تطور مجال خدمات النقل الجوي العمومي عن طريق عقود الإلتزام

The field of public air transport services has evolved through commitment contracts

سي موسى عبد القادر[1]

[1] جامعة يحي فارس المدية كلية الحقوق و العلوم السياسية ،

simoussaaek9@gmail.com

تاريخ الإرسال: 2023/05/03 تاريخ القبول:2023/05/21 تاريخ النشر: 2023/05/31

ملخص:

يعد عقد الامتياز أحد ا لطرق القديمة في إدارة المرفق العام بطريقة غير مباشرة ، و التي تمكن افراد القانون الخاص من المساهمة في تنمية الاقتصاد الوطني عن طريق تقديم الخدمات التي من شانها تلبية الحاجات العامة للجمهور، و التي غالبا ما يكون لها الطابع الصناعي و التجاري ، و بصدور القانون رقم 06/96 و الذي يحدد القواعد العامة بالطيران المدني فتح المجال امام القطاع الخاص لاستغلال الخدمات الجوية بجميع أنواعها ، و بما انا الخدمات الجوية للنقل العمومي تعد أساس إدارة مرفق النقل الجوي فقد اهتم المشرع الجزائري بتنظيم كافة الجوانب المتعلقة بها حيث اعتمد كأسلوب لاستغلالها و ذلك باشراك القطاع الخاص في تحسين خدمات النقل الجوي .

كلمات مفتاحية: خدمات النقل الجوي، عقود الامتياز، القطاع الخاص .

Abstract:

The concession contract is one of the old ways of managing the public utility in an indirect way, which enables the individuals of the private law to contribute to the development of the national economy by providing services that meet the general needs of the public, which often have an industrial and commercial nature. And with the issuance

of the law No. 96/06, which defines the general rules for civil aviation, opened the way for the private sector to exploit air services of all kinds, and since air services for public transport are the basis of the air transport facility, the Algerian legislator was interested in organizing all aspects related to it, as it was adopted as a method for its exploitation and with the involvement of the private sector in improving air transport services.

Keywords: *air transport services, private sector concession contracts*

1- سي موسى عبد القادر، simoussaaek9@gmail.com

مقدمة :

يشكل قطاع النقل الجوي احد الدعائم الاساسية في تحقيق التنمية الاقتصادية و على الرغم من الحداثة النسبية لهذا النوع من فروع النقل الا انه استمد اهمية خاصة ، فقد اعتمدت العديد من الدول و من بينها الجزائر الي اصباغ طابع المرفق العام عليه ، هذا و قد اعتبرته مظهر من مظاهر السيادة الوطنية الامر الذي يؤدي الي احتفاظ الدولة بملكيته ، لكن و في اطار التحولات السياسية و الاقتصادية التي عرفتها الجزائر سنة 1989 و التي نجم عليها الانتقال من النظام الاشتراكي الي النظام الرأسمالي و في ظل الازمات المالية و الاقتصادية للدولة و تزايد الحاجات العمومية و ضرورة تلبيتها بفعالية و نوعية الي جانب فشل الطرق التقليدية في تسير المرافق العامة اضحي من الضروري السعي وراء القضاء على العجز الذي تعرفه هذه الاخيرة و ضمان المستوي المطلوب من الخدمة العمومية ،لذي اتجهت معظم دول العالم المتقدمة منها والنامية إلى احتكار تسيير المرافق العامة الحيوية ومنها مرفق النقل الجوي، فمنذ الاستقلال اختارت الدولة الجزائرية احتكار استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي، لقد دام هذا الاحتكار إلى غاية صدور القانون رقم 98-06 والذي يحدد القواعد

العامة المتعلقة بالطيران المدني، أين فتح المجال أمام الخواص لاستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي، الأمر الذي أفرز ظهور شركات نقل خاصة منح لها امتياز استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي و من خلال هذا التقديم يثور التساؤل حول: مدي تبني المشرع فكرة التعاون بين القطاع العام و القطاع الخاص في مجال النقل الجوي ؟ و هل ساهم في تفعيل دور الخواص من خلال اللجوء الي تسير المرافق العامة بأساليب تتعايش مع النظام الليبرالي؟ و للإجابة على هذه الاشكالية قمنا بتقسيم هذه الورقة البحثية على النحو التالي:

1. تفرد الدولة باستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي:

يمكن إرجاع سبب احتكار الدولة لاستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي إلى عاملين، يتمثل الأول في التوجه الاشتراكي للدولة الجزائرية آنذاك (الفرع الاول)، أما (الفرع الثاني) فيتمثل في طبيعة نشاط النقل الجوي.

1.1. كحتمية للتوجه الاشتراكي للدولة

طالما تبنت الجزائر النظام الاشتراكي أسلوبا و نمطا اقتصاديا كان لزاما عليها أن تركز على قطاع العام و أن تشجع فكرة إنشاء المؤسسات العمومية، فمنذ الاستقلال كان استغلال الخدمات الجوية، للنقل العمومي محتكرا من قبل الدولة على الرغم من أن القانون آنذاك كان ينص على إمكانية استغلال هذه الخدمات من قبل الخواص، إلا أن الجزائر اختارت شركة الخطوط الجوية الجزائرية كأداة لممارسة سياستها فيما يتعلق بالنقل الجوي.

أ- فتح المجال أمام الخواص لاستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي في القانون رقم 64-166:

في سنة 1964 تم اصدار القانون المتعلق بالطيران المدني و الذي جاء في مجموعة متفرقة من القوانين و المتمثلة في القانون رقم 64-166 الذي يتعلق بالمطارات الجوية و القانون رقم 64-168 المتضمن النظام القانوني

للطائرات[1] و كذا القانون رقم 64-244 الذي يتعلق بالمطارات و المرافق المعدة لسلامة الملاحة الجوية.[2]

بالرجوع إلى القانون رقم 64-166 ، نجد أن المشرع الجزائري لم يقصر استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي على القطاع العام فقط بل فتح المجال أمام الخواص و حتى المستثمرين الأجانب، حيث نصت المادة 1/5 منه على أن : " المصالح الجوية للنقل العمومي و العمل الجوي لا يمكن أن تقوم بها إلا مؤسسات مرخص لها قانونا من طرف الوزير المكلف بالطيران المدني "، فمن خلال هذه المادة يتبين بأن المشرع قد سمح لأية مؤسسة نقل جوي تأمين خدمات النقل الجوي العمومي و كذا خدمات العمل الجوي، ووضع قيدا واحدا و هو الحصول على رخصة قانونية تسلم من طرف الوزير المكلف بالطيران المدني.

