

The Development of Public Air Transport Services Through Concession Contracts

تطور مجال خدمات النقل الجوي العمومي عن طريق عقود الإلتزام

The air transport sector constitutes one of the fundamental pillars in achieving economic development. Despite the relative novelty of this type of transport branch, it has gained special importance. Many countries, including Algeria, have adopted the approach of giving it the character of a public utility, considering it a manifestation of national sovereignty, which leads to the state retaining its ownership.

يشكل قطاع النقل الجوي احد الدعائم الاساسية في تحقيق التنمية الاقتصادية و على الرغم من حداثة النسبية لهذا النوع من فروع النقل الا انه استمد أهمية خاصة ، فقد اعتمدت العديد من الدول و من بينها الجزائر الي اصباح طابع المرفق العام عليه ، هذا وقد اعتبرته مظهر من مظاهر السيادة الوطنية الامر الذي يؤدي الي احتفاظ الدولة بملكيتها

However, within the framework of the political and economic transformations that Algeria experienced in 1989, which resulted in the transition from the socialist system to the capitalist system, and in light of the state's financial and economic crises, the increasing public needs and the necessity to meet them efficiently and qualitatively, alongside the failure of traditional methods in managing public utilities, it became necessary to seek the elimination of the deficit experienced by these utilities and ensure the required level of public service.

لكن وفي 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 وتزايد الحاجات العمومية وضرورة تلبيتها بفعالية و نوعية الى جانب فشل الطرق التقليدية في تسير المرافق العامة اضحي من الضروري السعي وراء القضاء على العجز الذي تعرفه هذه الاخيرة وضمان المستوي المطلوب من الخدمة العمومية

Therefore, most countries in the world, both developed and developing, turned to monopolizing the management of vital public utilities, including the air transport facility. Since independence, the Algerian state chose to monopolize the exploitation of air services for public transport. This monopoly lasted until the issuance of Law No. 08-06, which determines the general rules related to civil aviation, where it opened the field for private parties to exploit air services for public transport.

لذي اتجهت معظم دول العالم المتقدمة منها والنامية إلى احتكار تسير 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 06-08 والذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، أين فتح المجال أمام الخواص لاستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي

This resulted in the emergence of private transport companies that were granted concessions to exploit air services for public transport. Through this introduction, the question arises about the extent to which the legislator adopted the idea of cooperation between the public and private sectors in the field of air transport? And has it contributed to activating the role of private parties through resorting to managing public utilities with methods that coexist with the liberal system?

الأمر الذي أفرز ظهور شركات نقل خاصة منح لها امتياز استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي و من خلال هذا التقدير يثور التساؤل حول مدى تبني المشرع فكرة التعاون بين القطاع العام والقطاع الخاص في مجال النقل الجوي؟ و هل ساهم في تفعيل دور الخواص من خلال اللجوء الي تسير المرافق العامة بأساليب تتعايش مع النظام الليبرالي؟

1. State Monopoly of Air Service Exploitation for Public Transport

1. تفرد الدولة باستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي

The reason for the state's monopoly of exploiting air services for public transport can be attributed to two factors: the first is represented in the socialist orientation of the Algerian state at that time (first branch), while the second branch is represented in the nature of air transport activity.

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

1.1. As an Inevitability of the State's Socialist Orientation

1.1. كحتمية للتوجه الاشتراكي للدولة

As long as Algeria adopted the socialist system as an economic method and pattern, it was necessary for it to focus on the public sector and encourage the idea of establishing public institutions. Since independence, the exploitation of air services for public transport was monopolized by the state, despite the fact that the law at that time stipulated the possibility of exploiting these services by private parties. However, Algeria chose Air Algérie as a tool to exercise its policy regarding air transport.

طالما تبنت الجزائر النظام الاشتراكي أسلوبا و نمطا اقتصاديا كان لزاما عليها أن تركز على قطاع العام و أن تشجع فكرة إنشاء المؤسسات العمومية فمذ 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.

A - Opening the Field for Private Parties to Exploit Air Services for Public Transport in Law No. 64-166

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

In 1964, the law related to civil aviation was issued, which came in a scattered collection of laws represented by Law No. 64-166 related to airports, Law No. 64-16 containing the legal regime for aircraft, and Law No. 64-244 related to airports and facilities prepared for air navigation safety.

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 64-16 المتضمن النظام القانوني للطائرات و كذا القانون رقم 64-244 الذي يتعلق بالمطارات و المرافق المعدة لسلامة الملاحة الجوية.

