

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية



الجريدة الرسمية للمناقشات

الفترة التشريعية الثامنة (2019-2021) - السنة الأولى 2019 - الدورة البرلمانية العادية (2018-2019) - العدد: 9

الجلستان العلنيتان العامتان

المنعقدتان يومي الإثنين 21 و الثلاثاء 22 شوال 1440
الموافق 24 و 25 جوان 2019

فهرس

(1) محضر الجلسة العلنية التاسعة عشرة ص 03
• عرض ومناقشة مشروع القانون المتعلق بالنشاطات الفضائية.

(2) محضر الجلسة العلنية العشرين ص 17
• عرض ومناقشة مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06، المؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 جوان 1998، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.

(3) ملحق ص 35
• تدخلات كتابية حول مناقشة مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06، المؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 جوان 1998، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.

محضر الجلسة العلنية التاسعة عشرة

المنعقدة يوم الإثنين 21 شوال 1440

الموافق 24 جوان 2019

الرئاسة: السيد صالح فوجيل، رئيس مجلس الأمة بالنيابة.

تمثيل الحكومة: السيد وزير العلاقات مع البرلمان.

إفتتحت الجلسة على الساعة العاشرة صباحا

على الاتفاقيات الثلاث المنظمة لهذا المجال، والذي قد حظي بإجماع نواب المجلس الشعبي الوطني، باختلاف أطيافهم السياسية.

سيدي الرئيس الفاضل،

السيدات والسادة أعضاء المجلس المحترمون،
إسمحوا لي في البداية أن أشيد بالمكانة التي احتلتها الجزائر، بمواكبتها لمجال النشاطات الفضائية، منذ ما يقارب عقدين من الزمن، حيث تم إنشاء الوكالة الفضائية الجزائرية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 02 - 48، الصادر في 16 يناير 2002، هذه الوكالة التي تعد مؤسسة عمومية ذات طابع خاص، تتولى تصميم وتنفيذ السياسة الوطنية، لتعزيز وتطوير النشاط الفضائي الوطني، والموضوعة تحت وصاية الوزارة الأولى.

وبصفة الوكالة أداة للحكومة في تصور وتنفيذ السياسة الوطنية لترقية النشاط الفضائي وتطويره، قامت بتنفيذ البرنامج الفضائي الوطني أفاق 2020، الذي تم تطويره وإعداده بالتعاون الوثيق مع مختلف القطاعات الوطنية المعنية، واعتمدته الحكومة في ديسمبر 2006، والذي يعد مؤشرا سياسيا للأهمية التي توليها السلطات العمومية، للتحكم في التكنولوجيات الفضائية وتطبيقاتها، خدمة للتنمية المستدامة، وتعزيزا للسيادة والأمن الوطنيين.

وتجدر الإشارة إلى أن الوكالة الفضائية الجزائرية، قد اكتسبت خبرة معتبرة، تجسدت من خلال تطوير كفاءات بشرية متخصصة، وإنجاز أكثر من 100 مشروع تطبيقي، كما

السيد الرئيس: بسم الله والصلاة والسلام على رسول الله؛ الجلسة مفتوحة.

أرحب بالسيد الوزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان، ممثل الحكومة، كما أرحب بالأخوات وبالأخوة أعضاء مجلس الأمة، وأرحب أيضا برجال الإعلام.

يقتضي جدول أعمال هذه الجلسة عرض ومناقشة مشروع القانون المتعلق بالنشاطات الفضائية، وطبقا للدستور والقانون العضوي رقم 16 - 12، والنظام الداخلي لمجلس الأمة، أدعو السيد وزير العلاقات مع البرلمان، ممثل الحكومة أن يتفضل بعرض المشروع المذكور مشكورا.

السيد وزير العلاقات مع البرلمان: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين، سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين.

السيد الرئيس الفاضل،

السيدات والسادة أعضاء المجلس المحترمون،

السيد رئيس اللجنة المختصة المحترم،

السيدات والسادة أعضاء اللجنة المختصة المحترمون،

أسرة الإعلام،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

يشرفني أن أعرض أمام سيادتكم مشروع قانون المتعلق بالنشاطات الفضائية، الذي يهدف إلى وضع إطار قانوني، يضمن البعد الاستراتيجي للنشاطات الفضائية، ويكرس احترام الجزائر لالتزاماتها الدولية، خاصة بعد تصديقها

عن بعد، إضافة إلى الاستعانة بالبيانات الساتلية في مجال مكافحة الأوبئة عن بعد، لذلك أصبح من الضروري مواكبة الجزائر استغلال هذا المجال، من خلال سن نص هذا القانون، الذي جاء تطبيقاً للإتفاقيات الثلاث التي تنظم النشاط الفضائي الدولي، المعدة من طرف لجنة استخدام الفضاء الخارجي للأغراض السلمية، التابعة للجمعية العامة للأمم المتحدة، والمتمثلة في:

أولاً: معاهدة 27 يناير 1967، المتعلقة بالمبادئ المنظمة لنشاطات الدول، في مجال البحث واستعمال الفضاء الخارجي، بما فيها القمر والأجسام الفلكية الأخرى، التي فتحت للتوقيع بلندن وموسكو وواشنطن، وبدأت سريان العمل بها في 10 أكتوبر 1967، والتي انضمت إليها الجزائر، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 91 - 342، المؤرخ في 28 سبتمبر 1991، حيث تعتبر المرجع الأساسي في مجال البحث واستعمال الفضاء الخارجي، بما فيها القمر والأجسام الفلكية الأخرى، فهي تلزم الدول بتسهيل وتشجيع التعاون في مجال البحوث في الفضاء الخارجي، وتتم طبقاً للقانون الدولي بما فيه ميثاق الأمم المتحدة، حفاظاً على السلم والأمن الدوليين، وتدعيم التعاون والتفاهم الدوليين، وتوطيد روابط الصداقة بين الدول والشعوب، كما تضم مجموعة من المبادئ منها:

مبدأ حق الاستكشاف والاستخدام، ومبدأ عدم استخدام الفضاء لأغراض عسكرية، ومبدأ المحافظة على سلامة كوكب الأرض، وكذا المحافظة على سلامة رواد الفضاء، ومبدأ التعاون والشفافية، ومبدأ مسؤولية الدولة عن نشاطاتها الفضائية.

ثانياً: اتفاقية 22 مارس 1972، الموقعة بلندن وموسكو وواشنطن، التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 06 - 225، المؤرخ في 24 يونيو 2006، المتعلقة بالمسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية، حيث وضعت مجموعة من القواعد والإجراءات الدولية الفعالة، المتعلقة بالمسؤولية التي تتحملها الدول المطلقة عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية، خاصة بضرورة ضمان دفع تعويض كامل لضحايا الأضرار، الأمر الذي من شأنه توطيد التعاون الدولي في ميدان استكشاف الفضاء الخارجي، واستخدامه في الأغراض السلمية.

قامت الوكالة بتفعيل 6 مشاريع تصنيع للأقمار الاصطناعية، منها 4 لرصد الأرض وهي:

- آل سات 1: الذي أطلق سنة 2002.

- آل سات 2: الذي أطلق سنة 2010.

- آل سات 1ب، وآل سات 2ب، وآل سات 1ن، القمر الاصطناعي النانومتري: ذو الأغراض العلمية والتكنولوجية، التي تم إطلاقها جميعاً سنة 2016.

- وأخيراً الكوم سات 1: للإتصالات الفضائية، الذي أطلق سنة 2017، حيث سيتيح لبلادنا تحقيق استقلالها في هذا المجال الحساس، ويمكن مختلف المؤسسات الوطنية من الاستفادة من خدمات كانت في الماضي القريب حكراً على المؤسسات الأجنبية، ومن اكتشاف التكنولوجيا والخبرة الفنية في تصنيع الأقمار الاصطناعية لرصد الأرض، علماً أن إدماج «آل سات 1ب» و «آل سات 2ب» تم في مركز تطوير الأقمار الاصطناعية بوهران، من قبل مهندسي الوكالة.

كما قامت الوكالة في إطار مشروع تصميم وإنجاز وإطلاق القمر الاصطناعي للإتصالات الفضائية، بتكوين 167 مهندساً، و 156 دكتوراً، وحملة الماستر، بأشهر الجامعات الصينية في التخصصات المتعلقة بتكنولوجيات الإتصالات الفضائية، إضافة إلى إشراك المهندسين في مراحل تصميم وإنجاز وتحضير الإطلاق، وحالياً بتكفل مهندسو الوكالة بعمليات الاستغلال والتحكم في القمر الاصطناعي، إنطلاقاً من محطة بوقزول بولاية المدية، ومحطة بوشاوي بولاية الجزائر.

لقد كان لهذا البرنامج التكويني الفضل في تكوين كفاءات بشرية رفيعة المستوى، ستضطلع بمواصلة تطوير التكنولوجيات الفضائية في الجزائر، لاسيما تلك المتخصصة للإتصالات.

السيد الرئيس الفاضل،

السيدات والسادة أعضاء المجلس المحترمون،

يمثل الفضاء الخارجي هدفاً استراتيجياً لجميع الدول، حيث يشهد تنامياً مستمراً في استخداماته وتطبيقاته، التي أصبح لها دور جوهري في تحسين الحياة البشرية، وتحقيق أهداف التنمية المستدامة، فضلاً عن أهميته في مجال الإتصالات، الملاحية، البث الإذاعي والتلفزيوني، التعليم وتقديم الخدمات الصحية، كتوفير الرعاية الصحية والطبية

من القابلية للإصابة إزاء الخطر الفضائي، والوقاية من الآثار المترتبة في حالة وقوعه، وذلك تكملة لأحكام القانون رقم 04 - 20، المؤرخ في 25 ديسمبر 2004، والمتعلقة بالوقاية من الأخطار الكبرى، وتسير الكوارث في إطار التنمية المستدامة، كما يتضمن أحكاما نهائية، تستثني النشاطات الفضائية الخاصة باحتياجات الدفاع الوطني في مجال تطبيقه.

والجدير بالذكر أن هذا النص كان محل دراسة ومناقشة من قبل المجلس الشعبي الوطني، والتي خلصت إلى إثراء الإطار التشريعي المنظم لمجال النشاطات الفضائية، من خلال إدراج بعض التعديلات التي تتمحور حول ما يلي:

1- إضافة حكم جديد ينص على فسخ المجال للوكالة، بإشراك القطاعات ذات الصلة بالبحث العلمي في أنشطتها.

2- إضافة مادة جديدة تنص على استحداث الوكالة هيكل خاصة ووحدات ميدانية تابعة لها، تتكفل بتكوين وتطوير القدرات البشرية، وتثمين النشاطات الفضائية، وبالبحث العلمي والتطور التكنولوجي، واستغلال الأجسام الفضائية من الناحيتين، العملية والتطبيقية.

3- إدراج مادة جديدة تنص على إحالة تحديد كفاءات تطبيق الحكمين القانونيين السالفي الذكر على التنظيم.

السيد الرئيس الفاضل،

السيدات والسادة أعضاء المجلس المحترمون،

تلكم هي الأحكام التي تضمنها مشروع هذا القانون، الذي يعد ترجمة لحرص الدولة الجزائرية على احترام التزاماتها الدولية وخدمة لتنمية الأهداف المستدامة؛ أشكركم على كرم الإصغاء والمتابعة؛ والسلام عليكم.

السيد الرئيس: شكرا للسيد الوزير؛ ممثل الحكومة، والآن أدعو السيد مقرر لجنة التربية والتكوين والتعليم العالي والبحث العلمي والشؤون الدينية، لتقديم التقرير التمهيدي حول مشروع هذا القانون.

السيد مقرر اللجنة المختصة: بسم الله الرحمن الرحيم الحمد لله والصلاة والسلام على رسول الله ولا حول ولا قوة إلا بالله.

السيد رئيس مجلس الأمة بالنيابة المحترم،

ثالثا: إتفاقية 14 يناير 1975، الموقعة بنيويورك، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 06 - 468، المؤرخ في 11 ديسمبر 2006، المتعلقة بتسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي التي تضع نظاما إلزاميا لتسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي، في السجل الدولي والوطني للسماح بتحديد هذه الأجسام، ويحفظ من قبل الأمين العام للأمم المتحدة.

واستنادا على ذلك التزمت الجزائر بمسيرة استغلال المجال الفضائي، لتعزيز استخداماته وتقنياته، الأمر الذي يستوجب التزود بتشريع خاص ينظم النشاطات الفضائية. سيدي الرئيس الفاضل،

السيدات والسادة أعضاء المجلس المحترمون،

إن هذا النص جاء لسد فراغ قانوني، لتمكين الدولة من مراقبة نشاطاتها التي قد تحملها المسؤولية الدولية من جهة، وضمان جدوى واستمرارية هذا النشاط، الذي أصبح أداة لا يمكن الإستغناء عنها لضمان أمنها وتنميتها من جهة، ومن جهة أخرى لقد عرفت النشاطات الفضائية بأنها نشاطات الدراسة، التصميم، التصنيع، التطوير، الإطلاق، الطيران، التوجيه والتحكم في الأجسام الفضائية وعودتها. ومن جانب آخر يكرس هذا النص الاحتكار الحصري للدولة للنشاطات الفضائية، ويتكفل بالمسائل المتعلقة بمسؤوليات الدولة في حالة وقوع أضرار مع تحديد التدابير الواجب اتخاذها في حالة وقوع أجسام فضائية على الإقليم الوطني، من قبل مصالح الأمن المختصة عن كل جسم فضائي أو أحد العناصر المكونة له.

كما ينص على ضرورة إعلام الوكالة الفضائية الجزائرية، والأمين العام للأمم المتحدة، والدولة المطلقة عن كل جسم فضائي تم اكتشافه في إقليم الدولة، مع حفظ حقوق الضحايا وإصلاح الأضرار، كما يفرض إلزامية استحداث سجل وطني لقيد الأجسام الفضائية المطلقة في الفضاء الخارجي، بالإضافة إلى ذلك يعالج هذا النص المسائل المتعلقة بالوقاية من الأخطار الفضائية، والتدخل في حالة وقوع الكارثة، حيث عرف الخطر الفضائي بأنه احتمال وقوع آثار ضارة بالصحة أو بالأشخاص أو الممتلكات أو البيئة، بفعل النشاطات الفضائية، كما أحدث مخططات الوقاية من الأخطار الفضائية، التي تحدد مجموع الإجراءات والآليات المتعلقة باليقظة والإنذار، وكذا الوسائل التي تسخر للحد

الأمة، من قبل رئيس مجلس الأمة، السيد عبد القادر بن صالح، بتاريخ 28 فيفري 2019، تحت رقم 04 / 19.

وبناء على ذلك وبدعوة من رئيسها السيد مصطفى جغدالي، شرعت لجنة التربية والتكوين والتعليم العالي والبحث العلمي والشؤون الدينية، لمجلس الأمة، في دراسة ومناقشة النص المحال عليها، وعقدت اجتماعا صباح يوم الأحد 10 مارس 2019، برئاسة رئيس اللجنة، استمعت فيه إلى عرض حول مشروع القانون محل الدراسة، قدمه ممثل الحكومة، السيد محجوب بدة، وزير العلاقات مع البرلمان، بحضور السيد عز الدين أوصديق، المدير العام للوكالة الفضائية الجزائرية، وعدد من الموظفين السامين، تطرق فيه السيد ممثل الحكومة إلى أهمية النص الجديد والأهداف التي يرمي إلى تحقيقها، مبرزاً مختلف الأحكام والتدابير التي جاء بها، واستمع بدوره إلى أسئلة، انشغالات وملاحظات السادة أعضاء اللجنة، وأجاب عنها موضحاً الأسباب والدواعي التي أدت إلى اقتراحه.

هذا وقد عقدت اللجنة جلسة عمل بمكتبها برئاسة رئيس اللجنة، صبيحة يوم الإثنين 25 مارس 2019 اختتمت فيها دراستها الأولية للمشروع ووضعت اللمسات النهائية على هذا التقرير التمهيدي.

فيما يخص مناقشة مشروع القانون على مستوى اللجنة وقصد الحصول على المزيد من التوضيحات بشأن مشروع القانون المتعلق بالنشاطات الفضائية، استمعت اللجنة إلى العرض الذي قدمه ممثل الحكومة، وزير العلاقات مع البرلمان، وطرح أعضاء اللجنة عليه بالمناسبة جملة من الأسئلة، والانشغالات والملاحظات حول الأحكام التي تضمنها، كما استمعوا إلى ردود السيد ممثل الحكومة على مجمل تدخلاتهم، والتي تلخصت فيما يلي:

1- ملخص العرض الذي قدمه ممثل الحكومة:

خلال تقديمه لمشروع القانون، أوضح ممثل الحكومة أن علوم الفضاء تشهد تطورات مذهلة، ونظراً لأهمية استخدامات وتطبيقات الفضاء الخارجي في مجالات الاتصالات، الملاحة، البث الإذاعي والتلفزيوني، التعليم وتقديم الخدمات الصحية، كتوفير الرعاية الصحية والطبية عن بعد، والاستعانة بالبيانات الساتلية في مجال مكافحة الأوبئة عن بعد، كان لابد على الجزائر من مواكبة استغلال هذا المجال.

السيد وزير العلاقات مع البرلمان، زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة، الموقر، أسرة الإعلام والصحافة، السيدات والسادة الحضور، السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

يشرفني ويسرني أن أعرض عليكم التقرير التمهيدي للجنة التربية والتكوين والتعليم العالي والبحث العلمي والشؤون الدينية، لمجلس الأمة، الذي أعدته حول مشروع القانون المتعلق بالنشاطات الفضائية.

المقدمة

في البداية، ونظراً للأهمية التي تكتسيها علوم الفضاء والتي لم تعد رفاهية لأي شعب، بل باتت المدخل الأهم والرئيسي لكل تطور، يقاس بها مدى تقدم الدول، لارتباطها المباشر بجميع جوانب الحياة، ويعتمد عليها للدفع بعجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية لها.

حرصت بلادنا على مواكبة التطورات المتلاحقة التي يشهدها مجال الفضاء، الأمر الذي دفعها إلى التوقيع على ثلاث معاهدات دولية تلزم الدول بواجبات تؤطر استكشافه واستخدامه، مع العلم أن الجزائر اليوم أصبحت طرفاً فاعلاً في هذا المجال، لاسيما بعد استحداث الوكالة الفضائية الجزائرية وإطلاق أقمار للرصد والاتصال والبحث العلمي. ولأجل ذلك وحرصاً منها على سد الفراغ القانوني الذي تعرفه المنظومة التشريعية المؤطرة لاستغلال مجال الفضاء، بادرت الحكومة بمشروع القانون المتعلق بالأنشطة الفضائية، والذي يهدف إلى تحديد القواعد العامة المتعلقة بممارسة النشاطات الفضائية في ظل احترام وتكريس المبادئ الآتية:

- الإستخدام السلمي للفضاء الخارجي خدمة للتنمية المستدامة ورفاه المجتمع؛
- الاحتكار الحصري للدولة على النشاطات الفضائية؛
- ضمان أمن الأشخاص والممتلكات وحماية الصحة العامة والبيئة من أجل تنمية اجتماعية، اقتصادية وطنية مستدامة؛
- إحترام الالتزامات الدولية للجزائر في المسائل المتعلقة بالنشاطات الفضائية.

وقد أحيل النص المذكور، على لجنة التربية والتكوين والتعليم العالي والبحث العلمي والشؤون الدينية لمجلس

فوعيا منها بأهمية هذا المجال وحيويته، أنشأت «الوكالة الفضائية الجزائرية» سنة 2002، والتي تعد أداة للحكومة، كلفت بتصميم وتنفيذ السياسة الوطنية لترقية النشاط الفضائي الوطني وتطويره.

