

## تقييد الملكية العقارية الخاصة لمصلحة وسائط النقل في القانون الجزائري

### Restriction of private real estate property for the benefit of the means of transport in Algerian law

د. مصطفى بوضياف . أستاذ محاضر "أ" - القانون الخاص -

جامعة يحيى فارس المدية - الجزائر - [boudiaf.mustapha@univ-medea.dz](mailto:boudiaf.mustapha@univ-medea.dz)

تاريخ النشر: 2022/07/11

تاريخ القبول: 2022/05/27

تاريخ الإرسال: 2022/04/05

ملخص:

تعتبر المواصلات من القطاعات الاقتصادية الرئيسية في العالم. فالعديد من المؤسسات الصناعية الكبرى تحقق مجمل أو معظم دخلها من مبيعات المعدات أو الوقود لوسائل المواصلات، خصوصا في مجالات النقل الجوي، و مجال النقل البري والنقل بالسكك الحديدية. تشمل صناعة المواصلات على صناعة المعدات، وناقلات الركاب والبضائع، وكذا الصناعات المتصلة. ولكن الصناعات المساندة تؤدي أيضا دورا حيويا في المواصلات بما توفره من وقود وخدمات مختلفة ومرافق. ويختلف مدى تدخل الحكومات في قطاع المواصلات باختلاف النظم الاقتصادية للبلدان المختلفة، و لأجل تحقيق استعمال جماهيري واسع لها؛ لا بد لها من منشآت قاعدية تضمن سلاسة سيرها و أدائها المصلحة العامة المنوطة بها، وهنا لا يمكن الاستعاضة عن الأملاك العقارية للخواص حين تنفيذ تلك المشاريع الخدمية العامة؛ فيتدخل المشرع للانتقاص من تلك الأملاك بمختلف الوسائل لجعلها في خدمة المواطنين وفقا لنظرية المرافق العامة، وتلبية للحاجيات العامة للمواطنين.

**كلمات مفتاحية:** ملكية خاصة، تقييد، وسائط النقل، مصلحة عامة.

#### **Abstract:**

Transportation is one of the major industries in the world. Many large industrial establishments achieve all or most of their income from sales of equipment or fuel for transportation. The transportation industry includes the manufacture of equipment, passenger and cargo carriers, as well as related industries. But the support industries also play a vital role in transportation, with the fuels, various services and utilities they provide.

Most of the means of transportation either follow the railway systems, the road network, or the air navigation, and in order to achieve a wide public use of them, they must have basic facilities that ensure the smooth running and performance of the public interest entrusted to them. public service; The legislator intervenes to diminish these properties by various means to make them serve the public interest.

**Keywords:** Private property, restriction, modes of transport, public interest.

## مقدمة

يتم التحريك المادي للسلع، أو للمسافرين و أمتعتهم، أي نقلها باستخدام واحد أو أكثر من وسائط النقل. فالوسائط المختلفة (الجوية، البحرية، البرية، والسكك الحديدية، والممرات المائية الداخلية) لها عمليات وشروط معلوماتية مختلفة. وينشأ هذا الاختلاف استناداً إلى البنى التحتية المختلفة لهذه الوسائط، والقدرات المختلفة للتعامل مع كميات أكبر أو أصغر من شحنات السلع، ولكن أيضاً إلى نظم دولية، أو وطنية، أو حتى محلية، لكل واحد من وسائط النقل.

يتضمن النقل الجوي والبري عادة نقل الشحنات بوسائط أخرى إلى ميناء التحميل، ومن ميناء الوصول (الطرق، والسكك الحديدية، والممرات المائية الداخلية). ويشمل النقل متعدد الوسائط أكثر من وسيط نقل واحد، ولكنه يستدعي أيضاً استخدام معدات خاصة به، ولاسيما عند نقل الشحنات بالسكك الحديدية، أو الطرق البرية، يمكن تحويلها من الشاحنة إلى العربة الحديدية.

تسعى الدولة جاهدة لتوفير الخدمات العامة المتعلقة بنقل المسافرين والبضائع في أفضل الأحوال و بأفضل الشروط، ولأجل ذلك كله تنفذ مشاريع خدمات عامة عن طريق مرافقها العامة أو عن طريق الخواص، و أثناء تنفيذ عقود الأشغال العامة سائلة البيان تحتاج إلى المساس بالملاك العقارية الخاصة للمواطنين، فتباشر جملة من التقييدات باسم المصلحة العامة و تنشأ عن ذلك نزاعات قضائية مختلفة منها ما يتعلق بشكل الإجراءات القانونية المتخذة، ومنها ما يتعلق غالباً بالتعويض.<sup>1</sup>

ولذا فالإشكالية تكون كالتالي: كيف يمكن للمشرع التدخل للمساس بالملكية العقارية الخاصة و تطويعها خدمة للمصلحة العامة، وما هي الوسائل القانونية لذلك، ومدى شرعيتها؟.

للإجابة على الإشكالية المثارة يمكن تقسيم موضوع البحث إلى ثلاث مباحث هما: المجال المخدوم بالطرق، ثانياً بشبكة السكك الحديدية و ثالثاً؛ المجال الخدم بالملاحة الجوية و الاستغلالات الجوية للمنشآت الجوية.

### المبحث الأول: رخصة السكك الحديدية

شبكة السكك الحديدية الجزائرية ليست ملك للشركة؛ بل ملك للدولة الجزائرية فالشركة تستغلها وحدها كما أن عليها صيانتها أو اقتراح مشاريع جديدة لتوسعتها أو تطويرها. في 2017 أعلنت الشركة أنها تستغل ما يقارب أصل 4200 كم موجودة، مع إعلان الدولة الجزائرية برنامج توسعة وتطوير خطوط

المواصلات السكنية على كامل التراب الجزائري في آفاق 2021 ، تصبو الجزائر للوصول لطول إجمالي قدره 6300 كم مستغل من طرف الشركة<sup>2</sup>.

تصنف الشبكة حسب القياس أي التباعد بين السكتين وحسب حالتها هي مكهربة أم لا وحسب ازدواجيتها أي بين نفطة ونقطة السكة أحادية أم مزدوجة<sup>3</sup>.

### المطلب الأول: تقييد الملكية الخاصة لأجل المصلحة العامة المرتبطة بالسكك الحديدية:

أولى المشرع الجزائري أهمية بالغة للأملاك العامة الاصطناعية التابعة للسكة الحديدية، وقرر إنشاء قيود قانونية على الأملاك الخاصة المجاورة لها دعاهما بارتفاقي الابتعاد ومنع البناء<sup>4</sup>.

وتطبيقا لأحكام قانون الأملاك الوطنية جاء المرسوم التنفيذي رقم 454/91، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 303/93 المؤرخ في 1993/12/08، يحدد شروط إدارة الأملاك الخاصة والعامة التابعة للدولة وتسييرها ويضبط ذلك، ويهدف ارتفاقي السكة الحديدية المتمثل في الابتعاد ومنع البناء اللذان يثقلان الملكية المجاورة للسكة الحديدية، حماية المجاورين من أخطار الأضرار التي تترتب عن استغلال السكة الحديدية، وتوفير مجالات الرؤية الضرورية لملاحظة الإشارة كما يستهدفان حماية مشتملات السكة الحديدية، والمحافظة على إمكانيات توسيع الخط، وتعديله باستمرار، ويطبق هذان الارتفاقان أي الابتعاد ومنع البناء على الملكيات المجاورة لمنشآت السكة الحديدية للقوانين والتنظيمات المعمول بها<sup>5</sup>.

وينحصر هذان الارتفاقان في الابتعاد و منع البناء في مساحات الملكيات وأجزائها، والواقعة على جانبي السكة الحديدية والمتمثلة في منطقة ارتفاع سكة حديدية تحدها مشتملات الأملاك العمومية التابعة لها، والتصنيف المفروض على البناءات الجديدة في الموضع الذي يجاورهما<sup>6</sup>.

يمنع القانون إقامة أغطية وأكوام التبن، والكلاً الجاف وأكداس الحصيد، أو وضع أية مادة سريعة الالتهاب في الملكيات المجاورة، على امتداد مسافة دنيا يحددها التنظيم ابتداء من حدود مشتملات السكة الحديدية من جراء انتفاعها بالارتفاق الخاص بها، ولا يجوز أن تكوم الأحجار أو الأشياء غير سريعة الالتهاب، أو القيام بالحفر قرب السكة الحديدية التي أقيمت فوق الردوم إلا برخصة قبلية، يسلمها الوالي بعد استشارة المصالح التقنية المختصة<sup>7</sup>.