Referring to Law No. 64-166, we find that the Algerian legislator did not limit the exploitation of air services for public transport to the public sector only, but opened the field for private parties and even foreign investors. Article 1/5 of it stated that: "Air services for public transport and air work can only be carried out by institutions legally licensed by the Minister in charge of civil aviation."

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 "

Through this article, it becomes clear that the legislator allowed any air transport institution to provide public air transport services as well as air work services, and imposed only one restriction, which is obtaining a legal license issued by the Minister in charge of civil aviation.

فمن خلال هذه المادة يتبين بأن المشرع قد سمح لأية مؤسسة نقل جوي تأمين خدمات النقل الجوي العمومي و كذا خدمات العمل الجوي، ووضع قيودا واحدا و هو الحصول على رخصة قانونية تسلم من طرف الوزير المكلف بالطيران المدني.

Article 3/5 of the same law stated that "A public air transport institution is considered any physical or legal person who regularly engages in aircraft transport for a fee." The legislator did not specify the type of institution or the conditions that must be met.

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 أجر ، فلم يحدد المشرع نوع المؤسسة أو الشروط الواجب توفرها فيها.

As stated in Article 19: "Algerian institutions exploiting regular air services for public transport enjoy the right of priority to implement irregular air services..." Thus, the legislator declared the possibility of having several institutions providing public air transport, opening the field for national and foreign investors to exploit these services.

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.

Referring to Article 8 in its first and second paragraphs of the same law, we find it states: "To obtain an exploitation license, a public transport or air work institution must provide the Minister in charge of civil aviation with all information about the proposed service and fulfill the conditions presented by the Minister regarding technical and financial guarantees for safe and successful exploitation according to the requirements of this law. The license is only granted for a period not exceeding one year, renewable, except in case of a concession for a period specified by contract, and renewal may be refused or accompanied by special conditions."

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 "

B - Monopoly of Air Service Exploitation for Public Transport by Air Algérie

ب احتكار استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي من قبل شركة الخطوط الجوية الجزائرية

After Algeria's independence, there was one air transport company that monopolized the exploitation of air services for public transport. This company, called "Compagnie Générale de Transports Aériens (CGTA)," was established in 1946 and began its flights in 1947, departing from some Algerian airports towards some French and European airports. In 1962, the company was owned by Air France at 98%, but in 1963, the financial structure of the company changed when Air France gave up 31% of the company's shares, which Algeria acquired, thus owning 51% of the shares.

بعد استقلال الجزائر كانت توجد شركة نقل جوي واحدة تحتكر استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي، حيث تأسست هذه الشركة المسماة " الشركة العامة للنقل الجوي (CGTA) compagnie générale de transports aériens (سنة 1946 و بدأت رحلاتها سنة ، 1947 انطلاقا من بعض المطارات الجزائرية باتجاه بعض المطارات الفرنسية والأوروبية، 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.

2.1. Nature of Air Transport Activity

2.1. طبيعة نشاط النقل الجوي:

The reason for the state's monopoly of air services for public transport is attributed to the nature of air transport activity, as it differs from other transport activities and means, especially land transport, in terms of the difficulty of practicing this activity under competition. Therefore, the natural form of practicing this activity is represented in its monopolization by the state, and this monopoly does not prevent the emergence of international competition in practicing air transport activity, which limits the state's monopoly field of this transport to within its domestic air routes only.

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

Perhaps this monopoly is due to several reasons, including: considering air transport as a strategic facility that is difficult to leave its management to the private sector; the enormity of investment costs required to practice air transport activity, due to what it requires in terms of providing basic infrastructure as well as aircraft; considering air transport as a manifestation of state sovereignty; and the instability of investment returns in the field of air transport, because the latter is characterized by seasonality as it is not stable throughout the months of the year.

، 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 متزايدا بشدة على النقل الجوي في فصل الصيف، على عكس فصل الشتاء حيث يكون الطلب متناقصا و بطئي

2. Liberalization of Air Services for Public Transport

2. تحرير الخدمات الجوية للنقل العمومي

As mentioned previously, after the issuance of Law No. 08-06, the field was opened for the private sector to exploit air services for public transport through concession after they were monopolized by the National Company Air Algérie. This was due to several reasons that led the state to involve the private sector in exploiting these services, and concession contracts were granted to three private transport companies.

