



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

# مجلس الأمة

## الجريدة الرسمية للمداوالات

الفترة التشريعية السادسة - السنة الثالثة - الدورة الربيعية 2015 - العدد: 7

### الجلسة العلنية العامة

المنعقدة يوم الإثنين 7 شعبان 1436  
الموافق 25 ماي 2015

# فهرس

محضر الجلسة العلنية العاشرة ..... ص 03

- عرض ومناقشة نص القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98 - 06، المؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المعدل والمتمم.

- رد السيد وزير النقل.

محضر الجلسة العلنية العاشرة  
المنعقدة يوم الإثنين 7 شعبان 1436  
الموافق 25 ماي 2015

الرئاسة: السيد عبد القادر بن صالح، رئيس مجلس الأمة.

تمثيل الحكومة:

- السيد وزير النقل؛

- السيد وزير العلاقات مع البرلمان.

إفتتحت الجلسة على الساعة التاسعة والدقيقة الخامسة والخمسين صباحاً

السلام عليكم.  
يشرفني أن أعرض عليكم اليوم، مشروع القانون رقم 98 - 06، المتضمن القواعد العامة للطيران المدني؛ ويعتبر النقل الجوي من أهم عوامل تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية في البلاد، نظراً للتطور الهام في هذا القطاع على المستوى الدولي والمنافسة التي يعرفها سوق النقل الجوي، فإنه يفرض على الجزائر اهتماماً أكثر بهذا القطاع، حيث يكون قادراً على رفع التحديات والحفاظ على السوق الإقليمية ودولياً.

وفي نفس الوقت، للاستجابة للطلب المتزايد في ميدان نقل الأشخاص والبضائع في أحسن الظروف.

ورغم البرنامج الضخم في قطاع النقل، خاصة الأسطول الوطني الجوي، إلا أن النتائج تبقى متواضعة، بالنظر إلى المشاكل التي يتخبط فيها هذا القطاع وهي:

- نوعية الخدمات البعيدة عن المعايير الدولية،

- عدم انتظام حركة الطيران على المستوى الداخلي والخارجي والمعروف وكل الناس يعلمون بالتأخر والإلغاء والذي أثر على سمعة الأسطول،

- الاضطرابات الاجتماعية العشوائية المتعددة، التي تؤثر على نجاعة سياسة الجوية الجزائرية.

إن مشروع هذا التعديل، يأتي استجابة لما عرفه النقل الجوي في بلادنا، خلال السنوات الأخيرة، من إنجاز عدة

السيد الرئيس: بسم الله الرحمن الرحيم، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين؛ الجلسة مفتوحة.  
في البداية، وقبل الشروع في تقديم ومناقشة مشروع القانون المبرمج للجلسة، بودي أن أثنى باسمكم التعديل الحكومي الذي أجراه فخامة الرئيس، عبد العزيز بوتفليقة وأتمنى التوفيق والنجاح للطاقتين بكامله، الجديد منه والقديم، فذلك ما كان بودي أن أقوله وأرحب بالسيد وزير النقل الجديد وأتمنى التوفيق له.

يقتضي جدول أعمالنا اليوم، عرض ومناقشة مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98 - 06، المؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المعدل والمتمم؛ والكلمة لكم السيد وزير النقل.. تفضل سيدي الوزير هنا، لا بأس هذه البداية، حتى يتعرف عليك الحضور.

السيد وزير النقل: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

السيد المحترم، رئيس مجلس الأمة،

السيد الفاضل، رئيس لجنة التجهيز والتنمية المحلية،

زميلي معالي وزير العلاقات مع البرلمان،

السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة،

السيدات والسادة الحضور،

**السيد الرئيس:** شكرا للسيد الوزير؛ الآن أحيل الكلمة إلى السيد مقرر لجنة التجهيز والتنمية المحلية، ليقراً على مسامعنا التقرير التمهيدي الذي أعدته اللجنة في الموضوع.

**السيد مقرر اللجنة المختصة:** بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

السيد رئيس مجلس الأمة المحترم،

السيد وزير النقل المحترم،

السيد وزير العلاقات مع البرلمان المحترم،

زميلاتي، زملائي الأفاضل أعضاء مجلس الأمة الموقر،

السيدات والسادة الحضور،

أسرة الإعلام،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

يشرفني أن أقرأ عليكم التقرير التمهيدي، حول نص القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98 - 06، المؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المعدل والمتمم.

#### المقدمة

أولت الدولة الجزائرية قطاع النقل الجوي اهتماما ودعمًا كبيرين ويعود ذلك إلى قناعة القيادة الحكيمة في هذا الوطن بأهمية خدمات النقل الجوي، كعنصر أساسي وضروري، لتحقيق التطور والنمو الحضاري في مختلف المجالات التنموية في بلد كبلدنا هذا، يتمتع بمساحة شاسعة.

فحظي القطاع منذ 1999 بعناية خاصة، ضمن البرامج المسطرة من قبل فخامة رئيس الجمهورية، السيد عبد العزيز بوتفليقة وذلك من خلال تجديد وتوسيع المطارات وعصرنتها، اقتناء التجهيزات المدعمة لنظام مراقبة المجال الجوي الوطني، كما تم تحديث الأسطول الجوي الجزائري، من أجل تحسين الخدمة المقدمة للمواطنين من جهة؛ وجعل قطاع الطيران المدني قطاعا فعالا قادرا على مواجهة التحديات المترتبة عن العولمة والمنافسة من جهة أخرى.

واستمرارا للإصلاحات التي أقرها رئيس الجمهورية، وعزم الحكومة على تنفيذ برنامج رئيس الجمهورية، يأتي نص القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06، المؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المعدل

ومشاريع وأخرى في طور الإنجاز، تجسدت في بناء مطارات جديدة وتأهيل مطارات أخرى وتوسيعها واستلام طائرات جديدة، لتدعيم الأسطول الجوي، لنجعله أكثر كفاءة وفعالية، بالإضافة إلى إعادة الهيكلة التي ستعرفها شركة الخطوط الجوية الجزائرية، بإنشاء فروع جديدة وهذا طبقا للائحة مجلس مساهمات الدولة في 2013.

وبناء على نتائج تقرير لجنة التدقيق، المشكلة بتعليمه من السيد الوزير الأول، في أوت 2014، قصد التكفل بالنقائص المذكورة.

يأتي هذا التعديل كذلك، استجابة لتوصيات المنظمة الدولية للطيران المدني (OACI)، نتيجة للتدقيق الذي قامت به، حول السلامة الجوية في الجزائر في سنة 2011، كون الزائر عضوا في هذه المنظمة من 1963؛ ومن أهم تعديلات هذا المشروع:

- إدراج الأحكام الجديدة التي تنص على السلامة الجوية وأمن الطيران المدني، طبقا للمعايير الدولية.

- إدراج أحكام تتعلق بمراقبة مستخدمي الطيران المدني.

- إدراج أحكام قانونية تتضمن إنشاء هيئة مستقلة دائمة للتحقيق التقني، فيما يخص الحوادث الخطيرة للطيران والشروط المرتبطة بسير هذه التحقيقات.

- إدراج أحكام تتعلق بالبيئة وضجيج الطائرات وأخرى تتعلق بكيفية استعمال معطيات الأرصاد الجوية، لضمان السلامة الجوية.

وقد اغتتمنا فرصة هذا التعديل، لإدراج بعض المواد الجديدة، التي تهدف إلى تحسين الخدمة العمومية، من بينها: التذكرة الإلكترونية، وحقوق الراكب في حالة تأخر الرحلات أو إلغائها أو في حالة ضياع الأمتعة، زيادة على مساعدة الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة.

وفي الأخير، سنعمل على بذل كل الجهود لتطوير قطاع النقل الجوي، البحري والبري، لتمكين المواطن من حرية اختيار وسيلة النقل التي تساعده.

تلكم هي، سيداتي الفضليات، سادتي الأفاضل، أهم المحاور التي جاء بها مشروع هذا القانون، أملا أن أكون قد وفقت في عرضه عليكم، متمنيا دعمكم وثقتكم، لتجسيد هذه القفزة النوعية في مجال التشريع الخاص بالطيران المدني الجزائري وتطبيقه على أرض الواقع.

شكرا لكم والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

وضعت فيها اللمسات النهائية على هذا التقرير التمهيدي، الذي يحتوي على مقدمة، عرض ومناقشة النص وخلاصة.

عرض ومناقشة نص القانون

1 - عرض ممثل الحكومة:

قدم ممثل الحكومة عرضاً مفصلاً حول محتوى نص القانون، أوضح فيه أن تقديم هذا النص يأتي في إطار تنفيذ برنامج رئيس الجمهورية، في شقه المتعلق بعصرنة قطاع النقل بشكل عام وعصرنة قطاع النقل الجوي بشكل خاص، وتم إعداده بهدف:

- تعزيز ضمان السلامة والأمن في مجال الطيران المدني.  
- التكفل، ولأول مرة في إطار نص هذا القانون، بحقوق الركاب، ولاسيما الأشخاص ذوي الإعاقة والاحتياجات الخاصة.

- إضفاء التكامل بين عمل المؤسسات والهيئات المتواجدة أو التي سيتم استحداثها، في إطار نص هذا القانون، مع التدقيق في تحديد مسؤوليتهم.

- الأخذ بعين الاعتبار آثار وانعكاسات الطيران المدني على البيئة (الضجيج - انبعاث الغازات).

- إعادة تكييف التشريع الوطني مع الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي انضمت إليها الجزائر، ولاسيما منظمة الطيران المدني الدولي (OACI).

كما أشار ممثل الحكومة، إلى أنه يتفرع عن الأهداف السالف ذكرها 12 محورا، تتلخص كما يلي:

- ترقية وضمان سلامة وأمن الأشخاص الذين يمارسون أنشطة الطيران أو المعنيين بذلك.

- تحديد مهام التفتيش والمراقبة التي تقوم بها السلطة المكلفة بالطيران المدني أو تسندها إلى أشخاص طبيعيين أو معنويين.

- تكريس مبدأ مراقبة الحد من ضرر الضجيج وانبعاث الغازات من الطائرات.

- إستحداث إطار تنظيمي بالنسبة للقواعد المتعلقة بالمجال الجوي.

- تَمَمَة الأحكام المتعلقة بحوادث ووقائع الطائرات، بإدخال مفهوم الواقعة الخطيرة.

- إنشاء هيئة وطنية دائمة ومستقلة، تسند إليها مهمة القيام بالتحقيق التقني، في حالة وقوع حادث أو واقعة خطيرة للطائرات.

والمتمم، الذي يحتوي على تسع عشرة (19) مادة لتأكيد هذا المسعى، من خلال إعادة تنظيم نشاط القطاع، وفق معايير جديدة، أملت التحولات العميقة التي عرفها القطاع خلال السنوات الأخيرة، وكذا المتطلبات الدولية في مجال الطيران المدني، لا سيما فيما يخص ضمان السلامة والأمن الجويين، وحقوق الركاب على مستوى المطارات والأشخاص ذوي الإعاقة والاحتياجات الخاصة.

وقد أحيل هذا النص على لجنة التجهيز والتنمية المحلية، من قبل السيد عبد القادر بن صالح، رئيس مجلس الأمة، يوم 26 أفريل 2015، قصد دراسته ومناقشته.

ولهذا الغرض، عقدت اللجنة اجتماعا بدعوة من رئيسها السيد جمال ديرم، صباح يوم الأحد 10 ماي 2015، استتمعت فيه إلى عرض قدمه ممثل الحكومة، السيد عمار غول، وزير النقل سابقا، والذي كان مرفوقا بالسادة، المسؤولين عن قطاع النقل الجوي وهم كالاتي:

- السيد الرئيس، المدير العام لشركة الخطوط الجوية الجزائرية.

- السيد الرئيس، المدير العام لمؤسسة طاسيلي للطيران.

- السيد المدير العام للمؤسسة الوطنية للملاحة الجوية.

- السيد الرئيس، المدير العام لمؤسسة تسيير مصالح مطارات الجزائر.

- المدير العام لشركة (VERITAL).

- ووفد من إدارات وزارة النقل.

وقد تطرق السيد ممثل الحكومة في عرضه، إلى أسباب تقديم النص والأهداف المتوخاة منه، تبع بمناقشة، طرح فيها أعضاء اللجنة أسئلتهم وملاحظاتهم، واستمعوا إلى رد ممثل الحكومة عليها.

وسعيا منها للحصول على المزيد من المعلومات، وسعت اللجنة مجال استشارتها إلى ذوي الخبرة والاختصاص، حيث استتمعت في يوم الأحد 10 ماي 2015 مساءً إلى كل من:

- السيد الرئيس، المدير العام لمؤسسة تسيير مطار الجزائر الدولي،

- ممثلين عن نقابة الطيارين لشركة الخطوط الجوية الجزائرية.

وفي نفس الإطار، عقدت اللجنة جلسة عمل بمكتبها صباح يوم الأربعاء 13 ماي 2015، برئاسة رئيس اللجنة،

خدمة للمواطن، لتحفيزه للسفر إلى أرض الوطن. وبشأن ضياع الأمتعة وفقدانها، أوضح ممثل الحكومة أن الظاهرة عالمية وحسب الإحصائيات العالمية، بلغ معدل فقدان الأمتعة 7 أمتعة من الألف (1000/7) في سنة 2014 والعمل جار على تخفيض هذه النسبة للوصول إلى معدل 5.4 أمتعة من الألف في سنة 2016. وأشار في نفس السياق، أن الأمتعة يتم فقدانها أو سرقتها عند نقلها من مخزن الطائرة (soute à bagage) إلى البساط الألي (le tapis) وذلك بالنسبة للطائرات القديمة، لأنها لا تحتوي على أجهزة للمراقبة (شاشات للمراقبة) على مستوى مخازنها. وستعرف هذه الظاهرة تحسنا ملحوظا، بعد انتهاء الشركة الوطنية للخطوط الجوية الجزائرية وكذا شركة طاسيلي، من اقتناء أسطول وطني جديد مجهز بشاشات حديثة للمراقبة. بخصوص حوادث الطيران التي يعرفها العالم بأسره، أكد السيد ممثل الحكومة أن سنة 2014 سجلت أعلى نسبة من حوادث الطائرات، مقارنة بالسنوات الأربع الماضية. وفي هذا الصدد، أشار السيد ممثل الحكومة إلى وجود مخطط يستهدف شركة الخطوط الجوية الجزائرية، واعتبر أن التركيز على الحوادث الراجعة لأسباب تقنية، واقتقاد الطيارين الجزائريين للتأهيل المناسب وقدم الأسطول الجوي الجزائري، ما هي إلا محاولات لضرب سمعة الشركة الوطنية للخطوط الجوية الجزائرية، خلال فترة الذروة (période de pointe)، خدمة لمصالح شركات نقل أجنبية. كما استغرب ممثل الحكومة انسياق بعض وسائل الإعلام الجزائرية وراء عملية التهويل والتشويش، للنيل من الشركة الوطنية للخطوط الجوية الجزائرية، عندما تم تقديم طائرة «سويفت أير» التي تحطمت في شمال مالي، شهر جويلية الماضي، على أنها طائرة جزائرية، في حين أنها طائرة إسبانية، مستأجرة بطاقم إسباني.

وفيما يتعلق باحترام مواعيد الرحلات الجوية، أوضح ممثل الحكومة أن الشركة الوطنية للخطوط الجوية الجزائرية، تعمل ما في وسعها، جاهدة، من أجل احترام مواعيد انطلاق الرحلات الجوية المبرمجة، وذكر في هذا السياق أن وزارة النقل قدمت للحكومة ملفا تفصيليا عن وضعية النقل الجوي في الجزائر، يتضمن عدة مقترحات، تهدف لإعادة النظر في كيفية تسيير الشركة الوطنية، وكذا وضع خريطة جديدة تعيد توزيع النقل الجوي.

- التنصيص على أحكام تكميلية، تتعلق بالموصفات التقنية لخدمات مساعدة الأرصاد الجوية للملاحة الجوية، الهادفة إلى المساهمة في سلامة الملاحة الجوية وانتظامها وفعاليتها.

- إدخال مفهوم التذكرة الإلكترونية.

- تحديد الأسعار الدولية للنقل الجوي العمومي، وفقا للقواعد الخاصة بالمنافسة والاتفاقات الثنائية الدولية أو المتعددة الأطراف التي وقعت الجزائر.

- إدخال أحكام جديدة تتعلق بحقوق الركاب، ولاسيما الأشخاص ذوي الإعاقة والاحتياجات الخاصة.

- تامة الأحكام المتعلقة بشهادة مستخدم الطيران المدني، بإدخال مفهوم معادلة شهادة الملاح الصادرة عن دولة أجنبية مع الشهادة الجزائرية.

- تحديد شروط وكيفيات اعتماد السلطة المكلفة بالطيران المدني، لمراكز الخبرة في طب الطيران والأطباء الممتحنين، الذين يصدرون الشهادات الطبية، لتمكين مستخدمي الطيران المدني من القيام بمهامهم على متن الطائرات

2 - مناقشة النص:

خلال المناقشة، ثمن أعضاء اللجنة في مداخلاتهم نص هذا القانون وأشادوا بكل الإصلاحات التي يعرفها قطاع النقل الجوي المدني، وعبروا عن آرائهم وطرحوا جملة من الأسئلة والملاحظات حول الأحكام التي تضمنها النص، والتي كانت محل رد ممثل الحكومة، حيث أوضح ما يلي، باختصار:

بخصوص التعريفات الدولية للنقل الجوي العمومي، أوضح ممثل الحكومة أنها تحدد وفقا لقواعد المنافسة والاتفاقيات الدولية الثنائية أو المتعددة الأطراف التي وقعت عليها الجزائر.

وفي نفس السياق، صرح ممثل الحكومة أنه بخصوص غلاء تذكرة السفر، فإن المسافر الجزائري عند شرائه تذكرة السفر على مستوى شبكة الخطوط الداخلية للشركة الوطنية للخطوط الجوية الجزائرية، سيدفع فقط نسبة 45٪ من السعر الحقيقي للتذكرة، والدولة تأخذ على عاتقها 55٪ المتبقية من سعر التذكرة (subvention de l'état).

أما فيما يخص سعر تذكرة السفر على مستوى الشبكة الدولية، أكد ممثل الحكومة أن الشركة الوطنية للخطوط الجوية الجزائرية، تقدم أسعارا ترويجية موسمية (promotionnel)

نظام (ILS).

- إنشاء مدرسة جديدة تابعة للشركة الوطنية للخطوط الجوية الجزائرية، لتكوين أعوان تقنيين في مجال الطيران.  
- وفي الأخير، أكد السيد ممثل الحكومة أنه تم التدقيق في تحديد مجال مسؤوليات كل الأطراف المعنيين بنص هذا القانون، والذي سيسمح للجزائر بتطبيق مبدأ المعاملة بالمثل، طبقا للاتفاقيات الدولية المبرمة في إطار تعاملها مع الدول الأجنبية في مجال النقل الجوي.

#### الخلاصة

إن الرغبة في التفتح على العالم وحثمية التأقلم مع مسار العولمة الذي يعرفه قطاع الطيران المدني، يقتضي بالضرورة إحداث إصلاحات على قطاعنا.

ولأجل ذلك، جاء نص القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06، المؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المعدل والمتمم، لإعادة تكييف التشريع الوطني مع الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي انضمت إليها الجزائر، من خلال إدراجها لضمائم جديدة تساعد على حماية حقوق الركاب والأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة، بالإضافة إلى ضمان أمن وسلامة كل من يمارس أنشطة الطيران وترقيته.

ذلكم، سيدي رئيس مجلس الأمة المحترم، زميلاتي زملائي أعضاء مجلس الأمة الموقر، هو التقرير التمهيدي الذي أعدته لجنة التجهيز والتنمية المحلية، حول نص القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06، المؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المعدل والمتمم، المعروض عليكم للمناقشة، وشكرا على كرم الإصغاء.

**السيد الرئيس:** شكرا للسيد مقرر اللجنة المختصة؛ والآن نتقل إلى الجزء الثاني المخصص لدراسة هذا النص والمتعلق بالنقاش العام والمسجل الأول هو السيد صالح دراجي، الكلمة لك.

**السيد صالح دراجي:** شكرا سيدي الرئيس؛ بعد بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على سيدنا محمد، خير النبيين والمرسلين ومن تبعهم بإحسان إلى يوم الدين؛

وأشار ممثل الحكومة في نفس السياق، إلى أنه في إطار مخطط الحكومة لإصلاح أوضاع الشركة الوطنية وعصرنتها، سيتم اقتناء 16 طائرة جديدة، تعزيزا لأسطولها الجوي، المتكون من 43 طائرة.

كذلك أوضح السيد ممثل الحكومة، أن شركة طيران الطاسيلي ستعمل على اقتناء 5 طائرات جديدة، وذلك بعد أن تم دخولها في نهاية سنة 2014 إلى شبكة النقل الدولي المنتظم، حيث ستعمل في إطار تكامل وتناسق مع الخطوط الجوية الجزائرية لتغطية عدة وجهات دولية.