وفي هذا الإطار، قامت الوكالة الوطنية بتفعيل البرنامج الوطني آفاق 2020، والذي اعتمدته الحكومة في ديسمبر 2006، والذي يعد مؤشرا سياسيا للأهمية التي توليها السلطات العمومية للتحكم في التكنولوجيات الفضائية وتطبيقاتها، خدمة للتنمية المستدامة وتعزيزا للسيادة والأمن الوطنيين.

وأشار في نفس السياق أن الوكالة الفضائية الجزائرية اكتسبت خبرة معتبرة، تجسدت من خلال تطوير كفاءات بشرية متخصصة تسعى إلى تطوير التكنولوجيا الفضائية في الجزائر.

واستكمالا لهذا المسعى، بادرت الحكومة بمشروع القانون المتعلق بالنشاطات الفضائية، الذي يهدف إلى وضع إطار قانوني وتشريعي، يضمن البعد الاستراتيجي للنشاطات الفضائية في ظل احترام الجزائر للاتفاقيات الدولية المنظمة له.

كما أضاف بأن مشروع هذا القانون يكرس الاحتكار الحصري للدولة على النشاطات الفضائية في حالة وقوع أجسام فضائية على الإقليم الوطني، كما يكرس إلزامية استحداث سجل وطني لتقييد الأجسام الفضائية المطلقة في الفضاء الخارجي.

وأشار في نفس السياق إلى أن مشروع القانون محل الدراسة وضع مجموعة من الإجراءات والتدابير للوقاية من الأخطار الفضائية، والتدخل في حالة وقوع كارثة وتسييرها، كما استحدثت مخططات للوقاية منها ومكافحتها، وذلك تكملة لأحكام القانون رقم 04 - 20، المؤرخ في 13 ذي القعدة عام 1425 الموافق 25 ديسمبر سنة 2004، والمتعلق بالوقاية من الأخطار الكبرى وتسيير الكوارث في إطار التنمية المستدامة.

2- النقاط التي أثارها أعضاء اللجنة خلال المناقشة: إستهل السادة أعضاء اللجنة مداخلاتهم بالإشادة بالإنجازات التي تم تحقيقها في مجال النشاط الفضائي، وثنوا الأحكام التي تضمنها مشروع هذا القانون وأشادوا بالأهداف المتوخاة منه، كما طرحوا جملة من الأسئلة،

الانشغالات والملاحظات الآتية:

- في ظل التسارع والتسابق الدولي نحو استغلال الفضاء وما ينتج عنه من حوادث قد يعلن عنها، كيف يمكننا تقييم هذا الأضرار والخسائر طبقا للمادة (04) من مشروع القانون محل الدراسة؟

- كيف يمكن الحصول على التعويضات في هذا المجال علما بأن الدول المتقدمة لا تعلن عن الأضرار الناجمة عن نشاطاتها الفضائية باعتبارها من الأمور الإستراتيجية الداخلية؟

- هل للجزائر القدرة على معرفة الأضرار التي لحقت بها بسبب المخاطر المترتبة عن استعمال الفضاء؟

- هل للجزائر القدرة على حماية إقليمها من الأضرار التي قد تحدثها الأجسام الفضائية؟

- ماذا يقصد بعبار «المعلومة الإضافية» الواردة في المادة (11) من مشروع القانون؟

- ما طبيعة مخططات الوقاية من الأخطار الفضائية المنصوص عليها في المادة (14) من مشروع القانون، وكيف يتم وضعها؟

- بالنظر لما تتطلبه مخططات الوقاية من وسائل تسخر للحد من القابلية للإصابة إزاء الخطر الفضائي والوقاية من الآثار المترتبة في حالة وقوعه، هل تتمركز هذه الوسائل في مكان واحد أن تكون موزعة عبر التراب الوطني؟ وكم تقدر تكاليف ذلك للحد من هذه الأخطار؟

- هل ترون أنه من السهل اكتشاف الأجسام الفضائية التي قد تسقط على الإقليم الجزائري، ولاسيما إذا كانت مخصصة للقيام بأعمال التجسس والتي لا تعلن الدولة مالكة هذا الجسم عن ذلك؟

- هل هناك تنسيق بين وزارة التعليم العالي والبحث العلمي مع الوكالة الفضائية الجزائرية في مجال التكوين؟

3- الردود والتوضيحات التي قدمها ممثل الحكومة:

قدم ممثل الحكومة ردوده وتوضيحاته وشروحاته حول مجمل الأسئلة والملاحظات والانشغالات التي طرحها أعضاء اللجنة، كما أحال بعض المسائل التقنية منها على المدير العام للوكالة الفضائية الجزائرية للرد عليها، وفيما يلي هذه الردود باختصار:

- إن مشروع القانون المتعلق بالنشاطات الفضائية يكتسي طابعا تقنيا، حيث جاء لوضع إطار قانوني وتشريعي لتنظيم

النشاطات الفضائية في ظل احترام الاتفاقيات الدولية المنظمة له.

- يعد موضوع تنمية القدرات البشرية من المحاور الأساسية التي تعنى بها الوكالة الفضائية الجزائرية، حيث تكفل المركز الوطني للتقنيات الفضائية سابقا بنشاط التكوين في مجال التقنيات الفضائية منذ عام 1987، ولا يزال يتكفل به بصفة انتقالية، في انتظار إصدار نص تنظيمي يستحدث مركز العلوم والتقنيات الفضائية.

- نظرا للأهمية التي يوليها البرنامج الفضائي الوطني لجانب التكوين، فقد تم تكوين مهارات في إطار مذكرتان دوليتان، وكذا عقود طويلة مبرمة مع شركات أجنبية لإنجاز الأنظمة الفضائية.

وتجدر الإشارة إلى أن الإطارات التي يتم تكوينها تشكل عنصرا ضروريا لتسيير الإقليم والموارد البيئية، بالإضافة إلى تقديم أدوات مساعدة على اتخاذ القرار لمصلحة العديد من المؤسسات الوطنية والدولية، المعهد الوطني للخرائط والكشف عن بعد، الوكالة الوطنية لمسح الأراضي، المديرية العامة للأمن الوطني، قيادة الدرك الوطني، المديرية العامة للحماية المدنية وكذا مؤسسات مختلف القطاعات الاقتصادية: البناء، السكن، الطاقة، السياحة، الأشغال العمومية والموارد المائية والبيئية.

- وبالنسبة للآليات المتخذة لتفادي وقوع الأخطار الفضائية، وضعت الوكالة الفضائية الجزائرية آليات انتقالية، على غرار السجل الوطني لتسجيل الأجسام الفضائية الجزائرية، ومخططات الأمن والوقاية من المخاطر المتوقعة جراء إنجاز نشاطات الوكالة ووحداتها العملية، والتي تستوجب بدورها إشراك القطاعات الوطنية المعنية بالوقاية وتسيير الكوارث.

- وفيما يخص البرنامج الفضائي الوطني 2006 - 2020، والذي صادقت عليه الحكومة في سنة 2006، فهو يتمحور أساسا حول ما يلي:

1- التحكم التكنولوجي في ميادين التكنولوجيات الفضائية.

2- تطوير المشاريع والتطبيقات الفضائية خدمة للتنمية الوطنية المستدامة في مختلف المجالات.

3- تقديم خدمات لجميع المؤسسات المعنية. ولتنفيذ هذا البرنامج تعتمد الوكالة الفضائية على أربع

وحدات عملياتية وهي:

- 1- مركز التقنيات الفضائية المتواجد بأرزويو، وهو يهتم بمجال البحث والتكوين.
- 2- مركز تطوير الأقمار الصناعية بوهران.
- 3- مركز استقبال واستغلال القمر الصناعي للاتصالات، ولديه فرع بالجزائر (بوشاوي) وفرع ببوقزول.
- 4- مركز التطبيقات الفضائية.

الخلاصة

في النهاية، وفي إطار مواكبة مختلف التحولات التي يعرفها المجتمع الدولي وما توصل إليه العالم من أبحاث واستكشافات في الفضاء، والفرص التي يتيحها هذا الأخير في مجال الاستعمالات في العديد من القطاعات، بات من الضروري وضع إطار قانوني وطني ينظم الأنشطة الفضائية على غرار ما قامت به الدولة الرائدة في قطاع الفضاء.

لذلك جاء مشروع القانون المتعلق بالنشاطات الفضائية لتنظيم النشاطات الفضائية، ولسد الفراغ القانوني الذي يعرفه هذا المجال، وكذا لتمكين الدولة من مراقبة نشاطاتها التي قد تحملها المسؤولية الدولية، مع ضمان جدوى واستمرارية هذا النشاط والذي أصبح لا يستغنى عنه ولا يستهان به، نظرا لأهميته في ضمان أمن الدولة وتنميتها الاقتصادية.

ذلكم، سيدي رئيس مجلس الأمة بالنيابة، المحترم، زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة الموقر، هو التقرير التمهيدي الذي أعدته لجنة التربية والتكوين والتعليم العالي والبحث العلمي والشؤون الدينية، لمجلس الأمة، حول مشروع القانون المتعلق بالنشاطات الفضائية، المعروض عليكم للمناقشة.

شكرا على كرم الإصغاء وجود الإهتمام، والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد الرئيس: شكرا للسيد مقرر اللجنة المختصة؛ والآن نمر إلى النقطة الثانية من جدول أعمالنا الخاصة بتدخلات أعضاء مجلس الأمة، والمتدخل الأول في هذه الجلسة هو السيد أحمد بوزيان، فليتفضل.

السيد أحمد بوزيان: شكرا سيدي الرئيس؛ بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين

وعلى آله وصحبه الطيبين الطاهرين ومن سار على نهجهم إلى يوم الدين أما بعد؛

سيدي رئيس مجلس الأمة بالنيابة المحترم،
معالي وزير العلاقات مع البرلمان،
زميلاتي، زملائي الأفاضل،
أسرة الإعلام،
الحضور الكريم،

سلام الله عليكم ورحمته تعالى وبركاته.

تسعى الجزائر جاهدة لمواكبة الركب الحضاري المتطور بنفس تطور العلم والتكنولوجيا لتضمن لنفسها مكانة لا تفتقر بين الأمم والحضارات الرائدة في هذا المجال، ومن الجوانب التي مسها هذا التطور تنظيرا وتطبيقا المجال الفضائي، الذي أصبح مسرحا شاهدا وأثرا عمليا لكل دولة تحتل لها مكانة في هذا الفضاء.

ومن هذا المنظور جاء مشروع هذا القانون المتعلق بالنشاطات الفضائية، هذا الفضاء الذي تغيرت فيه مجموعة من المفاهيم والحقائق التي كانت إلى وقت قريب ثابتة لا تتغير، فقد ألغيت المسافات بين الدول في هذا المسرح وأصبح لا فرق بين هنا وهناك، وألغيت الحدود وتحول العالم إلى مجموعة من الشبكات الخيالية فقد تخلوا عن الأرض وسكنوا الفضاء وأصبحت الأرض تدار من الفضاء وما الدشوش الفاغرة أفواها راصدة لكل ممكن في هذا الملكوت اللامتناهي، أما أن للجزائر أن ترنو إلى هذا الفضاء هي أيضا تجسيدا لقوله تعالى «وبالنجم هم يهتدون» فلم يعد هذا النجم هاديا فقط بل أصبح مقصدا ومزارا، وهي ليست بالعاجزة ماديا ولا علميا ولا بشريا.

فالقانون كما تفحصناه ثري وغني بكل ما يتطلبه هذا المسعى في الاتجاه نحو الفضاء، فقد اكتمل في مواده وبنوده إذ شمل:

- الكيفيات السليمة والأمنية لممارسة هذا النشاط الفضائي خدمة للبيئة والتنمية المستدامة، واضعا في الاعتبار أمن وحماية وصحة المجتمع، ملتزما بالمعاهدات الدولية التي أبرمتها الجزائر في هذا المجال.

- ضمان هذا القانون لممارسة هذه النشاطات وأهدافها، والمتثلة في تصميم وتصنيع وتطوير وإطلاق وطران وتوجيه والتحكم في الأجسام الفضائية وضمان عودتها.

- تحديده للضرر الناتج عن هذه الأجسام الماسة بالبيئة

وممتلكات الدولة والأشخاص.

وقد اضطلعت بهذه المهمة الوكالة الفضائية الجزائرية التي أنشئت سنة 2002 كل هذا تفعيلا للبرنامج الفضائي الوطني الذي اعتمدته الحكومة سنة 2006، والذي يحدد الاستراتيجية الوطنية لتنمية النشاط الفضائي في الجزائر. - ارتكازه على خطة عمل تحدد مشاريع التطبيقات الفضائية الأكثر ملاءمة للانشغالات الوطنية.

- تركيزه على تكوين الموارد البشرية المؤهلة وهي أحد محاور ومركزات هذا البرنامج.

- تكريسه للاحتكار الحصري للدولة للنشاطات الفضائية، كما ينص على مسؤوليتها في حال وقوع ضرر ما والتدابير الواجب اتخاذها في حالة وقوع جسم فضائي على التراب الوطني.

- نصه على تدابير الوقاية من هذه الأخطار في حال وقوع كارثة ما.

لا يسعني في ختام كلمتي إلا أن أثنى هذا المشروع الذي أراه مشروعا سياديا بامتياز، وأشد على أيدي من يطبقونه مؤازرا مساعيهم في هذا المجال، هذا باختصار ما أردت الإدلاء به بعد إطلاعي على مشروع هذا القانون؛ شكرا لكم على كرم الإصغاء.

السيد الرئيس: شكرا للسيد أحمد بوزيان؛ والكلمة الآن للسيد علي بلوط.

السيد علي بلوط: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

السيد رئيس مجلس الأمة بالنيابة المحترم،
السيد الوزير المحترم، المكلف بالعلاقات مع البرلمان،
زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة المحترمون،
أسرة الإعلام،
الحضور الكريم،

السلام عليكم جميعا ورحمة الله وبركاته.

يعد الفضاء عاملا مهما لأمن واقتصاد الدول، إذ تدخل التطبيقات الفضائية في مختلف نواحي الحياة اليومية مثل: الاتصالات والملاحة والبريد الإلكتروني ومراقبة الطقس ومراقبة الكوارث الطبيعية وغيرها.

وقد حذت الجزائر حذو الدول الرائدة في مجال الفضاء

السيد عبد الوهاب بن زعيم: شكرا سيدي الرئيس،
بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد رئيس المجلس المحترم،

السيد الوزير،

زميلاتي وزملائي،

أسرة الصحافة،

كنا - سيدي الرئيس - في نقاش خارج القاعة مع الزملاء،
وبدأنا بالتناقش، لمن تتبع هذه الوكالة؟

واحد يقول لوزارة البريد والإعلام والتكنولوجيا
والإتصال، وأحدهم يقول إنها تتبع لوزارة التعليم العالي
بحيث إن لجنة التربية والتعليم العالي هي من قدمت
الملف؛ المهم في تدخل السيد وزير العلاقات مع البرلمان،
أوضح أنها تحت وصاية الوزارة الأولى، وهناك حلقة مفرغة
في هذه القضية، الوكالة الفضائية، نتساءل دائما عن القطاع
الوزاري المسؤول عنها، بمعنى من يضع استراتيجيتها ومن
يوجهها؟ هي بالفعل سلطة مستقلة أو هيئة مستقلة،
وبرأسمال 350 مليون دولار سنة 2015.

أولا: السؤال المطروح، هل هاته الميزانية سنوية أم هناك
ميزانيات أخرى مرصودة؟ يرجى التوضيح من فضلكم؟

وهل تم استعمال كل هاته الأموال المرصودة؟

ثانيا: الوكالة الفضائية تقوم بمعاملات تجارية مع
موريتانيا، تونس، السينغال وتشاد، هل ممكن معرفة القيمة
المضافة لهاته المعاملات وماذا ربحت الوكالة بتسويق هاته
المعاملات؟

ثالثا: قامت الوكالة بإرسال 3 أقمار صناعية، من الهند
«آل سات 2» بمبلغ 3 مليار دينار و «آل سات 2 ب» 1.9
مليار دينار، فرق كبير في قيمة الإنتاج، لماذا هذا الفرق
الكبير في قيمة الإنجاز؟

القمر الصناعي «آل كومات 1» للاتصالات مع
الصينيين، قيل إنه يعمل منذ جوان 2017، هل فعلا بدأ
العمل به وما هي النتائج التي تحصلنا عليها لحد الآن؟

وهنا أتكلم عن الحلقة المفرغة التي تكلمت عنها في
البداية، أنشئت الوكالة الفضائية سنة 2002، على كل
حال قلنا بـ 360 مليون دولار، ألا ترون أن الأحسن والأمن
أن تكون هاته الوكالة تحت مسؤولية وزارة الدفاع الوطني،
وتكون الأبحاث والدراسات تحت نظر وزارة الدفاع الوطني،
ويمكن لوزارة الدفاع الوطني أن تنتدب باحثين للعمل في

بالعمل على تطويره، مواكبة لجميع التغيرات الواقعة على
الصعيد الدولي من خلال توقيع ثلاث معاهدات دولية،
تلتزم الدول بواجبات توطر استكشافه واستخدامه، وكذا
إنشاء الوكالة الوطنية الفضائية الجزائرية، والمكلفة بتصميم
وتنفيذ السياسة الوطنية وتعزيز وتطوير النشاط الفضائي.

إن مشروع القانون محل الدراسة اليوم، جاء لسد الفراغ
القانوني، وتمكين الدولة من مراقبة هذه النشاطات التي قد
تحملها المسؤولية الدولية من جهة، وضمان الجودة واستمرار
النشاط الذي أصبح أداة لا يمكن الاستغناء عنها لضمان
أمنها وتنميتها من جهة أخرى، كما يكرس القانون الإحتكار
الحصري للدولة على النشاطات الفضائية، ويتكفل بالمسائل
المتعلقة بمسؤولية الدولة في حالة وقوع أضرار، مع تحديد
التدابير الواجب اتخاذها في حالة وقوع أجسام فضائية على
الإقليم الوطني، في هذا الإطار:

- لماذا لم يتم تحديد أنواع الإصابات التي ينبغي أن
تكون قابلة للتعويض؟

- فيما يخص الباب الرابع بعنوان المسؤولية:

- هل يقوم أساس المسؤولية على الإهمال أم لا، وهل
هي قائمة على بعض الأنشطة أو كلها؟

- لماذا لم يتم تحديد الجهة المختصة لتلقي دعاوى
التعويض عن الضرر وتقييمه في المادة 22 من مشروع
القانون؟

وفي الأخير أتقدم ببعض التوصيات التي أراها هامة
في مجال تطوير وتعزيز النشاط الفضائي الوطني؛ وهي
كالتالي:

- تعزيز إبراز دور الدولة على الخريطة الوطنية إقليمي
وعالميا.

- المساهمة في تنويع الاقتصاد الوطني من خلال قطاع
فضائي متطور.

- نشر الوعي بأهمية وتنمية الكوادر البشرية المؤهلة في
مجال الفضاء.

- تشجيع وتنمية استخدامات العلوم التقنية الفضائية في
الجزائر.

وشكرا سيدي الرئيس.

السيد الرئيس: شكرا للسيد علي بلوط؛ والكلمة الآن
للسيد عبد الوهاب بن زعيم.

المركز، حسب الطلب؟

لأنه من بين مهام هاته الوكالة رصد التغيرات المناخية الأمنية، والتنسيق والإتصال مع مراكز المحطات الفضائية لتسخير الأقمار الصناعية، ومحاربة التهديدات الأمنية، كتهريب البشر والحرائق والأجسام الفضائية والتجسس عبر الأقمار الصناعية وكذلك العقود الدولية المبرمة مع شركات أجنبية، لإنجاز الأنظمة الفضائية.

لا أعتقد أن هذه الوكالة قادرة على معرفة كل أهداف وأغراض هاته الشركات الأجنبية، التي سيكون لها كل أسرار الأمن القومي الوطني، سيكون كل أغراض الأمن القومي الوطني تحت وصاية هاته الشركات، لذلك من خلالكم، السيد وزير العلاقات مع البرلمان، أدعو الحكومة بإلحاح لإلحاق هاته الوكالة بوزارة الدفاع الوطني، لأن كل أعمالها تتعلق بالأمن القومي الوطني، ولسد الفراغ القانوني، لأنه، أن تكون الوكالة تحت وصاية الوزارة الأولى، اعتبره غير كاف، غير كاف أبداً، لأن الوزارة الأولى لا تستطيع توجيه وتطوير عمل الوكالة، وهو خاصة بالبحث العلمي؛ وشكرا لكم.

السيد الرئيس: شكرا للسيد عبد الوهاب بن زعيم؛ والكلمة الآن للسيد عبد القادر جديع.

السيد عبد القادر جديع: شكرا سيدي الرئيس؛
بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس،
السيد وزير العلاقات مع البرلمان، ممثل الحكومة، زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة، أسرة الإعلام والصحافة، السلام عليكم ورحمة الله وبركاته.
أشكر معالي وزير العلاقات مع البرلمان، ممثل الحكومة، على عرضه المفصل لأهم البنود وأحكام القانون المتعلق بالنشاطات الفضائية، كما أشكر اللجنة المختصة على تقريرها التمهيدي حول نص القانون.

هذا القانون الذي يكتسي أهمية بالغة في إطار استكمال الجزائر وتحديثها لمنظومتها القانونية في مختلف المجالات، تماشيا مع التشريعات الدولية، ومتطلبات الواقع وتغيراته.

السيد الرئيس،

لقد أصبح الفضاء معيارا جديدا لقياس قوة ومقدرات الدول في جوانبها الاستراتيجية والعسكرية والمدنية، ويأتي طرح مشروع القانون المتعلق بالنشاطات الفضائية، المعروف أماننا اليوم استكمالا لتطوير الوكالة الوطنية للفضاء، التي أنشئت سنة 2002، وتكملة لأحكام القانون الصادر في 2004، بشكل يضمن تطبيق أمثل لعلوم الفضاء في استخدامات رصد الأرض والبيئة، وكذا في مجالات التمويع والاتصالات الفضائية والبت التلفزيوني والتنمية الإقتصادية، كما يحدد النص من ناحية أخرى المسؤوليات التي تتحملها الدولة في حال وقوع كوارث تصيب المواطنين أو الرعايا الأجانب بأقاليمهم، مع تحقيق البعد الاستراتيجي للنشاطات الفضائية للجزائر والتزاماتها الدولية، بعيدا عن استخدامات الفضاء في مجال الدفاع الوطني.

كما جاء هذا النص ليؤطر استغلال علوم الفضاء في الاستعمالات المدنية، كالاتصالات الفضائية والملاحة والصحة والتعليم والتنمية المستدامة، متماشيا مع المعاهدات الدولية الثلاث التي صادقت عليها الجزائر، ومنها معاهدة 27 جانفي 1967، المتعلقة بالمبادئ المنظمة لأنشطة الدول في ميدان استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى، فضلا عن اتفاقية 29 مارس 1972، التي تخص المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية، والتي تضع القواعد والإجراءات الدولية المتعلقة بالمسؤولية التي تتحملها الدول المطلقة، نتيجة الأضرار الناجمة عن أجسامها الفضائية، وأخيرا الاتفاقية المؤرخة في 14 جانفي 1975، المتعلقة بتسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي، والتي تضع نظاما إلزاميا لتسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي في السجلين الدولي الوطني، للسماح بتحديد هذه الأجسام وتسهيل تطبيق القانون.

وتحذو الجزائر من خلال وضعها مشروع القانون الجديد، حذو الدول الرائدة في مجال الفضاء، على أساس النصوص المذكورة سلفا، لاسيما من خلال وضع وكالات فضائية وإطار قانوني ينظم نشاطاتها الفضائية، لسد الفراغ القانوني وتمكين الدولة من مراقبة هذه النشاطات التي قد تحملها المسؤولية الدولية من جهة، وضمان الجودة واستمرارية هذا النشاط الذي أصبح أداة لا يمكن الاستغناء عنها لضمان

أمنها وتنميتها من جهة أخرى.

ويتكفل المشروع بمسائل جديدة، لم تكن موجودة سابقا، منها تلك المتعلقة بالوقاية من الأخطار الفضائية وتسيير الكوارث في إطار التنمية المستدامة، حيث تدارك النقص القانوني لأحكام القانون الصادر في سنة 2004 في هذا المجال.

وبناء على ما تقدم، فإنني أثني على ما جاء في أحكام مشروع هذا القانون، وأدعو للإسراع في إصدار النصوص التطبيقية لهذا النص حتى يكون عمليا في أقرب الآجال؛ شكرا على حسن انتباهكم، والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

السيد الرئيس: شكر للسيد عبد القادر جديع؛ والكلمة الآن للسيد عبد القادر شنيني.

السيد عبد القادر شنيني:

سيدي الرئيس المحترم،

سيدي الوزير،

زميلاتي، زملائي،

الحضور الكريم،

السلام عليكم.

سيدي الرئيس،

الجزائر حباها الله بشساعة أراضيها، أغلبها صحاري وهضاب تجعل من فضائها منطقة عبور للعديد من الأجسام، سواء كانت مستقرة على مدارها، أو خارقة للأفق، لولا إنشاء الوكالة للفضاء والتكامل الدولي للمعلومات، لكان من الصعب مراقبة الكون وما سقط من الفضاء.

سيدي الوزير،

نحن في زمن السرعة والتحليق في أعلى طبقات الفضاء، عندها تنعدم كفاءات محطة الرصد وآلات الرادار، نحن في زمن الحرب الباردة والسباق إلى حرب النجوم، طائرات كالأشباح وصواريخ باليستية عابرة للقارات لا تحتاج إلى ترقيم ولا علامات، تمر في صمت حاملة أحيانا الموت، برؤوس نووية كيميائية أو بيولوجية، والعالم كله ليس في منأى من الخلل والعطب عند سقوط إحداها، ومن الأضرار الجانبية، وإن لم تصب البشرية فهي تلوث الأرض وفضاءها.

سيدي الوزير،

نحن نثمن ما جاء به مشروع هذا القانون، بعدما حدد المسؤوليات، سوف يقينا - لاشك - من أخطار استغلال الفضاء، ويحثنا لمواكبة ركب الدول في هذا المجال، من منا لم ير فوهة حفر وأثار النيازك، أو شظايا من صنع الإنسان، بهذا المشروع وبعد إنشائها سنة 2002، وترقيتها اليوم، الوكالة الوطنية للفضاء تصبح آلة علمية، من خلالها نحرس وطننا العزيز، ونرقى إلى مصاف تكوين تكنولوجي ونشاط فضائي رفيع، ونجسد حقا سياسة التنمية المستدامة.

سيدي الوزير،

يشغلني سؤال:

هل الدول الموقعة على اتفاقيات لندن وموسكو وواشنطن والمعاهدات الأخرى تحترم فعلا ما ورد في هذا المشروع من قواعد وقائية وتحديد المسؤوليات والالتزامات نظرا للسرية التامة التي تحيط بهذا المجال؟ وشكرا لكم.

السيد الرئيس: شكرا للسيد عبد القادر شنيني؛ والكلمة الآن للسيد مليك خديري.

السيد مليك خديري: شكرا سيدي الرئيس.

بسم الله الرحمن الرحيم، والصلاة والسلام على سيدنا محمد أشرف المرسلين

السيد رئيس مجلس الأمة بالنيابة المحترم،

السيد وزير العلاقات مع البرلمان،

زملائي، زميلاتي،

أسرة الإعلام،

الحضور الكريم،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

إسمحوا لي في البداية أن أشير إلى أن مشروع القانون المتعلق بالنشاطات الفضائية يحظى بأهمية بالغة من الناحية العلمية والاقتصادية، فمجال استكشاف الفضاء أصبح معيارا يعتمد عليه في بحث مدى التقدم التكنولوجي الذي أحرزته الدول.

ليس ذلك فقط، بل إن هذا المجال يساهم في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول، وهو ما جعل الجزائر تسعى جاهدة من أجل مواكبة التطورات المعاصرة التي يعرفها استغلال الفضاء في مختلف النشاطات،

والمصادقة اليوم، لم يعالج قضية الأجرام السماوية التي تسقط على الإقليم الجزائري لما لها من أهمية علمية بالغة، علما أن هذه الأجرام يتم تهريبها وبيعها في الأسواق السوداء العالمية بمبالغ ضخمة.

ذلكم، باختصار ما أردت أن أشير إليه بخصوص مشروع القانون المتعلق بالنشاطات الفضائية، والذي جاء لسد الثغرات التي تعرفها المنظومة القانونية في هذا المجال، ومواكبة التطورات الدولية الحاصلة في مجال القواعد المنظمة للنشاطات الفضائية؛ وشكرا لكم على كرم الإصغاء.

السيد الرئيس: شكرا للسيد مليك خذيري؛ والكلمة الآن للمتدخل الأخير، السيد عبد القادر قرينيك.

السيد عبد القادر قرينيك: شكرا سيدي الرئيس، بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

السيد رئيس مجلس الأمة بالنيابة المحترم،

السيد وزير العلاقات مع البرلمان،

أستسمحكم؛ إسمحوالي من هذا المنبر أن أحيي الشعب الجزائري الأبدي، ونثني على الطريقة السلمية التي عبر بها عن تطلعاته المشروعة في إرساء دولة القانون والديمقراطية المكفولة دستوريا، وأعيد بالثناء على المؤسسات الأمنية، وعلى رأسها الجيش الوطني الشعبي سليل جيش التحرير، والشرطة الجزائرية والدرك الوطني ومختلف الأسلاك في السهر على حماية المواطنين والممتلكات، وعلى حماية حراك الشعب وأمنه وسلميته بتعامل احترافي أبهر فيها الشعب الجزائري ومؤسساته الأمنية العالم في صورة جمالية متناسقة، شغلت الورى وملأت الدنيا، تدعو إلى الإعتزاز والفخر بالانتماء إلى هذا الوطن.

قبل المداخلة حول مشروع القانون المتعلق بالنشاطات الفضائية، يجدر بنا الإشادة بالعمل الجاد والمتفاني الذي قامت به لجنة التربية والتكوين والتعليم العالي والبحث العلمي والشؤون الدينية، فهم مشكورون على إثراء نص المشروع خاصة أنه هذا الموضوع له أهمية بالغة من الناحية العلمية والتكنولوجية، والأمن القومي.

لقد فتحت أمام العالم آفاق جديدة نتيجة التقدم العلمي والتكنولوجي السريع، لاسيما في مجال النشاطات

لاسيما في مجالي البحث العلمي والاتصالات. ولما كانت النشاطات الفضائية منظمة بموجب اتفاقيات دولية أبرمت في إطار دولي موسع وبإشراف الجمعية العامة للأمم المتحدة، وانضمت إليها العديد من الدول ومن بينها الجزائر، فقد كان لزاما على بلادنا التكيف ومواءمة التطورات الحاصلة في العالم في هذا الميدان. وفي هذا الإطار، فقد أنشأت الجزائر عام 2002 الوكالة الفضائية الجزائرية، التي تتولى تصميم وتنفيذ السياسة الوطنية لتعزيز وتطوير النشاط الفضائي الوطني، هذه الوكالة تحرص على تفعيل البرنامج الفضائي الوطني الذي يحدد الاستراتيجية الوطنية لتنمية النشاط الفضائي في الجزائر.

غير أن هذه الإجراءات تبقى غير كافية لوضع الإطار القانوني المنظم للنشاطات الفضائية، مما جعل من إصدار مشروع هذا القانون الذي يتعلق بالنشاطات الفضائية أمرا حتميا تقتضيه المواءمة مع التطورات الحاصلة في هذا المجال من جهة، وسد الفراغ القانوني الذي تعرفه المنظومة التشريعية المؤطرة لاستغلال مجال الفضاء من جهة أخرى. سيدي الرئيس،

إن مشروع هذا القانون يحدد القواعد العامة المتعلقة بممارسة النشاطات الفضائية (les opérations spatiales)، وبما أن هذه النشاطات تحكمها مبادئ القانون الدولي للفضاء، فقد كان من الأحسن الإشارة إلى مبدأ أساسي، وهو أن النشاط الفضائي يمارس في ظل احترام مبدأ التراث المشترك للإنسانية.

فالمعاهدة حول المبادئ المنظمة لنشاطات الدول في مجال البحث واستعمال الفضاء الخارجي بما فيه القمر والأجسام الفلكية الأخرى والتي صادقت عليها الجزائر، وضعت التزاما دوليا في الدول بموجبها يتم استكشاف واستعمال الفضاء الخارجي لصالح الدول بغض النظر عن نموها الاقتصادي والعلمي، وفي سياق متصل، وبخصوص تعريف الجسم الفضائي الوارد في المادة الرابعة (4) من مشروع هذا القانون، فإننا نقترح تحديد مفهوم المسار المداري والذي يعتبر «مسار الطيران المراد لمراكبة الإطلاق أو مركبة العودة أو أي جزء منها، الذي لا يترك نقطة أثرها الفراغي الفوري سطح الأرض».

كما أن مشروع هذا القانون المعروض علينا للمناقشة

أطلب من السيد الوزير إذا كان جاهزا للإجابة على الأسئلة والانشغالات المطروحة من طرف الإخوة أعضاء مجلس الأمة، شكرا.

السيد وزير العلاقات مع البرلمان: عفوا، بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس الفاضل،
السيدات والسادة أعضاء المجلس المحترمون،
السلام عليكم مرة أخرى.

إسمحوا لي أن أنوه بالتدخلات القيمة للسادة الأعضاء والتي تدل على اهتمامهم بهذا المشروع وعلى تثمينهم لما جاء فيه من أحكام تهدف أساسا إلى وضع إطار قانوني مناسب للنشاطات الفضائية، ببعدها الاستراتيجي، وفي الوقت ذاته يضمن للجزائر احترامها لالتزاماتها الدولية الناتجة عن مصادقتها على الاتفاقيات الثلاث المتعلقة بالفضاء الخارجي، كما يضع هذا المشروع مجموعة من القواعد والآليات التي تحكم ممارسة النشاطات الفضائية، ويتكفل أيضا بالمسائل المتعلقة بمسؤولية الدولة في حالة وقوع أضرار؛ وتحديد تدابير الوقاية من الأخطار، وتسير الأزمات التي يمكن وقوعها، مع إقرار إلزامية استحداث سجل وطني لتقنييد الأجسام الفضائية المطلقة في الفضاء الخارجي.

سيدي الرئيس،

السيدات والسادة أعضاء المجلس المحترمون،

أود في مستهل ردي على تدخلات السيدات والسادة الأعضاء، أن أعطي لمحة عن البرنامج الفضائي الوطني، الذي صادقت عليه الحكومة سنة 2006، والذي يمتد على مدى 15 سنة، 2006 - 2020، هذا البرنامج الذي يشكل أداة لدعم تنمية مستدامة وتعزيز السيادة الوطنية، والذي يتم تنفيذه من خلال عدة نشاطات نذكر منها:

1- تصميم وإنجاز الأنظمة الفضائية المناسبة للاحتياجات الوطنية.

2- تطوير التطبيقات والاستعمالات المدنية والعسكرية من خلال استغلال الأنظمة الفضائية الخاصة بـ:

أ- مراقبة الأرض من أجل معرفة وتحديد الموارد الطبيعية وكذا تسييرها، حماية البيئة، الوقاية وتسيير الأخطار الطبيعية والصناعية.

ب - الإتصالات الفضائية من أجل الاستغلال الذاتي

الفضائية، الأمر الذي استدعى إرساء قواعد قانونية تضبط سلوك الدول في هذا المجال، وتنظمها في شكل معاهدات واتفاقيات جماعية تتناول كافة النشاطات الفضائية والمسؤولية المترتبة عن الأضرار التي تخلفها.

وقد سائرت بلادنا كباقي الدول المجتمع الدولي هذا التطور والتقدم بالمبادرة لوضع نظام قانوني داخلي لنشاطات الفضاء الخارجي، قصد ضبط وتنظيم ممارسة هذه النشاطات داخليا، حيث يمكن القول إن مشروع القانون الذي بين أيدينا هو ثمرة من ثمار سعي الدولة لمواكبة هذا التطور بوضع قوانين وتشريعات داخلية تتكفل بالمسائل المتعلقة باستعمال مجال الفضاء الخارجي وتسيير الأجسام الفضائية، والمسؤولية المترتبة عن ذلك في حالة وقوع أضرار والوقاية من الأخطار الناجمة عنها، علما أن هذه النشاطات ذات الطبيعة الفنية تستلزم تدابير قانونية ووقائية خاصة.

سيدي الرئيس المحترم،

وبالرجوع إلى نص المشروع المتعلق بالنشاطات الفضائية، نجد أنه قد ورد في الفصل الثاني الذي تناول تسجيل الأجسام الفضائية ولاسيما ما جاء في المادة 11 و 12، تناولت طريقة تسجيل الأجسام الفضائية والمعلومات اللازمة عنها، التي يتم تقييدها في السجل الخاص بوكالة الفضاء الجزائرية، إلا أنه تم إغفال دور وزارة الخارجية وعدم ذكرها في المادة 12، علما أنها السلطة الوحيدة المكلفة بمسائل العلاقات الخارجية.

في الفصل الثالث المتعلق بالوقاية من الأخطار الفضائية وتسيير الكوارث:

المادة 17: لم يتم ذكر الأخطار المتوقعة مع الإجراءات الاحترازية أو الوقائية في هذا الشأن، مع عدم تحديد الجهة المكلفة بالتدخل العاجل قصد التخفيف من الأضرار.

الفصل الرابع: المسؤولية، المواد 21 و 23، تناولت حقوق الضحايا وطريقة تقييم الأضرار دون ذكر الجهة التي لها صلاحية تحديد نوع وحجم الضرر وطريقة جبر ذلك الضرر. تلکم، سيدي الرئيس، هي الإفادة المتواضعة التي أردت بها إثراء مشروع هذا القانون؛ وفي الأخير شكرا على كرم الإصغاء والسلام عليكم.

السيد الرئيس: شكرا للسيد عبد القادر قرينيك؛ والآن بعد تدخلات الإخوة أعضاء مجلس الأمة، وهم مشكورون،

الفترة الممتدة ما بين سنتي 2014 و 2016، كما ترأست الجزائر اللجنة الفرعية العلمية والتقنية عامي 2008 و 2009 ما سمح للجزائر باستضافة مكتب الدعم الجهوي للأمم المتحدة (N.spider)، لإدارة الكوارث، والاستجابة في حالات الطوارئ لشمال إفريقيا والساحل.

أما على الصعيد الإفريقي، تساهم الوكالة الفضائية الجزائرية في تعزيز التنمية الإفريقية، من خلال التعاون مع مرصد الصحراء والساحل (OSS) في إطار تنفيذ مشروع (GMES and Africa)، ومع بعض الدول الإفريقية من أجل تنفيذ مشروع كوكبة الأقمار الصناعية من أجل رصد الأرض، وإدارة الموارد الإفريقية والبيئة (ARMC).

السيد الرئيس الفاضل،

السيدات والسادة الأعضاء المحترمون،
إلى جانب ما تقدم يسعدني أن أجيب على أهم الاستفسارات والملاحظات التي أبدتها السادة أعضاء المجلس المحترمون؛

بشأن تحديد المسؤولية وكيفية تحديد الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية، فيجب التفرقة بين حالتين:

- الحالة الأولى هي عندما يتسبب جسم فضائي مسجل من طرف الدولة الجزائرية في ضرر لدى دولة أخرى أو لرعايا أجنب، إذ يتم تقدير الأضرار بالتنسيق الثنائي بين الدولة المطلقة للجسم المتسبب في الضرر والدولة المتضررة منه، تطبيقاً للمادة 15 من اتفاقية المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية، التي تنص على ما يلي: «تشكل لجنة تسوية المطالبات من 3 أعضاء، تعيين أحدهم الدولة المطالبة وتعيين الثاني الدولة المطلقة، أما الثالث وهو الرئيس فيشترك الطرفان في اختياره، ويقوم كل طرف بهذا التعيين خلال مهلة شهرين من تاريخ طلب إنشاء لجنة تسوية المطالبات، إذا لم يتم التوصل إلى أي اتفاق على اختيار رئيس خلال مهلة 4 أشهر من تاريخ طلب إنشاء لجنة تسوية المطالبات يجوز لأي من الطرفين أن يرفع الأمر إلى الأمين العام للأمم المتحدة تعيين الرئيس خلال مدة إضافية قدرها شهران».

- أما الحالة الثانية فتكون عندما يتسبب جسم فضائي مسجل من طرف الدولة الجزائرية في ضرر المواطنين الجزائريين على الإقليم الوطني، إذ يخضع تقييم الضرر والتعويض عنه للتشريع والتنظيم الساري المفعول.

في مختلف المجالات، الإشارة، خدمة الهاتف الثابت والمحمول، البث والإرسال، التعليم عن بعد، الطب عن بعد، الأنترنت.

في باب التموقع عبر الأقمار الصناعية، يهدف تأسيس مختلف الشبكات الضرورية للخرائط القاعدية، وكذا فحص المنشآت كالدود المائية، الجسور، أنابيب الغاز المواقع الحساسة.

3- تأهيل وتجنيد كفاءات بشرية في مجال التكنولوجيات الفضائية وتطبيقاتها، من خلال سياسة تكوين وبحث وتحكم، تجند جامعات ومراكز البحث والمؤسسات الوطنية المختصة، وكذا إشراك الباحثين الجزائريين، المتواجدين في الخارج.

4- ترقية وتعزيز التعاون الدولي الذي يسمح بـ:
أ- نقل التكنولوجيا والخبرة بالتعاون مع الدول المتقدمة في هذا المجال الفضائي.

ب - شراكة متبادلة المنفعة، الأنظمة الفضائية المزدوجة، والتطبيقات المشتركة مع الدول النامية أو الدول البارزة.

سيدي الرئيس،

السيدات والسادة أعضاء المجلس المحترمون،
إن الحديث عن البرنامج الفضائي الوطني يقودنا حتماً إلى التعريف بإنجازات الوكالة الفضائية الجزائرية، باعتبارها المكلفة بتنفيذ هذا البرنامج، وفي هذا الشأن أشير إلى أن الوكالة الفضائية الجزائرية تملك خبرة عالية اكتسبتها خلال الستة عشرة سنة الأخيرة، والتي تجسدت من خلال تطوير كفاءات بشرية متخصصة وإطلاق 6 أقمار صناعية وإنجاز أكثر من 100 مشروع تطبيقي.

ومن أجل تحقيق أهداف البرنامج الفضائي الوطني، لاسيما ضمان اكتساب تكنولوجيات الفضاء، اعتمدت الوكالة الفضائية الجزائرية على التعاون الثنائي والتعاون المتعدد الأطراف، مع الوكالات الفضائية الرائدة في هذا المجال، وهو ما تجسد من خلال توقيع عدة اتفاقيات تعاونية حكومة مع عدة دول منها: فرنسا، أوكرانيا، الصين والهند، وكذا مذكرات تفاهم وتعاون مع وكالات الفضاء لدول أجنبية رائدة، منها بريطانيا، جنوب إفريقيا، وألمانيا، إلى جانب التعاون المتعدد الأطراف، حيث تم الانضمام سنة 2002 إلى لجنة الأمم المتحدة لاستخدام الفضاء الخارجي للأغراض السلمية (copus)، الذي ترأسته الجزائر في

بالنسبة للاستفسار المتعلق بحفظ حقوق الضحايا وإصلاح الأضرار التي أحدثها الجسم الفضائي قبل إعادته إلى الدولة المطلقة، أشير إلى أن الدولة الجزائرية تحجز الجسم الفضائي كإجراء تحفظي، حتى يتم تقدير الضرر الناجم وتعويض الضحايا والأضرار طبقاً للأحكام المنصوص عليها في اتفاقية المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية، وإذا لم تتم المطالبة باسترجاع الجسم الفضائي المتسبب في الضرر تباشر الجزائر بعد تحديد دولته المطلقة باتخاذ التدابير اللازمة، طبقاً للأحكام المنصوص عليها في أحكام المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية.

فيما يتعلق بالتساؤلات المتعلقة بالوكالة الفضائية الجزائرية، أذكر أن الوكالة تم إنشاؤها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 02 - 48، وهي تعد مؤسسة عمومية ذات طابع خاص، تتولى تصميم وتنفيذ السياسة الوطنية لتعزيز وتطوير النشاط الوطني، وهي موضوعة تحت وصاية الوزارة الأولى، كما أذكر أن مشروع هذا القانون يستثني احتياجات الدفاع الوطني من مجال تطبيقه، كما أن مجلس إدارة الوكالة يضم ممثلي كافة القطاعات الوزارية، مما يسمح لها بأداء مهامها بكل فعالية.

وفيما يتعلق بتكلفة «آل سات 1ب» و «آل سات 2ب» هي أقل تكلفة مقارنة بالأقمار الصناعية السالفة، لكونها أدمجت من قبل مهندسين جزائريين بالمركز الخاص بتطوير الأقمار الصناعية بوهران، التابع للوكالة الفضائية الجزائرية. وفي الأخير، هذا ما استطعنا أن نحجب عنه، وما سقط سهواً يمكن للسادة الأعضاء المحترمون التواصل مع الدائرة الوزارية، أو بالوزارة الأولى لأخذ إفادات؛ في الأخير أتمنى أن أكون قد وفقت في الإجابة عن أهم استفساراتكم؛ شكراً على كرم الإصغاء والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

السيد الرئيس: شكراً للسيد الوزير، سنستأنف أشغالنا غداً إن شاء الله على الساعة التاسعة والنصف صباحاً لتقديم ومناقشة مشروع القانون المتعلق بالطيران المدني، مرة أخرى شكراً؛ والجلسة مرفوعة.

رفعت الجلسة في الساعة الحادية عشرة
والدقيقة الثانية عشرة صباحاً

محضر الجلسة العلنية العشرين
المنعقدة يوم الثلاثاء 22 شوال 1440
الموافق 25 جوان 2019

الرئاسة: السيد صالح فوجيل، رئيس مجلس الأمة بالنيابة.

تمثيل الحكومة:

- السيد وزير الأشغال العمومية والنقل؛
- السيد وزير العلاقات مع البرلمان.

إفتتحت الجلسة على الساعة العاشرة
ودقيقة واحدة صباحا

السيد الرئيس: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على رسول الله؛ الجلسة مفتوحة.

أولا، أرحب بالسيد وزير الأشغال العمومية والنقل، كما أرحب بالسيد وزير العلاقات مع البرلمان، وأرحب بالوفد المرافق لهما، وبالأخوات والإخوة أعضاء مجلس الأمة، كما أرحب بالأخوات والإخوة الصحفيين.

يقتضي جدول أعمال هذه الجلسة عرض ومناقشة 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.

وطبقا لأحكام الدستور، والقانون العضوي رقم 16 - 12، وطبقا للنظام الداخلي لمجلس الأمة، أدعو السيد وزير الأشغال العمومية والنقل، ممثل الحكومة، لتقديم مشروع القانون، فليتفضل.

السيد وزير الأشغال العمومية والنقل: بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد رئيس مجلس الأمة بالنيابة،

السيد وزير العلاقات مع البرلمان،

السيد رئيس لجنة التجهيز والتنمية المحلية،

السيدات، والسادة أعضاء اللجنة،

السيدات، والسادة أعضاء مجلس الأمة،

السيدات، والسادة الحضور،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

يطيب لي أن أعرض عليكم مشروع قانون يعدل ويتمم القانون رقم 98 - 06، المؤرخ في 3 ربيع الأول، عام 1419، الموافق 27 جوان 1998، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني؛ بالفعل، يعد النقل الجوي محورا أساسيا لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية، بحيث يسمح بنقل الأشخاص والبضائع عن طريق الجو في أحسن الظروف وفي أقل مدة، مع تقديم خدمات مختلفة.

يعرف ميدان النقل الجوي تطورا مستمرا ومنافسة دولية شرسة، ينبغي على الجزائر مواكبته لجعل قطاع الطيران المدني قطاعا فعالا، يساهم في تحقيق التنمية الاقتصادية للبلاد؛ في هذا الإطار، وطبقا لأحكام المرسوم رقم 63 - 84، المؤرخ في 5 مارس 1963، المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي «اتفاقية شيكاغو» المؤرخة في 7 ديسمبر 1944، ومختلف تعديلاتها التي صادقت عليها الجزائر، وجب على بلادنا الامتثال دوما لمتطلبات المعايير والمقاييس التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي، ولاسيما في ميدان السلامة والأمن ومراقبة الحركة الجوية والمحطات الجوية وبيئة الطيران، وذلك لضمان نقل جوي آمن وفعال قابل للمنافسة النزيهة.

للتذكير، فمجال الطيران المدني يحكمه القانون رقم

98-06، المؤرخ في 3 ربيع الأول، عام 1419، الموافق 27 جوان 1998، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، والذي عرف عدة تعديلات لتكييفه مع المعايير الجديدة لأمن وسلامة الطيران المدني.

السيد رئيس مجلس الأمة بالنيابة،

السيدات، السادة أعضاء مجلس الأمة،

لبلوغ الأهداف المذكورة آنفا، بادرت الحكومة بتعديل وتتميم القانون رقم 98-06، المذكور أعلاه، لتكييف المنظومة الوطنية للنقل الجوي بما يتماشى والمعايير الدولية، والتي تقتضي إرساء نظام تشريعي وتنظيمي لضبط كافة نشاطات الطيران المدني، المحفزة لتطوير المبادرات المتخذة، سواء من طرف القطاع العام أو الخاص بوضع إطار مؤسساتي للطيران المدني، يتمثل في هيئة تتمتع باستقلالية قانونية ومالية، تسمح بضمان أداء المهام المخولة لها في مجال الضبط والمراقبة والإشراف على نشاطات الطيران المدني.

في هذا الإطار يجدر التوضيح أن لكل دولة مطلق الحرية في اختيار تنظيمها الداخلي، وتوزيع الصلاحيات في مجال الطيران المدني؛ وقد بينت الدراسة المقارنة لتشريعات بعض الدول الأعضاء في المنظمة الدولية للطيران المدني، وجود ثلاثة نماذج تنظيمية لسلطات الطيران المدني، والتي تتمثل فيما يلي:

1 - نموذج مدمج، يتمثل في هيئة واحدة مستقلة، تضم مقدمي خدمات الملاحة الجوية وسلطة الضبط والمراقبة والإشراف، وقد اعتمدته دول مثل: (الولايات المتحدة الأمريكية، فرنسا، النمسا، الإمارات العربية المتحدة وإيرلندا).

2 - نموذج يضم هئتين مستقلتين: هيئة مقدمي خدمات الملاحة الجوية وهيئة الضبط والمراقبة والإشراف، وقد اعتمدت هذا النموذج دول مثل: (سويسرا، السويد، جنوب إفريقيا، المغرب، بولندا، بلجيكا، فنلندا وساحل العاج).

3 - نموذج قائم على ثلاث هيئات مستقلة:

- هيئة مقدمي خدمات الملاحة الجوية.

- هيئة للمراقبة والإشراف.

- هيئة للضبط تابعة للإدارة.

وقد اعتمد هذا النموذج من طرف: (ألمانيا، إيطاليا،

المملكة المتحدة، إسبانيا والنرويج). للإشارة، في الجزائر، أسندت كل هذه المهام للوزير المكلف بالطيران المدني، عن طريق هياكل إدارية، إدارته المركزية المتمثلة في مديريات الطيران المدني، والأرصاد الجوية، والمؤسسة الوطنية للملاحة الجوية (ENNA)، الموضوعات تحت وصايتهم.

للعلم، فإن آخر عمليات التدقيق لسلامة الطيران المدني لبلدنا، التي أجرتها منظمة الطيران المدني الوصي سنة 2011، أفضت إلى وجود نقائص وعدم توازن بين حجم المهام الموكلة لمديرية الطيران المدني، والأرصاد الجوية، وبين الموارد البشرية والوسائل المادية، التي تتوفر عليها، بحيث تحصلت الجزائر في تنفيذ معايير السلامة لمنظمة الطيران المدني الدولي على معدل 58.23٪، وهو مؤشر يفوق المعدل الإفريقي البالغ 50.18٪، غير أنه يبقى دون المتوسط مقارنة بالمعدل العالمي البالغ 64.79٪؛ لذلك وتبعاً لما سبق، أضحى من الضروري إعادة النظر في تنظيم الإدارة الحالية للطيران المدني، من خلال اقتراح إعادة تنظيمها، في شكل مؤسسة عمومية ذات طابع خاص، تسمى الوكالة الوطنية للطيران المدني، توضع تحت وصاية الوزير المكلف بالطيران المدني وتتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلالية المالية، تتولى مهام الضبط والمراقبة والإشراف في مجال الطيران المدني، وتتمثل هذه المهام فيما يلي:

- فيما يخص مجال الضبط، تقوم بـ:

1 - منح شهادة الناقل الجوي للأشخاص الطبيعية والمعنوية التي تقدم خدمات النقل الجوي العمومي للأشخاص والبضائع.

2 - منح رخص للأشخاص الطبيعية والمعنوية التي تقدم خدمات العمل الجوي، لاسيما الطاكسي الجوي والإخلاء الصحي.

3 - منح اعتماد لمقدمي خدمات الطيران الخفيف المتمثلين في النوادي الجوية ومدارس الطيران ومراكز التدريب.

4 - منح شهادة استغلال لمستغلي الخدمات الجوية الخاصة.

5 - منح رخص للمؤسسات الأجنبية قصد ممارسة نشاط النقل الجوي بالقطر، بالجزائر، طبقاً للاتفاقيات

- الترخيص على سبيل الاستثناء بقيد الطائرات المستغلة من طرف شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري في سجل ترميم الطيران.

- منح امتياز خدمات النقل الجوي للأشخاص والبضائع حسب الشروط والإجراءات المنصوص عليها في التنظيم.

إن اختيار منح الطابع الخاص لهذه الوكالة هدفه هو:

- تسهيل توظيف مستخدمين مؤهلين وأكفاء وإخضاعهم لتكوين معين ومستمر في مجال تدخلهم، وذلك لا يمكن تحقيقه إلا بتمكين الوكالة من إرساء نظام تحفيزي قائم على سياسة الأجور والمكافآت لاستقدام الكفاءات والحفاظ عليها.

اعتماد نظام تسيير مرن للوكالة من خلال نظام المحاسبة التجارية الذي يساعد الإدارة على تنفيذ العمليات المالية وتزويد مسيري الوكالة بنتائج العمليات المحاسبية المالية قصد تمكينهم من اتخاذ القرارات المناسبة.

أما فيما يتعلق بالموارد المالية التي ستخصص لهذه الوكالة، فإنها ستقتطع من أتاوى الملاحة الجوية التي حددت قائمتها ونسبها بموجب النصوص التشريعية والتنظيمية، لاسيما قانون المالية لعام 2005، الذي ينص في المادة 68 على ما يأتي: «تقبض الأتاوى المحصلة لاستعمال المطارات المفتوحة للحركة الجوية العمومية وكذا منشآت ومصالح الملاحة الجوية من طرف سلطة الطيران المدني»، وعليه لن يتم اللجوء إلى ميزانية الدولة في تمويل الوكالة الوطنية للطيران المدني، حيث سيتم تمويل الوكالة باقتطاع نسبة مائوية من أتاوى الملاحة الجوية، أتاوى تحليق الطائرات، وهذا ما سيتطلب فيما بعد تعديل أحكام المرسوم التنفيذي رقم 01 - 112، المؤرخ في 5 ماي سنة 2001، الذي يحدد نسب ومبالغ أتاوى الملاحة الجوية وكيفية توزيعها، المعدل والمتمم.

سيدي رئيس مجلس الأمة بالنيابة،
السيدات، والسادة أعضاء مجلس الأمة،
تبعاً لما سبق، وبغرض تجسيد مشروع إنشاء الوكالة الوطنية للطيران المدني، تم إدراج فصل جديد في القانون، رقم 98 - 06، المذكور أعلاه، والذي يتمثل في الفصل الأول مكرر، عنوانه «الوكالة الوطنية للطيران المدني»،

المبرمة بين الجزائر ودولة ترميم طائرة الدولة الأجنبية.
6 - مسك سجل ترميم الطيران، وسجل المستخدمين الملاحين المهنيين والخواص، ومنح الشهادات المرتبطة بذلك.

7 - المصادقة على برامج الاستغلال لنقل الأشخاص والبضائع، ومنح رخص التحليق في الفضاء الجوي الجزائري.

فيما يخص مجال المراقبة تقوم:

1 - مراقبة خدمات الطيران المدني ومقدميها، مستغلي الطائرات، مراكز الصيانة، مراكز تكوين مستخدمي الطيران المدني، مسيري المطارات، مقدمي خدمات الملاحة الجوية... إلخ، بهدف ضمان أمن وسلامة الطيران المدني.

2 - مراقبة دورية للتأهيل المهني للمستخدمين الملاحين واستعدادهم الجسدي، ومنح الشهادات المتعلقة بذلك وتجديدها.

3 - مراقبة احترام التنظيم المتعلق بتحديد الضجيج وانبعثات الغازات من الطائرات.

4 - مراقبة تطبيق الأحكام المتعلقة بحقوق المسافرين في مجال الإشراف تقوم بـ:

1 - الإشراف على خدمات الطيران ومقدميها قصد ضمان السلامة والأمن الجويين.

2 - الإشراف على تنفيذ البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني، المتضمن جميع التدابير والأعمال الموجهة لضمان حماية الطيران المدني، من أفعال التدخل غير المشروع من طرف الهيئات المعنية.

3 - الإشراف على تنفيذ البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني، الذي يضم مجموعة متكاملة من الأنظمة والأنشطة الموجهة لتحسين السلامة، المعد وفقاً للمتطلبات التي تحددها معايير ومقاييس منظمة الطيران المدني الدولي في مجال تسيير السلامة من طرف الهيئات المعنية.

ويبقى الوزير المكلف بالطيران المدني، محتفظاً بالمهام المنصوص عليها في كل من المواد 16، 22 مكرر، و116 و181، من القانون رقم 98 - 06، المذكور أعلاه، المتعلقة بما يلي:

- تسخير الطائرات وأطقمها ومستخدمي الطيران اللازمين لضمان استمرارية الخدمة العمومية.

الجزائر، وهران، قسنطينة، غرداية وتمنراست، مع استكمال إنجاز مركز مراقبة ثاني بتمنراست، وهي المنشآت التي ستعزز سلامة الطيران المدني في المجال الجوي الجزائري، شمال جنوب، كما ستسمح هذه الإنجازات من الاستجابة لحركة المسافرين المتزايدة على مستوى 36 مطارا مفتوحا للحركة الجوية العمومية، والتي سجلت خلال الأربع سنوات الأخيرة، أي ما بين 2014 إلى 2018، بمعدل نمو سنوي متوسط إجمالي يقدر بـ7٪، كما يتوقع استمرار نمو حركة المسافرين خلال الفترة 2019 -2025، بنفس الوتيرة، حيث سيبلغ عدد المسافرين سنة 2025 ما يفوق 23 مليون مسافر، والأمر كذلك بالنسبة لحركة المرور الجوي الذي بلغت نهاية سنة 2018، أكثر من 267000 حركة، ويتوقع أن تتجاوز 348000 حركة سنة 2025، بمعدل سنوي إجمالي (2019 - 2025)، يقدر بحوالي 4 بالمائة.

شكرا على كرم الإصغاء، والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد الرئيس: شكرا للسيد الوزير؛ والآن الكلمة للسيد مقرر لجنة التجهيز والتنمية المحلية، لقراءة تقريرها التمهيدي الذي أعدته في الموضوع.

السيد مقرر اللجنة المختصة: شكرا سيدي الرئيس.

السيد رئيس مجلس الأمة بالنيابة المحترم، السيد وزير الأشغال العمومية والنقل، ممثل الحكومة، السيد وزير العلاقات مع البرلمان، زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة الموقر، السيدات، والسادة الحضور، أسرة الإعلام، سلام الله عليكم ورحمته وبركاته.

تشرف لجنة التجهيز والتنمية المحلية، لمجلس الأمة، بعرض تقريرها التمهيدي الذي أعدته حول 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.

يتضمن 4 مواد (16 مكرر 10، 16 مكرر 11، 16 مكرر 12 و16 مكرر 13)، تنص على القواعد العامة لتنظيم الوكالة وكيفية تمويلها مع الإحالة إلى نص تنظيمي يحدد مهام الوكالة.

تجدر الإشارة كذلك أننا انتهزنا فرصة تعديل وتتميم هذا القانون لإدراج نشاط الإخلاء الصحي (L'evacuation sanitaire)، بواسطة الطائرة ضمن خدمات العمل الجوي المنصوص عليها في المادة 124 من هذا القانون، تتمثل هذه الخدمة في نقل جوي سريع للمرضى والمصابين إلى الوحدات الصحية المناسبة بمرافقة أعوان مختصين، طاقم طبي، وبطائرات مجهزة لهذا الغرض.

إضافة إلى هذا تم إدراج مادة في هذا المشروع تنص على استبدال عبارة «السلطة المكلفة بالطيران المدني» في كل أحكام القانون رقم 98-06، المذكور أعلاه بعبارة «الوكالة الوطنية للطيران المدني» وذلك قصد ضمان تكفل الوكالة بالمهام المسندة للسلطة المكلفة بالطيران المدني والمنصوص عليها في 44 مادة من هذا القانون؛ كما تم إدراج مادة تنص على السماح لموظفي مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية بوزارة الأشغال العمومية والنقل باختيار إدماجهم بالوكالة الوطنية للطيران المدني، في أجل لا يتجاوز سنة واحدة، ابتداء من تاريخ إنشائها.

ختاما، تجدر الإشارة إلى أن إنشاء الوكالة الوطنية للطيران المدني يتزامن مع جملة من الإنجازات الرامية إلى تطوير وعصرنة الطيران المدني في بلادنا، ومن شأنه أن يعززها أكثر فأكثر، ويرفع لا محالة من مكانة ومركز الجزائر أثناء عملية تدقيق منظمة الطيران المدني الدولي لأمن الطيران المدني، المبرمج خلال السداسي الثاني لهذه السنة، وتتمثل هذه الإنجازات لاسيما فيما يأتي:

- رفع التجميد عن نشاطات النقل الجوي للبضائع.

- وضع حيز الخدمة المحطة الجوية الغربية لمطار الجزائر الدولي بسعة إضافية تقدر بـ 10 ملايين مسافر سنويا، لتصبح 16 مليون مسافر سنويا، واستعماله كمركز عبور.

- الاستلام المتوقع نهاية السنة الجارية للمحطة الجوية الجديدة لمطار هواري بومدين، ومطار وهران، بسعة 3.5 مليون مسافر سنويا، لتصبح تقريبا 5 ملايين مسافر سنويا.

- استلام -قريبا- 5 أبراج مراقبة على مستوى مطارات

المقدمة

نظرا للموقع الجغرافي الإستراتيجي الذي تحتله الجزائر، أولت الدولة قطاع النقل الجوي اهتماما كبيرا وعناية خاصة، ويعود ذلك لقناعتها بأهمية نشاط النقل الجوي في تحقيق التطور والنمو الحضاري في مختلف المجالات التنموية للبلاد.

وتقتضي مواكبة وتيرة التطور المستمر الذي يشهده نشاط الطيران المدني الدولي، ضرورة مراجعة وتكييف التنظيم الوطني الذي يحكم نشاط النقل الجوي، وفق المعايير والمقاييس الدولية ولاسيما في مجال السلامة والأمن ومراقبة الحركة الجوية، الموضوع من طرف منظمة الطيران المدني الدولي والتي انضمت إليها الجزائر سنة 1963.

ومن هذه المنطلقات، ارتأت الحكومة اليوم إجراء مراجعة أخرى للقانون رقم 98-06، المؤرخ في 27 يونيو سنة 1998، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، قصد تعديله وتتميمه، وإعادة النظر في تنظيم الإدارة الحالية للطيران المدني والتي تواجه صعوبات في أداء مهامها نظرا لعدم التوازن بين حجم المهام الموكلة إليها وبين الموارد البشرية والوسائل المادية المتاحة لها، مما ينعكس على مسؤولياتها في مراقبة وضمان الإشراف الأمثل على نشاطات الطيران المدني ببلادنا.

عقدت اللجنة اجتماعا بدعوة من رئيسها السيد محمد عامر، صباح يوم الأحد 05 ماي 2019، استمعت فيه إلى عرض قدمه ممثل الحكومة، السيد مصطفى كورابة، وزير الأشغال العمومية والنقل، بحضور السيد فتحي خويل، وزير العلاقات مع البرلمان، تناول فيه أسباب تقديم النص والأهداف المتوخاة منه، تبع بمناقشة طرح فيها أعضاء اللجنة أسئلتهم وملاحظاتهم، واستمعوا إلى رد ممثل الحكومة عليها.

وفي نفس الإطار، عقدت اللجنة جلسة عمل بمكتبها، برئاسة رئيس اللجنة، وضعت فيها اللمسات النهائية على مضمون هذا التقرير التمهيدي.

عرض ومناقشة مشروع القانون

1- ملخص العرض الذي قدمه ممثل الحكومة:

تطرق ممثل الحكومة، على وجه الخصوص، إلى أسباب مراجعة القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27

يونيو سنة 1998، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، مؤكدا أن مشروع هذا القانون، يهدف أساسا إلى مطابقة التشريع والتنظيم الوطنيين مع اتفاقية شيكاغو وملاحقها ومختلف تعديلاتها، المتضمنة المعايير والمقاييس التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي، وتعزيز سلامة وأمن الطيران المدني، مع التكفل الأمثل بمراقبة الحركة الجوية والمحطات الجوية وبيئة الطيران، كما شرح العناصر التي تضمنتها المحاور الرئيسية للمشروع والمتمثلة فيما يلي:

- إنشاء إطار مؤسسي للطيران المدني، يتمثل في «الوكالة الوطنية للطيران المدني»، وهي هيئة تتمتع باستقلالية قانونية ومالية، تضمن ممارسة مهام الدولة في مجال الضبط والمراقبة والإشراف على نشاطات الطيران. - تقنين نشاط الإخلاء الصحي.

2 - دراسة مشروع القانون:

عقب العرض الذي قدمه ممثل الحكومة، استهل السادة أعضاء اللجنة بالإشادة بالإصلاحات التي تباشرها الحكومة من أجل ترقية قطاع النقل، وثنوا الأحكام الجديدة التي تضمنها مشروع هذا القانون، كما طرحوا جملة من الأسئلة والانشغالات والملاحظات تمحورت حول مختلف المواضيع والجوانب المرتبطة بالنص.

وفي معرض رده على ما ورد في مداخلات السادة أعضاء اللجنة تطرق ممثل الحكومة إلى جملة من المواضيع نوردتها مختصرة فيما يلي:

- إن آخر عملية تدقيق لسلامة الطيران المدني لبلادنا، التي أجرتها منظمة الطيران المدني الدولي (OACI) سنة 2011، بينت أن مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية تواجه صعوبات شتى في أداء مهامها، الأمر الذي حال دون تحسين مرتبة بلدنا في تصنيف منظمة الطيران المدني الدولي، من حيث تنفيذ معايير السلامة، فتم تقييم التنظيم المعتمد في الجزائر بعلامة 44.44٪، في حين بلغ المعدل العالمي 69.32٪ (من أصل 192 دولة عضوا).

- يقتضي تحقيق تنظيم يسمح بالتكفل الأمثل بمهام الضبط والإشراف والمراقبة على نشاطات الطيران المدني، وتعزيز أمن وسلامة الطيران المدني بالجزائر، ضرورة إعادة تنظيم الإدارة الحالية للطيران المدني في شكل هيئة مستقلة، تتمثل في «وكالة وطنية للطيران المدني».

ذات طابع خاص، تتولى مهام الضبط والرقابة والإشراف في مجال الطيران المدني، وإدراج نشاط الإخلاء الصحي بواسطة الطائرة ضمن خدمات النقل الجوي.

ذلكم، سيدي رئيس مجلس الأمة بالنيابة المحترم، زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة الموقر، هو التقرير التمهيدي الذي أعدته لجنة التجهيز والتنمية المحلية حول 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، المعروض عليكم للمناقشة؛ شكرا والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد الرئيس: شكرا للسيد مقرر اللجنة المختصة؛ والآن نمر إلى النقطة الثانية من جدول أعمالنا، المتعلقة بمناقشة مشروع هذا القانون، والكلمة للسيد أحمد بوزيان، فليفضل مشكورا.

السيد أحمد بوزيان: بسم الله الرحمن الرحيم وبه نستعين، وصل اللهم على محمد في الأولين وفي الآخرين وفي الملاء الأعلى إلى يوم الدين، أما بعد؛ سيدي رئيس مجلس الأمة الموقر، بالنيابة، معالي وزير الأشغال العمومية والنقل، ممثل الحكومة، معالي وزير العلاقات مع البرلمان، زميلاتي، زملائي الأكارم، أسرة الإعلام، الحضور الكريم،

سلام الله عليكم ورحمته تعالى وبركاته. من مؤشرات مقولة القرية الكونية التي اختصرت فيها المسافات إعلاميا، فهي كما يقال أن وسائل الإعلام هي أجنحة الأفكار والقيم والأحلام، لكن الحقائق تمشي ولا تطير، لكن في عصرنا الحالي أصبحت الحقائق تطير، لأن التطور في الطيران صار علامة فارقة في هذا العصر ويكون قد صنع بذلك مسلكا من مسالك هذه القرية الكونية، فبالإضافة إلى خصائصه المتميزة والتمثلة في توفير الراحة للمسافرين وسرعة تنقلهم بنفس الحلم الذي تنقل به المعلومة عبر الأنترنت، فقد دخل الطيران المجال التجاري من أبوابه الواسعة، فإذا كان التسوق عبر الشبكة

- فيما يتعلق بالنظام القانوني (Le statut) للوكالة المنشأة، منح مشروع هذا القانون هذه الهيئة النظام القانوني لمؤسسة عمومية ذات طابع خاص، تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلالية المالية مع وضعها تحت وصاية الوزير المكلف بالطيران المدني، الأمر الذي من شأنه:

- تسهيل توظيف مستخدمين مؤهلين وأكفاء، ذوي خبرة، وإخضاعهم لتكوين معين ومستمر، مع تبني تدابير تحفيزية لاستقطاب الكفاءات والحفاظ عليها.

- اعتماد نظام تسيير مرن، لاسيما وأنها تخضع للمحاسبة التجارية.

- فيما يتعلق بالموارد المالية التي ستخصص لهذه الوكالة، أوضح أنها ستقتطع من أتاوى الملاحة الجوية التي حددت قائمتها ونسبها بموجب النصوص التشريعية والتنظيمية، لاسيما قانون المالية لسنة 2005 (المادة 68 منه).

- تضمن مشروع هذا القانون إدراج مادة تكرر حق موظفي مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية بوزارة الأشغال العمومية والنقل في اختيار إدماجهم بالوكالة الوطنية للطيران المدني، في أجل لا يتجاوز سنة واحدة، ابتداء من تاريخ إنشائها.

وفي نفس السياق، أوضح ممثل الحكومة أنه من خلال تكميم المادة «124» من القانون رقم 98 - 06، السالف الذكر، تم تقنين نشاط الإخلاء الصحي بواسطة الطائرة، وتصنيفه ضمن خدمات النقل الجوي.

الخلاصة

عرف مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98 - 06، المؤرخ في 27 يونيو سنة 1998، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، مناقشات ثرية على مستوى اللجنة بحضور ممثل الحكومة أفضت إلى الحصول على المعطيات المتعلقة بمراجعة القانون رقم 98 - 06، ومكنت اللجنة من الإحاطة بالكثير من المسائل المتعلقة بالموضوع.

وقد اتضح من خلال ذلك أن هدف المراجعة، هو تكييف التنظيم الذي يحكم النقل الجوي بما يتماشى والمعايير الدولية، وإعادة تنظيم الإدارة الحالية للطيران المدني من خلال إنشاء «الوكالة الوطنية للطيران المدني»

ويتجلى هذا الإطار تحديداً في إنشاء وكالة وطنية للطيران المدني، استجابة للمنظمة الدولية للطيران المدني، خاصة أن الجزائر عضو في معاهدة شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني.

ويهدف إنشاء هذه الوكالة، إلى التأكيد على السلامة والأمن، كما أنه يؤكد على تدارك النقص وتزويد هذه الوكالة بمستخدمين مؤهلين وكفاءات مهامها القيام بالأعمال المنوطة بهم.

وفي الأخير، يجب تفعيل هذا القانون والتسريع في إنشاء هذه الوكالة، علماً بتدارك ما فات وتجبر ما انكسر وتستجيب لروح العصر والتحدي، شكراً لكم على كرم الإصغاء.

السيد الرئيس: شكراً للسيد أحمد بوزيان؛ المتدخل الثاني هو الأخ عبد الحليم لطرش، وقد قدم تدخله مكتوباً؛ فالكلمة للمتدخل الثالث، وهو السيد علي بلوط، فليتكفّل.

السيد علي بلوط: شكراً سيدي الرئيس؛ بعد سم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين، السيد رئيس مجلس الأمة بالنيابة المحترم، السيد وزير الأشغال العمومية والنقل المحترم والوفد المرافق له،

السيد الوزير المحترم المكلف بالعلاقات مع البرلمان، زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة المحترمين، أسرة الإعلام، أيها الحضور،

السلام عليكم جميعاً ورحمة الله تعالى وبركاته. يضطلع الطيران المدني، بدور رئيسي في توجيه عملية تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة، وقد جاء مشروع القانون محل الدراسة اليوم لتتميم بعض أحكام النص، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، وذلك من خلال تعزيز المناهج اللازمة من الناحية التشريعية والتنظيمية ومدى تكييفها والتعهدات الدولية.

إن سرعة الطيران المدني، وكفاءته تسييران التقدم الاقتصادي، ويمثل مؤشراً أكيداً على ارتفاع مستويات

العنكبوتية سهلاً وميسوراً فقد ضاهى هذه التقنية في سرعة التنفيذ والتسوق.

وفي هذا الإطار تسعى الدولة الجزائرية إلى ترسيخ دولة القانون في شتى المجالات، ومن بين ما تسعى إلى تقنينه وضبطه أكثر الطيران المدني، هذا القطاع الذي يربط بين أنحاء الجزائر مترامية الأطراف ويتعداه إلى العالم الخارجي بفضاءاته الرحبة، وهو قطاع مهم ومنتج، سواء من خلال تنقل الأشخاص أو البضائع المختلفة.

وعلى أهمية هذا القطاع إلا أنه لا يرقى إلى مستوى طموحات الجزائر، ويتجلى هذا الضعف في أسطولها الجوي الهزيل والضعيف الخدمات، ولا يرقى أمام منافسة من هم أقل منا اقتصاداً ومكانة، وهي حقيقة مرة أقولها من باب النقد الذاتي، وهذا يحملنا لأن تضمن الجزائر مكانة لها لا ثقة بها وبسمعتها بين الشركات العملاقة في الطيران المدني، لاعتبارات نحسب بلادنا أنها قادرة على ضمانها وهي:

- نوعية الخدمات على متن طائراتها.
- الخيارات المتاحة للزبائن.
- عوامل الرفاهية المتميزة.
- عامل احترام مواعيد الرحلات إلى أقصى درجة من الدقة.

ولا نطلب مستحيلاً إذا التمسنا من القائمين على قطاع النقل ببلادنا تحقيق هذه المعايير المذكورة آنفاً، خاصة إذا علمنا -والكل يعلم- أن الخطوط الجوية الجزائرية تملك أرمادة من الموظفين والعمال رواتبهم جد مرتفعة، إلا أن مردود الخدمات في هذا القطاع هزيل جداً.

فعلى سبيل المثال لا الحصر، أن الجوية الجزائرية تحتل مراتب متأخرة جداً في التصنيف العالمي، حيث غاب اسمها عن قائمة ضمت مائة (100) شركة طيران عبر العالم تقدم أحسن الخدمات، أما على المستوى القاري فهي تتذيل الترتيب، وذلك لتدني الخدمات التي تقدمها، ما يفرض عليها بذل مجهودات مضاعفة للحاق بركب الشركات المتخصصة في النقل الجوي.

وفي ضوء ذلك جاء مشروع هذا القانون لتطوير المناهج اللازمة من الناحية التشريعية والتطبيقية المكيفة مع التعهدات الدولية، وكذلك بوضع إطار مؤسساتي مطابق لها.

في ظل هذه الظروف الصعبة، مع الإشارة إلى ضرورة التسريع في عملية تعيين السلطة المستقلة للإشراف ومراقبة الانتخابات، والتي دعا وألح عليها كذلك السيد رئيس الدولة، في خطابه الأخير، في وقت والشعب الجزائري على أبواب الاحتفال بعيد الاستقلال.

سيدي الرئيس، إن النص في مجمله جاء من أجل استحداث الوكالة الوطنية للطيران المدني، وهي هيئة ضرورية وهامة شريطة توفير الأدوات القانونية والامكانيات المالية اللازمة لتسييرها، لذلك من الأفضل، والأدق، أن كل المهام المخولة لها يجب أن تحدد وتضبط في هذا المشروع القانوني المطروح أمامنا، وليس عن طريق التنظيم.

سيدي الرئيس، إن المادة 05 المقترحة في نص هذا المشروع تتحدث عن إدماج موظفي مديرية الطيران المدني، والأرصاء الجوية، بوزارة النقل في الوكالة، والسؤال المطروح، معالي الوزير: هل الإدماج اختياري، أم إجباري؟ والذين لا يدمجون بعد مرور سنة، هل لهم الحق في الالتحاق بالوكالة، أم لا؟

السيد الوزير، أغتنم هذه السانحة لأعبر عن الجهود التي بذلتها الدولة الجزائرية، في توسعة مطار هواري بومدين، وهو مطار فعلا كبير وعصري، نتمنى المحافظة عليه، وأطلب من الوزارة ربطه بخط للميترو، مع أن خط السكة الحديدية موجود منذ مدة؛ كما ألفت انتباهكم، السيد الوزير، ما يعانيه ساكنة ولاية النعامة عموما، ومدينة المشرية والمدن المجاورة لها على الخصوص، ذلك وأن مطار الشيخ بوعمامة تمت توسعته وتجهيزته، لكن للأسف الشديد، هو مغلق منذ أكثر من ثلاث سنوات في وجه الملاحة الداخلية وساكنتها، ورغم بُعد المسافة، فإنهم يستعملون مطار تلمسان ووهران.

ألا تستحق، معالي الوزير، النعامة مطارا لساكنتها وهي ولاية حدودية، كي تكون ولاية رائدة في السياحة الصحراوية؟

في الأخير، نأمل أن تعرف الخطوط الجوية الجزائرية ارتفاعا في مستوى الخدمات التي تقدمها تماشيا مع الهياكل القاعدية الجديدة، من طائرات ومطارات وغيرها؛ شكرا لكم على حسن الإصغاء والمتابعة.

المعيشة، ونمو الحركة الجوية غير المنظمة، يؤدي أيضا إلى زيادة المخاطر على السلامة في الظروف، التي تجاوز فيها التطور التنظيمي وتطور البنى الأساسية اللازمين لدعمه، لذا فإن مشروع القانون يهدف إلى إنشاء وكالة وطنية للطيران المدني، تتمتع باستقلالية التسيير وبسلطة فعلية لاتخاذ القرارات، تكلف بضبط نشاطات الطيران المدني ومراقبتها والإشراف عليها.

وفضلا عن ذلك فإن تحسين كفاءة المستخدمين التابعين لهذه الوكالة سيسمح لهم بتحقيق النمو السليم والمستدام وزيادة الكفاءة والإشراف المسؤول، الذي أصبح مطلوبا على الصعيد العالمي.

وبما أن مجال الطيران المدني، معرض للتطور المستمر، وكتوصية أود أن أتقدم بها، قد تثري هذا المجال، وهو أن تستعرض الوكالة الوطنية للطيران المدني، تقريرا دوريا وليكن كل ثلاث سنوات -مثلا- لما تحققه من تقدم وفعالية فيما يتعلق بالأولويات المحددة في عملها، وذلك لضمان الحفاظ على دقة معلوماتها والاستمرار في تحديثها وبكل شفافية، وشكرا سيدي الرئيس.

السيد الرئيس: شكرا للسيد علي بلوط؛ والمتدخل الرابع هو السيد محمد بوبكر، وقد قدم تدخله مكتوبا؛ والكلمة للسيد محمد عمارة.

السيد محمد عمارة: شكرا سيدي الرئيس؛

بسم الله والصلاة والسلام على خير خلق الله.

سيدي رئيس مجلس الأمة بالنيابة المحترم،

السادة أعضاء الحكومة المحترمون،

زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة،

نساء ورجال الصحافة والإعلام،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

سيدي الرئيس؛ إن بلادنا تمر في هاته الأيام بمرحلة صعبة، إلا أن ما ميز الحراك الشعبي من السلمية والتي أبهرت العالم، جعلتنا نفتخر بقوة شعبنا العظيم وكذا سليل جيشنا، جيش التحرير الوطني، مع الإشارة إلى أن الخيار الوحيد والأوحد في هذه الظروف هو ما توصل ودعا إليه السيد رئيس الدولة، وذلك بالتمسك بالحل الدستوري والحوار، والذي نراه هو كذلك المخرج السليم والسلس

السيد الرئيس: شكرا للسيد محمد عمارة؛ الكلمة الآن للسيد علي جرباع، فليفضل.

السيد علي جرباع: شكرا سيدي الرئيس؛

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس الفاضل،

معالي وزير الأشغال العمومية والنقل المحترم،

معالي وزير العلاقات مع البرلمان المحترم،

زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة المحترمون،

إطارات الوزارتين،

السادة الحضور،

أسرة الإعلام،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

مداخلتي - سيدي الرئيس - قصيرة، وبسؤالات بسيطة.

يحتل نشاط النقل الجوي، مكانة هامة، وبارزة أيضا في تنمية الاقتصاد الوطني، إذ يعد من أهم العوامل المسهلة في ترقية العلاقات الاقتصادية بين بلدنا، بحكم موقعه الاستراتيجي الهام والمهم، وبقيّة بلدان العالم، وعليه فالدولة أولت وتولي أهمية بالغة لهذا النشاط بانتهاج سياسة تهدف إلى تطوير ميدان النقل الجوي؛ ولكون الجزائر عضوا في المنظمة العالمية للطيران المدني منذ 1963، ومن خلال عملية التدقيق التي قامت بها المنظمة، كما تفضلتم معالي الوزير، سنة 2011، اتجه شركة الخطوط الجوية الجزائرية والتي أفضت إلى كشف عدة نقائص في مجال تسيير الطيران المدني، لاسيما وجود خلل بين المهام المسطرة والوسائل البشرية والمادية المتاحة أو المتوفرة، ولما وكبة تطور وتيرة نشاط الطيران المدني، ولمطابقة التشريع والتنظيم الوطنيين مع اتفاقية شيكاغو وملاحقها ومختلق تعديلاتها، وتنفيذا للتوصيات المنبثقة عن اجتماعات المنظمة العالمية للطيران المدني، ومنها أنها تمنح كل دولة عضو فيها استقلالية مالية وقانونية لإدارة طيرانها لمدني، قصد ضمان الأداء الجيد وإيجاد الحلول للمشاكل المطروحة كغياب آليات التموين مثلا، وعليه جاء مشروع هذا النص ليعدل ويتمم القانون 98 - 06، المؤرخ في 27 يونيو 1998، المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، والذي من بين ما تضمنه:

إدراج فصل جديد ينص على إنشاء الوكالة الوطنية للطيران المدني، تتمتع بالشخصية المعنوية وباستقلالية الذمة المالية، وكذا الاستقلالية القانونية، تسمح لها بالتكفل الأمثل بمسؤوليتها كسلطة ضبط للطيران المدني، وللإشراف على مختلف الأنشطة ذات الصلة ومراقبتها -طبعاً- تحت وصاية الوزارة المكلفة بالطيران المدني.

في الأخير، بودي سيدي الرئيس، أن أطرح بعض التساؤلات ذات ميول إلى حد ما قانونية:

- ما هي الطبيعة القانونية لهذه الوكالة وطبيعة نظامها القانوني؟

- ما هي ضمانات استقلالية هاته الهيئة -يعني الوكالة- خاصة مع تعقد وحساسية دورها وهو الموازنة بين المتعاملين، مصالح الدولة ومصالح المرفقين؟

- ما هي طبيعة وحجم وسائل تدخل هذه الهيئة في ضبط السوق وحمايته من الممارسات المنافية للمنافسة؟ - إلى أي مدى تتوفر هذه الهيئة على اختصاص معياري يسمح بتصور جديد لقاعدة قانونية أكثر ملاءمة وأكثر مرونة وقابلية للتكيف مع خصوصية وتقنية وتطورات السوق العالمية؟

- ما هي طبيعة المقاربة المنازعاتية التي تثيرها الرقابة القضائية بخصوص هذه الهيئة؟ وإلى أي مدى تستفيد من معالجة قضائية خاصة؟

سيدي الرئيس، إن الطابع الأفقي لمجلس المنافسة من حيث الاختصاص والصلاحيات قد يؤدي أحيانا إلى تدخل في الصلاحيات وتنازع في الاختصاص، فحبذا لو يراعى هذا الأمر عند إعداد النصوص التنظيمية.

- هل يترتب عن إنشاء الوكالة الوطنية أثر مالي إضافي على الخزينة العمومية؟

في الأخير، هناك توصية، وتتمثل في ضرورة تسريع إصدار النصوص التنظيمية قصد تجسيد ما تضمنته أحكام مشروع هذا القانون، إنشاء الوكالة ووضعها حيز الخدمة في أقرب وقت ممكن، شكرا سيدي الرئيس.

السيد الرئيس: شكرا للسيد علي جرباع؛ الكلمة الآن للسيد محمد سالمي.

التقنية اللازمة لتنظيم السلامة والإشراف عليها، في الوقت الذي يستفيد الموظفون من ظروف العمل والأجور المناسبة لهم، وإنشاؤها يتماشى والأحكام المنصوص عليها في ميثاق المنظمة الدولية للطيران المدني، من أجل تعزيز مصداقية الجزائر أمام الهيئات الدولية للطيران المدني، وبعث الثقة لدى مختلف المستثمرين في مجال النقل الجوي، وخدمة التنمية الاقتصادية وتشجيع التجارة الخارجية والتصدير، وكذا تربية وضمان سلامة وأمن الأشخاص، إلا أن هذا كله لا يكفي أمام التحديات المترتبة عن العولمة والمنافسة التي يعرفها قطاع الطيران المدني، خاصة المتعلقة بترقية نشاط نقل البضائع الذي يمكن بلادنا من رفع صادراتها نحو الخارج، لاسيما البلدان الأفريقية، وكذا المتعلقة بزيادة قدرة شبكة الطيران المدني وتحسين كفاءتهم.

سيدي الوزير، فيما يخص تأطير هذه الوكالة:

1 - أن يكونوا ذوي كفاءة عالية وخبرة في هذا المجال، وأرجو، معالي الوزير، ألا يكون هذا على حساب المؤسسات الموجودة.

2 - تكوين جيد في المدارس العالمية المعروفة بتأطير هذه الوكالة الجديدة.

3 - تنمية الموارد المالية للوكالة والعمل بأسس لتحقيق الاستقلال المالي.

4 - تشجيع فرص الاستثمار بقطاع النقل الجوي.

5 - توفير أرقى الخدمات للمسافرين وفق المعايير الدولية.

6 - تحفيز الاستثمار الأمثل للموارد البشرية.

7 - تعزيز التعاون الإقليمي والدولي وضمان المشاركة الفعالة في عمليات صنع القرار.

8 - حماية البيئة من الآثار السلبية للملاحة الجوية.

9 - تكييف ذهنياتنا كجزائريين مع هذه القوانين، لأنه إذا لم نكيف ذهنياتنا مع هذا القانون، لا نستطيع تحقيق أي شيء.

السيد الوزير، أتطرق في الأخير إلى انشغالات ساكنة تندوف والجنوب بصفة عامة، ترقية مطار الرائد فراج بتندوف، رغم توفر جميع الشروط، ورغم زيارة الوزير السابق والتصريح بترقية المطار إلى يومنا هذا لم نر أي ترقية، يأتي الوزير، يمشي، يأخذ القرارات.

السيد محمد سالمى: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

السيد الرئيس بالنيابة،

معالي وزير الأشغال العمومية والنقل،

معالي وزير العلاقات مع البرلمان،

الوفد المرافق لعضوي الحكومة،

زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة،

أسرة الإعلام،

السلام عليكم ورحمة اللع تعالى وبركاته.

أود في مستهل مداخلتي وقبل أن أتطرق إلى مضمون ما جاء به مشروع القانون المتمم للقانون رقم 98-06، المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، أن أتوجه بالشكر إلى القائمين على قطاع النقل السابقين والحاليين، وخاصة المدير العام لشركة الخطوط الجوية الجزائرية، الذي استجاب لكل ما طلبناه واستماع لانشغالاتنا عكس السابقين، فاللقاء مع الوزير كان أسهل من اللقاء مع المدير العام وأنا كنت في البرلمان منذ 2007، وأعرف هذه المشاكل جيدا.

سيدي الوزير، نعبر عن ارتياحنا لهذا القانون الجديد الذي يتضمن مشروع القانون الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، الذي تنشأ من خلاله الوكالة الوطنية للطيران المدني، التي توضع تحت وصاية وزير القطاع، لأن هذا المجال يخضع للسلطة السياسية، خاصة أن الأمر يتعلق بقطاع سيادي، ويتعلق أيضا بأمن الدولة؛ هذا ما يجزني أن أعبر عن مخاوفنا بشأن إمكانية إنشاء وربط هذه الوكالة مع أية نية للرجوع إلى موضوع الفتح الكلي للمجال الجوي الجزائري، لأنها ستشكل خطرا على ديمومة وجود الخطوط الجوية الجزائرية، فعادة عندما نؤسس أية وكالة ضبط تحت قطاع المنافسة فالمعامل الجزائري هو الذي يدفع الثمن في الأخير، وهذا ما لاحظناه في عدة مجالات وعدة قطاعات، لأن الطيران المدني، هو قطاع سيادي وقطاع أمن دولة، لا بد أن تبقى السلطة السياسية هي التي تتحكم في هذا المجال، حيث رأينا على المستوى العالمي كيف أن فتح هذا المجال مسّ بسيادة الأمم وبشعوبها.

إن إنشاء وكالة وطنية للطيران المدني، سيسمح للجزائر بأن يكرس لها نظام طيران مدني يتناسب مع أداء المهام

تخفزون لأبناء الجالية في الصيف، فلماذا لا نستفيد نحن أيضا؟

إعفاء تسعيرة تذكرة الطائرة لأبناء الجنوب من الضريبة لتخفيض السعر، إخفضوا لنا الضريبة لنستفيد من تخفيضات تذكرة الطائرة.

إستفادة بلدية تندوف، ضعيفة من مداخيل المطار، لسنا نستفيد منه، تستفيد منه بلديات أخرى، وولايات أخرى، نأمل إعادة النظر في الضريبة.

نثمن، معالي الوزير، إدراج الإجلاء الصحي بواسطة الطائرة في هذا القانون، وخاصة المناطق الحدودية، ولكن يطرح السؤال: كيف هو هذا النقل الجوي الصحي؟ من يسدد؟ نطالب بإعادة النظر في الحمولة المخصصة لمسافري الجنوب المقدرة بـ 20 كلغ، خاصة العائدين من البقاع المقدسة.

معالي الوزير، حجاجنا ومعمثرونا يأتون مع جميع الجزائريين، الناس في الطائرات، في وهران، في الجزائر، جميع هذه المطارات الدولية يمشون عبر الطريق، نحن يتوجب علينا أن نزيد رحلة أخرى، لكي نغير الرحلة الداخلية، وتصبح الأمتعة في حالة يرثى لها، كل حجاجنا يبيتون كل ليلة في حالة يرثى لها، نأمل إعادة النظر في هذا الشأن؛ كيف تساعدنا الخطوط الجوية الأجنبية، إذا جئنا من الخارج بالنسبة للميزان وعند وصولنا إلى هنا نجبر على دفع الزيادة؟!؟

التوظيف، نقص الموظفين في الوكالة ونطالب بإعادة النظر في توزيع الموظفين على مستوى وكالات هذه الشركة، على المستوى الوطني والخارجي؛ إعادة النظر فيها، من غير المنطقي أن الوكالة لديها مداخيل ولا توظف!!

نرجو إعادة النظر في خريطة التوظيف، وكذلك على مستوى المطار، ونثمن هذا التوظيف الذي بادر به المدير العام للخطوط الجوية الباردة، بتوظيف 8 شبان بصفة مؤقتة، ولكن نطلب منه أن يكونوا دائمين -إن شاء الله- لأن لديه حسابات ويقول إنهم موظفين كذا، ولكن معالي المدير العام، هم يعملون أسبوعين ليلا، من العاشرة صباحا إلى السابعة مساء، لا تحسب أنهما رحلتان في الليل، بل هما أسبوعان من العمل ليلا!! من العاشرة ليلا إلى الرابعة صباحا!!

لقد رصدت الولاية مبلغا ضخما في إطار مخطط التنمية البلدي (PCD) بـ 26 مليار، من أجل إضافة جمالية للمطار، كونه مطارا دوليا، وتزوره شخصيات دولية هامة، ويعطي الصورة لمدى تقدم وازدهار الدولة الجزائرية، إلا أنه تبين أن العشب المزروع في ساحات المطار في حالة يرثى لها، والشركة هي التي تشرف على تسيير مطارات وهران، عدم الصيانة، عدم توفير الماء لهذا العشب؛ نطالب من مؤسسة تسيير مطارات وهران ضخ الأموال في هذا المطار، وزيادة رحلة لشركة الطاسيلي، لأنها الرحلة الوحيدة، وما دامت رحلة واحدة فالمواطن لا يسافر، مستحيل، وأنتم تعرفون، سيدي الوزير، واحد يذهب مع شركة ويعود مع شركة أخرى، وهذا ما يؤثر على كفاءة الخطوط الجوية؛ إن مداخيل وكالة هذه الشركة بالولاية والمقدرة بحوالي أكثر من 40 مليار سنتيم، بالإضافة إلى المداخيل بالعملة الصعبة، رحلات السعودية، الرحلات الخاصة المتوجهة إلى إسبانيا؛ هذا والمدير العام للخطوط الجوية مشكور، وهو الذي أرسل اللجنة أول أمس، ووقفت على كل ما يخص المطار، والوكالة قدمت اليوم صباحا تقريرا، وإن شاء الله، سيكون عندك اليوم، وحبذا لو تعطيه سيدي المدير العام للوزير، لكي يطلع أكثر على الوضع الذي نحن عليه. ترقية هذه الوكالة إلى وكالة جهوية، تغيير توقيت الرحلات، المطلب القديم والمتجدد؛ معالي الوزير، منذ 2007 وقبلها، النواب والمواطنون طالبوا بتغيير هذا التوقيت؛ لا يعقل، معالي الوزير، أن يمشي المواطنون ليلا ويأتون ليلا، لست أدري: ألا تريدون رؤيتنا؟! نفعزكم؟! تأخذوننا ليلا وترجعوننا ليلا؛ لأننا لا نستفيد من خدمات الدولة، لا نجد القطار في المطار، لا نجد الترامواي، لا نجد الرحلات، نمشي ضحايا «الكولونديستان»، معالي الوزير؛ أو كما كانت تنقلنا ملاحاة الأرصاد الجوية، لما كنا نشاهد في الماضي، يقال الولاية، الولاية، الولاية، وبعدها الجنوب وباقي الوطن، نحن هكذا معالي الوزير، نحن باقي الوطن، طائرات على الساعة الثانية صباحا، الرابعة صباحا، خذونا في المساء، لا يهم، المساء مقبول، ليس على الرابعة صباحا! وليس في منتصف الليل من هنا!

تخفيض أسعار التذاكر، وخاصة في الصيف لدعم السياحة الداخلية، كما هو الحال المعمول به مع أبناء الجالية، أدخلوا المنافسة أو آتونا بشركات، ما دمتم

المالية، لكن قيل لنا إن كل المشاريع الخاصة بولاية باتنة مجمدة، لكن متى ينتهي هذا التجميد عن الولاية، رغم أن بعض الولايات رفع عنها هذا التجميد وواصلت إنجاز مشاريعها؟

في النهاية، نطلب مرة أخرى، حرية تسيير هذا المطار الهام، وكذلك نطلب مرة أخرى زيادة في الرحلات من وإلى باتنة، ورفع كل التجميد عن كل مشاريع ولاية باتنة، حتى يتسنى لها مواصلة تحقيق مشاريعها، مثلها مثل الولايات الأخرى، التي رفع عنها التجميد. ختاماً؛ وفقنا الله لخدمة الوطن، والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد الرئيس: شكراً للسيد عمار ملاح؛ الكلمة الآن للسيد مصطفى جبّان.

السيد مصطفى جبّان: شكراً سيدي الرئيس؛

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد رئيس مجلس الأمة،

السيد وزير النقل والأشغال العمومية،

السيد وزير العلاقات مع البرلمان،

السيدات والسادة الأعضاء،

أسرة الإعلام،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

في بداية تدخلي هذا حول مشروع القانون المتعلق بالطيران المدني، أتقدم بالشكر إلى كل أعضاء لجنة النقل على العمل الذي قاموا به من أجل دراسة هذا القانون، وعلى رأسهم السيد رئيس اللجنة المختصة ونائب الرئيس والمقرر.

وفي سبيل تثمين جهود قطاع النقل والأشغال العمومية، لا أجد لا شخصاً ولا اثنين ولا ثلاثة ولا ملايين من الجزائريين، ينكرون ما تم تحقيقه في الفترة الأخيرة من إنجازات ضخمة، تتباهى بها الجزائر عن مثيلاتها من الأمم في مجال النقل، من ترامواي إلى قطارات سريعة إلى محطات نقل حديثة إلى نقل بحري إلى مطارات جوية حديثة، تتماشى والأنماط العالمية كالذي دشن مؤخراً، أقصد مطار هواري بومدين الجديد، والطريق الذي يربط السكة الحديدية ما بين العاصمة ومطار هواري بومدين.

زيادة رحلة إلى الجزائر العاصمة، فتح خط جنوب - جنوب، فتح خط خارجي، إلى كل من موريتانيا وإسبانيا، مراعاة لخصوصية المنطقة وتماشياً مع فتح المعبر الحدودي لدعم تنقل أصحاب الأموال والتبادل التجاري؛ والسلام عليكم.

السيد الرئيس: شكراً للسيد محمد سالمى؛ على كل لدي ملاحظة فقط فيما يخص التدخلات، لما نكون بصدد مناقشة موضوع خاص، علينا أن نركز اهتماماتنا حول الموضوع المطروح من خلال مشروع القانون، هناك انشغالات أخرى، وهي انشغالات طبيعية، ومن حق كل عضو بمجلس الأمة، أن يطرحها، ولديه طرق كثيرة لطرحها مباشرة مع القطاع، مباشرة مع الوزارة، من خلال الأسئلة الشفوية؛ هكذا لكي تكون أمورنا مضبوطة؛ الكلمة الآن للسيد عمار ملاح.

السيد عمار ملاح: بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

سيادة رئيس مجلس الأمة، بالنيابة المحترم،

السادة الوزراء المحترمون ومرافقهم،

أخواتي، إخواني أعضاء مجلس الأمة،

أسرة الإعلام،

الحضور الكريم،

سلام الله عليكم ورحمته وبركاته وبعد؛

تدخلي هذا خاص بولاية باتنة؛

إننا مع مشروع القانون المطروح إذا طبق.

كلمتي: في الماضي البعيد أنجز مطار باتنة وكان من أكبر المطارات بعد مطارات الجزائر، قسنطينة، وهران وعنابة؛ سارت الأمور في أحسن الظروف مع الخطوط الجوية الجزائرية، ثم مع طيران الخليفة، مع طيران الخليفة تأتي الطائرة صباحاً من الجزائر ثم تعود في نفس الصباح إلى العاصمة، ومساءً مرة ثانية تأتي الطائرة ثم ترجع إلى الجزائر العاصمة، وفيها ركاب من باتنة وبسكرة وخنشلة وأم البواقي؛ لكن مع توقف وإزالة طيران الخليفة تدهورت حالة مطار باتنة مع طيران الخطوط الجوية الجزائرية.

قدمت اقتراحات في المجلس الشعبي الوطني، وكذلك في جلسات في مجلس الأمة، وخاصة مع وزير

الداخلية والدولية، لا بد من وضع بنود قانونية تلزم شركات النقل الجوي ببيان مسؤوليتها بدقة في مواقعها الإلكترونية، وحتى في تذاكرها، كما تحدد هذه المسؤوليات في المطارات من طرف سلطات الطيران المدني، ومن خلالها يتسنى للمتضررين من عملية النقل معرفة حقوقهم، قبل إبرام عقد النقل الجوي.

لذا نبارك إنشاء وكالة عمومية وطنية للطيران المدني، ونتمنى أن يدفع ذلك لتقديم المؤسسات التابعة لها خدمات ذات بعد دولي.

وفي الأخير، سيدي الوزير، نطلب منكم الأخذ بعين الاعتبار رفع التجميد عن منفذ الطريق السريع لولاية تيسمسيلت.

سيدي الوزير، فيما يخص الطريق السريع تيسمسيلت - خميس مليانة، تيسمسيلت - تيارت، الدراسة تمت 100٪، وهذا الطريق السريع، نطلب منكم، سيدي الوزير، رفع التجميد عنه، لأنه يربط خمس ولايات: تيسمسيلت، تيارت، سعيدة، البيض، النعامة وأدرار، لأنه طريق قصير والتجميد ما زال يطاله، فنطلب منكم ذلك سيدي الوزير؛ ولدي نقطة أخرى، سيدي الوزير، بالنسبة للطريق السريع البلدية - المدية، يعني هو طريق سريع عملاق - ما شاء الله - لكن متى يتم فتحه؟ وفي الأخير، شكرا لكم على حسن الإصغاء والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد الرئيس: شكرا للسيد مصطفى جبان؛ الأخ أحمادو خافي، قدم تدخله مكتوبا؛ والكلمة للسيد مليك خديري، فليتكلم.

السيد مليك خديري: شكرا سيدي الرئيس؛
بسم الله الرحمن الرحيم، والصلاة والسلام على رسول الله.

السيد رئيس مجلس الأمة المحترم،
السيد وزير الأشغال العمومية والنقل، ممثل الحكومة المحترم،

السيد وزير العلاقات مع البرلمان،

زميلاتي، زملائي الأفاضل،

أسرة الإعلام،

كانت الحادثة عنوانا لقطاع النقل، وكان بتنفيذ من وزير أشرف على قطاع حساس ويعتبر شريان الحياة بكل مهنية وتфан فكانت العلامة الكاملة له، فتحية تقدير لك معالي الوزير وإطاراتك.

فمنذ فترة وجيزة، شهد القطاع حيوية منقطعة النظير، فهو يلامس أهدافه المرجوة ويحققها ويتجاوز في ذلك سقف الطموحات المحلية إلى الجودة العالمية من إنشاء وتسيير.

سيدي الرئيس،

معالي الوزراء،

إخواني الأعضاء،

لا بد أن موضوع النقل له أهمية قصوى في الحياة الاقتصادية والتجارية للدول، فهو جوهر المبادلات الدولية والداخلية، ولعل الجزائر أولت أهمية كبرى خاصة في ظل التحديات الاقتصادية التي أفرزتها العولمة والتطور الاقتصادي وتوجه الجزائر إلى اقتصاد السوق والذي شكل تحديا حقيقيا للنقل الجوي في ظل الأسس والمعايير القديمة، وعليه فإن هذا القانون المحدد لقواعد الطيران المدني، يهدف إلى تحسين وتجديد القواعد القانونية في مجال الطيران المدني، حتى تواكب التطورات التي عرفها القطاع في السنوات الأخيرة، خاصة مع تحرير القطاع وخاصة مع نقل البضائع للخواص وتكييفه مع المتطلبات الجديدة لمنظمة الطيران المدني الدولي، بهدف تحسين الأمن والسلامة الجويين، ورفع مستوى الخدمات في المطارات، وبما أنه تم المصادقة على اتفاقية وارسو 1929، وتعديلاتها المتلاحقة، دون اتفاقية مونتريال 1999، وهنا نشكر السلطات الجزائرية، التي لم تصادق على تحيين الاتفاقية وذلك لحماية مؤسسة الطيران الوطنية من إضعافها وإفلاسها إلى أن يتم مرافقتها ومساعدتها لتخطي أزمتها المالية والتقنية إلى مصاف المؤسسات العالمية، وهذا ما تقوم به وزارة الأشغال العمومية والنقل، بل ولمسنا تجاوبا من قبل المؤسسة في تحسين خدماتها، خاصة تقليص مدة التأخير وتحسين الخدمات المقدمة وبذلك تستطيع المؤسسة الولوج إلى عالم الاحترافية وتستطيع بذلك الجزائر المصادقة على اتفاقية مونتريال.

وبسبب نقص ثقافة الأشخاص العاديين من مسافرين وما يتعلق بحقوقهم وخاصة مع كثرة النصوص القانونية

السادة الحضور،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

إن مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98 - 06، المؤرخ في 03 ربيع الأول 1419، الموافق 27 يونيو 1998، والذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، يأتي - في الحقيقة - ليسد نقصا كبيرا في مجال الطيران المدني، ويفتح آفاقا جديدة ليتلاءم مع ما تشهده البلاد من تطور في التنمية، ومن تزايد في عدد السكان، مما يتطلب اتخاذ إجراءات تستجيب مع التطور المطلوب، ليس فقط محليا، ولكن مع القوانين الدولية.

فالنقل الجوي المدني - كما تعلمون - ليس فقط مجرد طائرات تحمل ركابا، ولكن أيضا أمن وسلامة ورقابة على هذا النشاط الاستراتيجي، الذي يشكل العمود الفقري لتطوير الاقتصاد ولخدمة المواطن وتمكينه من التعامل بطريقة ميسرة مع ظروف النقل المدني والتجاري، وبالتالي إحداث نقلة نوعية في المعاملات داخليا ومع العالم.

إننا نشكر ما تطرق إليه المشروع من إعادة النظر في تنظيم إدارة الطيران المدني، خاصة وهو يواجه صعوبات مادية وبشرية عطلت إمكانياته الاستيعابية، سواء بالنسبة للنقل المدني أو التجاري، ونعتقد أن الإصلاحات المقترحة، سوف تسمح بالمزيد من التكفل بمهام الضبط، الإشراف والرقابة على نشاط الطيران المدني.

السيد الرئيس؛

معالي الوزير؛

إننا نقدر ما جاء به المشروع من اقتراح بإنشاء هيئة مستقلة أطلق عليها اسم «الوكالة الوطنية للطيران المدني»، وإنجاز هذا المقترح عامل إيجابي سوف يسمح بالتنظيم المحكم للإدارة الحالية للطيران المدني، خاصة وأن هذا المقترح قد أرفق بالنص على تدعيم الإدارة بالإمكانيات المالية والبشرية، واعتماد سياسة التكوين والرسكلة المستمرة.

أيضا، نشكر ما جاء في المشروع من تضمين الإخلاء الصحي بواسطة الطائرة في إطار خدمات النقل الجوي، بادرة سوف تهوّن على المواطنين، خاصة سكان الأماكن النائية وفي الحالات المستعجلة من الوصول بسرعة إلى أماكن العناية الصحية.

وفي هذا المجال، ونحن نتدارس مشروع هذا القانون،

أستغل هذه السانحة بعد استئذانكم -سيدي الرئيس- لكي أشر إلى معاناة ولاية تبسة في مجال النقل الجوي، الذي يكاد يكون معدوما، فمطار الشيخ العربي التبسي بولاية تبسة، نراه مطارا حزيننا، وقد أصبح اليوم بعد إنفاق الكثير والكثير من الأغلفة المالية، يعاني من قلة النشاط، سواء داخليا أو خارجيا، فلحد اليوم لا يوجد إلا خط واحد، يربط تبسة بالعاصمة، فإننا نأمل اليوم أن يكون هناك تفعيل لنشاط هذا المطار، لأنه مطار يعاني من ركود تام، ونحن نأمل من خلال هذه المداخلة أن نعطي الأهمية البالغة لهذا المطار، وحتى لنقل الحجاج، كانت هناك مبادرة في السنوات الماضية، حيث كانت هناك رحلة من مطار الشيخ العربي التبسي إلى مطار جدة، فنأمل إعادة تفعيل هاته الرحلات، حتى نخفف ونهون عن المواطنين أتعاب السفر.

شكرا لكم والسلام عليكم.

السيد الرئيس: شكرا للسيد مليك خديري؛ آخر متدخل هو السيد مولود مبارك فلوتي، فليفضل.

السيد مولود مبارك فلوتي: شكرا.

السيد رئيس مجلس الأمة، بالنيابة المحترم، السيد وزير الأشغال العمومية والنقل، ممثل الحكومة، السيد وزير العلاقات مع البرلمان، زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة الموقر، أسرة الإعلام، الحضور الكريم،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

يكتسي الطيران المدني أهمية كبيرة في مسار التنمية الاقتصادية، حيث يعتبر عصب التبادلات التجارية بين الدول، والوسيلة المثلى لتنقل الأشخاص إلى أبعد نقطة في العالم، سائحين أو مستثمرين أو أصحاب حاجات ومنافع، ومنذ أن اخترعت الطائرة اختزل العالم والمسافات في سويغات تطويها محركات طائرة، وتحط بك في أي مطار من مطارات الدنيا، مستفيدا من ربح الوقت، وراحة البدن ومتعة السفر.

ولقد عملت الجزائر منذ الاستقلال على الولوج إلى عالم الطيران المدني كغيرها من الدول، فأنشأت شركة

غير أنه وبقدر ما نشمن إنشاء «الوكالة الوطنية للطيران المدني»، خدمة للمواطن والمجتمع والمؤسسة الجزائرية، واستجابة لتوصيات المنظمة الدولية للطيران المدني، ووفاء للالتزامات الدولية للجزائر، فإننا نخشى من جهة أخرى:

1 - أن تتحول الإتاوات التي تشكل موردا أساسيا لميزانية الوكالة إلى عبء على شركات الطيران، يؤثر على مردوديتها الاقتصادية.

2 - إذا كان من بين أسباب إنشاء التنظيم الجديد هو إعطاء حرية أكثر في عملية التوظيف واستقطاب الكفاءات، فلا يجب أن تتكرر بعض الممارسات السابقة التي لوحظت على مستوى بعض المؤسسات التي تنشط في قطاع النقل الجوي، أثناء عمليات التوظيف، حيث وضعت معايير الكفاءة والخبرة والمؤهل العلمي جانبا، واعتماد معايير أخرى بعيدة عن الموضوعية وما هو معتمد في التوظيف في مثل هذا النوع من المؤسسات.

سيدي الرئيس،

هذا ما أردت أن أساهم به في إثراء مشروع هذا القانون؛ شكرا على حسن الإصغاء والمتابعة والسلام عليكم.

السيد الرئيس: شكرا للسيد مولود مبارك فلوتي؛ شكرا لكل المتدخلين في هذه الجلسة، أطلب من السيد الوزير التقدم للرد، إن كان جاهزا؟ الكلمة للسيد وزير الأشغال العمومية والنقل، فليفضل.

السيد وزير الأشغال العمومية والنقل: بسم الله.

السيد رئيس مجلس الأمة،

السيد وزير العلاقات مع البرلمان،

السيد رئيس لجنة التجهيز والتنمية المحلية،

السيدات، والسادة أعضاء اللجنة،

السيدات، والسادة أعضاء مجلس الأمة،

السيدات، والسادة الحضور،

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

إذن، بداية أتوجه بجزيل الشكر للسيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة، على ما تفضلوا به من تدخلات وجيهة واقتراحات صائبة متعلقة بهذا النص الهام، سواء على اللجنة المختصة أو في جلسة اليوم، وقد سجلت خلال النقاش الذي دار مجموعة من الملاحظات

الخطوط الجوية الجزائرية سنة 1962، كمؤسسة عمومية اقتصادية، وانضمت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني سنة 1963، كما صادقت على اتفاقية شيكاغو لسنة 1944، وسخرت الدولة إمكانيات مالية هائلة للتكفل بقطاع النقل الجوي، فبنت المطارات، وجددتها ووسعتها واقتنت أسطولا جويا، ما زال يتدعم ويتجدد دوريا من أجل توفير كل شروط الراحة والأمن للمسافرين، ودعم الحركة التجارية من وإلى الجزائر، غير أنه ورغم هذا الجهد الكبير الذي بذل وببذل ما زالت الجزائر بعيدة عن مصاف الدول المتطورة في هذا المجال وعن الوفاء بالتزاماتها الدولية، ويكفي أن نعرف أن تصنيفنا سنة 2017، لأفريقيا كان في المركز 26، من ضمن 54 دولة أفريقية، ويرجع ذلك في الأساس إلى الاختلالات والنقائص الموجودة في المنظومة التشريعية الحالية، التي لم تتكيف مع التعهدات الدولية للجزائر، ولقد سجلت المنظمة الدولية للطيران المدني، من خلال عمليات المراقبة والتدقيق التي قامت بها جملة من النقائص وعدم التوازن بين حجم المهام الموكلة حاليا لمديري الطيران المدني، وبين الموارد البشرية والوسائل المادية الموضوعة تحت تصرفها، وانعكس هذا الوضع على عدم الالتزام بمعايير وشروط السلامة والأمن المعتمد من طرف المنظمة الدولية بفعل نقص الإمكانيات البشرية والمادية والاختلالات في تنظيم الإدارة المكلفة بالطيران المدني.

سيدي الرئيس،

إن تطوير الطيران المدني، مرهون بتعزيز الإجراءات التشريعية وفقا للتعهدات الدولية التي التزمت بها الجزائر، وأولى الخطوات هي إنشاء «الوكالة الوطنية للطيران المدني»، كمؤسسة تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلالية المالية بغرض معالجة مختلف النقائص والاختلالات وتمكين قطاع النقل المدني من الإمكانيات البشرية والمالية التي تسمح له بالتكفل بشكل جيد بالمهام المنطومة به، حيث يعطي مشروع القانون المعروض أمامنا لهذه الوكالة صلاحيات ممارسة المهام السيادية للدولة المتمثلة في التنظيم والمراقبة والضبط، وكذا التمكن من حل مشاكل التمويل والاستفادة من توظيف واستقطاب الموارد البشرية الكفاءة والمؤهلة وذلك بفضل الإجراءات التحفيزية التي ستستحدث.

- المصادقة على برامج الاستغلال لنقل الأشخاص والبضائع، ومنح رخص التحليق في الفضاء الجوي الجزائري.

2 - في مجال المراقبة:

- يقوم بمراقبة خدمات، الطيران المدني ومقدميها، مستغلي الطائرة، مراكز الصيانة، مراكز تكوين مستخدمين الطيران المدني، مسيري المطارات، مقدمي خدمات الملاحة الجوية... إلخ، بهدف ضمان أمن وسلامة الطيران المدني؛ وكذا ضمان مراقبة دورية للتأهيل المهني للمستخدمين الملاحين واستعدادهم الجسدي ومنح الشهادات المتعلقة بذلك وتجديدها، ومراقبة احترام التنظيم المتعلق بتحديد الضجيج وانبعث الغازات من الطائرات، ومراقبة تطبيق الأحكام المتعلقة بحقوق المسافرين.

3 - في مجال الإشراف:

- الإشراف على خدمات الطيران ومقدميها، قصد ضمان السلامة والأمن الجويين.

- الإشراف على تنفيذ البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني المتضمن جميع التدابير والأعمال الموجهة لضمان حماية الطيران المدني، من أفعال التدخل غير المشروع من طرف الهيئات المعنية.

- الإشراف على تنفيذ البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني، الذي يضم مجموعة متكاملة من الأنظمة والأنشطة الموجهة لتحسين السلامة، المعد وفقا للمتطلبات التي تحددها معايير ومقاييس منظمة الطيران المدني الدولي، في مجال تسيير السلامة من طرف الهيئات المعنية؛ ويبقى الوزير المكلف بالطيران المدني، محتفظا بالمهام المنصوص عليها في كل من المواد 16 و22 مكرر، و116 و181، من القانون رقم 98-06، المذكور أعلاه المتعلق بما يلي:

- تسخير الطائرات وأطقمها ومستخدمي الطيران اللازمين لضمان استمرارية الخدمة العمومية.

- الترخيص على سبيل الاستثناء بقيد الطائرات المستغلة من طرف شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري في سجل ترقيم الطيران.

- منح امتياز خدمات النقل الجوي للأشخاص

والأسئلة، تمحورت أساسا حول مهام الوكالة وتنظيمها وتمويلها؛ فضلا عن بعض الانشغالات الأخرى المتعلقة بالخدمات المقدمة من طرف شركة الخطوط الجوية الجزائرية، سأحاول الرد على كل هذه الانشغالات، لكن قبل ذلك دعوني أذكر في البداية أن هذا التعديل جاء أساسا لاستكمال التشريع الوطني في مجال الطيران المدني، للتكفل بالنقص الموجود في هذا المجال، وتعزيز سلامة وأمن الطيران المدني، وجاء كذلك لتكثيف المنظومة التشريعية الوطنية مع التزامات الجزائر الدولية؛ ففي ما يتعلق بمهام الوكالة فهي نفس المهام السيادية للدولة الممارسة حاليا من طرف سلطة الطيران المدني، ممثلة في الوزير المكلف بالطيران المدني، ويتعلق الأمر بمهام الضبط والرقابة والإشراف، لاسيما قصد ضمان سلامة وأمن الطيران المدني؛ وبالتالي، وقصد ضمان أداء هذه المهام تحت إشراف الوزير المكلف بالطيران المدني، وبما يتطابق مع المعايير الدولية، تم اقتراح إنشاء وكالة تحت وصاية الوزير، مع تمتعها بالشخصية المعنوية والاستقلالية المالية، بدل من سلطة إدارية مستقلة، وتتمثل هذه المهام بصفة عامة فيما يلي:

1 - في مجال الضبط:

- منح شهادة النقل الجوي للأشخاص الطبيعية والمعنوية، التي تقدم خدمات النقل العمومي للأشخاص والبضائع.

- منح رخص للأشخاص الطبيعية والمعنوية، التي تقدم خدمات العمل الجوي، لاسيما الطاكسي الجوي والإخلاء الصحي.

- منح اعتماد لمقدمي خدمات الطيران الخفيف المتمثلين في النوادي الجوية ومدارس الطيران ومراكز التدريب.

- منح شهادة الاستغلال لمشغلي الخدمات الجوية الخاصة.

- منح رخص للمؤسسات الأجنبية، قصد ممارسة نشاط النقل الجوي بمقابل، بالقطر الجزائري، طبقا للاتفاقيات المبرمة بين الجزائر ودولة ترقيم الطائرة الدولية الأجنبية.

- مسك سجل ترقيم الطيران وسجل المستخدمين الملاحين المهنيين والخواص ومنح الشهادات المرتبطة بذلك.

والبضائع حسب الشروط والإجراءات المنصوص عليها في التنظيم.

لقد تمت المبادرة بهذا النص بناء على دراسة معمقة ومقارنة أفضت إلى ضرورة إنشاء هذه الوكالة مع تصور واضح لنموذج تنظيمها وسيرها بما يتوافق مع المعطيات المتعلقة بمجال الطيران المدني ببلادنا؛ وبالتالي، سيتم تقديم مشروع المرسوم التنفيذي للحكومة بمجرد صدور هذا القانون.

4 - فيما يتعلق بتمويل الوكالة:

أوضح أولا، بأن موارد الوكالة تتشكل أساسا من اقتطاع نسبة مئوية من أتاوى الملاحة الجوية، وهي مستقلة تماما عن الموارد المالية لشركة الخطوط الجوية الجزائرية.

5 - فيما يخص الطبيعة القانونية للوكالة:

إذن، مهام الوكالة هي نفسها المهام السيادية للدولة، الممارسة حاليا من طرف سلطة الطيران المدني، متمثلة في الوزير المكلف بالطيران المدني، ويتعلق الأمر بمهام الضبط والرقابة والإشراف، لاسيما ضمان سلامة وأمن الطيران المدني.

تندرج ممارسة هذه المهام في إطار وفاء الدولة بالتزاماتها الدولية المترتبة عن اتفاقية الطيران المدني الدولي لسنة 1944، المصادق عليها من طرف بلادنا في 5 مارس سنة 1963؛ وبالتالي قصد ضمان أداء هذه المهام تحت إشراف الوزير المكلف بالطيران المدني، وبما يتطابق مع المعايير الدولية، تم اقتراح إنشاء وكالة تحت وصاية الوزير، مع تمتعها بالشخصية المعنوية والاستقلالية المالية، بدلا من سلطة إدارية مستقلة.

إذن، فيما يخص الأسئلة والانشغالات المطروحة من السادة الأعضاء، والسؤال الخاص، هل الإدماج اختياري أم إجباري؟

إن الإدماج اختياري وليس إجباري، ولموظفي مديرية الطيران المدني بوزارة الأشغال العمومية والنقل الحق بالالتحاق بالوكالة، أما بقية الموظفين فلهم الحق في البقاء في وزارة الأشغال العمومية والنقل والإدارة المركزية، هذه الأحكام أدرجت حماية لحقوق الموظفين في الالتحاق بالوكالة، كما يجب التأكيد بأن الوكالة تحتاج لا محالة إلى استخدام الكفاءات لضمان حسن سيرها وتطورها.

- فيما يخص النصوص التنظيمية فهي قيد الإعداد

حاليا.

- فيما يخص شركة (AIR ALGERIE)، شركة الخطوط الجوية الجزائرية، تحمل الراية الوطنية منذ الاستقلال، وهي تسعى دوما لتحسين خدماتها في ظل منافسة دولية كبيرة، وهي تتوفر حاليا على أسطول جوي يتكون من 59 طائرة، منها 2 مخصصة للشحن، وهي تتوفر على رخصة الاستغلال من الوكالة للسلامة الجوية، وهي أصعب الرخص الممنوحة بدونها لا تستطيع التحليق في الأجواء الأوربية، وقد عرفت مؤشرات تأخر الرحلات تحسنا ملحوظا، بحيث بلغت 80٪، أقل من 20 دقيقة، علما أن المعدل العالمي يبلغ 83 بالمائة.

- بالنسبة لتجديد الأسطول، تحصلت الشركة الجوية الجزائرية على موافقة مجلس مساهمة الدولة لاقتناء 6 طائرات جديدة بمبلغ 2 مليار دولار.

- فيما يخص الانشغال المطروح من طرف السيد العضو الخاص بمطار تندوف: إن استغلال مطار تندوف يخضع للموافقة المبدئية من قبل المصالح المعنية لوزارة الدفاع الوطني؛ تستقبل الخطوط الجوية رحلة في الزسبوع، مبرمجة نحو مطار تندوف، انطلاقا من الجزائر العاصمة، ورحلة في الأسبوع من قسنطينة -تندوف، ورحلة في الأسبوع من وهران - تندوف، المجموع 3 رحلات في الأسبوع.

- فيما يخص اتفاقية مونتريال 1999، الجزائر لم تصادق على تعديل اتفاقية مونتريال 1990؛ وبالتالي، لا يمكن تطبيق بنودها المتعلقة برفع الحد الأدنى للنقل الجوي، فيما يخص تعويض المسافرين، غير أن هناك مرسوم تنفيذي رقم 16 - 175، المؤرخ في 14 يونيو 2016، ينظم هذه المسألة في حالة تأخر الرحلات أو إلغائها، أو رفض الركاب؛ تخضع عملية برمجة الرحلات إلى عدة عوامل، أهمها العامل الاقتصادي والاجتماعي، وكذا إلى توفر وسيلة النقل، تسعى شركة الخطوط الجوية الجزائرية للتوفيق بين هذه العوامل بقدر الإمكان، ولعل تجديد الأسطول وتدعيمه بطائرات جديدة سيحسن من برنامج الرحلات ويمكن من إضافة خطوط جديدة إلى مطارات أخرى.

في الختام، سيدي الرئيس، أجدد شكري وامتناني للسادة أعضاء مجلس الأمة، على ما بذلوه نم جهد في

دراسة ومناقشة هذا النص الهام، الذي سيسمح لبلادنا من اكتساب أداة فعّالة لتنظيم نشاطات الطيران المدني، وتعزيز السلامة والأمن في هذا المجال؛ وبالتالي ترقية مكانة بلادنا في تصنيفها ضمن الدول الأكثر احتراماً لقواعد سلامة وأمن المسافرين، والغاية المرجوة من ذلك، طبعاً، في ترقية حقوق المسافرين وتحسين نوعية الخدمات المقدمة لهم؛ أعد السيدات والسادة أعضاء مجلس الأمة بموافاتهم بأكثر التوضيحات حول انشغالاتهم كتابياً - إن شاء الله - شكراً على كرم الإصغاء والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

السيد الرئيس: شكراً للسيد الوزير على كل هذه التوضيحات والأجوبة على الأسئلة المطروحة، وبهذا نكون قد أنهينا جدول أعمالنا ونستأنف أعمالنا غداً - إن شاء الله - على الساعة الثالثة مساءً، وتكون جلسة الغد لتحديد الموقف من مشاريع القوانين التي ناقشناها يوم أمس واليوم، وعلى هذا نؤكد ونطلب من الإخوان الحضور لجلسة الغد - إن شاء الله - على الثالثة مساءً، لأن الأمر يتعلق بالتصويت لتحديد الموقف والحضور من طرف أعضاء المجلس مطلوب؛ وشكراً، الجلسة مرفوعة.

**رفعت الجلسة في الساعة الحادية عشرة
والدقيقة السادسة والأربعين صباحاً**

ملحق

تدخلات كتابية

حول مناقشة مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06، المؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو 1998، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني

- جاء في المادة 16 مكرر 11، أن مهام الوكالة غير تلك المنصوص عليها في هذا القانون وتنظيمها وسيورها ستحدد عن طريق التنظيم.
وعليه، فالى أي مدى يتم إعطاء مهام إضافية للوكالة غير الواردة في القانون في ظل المحافظة على السيادة الوطنية للقطاع وعدم تقاطع هذه المهام مع هيئات أخرى؟
- جاء في المادة 5، إعطاء مدة سنة لموظفي مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية بوزارة الأشغال العمومية والنقل، لاختيار إدماجه بالوكالة الوطنية للطيران، ألا تعتبر هذه المدة طويلة نسبيا؟
شكرا للجميع، والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

2 - السيد محمد بوبكر، عضو مجلس الأمة:
بسم الله الرحمن الرحيم، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.
أيها السيدات الفضليات، أيها السادة الأفاضل،
إن الظروف الراهنة التي تمر بها البلاد والمتمثلة في الحراك الشعبي والاجتماعي والسياسي، الذي تعيشه الجزائر جاء للتعبير عن آرائهم بطرق سلمية، وهذا ما يدعو للارتياح لنضج مواطنينا بمن فيهم الشباب وكذا لكون التعددية الديمقراطية التي ما فتئنا نناضل من أجلها باتت واقعا معيشا، كما نشيد بالوجه المميز والمرموق الذي ظهر به الشعب الجزائري والذي قدم صورة مشرفة أمام كل العالم الذي أضحى مندهشا، ومعبرا عن مدى وحدة وتضامن الشعب وعن قيمة التحضر التي وصل إليها لمعالجة الشؤون الداخلية رافضا لكل أنواع وأشكال التدخل بهدف الحفاظ على كرامة الوطن وأمنه واستقراره، فتحية تقدير وإجلال لهذا الشعب الأبي الذي أعطى درسا في الديمقراطية والتحضر لكل حكومات وشعوب الدول.

1 - السيد عبد الحليم لطرش، عضو مجلس الأمة:
السيد رئيس مجلس الأمة بالنيابة المحترم،
السيد وزير الأشغال العمومية والنقل،
السيد وزير العلاقات مع البرلمان،
زميلاتي، زملائي أعضاء مجلس الأمة الموقر،
أسرة الإعلام،
السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.
بداية نهنئ اللجنة المختصة على التقرير المعروض وكل من ساهم في إثرائه.
السيد الرئيس،

إننا نناقش اليوم مشروع القانون الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، خاصة المادة المتعلقة بإنشاء وكالة وطنية في هذا المجال والذي حدد القانون مهامها وصلاحياتها ونطاق تدخلها، وبما أن الجزائر من بين الدول الأعضاء في معاهدة «شيكاجو»، وبالتالي خضوعها إلى التزامات وتدابير هذه المعاهدة، فإنه من الطبيعي، بل أكثر من ذلك من واجبها الالتزام بكل التوصيات والملاحظات المنبثقة عنها، ومسايرتها خاصة لما يتعلق الأمر بالأمن وسلامة الطيران.
السيد الرئيس،

إن النهوض بميدان النقل الجوي من بين الرهانات التي يجب التركيز على تطويرها قصد مواكبة التطورات الاقتصادية والاجتماعية الحاصلة على المستوى المحلي أو الإقليمي أو الدولي، وهذا لا يتم إلا عن طرق المرور بإصلاحات تشريعية وتنظيمية التي تحكم القطاع.
السيد الوزير،

وبعد تصفحنا لمحتوى مشروع القانون المعروض بين أيدينا ارتأينا تسجيل بعض الملاحظات والتساؤلات التي من شأنها إثراء هذا القانون وتوضيح الصورة أكثر حول محتواه، والتي نلخصها فيما يلي:

المدني، على المستوى الداخلي والدولي، لاسيما ما تم إحصاؤه من عدة مشاكل وعجز ونقص في الواقع المعيش للهيئات التي كانت تسير هذا القطاع:

- صعوبة أداء مهامها في التسيير والتنسيق.
- عدم التوازن بين حجم المهام والموارد البشرية والوسائل المادية.

- ضعف ضمان الإشراف على نشاطات الطيران المدني.

- ضعف المراقبة الميدانية.
- نقص التكوين والتأهيل البشري.
- نقص التغطية للطيران المدني الداخلي.
- صعوبة تحديد تسعيرة التذاكر داخليا ودوليا بالنسبة للمواطن والجالية المقيمة بالخارج.

في إطار إنشاء الوكالة الوطنية للطيران المدني فهي تسمح بـ:

- الإستقلال المادي.
- تحقيق الأمن والسلامة الجوية.
- الإستقلال في التسيير.
- التكوين والتأهيل لمستخدمي الطيران المدني وأكفاء قادرين على القيام بمهامهم.
- التحفيزات لاستقطاب وتشجيع أصحاب الكفاءة.
- تجسيد التوازن بين الموارد البشرية والمادية.
- تدعيم الإخلاء الصحي ضمن خدمات العمل الجوي.

- تدعيم الخطوط الجوية الداخلية والخارجية.
- تحديد السعر المناسب للمواطن والجالية الجزائرية بالخارج بما يتوافق مع قدرتهم المادية.
- تفعيل عملية الاستئجار لدعم الأسطول الجوي المدني.

- التمكين من التغطية من خلال المراقبة الشاملة والدقيقة للطيران المدني.

ولا يتأتى هذا إلا من خلال دمج فصل في القانون يحدد الإطار التشريعي والقانوني للوكالة الوطنية للطيران المدني.

ولا يفوتني من هذا المقام الموقر، أن نشيد أيضا بوحدات وكتائب أفراد الجيش الوطني الشعبي المرابطين على الحدود الجزائرية للدفاع بكل بسالة عن كامل تراب البلاد وحماية مواطنيه، وكذلك المصالح الأمنية بمختلف أسلاكها بالإحترافية التي تميز بها في التعامل مع الوضع والسهر على حماية الأشخاص وممتلكاتهم.

كما نثمن كذلك الدور المحوري والأساسي لقيادة الجيش الوطني الشعبي في مواكبة ومرافقة تطلعات وطموحات الشعب الجزائري في تحقيق التغيير المنشود بطرق سلمية حضارية وتجنب البلاد مخاطر الانزلاق نحو المجهول، كما نثمن أيضا تركيز قيادة الجيش الوطني الشعبي على أهمية الالتزام بالدستور والعمل في إطاره من أجل حلحلة المشاكل المطروحة للوصول إلى التغيير المنشود.

وندعو من هذا المقام كل الأطراف المعنية من حراك شعبي ومؤسسات وهيئات وطبقة سياسية ومجتمع مدني إلى العمل على تسهيل تجسيد المقترحات، التي بادرت بها قيادة الجيش من خلال المواد 07 - 08 و 102 من الدستور، وندعو الجميع إلى اعتماد الحوار كأسلوب حضاري للتواصل وبناء تقارب لتقرير المسار الديمقراطي والمساهمة في بناء الجمهورية الجديدة لمواكبة تطلعات وطموحات الشعب الجزائري.

أيها الحضور الكريم،
إن الظروف الراهنة والتحديات الآنية والمستقبلية، تلزم علينا ضرورة إعادة النظر في بعض القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، وإرساء نظام تشريعي تنظيمي يواكب التطور الذي يعرفه العالم حاليا من خلال تكييفه مع التعهدات الدولية بغرض تحقيق المنافع الاقتصادية والاجتماعية للجميع، باعتبار أن الجزائر من الدول الملتزمة بتعهداتها والسابقة لذلك، لاسيما وأن السمعة التي يتميز بها الطيران المدني على المستوى الدولي لا يستهان بها، خاصة كفاءة قائدي الطائرات والتقنيين، وهذا ما لمسناه فعلا وواقعيا في شركة الخطوط الجوية الجزائرية وشركة طاسيلي للطيران ومن أولوياتهما تجسيد السلامة والأمن.
ومن خلال إنشاء الوكالة الوطنية للطيران المدني، التي ينجر عنها عدة فوائد اقتصادية واجتماعية وقيمة مضافة للملاحة الجوية وإعطاء نفس جديد لتطوير وتدعيم الطيران

3 - السيد أحمادو خافي، عضو مجلس الأمة:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد رئيس مجلس الأمة بالنيابة،

السيد وزير الأشغال العمومية والنقل،

يشرفني بمناسبة عرض ومناقشة القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 98 06-، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بلطيران المدني، أمام مجلس الأمة، وبصفتي ممثلاً لولاية تمنراست، ونيابة عن منطقة الجنوب، يشرفني أن أرفع إلى معالي وزير الأشغال العمومية والنقل، هذه الانشغالات التي تؤرق ساكنة ولاية تمنراست في مجال الطرق والنقل الجوي، من أجل التدخل لتذليلها، قصد توفير حياة كريمة لساكنة هذه المناطق والتخفيف عليهم من الظروف التي يعانون منها.

السيد الوزير،

بالنظر لتباعد المسافات بين التجمعات السكانية والمناطق العمرانية في أقصى الجنوب، فإن الطرق البرية تعتبر شريان الحياة لسكان هذه المناطق، ما يستوجب صيانة هذه الطرق والتدخل لجعلها سالكة، وهنا أرجو من معاليكم التدخل من أجل تعبيد وتوسيع الطرق التالية:

1 - طريق عين قزام - تمنراست،

2 - طريق عين صالح - تمنراست،

3 - طريق سبلت - تين زواتين.

فرغم أهمي وحيوية هذه المحاور الطرقية إلا أنها غير صالحة للسير وتشكل خطراً على مستعمليها، خاصة طريق عين صالح - تمنراست.

السيد الوزير،

وفي مجال الطيران، وبالنظر لاعتماد سكان المناطق الجنوبية على الطيران كوسيلة حيوية للتنقل خاصة تجاه الشمال، ونظراً لبرمجة معظم الرحلات ليلاً، فإنني أطلب ببرمجة رحلات في النهار للتخفيف من مشقة الرحلات الليلية، كما أطلب من معاليكم برمجة إضافة رحلة إلى ولاية عين قزام.

هذه عموماً بعض الانشغالات الملحة لسكان منطقة أقصى الجنوب، أرجو من معاليكم التعاطي معها بإيجابية،

شكراً على عنايتكم، والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

ثمن النسخة الواحدة
12 دج

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

طبعت بمجلس الأمة يوم الخميس 22 ذو القعدة 1440
الموافق 25 جويلية 2019

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