إن النصوص القانونية المنظمة لارتفاعات السكك الحديدية الواردة ضمن أحكام قانون الأملاك الوطنية وما تلاه من تنظيم جاءت عامة، لذلك رأى المشرع ضرورة شرحها عن طريق تفصيلها في القانون المنظم للسكك الحديدية<sup>8</sup>.

## 1. مفهوم المصلحة العامة المرتبطة بالسكك الحديدية.

لقد جاء القانون 35/90 لأجل تحديد الإجراءات الخاصة الرامية إلى الدفاع عن الهياكل القاعدية وحمايتها والتجهيزات والعتاد، الثابتة منها والمتحركة التي تساهم في استغلال النقل بالسكك الحديدية لضمان أمن الأشخاص والمواد المنقولة مع مراعاة انتظام المواقيت والتعريفات، والرفاهية وقابلية الإسكان داخل العربات والتسهيلات في المحطات، وغيره من الملحقات والمعلومات العامة والخاصة التي تهتم المسافرين ومستعملي النقل بالسكك الحديدية، ما لم يتعذر ذلك بسبب قوة قاهرة<sup>9</sup>.

ويتبين من دراسة أحكام القانون 35/90 أن المشرع كان جادا وصائباً في إحداث الارتفاعات الخاصة بسكك الحديد، وذلك من خلال صياغة نص المادة الرابعة في الفقرة الأولى منه التي تنص على ما يلي: "مع مراعاة الأحكام المتعلقة بالارتفاع العام، تفرض ارتفاعات خاصة، تسمى ارتفاعات السكة الحديدية، وذلك للمنفعة العامة"<sup>10</sup>، جاء في الفقرة الثانية من نص المادة<sup>11</sup>4 توضيح لأهم أهداف هذه الارتفاعات وهي كالتالي:

حماية حدود السكة الحديدية وملحقاتها، وإبقاء إمكاناتها ثابتة فيما يخص توسيع تخطيطها أو تغييره، وإنشاء مجالات الرؤية الضرورية لمراقبة الإشارات الحديدية، وتسهيل استغلال السكة الحديدية وحماية السكان المجاورين لها من الأخطار والأذى الخاصة بحركة مرور القطارات.

## 2. ارتفاعات السكك الحديدية:

المشرع حينما وضع القاعدة العامة لارتفاعات السكك الحديدية في قانون الأملاك الوطنية وأحال التفاصيل على القانون 35/90 يكون قد فصل في نقطة واقعية هامة هي نطاق تطبيق الارتفاعات الخاصة بالسكة الحديدية، ولأجل ذلك جاء نص المادة 4 الفقرة الثالثة ليفصل المسألة كالتالي: "تطبق الارتفاعات الخاصة على الملكيات المجاورة للهياكل القاعدية، ومنشآت السكة الحديدية الجاري استغلالها، وعلى المنشآت الحديدية المتوقع إنجازها التي وافق عليها الوزير المكلف بالنقل في إطار مخطط التوسيع والتهيئة أو الإنشاء".

وأورد المشرع حكما خاصا في حالة تعارض الارتفاقات العامة مع ارتفاقات السكة الحديدية، يتضمن ترجيح القواعد المتعلقة بارتفاقات السكة الحديدية المنصوص عليها في القانون 35/90<sup>12</sup>، كما ألزم المشرع الجهات الوصية على النقل بالسكك الحديدية، وكل من له الصفة أن يذكر ارتفاقات السكة الحديدية، ويشير إليها في كل وثائق السجل العقاري الخاصة بالملكيات التي تفرض عليها ارتفاقات، إلى ارتفاقات السكك الحديدية<sup>13</sup>.

#### المطلب الثاني:البنائات المشيدة قبل سن ارتفاقات السكك الحديدية:

وضع المشرع حكما خاصا يتعلق بالمنشآت المنجزة قبل صدور قانون السكك الحديدية، وأكد على أنه تبقى البنائات المنجزة على الأراضي التي تفرض عليها ارتفاقات السكة الحديدية على حالتها، وذلك فقط إذا كانت لا تشكل عائقا أمام استغلال السكة الحديدية وأمنه، ولا يرخص إلا بالأشغال الخاصة وصيانة هذه البنائات ما عدا الأشغال المشابهة للأشغال الجديدة<sup>14</sup>.

أما إذا كانت البنائات المنجزة قبل صدور القانون 35/90 المتعلق بالسكك الحديدية بعد معاينة حالة هذه البنائات كما ورد في المادة 2/6 التي تنص: " وتعاين حالة هذه البنائات وموقعها ضمن الشروط و الكيفيات المحددة عن طريق التنظيم"، وفي عكس الحالة المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 06 تهدم البنائات ويمنع أي بناء جديد في هذه الأراضي ما عدا الأسوار<sup>15</sup>.

#### المطلب الثالث:ارتفاقات السكك الحديدية المنوطة بمنع الأنشطة:

أقر المشرع حزمة من الأعمال التي ينبغي على الملاك المجاورين للسكة الحديدية أو المنشآت أو الهياكل القاعدية القيام بها ويتجلى خصوصا فيما يلي:

- خطر تخزين أو تكويم الحصيد أو المواد القابلة للاشتعال على بعد معين من السكة الحديدية، وأحال المشرع كفيات تطبيق هذا الحكم على التنظيم<sup>16</sup>.

- منع إقامة أي مستودع أو أشياء قابلة للاشتعال على بعد من حدود السكة الحديدية تحدد عن طريق التنظيم، دون ترخيص مسبق من الوالي بعد استطلاع رأي مستغل السكة الحديدية ويمكن أن يسحب هذا الترخيص في أي وقت، ويستثنى من الترخيص تشكيل إيداعات من المواد غير القابلة للاشتعال لا يزيد علوها عن علو ردم السكة الحديدية في الأماكن التي تكون فيها السكة الحديدية مردومة<sup>17</sup>، أو تشكيل إيداعات من الأشياء القابلة للاستهلاك والضرورية لزراعة الأراضي<sup>18</sup>.

كما أورد المشرع حكما خاصا بالحفر في الأراضي المجاورة في منطقة يساوي عرضها العلو العمودي للردم الذي يقاس من أسفل المنحدر إلا برخصه صادرة عن الوالي بعد استطلاع رأي مستغل النقل بالسكك الحديدية<sup>19</sup>.

بينما أحال المشرع المسافات القصوى الواجب مراعاتها والمنصوص عليها في المواد 7 و8 و9 من القانون 35/90 على التنظيم، وأورد حكما آخر يتعلق بمنع الملاك المجاورين من القيام بأية أشغال تحت السكة الحديدية وملحقاتها دون الاستشارة المسبقة من مستغل النقل بالسكة الحديدية، كما ألزم المشرع الملاك المخالفين لمقتضيات المواد من : 6 إلى 11 وبإيقاف الأشغال وإزالة كل المنشآت والبناءات المنجزة.

وفي الأخير قرر المشرع أنه بإمكان الملاك المجاورين للهياكل القاعدية ومنشآت السكة الحديدية الجاري استغلالها، وعلى المنشآت الحديدية المتوقع إنجازها التي وافق عليها الوزير المكلف بالنقل في إطار مخطط التوسيع والتهيئة أو الإنشاء الحصول على تعويضات نظيرا لارتفاقات الخاصة بالسكك الحديدية على ملكياتهم<sup>20</sup>، وأحال كفيات تطبيق ذلك على التنظيم.

