

3 - صناعة وصيانة الطائرات والرقابة التقنية التي تخضع لها.

4 - شروط بناء المطارات والمحطات الجوية.

5 - قواعد الملاحة الجوية.

6 - الرسوم الخاصة بالطيران.

7 - الخدمات الجوية.

8 - عقد النقل الجوي.

9 - عمال الطيران المدني.

10 - الأحكام الجزائية.

هذه هي بإيجاز المجالات التي يتطرق إليها المشروع مع مراعاة الانسجام والتنسيق بينها بطبيعة الحال.

ثانياً: أهداف المشروع

يهدف المشروع إلى تزويد نشاط الطيران المدني في بلادنا بنصوص ذات طابع تشريعي، تشمل مجمل جوانبه وتسييره وتطويره مع الأخذ في الحسبان التحولات التي طرأت على الصعيدين الداخلي والخارجي.

فعلى الصعيد الداخلي مثلاً يتطرق المشروع إلى مفهوم الخدمة العامة بنصوص تتكفل بالتأكيد على شروط ممارسة سيادة الدولة في هذا المجال موازاة مع إقحام هذا المجال في مواجهة متطلبات السوق والمنافسة ولهذه الأسباب يهدف المشروع أساساً إلى:

- تكييف التشريعات التي تحكم قطاع الطيران المدني مع متطلبات السوق من جهة وأحكام الدستور من جهة أخرى.

- فتح النشاطات ذات الطابع التجاري لرأس المال العمومي والخاص سواء الوطني أو الأجنبي بواسطة الامتياز الذي تمنحه الدولة على أساس دفتر شروط وبهذا الصدد بودي أن أبدي ملاحظتين:

الملاحظة الأولى:

\* دور الدولة: إن الملاحظة التي يمكن إيدائها هي أنه رغم إدخال نشاط الطيران المدني مجال السوق والمنافسة، احتفظت الدولة بسلطة المراقبة على هذا النشاط.

\* الامتياز: إن إلغاء الاحتكار على النقل الجوي الذي تمارسه حالياً الشركة الوطنية للخطوط الجوية الجزائرية كرسته المادة (08) من هذا المشروع، وتوضح هذه المادة أن النقل الجوي تقوم به شركة وطنية واحدة أو عدة شركات وطنية سواء كانت عمومية أو خاصة.

أما المادة (112) من المشروع فهي تنص على أن النقل الجوي المصنف ضمن الأملاك التابعة للملكية العمومية، بموجب المادة 17 من الدستور، يجوز أن يكون محل امتياز حسب الأسس التالية:

أ - لا يجوز منح الامتياز إلا لأشخاص طبيعيين من ذوي الجنسية الجزائرية كما أنه يمنح وفقا لبعض الشروط إلى الأشخاص الاعتباريين الخاضعين للقانون الجزائري، وفي كل الحالات لا يمنح الامتياز إلا على أساس دفتر شروط، كما أن اتفاقية الامتياز ودفتر الشروط يخضعان لمصادقة مجلس الحكومة مسبقا وينشران بعدئذ في الجريدة الرسمية.

ب - يمنح الامتياز على شكل امتياز عام أو امتياز خاص، يقتصر هذا الأخير على خط جوي معين مثلا، ويفضي في جميع الحالات إلى دفع رسوم معينة.

الملاحظة الثانية: إن المقصود من الامتياز هو الاستغلال في إطار خدمة عامة تخضع لقوانين متميزة بوجوب الاستمرارية ومواءمة احتياجات الجمهور فإن الدولة تحتاط بجميع الضمانات ولهذا الغرض ترافق هذه الإجراءات التفتحية إجراءات موازية تخص تعزيز مراقبة الدولة وهكذا فإن الدولة تقوم بمراقبة سلامة الملاحة الجوية والخدمات الجوية.

أما في مجال شروط استغلال الخطوط الجوية فنحن نأمل في تحقيق النتائج المرجوة من هذا المشروع حيث وضعت الأدوات القانونية المقترحة خصوصا لتلبية الحاجيات التي يتطلبها تسيير نشاط النقل و ينتظر منها إذن تحسين نوعية الخدمات المقدمة للمستفيدين وتكاليف نشاطات النقل والنشاطات ذات العلاقة بها أو المكملة لها، تجديد وتطوير قدرات وطاقت هذا النوع من النقل، تلبية الطلبات المتزايدة من قبل المواطنين لشساعة القطر الوطني وامتداد أطرافه.

وفي الختام سيدي رئيس الجلسة، السيدات والسادة أعضاء المجلس الموقر، أملنا كبير في أن ينال هذا المشروع رضى السيدات والسادة أعضاء المجلس حتى يتمكن وطننا العزيز من الدخول في الألفية الثالثة -وفي هذا المجال بالذات- جاهزا لمواجهة تطورات العولمة الاقتصادية ومقتضيات المنافسة وشكرا على كرم الإصغاء والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

(تصفيق).

**السيد رئيس الجلسة:** أشكر السيد ممثل الحكومة وأحيل الكلمة الآن إلى السيد مقرر لجنة التجهيز والتهيئة العمرانية والإسكان وحماية البيئة لتقديم التقرير التمهيدي الذي أعدته اللجنة حول نص هذا القانون فليتنفضل.

