

تحرير قطاع النقل الجوي كآلية لتفعيل الاستثمار في الجزائر *Liberalization of the air transport sector as a mechanism to activate investment in Algeria*

د. شفاقة فريال

أستاذة مؤقتة

جامعة يحي فارس- المدينة

عضوة مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية (LADMAR)

ferieltaj@yahoo.com

تاريخ الإرسال : 2021/10/10 تاريخ القبول : 2021/11/20 تاريخ النشر : 2021/12/31

للإحالة لهذا المقال :

د. شفاقة فريال : "تحرير قطاع النقل الجوي كآلية لتفعيل الاستثمار في الجزائر"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 08، العدد 02، السنة 2021، ص ص (47-65).

المقال متوفر عبر الرابط :

www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/164

الملخص :

بذلت الدولة الجزائرية منذ الاستقلال إلى يومنا هذا مجهودات كبيرة، من أجل توفير مناخ أعمال مناسب عن طريق دخولها في اقتصاد السوق والمساهمة في الاقتصاد الدولي، فأصدرت ترسانة من القوانين والتشريعات التي تدعم ذلك، بداية بتوفير مناخ استثماري ملائم لنجاح ممارسة الأعمال، لكن القوانين وحدها لا تكفي لتحقيق ذلك، لأن جذب الأموال الأجنبية منها والوطنية لا يمكن حصرها فقط في مدى ملائمة الإطار القانوني للاستثمار فقط، وإنما يمتد إلى البنية التحتية المؤسساتية المتمثلة في القطاعات الضخمة والتي تدعم ممارسة هاته الأعمال، ولعل أهمها قطاع النقل الجوي.

حيث تركز هذه الورقة البحثية على طرح فكرة مفادها أن سياسة تحرير النقل الجوي الداخلي، أصبحت جزء من التغيرات الاقتصادية التي شهدها العالم في العقود الأخيرة في إطار تحرير التجارة العالمية اتجاه العولمة، خاصة بعد الأزمات التي شهدها العالم جراء انتشار فيروس كورونا (COVID-19)، حيث أن قطاع النقل الجوي يمثل بنية تحتية مهمة، له علاقة فعالة وكبيرة في عملية تحسين الاستثمار في مختلف المجالات، وكذا توضيح استراتيجيات ومبادرات الدولة الجزائرية اتجاه تطوير قطاع النقل الجوي، والتي تصبوا من ورائه إلى أهداف عديدة تصب في نتيجة هامة، تتمثل في تحسين مناخ أعمالها من خلال تحريره.

الكلمات المفتاحية: تحرير النقل؛ الاستثمار؛ البنية التحتية؛ مناخ الأعمال؛ القطاع الخاص.

Abstract:

From independence to the present day, the Algerian State has made great efforts, to create a favourable business environment By entering the market economy and contributing to the international economy, It has enacted an arsenal of laws and legislation that support this, To begin by providing an investment climate conducive to the success of doing business, but laws alone are not sufficient to do so, The attraction of foreign and national funds cannot be limited only to the appropriateness of the legal framework, It extends to the institutional infrastructure of the large sectors that support this practice, Perhaps the most important is the air transport sector.

This research paper is based on the idea that the policy of liberalizing inland air transport, It has become part of the economic

changes that the world has experienced in recent decades in the context of trade liberalization, Especially after the crises in the world caused by the spread of the Corona virus (COVID-19), since the air transport sector represents an important infrastructure, It has a significant and effective relationship in the process of improving investment in various areas, The Algerian State's strategies and initiatives have also made clear the development of the air transport sector, They aim to achieve a number of goals, And that's what they aim for, It is to improve its business climate by liberalizing it.

Keywords: *Transport liberalization; investment; infrastructure; business climate; Private sector.*

مقدمة:

لقد تزايدت الحاجة إلى الاستثمار بتزايد التقدم والتطور التقني والاقتصادي، فاهتمت الدول الصناعية بالحفاظ على مستوى هذا التطور، مع التركيز على اختيار الاستثمارات الفعالة لتوحيده الحياة الاقتصادية، وكان من أهم القطاعات التي استهدفها الاستثمار قطاع النقل الجوي.