### 1. سريان أحكام السكك الحديدية على ميترو الجزائر.

بعد استقلال الجزائر، اقترحت خطة جديدة للتنمية الحضرية لمنطقة الجزائر العاصمة، وأعطت مهمة دراسة الجدوى لشركة الفرنسية لدراسة وتنفيذ النقل الحضري كوميدور. أجريت بين 1969 و1970 للتخطيط لبناء شبكة قطار الأنفاق في العاصمة الجزائرية و في 1980 اختيرت شركة سوفيرتو الفرنسية (حاليا سيسترا) بالإضافة إلى المؤسسة العمومية للنقل الحضري لمدينة الجزائر للمرة الأولى دراسة لاستكمال مشروع المترو في الجزائر العاصمة

وفي عام 1981، أُجري تقييم أولي لمسار الخط الأول لمترو الجزائر وقدم إلى الحكومة الجزائرية. وفي عام 1982، عينت شركة سوفيرتو الفرنسية عن فوزها بالدراسة لإنشاء شبكة بـ64 كم. مع إعطاء الأولوية للشطر الأول بطول 12,5 كم. جرت الدراسات الفنية في فترة 1982 و1985 وفي 24 نوفمبر 1984، أنشئت مؤسسة مترو الجزائر المسؤولة عن المشروع، وتكفلت بالمشروع شركتان إحداهما ألمانية والأخرى يابانية، لكن انهيار أسعار النفط في نفس الفترة من 30 دولارًا إلى النصف قلص من مداخل الدولة الجزائرية، فتأجل التنفيذ.

بعد ثلاث سنوات خُصص مشروع البناء لشركة كوسيدار وسيدار الجزائريتين في جويلية 1988 وأوت 1989 ولكن بظهور الأزمة الاقتصادية والسياسية في البلاد أثناء تلك الفترة توقف المشروع نهائياً، على الرغم من ذلك تم إنجاز أربع محطات فقط في ظرف 15 سنة.

اختيرت ساحة الأمير عبد القادر بمركز العاصمة في أكتوبر 1990 ، كأول محطة سميت بمحطة «عيسات إيدير»، وبدأ البناء في مارس 1993 ، وتلتها محطة الحامة سنة 1994، و في 1994 ، تم الانتهاء من الشطر الأول الممتد من ساحة الأمير عبد القادر إلى غاية البريد المركزي بمسافة 450 م، وتبعها إنجاز مقطع آخر من محطة البريد المركزي إلى غاية محطة خليفة بوخالفة.

في عام 2002 ، كانت الجزائر قد استفادت عودة التوازن الاقتصادي، قررت الحكومة الجزائرية إعطاء المشروع التمويل الكافي وتجديد الهياكل التنظيمية والتشغيلية من خلال برامج الاستثمارات العمومية التي أقرتها في إطار مخطط دعم الإنعاش الاقتصادي 2000 - 2005 وكذا المخطط التكميلي لدعم النمو 2005 - 2009.

بعد أكثر من عقدين من التخطيط والتنفيذ، أصبح مترو العاصمة الجزائرية جاهزا لاستقبال أول ركابه. شطر الحامة - حي البدر بأربع محطات و 17 فتحة للتهوية والكابلات تمت في الوقت المحدد. أعمال الهندسة المدنية والحفريات وتركيب السكك تم الانتهاء منها رسميا يوم 30 جوان 2007. تثبيت و تلحيم المسارات بطول 23 كم (حتى ورشة الصيانة بباش الجراح) بدأت في أبريل 2007 من قبل شركة تي سي أو (أشغال الجنوب-غرب) الفرنسية، لتُسَلَّم في شهر نوفمبر 2007 .

شرعت الهيئة المستقلة للنقل الباريسي ابتداء من 8 سبتمبر 2011 لمدة أربعة أسابيع في رحلات تجريبية للمetro (استغلال غير تجاري). وهي مرحلة تجريبية ضرورية لتشغيل المترو.<sup>[16]</sup> وأجريت التجربة التقنية الأولى لمترو الجزائر على مستوى الخط الرابط بين محطة البريد المركزي بوسط العاصمة وحي البدر بالقبة على طول 9,5 كم في أقل من 20 دقيقة. وقد انطلقت القاطرة المتكونة من ست عربات ومزودة بمكيفات الهواء في حدود الساعة 10:30 صباحا والتي أدت إلى إعجاب وزير النقل السابق عمار تو بمدى تقدم أشغال إنجاز المحطات العشر التي يضمها الخط الأول لمترو الجزائر وكذا ورشات الصيانة الواقعة بمنطقة باش جراح والتي تم الانتهاء من أشغالها ويتعلق الأمر بمحطات «عيسات إيدير» و«الحامة» و«حديقة التجارب» و«شارع المعدومين» و«حي عميروش» و«حي البحر والشمس» و«حي البدر».

يوجد خط وحيد للمетро مفعّل في مدينة الجزائر العاصمة يربط بين المحطتين النهائيتين الحراش- وسط (بلدية الحراش) وعين النعجة (بلدية جسر قسنطينة) بمحطة ساحة الشهداء (بلدية القصبية) ، وهو يمر على 10 بلديات محورية ومعروفة بكثافتها السكانية هي الحراش وبوروية وباش الجراح وجسر قسنطينة والمقربة وحسين داي والحامة وسيدي أحمد والجزائر الوسطى والقصبية التاريخية، ويمتلك المترو مستودعا لإيواء العربات وصيانتها يتواجد ببلدية باش الجراح تبلغ مساحته 16.000 م<sup>2</sup>. وقطبي للتبادل يقع بشارع المعدومين (مترو-ترامواي -مصعد هوائي-حافلات) والثاني في مدينة الحراش (مترو-قطار الضواحي).

### المبحث الثاني: رخصة شبكة الطرق

إن للطرق أهمية بالغة، فهي عصب الحياة الاقتصادية، كما تؤثر تأثيرا بالغا على تطور الحياة الاجتماعية لذلك وسمها المشرع بالأملك العمومية ومنحها الحماية اللازمة التي تعطيها حقها ولا تبخسه<sup>21</sup>. والطرق أهم استعمالات الأرض، فهي الشرايين التي تربط بين مختلف تلك الاستعمالات، وهي أحد العوامل التي تؤدي إلى زيادة الارتباط والتفاعل بين مكونات المدن والقرى والمراكز الصناعية والموانئ والمطارات وحتى شبكة قطارات السكك الحديدية، وشبكات المترو والترامواي، فلولاها لأصبحت الحياة مستحيلة.

### المطلب الأول: مفهوم رخصة شبكة الطرق

يمكن القول أن الطرق تشتمل في معناها على الملك العمومي الاصطناعي لشبكات الطرق<sup>22</sup>، وهو بدوره يضم ما يلي:

داخل المجمعات السكنية: القارعة وتضاف إليها الأرصفة في الحدود المعينة في مخطط الاصطفاف.  
خارج المجمعات السكنية: القارعة وتضاف إليها الأجزاء الملحقة بتكوين الطريق كالمنحدرات والحفر، والردوم، والمجاري، وجدران الدعم والحواشي والملاجئ الجبلية ومنشآت التطهير.

- المنشآت الفنية.

- التجهيزات الأمنية وإرشادات الطرق.

- محولات الربط للطريق للسيار.



جميع أجزاء الملك العمومي الطبيعي المندمجة ضمن الملك العمومي لشبكات الطرق بموجب إجراءات تعيين الحدود<sup>23</sup> وتتضمن ما يأتي:

- حافات الطرق خارج المدن.
- ملحقات الطريق وتوابعها.
- ملحقات المنشآت الفنية.
- المساحات المحددة بمحلات الربط.
- المغروسات.

لقد سبق للمشرع وأن عالج أعباء الجوار لصالح الأملاك الوطنية التي قصد بها علاوة على أعباء القانون العام، الارتفاقات الإدارية المنصوص عليها لفائدة الطرق العمومية، مثل ارتفاعات الطريق ومصبات الخنادق، والرؤية، والغرس، والتقليم، وتصريف المياه، ومكس الأسواق، والارتكاز أو أعباء أخرى ينص عليها القانون<sup>24</sup>.

ولأجل تحديد شروط وكيفيات إعداد ومنح الرخصة التي تسمح باستعمال و/أو الشغل الجماعي أو الفردي لأجزاء من الملك العمومي للطرق والطرق السيارة، وكذا الارتفاقات المطبقة على الملك العمومي للطرق السيارة وعلى الأملاك المجاورة، أسس المشرع مجموعة من الأحكام المقيدة للاستعمال سالفة الذكر بموجب المرسوم 392/04 الأنف ذكره.