هذا و قد نصت المادة 3/5 من نفس القانون على أنه " و تعتبر مؤسسة نقل جوي عمومي كل شخص مادي أو معنوي يقوم بصفة اعتيادية بالنقل في الطائرات مقابل أجرة ، فلم يحدد المشرع نوع المؤسسة أو الشروط الواجب توفرها فيها.

وكما جاء في نص المادة 19 تتمتع المؤسسات الجزائرية المستغلة للخدمات الجوية المنتظمة للنقل العمومي بحق الأولوية لتنفيذ خدمات جوية غير منتظمة..."، و منه فقد توجه المشرع إلى التصريح بإمكانية وجود عدة مؤسسات تؤمن النقل الجوي العمومي، بحيث فتح المجال للمستثمر الوطني و الأجنبي من أجل استغلال هذه الخدمات.

و بالرجوع إلى المادة الثامنة في فقرتها الأولى والثانية من نفس القانون نجدها تنص على ما يلي: للحصول على رخصة الاستغلال يجب على مؤسسة النقل العمومي أو العمل الجوي أن تقدم للوزير المكلف بالطيران المدني كل المعلومات عن المصلحة المقترحة و أن تنفذ الشروط التي يقدمها الوزير فيما

يتعلق بالضمانات الفنية والمالية لاستغلال محقق و ناجح طبقا لمقتضيات هذا القانون. و لا تمنح الرخصة إلا لمدة لا تتجاوز عاما قابلة للتجديد، إلا في حالة وجود امتياز لمدة محددة بعقد، و يمكن رفض تجديد الرخصة أو مزجها بشروط خصوصية ".

يفهم من نص هذه المادة أن المشرع قد اعتمد على نظام الرخصة الإدارية[3] و عقد الامتياز و ذلك الاستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي و خدمات العمل الجوي، حيث حددت مدة الرخصة بسنة واحدة قابلة للتجديد إلا في حالة وجود امتياز و الذي تكون مدته محددة في العقد. و بالعودة إلى نص المادة الثامنة باللغة الفرنسية من القانون رقم 64-166 نجد الفقرة الثانية منها كانت أكثر وضوحا من النص باللغة العربية حيث نصت على:

« pour obtenir une autorisation d'exploitation une entreprise de transport public ou de travail aérien doit fournir au ministre chargé de l'aviation pivile toutes information sur le service proposé et satisfaire aux conditions posées par le ministre en ce qui concerne les garanties techniques et financière d'une exploitation sure et efficace conformément aux disposition de la présente loi.

l'autorisation n'est accordée que pour une période ne pouvant excéder une durée d'un an renouvelable, sauf en cas de services réguliers de transport public qui peuvent faire l'objet d'une autorisation ou d'une concession d'une durée fixée par contrat, le renouvellement peut être refusé ou assorti de conditions particulières »(4)

من خلال نص هذه المادة تستخلص أن المشرع قد اعتمد على نظام الرخصة الإدارية و الامتياز و ذلك كالأتي:

الخدمات الجوية للنقل العمومي المنتظمة يمكن أن تستغل إما عن طريق رخصة أو عن طريق عقد الامتياز، ومدة الامتياز تحدد في العقد باعتبار أنها مدة طويلة نسبيا.

الخدمات الجوية للنقل العمومي غير المنتظمة و خدمات العمل الجوي يتم استغلالهما بواسطة رخصة ادارية تحدد مدتها بسنة قابلة للتجديد.

و تجدر الإشارة إلى أنه و باستثناء المادة الثامنة و المذكورة أعلاه لم يتم النص على الامتياز أو منحه لا في القانون رقم 64-166 و لا في نصوص لاحقة، على عكس رخصة الاستغلال و التي بشأنها قرار مؤرخ في 22 سبتمبر عام 1964 ، و الذي يتعلق بطلب رخصة النقل العمومي عن طريق الجو و العمل الجوي.[5] و لقد تضمن هذا القرار نموذجا لطلب الرخصة الخاصة بالنقل العمومي عن طريق الجو و العمل الجوي، و الذي يرسل إلى وزارة تجديد البناء و الأشغال العمومية و النقل نيابة مديرية الطيران المدني، حيث نصت المادة الأولى من هذا القرار على أن المؤسسات الراغبة في تأمين المصالح الجوية للنقل العمومي و العمل الجوي، أن تقدم طلبا للحصول على رخصة و الذي يكون مطابق للنموذج الملحق بهذا القرار و الذي يجب أن يتضمن معلومات تتعلق بالمؤسسة و معلومات تتعلق بالوسائل التي تستخدمها المؤسسة، و كذا معلومات تتعلق بنشاط المؤسسة.

ب/احتكار استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي من قبل شركة الخطوط الجوية الجزائرية: بعد استقلال الجزائر كانت توجد شركة نقل جوي واحدة تحتكر استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي، حيث تأسست هذه الشركة المسماة " الشركة العامة للنقل الجوي compagnie générale" de

transports aériens (CGTA) سنة 1946 و بدأت رحلاتها سنة ،1947 انطلاقا من بعض المطارات الجزائرية باتجاه بعض المطارات

الفرنسية و الأوروبية، و في سنة 1962 كانت الشركة مملوكة لشركة الخطوط الجوية الفرنسية بنسبة 98%، لكن في سنة 1963 تغيرت الهيكلة المالية للشركة حين تخلت شركة الخطوط الجوية الفرنسية عن 31% من أسهم الشركة فاستحوذت عليها الجزائر و أصبحت تملك بذلك 51 % من الأسهم. [6]

في سنة 1965 صدر المرسوم رقم 65-47 و المتعلق بالمراقبة التقنية و الاقتصادية والمالية لشركة الخطوط الجوية الجزائرية [7] حيث نصت المادة الأولى من هذا المرسوم على تعيين مندوب الحكومة ومراقب مالي يكلفان بالمراقبة التقنية و الاقتصادية و المالية على الشركة العامة للخطوط الجوية الجزائرية[8] و يلاحظ بأن هذا المرسوم فرض رقابة على النشاط التقني و الاقتصادي و المالي الشركة بالرغم من وجود مساهمة فرنسية فيها، وهنا يظهر نية الدولة الجزائرية في امتلاك شركة الخطوط الجوية الجزائرية بصفة كلية.