وفيما يتعلق بموضوع فتح سوق النقل الجوي، أكد السيد ممثل الحكومة على ضرورة عدم الخلط بين مفهوم فتح سوق النقل الجوي الجزائري أمام الخواص ومفهوم الدخول في النظام الدولي «السماء المفتوحة» (open sky)، وأوضح أن فتح المجال الجوي للخواص نص عليه القانون رقم 98-06، المؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، والذي يتم عن طريق منح رخص استغلال خدمات النقل الجوي للذين يرغبون في دخول هذا المجال للاستثمار، لكن في سنة 2009 جمدت الحكومة عملية منح هذه الرخص، وبذلك فإن قرار رفع التجميد أو الإبقاء عليه يدخل في صلاحيات الحكومة لوحدها.

أما بخصوص مفهوم الدخول في النظام الدولي «السماء المفتوحة»، أوضح السيد ممثل الحكومة، أنه يقصد به فتح كل المجال الجوي الجزائري بكل حرية أمام الطائرات الأجنبية، وأكد في هذا الصدد أن الجزائر اليوم غير مستعدة لدخول هذا النظام، وفق الشروط المنصوص عليها حاليا.

وبشأن الإجراءات الفعلية الواجب اتخاذها للنهوض بقطاع النقل الجوي، أشار ممثل الحكومة أن الوزارة شرعت في تنفيذ العديد من البرامج، تسعى من ورائها إلى تحسين الأمن والسلامة الجويين، وكذا رفع مستوى الخدمات في المطارات منها:

- تطوير المنشآت القاعدية على مستوى المطارات، طبقا للمواصفات الدولية.

- إنجاز أبراج ومركز مراقبة جهوي خاص بالملاحة الجوية، وفقا للمقاييس العالمية المعتمدة في هذا المجال، لتغطية كل المجال الجوي الوطني.

- تزويد المطارات بالأجهزة المساعدة على هبوط الطائرة

جزائري لا يغار على هذه الشركة، الكل يساهم، بمن فيهم السيد الوزير وطاقمه، لا بد من الملموس، تعبنا من الشعارات، صراحة، منذ 20 سنة وأنا أسافر على متن الخطوط الجزائرية، على أساس مبدئي، سافرت إلى لندن ففضلت السفر على متن الخطوط الجوية الجزائرية، لكن لا يمكننا أن نترك هذه الشركة تسير كما كانت منذ الاستقلال إلى الآن!

يجب شد مكبح اليد! أين هو الخلل؟ الضوء الأحمر يشتعل! إذن الأمر يهم الجميع، ابتداء من السيد الوزير حتى الموظف الصغير، هذا واقع مر، لا يتقبله أحد، لكن يجب قول الحقيقة، علينا أن نشمر عن سواعدنا ونذهب إلى الأمام، وحين نقارن مع جيراننا، كما يقال: «دير كجارك ولا بدّل باب دارك»، وهؤلاء الجيران لا يملكون جزءا من المئة مما نملكه.

نفس الشيء، إذا أخذت كتابا وفيه فواصل، هذه الفواصل هي البلدان بالنسبة لبلادنا، وبلدنا هي الكتاب أو الموسوعة ولكن للأسف الشديد، نرى جيراننا ليس لديهم الإمكانيات المادية والبشرية وصنعوا معجزات من لاشيء!

يمكننا القول إن النتائج المتحصل عليها، من خلال السياسات المعتمدة منذ الاستقلال في تسيير وتطوير القطاع، مقارنة ببعض الدول المجاورة لم تكن في المستوى المنتظر - ويجب أن نقول الحقائق لبعضنا البعض - حيث نجد مثلا أننا نملك - حسب السياسة المنتهجة - مطارات أكثر من الطائرات، هذا لا يتقبله العقل!

أنا كشخص، كمواطن، أسأل لماذا لدينا مطارات أكثر من الطائرات؟ ماهذه السياسة؟ سأعطيكم بعض الأرقام، نملك 36 مطارا و43 طائرة و70 اتجاهها، في حين نرى تونس وبلدانا أخرى، لا نذكر أسماءها، لديها اتجاهات أكثر؛ هل لأننا ناقصو ذكاء؟! الذكاء موجود، لكن يبدو لي أننا لا نحسن استعماله لخدمة المواطن، نعلم أنه سيتم اقتناء 14 طائرة جديدة في غضون 2016، هذا سيعزز القطاع وأسطولنا بكل فخر! منها: 8 (بوينغ 800 - 737)، 3 (أيرباص 200 - A330) 3 (ATR)، بمبلغ يقارب 800 مليون دولار أمريكي.

استثمرنا في المطارات وتركنا الموارد البشرية وضيعنا الطائرات، على سبيل المثال، مصر لديها 18 مطارا، 76 طائرة و76 اتجاهها، لقد استثمروا في الطائرات لمنح الرفاهية للمواطن، على سبيل المثال تونس عندها 14 مطارا، 28

قبل كل شيء، بودي أن أهنئ السيد وزير النقل الجديد، بعد الثقة التي نالها من طرف فخامة رئيس الجمهورية، ليكون على رأس هذا القطاع الحساس.

سيدي الوزير، أقول لك: بالتوفيق، هناك الكثير من الأمور التي تنتظر، وإن شاء الله المشروع الذي هو على الورق سنصل به إلى نتائج ملموسة، يستفيد منها كل المواطنين الجزائريين، إذن؛

السيد رئيس مجلس الأمة المحترم،

معالي وزير النقل،

إطارات الدولة المرافقة،

زميلاتي الفضليات،

زملائي الأفاضل،

أسرة الإعلام،

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

والله حين أرى هاته الشركة، أشفق عليها كمواطن وأغار، سافرنا جميعا، ليس هناك من لم يسافر، ونرى الشركات الأخرى للطيران ونقول ماذا يجري هنا؟! الوزير بنفسه يعترف نعترف جميعا أن هناك خللا، من الذي يصلحه؟ نعترف جميعا بالخلل، «ربي يجيب الصواب» إن شاء الله. يعتبر النقل وكل وسائل الاتصال، الشريان الحيوي لتطوير الاقتصاد ولتحقيق الازدهار والرقي الاجتماعي لكل البلدان عامة وبالخصوص للجزائر، حيث خصصت بلادنا أغلفة مالية معتبرة في معظم المخططات الخماسية التي شهدناها في الأعوام الماضية.

منذ إنشاء شركة الخطوط الجوية الجزائرية في 15 مارس 1947 (وشعارها شعار جيد جدا، لكن للأسف مانراه في الميدان عكس الشعار، الشعار بالإنجليزية ولست من وضعه: (Always caring for you) يعني بالعربية، «نحن تحت تصرفكم» ولكن العكس هو الذي يحدث عندنا، فالشخص حين يذهب لأي مطار أو محطة برية لا يجد شعارا مثله، بحثت عن شعارات أخرى في العالم لشركات جوية فلم أجد، فشعارنا أحسن شعار! لكن في الميدان، للأسف الشديد، نجد النقيض! في فترة الاستعمار الفرنسي كانت تحت إسم (C.G.T) (Companie générale de transport) وبعد الاستقلال استرجعت الجزائر 51% من الشركة وفي 15 ديسمبر 1972، اشترت الجزائر بسيادتها كل الأسهم، لتصبح شركة ذات سيادة وطنية، وتفتخر بها ولا يوجد



القانون الذي ناقشه اليوم، المتعلق بالطيران المدني، الذي يعدل ويتمم القانون رقم 98 - 06 لسنة 1998، يتضمن عدة إجراءات، ندعو الله ونتمنى - إن شاء الله - أن تكون في الواقع وحقيقة في الميدان بعد إصدار هذا القانون الذي يهدف.. النية موجودة، لكن يجب تطبيق سياسة النتائج، أعطيك مهمة، أتيت لي بالنتائج المرجوة، مرحبا بك، وإلا (الله يسهل)، قلت إن القانون يهدف إلى تحقيق الأمن والسلامة الجويين ورفع مستوى نوعية الخدمات في المطارات وهذا ما يطلبه الشعب، كما يرمي إلى تحسين التشريع الجزائي فيما يخص الطيران المدني، ليوكب التطورات والتحويلات التي مر بها القطاع منذ الاستقلال والآن بعد 50 سنة من الاستقلال، أليس بإمكاننا تسيير أسطول صغير، وتكييفه مع المتطلبات التي تعمل بها منظمة الطيران المدني الدولي؟! نحن في العالم لا نعيش بمفردنا، إنه تشويه لسمعة الجزائر حين لا يتكفل بطائرة ما أو براكبها أو أن رئيس الرحلة المتجهة إلى لندن أو باريس أو ميونيخ يكون غائبا، إذن الجزائر غائبة، ولكن الجزائر لم تكن أبدا غائبة! لا يجب أن نكون غائبين.

كما يتضمن أحكاما جديدة، متعلقة بحقوق الركاب وذوي الاحتياجات الخاصة - هذا جميل جدا! - لتعويض أي راكب عن أي تأخر أو عن إلغاء الرحلات، لحد الآن بودي أن أصدق ولكنني لا أستطيع! أنا جئت أول أمس من بجاية، وقع تأخير لمدة ساعة ونصف، بقينا داخل الطائرة لمدة ساعة ونصف، وليتهم تركونا داخل قاعة الانتظار، لكان أحسن! ثم ماذا جرى؟ ثم أتى شخص بالوثائق، كان يستريح لشرب قهوة، هذا غير ممكن! علما أن الخط بجاية - الجزائر دوما ممتلىء إلى آخره، ورغم ذلك ترك ركاب الطائرة جميعا في الانتظار!

السيد الرئيس،

السيد الوزير،

نرى أن من أجل حماية وازدهار هذه الشركة الوطنية، ألا وهي الخطوط الجوية الجزائرية الوحيدة في الميدان حاليا، فلا بد ومن الضروري فتح هذا القطاع للجزائريين الخواص، هذا ما يجب فعله، ليس لدينا خيار آخر، هذا ولا بد من فتح القطاع للخواص الجزائريين في مرحلة أولى.

إذن ملف السماء المفتوحة يفرض نفسه، ولا نستطيع أن نذهب ضد مبدأ المنافسة وقوانين الطبيعة.

طائرة، هناك تناسب؛ من خلال هذه المقارنة، نجد أن الجزائر استثمرت أكثر في المطارات عوضا عن الطائرات، علما أن تكلفة بناء مطار جد باهظة، أذكركم هنا بأن تكلفة بناء مطار تساوي 450 مليون أورو، بالإضافة إلى حوالي 75 مليون أورو، لتجهيز الطرقات، إذن إذا حسبنا كل التكاليف لبناء مطار فنجدها تقدر بحوالي 525 مليون أورو، أي نصف مليار! هذا كثير!

المهم، نستطيع أن نقول إننا استثمرنا في المطارات وليس في الطائرات.

هناك مثال، وهذه حقيقة - السيد الوزير - سأحدث عن 4 أو 5 مطارات متقاربة بحوالي 80 كلم، أنا أظن أنه من غير المعقول أن نبني مطارات، على أساس محطات حافلات وهي ليست كذلك، مثل (بجاية - جيجل) على بعد 80 كلم، سطيف على بعد 90 كلم، بين (سطيف وباتنة) 80 كلم (سطيف - قسنطينة)، (سطيف - عنابة)، (عنابة - قسنطينة).. أسف، لا يوجد شركة تجارية بهذه الكيفية! ليست نشاطات خيرية، حسب رأيي هذه شركة! يجب أن تقف بمفردها على قدميها وتتقدم نحو الأمام، ولا بد أن يكون فيها رجال من القمة إلى القاعدة.

إذن، رغم التدعيم الضخم لهذا القطاع من الخزينة العمومية ورغم شعار المؤسسة، نرجع إلى الشعار الذي هو شعار جيد جدا، فلا نرى إلا الوجه الخارجي «يالي مزوق من برا واش حالك من داخل» الوضع يؤلمني! إن الخدمات - السيد الوزير - أقولها وسأعيد قولها، أعترف أن هناك خللا، وأنا كمواطن وكممثل للشعب أكرر قولي: إن الخدمات المقدمة إلى حد اليوم تبقى دون المستوى، ولا تتماشى مع الشعار الذي تتبناه الشركة الوطنية، حيث نجد أن المسافرين يشكون في كل المطارات الجزائرية عند الركوب إما في الداخل أو في الخارج، لأن المسؤولين يمثلوننا أسوأ تمثيل إما في الداخل أو الخارج على مستوى الخطوط الجوية الجزائرية.

السيد الوزير، أقول لكم الصراحة، أسافر على متن الجوية الجزائرية منذ 20 سنة، أشهد أن المسافرين يعانون بشدة في المطارات الوطنية وحتى في الخارج، بسبب تدني الخدمات التي تقدم لهم؛ سيدي الوزير، أين يقع الخلل؟ ومن هو المسؤول الآن؟ يجب تحديد المسؤوليات وكل واحد يتحمل مسؤوليته! لأننا كلنا لنا الحق في هذه الشركة! إن

والأيام والمناسبات وهذا شيء ضروري.  
4 - تحديد المسؤوليات في التسيير، وكل مسؤول عن أي خلل لا بد أن يعاقب، العقاب عن طريق المنح والأجور، وهذه هي سياسة النتائج، «مرحبا بلي جا وجاب»، بماذا أتيت؟ لم تأت بشيء؟! «الله يسهل عليك» يجب علينا أن نفكر بهاته الطريقة.

5 - النقطة الخامسة والتي هي حساسة جدا، ويتعلق الأمر بواجهة هاته الشركة، تعتبر خطوطنا الجوية نافذة للبلاد، للوطن، عبر موظفيها، لذلك أود أن أصل إلى هاته النقطة، المضيفات والمضيفون، يجب على الشركة أن توظف ذوي المهارات اللغوية المختلفة.

سيدي الوزير، قمت برحلة (الجزائر - لندن) تكلمت مع المضيفة بالإنجليزية، قالت لي: لا أعرف الإنجليزية، قلت لها: إذن، ماذا تفعلين على هذا الخط؟!

البارحة - سيدي الرئيس - جئت من بجاية في الطائرة، تكلمت مع المضيفة بالإنجليزية، فتكلمت معي بالأمازيغية، فقلت لها أنا لست «قبائليا»، والله العظيم!! ثم ألححت عليها وأردت من وراء ذلك أن تتكلم، إذن هذا المجال لا تساهل فيه، يمكننا أن أوظف بن عمي، ابن أخي، إبنتي، لكن لا بد أن يكونوا ذوي كفاءة، أنا موافق شرط الكفاءة، هذه سائرة في جميع الأماكن، حتى في الولايات المتحدة، الرسول صلى الله عليه وسلم عنده أربعة من الصحابة، هذا معقول، لكن حين تأتي بصاحب، لا بد أن يكون مثل عمر بن الخطاب، وعلي بن أبي طالب ولا تأتي بخردة تشوّه لي واجهتي!

كما يجب الأخذ بعين الاعتبار الهدام، هذا مهم، عندنا رجال وسيمون ونساء وسيمات، يجب أن يوظفوا هناك فهذه هي واجهة الجزائر، واسمها: الجوية الجزائرية.. لم أكمل - سيدي الرئيس - دعني أكمل.

أخيرا، نجد في المادة.. سأرجع إلى العقوبات.. المشروع - سيدي الوزير - أو مستشاركم القانوني أنا لا أوافق.

أخيرا، نجد في المادة 229 مكرر، أدعوكم لقراءته إذا كان النص بحوزتكم: «يعاقب بالحبس من 3 أشهر إلى 6 أشهر»، لست أدري أين يعيش هذا المشروع، في أي كوكب يعيش؟!

شخص يرتكب جريمة، يعاقب بـ 3 أو 6 أشهر حبس؟! السجن عندنا مفخرة، سجوننا عبارة عن 5 نجوم،

نفس الشيء، لا بد أن نسعى إليه فيما يخص النقل البحري - سيدي الوزير - نحن نعيش توترا كبيرا في الجزائر، لما أتت من بجاية إلى الجزائر أمضي 7 ساعات، فلا بد من محاولة فتح مجال النقل البحري للخواص أيضا، لأنه حسب ماهو معمول به عالميا لا يمكن لأي شركة عمومية قوية في أي قطاع كان، أن تكون فعالة وتتحصل على أرباح عند غياب المنافسة من طرف شركات خاصة، لا يوجد دولة قوية إذا لم يكن هناك خواص أقوى في آن واحد، شركات عمومية تساوي شركات خاصة ذات مصداقية، بفتح المجال للخواص الجزائريين وتحسين دفتر شروط، يجب التوجه نحو دفتر شروط صارم، فالذي لا يحترم دفتر الشروط، يطبق عليه القانون.

بالنسبة لهؤلاء المستثمرين، يمكن للخطوط الجوية الجزائرية أن تحمي نفسها بنفسها، حين يكون منافس من الجهة الأخرى ويعمل أفضل مني ويحاول أن يكون الأفضل، إذن سندافع عن شركتنا بهاته الطريقة. وكذلك يؤدي هذا إلى تقليص الدعم، كما قلنا منذ قليل 55% من الدعم، هذه جريمة ضد الشركة وضد الشعب، من الخزينة العمومية! إذن قضية الخليفة يجب أن تكون درسا لنا.

للنهوض بهذا القطاع الحساس، يقتضي الإسراع في إنشاء مدرسة وطنية للطيران، يجب أن تكون عندنا حتما مدرسة جزائرية، نكوّن الطيارين عندنا في الجزائر، الجانب البسيكولوجي له دور مهم، فلا يخدم الشركة، ولا الوطن، لن نكوّنهم في إنجلترا، نعرف المدارس العليا للطيران.

الإسراع في إنشاء مدرسة وطنية للطيران المدني التي تكون تحت رعاية وزارة النقل، مع إبرام وتعزيز اتفاقيات الشراكة والتعاون والتوأمة الدولية.

إذا لم يكن هناك تعاون دولي، فكأنك لم تنظر نفسك في المرأة! فلن تعرف كيف أنت: هل حلقت لحيتك كما ينبغي؟ هل أنت جميل؟ وهذا من أجل تبادل الخبرات في مختلف المجالات التقنية والتشريعية للأمن الخاص بالطيران المدني، وهذا طبقا لمعايير وتوصيات المنظمة الدولية للطيران.

2 - دعم النقل الجوي ما بين المدن الكبرى في الجزائر، ذات الطابع السياحي، فيما يخص بجاية عندنا رحلة واحدة، إذا لم نحجز أسبوعا من قبل فلا نركب الطائرة.

3 - ضمان المداومة لتأمين النقل للمواطنين في الأوقات

وفي كل مرة أتوجه للمصلحة المختصة، لا أجد الإجابة! مغلق لا يمكن الاتصال .

كيف تريدون تشجيع الشركة والمسافر كثير الرحلات لا يجد بالمقابل شيئاً، هذا غير طبيعي! أشكركم جميعاً ونتمنى الخير - إن شاء الله - لهذه الشركة، ولا بد أن يقف الرجال من السيد الوزير حتى آخر موظف .

أنا أسافر منذ 25 سنة على متن الخطوط الجوية الجزائرية، والله العظيم كارثة! السيد الوزير قالها وأنا أكررها، وإن شاء الله - سيدي الوزير - يمكنكم أن تعطونا آخر أجل أو وعد، بداية من الآن، في أي شهر ستتحسن الأمور؟! لا نكذب على بعضنا، أعدد شهور أو عام؟ متى ستتحسن الأمور؟ لأن هذا غير ممكن! وشكراً.

السيد الرئيس: شكراً للسيد صالح دراجي؛ أخذت 22 دقيقة! الكلمة الآن للسيد محمد زكرياء.

السيد محمد زكرياء: شكراً سيدي الرئيس؛ بسم الله الرحمن الرحيم، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

السيد رئيس مجلس الأمة الفاضل،  
السيد معالي الوزير ومساعدوه،  
زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة،  
أسرة الإعلام،  
الحضور الكريم،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته وبعد؛ بدوري، يطيب لي أن أقدم تهاني الحارة والخالصة للسيد وزير النقل، الذي التحق مؤخراً بالطاقم الحكومي، وأتمنى له ولزملائه التوفيق والسداد.

سيدي الرئيس،  
يعتبر قطاع الطيران المدني من القطاعات الحساسة والهامة التي تشغل بال الدولة والمواطنين على حد سواء، وهذا ما يستدعي التكفل به وإعطاءه الأهمية البالغة التي يستحقها، مراعاة لسلامة وأمن المسافرين، وفق ضوابط وتعليمات منظمة الطيران المدني، طبقاً لاتفاقية شيكاغو وتعديلاتها التي صادقت عليها الجزائر.

سيدي الرئيس،  
يلاحظ في السنوات الأخيرة إقبال كبير على استعمال

حتى وإن سرق أو ارتكب جريمة.. إذن أتابع نص المادة: «يعاقب بالحبس من 3 أشهر إلى 6 أشهر وبغرامة مالية من 150.000 دج إلى 250.000 دج، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل شخص طبيعي أو معنوي كان على علم بحكم وظائفه أو نشاطه بحادث أو واقعة خطيرة أو واقعة طائرة ولم يبلغ السلطة المكلفة بالطيران المدني بذلك».

حسب رأيي، فأنا لست رجل قانون، هذه جريمة، فشخص يعلم أن الطائرة ستتحطم، كما جرى في بعض البلدان ولا يبلغ، فهذا إجرام!