ولقد جاء في الباب الرابع منه المعنون بحقوق الارتفاق المطبقة على الأملاك المجاورة للملك العمومي، وبين نطاق أعمال حقوق الارتفاق هذه على الأملاك المحاذية أو المجاورة للطرق العمومية المصنفة لأسباب أمن وراحة السير، أو وضوح الرؤية، وأردف المشرع بأنه تطبق خصوصا على مستوى نقاط التقاطع أو المنعطفات أو النقاط الخطيرة أو غير الملائمة للمرور.<sup>25</sup>

#### المطلب الثاني: الارتفاقات العامة للطرق

أسس المشرع جملة من الارتفاقات لمصلحة الطرق وهي بالتأكيد مصلحة عامة واجبة الرعاية والصون فيما يلي:

- وجوب القضاء على الأسوار وتعويضها بالحواجز المشبكة.

- وجوب القضاء على الأشجار المضايقة.
- حق السلطة المسيرة للطريق في القيام بتسوية المنحدرات و الردوم وجميع العوائق الطبيعية قصد توفير أحسن الظروف التي تمكن من الرؤية الحسنة.
- منع إقامة لوحات أو إعلانات إشهارية أو كل ترتيب إشهاري بدون رخصة شبكة الطرق ولو على الممتلكات المجاورة<sup>26</sup>.
- كما أقر المشرع حكما يحيل فيه على التنظيم تحديد شروط وضع اللوحات الإشهارية في الممتلكات المجاورة للملك العمومي للطرق والأطرق للسيارة<sup>27</sup>.
- إن السكان المجاورين للأماكن العمومية للطرق يمكنهم الدخول في الليل والنهار، ولهم حق المزارب<sup>28</sup>، وحق الربط بالشبكة الهاتفية وشبكة التزويد بالغاز والماء والكهرباء، وبخضوع كل تدخل أو أشغال بعنوان حقوق السكان المجاورين للأماكن العمومية للطرق لرخصة شبكة الطرق.

#### المبحث الثالث: ارتفاعات الطيران

لقد بادر المشرع إلى تنظيم سياسة النقل الجوي لما لها من أهمية اجتماعية واقتصادية يرمي إلى توفير الشروط الكفيلة بتنمية متوازنة للنقل الجوي تستجيب لاحتياجات المستعملين في مجال نقل الأشخاص والبضائع في أحسن ظروف الأمن والاقتصاد والفعالية، وكذا ضمان استغلال وتطوير خدمات الملاحة الجوية وخدمات المطار، وتحديد قواعد استخدام المجال الجوي الوطني في إطار الاتفاقيات الدولية المصادق عليها والتي تحكم الطيران المدني الدولي<sup>29</sup>.

وقد جاء المشرع بعدة أحكام تتعلق بإحداث ارتفاعات سماها بارتفاعات الطيران تؤسس بجوار المحطات الجوية ومحطات الطوافات والمنشآت الموجهة لتسهيل الملاحة الجوية، خاصة بالتوسعة والإرشاد<sup>30</sup>.

#### المطلب الأول: الإطار المفاهيمي لقانون الطيران المدني

يهدف هذا القانون إلى تحديد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني و لأجل ذلك اعتمد المشرع جملة من المصطلحات ذات العلاقة بالموضوع و أهم تلك المصطلحات هي على التوالي كما جاءت في نص المادة 2 من القانون سالف البيان:

**الطائرة:** كل آلة تستطيع الارتفاع والتماسك والانتقال في الجو بفضل تفاعلات هوائية من غير التفاعلات الهوائية على سطح الأرض.

**الطائرات المدنية:** كل الطائرات باستثناء الطائرات التابعة للدولة. طائرات الدولة: كل الطائرات المملوكة للدولة، والتي توجرها الدولة أو تستأجرها وتخصصها لإحدى خدماتها فقط، وتشمل بوجه خاص طائرات رئاسة الجمهورية والطائرات العسكرية بما في ذلك الطائرات التابعة للدرك الوطني والطائرات التابعة للشرطة وللجمارك وللحماية المدنية. تعتبر الطائرات المدنية المستعملة مؤقتا في خدمة الدولة، طائرات تابعة للدولة أثناء مدة استعمالها.

**محطة جوية:** مساحة محددة على سطح الأرض أو على الماء تشمل مساحات التحرك المتكونة من المدرج، وطرق المرور، وحظائر الطائرات، الموجهة للاستعمال الكلي أو الجزئي لوصول الطائرات ورحيلها وتحركها على السطح.

**محطة جوية مختلطة:** محطة جوية تستعملها سويا مصالح الطيران المدني ومصالح الطيران العسكري وفقا لاتفاق يحدد حقوق كل طرف وواجباته.

**محطة الطوافات:** محطة جوية أو مساحة محددة على بناية، موجهة للاستعمال الكلي أو الجزئي لوصول الطوافات ورحيلها وتحركها على السطح.

**مبنى مطار:** منشأة فوقية تستعمل لتسهيل نقل الركاب والشحن.

**مطار:** مجموعة من منشآت النقل الجوي موجهة لتسهيل وصول الطائرات ورحيلها ومساعدة الملاحة الجوية وتأمين الركوب والنزول وتوصيل المسافرين والبضائع والبريد المنقول جوا.

**خدمات جوية:** كل خدمات النقل بالطائرات للركاب والشحن والبريد، سواء كانت هذه الخدمات منتظمة أو غير منتظمة، دولية أو داخلية، والعمل الجوي والطيران الخفيف وكافة الخدمات الجوية الخاصة.

**الملاحة الجوية:** مجمل الطائرات المحلقة في الجو أو على الأرض الموجودة في مساحة التحرك بالمحطة الجوية وفقا للقواعد المحددة.

**المستغل:** كل شخص اعتباري مرخص له باستغلال خدمات النقل العمومي أو العمل الجوي، و كل مالك مقيد في سجل ترقيم الطيران المدني ، كل مؤجر طائرة احتفظ بالتسيير التقني وقيادة طاقم الطائرة أثناء مدة التأجير ، كل مستأجر طائرة بدون طاقم يتولى قيادتها التقنية بواسطة طاقم يختاره بنفسه.

محطة الأرصاد الجوية للطيران: محطة معينة للملاحظات وإعداد رسائل ملاحظات عن الأحوال الجوية موجهة للاستفادة منها في الملاحة الجوية.

السلطة المكلفة بالطيران المدني: الإدارة المكلفة بالطيران المدني.

### المطلب الثاني: مفهوم ارتفاعات الطيران

أقر المشرع ارتفاعات الطيران الخاصة بالتوسعة وشملها بما يلي:

- خطر إنشاء أي عراقيل يمكن أن تمس الملاحة الجوية.

- إلزام الملاك بالحد أو استبعاد العراقيل التي تضر بأشغال المستلزمات المساعدة للملاحة الجوية، أو بأجهزة الأمن المقامة لصالح الملاحة الجوية<sup>31</sup>.

كما ألزم المشرع بوجود أن يؤمر داخل منطقة ارتفاعات الطيران الخاصة بالتوسعة بحظر البناءات ووضع السياج والبنائيات التي يفوق علوها العلو المنصوص عليه في مخطط الارتفاعات أو بالحد منها واستبعادها لفائدة الأمن الجوي<sup>32</sup>.

وألزم المشرع الجهات المسؤولة عن الطيران المدني بضرورة تحديد مخطط ارتفاعات الطيران الذي يشمل المساحات المخصصة للتوسعة، وكذا كفاءات تعيين ارتفاعات الطيران الخاصة بالإرشاد عن طريق التنظيم، ويتجلى هذا التنظيم بالمرسوم التنفيذي رقم 88/02، مؤرخ في 2002/03/02 يتعلق بارتفاعات الطيران، الذي جاء لأجل تطبيق أحكام المادة 61 من القانون 06/98، يرمي إلى وضع مخطط ارتفاعات الطيران الخاصة بالتوسعة، وكذا كفاءات تأسيس ارتفاعات الطيران الخاصة بالإرشاد<sup>33</sup>.

وهدف المشرع من خلال المرسوم الأخير إلى وضع أحكام تطبق على المحطات الجوية ومحطات الطوافات الموجهة للملاحة الجوية العمومية، والمحطات الجوية ومحطات الطوافات الموجهة للاستعمال الخاص في ظروف تحدد بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني، والمنشآت الخاصة بمستلزمات المساعدة للملاحة الجوية والاتصالات السلكية واللاسلكية للطيران ومنشآت الأرصاد الجوية التي تهم أمن الملاحة الجوية<sup>34</sup>.