كما تم التطرق إليه سابقاً ، فبعد صدور القانون رقم 06-08 فتح المجال أمام القطاع الخاص لاستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي عن طريق الامتياز بعد أن كانت محتكرة من قبل الشركة الوطنية لخطوط 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. Motives for Resorting to Concession Contracts

1.2. دوافع اللجوء إلى عقد الامتياز

Perhaps resorting to concession contracts to exploit air services for public transport is not fundamentally related to increasing public needs or the existence of necessity for public facilities to keep pace with emerging developments, but there are other motives that led the state to resort to granting concession contracts. These reasons can be summarized in adopting the liberal system, the security conditions that Algeria experienced, in addition to the desire to benefit from private sector expertise, or resorting to concession as an inevitability of new transformations.

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 أدت بالدولة إلى اللجوء لمنح عقود الامتياز ، و يمكن أن نوجز هذه الأسباب في تبني النظام الليبرالي، والأوضاع الأمنية التي عرفتھا الجزائر، بالإضافة إلى الرغبة من الاستفادة من خبرات القطاع الخاص او اللجوء للامتياز كحتمية للتحويلات الجديدة

Perhaps resorting to concession contracts to exploit air services for public transport is not fundamentally related to increasing public needs or the existence of necessity for the air transport facility to keep pace with emerging developments or the advantages enjoyed by the private sector, but rather relates to the political, economic and social system applied in the state. After the economic crisis that Algeria experienced, it was pushed to abandon the socialist system and adopt capitalist beliefs, which is based on: openness to the private sector and inviting it to economic investment; promoting the private sector to the rank of economic partner, and encouraging it by lifting old monopolies and removing barriers to private investment.

لعل اللجوء إلى عقد الامتياز من أجل استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي، لا يرتبط في أساسه بزيادة حاجات الجمهور أو وجود الضرورة بمعاصرة مرفق النقل الجوي للتطورات المستجدة أو الميزات التي يتمتع بها القطاع الخاص، إنما يرتبط بالنظام السياسي والاقتصادي والاجتماعي المطبق في الدولة، فبعد الأزمة الاقتصادية التي عرفتھا الجزائر دفع بها الأمر إلى الاستغناء عن النظام الاشتراكي و تبني معتقدات النظام الرأسمالي، و الذي يقوم على: الانفتاح على القطاع الخاص ودعوته إلى الاستثمار الاقتصادي. ترقية القطاع الخاص إلى مرتبة الشريك الاقتصادي، وتشجيعه عن طريق رفع الاحتكارات القديمة و إزالة الحواجز عن الاستثمار الخاص.

In line with the transformations that Algeria experienced and the necessity of openness under the liberal system, Law No. 08-06 was issued, which determines the general rules related to civil aviation, to open the field for private parties to exploit air services for public transport through concession.

و تماشياً مع التحويلات التي عرفتھا الجزائر وضرورة الانفتاح في ظل النظام الليبرالي، صدر القانون رقم 06-08 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ليفتح المجال أمام الخواص لاستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي عن طريق الامتياز.

. الأوضاع الأمنية:

It is no secret that air transport is greatly affected by internal disturbances of the state and the phenomenon of air terrorism, which is represented in hijacking or bombing aircraft for political purposes. The black decade that Algeria experienced during the 1990s negatively affected air transport, especially after the hijacking incident of the "Air bus" aircraft from Algiers airport towards France, flight number 8969 on December 24, 1994.

لا يخفى أن النقل الجوي يتأثر تأثراً بالغاً بالاضطرابات الداخلية للدولة وظاهرة الإرهاب الجوي التي تتمثل في اختطاف الطائرات أو تفجيرها لأغراض سياسية، حيث أثرت العشرية السوداء التي عرفت الجزائر خلال سنوات التسعينات سلباً على النقل الجوي خاصة بعد حادثة اختطاف طائرة " Air bus " من مطار الجزائر باتجاه فرنسا الرحلة رقم 8969 بتاريخ 24 ديسمبر سنة 1994

This incident resulted in considering Algerian airports unsafe, which made many foreign air transport companies boycott Algerian airports due to security conditions. Then Air Algérie became solely responsible for transporting passengers and goods in the absence of other foreign companies, which affected its financial profitability and created pressure on its aircraft and workers to cover both domestic and international air services. The state covered its financial deficit each time, which burdened the public treasury, leading to thinking about other legal solutions, so the concession method was adopted to involve the private sector in exploiting these services.