حيث يعتبر النقل الجوي بصفة عامة من أهم وسائل النقل الحديثة، التي ساعدت على ربط الدول ببعضها البعض، سواء في مجال نقل الركاب والبضائع، لما له من مزايا تجعله يتميز عن غيره من وسائل النقل الأخرى، من خلال تقليل المسافات بين الدول وسرعة الاتصال ونقل التكنولوجيا والثقافة والمعرفة بين الأمم، ولهذا كان لا بد من السعي لإضفاء أنجع السبل لإنجاح وتفعيل الاستثمار في صناعة الطيران المدني، من خلال سعي الجزائر إلى رفع وإزالة بعض القيود لتحرير النقل الجوي للركاب

والبضائع، باعتباره من بين أهم الآليات التي تيسر وتساهم في تنمية الاستثمار الوطني، وتعزيز التنمية الاقتصادية والتجارية، وبالتالي دفع عجلة النمو من خلال تفعيل التبادل التجاري بين الدول وربط مناطق الاستهلاك بمناطق الإنتاج.

وقد أولت الجزائر كسابقاتها من الدول تحرير النقل الجوي الداخلي، في إطار مواكبة التطورات والتغيرات الاقتصادية التي تشهدها التجارة الخارجية على المستوى الدولي والمحلي، خاصة مع ما شهده العالم من انتشار لوباء كورونا (COVID-19) الذي فتك بالبشرية، والذي امتدت تداعياته من الجانب الصحي إلى الجانب الاقتصادي والتجاري، ما أدى إلى توتر الأنشطة التجارية والالتزامات التعاقدية، الأمر الذي تطلب وضع قرارات احترازية ووقائية للحد من تفشي هذا الفيروس الفتاك، والتي انعكست سلبا على شتى الأنشطة التجارية ومختلف القطاعات، بما في ذلك قطاع النقل الجوي، والذي شهد إشكالات عملية وقانونية تستدعي حولا سريعة للنهوض بهذا القطاع الذي تأثر بصورة كبيرة على غرار القطاعات الأخرى، خاصة بعد الأزمات المستمرة التي تشهدها حركة شركات النقل الجوي.

مما سبق تأتي هذه الورقة البحثية لتعالج الإشكالية التالية: ما هي متطلبات تجسيد فكرة تحرير قطاع النقل الجوي على أرض الواقع، وما جدواها الاقتصادية والوطنية على الجزائر؟.

للإجابة على التساؤل أعلاه استوجبت الدراسة استخدام منهجين اثنين: المنهج الوصفي والمنهج التحليلي، كما تم حصرها على تحرير النقل الجوي الداخلي في الجزائري دون الدولي، ففي فكرة أولى؛ قمنا باستعراض أهمية الاتجاه نحو تحرير قطاع النقل الجوي في الجزائر، وفي فكرة ثانية؛ البحث عن متطلبات نجاح سياسة تحرير قطاع النقل الجوي للاستثمار في الجزائر، نعرضها في مايلي:

المحور الأول: أهمية الاتجاه نحو تحرير النقل الجوي في الجزائر

أصبح معروفا أن قطاع النقل الجوي ساهم في دفع عجلة التنمية الاقتصادية لكل الدول خاصة المتقدمة منها، حيث أصبحت جل الدول تتسابق في تطويره وزيادة مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي، فأضحى شائعا أنه يتم قياس مدى التقدم الاقتصادي والاجتماعي لأي دولة بمدى ارتفاع مساهمة هذا القطاع في نتائجها المحلي، وعليه لا بد من التطرق إلى المقصود بتحرير النقل الجوي (أولا)، ثم تحليل واقع تحرير قطاع النقل الجوي في الجزائر (ثانيا).

أولا- مفهوم تحرير النقل الجوي:

تعددت التسميات الدالة على مفهوم تحرير النقل الجوي، فكان أهمها: التحرير "Libéralisation"، والخصخصة "Privatisation"، وإلغاء القيود "Dérégulation"، والسموات المفتوحة "Open Skier"، بالإضافة إلى تسمية: مشاركة القطاع الخاص في تقديم البنية الأساسية Privat Participation in Infrastructure (PPI) (Izaguire, 2000, p. :15).