### المطلب الثالث: مشتملات ارتفاعات الطيران

تشمل ارتفاعات الطيران مثل ما هو منصوص عليها في المواد من 59- 85 من القانون 06/98 المتعلق بالطيران المدني وهي كالتالي:

## 1. ارتفاعات الطيران الخاصة بالتوسعة.

أسس المشرع ارتفاعات خاصة بالطيران موجهة للتوسعة، وذلك من خلال سلسلة من مساحات تحديد الحواجز التي توضح الحدود التي يمكن أن تبلغها الأشياء في الفضاء الجوي<sup>35</sup>، وألزم المشرع أن يعد بكل محطة جوية ومحطة طوافات ومنشأة مذكورة في المادة 2 أعلاه، مخطط ارتفاعات الطيران الخاصة بالتوسعة<sup>36</sup>.

وارتفاعات الطيران الخاصة بالتوسعة لا بد لها من ملف يشتمل على ما يلي:

- مشروع مخطط ارتفاعات الطيران الخاصة بالتوسعة.

- مذكرة توضيحية تبين الهدف المرجو من تأسيس ارتفاعات الطيران الخاصة بالتوسعة.

- قائمة الحواجز التي تتجاوز المقاييس القصوى<sup>37</sup>.

وبين المشرع أن مخطط الارتفاعات الخاصة بالتوسعة يصادق عليه بقرار مشترك، من الوزير المكلف بالطيران المدني والوزير المكلف بالمالية ويعدل المخطط هذا حسب نفس الإجراء، وتودع نسخة من مخطط الإخلاء المصادق عليه على التوالي لدى المجلس الشعبي البلدي في الإقليم الذي وضعت فيه الارتفاعات وعلى مستوى مصالح التعمير للولاية المختصة إقليميا<sup>38</sup>.

ويحدد مخطط ارتفاعات الطيران الخاصة بالتوسعة المنطقة التي وضعت فيها الارتفاعات لإقامة المنشآت المعدة لضمان أمن الملاحة الجوية، ويجب أن تحدد المقاييس القصوى في كل منطقة وضعت فيها الارتفاعات الخاصة بالتوسعة تبعا لطبيعة وموضوع الحواجز التي يحتمل أن تشكل خطرا على الملاحة الجوية أو تعيق سير أجهزة الأمن الخاصة بالملاحة الجوية<sup>39</sup>.

وألزم المشرع وجوب الإشارة إلى الحواجز التي تتجاوز المقاييس القصوى لارتفاعات الطيران الخاصة بالتوسعة، كما ألزم كل من له صفة من الملاك داخل مناطق الارتفاعات ضرورة احترام مخطط ارتفاعات الطيران الخاصة بالتوسعة عند القيام بأي بناء.

كما كان المشرع صارما في رفض تسليم رخصة البناء داخل المناطق التي وضعت فيها ارتفاعات الطيران الخاصة بالتوسعة إلا إذا كانت البناءات المزمع تصميمها مطابقة للأحكام الخاصة بالمخطط المذكور آنفا<sup>40</sup>.

وكل بناء أو منشأة يحتمل أن تشكل بحكم علوها حاجزا أو خطرا على الملاحة الجوية خارج المناطق التي وضعت فيها ارتفاعات الطيران الخاصة بالتوسعة تتطلب رخصة خاصة من السلطة المكلفة بالطيران المدني التي يمكن أن تخضع هذا البناء و/أو هذه المنشأة لجميع شروط الإقامة والعلو المماثلة مع أمن الطيران<sup>41</sup>، وعندما تستلزم ارتفاعات الطيران الخاصة بالتوسعة المؤسسة عن طريق المخطط المذكور في المادة 9 أعلاه إما إزالة البناءات أو تعديلها أو تعديل الأماكن، تتم هذه العمليات في إطار الإجراءات المتعلقة بنزع الملكية من أجل المنفعة العامة<sup>42</sup>.

## 2. ارتفاعات الطيران الخاصة بالإرشاد:

بعد أن فصل المشرع في الارتفاقات الخاصة بالتوسعة خدمة للمصلحة العامة المرتبطة بالطيران أتى على تأصيل النوع الثاني من الارتفاقات الخاصة بالطيران ألا وهو ارتفاع الإرشاد، وقد جاء ذلك في نص المادة 14 من المرسوم 88/02 ما يلي: "تقام ارتفاعات الطيران الخاصة بالإرشاد بتأشير و/ أو الإرشاد الضوئي للحواجز للدلالة على وجود هذه الحواجز، وذلك قصد تقليص الخطر فيما يخص أمن الملاحة الجوية".

وعندما يتعلق الأمر بالمحطات الجوية وخطوط السير التي تخصه؛ يؤهل الوزير المكلف بالطيران المدني في مجال ارتفاعات الطيران الخاصة بالإرشاد للأمر بناء على مبادرته الخاصة أو بطلب من وزير الدفاع الوطني بالإرشاد في الليل و/ أو في النهار، لجميع الحواجز التي تعد خطرا على الملاحة الجوية<sup>43</sup>.

كما يؤهل الوزير المكلف بالطيران المدني للأمر بوضع أجهزة بصرية أو لاسلكية كهربائية لمستلزمات المساعدة للملاحة الجوية، ويستطيع أيضا أن يأمر بإلغاء أو تعديل أي جهاز بصري يحتمل أن يسبب خلطا مع مستلزمات المساعدة البصرية للملاحة الجوية<sup>44</sup>.

كما تتمتع الإدارة لانجاز الإرشاد المذكور في المادة 15 من المرسوم 88/02 بحقوق الارتكاز والمرور وقطع الأشجار والأغصان، وكذا تركيب الأجهزة على الجدران الخارجية والأسقف<sup>45</sup>.

#### المطلب الرابع: التعويض عن ارتفاعات الطيران

لم يغفل المشرع جانب التعويضات نظير ارتفاعات الطيران سواء تلك الخاصة بالتوسعة أو تلك المتعلقة بالإرشاد وقرر بموجب المادة 17 تكفل الدولة بها والتي تنص على ما يلي: " تتكفل الدولة بالنفقات والتعويضات الناجمة عن تأسيس ارتفاعات الطيران العامة في صالح الحركة الجوية العمومية". كما أقر المشرع حكما خاصا مرتبطا بالمالك الذي ألزمه بالتكفل بالنفقات والتعويضات الناجمة عن تأسيس ارتفاعات الطيران في المحطات الجوية أو محطات الطوافات ذات الاستعمال الخاص<sup>46</sup>.

لقد بات واضحا أن الإدارة حينما تتصرف باعتبارها سلطة عامة إنما تسعى حين مباشرة أعمالها القانونية لمحاولة إبرام اتفاقات ودية، فإذا لم تتوصل إلى ذلك الاتفاق فإن الجهات القضائية هي المنوط بها تحديد التعويضات المترتبة عن ارتفاعات الطيران.

#### خاتمة:

تتنافس وسائط النقل مع بعضها على تلبية حاجة المواطنين من نقل وتنقل ، لكن الدولة لها أولويات في استخدام بعض الوسائط. فعلى سبيل المثال استخدام النقل الجوي ، أو السكك الحديدية لمسافات قصيرة بدلاً عن استخدام الطرق البرية المزدهمة. تشمل موضوعات تيسير التجارة الأوضاع العادلة في الأسواق، وحرية الوصول إلى البنى التحتية، وتوافر المرافق الخاصة بنمط بعينه، لذلك انتهج المشرع الجزائري نهجا اجتماعيا في مضمونه فرديا في شكله، من أجل تلبية الحاجيات العامة للمواطنين في مجال يعتبر من أهم المجالات الحياتية والمتعلق أساسا بالنقل والتنقل؛ بالنسبة للمسافرين وكذا بالنسبة للبضائع، و لأجل كل تلك الغايات يلامس الملكيات الخاصة متى ظهرت الحاجة إليه من خلال تقييدها و كبجها في سلطات الحق نفسه من استعمال أو استغلال أو تصرف.

لكن المشرع لم يضبط المصطلحات بشكل دقيق في يتعلق بوسائل التقييد التي رأيناها في المتن، فهو يسمي مثلا إجراء من الإجراءات تارة بالاستيلاء، ويسميه كذلك الحيابة المؤقتة للحقوق، وتارة أخرى الشغل المؤقت، مما يدل على تخبطه في الرسو على مصطلح واحد. كما يمكن هنا سرد بعض الملاحظات كالتالي:

- المشرع يعتمد كثيرا في مسألة إحداث الارتفاعات الإدارية المرتبطة بالأملك العقارية الخاصة على سلطة واحدة وهي الوالي، وكان عليه أن ينوع الاختصاص الإداري لإحداثها وتطبيقها.