، حيث نتج عن هذه الحادثة اعتبار مطارات الجزائر غير آمنة الأمر الذي جعل العديد من شركات النقل الجوي الأجنبية تقاطع المطارات الجزائرية نظراً للظروف الأمنية، عندها أصبحت شركة الخطوط الجوية الجزائرية تقوم لمهمة نقل المسافرين والبضائع بصفة انفرادية في غياب باقي الشركات الأجنبية، الأمر الذي أثر على مردوديتها المالية، و أحدث ضغطاً على طائراتها وعمالها لتغطية الخدمات الجوية الداخلية والدولية معاً، وكانت 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 الإشراف القطاع الخاص في استغلال هذه الخدمات

Flexibility and Techniques of the Private Sector

. مرونة و تقنيات القطاع الخاص

The flexibility of the private sector ensures better achievement of public interest. The investor aims in his partnership with the public community to achieve the greatest amount of profits, and for this he has the ability to take measures that are difficult for the public community to take, such as reducing or increasing workers' salaries, reducing their number, increasing working hours and creating incentives.

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

Also, due to technological development, most public facilities have come to require techniques and expertise to perform their tasks, and these techniques, if available, require continuing to provide them with huge amounts that may be difficult for the public community to provide, especially if it suffers from financial deficit. This is unlike the private sector, which, thanks to its relationships and means, can resort to several

sources of financing and create a series of financial relationships with internal and international banks and financial institutions that the public community is unable to achieve.

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 مايملكه 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

2.2 Applications of the Concession System in the Field of Air Services for Public Transport

2.2 تطبيقات نظام الامتياز في مجال الخدمات الجوية للنقل العمومي

We mentioned in a previous part of this research that the Algerian legislator chose the concession method to exploit air services for public transport, and in 1999, the authority responsible for civil aviation granted concessions to three private companies: Khalifa Airways, Antinea Airways, and Equair International.

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 وشركة إيكواير الدولية.

Khalifa Airways

. شركة الخليفة للطيران

On July 1, 2001, the concession agreement for exploiting air services for public transport and the accompanying specifications were signed between the authority responsible for civil aviation and "Khalifa Airways," and they were approved by Executive Decree No. 02-40. The concession contract duration was set at 10 years, renewable, and Khalifa Airways benefited from this contract by exploiting the following air routes:

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 وشركة الطيران " الخليفة للطيران " ، وتم المصادقة عليها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-40 و لقد تم تحديد مدة عقد الامتياز ب 10 سنوات قابلة للتجديد، و لقد استفادت شركة الخليفة للطيران هذا العقد من استغلال الخطوط الجوية الآتية:

Regarding the domestic network, it was granted a general concession for the right to exploit the entire domestic network, meaning it exploits all domestic routes, except for state dual-use airports which are subject to special licenses issued by the authority responsible for civil aviation. Regarding the international network, for the European network, it exploits seventeen routes, most of them to France, while for the African and Middle Eastern network, it exploits thirteen routes. Regarding the cargo network, it is distributed over twelve air routes towards Arab and European countries only.

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 خاصة، 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.

The concession agreement for exploiting air services for public transport and the attached specifications between the authority responsible for civil aviation and "Antinea Airways" were approved by Executive Decree No. 41/02. This company benefited from this contract by exploiting the following air routes:

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 و لقد استفادت هذه الشركة بموجب هذا العقد من استغلال الخطوط الجوية التالية:

Regarding the domestic network, as is the case with Khalifa Airways, it enjoys a general concession for the right to exploit the entire domestic network, except that state dual-use airports are exploited under licenses granted by the authority responsible for civil aviation. Regarding the international network, it consists of one network towards Europe containing twenty-one routes.

. 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.

Conclusion

خاتمة

The exploitation of air services for public transport has gone through two main phases. The first phase was represented in the state's monopoly of exploiting these services through Air Algérie as an inevitability of the socialist orientation, in addition to the nature and type of activity.

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

The second phase was represented in granting concessions to three private air transport companies: Khalifa Airways, Antinea Airways, and Equair International in 1999 to exploit air services for public transport alongside Air Algérie.

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

However, these companies did not remain long, as the concession contracts granted to them were cancelled in 2003, and the state refrained from opening the field for private parties to exploit public air transport services. Air Algérie returned to monopolizing their exploitation with the emergence of a national company represented in Tassili Airlines.

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

However, recently, the Ministry of Transport has opened the field to receive applications for exploiting air services for public transport.

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