**السيد مقرر اللجنة المختصة:** سيدي رئيس الجلسة، السيد الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان وممثل الحكومة، السيد ممثل وزير النقل، السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة المحترمون، إليكم نص تقرير اللجنة:

- طبقا لأحكام الفقرة الثانية (02) من المادة 113 من الدستور،

- طبقا لأحكام المواد 12، 23، 24، 31، 34، 35، 36، 37، 38، 39، 40، 41، 42، 43، 44، 45، 46، 47، 50، 51، 52 من النظام الداخلي لمجلس الأمة، وبناء على قرار الإحالة من طرف السيد رئيس مجلس الأمة المؤرخ في 14 ذي القعدة 1418 هـ الموافق لـ 3 مارس 1998م، اجتمعت لجنة التجهيز والتهيئة العمرانية والإسكان وحماية البيئة لمجلس الأمة والمتكونة من السادة الآتية أسماؤهم بمقر مجلس الأمة:

1 - عمر مريان رئيسا للجنة

2 - بشير طويل نائبا للرئيس

3 - بوزيدي مزغيش مقررا للجنة

4 - بشير أحمد باي عضوا

5 - قدور سعدي عضوا

6 - السعيد معايفية عضوا

7 - حسين جفال عضوا

8 - عبد العزيز قوري عضوا

9 - عثمان بن مسعود عضوا

10- عبد الله عرابي عضوا

11- محمد كمال يحيي عضوا

12 - مدني برادعي عضوا

13 - عبد المجيد عبيد عضوا

14 - محمد طاهير عضوا

15 - ناصر بوداش عضوا

وذلك لدراسة ومناقشة نص القانون المحال عليها والمتعلق بالقانون المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، وخصت لذلك عدة جلسات، آخرها جلسة يوم 10 مارس 98 التي استمعت فيها إلى السيدين محمد كشود

الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان ممثلاً للحكومة، والأمين العام لوزارة النقل نيابة عن السيد وزير النقل، حيث أجابا عن استفسارات وانشغالات أعضاء اللجنة وأزالا بعض الغموض حول فصول وأقسام هذا القانون الذي جاء ليستجيب لمتطلبات المرحلة ويسد الفراغ الموجود في مجال النقل الجوي ويكيف التشريع الوطني في مجال الطيران المدني مع القوانين والاتفاقيات الدولية المستحدثة.

أما النقاش الذي دار في جلسات اللجنة، فقد أفرز العديد من الأفكار التي تبرز الأهمية الكبرى التي يكتسبها هذا النص انطلاقاً من معطيات الظرف الحالي الذي يتميز بالانفتاح الاقتصادي والعولمة، بالإضافة إلى حيوية وحساسية هذا القطاع والأبعاد التنموية التي سيحققها والتي تدعو إلى التكفل به بجدية في المجالات التنظيمية والأمنية.

ويتضمن النص 232 مادة موزعة على أحد عشر (11) فصلاً هي:

1 - أحكام عامة.

2 - الطائرات.

3 - الإنشاء الطيران والرقابة التقنية وصيانة الطائرات.

4 - المطارات والمحطات الجوية ومحطات الطوافات.

5 - الملاحة الجوية والأرصاد الجوية.

6 - الإتاوات.

7 - المصالح الجوية.

8 - عقد النقل الجوي والمسؤولية والتأمينات.

9 - مستخدمو الطيران المدني.

10 - أحكام جزائية.

11- أحكام ختامية.

وقد تمت دراستها بالتفصيل خلال عدة جلسات في جو ساد الطرح الصريح والمناقشة الحيوية والبناءة التي تمحورت حول جوانبه الشكلية والمنهجية ومضمونه، إذ تم تدخل جميع أعضاء اللجنة لمناقشة وإثراء نص القانون مادة بمادة، ولقد أفضى النقاش إلى الملاحظات التالية:

1 - إن النص في حيثياته لم يمتثل كثيراً إلى تدرج النصوص القانونية "دستور، قانون، ... الخ".

2 - التعبير اللغوي والقانوني لا يؤديان في غالب الأحيان المعاني المرجوة والمقصودة من هذا النص القانوني.

3 - تكرار الأخطاء المطبعية أثر سلباً على إبراز معاني النص.

4 - كثرة الإحالة على التنظيم (48 مادة) أدت إلى التأثير السلبي على المضمون القانوني للنص.

أما من حيث المضمون فإن اللجنة تسجل جملة من الملاحظات تتعلق بالمواضيع التالية:

- إنشاء المطارات الخاصة.

- الدقة في التعريف.

- الخدمات الجوية ونوعيتها.

- نظام نوادي الطيران.

- ضرورة التمييز بين طبيعة العقوبات الواجبة التسليط (حبس، سجن).

- تحديد مسؤولية المستغل وطرق تقدير التعويضات والخسائر.
- تحديد الرقابة الطبية للطيران المدني.
- توضيح أكثر لمضمون المادتين 136 و 200 أو إعادة صياغتهما بما يفيد المعنى.

### الخلاصة

وفي الختام توصي اللجنة بضرورة رفع التحفظات السالفة الذكر حتى يستكمل النص بنيته الشكلية والمنهجية ومضمونه المرتجى.

ذلكم هو - سيداتي، سادتي أعضاء مجلس الأمة المحترمين - مضمون تقرير لجنة التجهيز والتهيئة العمرانية والإسكان وحماية البيئة، حول نص القانون المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني ومؤداه أن مشروع النص المعروف علينا متكامل على العموم شكلا ومضمونا، رغم الملاحظات المسجلة، كما تدعوكم لمناقشته وألبت فيه لإصدار الحكم النهائي عليه والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

**السيد رئيس الجلسة:** أشكر السيد المقرر ونشرع الآن في المناقشة العامة فأحيل الكلمة إلى أول متدخل وهو السيد بوزيد لزهارى فليتنفضل.

**السيد بوزيد لزهارى:** شكرا سيادة رئيس الجلسة. السيد رئيس الجلسة، السيد الوزير ممثل الحكومة، زميلاتي المحترمات، زملائي المحترمون. سيدي رئيس الجلسة، أرى أن هذا القانون قد جاء في وقته من أجل تنظيم - وفي قانون واحد - كل المواضيع المتعلقة بالطيران المدني.

وكما تعرفون سيادة رئيس الجلسة وكما اطلع الزملاء والزميلات على هذا القانون المحال علينا أن هناك حوالي 06 قوانين تنظم هذا القطاع، تبدأ كلها من سنة 1962 وتنتهي في سنة 1964، بمعنى أنها قوانين قديمة، أي أتى عليها الزمن، ومع التحولات التي تشهدها الجزائر كان لابد من وضع قانون واحد لينظم كل الأمور التي تتعلق بالطيران المدني، لأن التوحيد مهم في ظل نظام يتجه نحو اقتصاد السوق والذي يتطلب الفعالية والنجاعة والسرعة. وأرى أيضا - سيادة رئيس الجلسة - أن هذا القانون قد كرس مبدأ دستوريا مهما هو أن النقل الجوي لازال في يد الدولة وهذا مبدأ يتمشى مع المادة (17) من الدستور لكن هذا القانون في نفس الوقت - سيادة رئيس الجلسة ونحن في اتجاه جديد - فتح المجال لاستثمار القطاع الخاص، وخصوصا رأس المال الوطني، وباحتشام رأس المال الأجنبي الذي فتح له مجال الشراكة في هذا الميدان وهذا تحت باب ما يسمى باتفاقيات وعقود الامتياز. إذن أقول - سيادة رئيس الجلسة - إن القانون مقبول من ناحية التوجهات العامة، لأنه حاول أن يمازج ويوجد توازنا بين متطلبات الملكية العامة وجوب بقائها لأنه مجال حساس ومرتبطة بالسيادة، وفي نفس الوقت إيجاد نوع من التفتح نحو القطاع الخاص من أجل الاستثمار في هذا المجال، وهذا من أجل فائدة المستفيدين من خدماته بالدرجة الأولى، هذا من ناحية.

مع هذا - سيادة رئيس الجلسة - هناك مجموعة من الملاحظات التي أود أن أقدمها والتي ألتمس من اللجنة المختصة - وفي بعض الأحيان من الحكومة - أن تقدم بعض التوضيحات حولها:

أولا، المادة 114 من هذا القانون، سيادة رئيس الجلسة، تنظم كيفية التعامل مع الأجانب بالنسبة لخدمات النقل في الجزائر، حيث تحدد طريقتين:

الطريقة الأولى وهي طريقة الاتفاق بين دولة ودولة وهذا ليس فيه إشكال لكن الطريقة الثانية هي أن السلطة المكلفة بالطيران في الجزائر تعطي ترخيصا للمؤسسة الأجنبية، وهنا سيادة رئيس الجلسة، لا توجب هذه المادة بأن تكون هذه الترخيصات مؤقتة، بحيث يجب ألا تعطي ترخيصات هكذا، وهذا تطبيقا للمادة 14 من نفس القانون، التي

تؤكد أن كل الترخيصات التي تعطى للمؤسسات الأجنبية لكي تتعامل في الجزائر يجب أن تكون مؤقتة وليست دائمة. هذه ملاحظة أولى، إذن فالاقترح في النهاية هو ضرورة إضافة كلمة (مؤقتة) في المادة 114 لأنها مهمة جدا.

المادة 32 أيضا من نفس القانون - سيادة رئيس الجلسة - تطرح مسألة قانونية من الناحية الشكلية لأن غرفتنا يجب أن تسهر على أن يكون القانون جيدا من الناحية الموضوعية، بمعنى أنه يتماشى مع الصالح العام ومع كل المتطلبات الأساسية للدولة وأيضاً يجب أن تسهر على إخراج جيد للنصوص من الناحية الشكلية فالقانونيون والعاملون في الميدان يعرفون هذا، لأن هناك ترجمة مباشرة من الفرنسية إلى العربية، وهي تنص في آخرها على قرار قضائي، والمفروض هنا أن تتضمن الحكم أو القرار، لأننا نعرف في نظامنا القانوني أن الحكم هو للمحاكم من الدرجة الأولى، والقرار هو للمجالس أي الدرجة الثانية وللمحكمة العليا أيضاً، إذن فلا بد من التدقيق في هذا المجال بالنسبة للمادة 32.