- المشرع قيد الملكية العقارية الخاصة كثيرا بالرخص المختلفة لاستعمال أو استغلال تلك الملكية، أو من التصرف فيها، وهذا يتعارض مع طبيعتها التي ترمي إلى الإحساس بلحظات الحرية أثناء التملك.

- المشرع يكثر من الوثائق الإدارية لاستصدار تلك الرخص المقيدة للملكية العقارية مما يفرغ حق الملكية الخاصة من محتواه.

- المشرع لم يوزع الاختصاص القضائي بنظر المنازعات المختلفة الناجمة عن فرض قيود الملكية العقارية الخاصة للمصلحة العامة.

- المشرع لم يبذل العناية اللازمة لإقناع الملاك الخواص بأهمية تقييد الملكية، ولم يسمح للدولة عن طريق مراقبتها العامة التي تحقق المصلحة بعقود الأشغال العامة، بمنحهم التعويضات الكافية من خلال سلم التعويضات الذي تعتمد عليه مصالح أملاك ملاك الدولة أثناء تقويمها، وكذا التعويض عن تقييد الحقوق العينية محل التقييد.

و لكي نتحاشى كل النقائص المذكورة أعلاه من خلال إعطاء العناية اللازمة والاهتمام الكافي لموضوع تقييد الملكية العقارية الخاصة للمصلحة العامة، من خلال النشر الواسع لمعانيه وأحكامه في وسائل الاتصال الحديثة كالقنوات التلفزيونية، والإنترنت، وجميع الوسائط المتعددة لإبلاغ كل مالك بأن ملكيته رهن بخدمة المصالح العامة المختلفة. و تكوين القضاة على مستوى الأقسام العقارية بالمحاكم وكذا بالمجالس القضائية، إضافة إلى التكوين الواسع لهم على مستوى المحاكم الإدارية و كذا مجلس الدولة بسبب كثرة تدخل الإدارة وازدياد نشاطها؛ مما ينتج عنه منازعات كثيرة أغلبها ترمي إلى تحسين التعويض وتثمينه قضائيا.



## الهوامش:

- <sup>1</sup> أنظر رشيد بن عياش ، الحوار المتمدن ، مواضيع و أبحاث سياسية ، العدد 2954 ، ص 02.
- محمد علي حنبولة، الوظيفة الاجتماعية للملكية الخاصة، دراسة مقارنة في القوانين الوضعية و الشريعة الإسلامية، دار بوسعيد للطباعة، الطبعة الأولى ، بدون سنة طبع ، القاهرة.
- <sup>2</sup> القانون رقم: 09/11 المؤرخ في 5 يونيو 2011 يعدل ويتم القانون رقم 13/01 المؤرخ في 7 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.
- ليس بالضرورة أن يسير القطار فوق قضبان، فقد أنتجت ألمانيا قطارا معلقا يقوم بنقل الركاب في داخل مدينة فوبرتال ، وهو يعمل بالكهرباء منذ عام 1910. القطار معلق وتتدلى عرباته أسفل قضيب من الفولاذ قوي؛ وقد اتخذ هذا النظام لتوفير المكان، فالقطار معلق ويسير معلقاً فوق أحد المجاري النهرية في المدينة . يستند القضيب الفولاذي الذي يحمل القطار على داعمات مائلة من الحديد المتين في شكل حرف V المقلوب متكنا على ضفتي النهر.
- تتميز الدول القوية بأنها ذات علاقة بالصناعات الرئيسية القوية ومن بينها: الولايات المتحدة الأمريكية والتي مثلا تتميز بأنها في صناعة السيارات: تأتي في المرتبة الثانية بعد اليابان، رغم تراجع إنتاجها بسبب انخفاض مبيعات السيارات الضخمة والمنافسة القوية من طرف اليابان والمجموعة الاقتصادية الأوروبية. تساهم بـ 33% من الإنتاج العالمي، تحتكر إنتاجها ثلاث شركات " فورد" ، " جنرال موتورز " و"كروزلر" تتركز بديتروا، كليفلاند، لوس أنجلس وسان لويس صناعة عتاد السكك الحديدية والسفن : تتركز الأولى حول مراكز التعدين خاصة في المدن الكبرى مثل : شيكاغو، سان لويس، نيويورك وسان فرانسيسكو أما الثانية فنجدها على الساحل الأطلسي والهادي وخليج المكسيك. صناعة الأجهزة الفضائية: تتركز في سياتل، لوس أنجلس، تكساس وفلوريدا، وتتميز بقوة تبعيتها للدولة من حيث التمويل، البحث والترويج، تشمل إنتاج الطائرات العسكرية والمدنية، الصواريخ والمراكب الفضائية والأقمار الصناعية، تمثل 60% من الإنتاج العالمي، تسيطر على هذه الصناعة شركات عملاقة كشركة بوينغ، دوغلاس وروكويل. صناعة النسيج : تشمل صناعة النسيج الصناعي وتساهم بـ 50% من الإنتاج العالمي تتركز خاصة في فرجينيا أما الصناعة الصوفية فتأتي في المرتبة الثالثة بعد روسيا وإيطاليا في منطقة نيو إنجلاند، والصناعة القطنية تتركز حيث مزارع القطن كالتكساس، كارولين الشمالية والجنوبية وفرجينيا وتشتهر مدن نيويورك، دالاس وأطلنطا بالألبسة الجاهزة التي يزداد الطلب عليها.الصناعة الإلكترونية المعقدة : تشمل صنع المحركات، عتاد المصانع الكهربائية، العقول الإلكترونية، الآلات الحاسبة، الفيديو، المذياع والتلفزة تنافسها اليابان في صناعتها. وتتحكم في هذه الصناعة شركات عملاقة كشركتي I.B.M " بالإضافة إلى صناعات أخرى كالصناعة الغذائية...

- <sup>3</sup>أنظر المادة 10 القانون رقم: 09/11.
- <sup>4</sup>أنظر: نص المادة 16 من القانون 30/90 المعدل والمتمم بالقانون 14/08.
- <sup>5</sup>أنظر: نص المادة 131 من المرسوم التنفيذي 454/91 ، الملغى بموجب أحكام المرسوم التنفيذي رقم 12-427 المؤرخ في 16-12-2012 يحدد شروط وكيفيات إدارة وتسيير الأملاك العمومية والخاصة التابعة للدولة ، جريدة رسمية رقم 69 لسنة 2012
- <sup>6</sup>أنظر: نص المادة 2/132 من نفس المرسوم .
- <sup>7</sup>أنظر نص المادة 133 من المرسوم التنفيذي 454/91.
- <sup>8</sup>أنظر: القانون 35/90 المؤرخ في 1990/12/25، يتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، الجريدة الرسمية عدد 56، لسنة 1990.
- <sup>9</sup>أنظر: نص المادة الأولى القانون 35/90.
- <sup>10</sup>أنظر: عمار بوضياف ، النشاط الإداري ، جسور للنشر والتوزيع ، ط 3 ، 2007 ، الجزائر ، ص 12.
- أنظر: محمد الصغير بعلي ، المدخل للعلوم القانونية ، دار العلوم ، دون رقم طبعة ، 2010 ، ص 21.
- <sup>11</sup>أنظر: نص المادة 2/4 من نفس القانون.
- <sup>12</sup>أنظر: نص المادة 5 من نفس القانون.
- <sup>13</sup>أنظر: نص المادة 5/4 من القانون 35/90.
- <sup>14</sup>أنظر: نص المادة 1/6 من نفس القانون.
- <sup>15</sup>أنظر: نص المادة 3/6 من نفس القانون.
- <sup>16</sup>أنظر: نص المادة 7 من نفس القانون.
- <sup>17</sup>أنظر: نص المادة 3/8 من نفس القانون .
- <sup>18</sup>أنظر: نص المادة 4/8 من نفس القانون.
- <sup>19</sup>أنظر: نص المادة 9 من القانون 35/90.
- <sup>20</sup>أنظر: نص المادة من نفس القانون.
- <sup>21</sup>الطرق الوطنية في الجزائر هي صفة كل الطرق البرية المهمة التي تربط بين المجمعات السكانية الكبيرة في ولايات الجزائر .يرمز للطريق الوطني ب.ط.وط أو (،) ، اقتناء هذه الطرق مجاني وصالح لكل أنواع المركبات. بعض هذه الطرق هي طرق مزدوجة أو طرق سريعة.يتم تصنيف الطرق في الجزائر بناء على مرسوم تصدره بعد دراسة لجنة من وزارة الأشغال العمومية بعد استشارة الجماعات المحلية. تقرر هذه اللجنة رفع أو تخفيض درجة طريق. يجب أن تتحمل الطرق معدل حركة يومي للعربات يعادل أو يفوق 1500 سيارة 450 عربة نقل ثقيلة خلال كل أيام السنة .....