ولعل التسميات السابقة تشترك في رفع يد الحكومة عن السيطرة على النشاط، وعدم التحكم في كل من هيكل السوق (إلغاء القيود)، وحرية الدخول والخروج، وهناك جدل بخصوص تحرير النقل الجوي، ففيما يدافع البعض عن التحرر، فيرون أنه السبيل الوحيد لزيادة الاستثمار وخلق فرص عمل جديدة، إلى جانب ظهور المنافسة التي تؤدي إلى كفاءة تخصيص الموارد، نجد البعض الآخر يعارض هذا الرأي، فهم يتخوفون من الفوضى التي يمكن أن تنشأ من جراء هذا التحرر في دولة ما، حيث إن زيادة العرض عند الطلب قد تدفع بمستوى الخدمة إلى الانهيار، كما يرون أن تدني الأسعار بشكل غير عادل سواء من جانب القطاع المحلي أو الشركات الأجنبية المنافسة، ونادى أصحاب

هذا الرأي إلى إعادة التنظيم الذي لا يعد مقابلاً لإلغاء القيود، لكن يراد به تدخل الدولة لتنظيم المرافق المحررة، والرقابة عليها. (رجب، 2005، صفحة: 01). وشددت جمعية أبحاث النقل الجوي من خلال ورقة المعلومات WP/189 على الآثار الإيجابية لتحرير الاقتصاد الواسع النطاق، وأكدت على الحاجة إلى المضي قدماً في تطبيق موحد لنظام عملية التحرير، والذي سيخدم قطاع النقل الجوي، ويوفر النمو الاقتصادي والعمالة داخل الدولة وخارجها.

ثانياً- تحليل واقع تحرير قطاع النقل الجوي في الجزائر:

مر النقل الجوي في الجزائر بعدة قوانين لتسييره وتنظيمه منذ الاستقلال إلى يومنا هذا، وكان أول قانون صدر في هذا المجال هو القانون رقم: 166/64 المؤرخ في: 08/06/1964 المتعلق بالخدمات الجوية، المتعلق بالخدمات الجوية، وألحق به عدة قوانين أخرى منظمة له، ولما كانت شروط النقل الجوي مشددة في الجزائر، كان من اللازم تقنين تشريع خاص بهذا القطاع يحمي الملاحة الجوية ويوحد قواعدها وقوانينها، تمثل في القانون الجوي المتعلق بالطيران المدني الجزائري الذي ألغى جميع القوانين السابقة، بموجب القانون رقم: 06/98 المؤرخ في: 27/06/1998 المحدد للقواعد المتعلقة بالطيران المدني، المعدل والمتمم بالأمر رقم: 10/03 المؤرخ في: 17/08/2003، والقانون رقم: 02/08 المؤرخ في: 23/01/2008، والقانون رقم: 14/15 المؤرخ في: 15/06/2015.

ولعل الهدف الأول من تطوير وترقية قوانين قطاع النقل الجوي هو تحسين مناخ الاستثمار في الجزائر، حيث تعتبر الجزائر الدولة الأولى على مستوى دول المغرب العربي التي حررت سوق النقل الجوي، وتمت الموافقة على طلب ثلاثة

شركات خاصة هي: "الخليفة للطيران"، "انتينيا للطيران"، "وايكو إير الدولية"، ومنح لها امتياز استغلال الخدمات الجوية. (بوكموش، 2016/2015، صفحة: 06).

والملاحظ أن الجزائر بعدما كانت قد أغلقت الباب أمام رأس المال الخاص للاستثمار في قطاع النقل الجوي، منذ سنة 2003 بعد ولوج قطاع النقل الجوي في تبعات قضائية جراء قضايا فساد أدت بانهيار شركة الخليفة للطيران بعد ثلاث سنوات فقط من نشأتها، وتلتها إفلاسات الشركات الأخرى لعجزها المالي، أعادت الحكومة النظر وأبدت مساع للاندفاع أمام فكرة تحرير القطاع من الاحتكار العمومي، مثل: "شركة الخطوط الجوية الجزائرية"، وشركة الطيران الطاسيلي (فرع شركة المحروقات سوناطراك) بفسح المجال أمام المستثمرين الخواص الذين يبذلون نية حسنة لخوض هذه التجربة.

وبعدما أعلنت الشركة الجزائرية في السنوات الأخيرة، عن تسجيلها لعجز مالي أدى إلى إحداث عدة تغييرات في الإدارة، وذلك على خلفية سلسلة من الإضرابات التي قامت بها العديد من النقابات التابعة لها، وتشير التقارير الرسمية إلى أن الخطوط الجوية عرفت عجزا ماليا تجاوز 100 مليون دولار سنة 2017، وخلال السنوات الماضية ارتفعت النداءات المطالبة بمراجعة تسيير مكاتب الجوية الجزائرية في الخارج خاصة وأن عدد منها لا يحقق أي أرباح مالية. (<https://bit.ly/3F2Zryl>, 2021).

وقد سجلت شرك الخطوط الجوية الجزائرية 6 آلاف مليار سنتيم خلال فترة فيروس كورونا (COVID-19)، وعليه تعتزم الخطوط الجوية الجزائرية مباشرة مخطط تطوير (2021-2025)، يسمح لها بدعم مكائنها في السوق الجزائرية وحجز مكانة مرموقة في سوق النقل الجوي العالمي، خاصة في الفضاء الإفريقي. (<https://bit.ly/3mmg1Aq>, 2021).

وفي انتظار النهوض بخدمات شركة الخطوط الجوية الجزائرية لابد من البحث عن حلول أخرى، أهمها تحرير قطاع النقل الجوي، والذي تم الإعلان عن فتحه بالنسبة للنقل البحري والجوي للبضائع أمام الخواص الجزائريين دون الأجانب بادئ الأمر، ومنح تراخيص للخواص لشراء طائرات، وصرحت الحكومة الجزائرية أنه تم اتخاذ قرار فتح النقل البحري والجوي لشحن للبضائع أمام المتعاملين الخواص الوطنيين، في جلسة استماع أمام أعضاء لجنة المالية والميزانية بالمجلس الشعبي الوطني حول مشروع قانون تسوية الميزانية لسنة 2015، وذلك استجابة للتوجه الجديد للاقتصاد الوطني نحو التصدير، وأكد على أن فتح المجال أمام المتعاملين الخواص سيسمح بنقل البضائع المحلية الموجهة للتصدير بما فيها المنتجات الفلاحية، ما يسمح باستحداث مناصب عمل جديدة، وفتح أمام الخواص إمكانية شراء طائرات من أجل شحن البضائع الموجهة للتصدير أو استئجار وسائل لنقل البضائع. (<https://bit.ly/2YABjma>, 2021).

ولكن في ظل عدم وجود إرادة سياسية حقيقية بقيت هذه القرارات حبرا على ورق، وأعدت الحكومة سنة 2020 الحث على الاسراع في تحرير قطاع النقل الجوي ضمن المقاربة الاقتصادية والاجتماعية الجديدة، والسماح بإنشاء شركات خاصة لضمان خدمة النقل الجوي الداخلي، لخلق ديناميكية اقتصادية وامتصاص البطالة من خلال الاستثمار في هذا القطاع.

المحور الثاني: متطلبات نجاح سياسة تحرير قطاع النقل الجوي للاستثمار في الجزائر

وفي ظل تأثير قطاع النقل الجوي في الجزائر بشكل كبير بأزمة فيروس كورونا المستجد (COVID-19)، خاصة شركة الخطوط الجوية الجزائرية، لابد من تجسيد

متطلبات ومستلزمات تحرير قطاع النقل الجوي، بما في ذلك تحديث المطارات وبناء أسطول جوي حديث يتلاءم وخصوصية فكرة تحرير هذا القطاع الحساس، وملائمة الأنظمة القانونية والاقتصادية وواقع قطاع النقل الجوي في الجزائر، نذكر أهمها فيما يلي:

أولا- توفر البنية التحتية الصلبة ومساهمتها في جلب الاستثمار

إن تطبيق آلية تحرير النقل الجوي الداخلي لدعم الاستثمار الوطني يتطلب من الدولة توفير عدد كاف من الطائرات، فضلا عن المطارات المجهزة بالوسائل الحديثة، خاصة ونحن في عصر التكنولوجيا.

1- المطارات: إن وجود البنية التحتية (المباني والمطارات) الملائمة وفق المعايير الدولية، يعد عامل مهم يقلل من تكاليف الإنتاج ويساعد المؤسسات على المنافسة، ويمثل حافزا فعالا لجذب الاستثمار الأجنبي المباشر، لذا فمن مهام الدول المضيفة توفير مثل هذه البنية المناسبة لتقوم بدورها في جذب التدفقات الاستثمارية المباشرة الخاصة المحلية وكذا الاجنبية لدعم الاقتصاد بشكل عام.

حيث يحتاج النقل الجوي كباقي فروع النقل إلى مساحات مهيأة يتم فيها عمليات النزول والركوب (الشحن والتفريغ)، تتمثل في المطارات المختلفة الأصناف، حيث توجد بالجزائر 36 مطارا منها 16 دولية، حيث يعد مطار الجزائر هو الأكثر أهمية حيث يستقطب 06 ملايين مسافرا سنويا، الخطوط الجوية الجزائرية هي شركة الطيران الوطنية التي تهيمن على سوق النقل الجوي، الذي سجل منذ افتتاحه للمنافسة 08 شركات خاصة أخرى، تتكفل الخطوط الجوية الجزائرية بعدة رحلات نحو أوروبا، إفريقيا، كندا، الصين والشرق الأوسط، و هناك عدة شركات طيران أجنبية لديها رحلات نحو الجزائر نذكر منها: التونسية للطيران، الخطوط الجوية للملكية المغربية، الخطوط

الجوية الفرنسية، الإيطالية للطيران، إيغل أزور، ليفتنزا، الخطوط الجوية التركية، الخطوط الجوية البريطانية. (<https://bit.ly/3uWtyms>, 2021).

حيث أن تحرير قطاع النقل الجوي، الخوصصة وزيادة المنافسة بين شركات الطيران، أدى إلى إلزامية إعادة هيكلة شبكة النقل الجوي من خلال الانتقال من الخطوط الجوية من "نقطة إلى نقطة" إلى منطقتي مطارات المحور، إذا أن البحث عن المردودية وتنويع مصادر الدخل وسط تصاعد نزعة الخوصصة، أدى إلى تحول مطارات المحور من مجرد مورد للبنى التحتية إلى مراكز للتسوق والأعمال، بينما ساهمت القدرات العقارية في تحول المطار إلى مدن حقيقية، أو ما يطلق عليه بالمدن المطارية (زقاي، 2020، صفحة: 66).

وعليه يكتسي موضوع تحرير المطارات وفتح تسييرها أمام الخواص أهمية كبيرة لتقليص أزمة المديونية، وتوسيع قدرة المطارات على استيعاب الخدمات المتعددة من طرف مستغلي مرفق النقل الجوي.

2- التقنيات القانونية لإشراك القطاع الخاص في تسيير المطارات:

في حالة المطارات في الجزائر فإن خيارات بيع الأسهم غير قائم بسبب غياب البورصة وعدم البحث عن تعظيم مداخيل الدولة، وكذا البيع المباشر للمطارات بسبب العائق القانوني الذي لا يسمح ببيع أكثر من 49% للقطاع الخاص، في المقابل فإن خيار المقاول من الباطن التي تعتبر شكلا بسيطا وسهلا للتطبيق في ميدان المطارات، وعقد التسيير (الإيجابي أو السلبي)، وعقود الامتياز، خيارات يمكن اعتمادها لإشراك القطاع الخاص (زقاي، 2020، صفحة: 78).

أ- عقد التسيير:

عقد التسيير مباشرة الدولة تسيير المطارات بنفسها، خدمة للمصالح العامة، وكان هذا النظام أنسب حتى سنة 1945 يقتضي تنصيب قائد للمطار يتولى إدارته باستعمال وسائل السلطة العامة وميزانيته مقتطعة من ميزانية الدولة، بالرغم كونه شخص معنوي مستقل بذاته، أما الموظفين فيكونون تابعين لهيئات عامة متعددة (وزارات ومؤسسا مختلفة ومستقلة)، الأمر الذي يعرقل اتخاذ القرارات اللازمة بسبب مرورها بإجراءات روتينية طويلة الأجل، ولقت تقنية التسيير المباشر صعوبات في تطبيق قواعد المحاسبة العامة لا تتماشى تقنيا مع تسيير هذه المصالح، وقد تم تطبيقه في الجزائر بموجب المرسوم رقم: 159/65 المتضمن شروط إنشاء واستخدام واستغلال ومراقبة المطارات المدنية.

ورغم صدور القانون رقم: 06/98 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري، إلا أنه أبقى على المرسوم السابق رغم أن أحكامه تتعارض والتعديل الذي جاء به القانون رقم: 06/98 في كيفية تسيير المطارات، فكان الأخرى بأن يلغي هذا القانون ما جاء به المرسوم، وبالتالي فقد أثبت هذه التقنية القانونية فشلها وعجزها في إدارة المطارات، فما كان على المشرع إلا وضع تقنيات قانونية جديدة للتسيير تمثلت في عقود الامتياز.

ب- عقود الامتياز (الايجار-الامتياز دون/أو مع استثمار خارجي) -CET

:BOT

عرف الأستاذ De l'AUBADERE امتياز المرافق العامة بأنه: "اتفاق بين الجماعات العمومية (مانحة الإمتياز) وشخص من القانون الخاص (صاحب الامتياز)،

تسيير مرفق عام مع تحمله لكافة المخاطر مقابل رسوم يتقاضاها المنتفعين بالمرفق ".
(L'AUBADERE, 1998, p. :285).