إن عدم الإبلاغ بأي حادث أو واقعة خطيرة أو واقعة طائرة، يعتبر - حسب رأيي - جريمة، لذا، نقترح رفع مدة الحبس، للكف عن هذا، من عام إلى عامين، بدلاً من 3 و6 أشهر، هذا رأيي الخاص، والغرامة المالية تكون من 500.000 دج إلى 1 مليون دج، وهذا من أجل دفع كل الموظفين لأداء واجبهم على أحسن مايرام.

أكمل فيما يخص المطارات، سيدي الوزير، نعلم جميعاً أن الجزائريين متوترون، حين تنتظر - سيدي الوزير - الطائرة التي تأخرت بأربع ساعات ولا يوجد (wifi) يجب على المسؤولين إيجاد ميكانزمات.

أنا أقترح - سيدي الوزير - وأتمنى أنني إذا ذهبت لأي مطار في الجزائر أجد (wifi) متوفراً، سأدخل الأحد القادم، يمكننا إضافة 50 دج للتذكرة، حتى إذا دخلت إلى المطار أجد الأنترنت في متناولتي، لدي طلاب أو طرهم في المطار، أنتم تحرموني من القيام بعملتي كما ينبغي.

حينما تدخل المحطة البرية، البواب يأخذ 60 دج أو 100 دج، في حين المحطة لا تستطيع أن تضع 10 دج أو 20 دج لما نسميه بـ (Free wifi) نحن نكذب، لكنه كذب إيجابي، يسمونها (Free) معناه دون مقابل نحن نقول مجاني بضمن! إننا ندفع، تجربون المسافر على أن يدفع. المسافر يدفع، هو مستعد لذلك، وبالتالي نستطيع إزالة هذا التوتر وهذا الضغط وهذه الأمراض عن الناس ونقلص من نفقات خزينة الدولة، لأن عندنا طبا مجانياً، تكفل بالمجتمع بطريقة أخرى!

صف إلى هذا، بطاقة الوفاء، وأتوجه إليكم سيدي الوزير وإلى مدير الجوية الجزائرية، نحن نكذب على بعضنا البعض. أنا أملك بطاقة الوفاء، من المفروض أن أحوز 5 أو 6 تذاكر مجانية، لأنني وفي لهاته الشركة.

العام والخاص .  
 كيف يمكن معالجة هذه النقائص، أي تأخر الرحلات أو إلغاؤها أحيانا، ضعف الخدمات داخل الطائرة مقارنة بالشركات الأخرى، ضياع الأمتعة أحيانا، تقادم الطائرات وصغر حجمها، كما هو الحال بالنسبة لخط (غرداية - الجزائر) ذهابا وإيابا، تنظيم الرحلات في أوقات غير مناسبة، خاصة من وإلى الجنوب ...  
 وأخيرا، سيدي الرئيس، إن مشروع القانون الذي عرض علينا للمناقشة، يحتوي على 17 مادة أساسية ومن غريب الصدف أنه يحتوي كذلك على 17 مادة تحال على التنظيم، مما يفرغه من طابعه التشريعي، ليأخذ صيغة مرسوم تنفيذي، وهذا مما يؤسف له.  
 شكرا على كرم الإصغاء والسلام عليكم.

السيد الرئيس: شكرا للسيد محمد زكرياء؛ الكلمة الآن للسيد أحمد عياد.

السيد أحمد عياد: شكرا؛ بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين، سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين .  
 سيدي رئيس مجلس الأمة المحترم،  
 السيد معالي وزير النقل،  
 إدارات الوزارة،  
 زميلاتي الفضليات، زملائي الأفاضل،  
 أسرة الإعلام والصحافة،  
 أيها الحضور الكريم،  
 السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

أستهل مداخلتني بتهنئة معالي الوزير، متمنيا له التوفيق في مهامه الجسيمة، كما لا يفوتني إسداء الشكر لإدارات الوزارة ورئيس اللجنة المختصة وأعضائها على العمل المقدم.

أما فيما يخص القانون المعروض أمامنا فأقول: إن النهضة الصناعية والتجارية، بل التنمية بجميع أوجهها مرهونة بتطور شبكة النقل عموما والنقل الجوي خصوصا، هذا النوع من أغراض الملاحة الجوية حظي باهتمام كبير من بناء المطارات وعصرنتها ودعم الأسطول الجوي، إلا أنه إضافة إلى النهوض بهذا القطاع، أصبح من الضروري سن

الطائرة، كوسيلة للنقل في المستوى الوطني والخارجي، تماشيا مع التطور الاجتماعي والاقتصادي الذي حصل في الجزائر، مما يتطلب أخذ مزيد من الحيطة والحذر، لضمان سلامة مستعمليها وذلك بتعزيز دور التفتيش والرقابة الصارمة من طرف مسؤولي القطاع، كما جاء في المادة 07 من هذا المشروع المعدل والمتمم، إلا أن المادة 16 مكرر تضيي على هذا المشروع نوعا من الضبابية عند إعفاء بعض خدمات الطيران من تطبيق المتطلبات التنظيمية لأجل محدد، هذا ماجاء في القانون، سؤالي هو: ماهو الغرض وماهو الواجب من هذا الاستثناء وماهي هذه المصلحة العامة التي تشير إليها هذه المادة والقصد من ورائها؟

وجاء في المادة 16 مكرر 1، أن الدولة تسعى لضمان أمن أمثل وسلامة مثلى، وفق المعايير التي أوصت بها منظمة الطيران المدني، وهذا جميل، هلا اطلعنا على هذه المعايير وأساليب العمل التي أوصت بها من باب توضيح الرؤية؟ ولا أرى أن ذلك من أسرار الدولة.

وجاء في المادة التي تليها: أن الدولة تقوم بوضع تدابير بغرض الوقاية من حوادث ووقائع الطائرات، السؤال المطروح: ماهي طبيعة هذه الوسائل والتدابير؟  
 سيدي الرئيس،

أعتقد أن الجديد في مشروع هذا القانون المعروض علينا، والذي لم يكن موجودا في القانون رقم 98 - 06، يتعلق باستحداث هيئة من طرف السلطة المكلفة بالطيران، تسند لها مهمة المراقبة أو جزء منها إلى أشخاص طبيعيين أو معنويين، وطنيين حسب المواد 16 مكرر 7 و8 و9، يقومون بدور مراقبة خدمات الطيران ومقدميها وقد أعطيت لهم صلاحيات واسعة، أخشى - سيدي الرئيس، سيدي الوزير - أن يقع تداخل بين الصلاحيات والمسؤوليات، خاصة في حال حدوث خلل أو خطر أو تقصير؟ ومن هو المسؤول عنها أمام المسافرين أو الضحايا - لا قدر الله - ومن يتحمل المسؤولية الجنائية في هذه الحالة؟  
 سيدي الرئيس،

إن مشكل الخدمات المتواضعة بالنسبة للشركة الوطنية للطيران قائم، في حين أنها تواجه منافسة كبيرة وتأكلا في حصصها في السوق، رغم عملية تجديد الأسطول والاستثمار الضخم والمجهودات التي تقوم بها الدولة؛ وهذا حديث

نرجو تسوية وضعيتهم.

- سيدي الوزير، كل الطائرات التي تتوجه إلى تندوف تذهب ليلا، مما يضع المسافر من وإلى تندوف تحت الضغط، في انتظار الطائرة التي عادة ما تتأخر، وإن ألغيت الرحلة، فبسبب الأحوال الجوية، للتملص من المسؤولية، لينام المسافر على الكراسي الحديدية للمطار، لذلك، أرجوكم - معالي الوزير - إرحمونا من هذه الرحلات الليلية. في الأخير، نرجو أن تكون الغاية من هذا القانون هي تطبيق مواده، لتطوير الملاحة الجوية وحماية حقوق المسافر وليس مسaire الاتفاقية الدولية فقط. شكرا والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد الرئيس: شكرا للسيد أحمد عياد؛ الكلمة الآن للسيد لمن شريط.

السيد لمن شريط: شكرا للسيد الرئيس المحترم؛ بعد أعوذ بالله من الشيطان الرجيم، بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على رسول الله الكريم؛ سيدي الرئيس، زميلاتي الفضليات، زملائي الأفاضل، السيد الوزير الوفد المرافق له، أسرة الإعلام، السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

أهنئ بدوري السيد الوزير، متمنيا له التوفيق في تسيير هذا القطاع الحساس والهام جدا والذي يعاني - في بعض قطاعاته - من مشاكل ونقائص في بعض وسائل النقل كالنقل البحري والنقل بالسكك الحديدية إلى غير ذلك. ولعل القطاع الذي يمكن وصفه بأكثر إيجابية من غيره هو قطاع الطيران الذي سنتكلم عنه اليوم.

أنا عندي بعض الملاحظات ذات طابع تقني وتعقيب على بعض المواد في النص، ذكر زملائي السابقين البعض منها، لكنني أريد أن أركز وأعود إليها.

أول ما يشد الانتباه هو - بطبيعة الحال - المادة 16 مكرر، التي تقول: «عندما تقتضي المصلحة العامة ذلك، يجوز للسلطة المكلفة بالطيران المدني أن تعفي كلياً أو جزئياً كل شخص أو كل منتج متعلق بالطيران أو كل محطة جوية أو كل خدمة طيران أو كل منشأة، من تطبيق المتطلبات

قوانين، تضمن حماية المطارات وأمن وسلامة الطيران المدني وتفرض رقابة صارمة على خدمات الطيران ومقدميها، كما تحدد حقوق الركاب بدقة، وهذا ما جاء به نص هذا القانون، ومن ذلك لا بد من إبداء بعض الملاحظات أرجو أن تكون إضافة:

جاء في هذا النص - كما أشار زميلي - 17 إحالة على التنظيم، مما يجعله مبهماً، إن لم أقل أفقدته معناه. ألا ترون أنه من الحساسية بمكان، ما يجعل من الضروري أن يكون لدى السلطة المكلفة بالطيران المدني من الأعوان المؤهلين، ما يغنيها عن تفويض الرقابة لغيرهم (المادة 16 مكرر 07)؟

جاء في المادة 97 مكرر، الفقرة الأخيرة: «وتكون لهيئة التحقيق التقني وحدها صلاحيات تحديد نطاق التحقيق وكيفية إجرائه».

أولا يعد هذا مساساً بصلاحيات السلطة القضائية؟ نشيد بدقة المواد المتعلقة بالتحقيق، فيما يتعلق بالحوادث، خاصة في مجال اختصاص الدولة الجزائرية وكيفية التحقيق وصلاحيات الهيئة التقنية؛ وهنا نتساءل هل نحن مؤهلون تقنيا وبشرياً لتحليل معطيات العلبتين السوداوين؟ وإن كان كذلك، فلماذا تحلل خارج الوطن؟ هذا من جهة، أما فيما يخص مناطق الجنوب عموماً وولاية تندوف خصوصاً، فإننا نرجو منكم، معالي الوزير، ونأمل أن يكون هذا ممكناً وهو كذلك، لأنه ضروري ومهم:

- الإسراع في استحداث خط، يربط تندوف بعاصمة موريطانيا الشقيقة (نواكشوط) لما له من فوائد سياحية واقتصادية.

- استحداث فرع لمؤسسة طاسيلي في تندوف، على غرار جميع ولايات الوطن.

- توسيع مجال تخفيضات التذاكر التي استفاد منها الجنوب، لأنها لا تطبق إلا إذا كانت الوجهة من الجنوب نحو الشمال، صف إلى ذلك أن عدد التذاكر المنخفضة محدود في كل رحلة (25 تذكرة على حد علمي).

- إستبشر مواطنو تندوف خيراً، بعد معاناة انتظار الأمتعة، إن لم يكن مصيرها الضياع، وهذا بتعيين 06 أعوان في سبتمبر 2014، إلا أنهم لم تسو وضعيتهم لحد الآن، حيث لازالوا يتقاضون 8000 دج، في إطار الإدماج المهني (DAIP) رغم العمل المتعب الذي يقومون به، لذلك

هذه السلطة ليس لديها إسم؟ في كل أنحاء العالم المؤسسة المكلفة بالطيران المدني أو السلطة المكلفة بالطيران المدني عندها إسم؛ في فرنسا، إنجلترا، الولايات المتحدة الأمريكية، في مختلف دول العالم عندها إسم، نقول مثلا السلطة الجزائرية أو السلطة الوطنية المكلفة بالطيران المدني، أو الهيئة المكلفة بالطيران المدني أو كذا، في النص جاءت بعبارة «السلطة المكلفة بالطيران المدني»، وهذه العبارة مستعملة في النصوص القانونية الدولية لماذا؟ لأن النصوص الدولية لا تستطيع أن تسمي دولة من الدول، هي تتكلم بصفة عامة، سلطة مدنية مكلفة، في أي دولة من الدول، أما نحن فتكلم عن نص وطني، قانون وطني، المفروض أنه يسمي هذه المؤسسة الوطنية ويعطيها إسمًا.

أنا سأسأل السيد الوزير، سؤالاً أساسياً ومبدئياً: هل نحن في الجزائر الآن نملك سلطة للطيران المدني أم لا؟ يبدو لي أن هذا هو السؤال، لماذا؟ لأننا عندما نرجع إلى المادة الثانية من القانون رقم 98 - 06، الفقرة الأخيرة تقول إن: «السلطة المكلفة بالطيران المدني هي الإدارة»، ماهي الإدارة؟ لو نرجع للإدارة نجدها الوزارة، يعني مصلحة من مصالح الوزارة، هناك مديرية في الوزارة تسمى مديرية الطيران المدني والمتروlogيا، يظهر لي أنها هي المكلفة بالطيران المدني، ولكن إسمح لي هنا - سيدي الوزير - إذا اعتبرنا مصلحة من مصالح الوزارة هي السلطة، فنحن على خطأ كبير، لأننا عندما نطلق كلمة سلطة، نطلقها على هيئة مستقلة، هيئة إدارية مستقلة، مكلفة بالقطاع، كأن نقول هيئة السمعى - البصرى وكذا وكذا وكذا، فهذه الهيئة المستقلة لا تخضع للتعليمات والتوجيهات السياسية والظرفية والمؤقتة، إنما عندها استقلال مالي وشخصية معنوية وسلطة خاصة بها وقانون ينظمها ومجلس إدارى يسيّرهما، هي عبارة عن كيان قائم بذاته، مكلفة بالطيران المدني وهي موجودة في كل دول العالم ولا تخضع للتوجيهات والتعليمات وإلى غير ذلك، هي مستقلة ويسيرها مجلس إدارة وهذا المجلس في كثير من الدول معين بطريقة مشتركة بين رئيس الجمهورية الذي يعين البعض ورئيس البرلمان يعين البعض الآخر، وهكذا تكون هناك ضمانات للاستقلالية، لكي تسيّر القطاع ولا تخضع للتوجيهات والتعليمات والتدخلات الظرفية، لأنه في هذه الحالة، تقع في الشيء الذي تكلم عنه

التنظيمية» وأضاف المجلس الشعبي الوطني «لأجل محدد»؛ الملاحظة على هذه المادة أنها - من وجهة نظري، في الحقيقة - خطيرة لماذا؟ لأننا نضع قانونا، ثم نعطي الصلاحية لسلطة معينة - أي سلطة نعطيها الحق لكي تتخلص من هذا القانون، أن تجمد هذا القانون أو توقف هذا القانون، ونصبح، إذن، في عالم دون قانون، في قطاع بلا قانون، وكأن هذا القانون نضعه عبثا، صحيح، أن الحجة المذكورة هنا هي حجة المصلحة العامة، ولكن المعروف أن المصلحة العامة هي على العموم فكرة مطاطة ومفهومها مطاط ويمكن استعمال فكرة المصلحة العامة، دائما ولا أحد يقول لك أنت مخطئ، خاصة عندما تأتي هذه الحجة من طرف سلطة الطيران أو غيرها، إذن فالملاحظ هنا أننا نضع نصا قانونيا خطيرا على الحقوق والحريات، لأنه لا توجد ضمانات، أين الضمانات التي تجعل هذه السلطة تحت الرقابة حتى لا تتجاوز الحدود ولا تمس بحقوق وحريات المواطنين؟ لا توجد ضمانات! المفروض أن تكون هناك ضمانات، والمجلس الشعبي الوطني تنبه إلى خطورة هذه المادة أو لهذا النقص وأضاف، «لأجل محدد».

هذه الإضافة جيدة، من طرف المجلس الشعبي الوطني، وعلى كل حال هو مشكور على هذه الإضافة، ولكنها غير كافية، أنا في رأيي غير كافية، لأن الأجل المحدد يبقى دائما عبارة عن سلطة تقديرية في يد سلطة الطيران، فهي تضع الأجل الذي تريده، شهرا، عاما، عامين، قال: هذا هو الأجل المحدد! كيف نحاسبها ونراقبها ونبين بأنها مخطئة، هذا النوع من النصوص لم يعد مقبولا في التشريعات الحديثة، يعني لا بد من ضمانات، لا بد من احتياطات كبيرة جدا، من أجل وقف تطبيق القوانين، هذا النوع من المؤسسات مثل مؤسسة الطيران المدني، أو السلطة المكلفة بالطيران المدني في مختلف أنحاء العالم، تخضع لرقابة البرلمان، تقدم تقارير سنوية عن نشاطها وعن عملها وتخضع لرقابة البرلمانين والمنتخبين، نظرا لأهميتها ولارتباطها بالسيادة الوطنية وإلى غير ذلك من الأمور، فهي لا تشتغل هكذا فوضويا، أنا أظن أن هذه المادة غير مستحسنة ولا بد - ربما - من نص تنظيمي، يبين ماهي حدود هذا الأجل، هذه الملاحظة الأولى.

الملاحظة الثانية - سيدي الوزير - النص، يذكر كلمة السلطة المكلفة بالطيران المدني، ولكن لماذا لا يسميها؟ هل

المواد تبين أو تحسني بهذه الحالة وأرجو أن أكون مخطئا. عندما نرجع إلى قضية مالي، التي ذكرها بعض الزملاء وحادثة الطائرة، هل كان تسييرها واضحا؟ هل كانت صحيحة؟ إذن نحن لسنا مخطئين، هذا القانون لا يؤدي إلى تسيير جيد للقطاع، المشاكل التي ذكرها كل الزملاء حقيقية وواقعية، نعيشها يوميا مع الجوية الجزائرية. بعد هذه الملاحظات، أتطرق إلى ملاحظة أخرى، والتي جاءت في المادة 36 حول قضية البيئة.

أظن - سيدي الوزير المحترم - أن المادة 36 التي تقول: «تتكفل هذه السلطة المدنية، سلطة الطيران المدني بقضية انبعاث الغازات من الطائرة والضجيج»؛ أظن أن هذه المادة التي فيها سطر حول هذه المشكلة ليست كافية بالنسبة للبيئة.

البيئة غير متكفل بها كما ينبغي في هذا القانون، لا نضع سطرا ونقول السلطة المدنية تتكفل بالبيئة ونتركها هكذا، البيئة أصبحت مشكلة مهمة جدا في العالم كله!!

وجميع السلطات المكلفة بالطيران المدني في العالم عندها مديرية بأكملها من أجل البيئة.

هذا القانون، نلاحظ أنه منقول في كثير من الأمور عن القانون الفرنسي، حتى في البيئة عامة؛ نلاحظ أنه مطابق للقانون الفرنسي حول الطيران المدني.

في فرنسا أنشؤوا مديرية أسموها سلطة الطيران المدني والبيئة، أما نحن فإننا نرى أنه ليس هناك تكفل كاف بقضية البيئة في هذا القانون، إذن فيه نقص كبير، ولم يعد مقبولا في الوقت الحالي، ومخاطر الطائرات ومخاطر الانبعاثات وكل المخاطر التي تمس بالبيئة أصبحت مرفوضة، وتحتاج إلى عناية خاصة وتكفل قانوني أفضل مما هو موجود الآن.

نرجع - السيد الوزير - إلى المادة 49 مكرر التي تتكلم عن المحطات الجوية ذات الاستعمال الدولي، تقول بأن هذه السلطة تصادق على هذه المحطات الجوية ذات الاستعمال الدولي، ولكنها لا تتكلم عن المحطات المحلية؛ سؤالي أنا هل نحن لا نملك محطات جوية، محلية؟ العالم كله لديه محطات دولية تستعمل دوليا ومحطات جوية للمطارات لا تستعمل دوليا؛ فسؤالي هو، هل هذه السلطة المكلفة بالطيران ليست لها علاقة بالمحطات المحلية حتى وإن كانت هذه تستعمل للطيران المدني المحلي؟

أرى أن المادة 49، تذكر أن المحطات الجوية الدولية هي

المتدخل الأول، زميلي صالح دراجي، عن المطارات التي تقوم بالتكفل الاجتماعي، فتوظف شخصا من سكيكدة وآخر من القل، وآخر من قسنطينة...

عوض أن تسيّر هاته الشركة تسييرا عقلانيا، منطقيا، علميا، بمعايير وضوابط عالمية، لأن تسيير الطيران في العالم أصبح موحدا وعالميا ولا نسيه كما نريد نحن.