- <sup>22</sup>أنظر: نص المادة 1/2 من المرسوم التنفيذي 392/04، الصادر في 01 /12 /2004، يتعلق برخصة شبكة الطرق جريدة، رسمية عدد 78، لسنة 2004.
- <sup>23</sup>أنظر: نص المادة 2/2 من المرسوم 392/04 .
- <sup>24</sup>أنظر: نص المادة 67 من القانون 30/90.
- <sup>25</sup>أنظر: نص المادة 19 من نفس المرسوم.
- <sup>26</sup>أنظر المادة 19 من المرسوم 392/04 .
- <sup>27</sup>أنظر المادة 20 من نفس المرسوم.
- <sup>28</sup>المزrab وجمعه مزايب :هو أنبوية من حديد ونحوه تجعل على جانب البيت لأجل تجميع مياه الأمطار وتصريفها بعد ذلك بعيدا.
- <sup>29</sup> أنظر: نص المادة 3 من القانون 06/98 في 27 جوان لسنة 1998 معدل ومتمم بالقانون 05-2000 ، الجريدة الرسمية عدد 48، لسنة 1998.
- جقبويحمزة، ارتفاعات الطيران الجوي و أثرها على المحيط العمراني و البيئي في المناطق المحيطة بالمطارات ، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية المجلد 11 / العــــدد: 11 (2021).ص 20.
- محمد أمين غلاش ، سميحة حنان خوادجية ، النظام القانوني للارتفاعات الجوية و أثرها على الملكية العقارية في الجزائر (دراسة مقارنة ) ، مجلة جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية ، قسنطينة ، الجزائر ، المجلد 35 ، العدد 03 ، السنة 2021. ص 15.
- أنظر هاني ديويدار ، قانون الطيران المدني ، دار الجامعة الجديدة ، بدون رقم طبعة ، 2002 ، القاهرة ، ص 143.
- <sup>30</sup>أنظر: نص المادة 57 من القانون 06/98.
- <sup>31</sup>أنظر: نص المادة 58 من القانون 06/98.
- <sup>32</sup>أنظر: نص المادة 60 من نفس القانون.
- <sup>33</sup>أنظر: نص المادة الأولى من المرسوم 88/02، المتعلق بارتفاعات الطيران، الجريدة الرسمية، عدد 17 لسنة 2002.
- <sup>34</sup>أنظر: نص المادة 2 من المرسوم 88/02.
- <sup>35</sup>أنظر: نص المادة 4 من نفس المرسوم .
- <sup>36</sup>أنظر: نص المادة 5 من نفس المرسوم.
- <sup>37</sup>أنظر: نص المادة 6 من نفس المرسوم.
- <sup>38</sup>أنظر: نص المادة 7 و 8 من المرسوم 88/02.

<sup>39</sup>أنظر: نص المادة 9 و 10 من نفس المرسوم.

<sup>40</sup>أنظر نص المادة 3/10 ، والمادة 11 من نفس المرسوم

<sup>41</sup>أنظر: نص المادة 12 من نفس المرسوم.

<sup>42</sup>أنظر: نص المادة 13 من نفس المرسوم.

<sup>43</sup>أنظر: نص المادة 15 من المرسوم 88/02.

<sup>44</sup>أنظر: نص المادة 15 / 2-3 من نفس المرسوم.

<sup>45</sup>أنظر: نص المادة 16 من نفس المرسوم.

<sup>46</sup>أنظر: نص المادة 17 و 18 من نفس المرسوم.

### قائمة المراجع:

#### أ/. المؤلفات:

1. عمار بوضياف، النشاط الإداري، جسور للنشر والتوزيع، ط 3 ، 2007 ، الجزائر.
2. الصغير بعلي، المدخل للعلوم القانونية، دار العلوم، دون رقم طبعة ، 2010.
3. هاني ديويدار، قانون الطيران المدني، دار الجامعة الجديدة ، بدون رقم طبعة ، 2002 .
4. رشيد بن عياش، الحوار المتمدن ، مواضيع و أبحاث سياسية ، العدد 2954.
5. محمد علي حنبولة ، الوظيفة الاجتماعية للملكية الخاصة ، دراسة مقارنة في القوانين الوضعية و الشريعة الإسلامية ، دار بوسعيد للطباعة ، الطبعة الأولى ، بدون سنة طبع ، القاهرة.

#### ب/. المقالات:

1. جقبوبي محمد أمين غلاش ، سميحة حنان خوادجية ، النظام القانوني للارتفاقات الجوية و أثرها على الملكية العقارية في الجزائر (دراسة مقارنة ) ، مجلة جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية ، قسنطينة ، الجزائر ، المجلد 35 ، العدد 03 ، السنة 2021.
2. حمزة ، ارتفاقات الطيران الجوي و أثرها على المحيط العمراني و البيئي في المناطق المحيطة بالمطارات ، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية المجلد 11 / العدد: 11 (2021).

#### ج/. القوانين و المراسيم:

1. القانون 35/90 المؤرخ في 1990/12/25، يتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، الجريدة الرسمية عدد 56، لسنة 1990.

2. القانون 06/98 في 27 جوان لسنة 1998 معدل ومتمم بالقانون 05-2000 في 06/12/200098، الجريدة الرسمية عدد 48، لسنة 1998.
3. القانون 14/08 المؤرخ في 17 رجب عام 1429 الموافق 20 يوليو سنة 2008 ، جريدة رسمية 69 لسنة 2008 يعدل و يتم القانون رقم 90-30 المؤرخ في 14 جمادى الأولى عام 1411 الموافق أول ديسمبر سنة 1990 و المتضمن قانون الأملاك الوطنية بالجريدة الرسمية 52 لسنة 1990.
4. القانون رقم: 09-11 المؤرخ في 5 يونيو 2011 يعدل ويتمم القانون رقم 01-13 المؤرخ في 7 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.
5. المرسوم التنفيذي 392/04، الصادر في 01 /12 /2004، يتعلق برخصة شبكة الطرق جريدة، رسمية عدد 78، لسنة 2004.
6. المرسوم التنفيذي رقم 12-427 المؤرخ في 16-12-2012 يحدد شروط وكيفيات إدارة وتسيير الأملاك العمومية والخاصة التابعة للدولة ، جريدة رسمية رقم 69 لسنة 2012.

د . / الإنترنت:

موقع الديوان الوطني للإحصائيات: <https://www.ons.dz/spip.php?rubrique20>

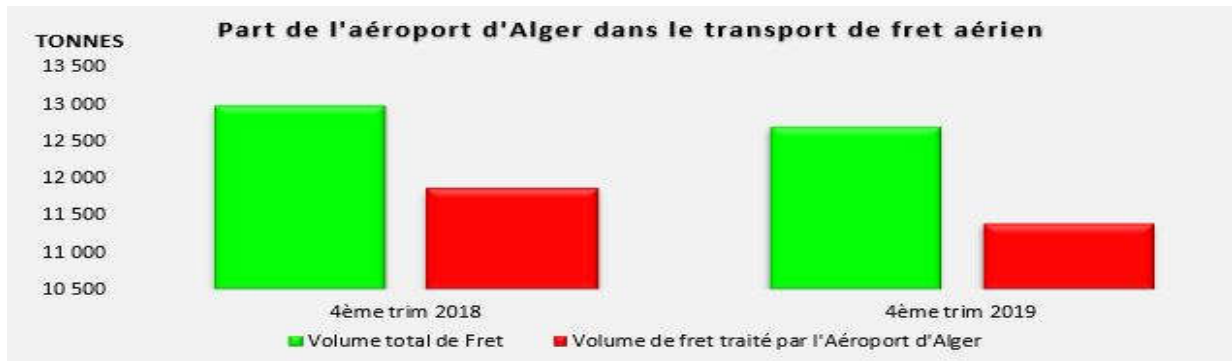
الملاحق:

ملحق رقم 01: حصة مطار الجزائر من نقل المسافرين بين الثلاثي الرابع لسنتي 2018 و 2019.