و في سنة 1968 صدر الأمر رقم 566 و الذي يتضمن تحديد سلطات الوصاية و المراقبة التي تمارسها الدولة على الشركة الوطنية الخطوط الجوية الجزائرية [9] و لقد نصت المادة الأولى من هذا الأمر على تعيين الشركة العامة للنقل الجوي "الخطوط الجوية الجزائرية " كأداة اختارتها الحكومة لممارسة سياستها فيما يتعلق بالنقل الجوي و كما نصت المادة الثانية من نفس الأمر على تغيير تسميتها من الشركة العامة للنقل الجوي " الخطوط الجوية الجزائرية" ، إلى الشركة الوطنية للنقل الجوي " الخطوط الجوية الجزائرية "، و نظرا لهذا التغيير نصت المادة 26 من نفس الأمر على وجوب تعديل القانون الأساسي للشركة بحيث يصبح موافقا لهذا الأمر، وذلك في ظرف 60 يوم اعتبارا من نشره في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، إلا أنه لم يتم ذلك حتى سنة 1970، أين تم إصدار المرسوم رقم 70-218 و الذي يتضمن المصادقة على القانون الأساسي للشركة الوطنية للنقل الجوي الخطوط الجوية الجزائرية [10] و الذي تضمن عدة نقاط أهمها رأسمال الشركة مجلس

إدارة الشركة، حل و تصفية الشركة النزاعات التي قد تنشأ خلال سير الشركة أو تصفيتها.

و لقد حددت المادة الثالثة من هذا المرسوم هدف الشركة الوطنية للنقل الجوي " الخطوط الجوية الجزائرية"، حيث نصت على أنه : " تستهدف الشركة استغلال النقل الجوي وجميع العمليات الأخرى ذات الطابع المرتبط بالنقل فيما يتعلق بنشاطها الأساسي....." يلاحظ من خلال هذه المادة احتكار الشركة الوطنية الخطوط الجوية الجزائرية استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي فقط دون خدمات العمل الجوي، وذلك نظرا لأن هذه الأخيرة كانت تستغل آنذاك من قبل شركة أخرى، حيث أنه في سنة 1968 تم إحداث شركة للعمل الجوي بموجب الأمر رقم 68-65 [11]و الذي تضمن القانون الأساسي للشركة الوطنية للعمل الجوي STA " و هي شركة ذات طابع تجاري تتمتع بالشخصية المعنوية و الاستقلال المالي، و و لقد كلفت هذه الشركة باستغلال خدمات العمل الجوي. كما أن المادة 1/5 من المرسوم 70-218 قد أحدثت تغيير مهم في رأسمال الشركة، بحيث وزعت الأسهم بين الدولة و الخطوط الجوية الفرنسية على الشكل التالي:

82.25 % من أسهم الشركة للدولة الجزائرية.

17.74% من أسهم الشركة للخطوط الجوية الفرنسية.

كما نصت نفس المادة في فقرتها الثانية على عدم جواز بأي حال من الأحوال، أن تنخفض أسهم الدولة أقل من 82,25 بالمائة من جراء التعديلات التي تمس رأسمال.[12]

و بعد التغيير الذي حصل في رأسمال الشركة، و صدور الأمر رقم - 71-74 الذي يتعلق بالتسيير الاشتراكي للمؤسسات[13] و كذا صدور الأمر رقم 74-06 و الذي يتضمن حل شركة العمل الجوي و نقل أموالها وأعمالها إلى الشركة الوطنية " الخطوط الجوية الجزائرية [14] كان لزاما أن يتم تعديل

القانون الأساسي الشركة الوطنية الخطوط الجوية الجزائرية، الذي تم بموجب الأمر رقم 75-39 و الذي يتضمن المصادقة على القانون الأساسي للمؤسسة الاشتراكية المسماة الشركة الوطنية للنقل و العمل الجويين " الخطوط الجوية الجزائرية [15] كما نصت المادة الثانية من هذا الأمر على احتكار استغلال كل من الخدمات الجوية للنقل العمومي و خدمات العمل الجوي، كما نصت المادة 66 منه على إلغاء جميع الأحكام المخالفة لهذا الأمر.

و بموجب هذا الأمر تم تغيير اسم الشركة، فبعدما كانت تسمى شركة النقل الجوي " الخطوط الجوية الجزائرية ، أصبحت تحمل اسم الشركة الوطنية للنقل و العمل الجويين " الخطوط الجوية الجزائرية "، كما أنه تم تغيير طبيعة الشركة، فبعد أن كانت شركة أسهم أصبحت مؤسسة اشتراكية وطنية ذات طابع اقتصادي، تخضع لمبادئ ميثاق التنظيم الاشتراكي للمؤسسات و كذا للأحكام المنصوص عليها في الأمر 71-74 السالف ذكره.

و في سنة 1980، وتحقيقا لأهداف المخطط الوطني الخماسي (1980-1984) للتنمية الاقتصادية والاجتماعية و الذي حمل إصلاحات جذرية نظرا لكون الاقتصاد الجزائري بدأ يكشف عن علامات من الضعف و كانت المؤسسة العمومية مستهدفة بعملية الإصلاح، لذا تم إصدار المرسوم رقم 80-242 والذي يتعلق بإعادة هيكلة المؤسسات [16] بحيث كان الهدف من إعادة هيكلتها، السعي نحو التلبية المتزايدة لاحتياجات الاقتصاد و احتياجات المواطنين.[17]

و نتيجة لذلك، في نهاية سنة 1983 تم تجزئة العديد من المؤسسات العمومية و من بينها الشركة الوطنية الخطوط الجوية الجزائرية حيث تم إصدار المرسوم رقم 83-464 و الذي يتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للنقل و العمل الجوي " الخطوط الجوية الجزائرية [18] و الذي ألغت المادة 25 منه أحكام الأمر رقم 75-39 السالف الذكر، حيث تم بموجب هذا المرسوم تغيير تسمية الشركة، من الشركة الوطنية للنقل و العمل الجويين " الخطوط

الجوية الجزائرية"، إلى المؤسسة الوطنية لاستغلال الخدمات الجوية الدولية للنقل العمومي " الخطوط الجوية الجزائرية ، و بالتالي تعديل موضوع نشاطها.