أيضا - سيادة رئيس الجلسة - بالنسبة للمادة 52 من هذا القانون، فإنها تنص على أن إنجاز برامج التجهيز يمكن أن تتكفل به الدولة والهيئات العمومية، وتشير إلى الغرف التجارية، هنا أيضا تبرز ضرورة فتح المجال أمام استثمار القطاع الخاص الوطني، ولا نكتفي فقط بالغرفة التجارية فلا بد من التأكيد على فسح المجال لرأس المال الوطني الخاص في هذا الميدان.

بالنسبة للمادة 66 فهي تنص على المحاضر التي تعد حول المخالفات التي تقع داخل المطار لكنها لا تحدد الأجل الذي يجب أن تبعث خلاله التقارير إلى الجهات المختصة الممثلة أساسا في النيابة العامة ممثلة في السيد وكيل الجمهورية، وأيضا سلطات الطيران المدني، فهنا لا بد - وعلى غرار ما يفعل قانون المنافسة وغيره من هذه القوانين - أن تحدد آجالا كشهر واحد مثلا، فيجب أن تبعث تلك التقارير إلى السيد وكيل الجمهورية وإلى السلطة المختصة بالطيران خلال شهر من وقوع الحادث أو إعداد المحضر، وهذا من أجل الإسراع في عملية معاقبة مرتكبي المخالفات التي تقع داخل المطارات.

المادة 94 تنص في مجال حوادث الطيران - سيادة رئيس الجلسة - على وجوب إنشاء لجان التحقيق للتحقيق والبحث والتحري ومعرفة الأسباب التي أدت إلى الحادث ونشرها للرأي العام من أجل معرفتها، لكنها لا تنص على نشر هذا التحقيق وتبليغه إلى الرأي العام، فيجب على اللجنة التي تقوم بالتحقيق في الحوادث أن تنشر في الظروف العادية - وفي الوقت المناسب - تقريرها ليطلع عليه الرأي العام، ما عدا إذا كانت متطلبات الأمن وغيرها تتطلب عدم نشره.

أما المادة 117 ففيها خلل فني، إذ إنها تشير إلى مرسوم ونحن نعرف أنه في نظامنا الدستوري الحالي ليس عندنا ما يسمى بالمرسوم وإنما مراسيم تنفيذية ومراسيم رئاسية، والمقصود هنا - في الحقيقة - هو المراسيم التنفيذية، إذن لا بد من إضافة كلمة "تنفيذي" وليس "مرسوم" فقط، فقد انتهى عهد العمل بالمرسوم وحده.

بالنسبة للمادة 118 - سيادة رئيس الجلسة - فهي تنص على الأحكام التي يجب أن يكون منصوصا عليها في اتفاقيات الامتياز وعلى مجموعة من الأمور كالمقر، المؤسسة، الموارد المالية... الخ، لكنها لا تتضمن أمرا مهما وهو ضرورة التنصيص على أن هذه المؤسسات تقوم باكتتاب أو إبرام عقد التأمين ليغطي مسؤوليتها في حالة الحوادث والخسائر التي قد تقع للأشخاص أو البضائع المنقولة.

أيضا المادة 119 - سيادة رئيس الجلسة - تنص على أنه في حالة قيام الدولة بشراء المؤسسات الخاضعة للقانون الجزائري والتي تقوم بامتياز يمكن في حالة انتهاء الامتياز ونظرا لظروف الخدمة العامة أن تقوم بشرائها. تنص المادة في هذه الحالة على أنه في حالة الاختلاف حول مبلغ التعويضات، يجب اللجوء إلى الجهة القضائية المختصة والذين مارسوا العمل القضائي في الميدان يعرفون ما معنى الجهة القضائية المختصة فهناك اختلاف كبير حولها، فلا بد من تحديدها وتحديد مكان إبرام عقد الامتياز، ذلك هو الجهة المختصة، إذن فلا بد من تحديد الاختصاص المحلي للمحكمة التي تنتظر في مثل هذه المنازعات وهذا لحل الكثير من الإشكالات التي يمكن أن تحدث في أرض الواقع.

تنص المادة 120 على أمر مهم هو السماح بنقل عقود واتفاقيات الامتياز التي تحصل عليها المؤسسات الخاضعة للقانون الجزائري إلى الغير، و"تسمح" يعني أن الشركة تأخذ امتيازاً ثم تنقله إلى الغير، وتضع لذلك شرطا واحدا هو أن توافق على ذلك السلطة المكلفة بالطيران فأظن أن هذا الأمر فيه ثغرة، لأنه يفتح بابا أمام المضاربة بحيث تكون فيه شركات تتحصل على الامتياز ثم تقوم ببيعه بعد ذلك مباشرة، لذلك يجب ضبط الأمور بحيث نربطها ولو بشرط آخر ليس فقط بموافقة السلطة المختصة وإنما نضيف شرطا زمنيا مثلا في خلال سنة أو سنتين يمكن أن تنتازل وتنقل الامتياز إلى الغير بموافقة السلطة المختصة بالطيران.