عندما نترك القطاع يسيّر حسب المزاج وحسب الطلبات الاجتماعية، فيتحول إلى تكفل اجتماعي، وتصبح الجوية الجزائرية تخضع للتوجيهات وتخضع لكذا، وتصبح حتى تعيينات العمال في الخارج والوكالات فيها فلان وابن فلان، فلا يصبح التسيير عقلانيا ولا اقتصاديا ولا علميا ولا منطقيا ولا شيء! يصبح تسييرا شخصيا، ذاتيا، وهذا غير معقول!

أنا أقول - سيدي الوزير - إذا لم تكن عندنا سلطة ننشئ سلطة، القانون يتكلم عن السلطة، إذن فلنضع السلطة في معناها الحقيقي ولا نبقي ندور على أنفسنا.

عندما نرجع إلى المواد الأخرى التي هي أتت بعدها في التعديل: المادة 16 مكرر 3، 16 مكرر 4، و16 مكرر 5، نجد أن ما كنت أقوله يعبر فعلا عن مشكل حقيقي، ماذا تقول هذه المواد؟ تقول: «هذه السلطة المكلفة بالطيران تنشئ على سبيل المثال برنامجا وطنيا لأمن الطائرات أو تفوض من يقوم به».

هذه السلطة المدنية تشرع لجنة وطنية للأمن ولجانا محلية أو تكلف من يقوم بذلك، إما تنشئ أو تكلف، لكن هذا التشريع غير منطقي، نحن ننشئ مؤسسة وطنية، سلطة مدنية مكلفة بالطيران المدني، ذات سلطة مستقلة وهي ترى ماذا بإمكانها أن تعمل في القطاع.

القانون يعطي لها الصلاحية، الاستقلالية وهي ترى ما هو الأنسب.

نحدد لها، في عدد من المواد، أشياء تقوم بها، وكيف عن الأشياء الأخرى؟

نحن قلنا يجب أن يكون فيه برنامج وطني ولجنة أخرى وإذا ظهرت أشياء أخرى، فما هو الحل؟

أنا أظن أن هذه المواد - بصراحة حسب قراءتي أنا لهذا النص وأرجو أن أكون مخطئا - تبين أنه لا توجد رؤية واضحة ودقيقة لتسيير هذا القطاع، أنا أشعر حين أقرأ هذا النص أنه لا يوجد رؤية واضحة ودقيقة لتسيير هذا القطاع، فهذه

وقع التأخير عن نقطة الوصول، سيعوض لك الضرر الذي حدث لك، أما إذا ضيعت الرحلة أو الغرفة، فكل الضرر سيعوض!

3 - كل تأخير عن بداية الرحلة بـ 5 ساعات يؤدي إلى تعويض كامل، إذا انتظرنا 5 ساعات لكي تنطلق الطائرة ولم تقلع، يُعوض، أما عندما فإذا أقلعت سيذهب وانتهى الأمر! هذا في البرلمان الأوروبي.

بالإضافة إلى ذلك، تمكن جميع المسافرين من الاستمارة، عندما يحدث مشكل أعطه استمارة يملؤها ويدفعها وأنت تعوضه، بما أنك تعلم بالحقائق، دون أن يلجأ إلى العدالة، ماذا نقول نحن؟ بماذا أتت هذه المادة 193 مكرر، هل أتت لنا بالحقوق؟

أقول لكم صراحة - سيدي الوزير - أتكلم كمواطن، عشنا عمرنا كله في الجوية الجزائرية، لم يفكر أحد أن يرفع دعوى ضد الجوية الجزائرية أو يطلب تعويضا، ضيعنا التذاكر، ضيعنا كذا، نحن شركة الجوية الجزائرية نحبها أصلا، عندنا علاقة عاطفية معها، لا نفكر في أن نرفع دعوى ضدها ولكن الأجانب يمكن أن يفعلوا ذلك!!

ملاحظة أخيرة، وليس لي سيدي الرئيس لأنني أطلت، هي ملاحظة أثارها زميلي، السيد صالح دراجي حول الأحكام الجزائية للمادة 229.

الملاحظة التي أثارها هي في محلها، أنا عندي ملاحظة عامة، عندما أقارن بين الأحكام الجزائية الموجودة في هذا القانون والأحكام الموجودة في قانون 1998، نجد أنها ليست من نفس الدرجة، ليس من نفس السلم، فهي تختلف!

الذي أعد هذا القانون، لم ير العقوبات الموجودة في قانون 1998، فنعوية العقوبة ليست نفسها، أتي بمثال: المادة 229 ماذا تقول؟ تقول الشخص الذي لا يبلغ السلطة المكلفة بالطيران بحدوث أو بواقعة، ماهي عقوبته؟ عقوبته ما بين 15 مليون و25 مليون غرامة، مع العقوبات الأخرى، الحبس إن وجد.

عندما أذهب لقانون 1998، فهو يذكر جرائم أخطر من هذه، يعني الطيار يمكن أن يكون في حالة سكر في الطائرة أو تحدث أشياء من هذا النوع أو يقود طائرة دون وثائق أو يرتكب أخطاء، والعقوبة نجدها شهرين أو ثلاثة، أو أربعة، يعني بسيطة! لما أرى هذا القانون، أجد فرقا كبيرا في نوعية العقوبة بين قانون 1998 وبين هذا القانون،

التي تحصل على المصادقة وموافقة السلطة فقط، سؤالي هو: والمحطات الجوية المحلية من يتكفل بها؟ من ينظر إليها؟ من يراقبها؟ أو ليس عندنا؟ هذا هو السؤال الذي عندي؛ نرجع إلى قضية أخرى، متعلقة بحقوق ركاب النقل الجوي (المادة 173، مكرر 1)، هذه المادة قالت بأنه في حالة التأخر أو الإضراب، يتم التكفل بالتعويض، هذا هو المبدأ الذي جاءت به المادة، لكن أنا شخصا أرى أن هذه المادة ناقصة كثيرا - سيدي الوزير - لماذا؟ لأن الحق في التعويض موجود من قبل في القانون المدني، القانون المدني ينص على أن أي ضرر يصيب الإنسان لديه حق التعويض عنه، هذا موجود في كل الشرائع، كل من يتعرض لضرر من حقه أن يُعوض عنه، ليس فيها نقاش، إذن بماذا أتى هذا القانون؟ لم يأت بشيء! سوى أن الجوية الجزائرية أو أي شركة طيران في الجزائر تعوضه، وعندما نقارن، لأننا مضطرون أن نقارن، فلسنا لوحدنا في قرية، نحن نعيش في العالم؛ وهذا العالم تخلق فيه طائراتنا ويمكنها أن تتعرض لهذا المشكل.

نرجع إلى أوروبا مثلا لأننا نتعامل أكثر مع أوروبا التي أصدرت تعليمة للبلدان الأوروبية في 2009، وتعرفونها تأكيدا أنتم في القطاع، ماذا تقول؟ تحدد ما هي التعويضات التي يحصل عليها الإنسان وما المقصود بالتأخير؟ لأن الفائدة أو الهدف من وراء هذه القوانين، هو راحة المواطن، حتى لا يلجأ إلى العدالة، لأنني حين أذهب للعدالة لكي تعوضني الجوية الجزائرية عن رحلة أو رحلتين، فإنني أخسر في العدالة أكثر من ذلك؛ وبالتالي أتنازل وأسمح في حقني. البلدان الأوروبية تنبته لهذه الأمور وسعت لكي لا يلجأ المواطن إلى العدالة، حتى لا يقف ضدها، كل ذلك لكسب المواطن وتعويضه حينما يلحق به ضرر.

ماذا فعلوا؟ وضعوا جدولا زمنيا، أعطيك فكرة عنه، هو موجود في الأترنت، على كل حال، فكل تأخير بـ 3 ساعات عند نقطة الوصول يؤدي إلى تعويض كامل، مثله مثل تعويض إلغاء الرحلة، 3 ساعات لنقطة الوصول.

وكل تأخير لمدة ساعتين يتسبب في ضرر مادي، يؤدي إلى تعويض ذلك الضرر، مثلا أنت تريد أن تصل إلى قسنطينة على الساعة الثامنة ليلا وحجزت في فندق في نفس التوقيت، ولكن الطائرة وصلت على الساعة الحادية عشرة أو منتصف الليل، بمجرد التحاقك بالفندق يقال لك، إن الغرفة قد حُجزت لشخص آخر! في أوروبا، إذا



من تدني الخدمات المقدمة من طرف الخطوط الجوية؛ وهنا لا تفوتني الفرصة لكي أنقل انشغالات سكان الجنوب عامة وولاية إليزي خاصة، بحيث إن المسافرين من وإلى الجنوب يعانون من إلغاء الرحلات غير المبرر وعدم احترام مواقيت الإقلاع والوصول، ضف إلى ذلك عدم استفادة المسافرين من الشمال إلى الجنوب من التخفيضات، مقارنة بالمسافرين إلى الخارج، لكون المسافرين إلى الخارج يجدون هناك منافسة من تعدد شركات الطيران، ناهيك عن نقص الرحلات، إذ عندما تتقدم لشراء تذكرة للجنوب تجد كل الرحلات ممتلئة.

أما بخصوص انشغالات ولاية إليزي، فنطلب توسيع مطار إليزي الذي أصبح لا يتسع لكل المسافرين، لكون هذا المطار يتم استغلاله من طرف قوات الجيش، وأنتم تعرفون عدد القوات المتواجدة في هذه المناطق الحدودية، رغم أن هناك دراسة تمت من أجل التوسعة سنة 2013، لكن بقيت متوقفة إلى حد اليوم.

معالي الوزير، أقول لكم بكل صراحة، المؤسف، حين تتصادف رحلة الجيش ورحلة الخطوط الجوية الجزائرية أو الطاسيلي، فترى أفراد الجيش يركبون مباشرة من ميدان إقلاع الطائرة، لا يوجد قاعة انتظار! هذا مؤسف! إذا كان هؤلاء الأشخاص يساهمون لحماية الحدود ولما يحين وقت الركوب لا يجدون مكانا ليستريحوا مع عائلاتهم، فهذا مؤسف! أقولها بكل صراحة، نتمنى أن تسرعوا لإيجاد حل، رغم أن هناك دراسة أجريت في 2013 من أجل التوسعة، فعلى الأقل إضافة قاعة أو اثنتين لهذا المطار، مطار إليزي؛ إنه مطار مقر الولاية وتم إنجازه منذ حوالي 20 سنة، ولكن اليوم يجب أن تكون فيه نظرة بالنسبة لهذه الأمور.

ضف إلى ذلك، هذه الأيام، بعد إضافة رحلتين إلى كل من تمارست وأدرار، والله لم نفهم هذه السياسة! تزيدون في الطول وتنقصون في العرض! لم نفهم الجوية الجزائرية، أعطت لنا رحلتين واحدة لتمنست وواحدة لأدرار، هذا والله جيد، لكن الملاحة الجوية تتحجج وتقول ليس عندي شاحنة للإطفاء، نحن في 2015، فهل الدولة الجزائرية عاجزة أن تشتري شاحنة إطفاء!؟

هل يعقل أن يتم إلغاء رحلتين بسبب شاحنة الإطفاء أو مراقبي الملاحة الجوية، بحجة نقص العدد الكافي من الموظفين!؟ والله لم نفهم هذا المطار الذي يغلق على الساعة

أنا أقول إن العقوبات لا بد أن تكون من نفس المستوى ونفس الطبيعة، لا تستطيع أن تعاقب شخصا لم يبلغ أو خاف أن يبلغ أو لم ير أو ليس متأكدا، بعقوبة أكثر من الطيار الذي أحدث كارثة، هذا ليس معقولا! أقول - سيدي الوزير - مرة أخرى على كل حال هذه ملاحظات تقنية، القصد منها إثراء النص ونجدد الدعاء أن يكون الله في عونكم إن شاء الله. أكرر مرة أخرى هذا الطلب، عندنا مشكل كبير جدا في النقل البحري، متى ينطلق في الجزائر؟

أنا أطلب هذا ولا بد من دراسة الموضوع بجدية، كيف يعقل أن أزيد من 2000 كلم أو أكثر من طول السواحل وعشرات المدن ولا يوجد نقل بحري على هذه السواحل؟ شيء غريب في بلادنا! لا يعقل أن يكون موجودا!

وعندنا كذلك مشكل النقل بالسكك الحديدية والمفروض أن يتطور عما هو عليه؛ ونقول لكم، السيد الوزير، كان الله في عونكم وشكرا لزملائي وكل الحضور على حسن الاستماع والسلام عليكم وشكرا سيدي الرئيس.

السيد الرئيس: شكرا للسيد لمن شريط؛ الكلمة الآن للسيد عباس بوعمامة.

السيد عباس بوعمامة: شكرا للسيد الرئيس؛ بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على النبي الكريم.

السيد رئيس مجلس الأمة المحترم،

السيد وزير النقل المحترم،

زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة،

أسرة الإعلام،

السادة الحضور،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

في البداية، نتمنى التوفيق للسيد الوزير في أداء مهامه على رأس هذا القطاع الذي يعتبر من القطاعات الهامة، كما نشكره على تقديمه مشروع هذا القانون، والشكر موصول للسيد رئيس اللجنة وأعضائها على الجهود المبذولة بالنسبة لدراسة هذا القانون.

كنا نتمنى أن يتم فتح مجال الطيران للخواص، خاصة، بالنسبة للرحلات الداخلية لكون المنافسة هي التي تمنحنا خدمة جيدة وتطورا في هذا القطاع، بحيث إن معاناة المواطن تزداد يوما بعد يوم وهذا باعتراف السيد الوزير،

مسافة 2000 كلم بنفس السائق، هذا ليس منطقيا ولا معقولاً! أقول لكم بكل صراحة، هذا مشكل كبير! ألغوا هذه الرحلات، قال الرحلة التي تتعدى مسافة 1000 كلم يمنع فيها نفس السائق من السياقة ويتم تغيير الحافلة في الولاية التي يتوقف فيها، على الأقل، على مسافة 1000 كلم، لأن الناس يعانون، المواطنون يعانون، الحوادث ترتفع في كل يوم، عندنا في كل أسبوع أو أسبوعين تقريبا 10 أو 15 شخصا ضحية.

ضف إلى ذلك، في هذه الأيام، بعد زيادة رحلتين إلى كل من تماراست وأدرار، تم إلغاؤهما وتوقيفهما، بحجة عدم توفر شاحنة الإطفاء لدى مصلحة الملاحة الجوية، لذا نطلب تزويد مطار إليزي بالعتاد وتوظيف مراقبين جويين، كون هذا المطار يعاني، حيث يتم إغلاقه على الساعة الخامسة مساء، بحجة نقص مراقبي الملاحة الجوية! وفي الأخير، نشتم كل ما جاء في هذا القانون وشكرا على كرم الإصغاء والسلام عليكم.

**السيد الرئيس:** شكرا للسيد عباس بوعمامة؛ الكلمة الآن للسيد عبد الكريم قريشي.

**السيد عبد الكريم قريشي:** شكرا معالي الرئيس؛ بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين وبعد؛

السيد رئيس مجلس الأمة المحترم،

السيد وزير النقل،

زميلاتي، زملائي،

أسرة الإعلام،

الحضور الكريم،

الوفد المرافق لمعالي الوزير،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

أتقدم لكم، معالي الوزير وحتى الوزراء غير الموجودين معنا، بخالص التهنية على تعيينكم أعضاء ضمن الحكومة، راجيا لكم وللحكومة التوفيق والنجاح.

كما أتقدم للحكومة بالشكر على تقديمها هذا القانون لترقية الطيران المدني الوطني، الذي يتماشى وتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي ووضع التدابير الضرورية، للوقاية من الحوادث ومكافحة الأعمال غير المشروعة،

الخامسة بحجة أنه لا يوجد عدد كاف من الموظفين المراقبين للملاحة الجوية! هذا مؤسف! إذا كان في كل مرة تزيدون في الطول وتنقصون في العرض، فلم نعمل شيئا ولم نتقدم! أما بالنسبة لتوقيت الرحلات في إليزي، الزميل من تندوف تدخل وقال إن الرحلات تتم في الليل، الشيء الذي نقوله أيضا، إن الرحلات لا يمكن لا تبقى هكذا بسبب مشكل الحر.

لما تحط الطائرة، قائد الطائرة يحدد عدد المسافرين الذين يمكنهم أن يركبوا، فالطائرة تسع لـ 100 مسافر وهو يقول 50 مسافرا، وذلك بسبب الظروف والجو وكذا، إذن، ما نتمناه هو أن يتم تغيير الرحلات، إما تكون صباحا باكرا أو مساء، ابتداء من الساعة الخامسة، أي لما ينقص الحر وينخفض! ونطلب زيادة الرحلات - سيادة الوزير - ما دام السيد المدير العام للخطوط الجوية حاضرا وكذلك المدير العام للطاسيلي، نتأسف بكل صراحة لأن هناك طائرة تقوم برحلات على خط الجزائر - إليزي - جانت ولا يوجد وكالة لحجز تذكرة في إليزي.

هذا مؤسف! عندما تريد أن تسافر من إليزي إلى العاصمة، يجب أن تشتري التذكرة من العاصمة، فما عليك إلا أن تتصل بشخص يقطن في العاصمة ليشتري لك التذكرة.

إذا كانت الطاسيلي تساهم في حل المشكل والتخفيف عن المواطن، فليس بهذه الطريقة، والذي ليس له قريب يقطن في الجزائر ماذا يفعل؟ ألا يسافر بسبب بُعد مكان حجز التذكرة؟!

ونتمنى زيادة الرحلات، لأن عندنا سكانا من ولايات الشرق والغرب وهم بكثرة في الجنوب ونتمنى أن تراعوا هذا الجانب، ليس جميع الرحلات في العاصمة فقط، لا بأس أنكم برمجت رحلات إلى الجنوب، هذا جميل! ولكن هناك أيضا مواطنون يجب أن تراعوا ظروفهم، هناك مسافرون كثيرون، نتمنى ترتيب رحلة إلى باتنة ورحلة إلى الغرب، وهران أو غيرها.

النقل البري، والله - سيدي الوزير - أطرح عليكم انشغالا وأقول لكم بكل صراحة إن هذا الانشغال قد أتعبنا كثيرا، ألا وهو حوادث المرور، نحن نتمنى أن تجدوا طريقة لإلغاء الترخيصات التي تعطى لمسافة 200 كلم، هذا ليس منطقيا ولا معقولاً! حافلة تنطلق من العاصمة إلى إليزي على

6 - هل كل طائرات الخطوط الجوية الجزائرية، يسمح لها بالطيران في الأجواء الأوروبية؟ وأعرف أن الإجابة لا، فلماذا تبقى هذه الطائرات تستعمل حاليا إذا كان الأمر يتعلق بنوعيتها؟

7 - أحيانا كثيرة يخبرنا موظف الشركة أن كل الأماكن محجوزة وعند التسجيل على قائمة الانتظار والصعود إلى الطائرة، نجد أن هناك العديد من الأماكن الشاغرة، فكيف تملكون ذلك وكيف يمكن أن نقضي على هذا المشكل؟ معالي الوزير،

لاشك أنكم توافقونني الرأي، أنه لترقية الطيران المدني في الجزائر، يتحتم علينا ترقية الشركات الوطنية للطيران، لتصبح في مستوى مثيلاتها ومستوى المسؤوليات الملقاة على عاتقها، في ظل اشتراطات المسافرين المتزايدة وفي ظل المنافسة الشديدة من الشركات العالمية، فمتى يصل المسافر الجزائري لتفضيل الخطوط الجوية الجزائرية على مثيلاتها العاملة بالجزائر؟

ملاحظة أخرى، هناك موقع إلكتروني لشركة الخطوط الجوية الجزائرية، لكن، للأسف الشديد، أن هذا الموقع قد لا يشتغل في الكثير من الأحيان.

هناك ملاحظة أخرى، تأسفنا لها مع نهاية سنة 2014، وهي مغادرة الكثير من الطيارين الجزائريين ذوي الخبرة والالتحاق بشركات عالمية أخرى، فنرجو معرفة أسباب ذلك.

معالي الوزير،  
جاء في المادة 16 مكرر ما يلي: «الوقاية من الحوادث ووقائع الطائرات»، ملاحظة عامة فقط، للأسف الشديد، والترجمة وكما لوحظ في النصوص السابقة، الترجمة لا تعبر عن المعنى، لسنا ندري؟! هل الأصل هو النص الفرنسي أم النص العربي؟ فكلمة وقائع لست أدري ما المقصود بها؟

الأستاذ شريط كان يتحدث عن واقعة ووقائع وفي الفرنسية (Incidents)، فهل الواقعة التي نتحدث عنها هي (La réalité)، أم ماذا؟

لم نعرف بالضبط ما المقصود بهذه الكلمة لأن بالفرنسية (Prevenir des accidents et incidents d'aéronefs)، فالوقائع لا تعني (Les incidents).

نصت كذلك المادة 173 التي تحدث عنها الأستاذ

الموجهة ضد الطيران المدني .  
كما أتقدم بالشكر للجنة التجهيز والتنمية المحلية، على التقرير التمهيدي المقدم أمامنا.