حيث أصبحت تستغل الخدمات الجوية الدولية فقط [19] دون الخدمات الجوية الداخلية و العمل الجوي. أما بالنسبة للخدمات الجوية الداخلية و خدمات العمل الجوي، تضمن المرسوم رقم 83-465[20] على إنشاء مؤسسة وطنية أخرى ذات طابع اقتصادي لاستغلالهما، و التي سميت بالمؤسسة الوطنية لاستغلال الخدمات الجوية للنقل الداخلي و العمل الجوي " الخدمات الجوية الداخلية "، بحيث تتمتع هذه المؤسسة بالشخصية المعنوية و بالاستقلال المالي، كما أنها تعتبر تاجرة في علاقاتها مع الغير .[21]

و تستغل المؤسسة الوطنية لاستغلال الخدمات الجوية للنقل الداخلي و العمل الجوي في إطار المخطط الوطني للتنمية الاقتصادية والاجتماعية و كذا القانون رقم 64-166 ، الخطوط الجوية الداخلية وخدمات العمل الجوي، و في هذا الصدد تقوم بما يلي: [22]

في مجال الخدمات الجوية الداخلية، تقوم بجميع أنواع النقل العمومي المنتظم و غير المنتظم، الأشخاص والأمتعة و البضائع و البريد في مجال العمل الجوي، تقديم الخدمات لأغراض تجارية و تربوية وعلمية، تلبية لاحتياجات الفلاحة الحماية المدنية و النظافة العامة و العمل الصحي و نقل الأشخاص و البضائع حسب الطلب.

إلا أن هذا التقسيم لم يدم طويلا، لأن عملية الهيكلة كشفت على أن ضعف المردودية لم يكن ناجماً عن حجم المؤسسات بقدر ما كان ناجما عن تسييرها و فشلها في التوفيق بين الدور الاقتصادي و بين الدور الأيديولوجي لها و استمر ذلك في ظل إعادة الهيكلة خاصة مشكل الأزمات المالية، حيث أدت هذه العملية إلى انبثاق مؤسسات دون رأسمال و أخرى بديون هي أصلا غير مسؤولة عن وجودها.[23]

ففي سنة 1984 تم إصدار المرسوم رقم 48-347 و الذي يتعلق بالمؤسسة الوطنية لاستغلال الخدمات الجوية " الخطوط الجوية الجزائرية ،[24] و الذي نص من خلاله المشرع صراحة على احتكار الخطوط الجوية الجزائرية الخدمات الجوية للنقل العمومي و خدمات العمل الجوي، حيث نصت المادة الأولى من نفس المرسوم على توسعة أعمال مؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية كما هي محددة في المرسوم رقم 83-464 لتشمل أعمال المؤسسة الوطنية لاستغلال الخدمات الجوية للنقل الداخلي و العمل الخدمات الجوية الداخلية " المحددة في المرسوم رقم 83-465 المذكور سابقا، و بالتالي فأن المؤسسة الوطنية الخطوط الجوية الجزائرية تحتكر استغلال كل من الخدمات الجوية للنقل العمومي و خدمات العمل الجوي.

مع صدور الأمر رقم 88-01 و الذي يتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية، [25] و أمام التغيرات الاقتصادية و السياسية التي عرفتها الجزائر خاصة بعد أحداث 1988 و النظام البيرالي في سنة 1989، كان لابد على مؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية أن تتأقلم مع الوضع الجديد و التفكير في مواصلتها استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي و خدمات العمل الجوي بطريقة تضمن لها السير الحسن لنشاطها ، ففي سنة 1997 أصبحت الخطوط الجوية الجزائرية مؤسسة عمومية اقتصادية شركة ذات أسهم برأسمال يقدر بـ 60 مليار دينار جزائري في سنة 2018، و هي تنقل اليوم أكثر من 6.1 مليون مسافر سنويا، عبر أسطول مكون من 59 طائرة.[26]

بناءا على ما سبق يلاحظ بأن شركة الخطوط الجوية الجزائرية تعرضت لعدة تغيرات في طبيعتها القانونية و اعتبرت الناقل الوحيد الذي يحتكر استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي بالرغم من أن القانون رقم 166/64نص على تحرير سوق النقل الجوي و فتح المجال للمنافسة بين عدة مؤسسات إلا أن

النظام السياسي تلك الفترة كان عائقا أمام ظهور أي شركة نقل جوي أخرى . (27)

2.1. طبيعة نشاط النقل الجوي:

يرجع سبب احتكار الخدمات الجوية للنقل العمومي من قبل الدولة إلى طبيعة نشاط النقل الجوي، حيث أنه يختلف عن غيره من أنشطة و وسائل النقل الأخرى خاصة النقل البري، من حيث صعوبة ممارسة هذا النشاط في ظل المنافسة و من ثم فإن الشكل الطبيعي لممارسة هذا النشاط يتمثل في احتكاره من قبل الدولة و لا يحول هذا الاحتكار دون ظهور منافسة دولية في ممارسة نشاط النقل الجوي، وهو ما يحصر مجال احتكار الدولة لهذا النقل داخل خطوطها الجوية الداخلية فقط، ولعل هذا الاحتكار راجع لعدة أسباب نذكر منها :( )

اعتبار النقل الجوي مرفقا استراتيجيا يصعب ترك إدارته للقطاع الخاص.

ضخامة تكلفة الاستثمارات المطلوبة لممارسة نشاط النقل الجوي، و ذلك لما يتطلبه من التوفر على المنشآت الأساسية و كذا الطائرات.

اعتبار النقل الجوي مظهرا من مظاهر سيادة الدولة.

عدم استقرار عائد الاستثمار في مجال النقل الجوي، لأن هذا الأخير يتسم بالموسمية فهو غير مستقر عبر شهور السنة، حيث يكون الطلب متزايد بشدة على النقل الجوي في فصل الصيف، على عكس فصل الشتاء حيث يكون الطلب متناقص و بطئ

2. تحرير الخدمات الجوية للنقل العمومي

كما تم التطرق إليه سابق ،فبعد صدور القانون رقم 98-06 فتح المجال أمام القطاع الخاص لاستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي عن طريق الامتياز بعد أن كانت محتكرة من قبل الشركة الوطنية الخطوط الجوية الجزائرية و ذلك لعدة أسباب أدت بالدولة إلى إشراك القطاع الخاص لاستغلال هذه الخدمات و قد تم منح عقد الامتياز لثلاث شركات نقل خاصة.