أما المادة 121 - سيادة رئيس الجلسة - فتذكر الطائرات القابلة للإيجار والاستئجار لكنها لا تحدد الشكل القانوني لذلك، فيجب أن تنص على كيفية ذلك، ويجب أن يكون الإيجار والاستئجار في شكل عقد رسمي والقانونيون

يعرفون ما معنى "في شكل عقد رسمي" سيادة رئيس الجلسة.

والمادة 134 - سيادة رئيس الجلسة - مهمة جدا، وتمس المستفيدين بمعنى الشعب الذي يستخدم النقل الجوي، فتذكر هذه المادة التعريفات، أي أسعار التذاكر وأسعار نقل البضائع... الخ. فهي بالنسبة لي - سيادة رئيس الجلسة - مادة غامضة لأنها تذكر بأن هذه الأسعار يحددها التشريع المعمول به وانتهى. فماذا تعني بالضبط بالتشريع المعمول به؟ وهنا نفتح قوسا، هل يعني هذا أن الدولة هي التي تحدد مسبقا التعريفات أم أن التعريفات خاضعة للمنافسة الحرة، وأطلب هنا توضيحا من طرف الحكومة بالنسبة لهذه النقطة وهل تحدد الدولة التعريفات بالنسبة لبعض الخطوط وتترك بعض الخطوط الأخرى للمنافسة؟ فهذه تحتاج إلى توضيح أيضا سيادة رئيس الجلسة، فالمادة غامضة.

والمادة 135 أيضا غامضة كونها تنص كذلك على تعريفات وأسعار التذاكر بالنسبة للخارج وهي تذكر أمرا غامضا (اتفاقيات، ارتفاعات... الخ) وهذه تحتاج إلى توضيح لأنها تهم المستهلك والمواطن، وأطلب توضيحا من الحكومة ورأيها وقصدها من هذه المادة.

والمادة 147 - سيادة رئيس الجلسة - تتضمن موضوعا هاما وحساسا جدا بالنسبة للمستفيدين ومستخدمي النقل، لأنها تشير إلى مسألة التأخر والجزائريون يعرفون موضوع التأخر هذا للطائرات وعدم احترام الوقت... الخ، فهذه المادة - سيادة رئيس الجلسة - تلحق مسؤولية التأخر في المواعيد بالنقل الجوي، لكنها تذكر أيضا التشريع المعمول به وهنا يكمن الغموض، ماذا يقصد بالتشريع المعمول به؟ خصوصا وأن المادة 231 ألغت كل القوانين التي تنظم الطيران، فستة قوانين كاملة قد ألغيت! فما هو التشريع المعمول به؟ المادة 124 من القانون المدني تنص على "المسؤولية التقصيرية" وعن "كل من يلحق به ضرر ويثبت خطأ..." هذا كلام عام، فأظن أن هذه المادة مهمة جدا خصوصا مع دخول المنافسة ولا بد - وعلى غرار المادة 152 - من توضيحها، لأن المادة 152 من هذا القانون توضح فقط ما يخص البضائع وتنص على الإجراءات المتبعة، لكن ليس هناك تنظيم بالنسبة للخسائر الناجمة عن التخلف في التوقيت، إذن لا بد من توضيح هذه المادة.

أخيرا - سيادة رئيس الجلسة - أختتم تدخلي هذا بتعليق حول العقوبات الجزائية، فنرى أن العقوبات في هذا القانون تبدأ من 100.000 دج وتصل إلى 500.000 دج، وأنا أرى أنه يجب رفعها، خاصة وأننا على أبواب الدخول إلى اقتصاد السوق، ثم إننا في مجال الطيران حيث تكلفة الطائرة مرتفعة فلا بد إذن من العمل على رفع قيمة الغرامات إلى حدود كبرى، وأعطيك مثلا على ذلك بالمادة 216، فهي تنص على أن الذي يلحق ضررا بالطائرة أو يتلف طائرة كاملة يدفع غرامة تتراوح من 200.000 إلى 500.000 دج!! أرى أن هذا الكلام لا يقف على رجليه في وقت مثل هذا، هذه هي تعليقاتي حول هذا القانون وشكرا على الاستماع.

**السيد رئيس الجلسة:** أشكر السيد بوزيد لزهاري على هذه الملاحظات التي ساهم بها في هذا النقاش حول هذا القطاع الهام وأرجو أن تؤخذ بعين الاعتبار من طرف الجهات المعنية، وأحيل الكلمة الآن إلى السيد صلاح الدين قنيفي فليتنفضل.

**السيد صلاح الدين قنيفي:** شكرا. فخامة السيد رئيس الجلسة، حضرات الزميلة والزملاء رؤساء اللجان، حضرات الزميلة والزملاء رؤساء الكتل البرلمانية، زميلاتي زملائي، معالي السيد الوزير، السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

فيما يخص الملاحظات التي رأيت من الضروري أن أرفعها إلى مسامعكم، أظن أن هناك قضية جوهرية ثم بعض الأحكام.



أما القضية الجوهرية فهي أنه عندما يتطرق الإنسان لهذا النص ويقوم بقراءة سريعة له، ماذا يلاحظ؟ يلاحظ بأنه إذا استثنينا الأحكام الختامية والأحكام الجزائية من ضمن 232 مادة، تبقى لدينا 195 مادة منها 46 مادة تنص على التدخل لتكملة النص عن طريق التنظيم (le pouvoir réglementaire) الذي يتدخل به السيد وزير النقل، وهنا أ طرح ملاحظة، فمعروف أن ركائز الديمقراطية هي الفصل بين السلطات التنفيذية والقضائية والتشريعية لأنه بدون هذا الفصل لا تقوم الديمقراطية (le principe de la séparation du pouvoir c'est la garantie essentielle de la démocratie)، لأنه هو الضمان الأساسي لممارسة الديمقراطية.

بالأمس القريب وقف هنا السيد وزير العدل، وقدمنا له نفس الملاحظة، حيث قلنا له بأن هيمنة وتدخل الهيئة (السلطة) التنفيذية في مصالح القضاة عن طريق التعيين من جهة، والتضيق المالي من جهة أخرى يعتبر تدخلا للسلطة التنفيذية في القضاء، وقلنا إننا نتمنى أن يكون القضاء حرا، لكن اليوم لاحظنا شيئا أخطر، فمهمتنا اليوم التي نص عليها الدستور - وهي المهمة التشريعية - أصبحت مهددة، إذ نرى أن هناك 46 مادة من بين 195 مادة تنص على التدخل عن طريق التنظيم، فماذا نفعل نحن إذن؟ فإذا كان القانون يرسم الإطار العام، قد يكون الاستثناء ثلاث مواد أو أربعا فقط، يستطيع السيد عضو الحكومة التدخل بواسطتها، هذا معقول، أما 46 مادة كلها تنص على ذلك من ضمن 195 مادة، فكأنما أصبحت الحكومة هيئة تشريعية ثانية، وهو شيء مخالف للدستور، وعليه - فخامة السيد رئيس الجلسة - حتى إذا صادق الزملاء والزميلات على هذا النص، فأنا ألتمس منكم بحكم نص المادة 166 من الدستور أن ترفعوا هذه القضية أمام المجلس الدستوري، لأنه يعتبر مخالفا للمادة 98 من الدستور، التي تنص صراحة على أن يمارس البرلمان بغرفتيه السلطة التشريعية بدون أي شريك، هذه هي القضية الجوهرية.

أما إذا تطرقنا الآن إلى قضية هذا النص، واستكمالا لما قاله الزميل المحترم فيما يخص بعض المواد أضيف إليه ملاحظة تخص مسألة اصطلاحية في المادة 04 مثلا، كما ذكر أعضاء اللجنة، حيث عندما نقول النقل الجوي ملكية عامة فهي عمومية، وهنا - ولربما - أرى بأنه مبدأ عام، فحتى ولو كنا في بداية اقتصاد السوق، وتركنا المبادرة للخواص للتدخل فنفضل أن يبقى هذا النقل الجوي - حتى لا نسويه احتكارا - مهمة منوطة بالدولة، حتى يكون لدينا وقت ونوع من الممارسة من طرف القطاع الخاص والتي تسمح لنا بالاطلاع على أمور أخرى.

تذكر المادة 07 رقابة الدولة للخدمات الجوية، وتنص على أنه "يمكن أن تتولى جوانب من هذه الرقابة هيئات مؤهلة"، نحن هنا بصدد تعريف القواعد العامة للطيران، فما هي هذه الهيئات المؤهلة؟ لماذا نتركها في عموميات، فنحن في إطار عام وإطار قانوني مدقق، وعليه أطلب من السادة الموجودين هنا والذين يمثلون السيد وزير النقل زيادة التدقيق في هذه المادة.

تنص المادة 13 على أنه "لا ينبغي بأية حال من الأحوال أن يشكل استعمال الطائرات في المجال الجوي الجزائري مصدر ضرر للغير على السطح"، وهذا ما أصبحنا نلاحظه - فخامة السيد رئيس الجلسة - بحكم الاكتظاظ في المطارات لكن إذا كان قد أصبح مصدر ضرر للناس الذين يسكنون بجوار المطارات، فسؤالنا هو كيف يتم ذلك؟ هل السلطة المحلية - مباشرة - هي التي ترفع هذا الأمر على مستوى البلدية؟ أم الولاية؟ هل هناك ملاحظون يقومون بالتحقيق في ذلك؟ لا أدري! هذه عموميات لا بد من توضيحها.

تبدي المادة 21 أيضا مبدأ عاما، حيث تنص على أنه "يجوز إعفاء بعض الطائرات من الترقيم" (Immatriculation) مع العلم أنه قد تم إعفاء - في مادة سابقة - بعض الطائرات الملحقة بالطيران العسكري، طيب، تلك عندما لا نرقمها فلمسائل أمنية وذلك أمر مفهوم، لكنني أتساءل هنا عن الطائرات الأخرى المعنية بهذا الإعفاء من الترقيم، يجب أن يشير إليها هذا النص، وأنا لا أتكلم هنا عن فئات الطائرات les catégories d'avions وإنما أتكلم عن الطائرات التي تستفيد من الإعفاء من الترقيم.