لكن قبل الخوض في مناقشة بعض مواد هذا القانون، إسمحوا لي - معالي الوزير - أن ألفت انتباهكم إلى أن الوزارة ومن خلال الزيارات الميدانية التي قام بها معالي الوزير السابق إلى ولاية ورقلة قد وعدنا بما يلي:

1 - دراسة وإنجاز مطار بولاية ورقلة، بحكم أن المطار الموجود حاليا مطار عسكري ومطار حاسي مسعود موجود في منطقة ذات مخاطر ومطار تقرت على أرضية غير صالحة.  
2 - إنشاء مؤسسة للصيانة في مجال السكة الحديدية.  
3 - إنشاء مدرسة تكوين في مجال السكة الحديدية؛ والسؤال الذي نطرحه أو يطرحه سكان الولاية، إلى أين وصلت هذه الوعود؟

معالي الوزير،  
لاشك أن الخطوط الجوية الجزائرية، مؤسسة وطنية وكل رجائنا أن تكون مؤسسة رائدة داخل الوطن وخارجه، ولاسيما في ظل التنافس الكبير لشركات الطيران العالمية، إلا أن ما يلاحظه المواطن المسافر على هذه المؤسسة وعلى طائرات هذه الشركة، أن هذه المؤسسة - وللأسف الشديد - مازالت بعيدة كل البعد على منافسة مثيلاتها في بعض الدول العربية والأوروبية، مما يدفعني إلى طرح العديد من الأسئلة، أرجو منكم الإجابة عنها:

1 - ألا ترى - معالي الوزير - أن شركة الخطوط الجوية الجزائرية وضعت مخطط عمل أكبر بكثير من إمكانياتها وهذا ما أثر على الخدمات المقدمة؟ ويجرني هذا السؤال إلى السؤال الموالي:

2 - كم عدد الرحلات التي ألغيت سنة 2014 إلى غاية اليوم؟ بمعنى في 16 شهرا الماضية.

3 - كم عدد ساعات التأخير في نفس المدة؟  
4 - بل ما هي نسبة الرحلات التي أفلتت في وقتها؟

5 - مما لاشك فيه أن شركة الخطوط الجوية الجزائرية، تواجه منافسة شديدة من قبل بعض الشركات الأجنبية العاملة بالجزائر، وأنتم تعرفونها ولا مجال لذكرها، وعليه، ما هي الإجراءات التي تودون القيام بها لتدارك النقص في المواعيد واحترامها وفي الخدمات، لبلوغ مستوى يليق بالجزائر؟

وصلوا إلى حد أنهم استفادوا من ساعات للطيران، لكن المؤسف، فجأة، تقرر شركة الخطوط الجوية الجزائرية إلغاء التكوين بكامله وبقي هؤلاء الشباب الذين قضوا أكثر من سنة - لست أدري كم بالضبط؟ - يعني ألغى التكوين وألغى التبرص ولم يأخذوا أي حق من حقوقهم، فلست أدري كيف تبررون هذا معالي الوزير؟ أرجو توضيح الأسباب وما ذنب هؤلاء الطيارين الشباب الذين توقف تكوينهم؟!

وفي الأخير، وليس أخرا، أرجو أن يرتقي الطيران المدني في الجزائر وأن يرتقي بشركات الطيران الجزائرية إلى مصاف الشركات العالمية، أشكركم على الإصغاء والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

**السيد الرئيس:** شكرا للسيد عبد الكريم قريشي؛ السيد عبد الكريم أثار موضوعا لا يتعلق - بالطبع - فقط بالنص المذكور، وإنما يتعلق بكافة النصوص القانونية التي نصادق عليها أو تقدم لنا في البرلمان، ألا وهو تطابق مضمون القوانين والمواد، ما بين النص الفرنسي والنص العربي؛ طبعا المعمول به هو النص العربي وهو الذي يعتمد وهو الذي يعتبر الوثيقة أو القانون الأصل، ولكن في بعض المرات، نجد أن الترجمة ينقصها التوفيق.

أتوجه إلى الإخوة الأعضاء، الفنيين، الممثلين للوزارة والأمانة العامة، أن يراعوا هذا المشكل، حتى لا يقع القاضي والمحامي والمتضرر في إشكالات قد تضيع حقوقهم. شكرا؛ والكلمة الآن للسيد محمد لزهو سحري.

**السيد محمد لزهو سحري:** شكرا سيدي الرئيس؛ بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على سيدنا محمد، عليه أفضل الصلاة وأزكى التسليم.

السيد رئيس مجلس الأمة المحترم، السيد وزير النقل، ممثل الحكومة المحترم والوفد المرافق له، زميلاتي، زملائي الأفاضل، أسرة الإعلام، الحضور الكريم، السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

قبل بداية مناقشة النص، أتقدم بالشكر للجنة المختصة على الجهود المبذولة، في إعدادها التقرير التمهيدي

لمن شريط عن التعويض عن الإلغاء، فما هي التعويضات المطروحة أو التي تتكفل بها الشركة؟ وهل ترون أن هذه التعويضات مادية فقط؟ أعطيتكم مثالا بسيطا - معالي الوزير - فكم من مسافرين تعطلوا عن زيارة أقاربهم في المستشفيات ولسبب التأخير، طبعا هي شركة اجتماعية ونحن كذلك مجتمع اجتماعي، عندما يسمع أحد أن أقاربه مريض في المستشفى، فيأخذ الطائرة حتى يصل لرؤيته، لأنه في حالة خطيرة، لكن للأسف الشديد يقع إلغاء أو تأخير، فلا يتمكن هؤلاء من رؤية أقاربهم، بسبب الوفاة، فما التعويض الذي يمكن أن تقدمه الشركة في هذا المجال؟ ليس تعويضا ماديا فقط، فالتعويض المادي تحدث عنه الأستاذ مع الشركات العالمية في أوروبا، كما أن هناك من فقدوا حقائبهم ولم يعوضوا، معالي الوزير.

المادة 29، أنا أقترح ليس فقط مضاعفة العقوبة، بل يجب أن تكون مضاعفة بـ 10 مرات، يعني عوض 3 أشهر، تصبح 3 سنوات و6 أشهر تصبح 6 سنوات؛ والمبلغ من 15 مليون إلى 150 مليون، لا يمكن أبدا أن تتعرض شركة كاملة للمخاطر، ثم تكون العقوبة بهذا الشكل! المادة 231 مكرر تنص على أنه في انتظار النصوص التنظيمية، يمكن أن تبقى سنتين.

أنا أقول لكم - معالي الوزير - إذا بقينا سنتين، في ظل التناقض الذي يمكن أن يكون موجودا في بعض المواد التي عدلت ولا تطبق عليها القديمة، فكيف يمكن أن نساير هذا الأمر؟ وبالتالي أنا أدعو الحكومة ليس فقط في هذا القانون، بل في كل القوانين التي مرت علينا، إلى الإسراع في إصدار القوانين التنظيمية.

ألا ترى - معالي الوزير - أن سنتين مدة طويلة نوعا ما؟ ألا ترى أن هذه النصوص يمكن أن تكون متناقضة مع بعض التعديلات التي أجريت على بعض المواد، فكيف يمكن حل ذلك؟

هناك ملاحظة أخرى، في التسعينيات من القرن الماضي، وفي الأوضاع التي كنا نعيشها آنذاك، قررت الشركة أن تبعد الطائرات من المطارات في المدن الكبرى، خاصة العاصمة، قسنطينة... إلخ، وأن تكون موجودة في المطارات الداخلية، وقررت الشركة آنذاك برنامجا لتكوين الطيارين بتلك المناطق، وأقصد بذلك الجنوب، وتقدم الكثير من الشباب ونجح في المسابقة وبدأ التبرص وبدأ التكوين، بل

المقدم لنا.  
السيد الرئيس،  
لقد ارتبط في أذهان الجزائريين قانون الطيران المدني بالخطوط الجوية الجزائرية، لأن ليس هناك أساطيل جوية منافسة لها.

إن شركة الخطوط الجوية الجزائرية ارتبط اسمها في الكثير من الأحيان بالتأخر، وسوء الخدمة المقدمة، والمحسوبة في التوظيف، خاصة في مكاتب المطارات بالخارج، حتى أصبح البعض يسميها بالشركة العائلية، نظرا لاقتران التوظيف فيها على المحظوظين من أبناء المعارف.

السيد الرئيس،  
لقد أشارت دراسة إحصائية، أن أسعار تذاكر الخطوط الجوية الجزائرية، تعتبر من أغلى الأسعار في العالم، رغم أن خدماتها - وكما ذكرت - ليست في سمعة بعض الشركات الجوية العالمية المعروفة، وقد اشتكى من ذلك الجزائريون المقيمون في الخارج، مما جعلهم يفضلون خطوطا جوية أخرى، أسعارها مقبولة، خاصة في فصل الصيف وشهر رمضان.

فضلا عن ذلك، هناك ظاهرة أصبح يشتكي منها المسافرون على متن الخطوط الجوية الجزائرية وهي ضياع الأمتعة وسرقتها، وعند التبليغ عن ذلك، يتم تعويض المسافر بمبلغ لا يُغطي الأشياء الضائعة، ناهيك عن ثقل وبطء إجراءات التعويض والمتابعة والتي قد تصل أحيانا إلى شهور.

لقد أشارت مصادر إعلامية مؤخرا، عن تورط بعض مضيفي الطائرات في المتاجرة وتهريب المخدرات والأقراص المهلوسة، فما هي الإجراءات المتخذة؟

لقد سمعنا مؤخرا أن الحكومة تنوي فتح المجال للخواص للاستثمار في النقل الجوي، كما أننا سمعنا كلاما كثيرا حول اتفاقية السماء المفتوحة وانخراط الجزائر في ذلك، فهل هذا صحيح؟

السيد الرئيس،  
السيد الرئيس: شكرا للسيد محمد لزهير سحري؛ الكلمة الآن للسيد عمار طيب.

السيد عمار طيب: شكرا سيدي الرئيس؛ بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين. السيد رئيس مجلس الأمة،

معالي وزير النقل،  
إطارات الوزارة،  
زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة،  
الحضور الكرام،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.  
في البداية، أهنيء معالي الوزير على الثقة التي وضعها فيه فخامة رئيس الجمهورية وتكليفه بهذا القطاع الحساس.

السيد الرئيس،  
لقد أشارت مصادر إعلامية مؤخرا، عن تورط بعض مضيفي الطائرات في المتاجرة وتهريب المخدرات والأقراص المهلوسة، فما هي الإجراءات المتخذة؟

لقد سمعنا مؤخرا أن الحكومة تنوي فتح المجال للخواص للاستثمار في النقل الجوي، كما أننا سمعنا كلاما كثيرا حول اتفاقية السماء المفتوحة وانخراط الجزائر في ذلك، فهل هذا صحيح؟

السيد الرئيس،  
فيما يخص مواد النص المعروض، بعد قراءة النص، لاحظت بأن هيئة التحقيق التقني المستحدثة، أعطيت لها أهمية كبيرة ومنحت لها صلاحيات واسعة.

سؤالي هو: ما هي الشروط التي ستراعى في تعيين أعضائها؟ وهل يؤدي هؤلاء اليمين، نظرا لأهمية عملهم وسرية تحقيقهم؟

السيد الرئيس،  
فيما يخص مواد النص المعروض، بعد قراءة النص، لاحظت بأن هيئة التحقيق التقني المستحدثة، أعطيت لها أهمية كبيرة ومنحت لها صلاحيات واسعة.

سؤالي هو: ما هي الشروط التي ستراعى في تعيين أعضائها؟ وهل يؤدي هؤلاء اليمين، نظرا لأهمية عملهم وسرية تحقيقهم؟

باقترح معادلة شهادة الملاح، الصادرة عن دولة أجنبية مع الشهادة الجزائرية.

- شروط وكيفيات اعتماد مراكز الخبرة في طب الطيران والأطباء الممتحنين، الذين يصدرون الشهادات الطبية، لتمكين مستخدمي الطيران المدني من القيام بمهامهم على متن الطائرات.

سيدي الرئيس،

السيد ممثل الحكومة،

إننا نثمن التعديلات المدرجة على مشروع هذا القانون والتي سبق وأن تقدم بها زملاؤنا في المجلس الشعبي الوطني، خاصة تلك المتعلقة منها بإعطاء الأولوية للمتعامل التقني الوطني المعتمد، طبيعيا كان أو معنويا، عند إسناد السلطة المكلفة بالطيران المدني، لعملية المراقبة أو جزء منها، والخاصة بتحديد نسبة الضجيج وانبعث الغازات من الطائرات.

إضافة إلى ما أدرجه من أحكام جديدة، كتلك المتعلقة بتكليف وزير النقل أو من ينوب عنه بعملية التواصل مع وسائل الإعلام، عند وقوع حوادث للطائرات، وذلك وفقا لاتفاقية «شيكاجو» للطيران المدني الدولي، فأمر كهذا من شأنه تنوير الرأي العام وسد الطريق أمام الإشاعات المغرضة في مثل هذه الأوضاع الخطيرة.

سيدي الرئيس،

السيد ممثل الحكومة،

إن مشروع القانون الذي بين أيدينا يستهدف من جانب آخر، وضع الإجراءات التي من شأنها تحسين نوعية ومستوى الخدمات في المطارات، بمنح حقوق جديدة لركاب مؤسسات النقل الجوي العمومي، لاسيما في حالة تأخر أو إلغاء الرحلات، أو منع بعض المسافرين من الركوب، وعلى رأسها إمكانية الاستفادة من تعويض عادل، ومساعدة تتناسب مع الأضرار الناجمة عن مثل هذه الحالات.

إن مشروع هذا القانون، يأتي في الوقت الذي توجه فيه انتقادات حادة لشركة الخطوط الجوية الجزائرية، فإن كان بعضها مشروعا ومقبولا، بالنظر إلى رغبة زبائنها على الخصوص، في الحصول على خدمات أفضل، تواكب التطورات التي تعرفها الشركات المنافسة لها في سوق الملاحة الجوية، إلا أنه لا يمكن أن يخفى علينا أنها، في كثير من الأحيان، تستهدف المساس بمصداقية هذه الشركة

يعتبر قطاع النقل، عموما، من بين القطاعات التي شكلت ورشة هامة من الورشات التي انصب عليها اهتمام برنامج رئيس الجمهورية منذ 1999، وخصوصا قطاع النقل الجوي، لما يلعبه من دور حيوي في ترقية الاقتصاد الوطني. إن هذا الاهتمام يمكن أن نلمسه بوضوح على أرض الواقع، من خلال عمليات التوسيع التي شهدتها مختلف المطارات، المتواجدة عبر كامل التراب الوطني، مع العمل على عصرتها، موازاة مع تجديد الأسطول الجوي بطائرات جديدة.

كل هذه الجهود ترمي إلى إضفاء جودة على الخدمات لفائدة مستخدمي قطاع النقل الجوي في المقام الأول، وفي المقام الثاني، تدارك النقائص التي يشهدها هذا القطاع الهام والحساس، وهو ما يمكن من مواكبة التغيرات التي يعرفها قطاع الطيران المدني في العالم. لأجل هذا كله، فإن مشروع القانون الذي بين أيدينا، يكتسي أهمية قصوى، وذلك بالنظر إلى ما يتضمنه من أحكام، والتي يمكننا تلخيصها في النقاط التالية:

- وضع برنامج وطني لأمن وسلامة الطيران المدني، خاصة ما تعلق بمهام التفتيش والمراقبة التي تقوم بها السلطة المكلفة بالطيران المدني، للتأكد من الاحترام الصارم لمقدمي خدمات الطيران أو المصالح المطارية للنصوص القانونية المعمول بها.

- الحفاظ على حق المواطن في بيئة سليمة ونظيفة، بمراقبة وتحديد ضرر الضجيج والغازات المنبعثة من محركات الطائرات.

- إشتراط التصديق على كل محطة جوية ذات استخدام دولي من طرف السلطة المكلفة بالطيران المدني.

- تحديد شروط وكيفيات التحقيق في حوادث الطائرات. - تحديد المواصفات التقنية للخدمات التي تقدمها الأرصاد الجوية للملاحة الجوية، والهادفة إلى المساهمة في سلامة وانتظام وفعالية الملاحة الجوية.

- تحديد مفهوم التذكرة الإلكترونية، وكيفية تحديد الأسعار.

- ضبط حقوق الركاب، وعلى الخصوص سد النقائص التي عرفتها النصوص التشريعية السابقة فيما يتعلق بحقوق الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة.

- الأحكام المتعلقة بشهادة مستخدم الطيران المدني،

- ترقية وضمان وسلامة الأشخاص .  
 - تحديد مهام التفيتش والمراقبة في مجال الطيران المدني .  
 - تعزيز الأحكام فيما يتعلق بحوادث ووقائع وعوارض الطائرات .  
 - إنشاء هيئة تقنية وطنية دائمة ومستقلة خاصة بمجال التحقيق في حوادث ووقائع وعوارض الطائرات .  
 - تكريس مبدأ الحفاظ على البيئة، بمراقبة الضرر الناجم عن الضجيج وانبعثات الغازات من الطائرات .  
 - تحديد أسعار النقل في إطار القوانين الدولية والخصوصيات الوطنية...إلخ .  
 أؤمن كل ما جاء في هذا القانون وخاصة الأحكام التي جاءت في القسم السابع والتي تتعلق بحقوق الركاب وبالخصوص حقوق الركاب ذوي الإعاقة أو الاحتياجات الخاصة، بحيث يهدف هذا القانون إلى تحسين نوعية ومستوى الخدمات في المطارات، وسيضمن حقوقا جديدة للمسافر، خاصة في حالة التأخر أو إلغاء الرحلات أو منع بعض المسافرين من الركوب، وسيستفيد الركاب من التعويض والمساعدة المناسبة والمرجوة .  
 أملي أن نرى في الميدان التقليل من المعاناة التي يعيشها المسافر، في حالة تأجيل الرحلات، بسبب عدم تطبيق التوقيت .  
 وفيما يتعلق بالتكوين، تطرق هذا المشروع، في المادة 180 مكرر، إلى إمكانية نيل شهادة المعادلة تساوي - على الأقل - المعارف المطلوبة للحصول على الشهادة الجزائرية، للأشخاص الحائزين على شهادات ملاح خاص أو مهني، تحصلوا عليها من مؤسسات أجنبية .  
 في هذا السياق، هل يوجد مشروع إنجاز مدرسة وطنية تابعة للخطوط الجوية الجزائرية، متخصصة في تكوين الطيارين المحترفين والإطارات المختصين في الصيانة، نظرا لطلب الهائل في هذه التخصصات؟  
 وفي الأخير، أتمنى أن النصوص التطبيقية العديدة المذكورة في هذا النص، ستصدر في أقرب وقت، وهذا من أجل التطبيق الفعلي والسريع لهذا القانون في الميدان .  
 أؤمن هذا النص وأحتم هذا التدخل - سيدي الرئيس - بتوجيه العرفان والشكر والتنهاني لمستخدمي الشركة الوطنية للخطوط الجوية الجزائرية، الذين ينشطون بإخلاص وكفاءة، وهم كثيرون، وشكرا .

العريقة والنيل من رصيدها الذي اكتسبته خلال سنين طوال .  
 لقد شاءت الصدفة، أن تتزامن مناقشتنا لمشروع هذا القانون، مع التغييرات التي أحدثتها رئيس الجمهورية على إدارة قطاع النقل عموما بتعيين وزير جديد، وعلى شركة الخطوط الجوية خصوصا بتعيين مدير جديد .  
 لذلك، نتمنى من الإدارة الجديدة لهذه الشركة الوطنية العريقة والحساسة، أن تعمل بجد على حمايتها وتطوير خدماتها، حفاظا على مصداقيتها؛ وحينها لا يمكنها أن تخشى المنافسة، سواء من شركات أجنبية أو حتى من القطاع الخاص .  
 كما نتمنى أن تولي اهتماما أكبر بمطاراتنا التي لم تعد في مستوى يليق بسمعة الجزائر والتطور الذي تشهده .  
 إن التدهور الذي تشهده مطاراتنا من سوء الخدمات وتردي وسائل الراحة التي يحتاجها المسافرون أصبح يسيء لصورة الجزائر .  
 كما نتمنى أن تعطى توجيهات صارمة لموظفي شركة الخطوط الجوية الجزائرية، في مختلف مطارات العالم بإعطاء صورة مثلى للشركة ومن ورائها للبلد ككل، لأن هناك تدمرا كبيرا للمسافرين .  
 وفي الأخير أسأل - معالي الوزير - هل توفير أبسط الخدمات في مطاراتنا يحتاج إلى استثمار كبير؟! شكرا سيدي الرئيس .  
 السيد الرئيس: شكرا للسيد عمار طيب؛ الكلمة الآن للسيدة رفيقة قصري .  
 السيدة رفيقة قصري: شكرا .  
 السيد رئيس مجلس الأمة،  
 معالي وزير النقل،  
 زميلاتي، زملائي،  
 أسرة الإعلام،  
 السلام عليكم .  
 جاء هذا المشروع لتعديل وتتميم القانون رقم 98-06، ويتضمن القواعد العامة للطيران المدني، من أجل تكييفها مع الإطار القانوني لمنظمة الطيران المدني الدولي .  
 ويضم هذا المشروع عدة إجراءات جديدة، أذكر منها:

السيد الرئيس: شكرا للسيدة رفيقة قصري؛ الكلمة الآن للسيد محمد بن طبة.