1.2. دوافع اللجوء إلى عقد الامتياز:

لعل اللجوء إلى عقد الامتياز لاستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي، لا يرتبط في أساسه بزيادة حاجات الجمهور أو في وجود لضرورة بمعاصرة المرافق العامة للتطورات المستجدة، بل هناك دوافع أخرى ادت بالدولة إلى اللجوء لمنح عقود الامتياز ، و يمكن أن نوجز هذه الأسباب في تبني النظام الليبرالي، و الأوضاع الأمنية التي عرفتها الجزائر، بالإضافة إلى الرغبة من الاستفادة من خبرات القطاع الخاص او اللجوء للامتياز كحتمية للتحولات الجديدة

لعل اللجوء إلى عقد الامتياز من أجل استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي، لا يرتبط في أساسه بزيادة حاجات الجمهور أو وجود لضرورة بمعاصرة مرفق النقل الجوي للتطورات المستجدة أو الميزات التي يتمتع بها القطاع الخاص، إنما يرتبط بالنظام السياسي والاقتصادي و الاجتماعي المطبق في الدولة، فبعد الأزمة الاقتصادية التي عرفتها الجزائر دفع بها الأمر إلى الاستغناء عن النظام الاشتراكي و وتبني معتقدات النظام الرأسمالي، و الذي يقوم على:

الانفتاح على القطاع الخاص و دعوته إلى الاستثمار الاقتصادي.

ترقية القطاع الخاص إلى مرتبة الشريك الاقتصادي، وتشجيعه عن طريق رفع الاحتكارات القديمة و إزالة الحواجز عن الاستثمار الخاص.

و تماشيا مع التحولات التي عرفتها الجزائر وضرورة الانفتاح في ظل النظام الليبرالي، صدر القانون رقم 98-06 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ليفتح المجال أمام الخواص لاستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي عن طريق الامتياز.

- **الأوضاع الأمنية:**

لا يخفى أن النقل الجوي يتأثر تأثرا بالغا بالاضطرابات الداخلية للدولة وظاهرة الإرهاب الجوي التي تتمثل في اختطاف الطائرات أو تفجيرها لأغراض سياسية، حيث أثرت العشرية السوداء التي عرفتها الجزائر خلال سنوات التسعينات سلبا على النقل الجوي خاصة بعد حادثة اختطاف طائرة " Air bus " من مطار الجزائر باتجاه فرنسا الرحلة رقم 8969 بتاريخ 24 ديسمبر سنة 1994، حيث نتج عن هذه الحادثة اعتبار مطارات الجزائر غير آمنة الأمر الذي جعل العديد من شركات النقل الجوي الأجنبية تقاطع المطارات الجزائرية نظرا للظروف الأمنية، عندها أصبحت شركة الخطوط الجوية الجزائرية تقوم لمهمة نقل المسافرين و البضائع بصفة انفرادية في غياب باقي الشركات الأجنبية، الأمر الذي أثر على مردوديتها المالية، و أحدث ضغطا على طائراتها و عمالها لتغطية الخدمات الجوية الداخلية و الدولية معا، و كانت الدولة في كل مرة تغطي عجزها المالي مما أثقل كاهل الخزينة العمومية، هذا ما أدى إلى التفكير في وضع حلول قانونية أخرى، فتم اعتماد أسلوب الامتياز لإشراك القطاع الخاص في استغلال هذه الخدمات.[28]

- **مرونة و تقنيات القطاع الخاص:**

إن مرونة القطاع الخاص تؤمن تحقيق أفضل للمصلحة العامة، فالمستثمر يستهدف في شراكته مع الجماعة العامة تحقيق أكبر قدر من الأرباح، و هو من أجل ذلك له القدرة على القيام بإجراءات يصعب على الجماعة العامة اتخاذها، كتخفيض أو زيادة رواتب العمال أو تقليص عددهم زيادة ساعات العمل و خلق حوافز، كما أنه و بفعل التطور التكنولوجي، باتت معظم المرافق العامة تتطلب تقنيات و خبرات القيام بمهامها، و هذه التقنيات في حال توافرها يتطلب الاستمرار في تأمينها مبالغ ضخمة قد يصعب على الجماعة العامة تأمينها خاصة إذا كانت تعاني من عجز مالي هذا بعكس القطاع الخاص فبفضل ما

يملكه من علاقات ووسائل يمكنه اللجوء إلى عدة مصادر تمويل و إنشاء سلسلة من العلاقات المالية مع مصارف و مؤسسات مالية داخلية و دولية تعجز عن تحقيقها الجماعة العامة.[29]

و باعتبار أن النقل الجوي يعرف تطورات هامة جدا على المستوى الاقتصادي والتكنولوجي، مما يستوجب على الدولة الجزائرية مواكبة هذه التطورات لتجعل من قطاع الطيران المدني الوطني قطاعا قادرا على مواجهة التحديات التي تفرضها العولمة و المنافسة و لما كانت الشركة التي يمنح لها الامتيازات تسعى إلى تحقيق أكبر قدر من الأرباح، فإن ذلك لا يتحقق إلا باستخدام أفضل الوسائل و أساليب التكنولوجيا الحديثة و الحقيقة أن لجوء القانون رقم 98-06 إلى عقد الامتياز عبر منحه للقطاع الخاص ، لا يستهدف فقط تكليف المستثمر باستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي وفقا للتقنيات المطلوبة، إنما أيضا اكتساب هذه الأخيرة لإعادة استخدامها مباشرة عند نهاية عقد الامتياز أو في حالة استرداد المرفق العام كما سيتم التطرق إليه لاحقا.

2.2 تطبيقات نظام الامتياز في مجال الخدمات الجوية للنقل العمومي

ذكرنا في موضع سابق من هذا البحث أن المشرع الجزائري اختار أسلوب الامتياز لاستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي و في سنة 1999، منحت السلطة المكلفة بالطيران المدني الامتياز لثلاث شركات خاصة و هي شركة الخليفة للطيران و شركة أنتينيا للطيران و شركة إيكواير الدولية.