وعلى غرار باقي التشريعات عرف المشرع عقد الامتياز في عدة نصوص قانونية وتنظيمية، وقد صرح المشرع الجزائري على امكانية الامتياز ضمن الحياة العملية في مجال الطيران المدني، من خلال نص المادة 08 من القانون رقم: 06/98 المعدلة بالقانون رقم: 05/2000 المؤرخ في: 2000/12/06 التي تنص على أنه: "تقوم الدولة بإنشاء المحطات الجوية وانجازها وتشغيلها واستغلالها، ويمكن ان يكون إنجازها و/أو استغلالها محل امتياز يمنح لأشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية أو أشخاص اعتباريين خاضعين للقانون الجزائري وذلك وفقا للشروط التي يحددها هذا القانون".

كما صرح عن الامتياز ضمن نص المادة 41 من القانون رقم: 06/98 المعدلة بالمادة 03 من الأمر رقم: 10/03 السابق الذكر، التي نصت على أنه: " يمكن أن يكون إنجاز واستغلال محطة جوية أو مطار أو محطة طوافات بغرض فتحها للملاحة الجوية العمومية، موضوع امتياز تمنحه السلطة المكلفة بالطيران المدني، تحدد شروط وكيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم".

والملاحظ أن البناء الطيرانى وصيانة الطائرات والرقابة التقنية، يعد نشاطا تحتكره الدولة دون سواها، فلم يُمكن المشرع الجزائري الخواص من الاستفادة من الامتياز ضمن هذا النوع من النشاطات الجوية، وجعل الدولة تنفرد به دون سواها، ولعل هذا يرجع إلى المشاكل الأمنية التي مست قطاع النقل الجوي سنة 1994 المتعلقة بالعيشرية السوداء وما مرت به الجزائر من جرائم مادية وبشرية.

وفيما سمحت الدولة بمنح امتياز استغلال الخدمات الجوية، امتنعت عن منح الامتياز لتسيير المطارات الجزائرية، فلم يتم صدور أي قانون لحد الساعة، وبالتالي اضطرت الدولة إلى تمويل إنجاز المحطة الدولية الجديدة لمطار "هوارى بومدين"، وإتمام الأشغال بها وافتتاحها سنة 2006، ومنح تسييرها لمؤسسة "مطارات باريس الأجنبية"، مع مؤسسة تسيير المصالح المطارية (EGSA) (بوكموش، 2016/2015، صفحة: 07).

حيث تكتسي مشاركة القطاع الخاص في تنمية وتسيير المطارات أهمية متزايدة في إطار يتميز بسعي الحكومات لتقليص المديونية، وتوسيع القدرات الاستيعابية للمطارات في الجزائر.

ج- التسيير عن طريق الترخيص:

إلى جانب المطارات والمحطات الجوية المفتوحة للملاحة الجوية العمومية، أجاز المشرع إنشاء واستغلال المحطات الجوية ومحطات الطوافات، الموجهة للاستعمال الخاص عن طرق الرخصة الإدارية من طرف السلطة المكلفة بالطيران المدني، يحكمها دفتر شروط تحدد أحكامه الاجراءات التقنية والادارية والمالية، ضمن المادة 46 من القانون 06/98 المعدلة والمتممة بالقانون رقم: 05/2000 السابق ذكره.

وتبقى أحكام هذه التقنية غامضة ومعقد في ظل الفراغ القانوني المتعلق بالمدة التي على السلطة المعنية احترامها لدراسة طلبات الرخص المقدمة أمامها، وحالات الرفض وكيفية وميعاد الطعن فيها، كما لم يحدد المرسوم التنفيذي رقم: 03/02 المؤرخ في: 2002/01/16 الي يحدد شروط إنجاز واستغلال المحطات الجوية ومحطات الطوافات الموجهة للاستعمال الخاص وكيفياته، مدة سريان هذه الرخصة.

د- المقابلة من الباطن:

نظم المشرع الجزائري أحكام المقابلة من الباطن ضمن المادتين 564 و565 من الأمر رقم: 58/75 المؤرخ في: 1985/09/26 المعدل والمتمم بالقانون رقم: 05/07 المؤرخ في: 2007/05/13، حيث نصت المادة 564 منه على أنه: "يجوز للمقاول أن يوكل تنفيذ العمل في جملته أو في جزء منه إلى مقاول فرعي إذا لم يمنعه من ذلك شرط في العقد أو لم تكن طبيعة العمل تفترض الاعتماد على كفاءته الشخصية"، وتعد شكلا من أشكال الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص من خلال إسناد بعض الأنشطة لمقاولين متخصصين من خلال مناقصات، مع بقاء مسير المطار مسؤولا عن التنسيق والرقابة على هذه النشاطات، حيث تسمع المقابلة من الباطن بتلبية حاجات الخدمات المتخصصة وتقليل نفقات الاستغلال، ويمكن تحوي المستخدمين في المطارات الجزائرية إلى مؤسسات المقابلة من الباطن أو إلى نشاطات أخرى. (زقاي، 2020، صفحة: 70).

ثانيا- إصلاح المنظومة القانونية وتطويرها: رغم اعتماد الجزائر آلية تحرير قطاع النقل الجوي سابقا، إلا أن تطبيقها ما زال متواضعا، كما أن الانفتاح التدريجي لصناعة الطيران المحلية لم تحقق معدلات النمو المنشودة، علاوة على ذلك، لم تتقدم عملية خصخصة الخطوط الجوية الجزائرية، ومع أن الخطوط الجزائرية فقدت احتكارها للسوق المحلية منذ سنوات، إلا أنها ما زالت تسيطر على أكثر من 90% من النقل الجوي الداخلي، كما أنه رغم تأثير قطاع الطيران بشكل كبير بوباء كورونا (COVID-19)، وبالتالي لا بد من وجود إطار تشريعي يرسى الأسس القانونية المنظمة لقطاع النقل الجوي والحركة الاستثمارية لهذا النشاط الحساس، وتحديثها مع متطلبات تحرير هذا القطاع، ، فلا بد من وجود قوانين واضحة غير معقدة ولا متناقضة لتسهيل تجسيد الإجراءات والتطبيقات العملية على أرض الواقع، بهدف جذب استثمارات حقيقية

سواء كانت وطنية أو أجنبية، ويبقى نشاط الطيران المدني من الأنشطة الربحية، والتي يمكن أن توفر إيرادات جيدة للدولة فيما لو تم إتقان تشغيل هذا النشاط.

خاتمة:

إن الأهداف المرجوة من تحرير النقل الجوي الداخلي في الجزائر هو الخروج من الأزمة التي يتخبط فيها هذا القطاع، وهو ما تجسد في القرارات الأخيرة للحكومة والتي أوصت بضرورة فتح باب الاستثمار الداخلي أمام القطاع الخاص، والتوجه نحو تطوير آليات التبادل التجاري بين الجزائر والدول الأفريقية التي تشكل سوقا مهمة، والتي تُمكن حصول المواطن على خدمات جيدة ونوعية بتكاليف مدروسة، والاستفادة من عوائد القطاع المحرر، فضلا على ضمان حصول الدولة على إيرادات مقبولة، واستفادة المستثمرين من عوائد معتبرة لتشجيعهم على الاستثمار في هذا القطاع الحساس وتوسيع خدماته، خاصة بعد الأزمات التي تخبط فيها هذا القطاع في الجزائر، والتي سجلها جراء الفيروس الخطير فيروس كورونا (COVID-19)، لذا على الدولة تجسيد إرادة سياسة حقيقية للخروج من هذه الأزمة، وكان أهم ما توصلنا إليه من خلال هذه الدراسة مايلي:

- إن تحرير قطاع النقل الجوي الداخلي في الجزائر، واشراك القطاع الخاص وإن كان الهدف منه تفعيل مناخ الاستثمار في الجزائر، إلا أن له العديد من السلبيات التي قد تؤثر سلبا على شركة الخطوط الجوية الجزائرية، فخفض الاعتماد على هذه الشركة التي تحتكرها الدولة، يؤدي حتما إلى نقص أرباحها، خاصة وأنها تعاني من الإفلاس بعد الأزمات المتتالية عليها، على رأسها الجائحة التي مرى بها العالم على غرار الجزائر جراء فيروس كورونا (COVID-19) الذي ضرب هذا القطاع الحساس وألحق به أشد الخسائر المالية.

- نقص الخبرات والكفاءات الكافية لدى الجهات المختصة لإدارة فكرة تحرير قطاع النقل الجوي الداخلي في الجزائر، نظراً لحدائثة التجربة، ودخول القطاع الخاص

إلى هذا المجال يعني إبعاد الطرف الحكومي بشكل شبه كامل، سيؤثر سلبا على اليد العاملة بهذا القطاع ما سيؤدي إلى تسريحها وفتح باب البطالة أمام موظفيها.

- نقص فعالية الآليات القانونية المقدمة من طرف الدولة لتحرير قطاع النقل الجوي في الجزائر، فمنها ما يتعارض والنصوص القانونية التي تحكم النقل الجوي في الجزائر، ومنها ما ينتابه الغموض فيصعب تطبيقه واقعا.