المادة 28 تنص على أنه "إذا اتضح إثر عملية مراقبة قامت بها الأجهزة المؤهلة"، ترى من هي هذه الأجهزة المؤهلة؟ فيا ترى هل هي الشرطة القضائية، أم الأشخاص المعينون على مستوى الدولة (المفتشون العامون) أو (المفتشون المحليون)؟ فلا بد من تحديد ذلك حتى لا يبقى دائما وأبدا في العموميات.

المادة 33 تنص على أنه "تعتبر الديون التالية الواردة على الطائرة ممتازة"، وهنا يبدؤون بالمصاريف القضائية، والزملاء والزميلات الذين يمارسون القضاء يعرفون بأن أول امتياز يكون دائما وأبدا للأشخاص الذين يتقاضون راتبا (le privilège des salariés)، وهنا وقبل الوصول إلى امتياز المصاريف القضائية هناك الامتياز الخاص برتب العاملين، وهو مبدأ عام لا تستطيع مادة من قانون خاص أن تعارضه وتناقضه.

المادة 37 تنص على أنه "تخضع كل الطائرات للرقابة التقنية للدولة"، متى يتم ذلك؟ فنحن - السيد رئيس الجلسة - لدينا نصوص من سنة 1962 كما قال الزميل وهي هنا موضوعة - من 1962 إلى يومنا هذا - فهل مازلنا لا نعرف بأنها - الطائرات - تخضع للمراقبة التقنية بصفة دورية (la périodicité des contrôles techniques)، خاصة عندما نعرف ما يجري حالياً من حوادث الطائرات، فمتى تتم هذه المراقبة التقنية الدورية للطائرات؟ حدثونا عنها، ومادمننا في تعريف هذا الأمر فلا بد أن نتكلم عنها.

المادة 41 تنص على بناء المطارات وتذكر بأنه "يمكن أن يكون بناء واستغلال محطات جوية حسب الالتزامات" وتكلم عنها الزميل قبلي مطولاً، وأضيف لها كلمة صغيرة وهي أنه يستحسن أن يبقى هذا البناء الخاص بأرضية المطار (les pistes) تحت احتكار الدولة لمدة 10 أو 15 سنة على الأقل - وقد يأتي جيل بعد ذهابنا يتصرف ربما أفضل منا - لأنه حتى دفتر الشروط الذي يتكلمون عنه في المادة 42 لم تجر له معايمة ميدانية من طرف مهندسي الأشغال العمومية فإنه لا يمكن أن تكون هناك مراقبة صحيحة فنتمنى - السيد رئيس الجلسة - أن يكون هذا البناء دائماً تحت احتكار الدولة، بدون أي استثناء. كذلك مسألة توقيع اتفاقيات الامتياز في مجال الطيران، لماذا لا نترك المجالس البلدية الشعبية أو المجالس الولائية المنتخبة - ونحن في إطار اللامركزية - تقوم بمثل هذه المبادرات ونحصره فقط في إطار رسمي وطني؟

فيما يخص المادة 55 التي تنص على أنه "تحدد عن طريق التنظيم الأملاك العمومية للمطارات المنصوص عليها في التشريع المعمول به"، هذا (le domaine public aéroportuaire) ولست أدري كيف نجد له ترجمة ولكن الشيء الذي نعرفه هو أن المطار والمساحة المحيطة به يشكلان ملكية عمومية وهذا أيضاً لا بد أن يحدد، فلماذا نترك تحديده للتنظيم ونحن نستطيع فعل ذلك، وكذا تحديد مكوناته، كما نستطيع أيضاً تحديده على أنه يبدأ من هنا وينتهي ها هناك، فلماذا نلجأ إلى التنظيم لتحديده؟

المادة 107 تذكر: "تخضع الطائرات المسجلة في دولة أجنبية لدفع الإتاوات المبينة أعلاه"، كيف يتم ذلك وبأي ثمن؟ لا نعلم، فهذه المادة (107) أيضاً لا تتكلم حتى على نص تنظيمي يأتي من بعد ليحددها، كيف؟ لا نعلم، ونرجو إعطاءنا توضيحاً حول ذلك.

نصل الآن إلى المادة 110، إذ هناك بالإضافة إلى ما قاله زميلي عن مسألة التأخر في المواقيت المسبقة - السيد رئيس الجلسة - شيء أخطر من هذا، فهناك الإلغاء، فيحدث أحياناً أن تجلس في المطار وتقرأ عن الإقلاع كذا أو الرحلة كذا قد ألغيت! فلماذا لا يشير هذا النص إلى مسألة الرحلات التي تلغى؟ فقد يتخلى المرء - من أجل الرحلات - عن واجباته والتزاماته ويذهب إلى المطار ثم يجد الإعلان عن تأخر الرحلة الذي اعتدناه و"الساكن في دمننا"، والأخطر منه هو الإلغاء، فلا توجد ولو جملة واحدة في النص كله - صدقوني السيد رئيس الجلسة - تشير إليه، وأتمنى أن أعرف موقف السادة الموجودين هنا.

فيما يتعلق بالمادة 134 الخاصة بتحديد سعر التذاكر - إضافة لما قاله زميلي - نحن نعرف أنه تضاعف خلال السنوات الخمس الأخيرة بحوالي 10 أو 20 مرة، فأين التشريع المعمول به؟ وأين هو التحديد؟ ولو كان هناك تحديد رسمي لما ارتفع سعرها في العام مرة أو مرتين! وعلى أي أساس تكون هذه الزيادة؟ إذن أين هو التشريع المطبق هنا؟ وأحياناً تكون الزيادة بواسطة إعلان في الجرائد فحواه أن شركة الخطوط الجوية الجزائرية قررت رفع سعر التذكرة.

أما المادة 136، السيد رئيس الجلسة، ففيها شيء خطير وخطير جداً، فيم يتمثل؟ إنها تنص على أنه: "في مجال النقل الجوي الدولي يلزم الناقل بالتأكد من أن المسافرين عند الركوب يحملون الوثائق الرسمية"، ما هي هذه الوثائق الرسمية؟ فإذا كان القصد منها هو جواز السفر وغيره فإن ذلك من اختصاصات شرطة الحدود فمتى أصبح الناقل (Air Algérie) هو الذي يتأكد من جواز السفر والتأشيرة وغيرها؟ هذا شيء خطير وخارج عن اختصاصها نهائياً، ما معنى هذا؟ أنا لم أفهم كيف يلزم مجال النقل الجوي الدولي الناقل بذلك، فهو لا يملك الحق في معرفة ما إذا كان لي جواز سفر أم لا، فدور الشركة على اعتبار أنها شركة تجارية يقتصر على بيع التذكرة فقط، وهناك شرطة الحدود هي التي تتولى مراقبة الوثائق الرسمية للمسافرين، فما هذا؟

أما فيما يخص المادة 137 - وهنا لو بدأنا نتكلم فلن ننتهي - التي تنص على ضياع الأمتعة، فأحياناً قد يصل

المسافر - بعد ركوبه من موقع ما - إلى موقع آخر لكن أمتعته قد ذهبت إلى اتجاه مغاير ! ! واذهب لتشتكي أو اكتب فلن تجدها أبدا - السيد رئيس الجلسة - ! إن هذا شيء مضحك ولكنه خطير، فأحيانا يجد المرء نفسه في اتجاه ومناحه في اتجاه آخر، وأحيانا عندما تذهب إلى المسؤول وتقول له ها هو ذا متاعي، يقول لك ومن يضمن لي أنك لم تأخذه ! وهذه الحادثة وقعت لي شخصيا حيث ضاعت مني حقبيتي ولم أجد لها إلى غاية اليوم، وعندما يطلب مني الدليل فليس لي ذلك ! فرجو السيد رئيس الجلسة التدقيق في هذه الأمور الخاصة بقواعد المادة 137 .

أما فيما يخص الأحكام الجزائية الواردة في هذا النص ففيها ملاحظتان - السيد رئيس الجلسة - :

الملاحظة الأولى: هي أن بعض الأحكام لا تتماشى والضرر كما ذكر زميلي المحترم، فأنا لم أفهم مثلا المادة 200 التي تنص على أنه إذا قام قائد الطائرة بإنزالها بركابها وبضائعها من دون أي تسريح فإنه يتعرض في هذه الحالة إلى السجن من سنتين (02) إلى خمس (05) سنوات وغرامة مالية من 200.000 د.ج إلى 500.000 د.ج، فلماذا لم تنص هذه المادة على الحجز - حجز الطائرة -؟! إن هذا التصرف يمس بسيادتنا الوطنية، فكيف نترك هذه الطائرة تذهب؟ لا بد من حجزها.

وأخيرا السيد رئيس الجلسة، هناك أيضا مادة أخرى تتناقض مع مادة في قانون العقوبات، وهي المساس بالملكية العقارية، إذ تنص المادة 227 على أنه "يعاقب بالحبس من شهرين إلى 06 أشهر وبغرامة مالية من 5.000 د.ج إلى 20.000 د.ج أو بإحدى العقوبتين فقط، مع الاحتفاظ بتعويض الضرر الملحق كل من يشغل بدون إذن الأملاك العمومية"، فإذا كان فيه شغل للأملاك العمومية فهذا يسمى في نظر القانون بالاعتداء على الملكية العقارية المنصوص عليها في المادة 386 من قانون العقوبات، إذن المادة 227 يتناقض مضمونها مع المادة 386 من قانون العقوبات، هذا مع فائق التقدير وجزيل الشكر على حسن انتباهكم.

**السيد رئيس الجلسة:** أشكر السيد صلاح الدين قنيفي على هذه الملاحظات وأسأل السيد الوزير عما إذا كان يريد الرد على تساؤلات السادة أم يوجّل ذلك إلى جلسة لاحقة؟

**السيد ممثل الحكومة:** شكرا.

**السيد رئيس الجلسة:** مادام السيد صلاح الدين قنيفي هو آخر المتدخلين فإننا ننهي أشغال جلستنا اليوم ونستأنف أعمالنا غدا الثلاثاء على الساعة الثالثة مساء وسنخصصها لعرض ومناقشة نص القانون المتضمن نظام التعويضات والتقاعد لعضو البرلمان.

أشكر السيد الوزير والوفد المرافق له وكذا اللجنة المختصة والسيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة والجلسة مرفوعة.

**رفعت الجلسة في الساعة الرابعة والدقيقة العاشرة مساء.**