السيد محمد بن طبة: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على نبيه الكريم. السيد رئيس مجلس الأمة المحترم، السيد وزير النقل المحترم، زميلاتي، زملائي الأفاضل أعضاء مجلس الأمة الموقر، السيدات والسادة الحضور، أسرة الإعلام،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

بداية، أهنيء معالي الوزير على الثقة التي وضعت فيه؛ وأتمنى أن يكون خيرا على القطاع وأن يسدد الله خطاه وأن يوفقه إلى ما يحبه الله ويرضاه.

كانت لي 6 ملاحظات، في الحقيقة، كفاني زملاء من قبلي ثلاثا منها.

تبقى الملاحظة الأولى، تتمثل في الجانب الخدماتي، لاحظت من خلال الرحلة، الجزائر العاصمة - تقرت، خاصة يوم الجمعة عدة مرات وليس مرة واحدة، لأن المرة الواحدة تعتبر من الشاذ الذي يحفظ ولا يقاس عليه، ولكن تكرر الفعل يدل على خلل، الخلل يتمثل في تخلف وصول الأمتعة، دون سابق إنذار ودون اعتذار ودون سبب وجيه، وهذه لعلها موجودة في كثير من المطارات، ولكن ما شهدنا إلا بما علمنا وما كنا للغيب حافظين.

أتكلم عما شهدته وعانيته وعانيته، قلت والغريب، والمرات التي حضرت فيها، يأتي شخص من العاصمة والرحلة يوم الجمعة ولا تتكرر الرحلة إلا يوم الأحد، فلاحظت 3 ملاحظات.

يأتي محاضر من العاصمة، ليحاضر في مدينة تقرت، كل أمتعته في محفظة، يصل هو يوم الجمعة ويقال له إن أمتعتك ستصل يوم الأحد، وهو سيرجع يوم الأحد!

عروس تزف إلى عريسها، تصل هي يوم الجمعة، ويقال لها إن أمتعتك ستصل يوم الأحد! ومنهم من يسافر من هذه المدينة إلى مدينة أخرى، والله رأيت الناس كما يقال (يكفرون بالقلوب) ولو قلت إن هذا كان مرة واحدة لقلنا قد يحدث! ولكن هذه الحوادث تتكرر، خاصة في رحلة يوم الجمعة، وهي عينة ربما لما يحدث في مطارات، في جهات

أخرى.

وصلنا إلى درجة أن الأشخاص يقولون لا نسافر على متن الخطوط الجوية الجزائرية.

تصوروا أن محاضرا يأتي لإلقاء محاضرة وأمتعته تصل يوم الأحد، وهو كان قد وصل يوم الجمعة، ليعود يوم السبت ليلا أو يوم الأحد! هي أشياء - في الحقيقة - غريبة جدا ولا مفسر لها، إلا أن نقول .. وتجد شخصا يكفر، فأقول له لا حول ولا قوة إلا بالله، «من نخل الناس غربلوه»، ينبغي على المشرفين على الطيران أن ينظروا في هذه القضية وهذه المسألة.

الملاحظة الثانية، هي قضية حسن الاستقبال والضيافة ومعالجة الأمور، نعم تقع مشاكل، ولكن هناك طريقة لمعالجة هذه المشاكل وحسن استقبال الضيف - لأن المسافر هو ضيف - وحتى الذي يستقبله يسمى مضييفا والمرأة المستقبلة له مضييفة، فكان الواجب أن تكون هناك بعض الأبجديات في الضيافة التي ينبغي أن يستعملها الإنسان، وأحيانا والله نرى هذه الابتسامة ولكن - صدقوني - نحس أنها ابتسامة اصطناعية، مصطنعة أو كما نقول نحن (ضحكة صفراء) وأحيانا يستقبلك الإنسان بوجه عبوس، قمطير فتقول: «اللهم قني شره» يعني تحصل أشياء غريبة جدا!!

هذا يذكرني، سواء في النقل، أو في السياحة، أن ما نفتقده في بلادنا هو حسن الاستقبال وحسن المعاملة مع الزبون، وكيف تتأخر الطائرة وبعد 4 ساعات لا أتلقي ولا كلمة اعتذار! إعتذر، تعلم كيف تعتذر، وتعلم كيف تستقبل الناس!

أعرابي ينصح ابنه ويعطيه فلسفته في الحياة ماذا يقول له؟ يقول: «بني إن البرّ هين، وجه طلق وكلام لين».

يعني ما ضر هؤلاء أن يستقبلوا الناس بوجه طليق، إذا وقعت مشكلة يعطيه كلاما لينا، يعتذر له، وأنا أظن أن الشعب الجزائري ليس إلى هذه الدرجة من العقد، حتى لا يقابل الحسنة بالحسنة ولا يقابل الوجه الطليق بالوجه الطليق، «الابتسامة في وجه أخيك صدقة» ورحم الله ذلك الرجل الأعرابي يقول:

أصاحك ضيفي قبل إنزال رحله

وينصب عندي والمكان جديب

وما الجود للأضياف من كثرة القرى

ولكنما وجه الكريم خصيب

أي بمجرد وجه خصيب ووجه طلق وضحكة وابتسامة، تنسيك همك وتنسيك غمك وتجعلك تدرك أن هذا



الإنسان هو كريم .

وهذا ما نحتاجه وطبعا أنت في خدمة هذا المسافر، لأنك مطالب أن تخدمني وأنا ضيفك فكن لي عبدا، وهذه عبودية يشكر الإنسان عليها، عندما يتذلل لضيفه وكما يقال:

وإني لعبد الضيف ما دام نازلا

وما شيمة لي غيرها تشبه العبد

فأنا أرجو أن هذه الشركة تركز على هذا الجانب الخدماتي، الجانب الجميل وأجمل ما في رحلة الطيران، حينما تستقبلك هذه المضييفة بابتسامة عريضة، وحينما تقع المشكلة تهون عليك، فتجعلك تنسى كل شيء .

الجانب العلائقي، ينبغي أن ندرسه ونجعله يسري في دمهم، لأن الجبر على الشيء لا ينفع، لو أجبرت الإنسان على فعل شيء، مثلا أن يبتسم، سيبتسم، ولكنني أعرف أن هذه الابتسامة ليست من قلبه .

آخر ملاحظة، أنا قرأت أن علماء الاجتماع يقولون: «إن التخفيف في العقوبة يدفع للإقبال على الجريمة» .

تخفيف العقوبة دائما يؤدي إلى وقوع الجريمة وهذه الدراسة وقعت في أماكن كثيرة .

كلما خففنا العقوبة، كان الإقبال أكثر على الجريمة، بينما التشديد فيها هو الذي يمنع من إتيانها والاقتراب منها .

نلاحظ في هذا الجزء أن من لا يبلغ عن الجريمة وهي جريمة ومع ذلك نذكر 3 أشهر، في الحقيقة، نستغرب أننا نسميها جريمة ثم نقول عقوبة 3 أشهر أو 15 مليوناً، في الحقيقة، نرى أن هذا بعيد كل البعد عن الواقع، فأصم ملاحظتي إلى ملاحظة زملاء في هذا المجال، وهذه هي ملاحظاتي، وشكرا لكم والسلام عليكم ورحمة الله .

السيد الرئيس: شكرا للسيد محمد بن طبة على تدخله، وكذلك على أسلوبه في طرح المشاكل وبلغة جيدة، تخفف عنا الشكاوى والعتابات التي تصدر هنا وهناك في المجلس وهي في الواقع مبررة؛ الكلمة الآن للسيد محمد رضا أوسهله .

السيد محمد رضا أوسهله: شكرا سيدي الرئيس؛ بعد بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على المصطفى الكريم؛

السيد رئيس مجلس الأمة المحترم،

السيد وزير النقل،

زميلاتي الفضليات، زملائي الأفاضل،

الأسرة الإعلامية الفاضلة،

أستهل مداخلتني وكلمتي بشكر السيد رئيس اللجنة المختصة والسادة أعضائها، على الجهود النوعي المبذول، من استقبالات ودراسة متأنية للنص .

كما لا يفوتني أن أهنيء السيد الوزير على تعيينه في الطاقم الحكومي وأواسيه كذلك، في أن واحد، في هذه الحقيبة، لأنه في حقيقة الأمر، يحمل حقيبة، وتسيير حقيبة مثقلة بالمشاكل والمعوقات والعائقات، لاسيما في النقل البري والجوي والبحري، والنقل الجوي اليوم هو موضوعنا، وقد استهله السيد الوزير في مداخلته بصراحة القلب واللسان، فتكلم في كلمته المقتضبة عن تشخيص مشاكل هذا القطاع، قطاع النقل الجوي، وأعتقد بأن السيد الوزير وأحسن ما استهله به أداءه الوزاري أنه اختار لغة الصراحة واختار - لربما - أن يقطع الطريق، نوعا ما، عن ذكر بعض الإشكالات والمشاكل التي نعاني منها أولا كمواطنين وكذلك شكاوى تصل إلينا كممثلين للشعب، وأعتقد كذلك من جانب المواطن؛ اليوم ونحن نتفحص مضامين مشروع قانون الطيران المدني، لا يمكننا أن نتفادى أو نتغافل عن الحديث عن الشركة الوطنية للنقل الجوي «الرمز» وهي شركة الخطوط الجوية الجزائرية .

السيد الوزير،

تعيينكم اليوم في هذا المنصب لم يمر عليه إلا أيام معدودات، فسيكون من الظلم والجور أن نحملكم مساوئ وفضائح هذه الشركة، إلا أن من واجبنا كبرلمانيين أن نعبر عما نتحسسه من مآسي زبائن ومرتادي هذه الشركة حتى نلفت - بطبيعة الحال - انتباهكم إليها وأن ننقلها إلى الرأي العام وهذه السلبيات أراها - شخصا - متفرعة، بالإضافة إلى ما جادت به قرائح زميلاتي وزملائي من قبلي، أراها متفرعة إلى ثلاثة عناوين:

- أولا، الجانب المتعلق بالخدمات، أي خدمات الجوية الجزائرية .

- ثانيا، الجانب المتعلق بتسيير المطارات .

- وثالثا، الجانب المتعلق بدعم الدولة .

ففي شأن خدمات الجوية الجزائرية، أثير تحت هذا العنوان السلبيات التالية:

الجزائرية في الخارج، في أن يتحصل على تخفيض أو معاملة تفضيلية، مقارنة بزبائن أجنبى لربما يأتون للجزائر بجوازات سفر أجنبية من أجل السياحة، بين مزدوجتين أو بين ظفرين، يعني على الأقل نقدم لهذا الجزائري أسعارا تفضيلية، لأنه في بعض الأحيان، يأتي بعائلته وتكون التكاليف باهظة، فقط لكي يزور الجزائر، موطنه ويبقى محافظا على هذه الصلة مع وطنه بمبالغ - للأسف - تبقى الخطوط الوطنية الجزائرية تفنك فيها الصدارة، بالنظر إلى الطيران المدني بدول الجوار، ولا داعي للمقارنة، لأنه على الأترنت نجد أوجه المقارنة - وللأسف، للأسف - دائما الجوية الجزائرية تستحق الميدالية الذهبية في هذا المجال!

السيد الوزير،

المؤشر المتعلق بالسعر ونوعية الخدمات، وأتكلم هنا خاصة عن بعض الجهات التي تنافسنا فيها شركات كبرى للطيران المدني، من ذلك الخطوط البعيدة الأمد، حيث إن التذكرة تعادل مئات آلاف الدنانير وللأسف الخدمات المقدمة على الطائرة، فيما يتعلق بالوجبة، والتكفل بالمسافر - للأسف - تبقى دون السعر المدفوع من طرف المسافر.

وكثير من الطبقة الشغيلة الأجنبية التي تعمل في الجزائر والتي، في بعض الأحيان، حسب العقود التي تبرمها الدولة، تلزمها أن تستعمل خلال سفرها الخطوط الجوية الجزائرية، للأسف، قدمت شكاوي عديدة في هذا الجانب.

سيدي الوزير،

هذه السليبات، ماذا تمخض عنها؟ تمخض عنها ضياع حصص هامة من السوق وهذا باعتراف الرئيس المدير العام، بنفسه في عدة ندوات صحفية، بفعل ظهور المنافسة، وهذا ليس بعد فتح السوق، وإنما بعد رجوع بعض الشركات الدولية للطيران المدني للنشاط في الجزائر، بعد تحسن الوضع الأمني، ولكن كذلك - ولا ننسى هذا - أنه بفعل تدني مستوى خدمات «الجزائرية»، حصص هامة من السوق الوطنية، فيما يتعلق بالنقل الجوي، أخذتها الخطوط الجوية: التونسية - التركية - القطرية والإماراتية وأقف عند هذا الحد.

شركات كثيرة الآن أصبحت تستحوذ على حيز هام من السوق الوطنية، بفعل مغريات معينة، تكلم زميلي من قبل عن بطاقة الوفاء، بطاقة الوفاء عند القطرية أو الإماراتية ليس بالأمر الهين، منها الذهبية والفضية... إلخ، ولكن بالمقابل

- سوء برمجة الرحلات التي في بعض الأحيان لا تتم عن دراسة عقلانية، تتوخى من خلالها:

- أولا، فائدة الشركة التجارية، فائدة المسافر الذي في بعض الأحيان يستعمل هذه الوسيلة من أجل ربح يوم أو ساعات، ينزل في مطار مدينة معينة، يقوم بأشغاله اليومية ثم يرجع في المساء، إذن للأسف البرمجة - غالبا - لا تتماشى مع هذا التفكير المتوخى.

- ثانيا، التأخير في الوفاء بانطلاق الرحلات في مواعيدها، بل وأحيانا إلغاء هذه الرحلات؛ وهنا حدث ولا حرج أنه حتى أنتم، السيد الوزير المحترم، في كلمتكم اليوم تكلمتم عن هذه النقطة المتعلقة بالتأخير والمتعلقة بإلغاء الرحلات، وفي حقيقة الأمر، فإن الجانب الإحصائي، لو كانت لدينا إحصائيات صريحة، تتعلق بالساعات المتجمعة للتأخير في السنوات أو في الأشهر السابقة، فالأمر سيكون مدهشا ومحبطا للغاية؛ وللأسف هذا التأخير وهذا الإلغاء لم يعف حتى الناس الذين ربما - بين قوسين - دعواهم مسموعة لله سبحانه وتعالى وأنا أتكلم عن المعتمرين، لأننا شاهدنا ورأينا حتى من خلال مواقع التواصل الاجتماعي مآسي ومعاناة المعتمرين الجزائريين، الذين انتظروا يومين إلى ثلاثة أيام يتوسلون - للأسف - سبل العيش في المطارات السعودية.

أتكلم كذلك تحت هذا العنوان المتعلق بتدني خدمات الجوية الجزائرية عن الاتصال والتواصل، وهنا أتكلم عن كل الشركات الدولية المتعلقة بالطيران المدني، لما نذهب لموقعها الإلكتروني إلا ونجده موقعا تفاعليا، نطرح فيه المشاكل وننتظر منه الأجوبة، يمكن حتى الاتصال بالعون مباشرة على «النات» ونطرح عليه المشكل وننتظر كذلك الإجابة عبر البريد الإلكتروني، إلا موقع الجوية الجزائرية - للأسف - فيبقى موقعا جد قديم!!

فيما يخص الأسعار، وخاصة بالنسبة للمغتربين الجزائريين، يعني - معالي الوزير - أنا أعتقد أنه حقيقة لما نتكلم عن المغترب الجزائري، نتأسف، فهو يكتنز ويدخر من قوت أولاده وقوته طيلة السنة، لكي يأتي للزيارة العائلية في فصل الصيف، وللأسف، الجوية الجزائرية عوض أن تعامله معاملة المواطن الذي يريد أن يصل صلة الرحم مع وطنه وذويه، فهي تعامله معاملة السائح وتتكلم عن أسعار الفترة التي يكثُر فيها الطلب! ألا يشفع جواز السفر البيومترى الذي تحصل عليه بعد ساعات، في طوابير الانتظار بالقنصلية

الدولة جبارة، تكلم زميلي عن 36 مطارا ولكن هناك مطارات ذات الاستعمال المحدود، يعني لو نحسب كل ما دفعته الدولة على هذه الهياكل القاعدية، فيما يتعلق بالمطارات، الأمور تذهل حقا وتثير العجب وتثير حتى الدهشة!

لربما صرفنا ما يمكن أن تصرفه قارة بأكملها، أنفقنا في الجزائر على الهياكل القاعدية للمطارات الجزائرية فقط، ولكن بالموازاة، ما هي الجهود التي قمنا بها لتحسين أداء مسيري هذه المطارات؟ من هم هؤلاء المسيريون؟ هل عقليتهم هي عقلية تسيير المنصب، أي متطلع لتسيير مسيرته المهنية، أم عقلية تسيير القطاع؟

هل العقلية هي عقلية تجارية؟ بأن يكون هذا المطار حين يدخله المسافر مثله مثل المطارات الدولية التي تتوفر فيها (Free shop) وكلنا نترك مبالغ هامة، لما نمر عليها، بالعملة الصعبة، لأنه بطريقة أو بأخرى تحفز أو تدفع إلى الصرف وحتى في بعض المطارات لما تعبر من المرحلة المتعلقة بفحص الوثائق عند شرطة المطارات، إلى المرحلة المتعلقة بقاعة الركوب، فإنك تمر على محل من المحلات ولا تعبر على الرواق، بل تعبر على محل (Free shop) وتجبر على الشراء لانجذابك...! فما هو دور مطاراتنا؟ ودور الأشخاص الذين يسيرون مطاراتنا؟ لأنها بهذا النشاط تشكل قواعد تجارية توفر للدولة مداخيل، الدولة صرفت على هذه المطارات وعلى هذه المحطات الجوية، فما هو مدخول الدولة بالمقابل؟ لما نتكلم عن هذا - معالي الوزير - نتكلم عن مطارات لا تعرف رحلة أسبوعية واحدة، ناهيك عن المطارات المغلقة تماما، لما نتكلم عن هذا الجانب، نتكلم عن مطارات برمجة الرحلات فيها - على قلتها - تجعلنا متعجبين، وعلى سبيل المثال أذكر لك مطارين اثنين يشتغلان في الغرب الجزائري، هناك مطار وهران، ومطار تلمسان.

مطار وهران يعرف في بعض الأحيان درجة التشبع، من 4 إلى 5 رحلات تأتي في آن واحد، ومن 4 إلى 5 رحلات تغلق في آن واحد، بما فيها الدولية والداخلية؛ وبالموازاة مع ذلك، فإن مطار تلمسان الذي صرف عليه ما صرف، بمناسبة تلمسان عاصمة الثقافة الإسلامية - للأسف - فيه يوم لا يبرمج فيه ولا رحلة، وهو يوم الإثنين.

للأسف، هذا عن مطار تلمسان وبالمقابل فإن مطار وهران فيه من 4 إلى 5 رحلات يومية من وإلى الجزائر العاصمة،

عندنا، حدث ولا حرج! لما نتكلم كذلك - السيد الوزير - عن هذه الحصص من السوق، قد يقول قائل: لا بأس، فهذه الشركات الدولية للطيران، تنقل مسافرينا فهي تجعل من مطاراتها حلقة وصل فقط لكي تنقلهم مباشرة إلى دول شرق آسيا وفي بعض الأحيان إلى دول الشرق الأوسط.

لا ننسى أنه الكثير من معتمرينا يذهبون على التونسية وعلى التركية، ولكن - معالي الوزير - ألا يمكن أن نلعب، نحن الجزائريون في الجزائر ضمن سوق العبور دورا لنكون حلقة وصل بين إفريقيا، وهي عمقنا الاستراتيجي، وأوروبا؟ مطار، مثل مطار تمراست ومطار الجزائر العاصمة، ألا يمكن لهما أن يلعبا هذا الدور؟ من خلال تجميع المسافرين من دول إفريقيا، الساحل وما دون الساحل وحتى إفريقيا، ونقوم بأداء خدمات تتعلق بخدمات العبور إلى أوروبا؟

ألا يمكن أن نلعب هذا الدور حتى في إطار دعم السياحة الوطنية؟ لأنه - للأسف - نتكلم عن السياحة، السياحة، ولكن أي سياحة نتكلم عنها؟!

إذا كان السائح، في ظل الظروف الأمنية الحالية والراهنة لا يستطيع أن يأتينا من الحدود البرية، فلم يبق إلا الجو والبحر، وإذا تكلمنا عن مفهوم السياحة، أو المتداول حاليا في العالم، وهو السياحة بالساعات، يعني أصبح السائح الآن يقضي مدة عطلة آخر الأسبوع في وجهة معينة ويرجع، والآن إذا كانت عطلة آخر الأسبوع على متن الجوية الجزائرية، فتلغى الرحلة مرة واثنين وثلاثا وتؤجل أو تؤخر، فلا تبقى سياحة!

إذن، أي دور ننتظره من السياحة الجزائرية كقطاع اقتصادي يُعد بديلا عن قطاع المحروقات، إذا كان القطاع أو الشريان الأهم ألا وهو النقل الجوي معطلا، مغيبا ولا يلعب دوره؟

العنوان الثاني، فيما يتعلق بتسيير المطارات، هنا السيد الوزير - كما قلت - وأؤكد بأن ما أرفعه من انشغالات وملاحظات، ليس بحقكم وإنما بحق هذا القطاع، لأنكم وليتم هذا القطاع مؤخرا فقط ولا يمكن بأي حال من الأحوال لأي عاقل، كان من كان، أن يحملكم هذه المساوئ وهذه الأخطاء ولكن هذه أخطاء القطاع ومساوئ القطاع وللأسف تتحملها الوزارة لا الوزير.

فيما يتعلق بتسيير المطارات - معالي الوزير - مجهودات

الحديدية ويصدق على قطاعات أخرى!  
هذا الدعم - السيد الوزير - تعلمون أنه لا يمكن أن يستمر، في ظل الأزمة المالية الراهنة والناجمة عن سقوط سعر برمبل البترول، وينبغي أن تفهم النقابات الفاعلة كذلك في هذا المجال وأن تعي هذا الأمر؛ ومستخدمو الشركة عليهم، وأحدث هنا عن غير المخلصين، لأن المخلصين - على قلتهم كما تحدث زميلي عنهم - لولاهم لما بقيت هذه الشركة واقفة، صامدة؛ أعطيكم مثالا، حين تذهب للجوية الجزائرية، مثلا الرحلة تأخرت، تجد 20 شخصا يرتدون بذلة الجوية الجزائرية، وعندما تسألهم، كل واحد يقول لك لا أعلم! ليست لدي المعلومة، تسألهم لماذا الرحلة تأخرت؟ وهل الطائرة وصلت أم لا؟ يقول لك: ليست لدي المعلومات! لا أعلم!!

أين هو رئيس الرحلة؟ لست أدري! إذن هؤلاء الناس عليهم أن يعلموا أن البقرة مهما كانت حلوبا، يجف ضرعها، وعليهم أن يتعلموا كذلك أن يخشوا شنوا، فإن النعم لا تدوم، وما لم يرفع مستخدمو هذه الشركة التحدي بتحسين أدائهم، تعاملهم، معاملتهم وسلوكاتهم، فشركتهم هاته ستفلس يوما ما - معاذ الله - ومآلهم كعمال، سيكون البطالة المحتومة!!

لا بد أن يفهم هؤلاء الناس أن الدعم الذي تقدمه الدولة، لكي تبقى الشركة واقفة فقط، وكما لا تضيع فرص عملهم، ولكن بالمقابل عليهم أن يفهموا أنهم لا بد أن يقوموا بمجهودات، توازي وتشرف هذا الدعم الذي تقدمه الدولة. وفي الختام، أقول ليس لنا أن نتحجج بقدوم الأسطول ولا قلة عدد الطائرات، هناك شركات للنقل الجوي عبر العالم، تضمن خدماتها من خلال إيجار الطائرات وأحيانا حتى الطاقم، فلا تملك حتى طاقما، ولكن هذه الشركات تقتصد في ميادين أخرى، فلا تفتح وكالات هكذا، 20 وكالة في العالم في لندن، في باريس، في كذا في كذا.. ماذا تقدم هذه الوكالات التي فتحتها الجوية الجزائرية في الخارج؟ ماذا تقدم كإضافة؟ كل شيء يتم الآن عبر الأنترنت وحتى الحجز الإلكتروني والدفع الإلكتروني يغني عن هذه الوكالات.

بالإضافة إلى ذلك؟ هناك حتى شركات دولية للطيران في العالم، طاقم الطائرة هو الذي يقوم بتنظيف الطائرة ويقوم بالخدمات الداخلية للطائرة، بعد الانتهاء من الرحلة.

في حين مطار تلمسان فيه 3 رحلات أسبوعية وتوقيتها وبرمجتها حدث ولا حرج! هذا بالنسبة للجوية الجزائرية ولا أتكلّم عن «طاسيلي»!!

إذن، بين مطارين يبعدان عن بعضهما البعض 100 كلم فقط، لا يوجد ترشيد للتسيير فيما بينهما، لا من حيث البرمجة ولا حتى من حيث الخدمات، لما تذهب لمطار تلمسان فإن المعاق حركيا، ليس له حتى مساحات أرضية يمكن له من خلالها أن يدفع كرسيه المتحرك.

فما عسانا أن نقول عن مطار تلمسان؟ لا يوجد فيه حتى مصعد، يستقله هذا المعاق حركيا، مثله مثل أي مسافر مرتاد على هذه المحطة الجوية، لكي يصعد إلى الطابق الأول، ونحن نتحدث هنا عن مطار أنجز منذ أشهر فقط، وأفتتح مؤخرا، بمناسبة تلمسان عاصمة الثقافة الإسلامية، ورغم ذلك فيه كل هذه العيوب وفيه قلة التدبير والتفكير المستقبلي!

لما نتكلم عن هذه المطارات، نتكلم حتى بالنسبة لضمان خدمات النقل من وإلى المطار، مواطن من ولاية الجزائر العاصمة يذهب لزيارة مدينة تلمسان، ينزل في تلمسان في رحلة مسائية وليس ليلية، يصل إلى تلمسان على الساعة الثامنة أو السابعة مساء، فلا يجد سيارة أجرة تنقله إلى مدينة تلمسان!

معالي الوزير، أو السيد وزير النقل المحترم، إن ما تناقلته الصحف مؤخرا، حول ما وقع بمطار أغريس، فيما يتعلق بالوفد الأمريكي الذي أتى وبقي «يتطير» لمدة ساعتين، ولا أقول يطير، بل يتطير في السماء، ثم رجع إلى تلمسان، ليعود في الغد مساء، والسبب غياب المؤطرين في ذلك المطار، أعتقد أن هذا يمكن أن يكون عنوانا حقيقيا لسوء التسيير الذي تعرفه مطارات الجزائر!!

أما بعنوان دعم الدولة، فملايير الدينارات التي تدفعها خزينة الدولة من أموال الشعب، سواء أكان من الجباية البترولية أو الجباية الجمركية أو الجباية العادية، هذه كلها أموال الشعب، تدفع لضمان التوازن المالي للجوية الجزائرية، وبالخصوص، بالخصوص، يقال أو البعض يقول بأن الخسارة الموجودة في الجوية الجزائرية وعدم التوازن المالي الموجود في الجوية الجزائرية يمس فقط الرحلات الداخلية، بمعنى آخر، لولا دعم الدولة لكانت الشركة قد أفلست منذ زمان، وما يصدق على الجوية الجزائرية، يصدق على السكك

السيدة لويزة شاشوة: شكرا سيدي الرئيس؛ بسم الله الرحمن الرحيم.  
السيد وزير النقل،  
زميلاتي، زملائي،  
أعضاء مجلس الأمة الموقر،  
أسرة الإعلام،  
السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

في البداية، كل تهانينا لوزير النقل، متمنية له كل النجاح والتوفيق في مهمته النبيلة.

إن الشهادة الطبية للكفاءة الجسمية والعقلية، بالنسبة للمستخدمين التقنيين للطيران المدني، تحتل مكانة هامة أثناء التوظيف؛ إن أهمية هذا القرار تعود إلى عدد من الجهات:

- السلطة التي تمثلها الوزارة المعنية بالطيران المدني،  
- المجلس الطبي للطيران المدني،  
- المكتب الطبي للمستخدمين الطيارين،  
- ثم مركز الخبرة لطب الطيران، كل هذا يدل على أهمية القرار.

إن إجراء الكشف الطبي يعتبر أمرا ضروريا عند القبول، وكشف طبي دوري كل ستة أشهر، إما للتمديد أو للتجديد. إن الحاصل على هذه الشهادة الطبية، يجب أن يكون قادرا عقليا وجسميا على القيام بهذه الوظيفة بكل أمان.

في حالة العجز عن القيام بهذه الوظيفة، ينبغي على الطبيب المشرف على مركز الخبرة، أن يعلن عن ذلك خلال الخمسة أيام التي تلي الكشف.

وعلى الحاصل على شهادة الطيران أن يتوقف عن الملاحة أو الطيران، عندما يتناول دواء أو عقارا، سواء بوصفة طبية أو دونها.

والأشخاص التالية لن يكونوا، بأي حال من الأحوال مؤهلين لقيادة الطائرة وهم:

- كل شخص يعاني من اضطرابات عقلية ونفسية وفي حال تقلبات المزاج أو الشخصية،  
- الاستهلاك المفرط للكحول،  
- تناول الأدوية الخاصة بالاضطرابات العقلية.

كل هذه الاحترازا ضرورية وذلك لتفادي تلك المساة التي استنكرها العالم، من خلال تحطم الطائرة الألمانية (GermanWings) مؤخرا في جبال فرنسا، متسببة

كل هذا من أجل ماذا؟ من أجل أن تحقق هذه الشركة أرباحا تجارية وألا تقع في دائرة دعم الدولة، لأن دولتها لا تدعمها.  
لا يمكن كذلك أن نتحجج بالتضخم، إذا وجد هناك تضخم في عدد مستخدمي الجوية الجزائرية، فيمكن مراجعته، بإعادة توزيع المستخدمين، بواسطة نظام تحفيزي، حسب الكفاءة وحسن الأداء، لا وفق معايير لا يفهمها إلا من أفاد واستفاد منها!!

أعتقد - السيد الوزير - أن الجوية الجزائرية بحاجة إلى إعادة هيكلة وإلى شركات متفرعة عنها، حتى يتضح الفرع الخاسر والمستحق للدعم المالي للدولة مؤقتا، ريثما يتم فتح السوق، لأننا ذاهبون - لا محالة - نحو سياسة السماء المفتوحة بعد سنة، أو سنتين، أو ثلاث سنوات، يمكن على المدى المتوسط، إن لم نقل قريبا، فهذه ستكون حتمية، لأنه في الحقيقة إذا كانت هناك إرادة لتطوير السياحة في البلد، فإن شركة، كالجوية الجزائرية، لا يمكنها أن تقوم بالدور الفاعل لدعم أو تشكيل رافد من روافد هذا القطاع الهام الذي هو السياحة.

الجوية الجزائر بحاجة كذلك - السيد الوزير - إلى وضع نظام تحفيزي للمستخدمين، وهنا الجزاء والعقاب والعقاب والثواب هو أنجع السبل لتحديد المسؤوليات وتحفيز من يعمل وزجر من لا يعمل.

سيدي الوزير،  
وحتى لا تكون كل مداخلتني هي إثارة كلية لسلبيات الجوية الجزائرية، فإنني بالمقابل، أحيي عاليا المجهودات التي تقوم بها شركة الخطوط الجوية للطاسيلي، لأنها في حقيقة الأمر، حتى ولو تحدثنا عن بعض الخلل المتعلق بنقص التجربة في تسيير الرحلات، ولكن قليلا ما رأينا إلغاء الرحلات في الطاسيلي وقليلا ما رأينا تأخيرا في الطاسيلي، وهذا لا يمكن إلا أن ينسب إلى مستخدمي ومسيري هذه الشركة.

السيد الوزير،  
أسأل وأتضرع إلى الله تعالى بالدعاء للبلد ولكم بالتوفيق في هذا المجال الشائك.  
شكرا لكم وشكرا سيدي الرئيس.

السيد الرئيس: شكرا للسيد محمد رضا أو سهلة؛  
الكلمة الآن للسيدة لويزة شاشوة.

والمعايير الدولية ولا بد أن نطبقها بصفة إجبارية. الآن هناك خلل على مستوى الوسائل البشرية لشركة الخطوط الجوية الجزائرية، ربما تناسينا الجانب التكويني، أظن أنه حان الوقت لتوظيف جامعيين، أشخاص من المدرسة المتخصصة بكل بساطة، لتكوينهم حسب معيار الطيران المدني وتكوينهم جيدا، من حيث التصرفات في الجانب التجاري وفي الجانب الأمني، السيد تكلم منذ قليل عن الاستقبال، هذه الأمور كلها تدرس في المدرسة، وفي الجامعة، ويمكن أن نعطي لهذا القطاع ما يلزم فيما يخص وسائل التكوين، لأن القدرات موجودة.

تكلم عن أمور بسيطة، عن (Wifi) وعن إشكاليات بطاقة الوفاء وما يشبه ذلك؛ أنا عندي مسودة لبطاقة الوفاء للخطوط الجوية الجزائرية ولا تصلح لشيء، لأنه حتى عندما تتصل بالهاتف للتعرف على النقاط التي ربحتها، لا تعلم ماذا ستفعل؟! وإذا قارنا أنفسنا مع شركات جوية أجنبية، فنحن جد متأخرين.

تكلمت عن (Wifi) نستطيع أن ندرجه في الحين ولن نرفع من ثمن التذكرة، لأن اتصالات الجزائر مستعدة لتجهيز جميع المطارات بـ (Wifi)، فما يجب فعله هو شراء تذكرة برمز معين وتتحصل على (Wifi) بثمن رخيص.

ويمكن توفيره حتى على مستوى محطات الحافلات علاوة عن المطارات؛ الجزائر وفرت (Wifi) على مستوى الساحات العمومية، إذن يمكننا القيام بهذا في مساحات يسيرها قطاع النقل.

السيد محمد زكرياء، تكلم عن الجودة ومشكل الأمن، أظن أن هذا يتطابق مع التنظيم، إذا استطعنا أن نضع نظاما مكتوبا، لأن نوعية (ISO) وما تبعها أصبح نظريا.

فحين نتكلم عن التنظيم وعن الإجراءات، فلا بد أن يكون كل شيء مكتوبا.

إذا أردنا أن نراقب في كل وقت، سنجد آثار ذلك الفعل، وإذا ارتكب الخطأ، يمكننا تحديده؛ وتكلم كذلك عن الهبوط وعن إعادة رفع المستوى، إذا تحدثنا عن رفع المستوى التنظيمي والإداري، فهو نفس الشيء بالنسبة للجانب الأمني والمعايير التقنية، في الجزائر لا نملك مدرسة معترف بها في هذا الميدان.

إذا أخذنا مثلا عن البلدان المتطورة كثيرا في هذا الميدان، يمكننا أن نتكلم عن فرنسا، ألمانيا وبعض البلدان

في وفاة 150 مسافرا، وبعدها أثبتت التحاليل والتحقيق أن قائد الطائرة كان يعاني من اضطرابات عقلية وكان تحت تأثير الأدوية، وعلى إثر هذه الحادثة المؤلمة، فقد لجأت العديد من الدول إلى اتخاذ تدابير أكثر صرامة لدعم وتأمين مهمة الطاقم.

حتى إن البعض منها أقر إجراء تحاليل طبية فجائية على الطيارين، لتكشف عما إذا كان الطيار بصدد استهلاك أدوية مهدئة، وفي نفس الوقت، تبين إذا كان الطيار في كامل قواه العقلية والنفسية للقيام بمهمته.

ويمكن مقارنة مثل هذه التحاليل الفجائية، مع ما يجري في عالم الرياضة فيما يخص التحاليل المضادة للمنشطات. وللحفاظ على حياة الأبرياء، ينبغي على المجلس الطبي للطيران المدني ببلادنا، والمكتب الطبي ومركز الخبرة، اتخاذ كل الإجراءات والتدابير الأخيرة التي من شأنها أن تحقق المزيد من السلامة لمستعملي النقل الجوي في بلادنا، وشكرا.

**السيد الرئيس:** شكرا للسيدة لويزة شاشوة؛ الآن وقد أنهينا قائمة المسجلين للتدخل، أسأل السيد الوزير، هل يريد أخذ الكلمة؟ الكلمة لكم السيد الوزير.

**السيد الوزير:** شكرا للسيد الرئيس. سأجيب من السؤال الأول إلى السؤال الأخير.

السيد صالح دراجي، أنا كمواطن وبصفتي وزيرا أوافقك مائة بالمائة، لأن النقائص في شركة الخطوط الجوية الجزائرية والنظام بصفة عامة معروفة، رغم أن لدينا هياكل وأجهزة وإمكانات كبيرة، لكن النقائص معروفة.

حين نقول النقائص بالنظر إلى المعايير الدولية، فيجب أن تكون هناك عملية تأهيل حسب المعايير.

وحتى تسيير شركة، مثل الجوية الجزائرية، حسب المقاييس المعروفة، فلا بد أن ننظر في طريقة تسييرها بصفة عامة، ولو أن التسيير هو مشكل تنظيم ومشكل احترام الإجراءات، لأن الطابع الأمني هو الأهم بالنسبة لشركة الطيران، فعدم المساس بالأمن، يقتضي أولا أنه قبل أن يصعد الطيار إلى الطائرة، يجب أن يمتثل لبعض الإجراءات، حسب قائمة معينة، ونفس الشيء بالنسبة لبائع التذاكر.

إذن، الإجراءات يجب أن تكون مكتوبة، تتناسب

السيد عباس بوعمامة من إليزي يطلب (OPEN SKY) للخواص، هذا الأمر جمد في السنوات الماضية من طرف الحكومة وبقي على حاله إلى حد الآن، يمكن أن يكون (OPEN SKY) حين ننظم كل الطيران المدني، بمعايير ذات مستوى دولي ويمكن أن نعد دفتر شروط في المستوى حسب المتطلبات الدولية، إن كان الخواص مستعدين لذلك، فلا يوجب أي إشكال.

تكلم أيضا عن الدراسات التي أعدت في 2013 لتوسعه مطار إليزي مع تحسين شروط الاستقبال، لا يوجد مشكل؛ سنقوم بزيارة مطار إليزي ويمكننا تحسين الأوضاع ولن نعرفلنا قاعة واحدة للركوب أو قاعتين.

أما فيما يخص المواقيت والوجهات، قد يكون ذلك في الإطار العام للجوية الجزائرية، لكنه طرح أيضا مشكل شراء التذكرة، بما أنه لا يوجد وكالة تجارية في إليزي، فإن الجوية الجزائرية فتحت فرعا لشراء التذاكر عن طريق الأنترنت وإن كان ذلك إجباريا، لأنها مسألة اقتصادية لعدم وجود وكالات أسفار هناك، لو كانت موجودة في إليزي لأعطينا لها الصلاحيات، ولكنها غير موجودة، هذه المسألة تعود للمردودية، يمكن أن نوظف عوننا تجاريا في المطار لبيع التذاكر، وليس هذا الذي سيؤدي إلى إفلاس الجوية الجزائرية.

تكلم أيضا عن النقل العمومي: الشاحنة، الحافلة، المعمول به في البلدان الأوروبية، حين تتجاوز 500 أو 1000 كلم، هناك نظام مكتوب، فالسائق يقود وتجدر وراه مكانا متخصصا ينام فيه السائق الثاني، الشاحنات التي تقطع مسافات طويلة، يكون فيها السائق الثاني مستريحا نائما، إلى أن ينوب صاحبه فيما بعد، السائق الثاني يجلس مع البضائع، أما مع الأشخاص فالأمر أخطر، يمكن أن يكون جالسا ونائما في نفس الوقت، فلا بد أن نضيف هذا في التنظيم، لا يوجد أي مشكل.

السيد عبد الكريم قريشي من ورقلة تكلم عن برنامج الجوية الجزائرية، وحسب رأيه الخاص لا بد من إعادة النظر فيه بصفة تقنية وحسب حركة المسافرين والأشخاص من بلد إلى بلد ونعد برنامجا حسب الأسطول وحسب حجم الطائرة، صغيرا كان أم كبيرا.

هناك مدن ضخمة فيما يخص وسائل النقل وهناك مدن لا تحظى بتقييم حقيقي، بمعنى أنها غير موجودة تماما، يمكن أن تكون فيه دراسة في الميدان حتى نعرف التدفق في

الأوروبية، التي طورت الجانب التكويني في المجال التقني، وليس ممنوعا أن نقلد، فالصينيون أصبحوا اليوم قوة، لأنهم عرفوا كيف يقلدون، الأخ تكلم عن القانون الفرنسي، وقال إننا نقلنا عنه وترجمناه، لا بأس، إذا كان القانون الفرنسي جيدا فلا إشكال في النقل عنه.

بخصوص الجانب التقني، لا بد من أبحاث كثيرة، نحن جد متأخرين فيما يخص البحث.

ميزانيتنا معروفة على مستوى التعليم العالي والبحث العلمي، وبالمقارنة مع الألمان، روسيا والولايات المتحدة، نرى أنفسنا وكأننا غير موجودين، نحن بعيدون، بعيدون جدا.

يجب إعادة النظر في أمور البحث والتطور وما يشبه ذلك، لأن هذا القطاع الذي يستعمل تكنولوجيا جد متطورة، بالنظر إلى الخطر المستتب في وفاة الأشخاص، إذن يجب أن نكون حذرين، الكثير من الجزائريين يمكنهم أن يستفيدوا من منح دراسية وتوجههم إلى الخارج لمتابعة التكوين، لا يوجد أي مشكل! السيد أحمد عياد، من تندوف، سأل سؤالاً تقنيا، يمكن أن نجيبه ثم نتحدث عن قضية العلب السوداء، أظن أن هناك إشكالية في العلب السوداء ومن يستغلها، وتكلم أيضا عن العمال الذين هم في (DAIP) وإمكانية توظيفهم، أظن أن الشركة يمكنها أن تأخذ بهذا الحل.

أما مسألة الرحلات الليلية وحين تصل درجات الحرارة إلى 40 أو 50 درجة في اليوم، فإن الطائرة لا يمكنها الإقلاع، لأن هناك إشكالا في المحركات، بحكم درجة الحرارة المرتفعة؛ وبالتالي فإن تندوف وإليزي والجنوب عامة، يكون فيها توقيت الرحلات إجباريا إما صباحا أو ليلا.

السيد لين شريط من قسنطينة، تكلم عن سلطة الطيران المدني وأنه لا بد أن تكون مستقلة ومعينة، يمكن أن أجيبك بطريقة بسيطة، أنا أوافقك على هذا الطرح، ومثلها مثل سلطة ضبط اتصالات الجزائر، نفس الشيء فيما يخص سلطة ضبط الطيران المدني، يجب أن تكون مستقلة، لا يوجد أي مانع، ويطلب أن نضيف في مادة 36 مكرر و49 مكرر، التغييرات الدولية والوطنية، نعم، هي كتابات يمكن أن ننظر فيها.

قضية العقوبات، لماذا أنقصنا؟ على الأقل نتركها كما هي أو نزيد منها، يمكن أن نجيبه أو يجيبه رجال القانون.

إليزي، الجزائر، قسنطينة ووهران.

سنعد برنامجا حسب وسائلنا وإذا كانت الوسائل غير موجودة فالأمر بسيط، يمكننا أن نستأجر، المسألة اقتصادية، لأننا لا يمكننا أن نعد رحلة بالخسارة، إلا إذا ارتبطت بمشكلة سياسية أو اجتماعية، فيمكن ذلك.

إذن برمجة رحلات الجوية الجزائرية، إذا أعدناها فذلك حسب وسائلنا وحسب تدفق الأشخاص، أما مسألة الدقة في التوقيت، فسنعالجها نهائيا ولا بد أن نعمل بمعايير دولية، لأنه في كل طائرة يجب أن يكون الاحتياط، وفي حالة ما طرأ مشكل تقني فهناك طائرة احتياطية موجودة تكمل الرحلة. هناك إحصائيات عن التأخير، الجوية الجزائرية هي في أحسن ترتيب، وإن شاء الله، ستنعكس الأمور، وهذا لن يكون إلا بإدماج جميع المتدخلين، لأن الأمر لا يتعلق ولا يوجد إلا بالجوية الجزائرية فحسب، هناك الجمارك، مصالح الأمن، المصالح التي تعمل في الأرض (GSA)، كل هذا الجهاز يجب أن ينظم بإجراءات السفر من التذكرة إلى المرور عبر جهاز السكاير إلى قاعة الانتظار، هذه الأمور لا بد أن تكون بدقة.

في الوقت الحالي، يطلب من الزبون أن يأتي 45 دقيقة قبل إقلاع الرحلة وأحيانا بـ 30 دقيقة، لو نكتب الإجراءات لا نضبط الوقت، بداية من الحافلة، فإذا استغرقت 70 دقيقة، نكتب 70 دقيقة، وبالتالي إذا برمجت الرحلة على الساعة الواحدة ستقلع الطائرة لا محالة على الساعة الواحدة، ولكن الإشكالية في بعض الأحيان أن التأخر يكون من طرف المسافرين، إلى حين وصولهم وركوبهم يكون الآخرون ينتظرون على متن الطائرة، وبسببهم لا تحلق الطائرة إلا بعد نصف ساعة! الوقت هو الوقت، لما يصعد المسافرون، وتغلق الأبواب تحلق الطائرة، لأن ربع ساعة انتظارا في الأرض، نتأخر على الطائرة هو ساعتان أو ثلاث ساعات.

السيد محمد لزهو سحري من قالمة، تكلم عن غلاء التذاكر، أظن أن الجوية الجزائرية خفضت السعر، هناك دعم بـ 60٪.

أنا أفضل بأن تكون طريقة البيع .. حاليا السعر في هو 8000 دج، من البداية إلى النهاية، أي من حجز التذكرة إلى آخر مطاف (8000 دج) والمعمول به في الشركات الأجنبية، أنهم يطبقون أثمانا متغيرة، حسب الطلب، إذا زاد الطلب ارتفع ثمن التذكرة، وما هي النتيجة؟ لا بد أن

تتملى الطائرة، وإذا امتلأت الطائرة فإن السعر ينخفض. إذا ذهبت الطائرة ونصفها شاغر، تكون هناك خسارة! إذن ترفع قيمة تذكرة السفر وهذا يمكن إدماجه في تصورنا، ويمكن أيضا إدخال الرحلات المستأجرة، خطوط الطاسيلي تقوم بهذا، لأن الرحلات المستأجرة تحل المشكل بالنسبة لجاليتنا في الخارج، ما علينا إلا أن نقوم بإبرام عقود مع المرشدين السياحيين.

فكرة (Charter) تعني أن الطائرة ممتلئة لوجهة معينة، فعلى مستوى الأسعار يمكن أن تكون أكثر تنافسية وهذا ممكن، لأن خطوط الطاسيلي تؤدي هذا جيدا؛ وبالتالي فسح المجال على مستوى الخطوط الجوية الجزائرية.

الآن فيما يخص مشكل التذكرة، بما أن هناك اتفاقا بصدد الإمضاء بين خطوط الطاسيلي والجوية الجزائرية، خاصة بولايات الجنوب وهذا مهم جدا، وهو أن تذكرة الجوية الجزائرية وتذكرة طاسيلي صالحان، سواء في الطائرة الأولى أو الثانية، فهي تعويضية والاتفاق سيمضى في غضون هذا الأسبوع أو الأسبوع القادم.

تكلم السيد من قالمة عن اللجنة التقنية وشروط اختيار الأعضاء، أظن أن النص أعد، وله نصوص تطبيقية ستوضح كل هذا.

السيد عمار طيب تكلم عن تحسين الأوضاع للشركة والهيكل، نفس الجواب الذي قدمته عن السؤال الأول، الأمر متعلق بإشكالية التنظيم ووضع الإجراءات.

السيدة رفيقة قصري تكلمت عن استقلالية سلطة ضبط الطيران المدني وأظن أنه يجب أن تكون مستقلة.

تكلمت كذلك عن الأسعار، أظن أن الإشكالية واضحة، وإمكانية إنشاء مدرسة للطيران وإردة، سننشئها لاحقا ويمكنني القول الآن بأننا لا نعلم أين بالضبط، لكن لا بد لنا من مدرسة لها علاقة بالطيران المدني وربما مدرسة أخرى للمراقبين الجويين، نحن نتحدث عن شراكة مع وزارة الدفاع الوطني، لأنهم هم الذين يكونون لنا العاملين ببرج المراقبة، نحن في قطاع النقل يمكن أن نأتي بالهيكل، المدرسة تتميز بتنظيمها فهي مدارس مكونة وذات نوعية، وإذا توصلنا إلى هذا، فإن الجانب الإيجابي مع وزارة الدفاع هو قضية الصرامة في التصرفات، الصرامة في احترام المعايير والصرامة في كل ما هو مكتوب والخلفية وراء كل هذا أن المستخدمين العسكريين لا يحق لهم القيام بإضرابات،



الإنسان الذي يريد أن يحجز أو عنده أي طلب آخر، يمكنه أن يعالج الأمر على الموقع الإلكتروني، دون أن يتنقل إلى الوكالة أو المديرية.

أما عن سوء البرمجة، فسوف نعيد مراجعة هذا الملف ونعيد البرمجة حسب وسائل الشركة، خاصة الوسائل البشرية وهذا جد مهم، يجب علينا أن نكون العديد من الطيارين، أظن أن هناك برنامجا، وقد اختير 60 طيارا للذهاب إلى إنجلترا، لتكوين الطيارين، هناك طيارون يقومون بتكوين خاص معترف به، سنعيد بحث مجموعة أخرى لتكوين الطيارين، حسب احتياجات الطائرات، بما أن الأسطول سيرتفع خلال 2016 بـ 16 طائرة إضافية.

اليوم هناك 40 طائرة، سنصل إلى 45 ثم 60 طائرة، وكلما كبر الأسطول، يقتضي وسائل بشرية أكثر، أتكلم هنا عن المستخدمين جوا أي الطيارين.

إذن إشكالية الجوية الجزائرية، إنها شركة تاريخية، الأمر يشبه اتصالات الجزائر، فهو متعامل تاريخي والمقارنة مع شركة الطاسيلي الجديدة، فلا نجد نفس المشاكل، هرم الأعمار، العادات، أمور كثيرة، إذن نعالجها بطريقة خاصة، لأنها شركة قديمة كالجزائر، بمعنى هناك أشخاص أحيلوا على التقاعد وأشخاص بلغوا سن التقاعد ولا يزالون في مناصبهم.

بعض الشباب الذين يعملون بالشركة، منهم من له تكوين جيد وآخرون وُظفوا بالطريقة التي تعرفونها، لا داعي لرسم مخطط.

التوصيات موجودة، ولكن لا مانع من تكوين هؤلاء الناس، حتى وإن كانوا موصى بهم، هذا هو رأيي حول وضعية شركة الجوية الجزائرية، لأننا نستطيع إنشاء شركة جديدة بمعايير دولية وتنشأ في الحين، لا يوجد مشكل، لأن العادات موجودة فينا، والشركة قديمة بنظامها ورئيس الرحلة يجسد النظام، نحن نعرف الاختلالات ونراها بأعيننا لأننا مسافرون قبل كل شيء، لكن يجب تغيير العقلية، «غيروا ما بأنفسكم»، يجب أن نغير تصرفات الناس.

تكلم أيضا عن السعر وعلاقته بالتنوع وطائرات الرحلات الطويلة، الجواب هو أنه لا بد من تسعيرة متدرجة، يجب إعطاء النوعية للسعر، أعلم أن الأسعار باهظة والجوية الجزائرية أكثر غلاء من شركات أخرى ذات نفس الواجهات والمنطلقة من الجزائر.

هم منضبطون في تربيتهم وفي تكوينهم، ومفهوم الخدمة العمومية تعني أهمية الفعل وهو أن المستخدم العسكري لا يقوم بالإضراب، سنكون مدنيين، بما أنها مدرسة مدنية، بثقافة تكوينية منقولة عن عسكري، بما أننا سنطلب من وزارة الدفاع الوطني أن تكون شريكا في المدرسة.

سنقوم بالتوسعة، ليس فقط من حيث المراقبة، بل على ما له علاقة بالطيران المدني، أنا لا أتحدث عن تكوين قائد الطائرة، فهذا مشكل آخر، أنا أتحدث عن كل ما هو متعلق بالطيران المدني.

السيد محمد بن طبة، قال المواطن «يكفر» بسبب الخدمات، الاستقبال السيء وكل شيء! جميعنا «كفرنا» وعشنا هذا الوضع، لا مشكل! أظن أن هذا كل، المدرسة هي التي تربي وليست الجوية الجزائرية، إذن المدرسة التكوين، التصرفات تشكل كلا متكاملا.

بودي أن أرى الجوية الجزائرية من بائع التذاكر حتى قائد الطائرة والمستخدمين والعاملين جوا، والمستخدمين العاملين في الأرض، سواء كما في إليزي في تندوف في العاصمة وفي وهران.

حين ترى العون الذي يبيع التذاكر رجلا أو امرأة مرتديا بزة رسمية موحدة، سواء في ورقلة أم الجزائر أم وهران، فهو يعطي صورة للشركة، فلا تقول هذه خطوط إماراتية أو غيرها، لأن الجوية الجزائرية تعرف بلونها وميزتها والجوية الفرنسية تعرف كذلك بلونها؛ وبالتالي تعطي القيمة للجوية الجزائرية وتعطي الصورة اللائقة للجزائري وللأجنبي حين يأتي.

نفس الصورة في فرانكفورت أو الجوية الجزائرية في باريس أو الجوية الجزائرية في برشلونة، هذه هي صورة الشركة وهذا أمر سهل توفيره، ثمن البدلة هو نفسه، والشكل نفسه، هناك مقتضيات للنوعية؛ وحين نضمن النوعية والتنظيم، فالجانب الأمني متوفر لا محالة، فما هي إلا تكملة عادية.

السيد محمد رضا أو سهولة تكلم عن الخدمات وتسيير المطارات وعن سوء البرمجة والتأخرات والإلغاءات أي الجانب السلبي للشركة بالنسبة للمواطن، وتكلم عن إعانات الدولة... إلخ، هاته الأمور سنصلحها إن شاء الله، كما تكلم عن الموقع الإلكتروني، هناك موقع إلكتروني للجوية الجزائرية.

خلفه، أي لا يوجد أي تداخل بين وزارة النقل والمجموعة الاقتصادية بطريقة طوعية، لأن المسير يحتاج إلى حماية والحمد لله النشاطات التي تقوم بها الحكومة إيجابية، كل ما قلناه بأنه يجب أن نحمي المسير، يجب منح الاستقلالية للمؤسسة ويجب منح راتب أحسن للإطار الجزائري، لأنه في بعض الأحيان، له مسؤوليات كثيرة ولا يتقاضى راتبا مناسباً وسنعمل من أجل هذا، أظن أن الحكومة متفتحة على هذا وإذا كان كل شيء على ما يرام، ربما خلال شهر أو أقل سنذهب إلى مجلس اشتراكات الدولة لإثبات التنظيم الجديد، وستكون لدينا مجموعات مستقلة كل قطاع على حدة: أرضي، بحري... إلخ، وتكون متصلة بقطاع النقل من خلال الجمعية العامة، أي أن هناك مجلس إدارة مكلف بالتسيير وهناك جمعية عامة تسمى هيكل التسيير، وسأسهر شخصياً على ذلك، لن يكون أي تداخل في تسيير هذه المجموعات ويجب أن نضع في نفس الوقت موارد بشرية لأنه من دونها لن نقوم بشيء.

يجب أن نلح على تسيير هذا المورد البشري، فمن غير المعقول أن شخصاً تابع دراسة في المالية أو مهندسا أو شخصاً أكمل دراسته الجامعية، وهو ليس تحت رعاية أحد أو ليس لديه معارف، يبقى معزولاً في مكان ومحروماً، يجب أن ننتهي من كل هذا، وسنأخذ أحسن المؤهلات ونتركها تتطور، لأننا إذا عرقلنا تطور مهندس أو جامعي من البداية، فسيبقى كذلك.

كان هناك نظام يوم كنا في الشركة والشركات كانت مختلطة في ذلك الوقت، نعلم أن البناء أو حامل الأمتعة أو السائق أو أي عامل، حين يرى جامعيًا يرفضه، وإن شاء الله سنجد الحل وأعتقد أنه الأحسن وهو أن نوظفه ولن يعمل على مدار السنة، يتقاضى أجراً ويتلقى تعليماً، أي تربصاً، في وضعية تكوينية، في هذه الحال، الموظف العادي يوافق لأنه متربص فيقبل عليه ويرشده فيعمل إلى جانبه، حتى يعتاد عليه، وبالتالي يثبت في منصبه، هذا نظام جيد وهو نظام فرنسي وطبق هنا في الجزائر في الوقت الذي كان فيه الفرنسيون متعاونين تقنيين.

إذن، لإدماج هؤلاء الشباب الجزائريين وجدوا هذه الفكرة لإدماجهم في عالم الشغل، إذن سنحاول أن نوظف من هذا الجانب جامعيين ذوي مستوى والذين هم في المؤسسة وسيستفيدون من هذه الدورات التكوينية.

البعض يفضل الإماراتية للذهاب إلى دبي، الجوية الجزائرية تضمن الرحلات إلى دبي، لكن طائرات الرحلات الطويلة التابعة للخطوط الجوية الجزائرية هي طائرات قديمة، اشترتها للقيام برحلات عادية وليس للرحلات الطويلة.

الطلبات الجديدة الآن، رأيت تلك الطائرات، في دفتر الشروط هي مخصصة للرحلات الطويلة، إذن الخدمة موجودة، التلفة، وكل هاته الأمور تكون متطابقة مع الرحلات الطويلة.

الآن قضية الخدمة والإطعام (Catering) على متن الطائرة وكل ما يلزم أثناء الرحلة، سنوفره، ليس هناك مشكل، سننشئ شركة من خلال إعادة الهيكلة وأظن أنها أنشئت وانتهى؛ وقضية وجبة الطعام، وما يجب أن يكون فيها، هذه أمور اقتصادية وسهلة ويمكن أن نقرها بسهولة.

تكلم أيضاً عن الجالية في الخارج وثمان التذكرة، نحن نفكر في الشركات ذات التكاليف المنخفضة، ولكن الرحلة الراهنة هي الرحلات الممتلئة، أظن أنه إذا وضعنا نظاماً في أقرب وقت للرحلات الممتلئة مع الجوية الجزائرية، كما هو معمول به مع شركة الطاسيلي، سنقضي على مشكل سعر التذكرة من مرسيليا وباريس، وليون، وبالنسبة لفترة شهر رمضان والعطلة الصيفية، حيث إن جاليتنا في الخارج من حقها أن تأتي لبلادنا، فالسكان المهاجرون معظمهم بطالون ومعظمهم ذوو دخل محدود، إذا لم نوفر لهم الإمكانية للسفر إلى ديارهم بأسعار منخفضة فليست فرنسا التي ستقوم بهذا.

سأل أيضاً عن اختيار المسيرين، ونحن في الجزائر نعلم كيف يتم اختيارهم، هناك الجيدون والمتوسطون والسيئون وسنقوم بالانتقاء (Audit) لأنها شركة مهمة بالنسبة لنا، سواء النقل البحري أم الجوي، سنقوم بـ (Audit) أي انتقاء المؤهلات وسنوظف عدداً كبيراً من الجامعيين وسنكونهم ونوزعهم احتياطاً، سيكون الثمن باهظاً، لكن ليس عندنا خيار آخر، لأن الهدف هو التحسين.

تكلم أيضاً عن إعادة تنظيم قطاع النقل، لقد بدأنا في هذا الأمر ونحن بصدد إعادة هيكلة جميع النشاطات الاقتصادية لقطاع النقل: الجوي، البحري والبري كالطرق والسكك الحديدية، الملف سيكون جاهزاً في غضون أسبوعين، سنعيد النظر في قطاع (SGP) وننتقل إلى مجموعة مستقلة عملية، قلت، مستقلة، عملية، يجب تذكر هذا المفهوم، بمعنى أنه لا يوجد إدارة

السيدة لويزة شاشوة تحدثت عن طب عمال الطيران ومتابعة مستخدمي الملاحة، أظن أن هناك معايير والتنظيم موجود، وإذا كان غير كاف سنحسنه والكثير من البلدان الأوروبية غيرت تنظيمها، نتيجة ما حصل مع تحطم طائرة لوفتهانزا واستجابوا سريعا وهذا ما يجب علينا فعله، لأن الإنسان شخص عنده مشاكل وليس من حقنا أن نضع الأشخاص في خطر ونعرضهم للموت، والسبب شخص يعاني نفسيا أو عقليا يقود طائرة، تقل 200 شخص، في هذه الحال الطيار ليس لديه ما يخسر، هذا ما يمكن تفهمه، خاصة إذا كان هو في مشكل.

فيما يخص المتابعة الطبية لمستخدمي الملاحة الجوية وفيما يخص طب عمال الطيران وما يتبعه، صحيح أن التسيير طبقا للمعايير الدولية، لكن إذا احتاج الأمر للإصلاح سنقوم به؛ أظن أنني أجبت على جميع الأسئلة، سيدي الرئيس، أشكركم.

السيد الرئيس: شكرا للسيد الوزير؛ بودي أن أهنيئكم وأقول إنه بالنظر لجدة الفترة على توليكم المسؤولية على رأس الوزارة، كنت أفكر في أن أمنحكم بعض الوقت لكي تحضروا الأسئلة مع الخبراء، أرى أنكم - في الحقيقة - ملمون بالقطاع وأعطيتم كل من سأل حقه في الرد وطبعا الأمور التي لم يتم الرد عليها تفصيلا فالسادة المرافقون للسيد الوزير قد سجلوها وسوف يتكفلون بها ولا شك.

بودي أيضا أن أشكر السيدات والسادة الذين شاركوا في نقاش هذه الصبيحة وأعترف بالقول لكم بأنني تابعت وتمتعت بمضمون التدخلات التي كانت نوعية، أثرت فيها مشاكل وقضايا حقيقية ولم تقتصر التدخلات على إثارة المشاكل، بل اقترحت حلولاً لها، وبالتأكيد أن السادة والسيدات المرافقين للسيد الوزير قد سجلوها.

للجميع أقول شكرا؛ وسنستأنف أشغالنا غدا على الساعة التاسعة والنصف صباحا، وستخصص الجلسة لعرض ومناقشة مشروع القانون المتعلق بأنشطة وسوق الكتاب؛ شكرا لكم والجلسة مرفوعة.

رفعت الجلسة في الساعة الثالثة مساء

ثمن النسخة الواحدة  
12 دج

الإدارة والتحرير  
مجلس الأمة، 07 شارع زيغود يوسف  
الجزائر 16000  
الهاتف: (021) 73.59.00  
الفاكس: (021) 74.60.34  
رقم الحساب البريدي الجاري: 3220.16

طبعت بمجلس الأمة يوم الخميس 9 رمضان 1436  
الموافق 25 جوان 2015

رقم الإيداع القانوني: 99-457 — ISSN 1112-2587