- **شركة الخليفة للطيران:**

في أول يوليو سنة 2001، تم التوقيع على اتفاقية امتياز استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي و دفتر الشروط المرافق لها بين السلطة المكلفة بالطيران المدني و شركة الطيران " الخليفة للطيران "، وتم المصادقة عليهما

بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-40 [30]و لقد تم تحديد مدة عقد الامتياز بـ 10 سنوات قابلة للتجديد، و لقد استفادت شركة الخليفة للطيران هذا العقد من استغلال الخطوط الجوية الآتية:

بالنسبة للشبكة الداخلية، منح لها امتياز عام لحق استغلال مجموع الشبكة الداخلية، أي تستغل جميع الخطوط الداخلية، باستثناء المطارات المزدوجة للدولة و التي تكون موضوع تراخيص حاسة، يتم تسليمها من طرف السلطة المكلفة بالطيران المدني. بالنسبة للشبكة الدولية، بالنسبة لشبكة أوروبا فهي تستغل سبعة عشر خط معظمها إلى فرنسا، أما بالنسبة لشبكة إفريقيا والشرق الأوسط فهي تستغل ثلاثة عشر خط. بالنسبة لشبكة الشحن، فهي تتوزع على اثنا عشر خط جوي باتجاه دول عربية و أوروبية فقط.

- **انتينيا للطيران:**

تم المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي و دفتر الشروط الملحق بين السلطة المكلفة بالطيران المدني وشركة الطيران " أنتينيا للطيران "، بموجب المرسوم التنفيذي رقم 41/02[31] و لقد استفادت هذه الشركة بموجب هذا العقد من استغلال الخطوط الجوية التالية:

. بالنسبة للشبكة الداخلية، كما هو الحال بالنسبة لشركة الخليفة للطيران، حيث تتمتع بامتياز عام لحق استغلال مجموع الشبكة الداخلية، غير أن المطارات المزدوجة للدولة يكون استغلالها بموجب تراخيص تمنحها السلطة المكلفة بالطيران المدني.

. بالنسبة للشبكة الدولية، تتكون من شبكة واحدة نحو أوروبا تحتوي على واحد و عشرون خط.

- **شركة إيكواير الدولية:**

منح الشركة الطيران إيكواير الدولية امتياز استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-42 [32] و ذلك لمدة عشر سنوات قابلة للتجديد، كما أنها استفادت بموجب هذا العقد من استغلال الخطوط الجوية الأتي ذكرها :

. بالنسبة للشبكة الداخلية، كباقي شركات الطيران الأخرى منح لها امتياز عام لحق استغلال كل خطوط الشبكة الداخلية، غير أن المطارات المزدوجة للدولة ستكون موضوع تراخيص خاصة تسلمها السلطة المكلفة بالطيران المدني

بالنسبة للشبكة الدولية، فهي تتضمن شبكتين شبكة أوروبا و التي تستغل من خلالها ستة عشر خطه و شبكة إفريقيا والشرق الأوسط و التي تستغل فيها خطين.

من خلال ما سبق يلاحظ بأن شركة الخليفة للطيران كانت تستغل أكبر عدد من الخطوط الجوية، مقارنة بشركة أنتينيا للطيران وإيكواير الدولية، كما أنها الشركة الوحيدة التي تستغل خطوط جوية للشحن.

و منذ بدأ استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي من طرف هذه الشركات، عرف النقل الجوي بركة واسعة خاصة مع فتح خطوط نقل جوية جديدة[33]، حيث بدأت هذه الشركات تنافس شركة الخطوط الجوية الجزائرية خاصة على مستوى النقل الجوي الداخلي أبن بلغت حصة الخواص سنة 2002 نسبة 56.81% ، أي استغلت أكثر من نصف الشبكة الداخلية.[34]

إلا أن هذه الشركات لم تستمر طويلا و توقفت عن النشاط سنة 2003، هذا ما جعل السلطة الوصية توقف استغلال خدمات النقل الجوي العمومي إلى أجل غير مسمى، نظرا لخصوصية هذا القطاع و حساسيته حيث يستوجب توظيف رؤوس أموال ضخمة للاستثمار فيه إلى جانب الكفاءة و الخبرة.[35] ولكن هذا لا ينفي أن الجزائر و في الفترة التي كانت تستغل فيها الشركات الخاصة الخدمات الجوية للنقل العمومي عرفت تطورا كبيرا في حركة النقل الجوي، خاصة مع القطيعة التي طبقتها شركات النقل الأجنبية على المطارات الجزائرية أثناء العشرية السوداء و الضغوطات التي كانت تواجه شركة الخطوط الجوية الجزائرية نظرا لاستغلالها للخدمات الجوية بمفردها و في الوقت الراهن الدولة هي من تحتكر استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي من قبل الشركات الوطنية و التي تتمثل في شركة الخطوط الجوية الجزائرية و شركة طاسيلي للطيران و التي كان نشاطها محصور في استغلال الخطوط الجوية الجنوبية التي تتصل بمطارات قواعد المنشآت البترولية، و التي كانت تقوم بمهمة نقل الإطارات و العمال التابعين لشركة سوناطراك، أو التابعين للشركات البترولية الأجنبية.[36]

لكن في الآونة الأخيرة تم إعادة فتح المجال أمام الخواص لاستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي و لكن في مجال الشحن الجوي فقط دون نقل الأشخاص ، [37] حيث قامت وزارة الأشغال العمومية و النقل بإطلاق بوابة إلكترونية للخدمة العمومية تهدف إلى تسهيل الإجراءات الإدارية و القيام بها عن بعد، حيث تسمح بتقديم أكثر من 60 خدمة للمواطنين و المتعاملين الاقتصاديين الناشطين في قطاعات النقل البري و البحري والجوي و الأشغال العمومية، وتقدم هذه البوابة 19 خدمة بالنسبة للنقل الجوي، من بين هذه الخدمات طلب الحصول على امتياز تشغيل خدمة النقل العام للشحن الجوي، و تتضمن هذه الخدمة جميع المعلومات اللازمة كشروط منح الامتياز، و مضمون

ملف طلب الحصول على الامتياز [38] إضافة إلى ذلك قام رئيس الجمهورية مؤخرا، بإعطاء تعليمات بإنشاء شركات نقل خاصة لضمان خدمة النقل الجوي الداخلي، وبالتالي أصبح للخواص الحق في الحصول على امتياز استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي في مجال الشحن الجوي و النقل الجوي الداخلي.[39]

خاتمة

لقد مر استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي، بمرحلتين أساسيتين تمثلت المرحلة الاولي في تنفرد الدولة باستغلال هذه الخدمات من قبلها بواسطة شركة الخطوط الجوية الجزائرية وهذه كحتمية لتوجه الاشتراكي، بالإضافة الي طبيعة و نوع النشاط

أما المرحلة الثانية فتمثلت في منح الامتياز لثلاث شركات خاصة للنقل الجوي وهي شركة الخليفة للطيران و شركة اتينيا و شركة ايو اير الدولية سنة 1990من اجل استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي الي جانب شركة الخطوط الجوية الجزائرية

إلا ان هذه الشركات لم تبقي طويلا حيث تم الغاء عقود الامتياز الممنوحة لها في سنة 2003 وعزفت الدولة عن فتح المجال في استغلال خدمات النقل الجوي العمومي للخواص وعادت شركة الخطوط الجوية الجزائرية لاحتكار استغلالها مع ظهور شركة وطنية تمثلت في الطيران الطاسيلي

الا انه في الآونة الأخيرة فتحت وزارة النقل مجال استقبال طلبات استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي.

التهميش و الإحالات :

[1] القانون رقم 64-168 المؤرخ في 27 محرم عام 1384 الموافق 08 يونيو سنة 1964، يتضمن النظام القانوني للطائرات ، ج ر العدد 06 .

[2] القانون رقم 64-244 المؤرخ في 13 ربيع الثاني عام 1384 الموافق 22 أوت سنة 1964، يتعلق بالمطارات والمرافق المعدة لسلامة الملاحة الجوية، ج ر العدد 29.

[3] نظام الرخصة الإدارية، هو نظام بمقتضاه تعهد السلطة الإدارية بموجبه لشخص آخر إدارة مرفق عام، و هو ليس وعقد لكونه يصدر من جانب واحد فقط و هو الجهة الإدارية، بمعنى أن عملية استغلال المرفق العام تكون بموجب قرار اداري و يستوي صاحب الامتياز و المرخص له في أن كل منهما يقوم باستغلال مرفق عام، إلا أن عقود الامتياز تخضع الأحكام مغايرة للأحكام التي تخضع لها الرخصة الإدارية: فالتراخيص مؤقتة بطبيعتها فهي تمنح لأجال قصيرة ستة أشهر أو سنة، أما عقود الامتياز فتمنح لأجال طويلة، تكفي أن يقوم صاحب الامتياز باستهلاك ما أنفقه من استثمارات و تحقيق عائد ربح. الصدر الرخصة الإدارية بموجب قرار إداري، في حين أن عقود الامتياز تمنح بموجب عقد إداري. أنظر في تفاصيل ملك حماده عبد الرازق حماده النظام القانوني . لعقد امتياز المرفق العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012، ص83-84

[4] loi n° 64-166 du 8 juin 1964 relative aux services aériens, JO N° 49

[5] Arrêté du 22 septembre 1964 relatif à la demande d'autorisation de transport public par air et de travail aérien, JO N° 79.

[6] سرور بوكموش، النظام القانوني لاستغلال النقل الجوي في الجزائر، أطروحة دكتوراه قانون خاص، جامعة الجزائر 2017، ص 161

[7] المرسوم رقم 65-147 المؤرخ في 18 شوال عام 1384 الموافق 19 فبراير سنة 1965، يتعلق بالمراقبة التقنية و الاقتصادية و المالية على الشركة العامة للنقل الجوي " الخطوط الجوية الجزائرية "، ج ر العدد 19.

[8] جاء في نص المادة الأولى ما يلي: " يكلف مندوب للحكومة و مراقب مالي بإجراء ضمن الشروط المحددة بموجب هذا المرسوم مراقبة تقنية واقتصادية و مالية على الشركة العامة للنقل الجوي " الخطوط الجوية الجزائرية " ايرالجيري الكائن مركزها بـ 46 نهج محمد الخامس بالجزائر.

[9] الأمر رقم 68-5 المؤرخ في 6 ذي الحجة عام 1387 الموافق 5 مارس سنة 1968، يتضمن تحديد سلطات الوصاية والمراقبة التي تمارسها الدولة على الشركة الوطنية " الخطوط الجوية الجزائرية "، ج ر العدد 22 .

[10] المرسوم رقم 70-218 المؤرخ في 27 شوال عام 1390 الموافق 25 ديسمبر سنة 1970، يتضمن المصادقة على القانون الأساسي للشركة الوطنية للنقل الجوي " الخطوط الجوية الجزائرية "، ج ر العدد 108

[11] الأمر رقم 68-65 المؤرخ في 9 ذي الحجة عام 1387 الموافق 8 مارس سنة 1968، يتضمن إحداث شركة للعمل العمر ج ر العدد 23.

[12] نقص المادة الخامسة على أنه: " يحدد رأسمال الشركة بخمسة وعشرين مليون دينار جزائري، وقد تم تسديد الأسهم ناملها، و وزعت بين الدولة و المساهمين، وذلك على الوجه التالي: الدولة: 205.634 سهما 82,25% الشركة الوطنية الخطوط الجوية الفرنسية 44.366 سهما 17,74 % و لا يجوز بأي حال أن يترتب تخفيض مساهمة الدولة إلى أقل من 82.25 % من جراء التعديلات المقررة في الراسمال و أن هذه التعديلات يجب أن يرخص بها و أن توضح طرق تطبيقها بموجب قرار مشترك يصدر عن الوزير المكلف بالطيران المدني و وزير المالية ".

[13] الأمر رقم 71-74 المؤرخ في 28 رمضان عام 1391 الموافق 16 نوفمبر سنة 1971 و المتعلق بالتسيير الاشتراكي للمؤسسات ، ج ر العدد

[14] الأمر رقم 74-06 المؤرخ في 6 محرم عام 1394 الموافق 30 يناير سنة 1974 يتضمن حل شركة العمل الجوي و نقل أموالها و اعمالها الى الشركة الوطنية للنقل الجوي " الخطوط الجزائرية ، ج ر العدد 11 .

[15] الأمر رقم 75-139 المؤرخ في 7 جمادى الثانية عام 1395 الموافق 17 يونيو سنة 1975، يتضمن المصادقة على القانون الأساسي للمؤسسة الاشتراكية المسماة الشركة الوطنية للنقل و العمل الجويين " الخطوط الجوية الجزائرية "، ج ر الم 22 المؤرخة في 15 ربيع الأول عام 1396 الموافق 16 مارس سنة 1976.

[16] المرسوم رقم 08-22 المؤرخ في 24 ذي القعدة عام 1400 الموافق 4 أكتوبر سنة 1980، يتعلق بإعادة هيكلة المؤسسات ، ج ر العدد 41 .

[17] أنظر: المادة الثانية من المرسوم رقم 80-242

[18] 1 المرسوم رقم 83-464 المؤرخ في 19 شوال عام 1403 الموافق 30 يوليو سنة 1983، يتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للنقل و العمل الجوي " الخطوط الجوية الجزائرية ، ج ر العدد 32، و المتمم بموجب المرسوم 021-83 المؤرخ في 30 محرم عام 1404 الموافق 5 نوفمبر سنة 1983، ج ر العدد 46

[19] انظر المادة الثالثة من المرسوم رقم 83-464 .

[20] المرسوم رقم 83-465 المؤرخ في 19 شوال عام 1403 الموافق 30 يوليو 1983، يتضمن إنشاء المؤسسة المادية الاستغلال الخدمات الجوية للنقل الجوي الداخلي و العمل الجوي " الخدمات الجوية الداخلية "، ج ر العند 32، و الدم موجب المرسوم رقم 83-622 المؤرخ في 30 محرم عام 1404 الموافق 5 نوفمبر سنة 1983، ج ر العدد 10.

[21] انظر المادة الأولى من المرسوم رقم 83-465

[22] انظر المادة الثانية من المرسوم رقم 83-465

[23] عجة الجيلالي، قانون المؤسسات العمومية الاقتصادية من الاشتراكية إلى الليبرالية، دار الخلدونية للنشر و التوزيع، الجزائر، 2006 .ص 18

[24] المرسوم رقم 84-347 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1405 الموافق 24 نوفمبر 1984 ، يتعلق بالمؤسسة الوطنية للاستغلال الخدمات الجوية " الخطوط الجوية الجزائرية " ج ر العدد 60 .

[25] القانون رقم 88-10 المؤرخ في 22 جمادي الأولى عام 1406 الموافق 12 يناير سنة 1988 يتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية ج ر العدد

[26] سرور بوكموش النظام القانوني للاستثمار في مجال الطيران المدني ، مذكرة ماجستير ، جامعة الجزائر 2012 ، ص 46 .

[27] الموقع الالكتروني لشكرة الخطوط الجوية الجزائرية www.airalgerie.dz

[28] بوكموش ، النظام القانوني لاستغلال النقل في الجزائر ، المرجع السابق ، ص 172.

[29] وليد حيدر جابر ، التفويض في ادارة و استمار المرافق العامة ، دراسة مقارنة ، ص 306.

[30] المرسوم النفيذي 02-40 الؤرخ في 30 شوال عام 1422 الموافق 14 يناير 2002 يتضمن المصادقة امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنحوة لشركة الطيران " الخليفة للطيران " و كذا دفتر الشروط ، جر ، العدد 04 .

[31] المرسوم التنفيذي رقم 02-41 المؤرخ في 30 شوال عام 1422 الموافق 14 يناير سنة 2002 يتضمن المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة الطيران أنتينا للطيران و كذا دفتر الشروط المرافق ، ج ر عدد 04

[32] المرسوم التنفيذي رقم 02-42 المؤرخ في 30 شوال عام 1422 الموافق 14 يناير سنة 2002 يتضمن المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة الطيران ايكواير الدولية " و كذا دفتر الشروط المرافق لها جر العدد 04 .

[33] شركة الخليفة للطيرا تفتح خطا جويا بين الجزائر بين الجزائر جوهانسبرغ مقال اليكتروني بتاريخ 21 ديسمبر 2001 على الموقع بانابرس ، عنوان الموقع الاكتروني www.panapress.com

[34] انظر في تفاصيل ذلك : سرور بوكموش ، النظام القانوني للاستثمار في مجال الطيران المدني ، المرجع السابق ، ص 137 و ما بعدها .

[35] غول لا فتح للمجال الجوي امام الخواص " مقال الكتروني بتاريخ 15 افريل 2015 على الموقع جزايرس " عنوان الموقع الالكتروني www.djazairess.com .

[36] سرور بكموش النظام القانون لاستغلال النقل الجوي في الجزائر المرجع السابق ، ص 101 .

[37] مستثمرون خواص في النقل الجوي و البحري قريبا " مقال الكتروني بتاريخ 19 فيفري سنة 2018 على الموقع الشروق أون لاين عنوان الموقع الالكتروني www.e chourok.onlain.com

[38] الموقع الالكتروني لبوابة الخدمة العمومية portail.mtpt.gov.dz

[39] الرئيس تبون يأمر باعادة فتح المطارات الداخلية المغلقة ، مقال الكتروني بتاريخ 04 فيفري سنة 2020 على موقع النهار اون لاين عنوان الموقع www.ennaharonline.com

قائمة المراجع:

- **المؤلفات**:

سرور بوكموش، (2017) النظام القانوني لاستغلال النقل الجوي في الجزائر، أطروحة دكتوراه قانون خاص، جامعة الجزائر

سرور بوكموش (2012) النظام القانوني للاستثمار في مجال الطيران المدني ، مذكرة ماجستير ، جامعة الجزائر .

عجة الجيلالي،(2006) قانون المؤسسات العمومية الاقتصادية من الاشتراكية إلى الليبرالية، دار الخلدونية للنشر و التوزيع، الجزائر.

وليد حيدر جابر ،(دون سنة نشر) التفويض في ادارة و استمار المرافق العامة ، دراسة مقارنة .

- **مواقع الانترنيت**:

الموقع الالكتروني لشكرة الخطوط الجوية الجزائرية www.airalgerie.dz
غول لا فتح للمجال الجوي امام الخواص " مقال الكتروني بتاريخ 15 افريل 2015 على الموقع جزايرس " عنوان الموقع الالكتروني
. www.djazairess.com