- رغم تأكيد الدولة على تجسيد تحرير قطاع النقل الجوي والبحري للبضائع في الجزائر منذ سنوات إلا أن تطبيقه على أرض الواقع ما يزال حبرا على ورق.

وعليه نقتراح بعض التوصيات التي نرى أهميتها بهذا الخصوص :

1- ضرورة توفير البنية التحتية لتحرير النقل الجوي الداخلي في الجزائر قبل تنبني مسألة التحرير، والنظر بجدية إلى صناعة النقل الجوي كأداة دافعة لتطور الاقتصاد الوطني، وتجسيد الفكرة من الدراسة إلى التطبيق الواقعي.

2- يتطلب دعم شركة الخطوط الجوية الجزائرية المحتكرة من طرف الدولة، وتقوية مركزها في السوق الوطنية قبل التفكير في عملية التحرير.

3- تحرير قطاع النقل الجوي من البيروقراطية والروتين بإعطائه حرية في إدارة عملياته، لتفادي القيود التي تعيق تطور هذا القطاع التي من شأنها عرقلة السير الحسن لعملية الاستثمار.

4- السماح للمستثمرين من القطاع الخاص المحلي والأجنبي بتأسيس شركات طيران خاصة تعمل على المنافسة فيما بينها، ومع الناقل الوطني لتحفيزه على تطوير نفسه وتحسين أدائه.

5- توفير القوانين والمناخ المناسب الذي يؤدي إلى نجاح هذه السياسة الجديدة مع الأخذ بعين الاعتبار الاستفادة من تجارب الدول التي سبقت الجزائر في مجال تحرير النقل الجوي، لتفادي العقبات، والوصول إلى خلاص المقترحات والنتائج التي تعتبر عاملا حاسما لنجاح تحرير قطاع النقل الجوي، وذلك بإقرار برنامج مدروس لإنجاح فكرة الاستثمار، بمشاركة المستثمرين في تطبيق سياسة التحرير التدريجي للاستثمار في قطاع النقل الجوي.

6- الأخذ بعين الاعتبار التدابير القانونية والتنظيمية اللازمة، ووضع الآليات والصيغ الملائمة لضمان المشاركة الفعالة والنزيهة والمنافسة العادلة والشفافة للمستثمرين الوطنيين أو الأجانب، والسماح بالتنافس الشريف لضمان تقديم أفضل الخدمات في مجال النقل الجوي سواء للركاب أو البضائع، وفتح الفرصة للأفضل لتحقيق الأهداف والنتائج الاقتصادية المرجوة.

7- تشجيع شركات القطاع الخاص لخدمات صناعة المطارات والنقل وإدخال التقنيات الحديثة في تطوير المطارات والطائرات وتجهيزها، مع ضرورة التركيز والتشديد على تحسين ومراقبة الدولة لشروط سلامة وأمن الخدمات تفاديا للحوادث التي قد تحصل أثناء التشغيل.

المراجع:

Bibliography

<https://bit.ly/2YABjma>. (2021, 10 05). Récupéré sur

<https://bit.ly/2YABjma>

<https://bit.ly/3F2Zryl>. (2021, 10 08). Récupéré sur

<https://bit.ly/3F2Zryl>

<https://bit.ly/3mmg1Aq>. (2021, 09 1). Récupéré sur

<https://bit.ly/3mmg1Aq>

<https://bit.ly/3uWtmys>. (2021, 10 8). Récupéré sur

<https://bit.ly/3uWtmys>

Izaguire, A. G. (2000). *view point: Privaten infrastructure. The private secto and Infrastructure Network.*

L'AUBADERE, . D. *Traité des contrats administratifs.* (T. 1.

L.G.D.J, Éd.) Paris, Paris, 1998.

سرور بوكموش، النظام القانوني لاستغلال النقل الجوي في الجزائر. أطروحة لنيل درج الدكتوراه في القانون

الخاص، تخصص قانون الأعمال. الجزائر: كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، (2016/2015).

عادل رجب . (2005, 2005). تحرير قطاع النقل الجوي: الفرص والتحديات. مصر: المركز المصري

للدراستات الاقتصادية E C E S.

وليد زقاي. الحوكمة في المطارات: دراسة حالة مطارات الجزائر، مجلة الدراسات الاقتصادية المعاصرة. مجلة

الدراسات الاقتصادية المعاصرة، 2020، 05، (01).