المصدر: <https://www.ons.dz/spip.php?rubrique20>

ملحق رقم 02: حصة مطار الجزائر من نقل البضائع بين الثلاثي الرابع لسنتي 2018 و 2019.



المصدر: <https://www.ons.dz/spip.php?rubrique20>

الملحق رقم 03: جدول إحصائيات وزارة النقل خاص بتطور حركة المرور الوطنية بين 1994 -

2016

**Tableau 03: Evolution du trafic au niveau national de 1994 à 2016**

| Anné | Passagers              | Mouvements d'appa | Frêt   |
|------|------------------------|-------------------|--------|
| 1994 | 6 869 527              | 105 964           | 36 187 |
| 1995 | 6 921 731              | 111 196           | 35 442 |
| 1996 | 6 774 449              | 116 887           | 27 225 |
| 1997 | 7 131 063              | 128 147           | 26 918 |
| 1998 | 6 233 802 <sup>1</sup> | 123 115           | 28 089 |
| 1999 | 5 877 121 <sup>1</sup> | 129 339           | 24 950 |
| 2000 | 6 511 827              | 152 824           | 22 363 |
| 2001 | 8 219 941              | 192 595           | 27 162 |
| 2002 | 9 312 068              | 196 457           | 27 267 |
| 2003 | 7 010 030              | 151 250           | 27 632 |

|      |            |         |        |
|------|------------|---------|--------|
| 2004 | 6 753 207  | 154 398 | 28 185 |
| 2005 | 6 800 162  | 147 737 | 26 865 |
| 2006 | 6 738 020  | 147 916 | 27 307 |
| 2007 | 7 419 703  | 150 285 | 27 551 |
| 2008 | 8 052 970  | 160 976 | 27 555 |
| 2009 | 8 640 679  | 174 805 | 26 189 |
| 2010 | 8 254 143  | 175 489 | 24 232 |
| 2011 | 8 849 532  | 179 280 | 26 423 |
| 2012 | 9 900 087  | 185 511 | 31 271 |
| 2013 | 10 666 841 | 203 187 | 33 957 |
| 2014 | 11 694 895 | 207 611 | 39 630 |
| 2015 | 12 606 072 | 216 101 | 41 419 |
| 2016 | 13 709 319 | 237 040 | ...    |

Source: Ministère des Transports et E.N.N.A :المصدر:

الملحق رقم 04: جدول إحصائيات وزارة النقل خاص بتطور حركة النقل الجوي بين 2013 - 2016

**Tableau 04: Trafic des principaux aéroports de 2013 à 2016**

|  | 2013    |             |         |           | 2014    |             |           |           |
|--|---------|-------------|---------|-----------|---------|-------------|-----------|-----------|
|  | Annaba  | Constantine | Oran    | Alger     | Annaba  | Constantine | Oran      | Alger     |
| <b>Trafic International (Commercial) (Arrivé+Départ)</b> |         |             |         |           |         |             |           |           |
| Mouvement d'appareils (Arrivé+Départ)                    | 1 656   | 3 467       | 8 237   | 40 262    | 1 801   | 4 016       | 10 521    | 43 892    |
| Passagers (Débarqués + Embarqués) (Nombre)               | 169 329 | 365 648     | 943 356 | 4 229 407 | 185 324 | 441 723     | 1 134 839 | 4 728 854 |
| Fret (Débarqués + Embarqués) (Tonne)                     | 120     | 504         | 795     | 27 422    | 135     | 221         | 685       | 34 506    |
| Poste (Débarqués + Embarqués) (Tonne)                    | -       | -           | -       | -         | -       | -           | -         | -         |
| <b>Trafic Intérieur (Commercial) (Arrivé+Départ)</b>     |         |             |         |           |         |             |           |           |
| Mouvement d'appareils (Arrivé+Départ)                    | 4 346   | 6 754       | 6 044   | 21 964    | 4 535   | 6 744       | 7 284     | 22 055    |
| Passagers (Arrivé+Départ)                                | 296 724 | 362 207     | 427 031 | 1 690 278 | 291 183 | 360 058     | 430 111   | 1 731 449 |
| Fret   | 93      | 122         | 169     | 1 278     | 96      | 141         | 157       | 1 196     |

| (Arrivé+Départ)<br>(Tonne)                               | 2015    |         |           |           | 2016    |         |           |           |
|--|---------|---------|-----------|-----------|---------|---------|-----------|-----------|
| <b>Trafic International (Commercial) (Arrivé+Départ)</b> |         |         |           |           |         |         |           |           |
| Mouvement d'appareils<br>(Arrivé+Départ)                 | 1 958   | 4 098   | 11 176    | 44 613    | 2376    | 5 766   | 12 208    | 49 694    |
| Passagers<br>(Débarqués + Embarqués)<br>(Nombre)         | 185 895 | 475 891 | 1 201 617 | 5 001 668 | 213 379 | 665 501 | 1 325 117 | 5 468 596 |
| Fret (Débarqués + Embarqués)<br>(Tonne)                  | 120     | 172     | 717       | 35 586    | 141     | 121     | 1 160     | 37 433    |
| Poste (Débarqués + Embarqués)<br>(Tonne)                 | -       | -       | -         | -         | -       | -       | -         | -         |
| <b>Trafic Intérieur (Commercial) (Arrivé+Départ)</b>     |         |         |           |           |         |         |           |           |
| Mouvement d'appareils<br>(Arrivé+Départ)                 | 4 440   | 6 789   | 8 237     | 23 522    | 9 496   | 9 731   | 10 316    | 43 463    |
| Passagers<br>(Arrivé+Départ)                             | 306 895 | 383 324 | 474 313   | 1 897 304 | 318 771 | 455 477 | 516 793   | 2 120 322 |
| Fret<br>(Arrivé+Départ)<br>(Tonne)                       | 74      | 119     | 127       | 1 077     | 26      | 200     | 100       | 929       |

Source: Ministère des Transports et E.N.N.A : المصدر:



الملحق رقم 05: جدول إحصائيات وزارة النقل خاص بتطور حركة النقل الجوي لمطار وهران بين 1994-2016

**Tableau 05: Evolution du trafic de l'aérodrome d'Oran de 1994 à 2016**

| <i>Années</i> | <i>Passagers<br/>(Arrivée + Départ +<br/>Transit) **</i> | <i>Mouvements d'appareils<br/>(Arrivée + Départ)*</i> | <i>Frets<br/>(Arrivée + Départ)<br/>(Tonne)</i> |
|---------------|--|---|---|
| 1994          | 834 248  | 8 732   | 4 448   |
| 1995          | 901 002  | 9 180   | 5 054   |
| 1996          | 870 753  | 9 842   | 2 744   |
| 1997          | 876 284  | 10 067  | 1 834   |
| 1998          | 753 820  | 9 169   | 2 073   |
| 1999          | 750 497  | 10 478  | 1 763   |
| 2000          | 922 430  | 14 371  | 1 438   |
| 2001          | 1 172 749  | 17 399  | 1 616   |
| 2002          | 1 257 103  | 18 105  | 1 653   |
| 2003          | 880 884  | 11 951  | 1 402   |
| 2004          | 830 327  | 11 448  | 1 174   |
| 2005          | 850 198  | 11 835  | 703   |
| 2006          | 865 704  | 11 297  | 1 897   |
| 2007          | 971 134  | 11 765  | 2 821   |
| 2008          | 994 273  | 12 138  | 2 093   |
| 2009          | 1 101 797  | 14 557  | 1 296   |
| 2010          | 1 085 753  | 15 445  | 1 117   |
| 2011          | 1 119 808  | 16 106  | 949   |
| 2012          | 1 283 202  | 16 279  | 822   |
| 2013          | 1 370 387  | 17 237  | 964   |
| 2014          | 1 564 950  | 19 543  | 842   |
| 2015          | 1 675 930  | 20 813  | 844   |
| 2016          | ...  | 22 524  | ...   |

Source: Ministère des Transports et E.N.N.A المصدر: