



جامعة أبو بكر بلقايد

University of Tlemcen

ⵜⴰⵎⴰⵎⴰⵏⵜ ⵏ ⵏⵓⵏⵓⵔ ⵏ ⵜⴰⵎⴰⵎⴰⵏⵜ



كلية الحقوق والعلوم السياسية

المركز القانوني للطائرة في الإتفاقيات الدولية

والتشريع الجزائري.

The legal status of the aircraft in international conventions and Algerian legislation

رسالة لنيل شهادة دكتوراه ل.م.د في القانون البحري والنقل

تحت إشراف الأستاذة:

د. زروال معزوزة

من إعداد الطالب:

بن منصور محمد أمين

لجنة المناقشة:

رئيساً	جامعة تلمسان	أستاذ محاضر. أ.	د. بسعيد مراد
مشرفاً ومقرراً	جامعة تلمسان	أستاذة محاضرة. أ.	د. زروال معزوزة
مقرراً	جامعة تلمسان	أستاذة محاضرة. أ.	د. بن عيسى حياة
مناقشاً	جامعة تلمسان	أستاذ محاضر. أ.	د. حوالمف عبد الصمد
مناقشاً	جامعة وهران	أستاذة محاضرة. أ.	د. دزار نسيم

السنة الجامعية 2022/2021



جامعة أبو بكر بلقايد

University of Tlemcen

ⵜⴰⵎⴰⵏⴰⵏⵜ ⵏ ⵓⵎⵓⵔ ⵏ ⵜⴰⵎⴰⵏⴰⵏⵜ ⵏ ⵜⴰⵎⴰⵏⴰⵏⵜ



كلية الحقوق والعلوم السياسية

المركز القانوني للطائرة في الإتفاقيات الدولية

والتشريع الجزائري.

The legal status of the aircraft in international conventions and Algerian legislation

رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون البحري والنقل

تحت إشراف الأستاذة:

د. زروال معزوزة

من إعداد الطالب:

بن منصور محمد أمين

لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة تلمسان	أستاذ محاضر .أ.	د. بسعيد مراد
مشرفا ومقررا	جامعة تلمسان	أستاذة محاضرة .أ.	د. زروال معزوزة
مقررا	جامعة تلمسان	أستاذة محاضرة .أ.	د. بن عيسى حياة
مناقشا	جامعة تلمسان	أستاذ محاضر .أ.	د. حوالف عبد الصمد
مناقشا	جامعة وهران	أستاذة محاضرة .أ.	د. دزار نسيمه

السنة الجامعية 2022/2021

رسالة

نظرت في جنابي فوجدته هيامًا فحبُّك أسرَّ ورضاك تحرُّرًا.

أمِّي : ما أدخلتُ بدخلي أحدًا وأكرمته إلا لأجلك ,, فما أدخلت أبي إلا لأني رأيتَه يكرمك ,, وما أدخلت إخوتي
إلا لأنهم روحك ,, وما أدخلت زوجتي إلا لأنها دعوتك ,, وما أدخلت أبنائي إلا لأنهم نسلك ,, وما خالطت صديقًا إلا كان
من اختيارك ,, وما عطفت على صغيرٍ ووقرت كبيرًا إلا بفضل تربيتك ,, وما رأيت مدرّسًا إلا كان صفة من صفاتك ,, ولو أنّ
أحدًا أساء إليك لتاه في ظلام قلبي إلى الأبد.

هانت الجنة تحت قدميك ,, فأنت رحمة الله الواسعة لي في حياتي ومماتي.

أحبّك أمّي

قائمة المختصرات / List of abbreviations

أجنبي	عربي
ACILB: Aviation company insurance limited British	ج.ر: جريدة رسمية
Art: articl	د: دقيقة
CAA: Compagnie Air Algerie	دج: دينار جزائري
CAEA: Compagnie Air Express Algeria	سا: ساعة
CAF: Compagnie Air France	سم: سنتمتر
CAT: Compagnie Air Transport.	و.و.ط.م: الوكالة الوطنية للطيران المدني
CDG: Compagnie Délégation Générale	س.م.ط.م: السلطة المكلفة بالطيران المدني
CGTA: Compagnie Générale de Transports Aériens	ص: صفحة
CGTAAA: Compagnie Générale de Transports Aériens Air Algérie	ق: قانون
CINA: Commission International Navigation	ق.إ.ج: قانون إجراءات جزائية
CSA: Compagnie Star Aviation	ق.إ.م.إ: قانون إجراءات مدنية وإدارية
CVR: Record Cockpit Voice	ق.ت.ج: قانون التأمين الجزائري
Db: decibels	ق.ط.م.ج: قانون الطيران المدني الجزائري
EASA: European Aviation Safety Agency	ق.ع.ج: قانون العقوبات الجزائري
ENNA: Etablissement National de la Navigation Aérienne	ق.م: قبل الميلاد
FAA: Federal Aviation Administration	كغم: كيلوغرام ميتري
FDR: Flight Data Aecorder	كم: كيلومتر
FIM: Flight Deck Interval Management	م: المادة
FIOA: Freedom of Information Act	م: متر
IATA: International Air Transport Association	م ² : متر مربع

ICAO: Organisation internationale OF civile aviation	م.ت: مرسوم تنفيذي
IFR: Instrument Flight Rules	م.ر: مرسوم رئاسي
IOSA: International Operational Safety Certificate	م.ش.ج: مشرع جزائري
ISO: International Organization for Standardization	و.ط.ف: وكالة الطيران الفدرالية
IUAI: The International Union of Aviation Insurers	و.م.أ: الولايات المتحدة الأمريكية
MCAS: Maneuvering Characteristics Augmentation System	
NASA: National Aeronautics and Space Administration	
NTSB: National Transport Safety Bord	
Op.cit: oper citato ** ouvrage précité** aforementioned work	
P: page	
PICAO: Provisional ICAO	
STA: Société de Travail Aérien	
TAL: Compagnie Tassili Airlines	
UAV: Unmanned Aerial Vehicles	
VFR: Visual Flight Rules	

مقدمة

مقدمة

الطيران شغف ارتبط بالإنسان وأشاعته الحضارات القديمة، نذكر بالخصوص "أسطورة إيكاروس" اليونانية¹ و"ملحمة رامايانا" الهندية² ونصوص وآثار الديانة المصرية³ والحضارة الآشورية⁴، أما الإغريق فمنذ حوالي 400 عام ق.م قام العالم "أرخيتاس"⁵ بتصميم أقدم آلة طيران أطلق عليها "اسم الحمامة" ادّعى أنه طار بها مسافة 200م⁶، كما عرفت الصين المناطق الورقية بفضل ضابط عاش بين عام (180-234م) اسمه "كُونغ مَنغ"⁷، غير أنه لم يثبت بالدليل أنّ الإنسان قد تمكّن من الطيران خلال هذه الفترات.

أما عن أول محاولة طيران في التاريخ فقد جسّدها الحضارة الإسلامية في القرن 9م، من خلال العالم القرطبي

¹ «هو (إيكاروس) باليونانية القديمة (Καρος): أسطورة في الميثولوجيا اليونانية وهو ابن دايدالوس معماري محترف من أثينا، كان محتجزاً وأباه في متاهة جزيرة "كريت" عقاباً لهما من (مينوس) ملك الجزيرة، وللهرب استعانا بأجنحة تبتأها على ظهرهما، فحلّق إيكاروس قريباً من الشمس فهوى صريعاً بعدما أذابت أشعة الشمس الشمع المثبت لجناحيه». ميشيو كاكو، مستقبل البشرية استصلاح المريخ والسفر بين النجوم، الطبعة الأولى، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، مصر، سنة 2021، ص 259.

² «تعتبر "رامايانا الملحمة 02 بعد (مهاجراتنا)، تقدّم صورة عن الفكر والدّين في الحضارة الهندوسية القديمة، إذ ظهرت في القرن 03 ق.م على هيئة ترانيل شعرية وتمّ طويرها على مدى قرون، وتنسب صياغتها النهائيّة إلى الشّاعر الهندي (فالميكّي) في القرن 01 ق.م». حفناوي بعلي، الترجمة وجماليات التلقي المبادلات الفكرية والثقافية، دروب للتشر والتّوزيع، القاهرة، مصر، سنة 2018، ص.ص 45-46.

³ «كان المصريون يؤمنون بالطيران على متن قوارب سماوية، وأظهرت نقوش تصوّر شخصاً أدمية أضيفت إليها أجنحة الرّيش للطيران، كما تمّ العثور في سنة 1898م على حفائر على شكل حيوانات بأجنحة من قطع خشبية عمرها نحو 200 عام ق.م، حيث اعتبرت مؤشراً على صناعتهم لطائرات ورقية من أوراق البردي كانوا يستعملونها في اللّعب والمناسبات المختلفة، ما دفع البعض منهم لصناعة طائرات شرعية ضخمة يمكنها حمل أثقال والتّحليق بها، غير أنّها باءت بالفشل لأنّ هشاشة الورق لم تؤهلها لذلك، كما تمّ العثور على منحوتة وجدت في أيديوس أثارت جدلاً واسعاً، بسبب النقوش الموجودة عليها والتي تمثّل تفاصيل لطائرات ومركبات لها نفس التّصاميم الحديثة». حسن السّاعدي. وائل الوائلي، الطّائرات المسيرة وتطبيقاتها العسكرية، سنة 2014، متاح للتّحميل على الرّابط: <https://bit.ly/2SqQ17J>، ص 13.

⁴ «اشتهرت الحضارة الآشورية بالتّيران الممتّحة التي وضعت على أبواب القصور كمدنيّتي نينوى وأشور». محمد باسم بلال، "تاريخ الطّيران في العصر الإسلامي"، مجلّة الطّيران للجميع، عدد 02، سنة 2015، ص 08.

⁵ «العالم الإغريقي (أرخيتاس) باليونانية (Ἀρχύτας): عاش ما بين 428-347 ق.م في إيطاليا، كان فيلسوفاً ورياضياً وفلكياً ورجل دولة، انتمى إلى المدرسة البيتاغورتي واشتهر بتأسيسه لميكانيك التّرياضيات، عاصر الفيلسوف أفلاطون ويعتقد أنّه أول من بنى آلة تطير على شكل طائر، يعتقد أنّه قام بربطها بذراع دوّار مستخدماً بخاراً أو غازاً لتحركها في اتجاه دوراني ما سمح له بالطّيران، أطلق عليها تسمية الحمامة باليونانية "επιστέρια". حسن السّاعدي. وائل الوائلي، نفس المرجع، ص 16.

⁶ Enes Muslim, Modern Metinlerle Arapça Dil Sinavlarina Hazirlik, akdem YAYINLARI, Istanbul, Turkey, 2018, P51.

⁷ «تسمّى بفانونس (كونغ منغ) استخدمها في حروبه لإرعاب عدوّه معتمداً على تقنية تسخين الهواء المبعث من مصابيح زيتية توضع بداخل أكياس ورقية كبيرة ما يجعلها تسبح في الهواء، وقد اعتبر العالم (جوزيف نيدهام) أنّ المناطق الهوائية كانت معروفة بالصّين منذ القرن 03 ق.م، كما حدث خلال القرن 05 ق.م أنّ اختراع الصّيني (لوبان) الطّائر الخشبي، والذي يعتقد أنّه أشبه بطائرة ورقية كبيرة أو قد يكون أول طائرة شرعية، وقد انتشرت هذه المناطيد خلال حكم "أسرة يوان" في القرن 13 ق.م، وتمتّح حكم الملوك مثل (قوبلاي خان)، حيث امتلكت المصابيح المستطيلة شعبية خلال الإحتفالات، ما أدّى إلى انتشارها خلال حكم المغول عبر طريق الحرير إلى أواسط آسيا ثم الشّرق الأوسط، وقد استخدمت بكثرة في الإحتفالات التّبتية وحتفالات ديوالي الهندية». Enes Muslim, Op .Cit ; p90.

الأندلسي "عبّاس ابن فرناس"¹؛ ثم جاء بعده مسلم آخر اسمه "أبو النَّصْرِ إِسْمَاعِيلُ الْجَوْهَرِيُّ"² الملقَّب "بالفَارَازِيِّ"، وقد قام بنفس التَّجربة الرَّاهِبِ الْإِنْجِلِيزِيِّ "الْبَنْدُكْتِي إِيْلِمُرْ من مَالْمِيسْبِرِي Eilmer of Malmesbury" عام 1010م؛ حيث قفز من برج بارتفاع 220م انتهت بكسر في رجله³.

وقد قام الرَّسَّامُ "لِيُونَارْدُو دَافِينْشِي" باستنتاج نظريات هندسية حول الطَّيران بعد فشل "بابيست دَانْتِي" في عام 1503م؛ إذ يُعتقد أن رسوماته أعطت أساس فكرة "طائرة الهليكوبتر"⁴؛ حيث قام في عام 1480م بتطوير فكرة استخدمها الصِّينِيُّونَ في لعبة تعتمد على مبدأ الدَّوران هدفها توليد الرَّفْعِ اللَّازِمِ لِلإِقْلَاعِ؛ ما جعله يرسم مخطَّطاً لآلة تشبه "الهليكوبتر" عام 1482م⁵، غير أنَّ أفكاره بقيت مجرد رسومات وصفها علماء العصر الحديث بالمذهلة. وقد حدث في عام 1633م أن قام مخترع تركي يدعى "لَاغَارِي حَسَنُ شَلْبِي" بتجربة أوَّلِ صَارُوخٍ مَهِولٍ؛ ثمَّ جاء في القرن 17م تركي آخر اسمه "هَزَارْفَنُ أَحْمَدُ شَلْبِي" قام بالطَّيران مستفيداً من تطويره لفكرة "الجَوْهَرِيِّ" وتداركه لأخطائها⁶.

¹ « هو (أبو القاسم عبّاس ابن فرناس بن ورداس التَّأَكْرِبِيُّ) من أهل قُرْبَةِ من موالى بني أُمَيَّةَ بالأندلس، أطلق عليه لقب حكيم الأندلس كان عالماً وشاعراً وفيلسوفاً، عاصر الخليفة (عبد الرَّحْمَنِ الثَّانِي) وله في علم الفلك، وهو أوَّل من استنبط في الأندلس صناعة الرَّجَّاحِ من الحجارة، كما صنع "المِيقَاتَةَ" لمعرفة الأوقات، وبنى في بيته قُبَّةً سماويةً مثلَّ فيها النَّجوم والغيوم والبرق والرَّعد، وكان أوَّل طيَّارٍ اخترق الجو حيث قام بالقفز من منذنة الجامع الكبير بقربطة عام (239هـ-852م)، محيطاً نفسه بمظلة واسعة مقوَّاة بدعائم خشبية مثلت طائرة شراعية باءت بالفشل كمحاولة أوَّلِي، ثم طوَّر تصميمه معتمداً على الرِّيش والحريز، وقام بالقفز مرَّةً أخيرة عام (267هـ - 880م) من جبل العروس في منطقة الرِّصَافَةِ بقربطة، طار خلالها مدة 10د انتهت بسقوطه وكسر في أحد فقرات أَعْدَتِهِ، لأنَّه لم يركَّب لتصميمه ذيلاً يسمح له بالتقليل من سرعة الهبوط، سنة ولادته غير معروفة ولكن يعتقد بالقياس من سنة وفاته 274 هـ أنَّها كانت عام 194 هـ لأنَّه عاش ما يقارب 80 سنة». رانيا عدلي، قربطة عروس الأندلس، الطبعة الأولى، عصير الكتب للنشر والتوزيع، سنة 2020، ص 121.

² « هو (أبو النَّصْرِ إِسْمَاعِيلُ بن حَمَّادِ الجَوْهَرِيِّ الفَارَازِيِّ التُّرْكِيُّ) من فرياب أحد بلاد التُّرْكِ، أحد أئمة اللُّسَانِ واللُّغَةِ والأدب وكان خطَّاطاً، وعدَّ من أعاجيب زمانه ذكاءً وفطنةً وعلماً، كان يُؤثِّرُ السَّفرَ على الحضرة ويطوف الأفاق، قام بالقفز من منذنة مسجد في نيسابور ما بين عام (1003-1002م)، مستخدماً أجنحة مصنوعة من الخشب والحبال انتهت بوفاته، وله من المصنفات: تاج اللُّغَةِ، وصحاح العربية، وكتاب في العرَّوض، ومقدمة في التَّحْوِ، ومات سنة 393هـ». محمد حسام الشالاتي، "من هم أوَّل رُوَادِ الطَّيران في التاريخ العربي الإسلامي"، مجلَّة الطَّيران للجمع، عدد 17، سنة 2020، ص 10.

³ سليم الحسني، ألف اختراع واختراع التُّراث الإسلامي في عالمنا، الناشر مؤسسة العلوم والتكنولوجيا والحضارة في المملكة المتحدة، سنة 2016، ص 310.

⁴ حمد الله حمَّد حمد الله، القانون الجوّي الأفكار والقواعد الأساسية عقد التقل الجوّي الدَّولي والدَّاخلي للأشخاص والبضائع، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية، سنة 2016، ص.ص 7-8.

⁵ « اسمه (ليوناردو دافينشي)، أشهر فنَّانِي عصر النَّهْضَةِ، اشتهر كرسَّامٍ ونحَّاتٍ ومعماري وعالم، من أشهر أعماله الموناليزا والعشاء الأخير وله مكتشفات ونظريات حول علم الطَّيران وعلم التشريح، كما قام باختراع تصميم للهليكوبتر وتصميم لمظلة عام 1483م على شكل هرمي تمَّت تجربتها في عام 2000م؛ من طرف (أدريان نيكولاي) مظلي محترف صرَّح بأنَّها أفضل من المظلة الحديثة، كما قام باختراع الطَّائرة الشَّرَاعِيَّة عام 1485م عرفت باسم (أورنيثوبتر-Ornithopter)، وجهاز قياس كثافة الهواء ما بين عام (1483-1486م) والذي يعدُّ تطويراً لفكرة مقياس سرعة الرِّيح التي جاء بها العالم (لينو باتيستا) في عام 1450م، ولد في 15 أفريل 1452م لعائلة غنيَّة في قرية فنشي الواقعة قرب فلورنسا شمال إيطاليا وتوفي عام 1519م». حمزة حَمَّامِي، "ليوناردو دافينشي الفنَّان المهندس"، مجلَّة الطَّيران للجمع، عدد 03، سنة 2015، ص.ص 8-10.

⁶ « في عام 1633م قام مخترع تركي يدعى (لاغاري حسن شلبي) بتجربة أوَّلِ صَارُوخٍ مَهِولٍ مستخدماً 300 رطل من البارود كوقود، كان سببه الإحتفال بميلاد (السُّلْطَانِ كايا) حيث حمله الصَّارُوخُ عالياً وهبط به في الماء سالماً، وقد جاء بعده في القرن 17م تركي آخر اسمه (هزارفن أحمد شلبي)، قام بالقفز من برج غالانا قرب البوسفور في اسطنبول مستخدماً ريش النَّسُورِ مَخيَّطاً على جناحين شرَّاعِيَّين، وحطَّ بنجاح في الضَّمَّةِ المُقابِلة للبحر وكان سرَّ نجاحه تطويره لفكرة الجَوْهَرِيِّ وتداركه لأخطائها». سليم الحسني، نفس المرجع، ص 312.

أعطت هذه التجارب والنظريات الآمال في الطيران. ذلك ما جسده الأخوان الفرنسيان "جَاكٌ وَجُوزيفٌ مُونْغُولْفِيه" حيث قاما بتطير بالون هوائي غير مأهول؛ في عدّة محاولات من عام 1783م عن طريق الهواء الساخن. كما قام الكيميائي الفرنسي "جَاكٌ تشارلز" في نفس العام بمساعدة الأخوين "آن ومَارِي رُوبير" بصنع بالون هوائي يطير بالهيدروجين¹؛ وقد كان التّحكم في البالونات وتوجيهها صعباً للغاية، لذلك استطاع المبتكرون في منتصف القرن 19م من صناعة "السّفينة الهوائية" أطلق عليها تسمية المنطاد؛ وهو بالون هوائي مأهول مزوّد بمحركات ومرآح تسمح بالتّحكم في خط سيره².

أمّا بوارد صنع طائرة أثقل من الهواء فقد كانت مبدئياً على شكل طائرة شراعية، قام بتطيرها الألماني "أوتو ليلينثال" مؤسس نظرية تحليق الطيور³. ساهم ذلك في صنع أوّل طائرة بمحرك قام به الفرنسي الملقب بأب الطيران المنسي "كليمان أدير"⁴، بعد ذلك قام العالم الأمريكي "صمويل بيبيربون لأنجلي" عام 1889م ببناء نموذج طائرة ذات دفع آلي بخاري⁵، حتّى نجح الأخوان الأمريكيان "أوزفيل وويلبور رايت" في 17 ديسمبر 1903م، بتطير طائرة بمحرك يشغل بالبنزين مسافة 260م خلال 59 ثانية على أربع فترات، وبعد نجاحهما كوّنا شركة صناعة طائرات عام 1909م⁶.

¹ « قام الأخوان الفرنسيان (جاك وجوزيف مونغولفيه) بعدة محاولات لتطير بالون هوائي غير مأهول من عام 1783م، فكانت أول تجربة في 04 يونيو حيث طيرا منطادا مصنوعا من القماش مُغطّأ بالورق بقطر 11م في مدينة أوناي، وفي 27 أوت طيرا بالونا هوائيا من (باريس) إلى بلدة (جونيس) لمسافة 25 كم، وفي سبتمبر أطلقا أول بالون هوائي مأهول يحمل بطّة وديكا وخروفا يمثل وزن إنسان بالغ حلّق مدة 08د، وفي 15 أكتوبر قام الطيّب الفرنسي (جان ف. بيلاتر دي روزيه) و(الماركيز دي أرلاند) بالطيران على متن هذا البالون الهوائي مسافة 08 كم بارتفاع 25 م، وفي ظلّ اعتماد الأخوان مونغولفيه على حرق القشّ لإنتاج الهواء الساخن، قام الكيميائي الفرنسي (جاك تشارلز) في نفس العام بمساعدة الأخوين (آن وماري روبير) بصنع بالون يطير بالهيدروجين، فأثّر في 27 أوت أول محاولة تطير بالون غير مأهول مصنوع من الحرير المشبّع بالمطاط ارتفع نحو 900م وهبط على بعد 25 كم، بعدها قام (تشارلز وماري نويل) بأول طلعة في 01 ديسمبر، أفلعا من (باريس) على ارتفاع 600م محلّقين لمُدّة 02سا قاطعين مسافة 40 كم». محمد حسام الشالاتي، "رحلة المنطاد من طرفة علمية إلى سفينة هوائية"، مجلّة الطّيران للجميع، عدد 15، سنة 2019، ص 09.

² حسن السّاعدي. وائل الوائلي، المرعح السابق، ص 17.

³ « قام الألماني (أوتو ليلينثال) بتطير أوّل طائرة أثقل من الهواء تمثّلت في طائرة شراعية، كان ذلك بين سنوات (1896-1891م)، فقام بالتحليق في أكثر من 2000 محاولة، تراوحت بين التّجّاح والإخفاق إلى أن تسبّبت له بحادث يوم 09 أوت 1986م توفّي على إثره في اليوم التالي». سمية مصطفى بانه، "أوتو ليلينثال (1848-1896)"، مجلّة الطّيران للجميع، عدد 05، سنة 2015، ص 09.

⁴ « قام الفرنسي (كليمان أدير) بصنع أوّل طائرة في 09 أكتوبر 1890م، سمّاها (إيول) (éole) بلغ وزنها 33 كغ بمحرك بخاري يملك قدرة 20 حصانا، حلّق بها على ارتفاع 20 سم مسافة 50م غير أنّها افتقرت للتّحكم، ثم ادّعى أنه طار بها عام 1891م بعد تعديلها مسافة 100م ولم يكن له شهود لإثبات ذلك، ثم قام باختراع (أفيون 3 avion) وتجربتها في أكتوبر 1897م إلا أنّها لم تفلح". محمد أمين ليلي، "رائد الطّيران المنسي الفرنسي كليمان أدير"، مجلّة الطّيران للجميع، عدد 10، سنة 2016، ص 25.

⁵ « قام العالم الأمريكي (صمويل بيبيربون. لأنجلي) عام 1889م ببناء نموذج طائرة ذات دفع آلي بخاري، تحت تسمية (إيدودروم Air droom) طارت في عام 1896م مسافة 800م مدّة 01د ونصف، وقد بنى بعد ذلك طائرة بحجم كامل مستخدماً محركات احتراق داخلي، حاول الإقلاع بها مرتين في 07 أكتوبر و08 ديسمبر عام 1903م انتهت بالفشل». حسن السّاعدي. وائل الوائلي، نفس المرجع، ص 18.

⁶ « قام الأخوان (أوزفيل وويلبور رايت) في 17 ديسمبر 1903م، بصنع طائرة سمّاها (فلاي 02 FLY) وزنها 272 كغ، كانت شكلا مطوّرا لطائرة شراعية صنعها ما بين 1903-1900م، تطير بمحرك بنزين قدرته 12 حصانا، وقاما بتطيرها مسافة 260م مدّة 59 ثانية على 04 فترات، فكانت تطير مسافة 35م خلال 12 ثانية مع صعوبة التّحكم فيها، ثم طوّروا تصميمها تحت مسمى "فلاي 3 Fly" في عام 1905م وطارا مدّة 39د مسافة 38 كم محلّقين في شكل دوائر». أحمد عبد السلام الكردي، بسائط الطّيران، مؤسسة هنازي للنّشر، سنة 2021 ص 78-82.

في عام 1910م قام كل من الدكتور "بِتْرَ كُوبَرُ وإيمِرِ سِبْرِي" باختراع معرّز جيروسكوبي آلي؛ استخدم في تحويل الطائرة البحرية الأمريكية N-9 إلى أول طائرة قتالية مسيرة تعمل بواسطة التّحكّم بالراديو، حيث طوّرت لاحقاً وتمّ استخدامها في الجيش الأمريكي ابتداءً من نوفمبر 1917م¹، وقد ساعد على ازدهارها الحرب العالمية الثانية وتمّ تسميتها بعدة أسماء أبرزها "طائرة الدرونز" وهي الطائرة التي تطير بدون طيار²، كما تمّ استعمالها حديثاً في المجال المدني والتجاري بعد أن كان حكراً على المجال العسكري.

وبسبب ما أحدثته الصّناعة الحديثة من تلوّث جويّ اتجه العلم الحديث إلى تطوير طائرات كهربائية، تعتمد على الطّاقة الشمسية أو ما يعرف بـ"الطّاقة الكهروضوئية"؛ حيث تمّ اختبار أول رحلة تجريبية في 11 مارس 2014م لطائرة شمسية مسمّاة "سولار أبولوس 2 Impuluse Solar"، أما رحلتها الرّسمية فكانت بقطعها بحر المانش في 24 أبريل 2015م³.

ويرجع تاريخ أول رحلة جوية لعام 1911م كانت من مدينة "باريس" الفرنسية إلى مدينة "مريد" الإسبانية؛ قام بها الفرنسي "فُونْدِرِينُ Vendrines" قطع فيها مسافة 1700كم في ظرف 11ساعة⁴. وحدث في عام 1914م إقلاع أول رحلة تجارية في العالم عندما قاد الأمريكي "تُونِي جَانُوسُ" طائرته وعليها راكب واحد دفع حينها 400 دولار في رحلة استغرقت 23 د⁵، كما قام الإنجليزي "الميجور مَآكْ لَازُنُ" بالطيران من مدينة "لندن" إلى مدينة "القاهرة" على متن طائرة حربية نفاثة⁶، ثمّ توالى الرّحلات الجوية التجارية الخاصة بنقل البضائع والمدنية الخاصة بنقل الرّكّاب والعلمية الخاصة بالبحث العلمي والأرصاد الجوية؛ ما دفع المجتمع الدوليّ إلى محاولة تنظيم استغلال الطّائرة بما يتوافق والعلاقات الدولية حتى لا تنتهك سيادة الدّول التي تمتد إلى فضاءها الجوي.

أمّا من النّاحية القانونية فترجع أصول قانون الطيران إلى "هُوغُو غَرُوتِيُوسُ" في القرن 17م، الذي وضع أساس حريّة أعالي البحار في معاهداته "مَارِي لِيْبِرُوم"، ذلك ما جعل الفقهاء يفسّرون عدم انطباق عقيدته على أعالي البحار فقط، بل تمتدّ إلى أيّ وسيلة نقل موجودة فعلياً خارج أراضي الدّولة، نافين امتداد سيادة الدّول إلى المجال الجويّ بحجّة أنها

¹ حسن السّاعدي. وائل الوائلي، المرجع السّابق، ص 20.

² طاهر شوقي مؤمن، "النّظام القانوني للطّائرات بدون طيار الدر ونز/ les drones"، مجلّة العلوم القانونية والإقتصادية، المجلد 58، عدد 02، كلبية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، سنة 2016، ص310.

³ أحمد بطّخ، "الطّائرة الكهربائية نحو طيران نظيف وصامت"، مجلّة الطّيران للجميع، عدد 06، سنة 2015، ص27.

⁴ حمد الله محمّد حمد الله، القانون الجويّ الأفكار والقواعد الأساسية عقد النّقل الجويّ الدوليّ والدّاخلية للأشخاص والبضائع"، المرجع السّابق، ص09.

⁵ صالح محمد العريف، (2014)، "العالم يحتفل خلال أيام بمرور 100 عام على أول رحلة طيران"، <https://bit.ly/2L7OnF7>، تاريخ الزيارة 2020/03/22، الساعة 13:22.

⁶ حمد الله محمّد حمد الله، القانون الجويّ الأفكار والقواعد الأساسية عقد النّقل الجويّ الدوليّ والدّاخلية للأشخاص والبضائع، نفس المرجع، ص09.

ليست داخل أراضي دولة، مقارنة بأعالي البحار التي لا تملك أي دولة سيادتها عليها، لذلك وجب أن يكون كل منهما مجانين فاعتمدت هذه الفكرة كأساس لقانون الطيران حتى بداية القرن 20م؛ أين لجأت الدول إلى تشريعات البحار لوضع مبادئ قانون الطيران المنصوص عليها في كل من اتفاقية "باريس 1919م" و"شيكاغو 1944م"¹.

وقد مرّ تقنين قواعد القانون الجوي بـ03 مراحل، فقد كانت الأولى قبل الحرب العالمية أين ظهر أول نص قانوني جوي عام 1784م من طرف شرطة باريس حيث منعت طيران المناطيد بدون رخصة²، والذي مهد لإبرام أول اتفاقية متعددة الأطراف في مجال الطيران العسكري؛ وهو "إعلان لاهاي الأول" لعام 1899م حول استخدام البالونات والأجهزة المماثلة كأسلحة حرب³. ثم ظهر بعد ذلك مصطلح "القانون الجوي" الذي لم يكن معمولا به عندما أنشئت في باريس المدرسة العليا للطيران عام 1909م، وتمّ تبني هذا المصطلح للدلالة على النصوص القانونية المتعلقة بالملاحة الجوية والطيران؛ بينما اتجهت أراء أخرى إلى العمل بمصطلح "قانون الطيران المدني" وعمل آخرون بمصطلح "قانون الطيران التجاري"⁴. وفي عام 1910م انعقد أول مؤتمر خاصّ بالملاحة الجوية دون الوصول إلى اتفاق خاص، ثم حدث بعده في عام 1913م أن عقد أول اتفاق ثنائي حول الخدمات الجوية كان بين فرنسا وألمانيا⁵.

أما المرحلة الثانية فكانت خلال الحرب العالمية؛ وقد شهدت إبرام اتفاقيات دولية متعددة وثنائية الأطراف نظمت الطيران الدولي العام، تمثلت في إبرام "معاهدة باريس المتعلقة بتنظيم الملاحة الجوية"؛ التي أنشئت بموجبها اللجنة الدولية للملاحة CINA، حيث تعتبر أول اتفاقية دولية في مجال القانون الجوي العام أبرمت في 13 أكتوبر عام 1919م بباريس؛ ووقعت عليها 14 دولة ودخلت حيز النفاذ في 11 يوليو 1922، اعتمدت الهيكل العام لقانون الطيران الدولي المتمثل في: السيادة، المرور البريء الحر في أوقات السلم، المساواة في المعاملة بين الطائرات من جميع الدول المتعاقدة⁶. ونجد اتفاقية "مدريد" الأيبيرية الأمريكية لعام 1926م التي أبرمت بسبب اختلاف بعض الدول على اتفاقية باريس 1919م، حيث عقد مؤتمر بدعوة من إسبانيا في مدريد في 01 نوفمبر 1926م عرفت باسم ICAN؛ صادقت عليها 05 دول فقط لذلك لم تدخل

¹ Fathi Zeroo Zeroo, The Role of International Convention in Aviation Law, International Law Programme, Near East University, NICOSIA-TURKY, 2016, p06.

² «Ordonnance de la Police de Paris sur les vols de ballons : «défense de fabriquer et faire enlever des ballons et autres machines aérostatiques auxquels seraient adaptés des réchauds à l'esprit de vin, de l'artifice et autres matières dangereuses pour le feu ... tous autres ballons aérostatiques ne pourront être élevés sans en avoir obtenu la permission». Laurent Chassot, GBF quelques éléments de droit aérien pour les plus légers que l'air...bis, conférence pour les aérostatiers fribourgeois, Guim.Suisse, 26/07/2014, p02.

³ Bin Cheng, Encyclopedia Of Public International Law (Law Of The Sea Air And Space), Published Under The Auspices Of The Max Planck Institute For Comparative Public Law And International Law Under The Direction Of Rudolf Bernhardt, ELSEVIER SCIENCE PUBLISHERS B.Y, NETHERLANDS, 1989, p06

⁴ فاروق إبراهيم جاسم، القانون الجوي، الطبعة الأولى، دار النشر منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، سنة 2017، ص08.

⁵ Bin Cheng, op.cit; p06.

⁶ عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، سنة 2012، ص56.

حيز النفاذ وبقيت ذات أهمية تاريخية فقط وليس لها دور مهم في قانون الطيران الدولي¹. وهناك اتفاقية هافانا "بان أمريكيان" المتضمنة إنشاء المطارات المبرمة عام 1928م؛ تم توقيعها في 20 فبراير 1928 من طرف 21 دولة نتيجة لرفض الو.م.أ الانضمام إلى اتفاقية باريس لعام 1919، حيث تطبق على الطائرات الخاصة دون الطائرات الحكومية، وقد احتوت على مبدأ أساسي وهو حرية التفاعل لحركة النقل الجوي ولم تحتوي على ملاحق مكملة لها، صادقت عليها 12 دولة كما تنقضي هذه الإتفاقية بالنسبة للدول الموقعة على اتفاقية شيكاغو 1944م². ونجد أيضا الإتفاقية الدولية للصحة "لاهاي" الموقع عليها في 01 أبريل 1933م بـ لاهاي؛ تضمنت حرية الدول الموقعة فرض لوائح صحية وحجر خاصة؛ في مواجهة الأمراض المعدية عن طريق طائرات دولة متعاقدة تدخل أراضي دولة أخرى، تمّ تعديل بعض أحكامها من خلال الإتفاقية الصحية الموقعة في واشنطن في 15 ديسمبر 1944م مع بروتوكول لهذه الإتفاقية تمّ توقيعه في 23 أبريل 1946م³. وأخيرا إتفاقيتي "بيونس ايرس" لعام 1935م لتنظيم العبور بين دول أمريكا اللاتينية و"بوخارست" لعام 1936م لتنظيم الملاحة الجوية بين دول البلقان⁴.

وقد اعتمدت إتفاقيات دولية متعدّدة الأطراف حول القانون الجوي الخاص؛ تمثلت في اتفاقية "فارسوفيا" المسماة وارسو لعام 1929م المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، الموقع عليها في 12 أكتوبر 1929م بمدينة وارسو بولندا، وتم تعديلها عدة مرات ابتداء ببروتوكول لاهاي 1955م؛ ثم اتفاقية كوادالاخارا لعام 1961م؛ ثم بروتوكول غواتيمالا لعام 1971م؛ ثم اتفاقية مونتريال لعام 1999م⁵. ونجد الإتفاقية الخاصة بالحجز التحفظي على المركبات الهوائية المسماة اتفاقية روما 1933م؛ الموقع عليها في 29 ماي 1933م بروما إيطاليا، تم إعدادها من طرف فقهاء ألمان بإقرار من اللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين الجويين؛ بمشاركة من طرف اللجنة القانونية للطيران بالإتحاد الدولي للنقل الجوي؛ وجمعية القانون الدولي والغرفة التجارية الدولية⁶. وهناك أيضا اتفاقية "بروكسل" لعام 1938م المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ.

¹ Organisation de l'aviation civile internationale, Manuel de la réglementation du transport aérien international, doc 9626, édition 02, publier par l'oaci, Montréal. Canada, 200, p 3 .0-2.

² عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 57.

³ Fathi Zeroo Zeroo, op.cit; p17.

⁴ عبد الفضيل محمد أحمد، نفس المرجع، ص 57.

⁵ حمد الله محمد حمد الله، الأفكار والقواعد الأساسية عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، المرجع السابق، ص 16-17.

⁶ هاني دويدار، الوجيز في قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، سنة 2014، ص 20.

بالإضافة إلى 04 مؤتمرات دولية حول القانون الخاص منها "مؤتمر باريس" أقيم ما بين 27 أكتوبر إلى 06 نوفمبر 1925م؛ و"مؤتمر وارسو" من 04 إلى 12 أكتوبر 1929م؛ و"مؤتمر روما" من 15 إلى 25 ماي 1933م؛ وأخيراً "مؤتمرات بروكسل" من 19 إلى 30 سبتمبر 1938م، كما تم تأسيس الرابطة الدولية للملاحة الجوية (IATA) في لاهاي في 25 أغسطس 1919م كأول منظمة دولية في مجال الطيران¹؛ وأعيد تأسيسه عام 1945م في هافانا².

أما المرحلة الثالثة فكانت بعد الحرب العالمية الثانية أين تم إبرام وتعديل عدة اتفاقيات فيها، فجدد 05 اتفاقيات دولية بشأن القانون العام تجسدت أولاً في اتفاقية شيكاغو لعام 1944م؛ التي جاءت لتعزيز التعاون وإيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه فوضعت أسس منظمة الطيران المدني "إيكاو" ICAO، حيث تم التوقيع عليها بمدينة شيكاغو الأمريكية في 07 ديسمبر 1944 من طرف 52 دولة؛ تم بموجبها إنشاء منظمة مؤقتة عرفت باسم "البিকাو" PICAو بدأ دوراتها في مدينة مونتريال بكندا مع مطلع عام 1945م، وفي 04 أبريل 1947م إثر دخول اتفاقية شيكاغو حيز النفاذ أصبحت تعرف رسمياً باسم "الإيكاو"؛ ساهمت في تزايد عدد ملاحق اتفاقية شيكاغو وتطوير مضمونها؛ بحيث أصبحت تشمل الآن على أكثر من 12000 قاعدة وتوصية دولية، تمت الموافقة عليها بالإجماع من طرف الدول الأعضاء في المنظمة التي يبلغ عددها الآن 193 دولة عضواً³. كما نجد اتفاقية طوكيو بشأن الجرائم والأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرة اعتمدت بتاريخ 14 سبتمبر 1963م؛ وأصبحت نافذة في 04 ديسمبر 1963م وقد صادقت عليها 178 دولة حتى 21 سبتمبر 2004م، حيث تعدّ أول وثيقة دولية متعدّدة الأطراف جاءت لتحديد الإجراءات الواجب اتباعها في حالة الجرائم التي ترتكب على متن الطائرة، وقد تمّ تعديلها باتفاقية لاهاي لعام 1970م المتعلقة بقمع الإستيلاء الغير مشروع على الطائرات الموقعة في 16 ديسمبر 1970م؛ وتمّ تنفيذها في 14 أكتوبر 1971م حيث صادقت عليها 177 دولة حتى 30 نوفمبر 2003م⁴.

وهناك أيضاً كل من اتفاقيات التخريب مونتريال لعام 1971م المسماة "اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة المرتكبة ضد سلامة الطيران المدني"؛ الموقعة في مونتريال في 23 أيلول/سبتمبر 1971م، وبروتوكول مونتريال لعام 1988م المتعلق "بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي"؛ المكمل لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة المرتكبة ضد سلامة الطيران المدني المبرمة في مونتريال في 23 أيلول/سبتمبر 1971م، والموقع في

¹ Fathi Zeroo Zeroo, op.cit ; p13.

² Claude Abraham, Les Compagnies Aériennes Européennes Sont-Elles Mortelles? Perspectives à Ving ans, publier par Commissariat général à la stratégie et à la prospective, 22 avril 2013, P18.

³ منظمة الطيران المدني الدولي "إيكاو" ICAO. (2020)، تاريخ الإيكاو واتفاقية شيكاغو، <https://bit.ly/2B5v1xr>، تاريخ الزيارة 2020/05/27، الساعة 18:59.

⁴ عبد الرحيم بن بوعيدة، "الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة الإرهاب في مجال الطيران المدني"، مطبوعة جامعية، جامعة القاضي عياض، المملكة المغربية، سنة 2020، ص.ص 15-16.

مونتريال بتاريخ 24 شباط/فبراير 1988م. واتفاقية بكين لعام 2010م التي جاءت مهيمنة ومعدلة لما سبقها من اتفاقيات وهو ما تم إيرادها في المادة 24 منها¹.

أما ما تعلق بالقانون الخاص فتمثل في إبرام اتفاقية جنيف لعام 1948م الخاصة بالإعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات؛ الموقع عليها في 19 جوان 1948م نتيجة لتوصية المؤتمر الدولي للطيران المدني المنعقد في شيكاغو عام 1944م وتم إعمالها في سبتمبر 1953م². واتفاقيتي روما لعام 1952م ومونتريال لعام 2009م المعدلة لها المتعلقة بتعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة؛ التي جاءت هذه الاتفاقية معدلة ومهيمنة على الاتفاقية المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على الأرض 1952م، والبروتوكول المعدل لها الموقع عليه في مونتريال بـ23 سبتمبر 1978م³، وقد رفضت تعددية الدول الإنضمام إلى اتفاقية النقل المتعددة الأطراف لذلك منحت الحريات التجارية من خلال المفاوضات الثنائية⁴.

أما الدول العربية فقد بدأت أولى محاولات تحرير النقل الجوي عام 1946م؛ حين أعدت لجنة المواصلات التابعة للأمانة العامة لجامعة الدول العربية مشروع معاهدة بين الدول الأعضاء في 15 يوليو 1946م، يتيح للشركات الملاحية حرية الطيران بين الدول الأعضاء، وهذا في اجتماعها بـ"عالية" في جمهورية لبنان في الفترة ما بين 08 إلى 15 يوليو، ورغم تداول مشروع المعاهدة في الاجتماعات اللاحقة للجنة المواصلات طيلة عدة سنوات، إلا أن المشروع لم تتم الموافقة عليه بصفة نهائية، ثم ظهر مجلس الطيران المدني للدول العربية إلى الوجود اعتباراً من 04 أكتوبر 1967م، إذ يقع ضمن اختصاصاته متابعة مشروع المعاهدة الخاصة بالطيران المدني العربي السالف ذكرها⁵.

فالقانون الجوي ينظم جانبين شقاً خاصاً يعالج علاقة الطائرة بالأشخاص، وآخر عام ينظم علاقتها بالدولة المالكة

¹ المادة 24 من اتفاقية بكين 2010: "تكون لهذه الاتفاقية الغلبة، فيما بين الدول الأطراف، على الصكوك التالية:

(أ) اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة المرتكبة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال في 23 أيلول/سبتمبر 1971م.

(ب) البروتوكول المتعلق بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تستخدم الطيران المدني الدولي، المكمل لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة المرتكبة ضد سلامة الطيران المدني المبرمة في مونتريال في 23 أيلول/سبتمبر 1971م، والموقع في مونتريال بتاريخ 24 شباط/فبراير 1988م. منظمة الطيران المدني الدولي "إيكافو ICAO"، اتفاقية قمع الأفعال الغير مشروعة المتعلقة بالطيران المدني، المؤتمر الدولي بشأن قانون الجو، وثيقة رقم 21. DCAS بيجين من 30 أوت إلى 10 سبتمبر 2010م.

² طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر، عمان، سنة 2005، ص 23..

³ المادة 25 من اتفاقية مونتريال 2009: "ترجح قواعد هذه الاتفاقية على أي قواعد في الصكوك التالية التي تنطبق على الضرر الذي تغطيه هذه الاتفاقية: (أ) الاتفاقية المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض الموقعة بروما بتاريخ 07 أكتوبر 1952م. (ب) بروتوكول تعديل الاتفاقية المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض، الموقع بمونتريال في 23 سبتمبر 1978م. منظمة الطيران المدني الدولي "إيكافو ICAO"، اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة، المؤتمر الدولي لقانون الجو، وثيقة رقم 42 DCCD، مونتريال من 04 أبريل إلى 02 ماي 2009..

⁴ Fathi Zeroo Zeroo, op.cit; p13.

⁵ الهيئة العربية للطيران، الدورة الثالث عشر للجمعية العامة، أيام 14 و15 ماي، الرباط، المغرب، سنة 2010، ص 16.

والدول المستنظفة، فهو يتألف من ثلاث مواضيع هي "السيادة والجنسية والوسيلة"، غير أنه لا يتعامل مع قضايا مثل "تلوث الهواء أو الاتصالات أو الطيران العسكري"، فبالنظر إلى الموقع الجغرافي للدولة الجزائرية نجد انطباق هذه المواضيع عليها، بحجة امتلاكها مجالا وقوة جوية تمثل امتدادا لسيادتها الوطنية ما جعلها تدخل غمارة المجتمع الدولي، فبعد الإستقلال قام المشرع الجزائري بإصدار قانون في 31 ديسمبر 1962م، حدّد به سريان القوانين الموروثة عن الإستعمار الفرنسي، ما عدا تلك التي تمسّ بالسيادة والشخصية الوطنية أين أبقى على قانون الملاحة الفرنسي، رقم 259/57 الصادر بتاريخ 02 مارس 1957م ساري المفعول¹، حتى 25 فبراير 1963م حيث قام بالمصادقة على "اتفاقية شيكاغو 1944م" الخاصة بالمصالح الجوية الدولية بمقتضى المرسوم رقم 63-84²؛ والمرسوم رقم 64-75³؛ والأمر 76-17⁴ المتعلق بتعديل اتفاقية شيكاغو بفيينا 1971م، كما صادق على اتفاقية جنيف لعام 1948م بمقتضى مرسوم 64-151⁵؛ واتفاقية روما لعام 1952م بمقتضى المرسوم رقم 64-76⁶.

أما عن أول قانون جويّ فقد أصدره في 08 يونيو 1964م تحت عنوان الخدمات الجوية⁷، ثم أصدر قانونا متعلّقا بالمحطّات الجوية والإرتفاقات⁸؛ وقانونا متعلّقا بالنظام القانوني للطائرات⁹، ثم تلت هذه القوانين عدّة تعديلات إلى حين صدور آخر قانون في 27 يونيو 1998م، وهو قانون رقم 98-06 الذي نظم القواعد المتعلّقة بالطيران المدني¹⁰، والذي طالته هو الآخر عدّة تعديلات كان آخرها إضافة فصل أول مكرر، تضمّن إنشاء الوكالة الوطنية للطيران المدني بموجب قانون رقم 19-04¹¹.

¹ زرهوي نبيلة، "الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص"، مجلّة المحكمة العليا، عدد 01، سنة 2013، ص 90.

² مرسوم رقم 63-84 المؤرخ في 05 مارس 1963، المتعلّق بانضمام الجزائر إلى اتفاقية شيكاغو المتعلّقة بالطيران المدني الدولي وتعديلاتها، الموقّعة في 07 ديسمبر 1944 ج.ر عدد 14 المؤرخة في 19 مارس 1963.

³ مرسوم رقم 64-75 المؤرخ في 02 مارس 1964 المتضمّن انضمام الجزائر إلى الاتفاق المتعلّق بعبور الخدمات الجوية الدوليّة، الملحق الثالث لاتفاقية شيكاغو، ج.ر عدد 24 الصادرة في 20 مارس 1964.

⁴ أمر رقم 76-17 المؤرخ في 20 فيفري 1976، المتعلّق بالمصادقة على البروتوكول المتضمّن تعديل اتفاقية شيكاغو المتعلّقة بالطيران المدني الدولي، الموقّعة في 07 جويلية 1971 بفيينا، ج.ر عدد 25 الصادرة في 26 مارس 1976.

⁵ مرسوم رقم 64-151 المؤرخ بتاريخ 05 جوان 1964، يتضمّن مشاركة الجمهورية الجزائرية الديمقراطيّة الشعبيّة في الاتفاقية الخاصّة بالإعتراف الدولي بالحقوق المترتبة على الطائرات، ج.ر عدد 13 الصادرة في 10 جويلية 1964.

⁶ مرسوم رقم 64-76 المؤرخ في 02 مارس 1964، المتضمّن مصادقة الجزائر على اتفاقية روما 1952 المتعلّقة بالأضرار الملحقّة بالغير على اليابسة من طرف مركب جويّة أجنبية، ج.ر عدد 30 الصادرة في 10 أفريل 1964.

⁷ قانون رقم 64-166 المؤرخ بتاريخ 8 جوان 1964، المتعلّق بالمصالح الجوية، ج.ر عدد 06 الصادرة في 16 جوان 1964.

⁸ قانون 64-244 المؤرخ في 22 أوت 1964، المتعلّق بالمطارات والمرافق المعدّة لسلامة الملاحة الجوية، ج.ر عدد 29 الصادرة في 04 سبتمبر 1964.

⁹ قانون رقم 64-168 المؤرخ بتاريخ 08 يونيو 1964، المتعلّق بالنظام القانوني للطائرات، ج.ر عدد 06 الصادرة في 16 جوان 1964.

¹⁰ قانون 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998، المتعلّق بتحديد القواعد العامّة المتعلّقة بالطيران المدني، ج.ر عدد 48 الصادرة في 28 جوان 1998.

¹¹ قانون رقم 19-04 المؤرخ في 17 يوليو 2019، يتضمّن إنشاء الوكالة الوطنية للطيران المدني، يعدّل ويتمّم ق.ر.م 98-06، ج.ر عدد 46 الصادرة في 21 يوليو 2019.

- أهمية البحث

تعدّ هذه الدراسة مهمة لأنها واحدة من الدراسات القانونية الحديثة، المتعلقة بنوع مهم من وسائل الملاحة والنقل، إذ تتميز بالتطور المستمر في كيانها، ما يوجب تحيينا دورياً للقواعد القانونية والتقنية ذات الصلة، ذلك أنّ الدراسات المقدمة في هذا المجال بعيدة عن أن تكون كافية للإحاطة بالمفهوم الواسع لقانون الطيران المدني، الذي وصفه الفقهاء بأنه قانون كامل لضمّه الشقين العام والخاص.

- أهداف البحث

تسعى هذه الدراسة للوقوف على دور الإتفاقيات الدولية في تنظيم قانون الطيران الدولي والداخلي، وتحديد مختلف الحقوق بشقيها العام والخاص، والآثار التي يترتبها امتلاك الطائرة أو استخدامها، ومختلف مسؤوليات القائمين على توجيهها. وبناء على ماتقدم نتساءل عن مدى توافق الإتفاقيات الدولية الجوية، والتشريع الجوي الداخلي لدولة الجزائر في تنظيم العلاقات القانونية التي ترتب حقوقا بشقيها العام والخاص؛ والتي تكون الطائرة محلاً لها باعتبارها وسيلة نقل حديث. ذلك أنّ الجزائر ورثت هذا النوع من النقل بعد الحقبة الإستعمارية، ما جعلها تتضارب بين المصادقة على مجموع من الإتفاقيات وتغفل عن أخرى؛ الأمر الذي يؤثّر على تكييفها القانوني من ناحية كونها مالاً متنقلاً يستغلّ ضمن نطاق سيادة دولة معينة تكون إما مالكة لها أو مستضيفة، وكونها منقولا ترد عليها حقوق وديون يجب ضمانها.

من جهة أخرى تخضع الطائرة لصيانة مستمرة وتحتاج كفاءات لتسييرها، ما يترتب مسؤوليات في مواجهة الدول المستضيفة والزّاكب عامّة، وذلك ما يبرز شحاً في إصدار قوانين توضّح المركز القانوني لهؤلاء، لأنّ جلّ الإجهادات القانونية جاءت لتحكم علاقات تجارية، وما يترتب عنها من مسؤوليات نخص بالذكر عقد النقل الجوي وأطرافه.

وعليه تتمحور إشكالية الموضوع حول القانون المنظم للملاحة الجوية، والذي تمّ الإتفاق عليه من طرف المجتمع الدولي، الهادف إلى تقنين استغلال أداة الملاحة الجوية المتمثلة في الطائرة والأشخاص الذين تربطهم علاقة بها، وهذا من خلال توضيح الصّفة القانونية لهذه الآلة ومركز المتعاملين بها، في مواجهة الدولة المنتمية لها أو المستضيفة والأشخاص المستفيدين من خدماتها. وقد صيغت كالاتي:

- ما مدى تأثير الأحكام الدولية المنظمة للطائرة كأداة للملاحة الجوية على موقعها في القانون الجوي الجزائري؟

للإجابة على هاته الإشكالية تم طرح الأسئلة الآتية:

*كيف ارتبط القانون الجوي بالطائرة؟

*/ مامدى فعالية القانون الدولي والوطني في تنظيم الاستغلال التجاري للطائرة؟

- منهج البحث

سيتمّ اعتماد المنهج التحليلي الوصفي في هذه الدراسة بغية فهم النصوص القانونية والإتفاقيات الدولية، والمنهج المقارن للوقوف على نية المشرع الجزائري ومدى توافقه مع أفكار المجتمع الدولي بخصوص القانون الجوي.

- الإطار النظري للدراسة

بغية الإحاطة بموضوع الدراسة تمّ تقسيمها إلى أربعة فصول نظريّة، تمثّل الأول منها في الوقوف على مركز الطائرة ضمن القانون الدولي وما ارتبط بسيادة الدولة، أما الثاني فخصّ بدراسة صورتها الطائرة من الناحيتين الإدارية والبشرية، وتحديد الجزاءات الإدارية المرتبطة بالمسؤولية الإدارية لهم، أما الثالث والرابع فتّم من خلالهما معالجة مجموعة من الحقوق التي ترد على الطائرة، والتي تبرز طبيعتها القانونية وتحدّد ضمانات هذه الحقوق.

- الدراسات السابقة

تضاربت الأبحاث في مجال القانون الجوي وتمّ التركيز على الجانب الخاصّ أكثر من الجانب العامّ، لذلك تميّزت الدراسات بمعالجة عقد النقل الجوي والتزامات أطرافه، دون نسيان الجانب الإستثماري لقطاع النقل نخصّ بالذكر ما تعلق بكيفية استغلال عقود النقل الجوي وتسيير المطارات، أمّا ما شابه دراستنا فقد كانت متعلّقة بدول غير الجزائر التي هي محلّ دراستنا أو مقتصرًا على دراسة متغيّر جزئي متعلّق باستخدام الطائرة في النقل الجوي، لذلك سنذكر بعض الدراسات المتعلّقة بموضوعنا:

- 1- مطبوعة بعنوان: قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربيّة المتّحدة مقارنا بالإتفاقيات الدولية، للباحث شريف محمد غنّام (2016) أكاديمية شرطة دبي. الإمارات العربيّة المتّحدة، تناول فيها دراسة لجميع العلاقات القانونية التي تكون الطائرة محلاً لها، معتمداً منهجا مقارنا بين الإتفاقيات الدولية والقانون الجوي الإماراتي.
- 2- أطروحة دكتوراه بعنوان: النظام القانوني لاستغلال النقل الجوي في الجزائر، للباحثة بوكموش سرور (2016) جامعة الجزائر -1-، تناولت من خلالها الجانب التجاري والإداري بصيغة قانونية، لاستغلال عقود النقل الجوي التي تكون الطائرة وسيلة لها.
- 3- مقال بعنوان: AUXILIAIRES TERRESTRES DU TRANSPORT AÉRIEN للباحثة Isabelle Bon-Garcin (2015) جامعة ليون. فرنسا، تناولت فيه دور ومسؤوليات المساعدين البريين للنقل الجوي.

- مصطلحات الدراسة:

الطائرة: آلة جوية أثقل من الهواء تستعمل كوسيلة للنقل، تستطيع التحليق إما شراعياً أو بمحرك واحد أو بعدة محركات، مستعينة في ذلك على قوة الرفع المتولدة عن ملامسة أجنحتها لردود فعل الهواء، وتكون إما مأهولة تحمل أشخاصاً على متنها أو مسيرة عن بعد لا تحمل أحداً على متنها.

القانون الجوي: هو مجموعة القواعد القانونية التي تحكم النشاط الإنساني، في مجال الملاحة الجوية واستخدام الطائرات وكذلك الفضاء الجوي. وعلى هذا الأساس فإن القانون الجوي يهتم بدراسة وتنظيم جميع صور الاستغلال الجوي التي تكشف عنها العلم، وتلك التي يحتمل أن ينكشف عنها، سواء ماتعلق منها باستخدام الطائرات وجميع الوسائل التي تساعد على تسهيل الملاحة الجوية كالمطارات والتجهيزات الفنية، والأشخاص الذين يعملون في خدمة الملاحة المذكورة، وكذلك العقود التي تقتضيها تلك الملاحة من نقل وإيجار وتأمين وغير ذلك. وكذلك ما تعلق منها بالاتصالات السلكية واللاسلكية والرادار وأبحاث الأرصاد الجوية.

اتفاقيات: المعاهدة الدولية أو الإتفاق الدولي هي "توافق إرادة شخصين أو أكثر من أشخاص القانون الدولي على إحداث آثار قانونية معينة طبقاً لقواعد القانون الدولي" وقد أخذت لجنة القانون الدولي بهذا المعنى الواسع للمعاهدة في المشروع الذي أعدته لقانون المعاهدات.

الأفعال الغير مشروعة: وهو انتهاك الشخص للالتزامات سواء في شكل إيجابي أي الإتيان بعمل أو سلبي أي الامتناع، مما ينجم عنه الالتزام بإصلاح الضرر. وبالتالي فالعمل الغير مشروع يتجسد في الإتيان بعمل أو مجموعة من الأعمال أو الامتناع أو في الصورتين معاً. ومن جهة أخرى مسألة تحديد وجود فعل غير مشروع دولياً يرتبط بالدرجة الأولى بمضمون الالتزام الذي تم خرقه وبالشروط العامة المحددة للطابع غير المشروع للعمل.

الحقوق العينية: هو حق يرد على شيء مادي ويخول صاحبه سلطة مباشرة على هذا الشيء، فيكون لصاحب الحق استعماله مباشرة حاجة إلى تدخل شخص آخر ليتمكن من استعمال حقه، فلا يوجد وسيط بين صاحب الحق والشيء موضوع الحق، وأخذت تسمية الحقوق العينية لأنها متعلقة بالعين أو الشيء المادي.

الباب الأول

التنظيم القانوني والتقني

للخطارة

يبرز اهتمام المجتمع الدولي بالطيران من خلال محاولاته المستمرة تنظيم "أحكام القانون الجوي"؛ أو ما يطلق عليه أيضا مصطلح "قانون الطيران المدني"، إذ وضع قواعد منظمة للملاحة الجوية على نحو يحقق الحماية الاقتصادية والتشريعية، سواء بالنسبة للدول التي تعتبر المكون الأساسي للمجتمع الدولي، أو بالنسبة للمستخدمين المنتفعين أو المشغلين أو المستأجرين.

دفع ذلك رجال الفقه والقانون إلى دراسة أداة الملاحة الجوية الممثلة في شخص الطائرة؛ لإيضاح صفتها بهدف تمييزها عن مختلف الأجسام التي تعلق الجو، خاصة مع التقدم العلمي المستمر في مجال الاتصال أو في مجال اكتشاف الفضاء؛ وإيضاح طبيعتها القانونية لمعرفة مختلف القوانين الواجب تطبيقها في هذا المجال، ونعني بذلك قواعد الإسناد لتسهيل عملية الفصل في النزاع؛ التي تكون الطائرة محلاً له وهو ما ارتبط بمفهوم سيادة الدولة على فضاءها.

كل ذلك يبرز من خلال الإجراءات التي تجعل استغلال الطائرة قانونياً، والمتمثل في حصولها على جنسية دولة ما عن طريق تسجيلها لدى الوكالة الوطنية للطيران المدني التابعة لتلك الدولة، وهو ما يعتبر كترخيص للطائرة يتيح لها الإقلاع والهبوط في مطارها أو مطار دولة أجنبية، كما يسهل عملية مراقبتها وتمييزها عن باقي الطائرات الأخرى، وكذا حملها لبعض السجلات التي تعتبر فحصاً دورياً لما يحدث على متن الطائرة، حيث تعتبر كدليل في حالة قيام نزاع أو عند سقوط الطائرة وإحداثها لضرر، وهذا ما يساعد القاضي في تحديد المسؤولية الجوية المترتبة عن أخطاء المستخدمين الجويين على متن الطائرة أو في اليابسة.

الفصل الأول : المفاهيم القانونية المتعلقة بالطائرة

أحدثت الثورة الصناعية الأوروبية تطورا تكنولوجيا سريعا، ساهم في ظهور وسيلة نقل جديدة تمثلت في الطائرة التي شكّلت أهم سلاح في الحرب العالمية. لذلك تم تطويرها بشكل سريع بغية استغلالها في المجال التجاري والمدني، فقامت الدول المنتصرة في الحرب العالمية بالإجماع لتنظيم أحكامها وتعزيز الثقة والسلام العالمي؛ والذي أثمر عدة اتفاقيات ووجهات نظر تراوحت بين التأييد والإختلاف، وقد كان لدولة الولايات المتحدة الأمريكية التأثير الأكبر على الدول في إقرار أو رفض عدة أحكام قانونية بخصوص هذه الوسيلة، تركّزت على ماهية الطائرة ومختلف جوانب استغلالها.

لذلك تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين خصّ الأول منه بدراسة مختلف مميزات الطائرة، سواء من الناحية القانونية بالوقوف على الضبط المصطلحي لها لتمييزها عن باقي الأجسام الفضائية، دون نسيان مميزات الهيكليّة المتمثلة في طريقة إقلاعها وتحليقها في الجو، أما المبحث الثاني فخاص بتوضيح الرابطة القانونية التي تجمع الطائرة بالدولة، وما أجمع عليه المجتمع الدولي بخصوص احترام سيادة الدول باعتبار الطائرة امتدادا متقلا لإقليم الدولة.

المبحث الأول : مميزات الطائرة

حاول المجتمع الدولي تنظيم المسائل القانونية التي أثارها اختراع الطائرة؛ بغية حصر نطاق تطبيق القانون الذي ينظم استغلالها التجاري أو المدني أو العسكري، خاصة مع ظهور ما يسمّى بالجسم الفضائي الذي يستطيع اختراق الغلاف الجوي؛ والوصول إلى مختلف المجزّات الأخرى. وبناء التكنولوجيا الحديثة لوسائل الإتصال المتمثلة أساساً في الأقمار الصناعية التي يتم إطلاقها كصواريخ لا تعتمد في ارتفاعها على الهواء وإنما على القوة الدافعة لمحركها النفاث.

فالغرض منها يكون عادة بناء أو تزويد المحطّات الفضائية بالأجهزة وقطع الغيار المختلفة، أو تنفيذ خدمة الإتصال الرقمي الحديثة أو نشر الأنترنيت اللاسلكي، أو البحث والنقاط الصور الخاصة بالمجزّات الأخرى. دون نسيان المجال الحربي الذي امتاز بأنواع مختلفة من الأسلحة تستطيع عبور القارّات؛ وإصابة أهداف بدقّة كبيرة وهي ما يطلق عليها اسم الصّواريخ، وذلك ما يدفعنا لمحاولة إبراز أهم مميّزات الطائرة عن هذه الآلات الجوية الحديثة.

إضافة إلى ذلك ظهور أنواع جديدة من الطائرات، أبرزها الطائرة المسيّرة أو ما يطلق عليها "الطائرة بدون طيار؛ أو المركبة الجوية الغير مأهولة Unmanned Aerial Vehicles والتي تعرف اختصاراً بـ(UAV)". فهي طائرة يشغلها ويتحكّم بها شخص من على الأرض، ظهرت خلال الحرب العالمية الأولى "1914-1918"، وتمّ تطويرها في سبعينيات القرن الماضي¹.

¹ براء منذر كمال عبد اللطيف، "الطائرات المسيّرة من منظور القانون الدولي الإنساني"، مجلة جامعة العلوم التطبيقية الخاصة، كلية الحقوق، الأردن، سنة 2016، ص 05.

المطلب الأول: الضبط القانوني لمصطلح الطائرة

يساهم الضبط الدقيق لمصطلح "الطائرة" في الكشف عن أهم الشروط الواجب توافرها لاكتساب هاته الصفة، فهي تجسد نظرة قانونية وعلمية للمجتمع الدولي تمت صياغتها في شكل اتفاقيات دولية أو قوانين داخلية. يحوي هذا المطلب فرعين يتحدّث أولهما عن التعاريف المصاغة في الاتفاقيات والقوانين؛ ويعالج ثانيهما اختلافات الطائرة عن المراكب الجوية.

الفرع الأول: الفكر الدولي والتشريعي لمصطلح الطائرة

تعدّ المركبة الهوائية أداة نقل حديثة سارع المجتمع الدولي لتحديد ماهيتها، إذ تظهر أهمية ذلك في تحديد نطاق تطبيق القواعد القانونية المنظمة للملاحة الجوية¹. فالمقصود بها في اللغة العربية مَرَكَبٌ آليٌّ مَجْتَحٌ على هيئة طائر أثقل من الهواء؛ يسبح في الجوّ بمحرّكٍ ويطيّر بقوة البنزين الخالص ويُستعمل في النّقل والحرب²، وهو ما سيوضح في الفقرة الأولى من خلال استقراء نصوص الاتفاقيات المنظمة للطيران المدني الدولي، ثمّ التشريعات الداخلية للدول الغربية والعربية مع الإشارة إلى موقف المشرّع الجزائري من هذا التعريف في الفقرة الثانية.

الفقرة 01: الإجماع الدولي لمصطلح الطائرة

يرجع أقدم تعريف للطائرة إلى العام 1861م؛ حيث قام العالم "غوستافو دُوبُوطُو دَامِيكُوغُ / Gustave de Ponton d'Amecourt"³ بتعريفها في كتابه "سفينة الجو / le navire de l'air" على أنها: "جهاز ميكانيكي مع أو بدون بشر على متنها والتي تطير في الهواء". أمّا أول مبادرة دولية فقد تجسّدت في "اتفاقية تنظيم الملاحة الجوية" المعروفة باسم "اتفاقية باريس لعام 1919م"، فهي أول وثيقة دولية عالجت الصّعوبات والمشاكل السياسية التي تنطوي عليها الملاحة الجوية الدولية، أين حاولت تقليص الخليط المربك من الإيديولوجيات والأنظمة المستخدمة في البلدان المختلفة؛ من خلال تحديد مبادئ وأحكام توجيهية معيّنة، فعزّفت الطائرة في الملحق A بقولها: "كلّ آلة يمكنها البقاء في الجوّ بفضل ردود فعل الهواء"، أي كلّ طائرة يمكنها حمل ذاتها في الفضاء بفضل مقاومة الهواء⁴، غير أنّ هذا التعريف

¹ هاني دويدار، قانون النّقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، سنة 2014، ص 308.

² طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 27.

³ «Gustave de Boutonne Damicouet, inventeur et monnayeur, est né à Paris le 16 août 1825, a étudié à la Fondation Fugiard, s'est intéressé à la conquête de l'atmosphère et a créé une association pour encourager les mouvements aériens à l'aide d'avions plus lourds que l'air. , il réalisa des modèles prometteurs en aluminium avec un moteur à vapeur, obtint un brevet En France et en Angleterre pour un hélicoptère à vapeur, grâce à lui qui composa les mots «pilote» et «hélicoptère» en 1861 après JC, il mourut le 21 janvier 1888 AD et a laissé la plus grande collection de pièces de monnaie au monde, dont il a collecté 800 pièces en 1863 après JC». Michel Dhénin, Gustave Ponton d'Amécourt, <https://bit.ly/2Akm7NC>, Jr 29/05/2020, H21:41.

⁴ محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام 'القانون الجوي'، الطبعة الأولى، الجزء 07، مكتبة زين الحقوقية مركز الشّرق الأوسط التقاضي، بيروت، سنة 2012، ص 53.

اعتبر واسعاً حيث شمل كل مركبة تستطيع التحليق في الجو؛ سواء كانت خفيفة أم ثقيلة (بالونات؛ طائرات شراعية؛ طائرات مروحية؛ طائرات بمحرك؛ أجسام فضائية وصواريخ... الخ)¹.

ثم قامت "اتفاقية الطيران المدني الدولي" المعروفة باسم "اتفاقية شيكاغو 1944م"؛ بنقلٍ حرفيٍّ للتعريف الوارد في "اتفاقية باريس 1919م" أورده في الملحق H بقولها: "أي آلة تستطيع أن تستمدّ بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء"²، واستمرّ تبني هذا التعريف حتى تاريخ 06 نوفمبر 1967م؛ أين قامت "منظمة الطيران المدني ICAO" بإدخال تعديلات على الملحق 07 منها شمل تعريفاً جديداً للمركبة الهوائية بقولها: "أي آلة تستطيع أن تستمدّ بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء، غير ردود فعل الهواء الناتجة من سطح الأرض"³.

وقد كان الهدف من هذا التعديل استبعاد الوسائد الهوائية أو ما يسمّى بالحوامات المائية⁴، إذ لم يتفق على تكييف جوهرها لا القانون الجوي ولا القانون البحري، بسبب تضارب الأحكام المطبقة عليها بحكم الوسط الذي تمارس فيه نشاطها. فذهبت اللجنة الفدرالية بالو.م.أ إلى اعتبارها سفينة إذا مارست نشاطها في البحر ما يخضعها لقواعد الزهن البحري، وحثتهم في ذلك "قانون الطيران الفدرالي" الذي اعتمد تعريف اتفاقية شيكاغو 1944م؛ والقرار الصادر عن وكالة الطيران الفدرالية الذي نفى وصف الطائرة عن الوسائد الهوائية التي لا يزيد ارتفاعها عن 28 سم، غير أنّ هيئة اللويدز اعتبرتها مركبة من نوع خاص لا تصنّف ضمن أي نوع من المراكب السابق ذكرها⁵.

من جهة أخرى شمل تعديل اتفاقية شيكاغو 1944م الإشارة إلى الطائرات بدون طيار بإدراجها المادة 08، إذ تعدّ نفس المادة 15 الواردة في بروتوكول عام 1929م؛ المتضمن تعديل اتفاقية باريس لسنة 1919م⁶، كما أنّ هذا التعريف لم يسلم من النقد بحجة تجاهله جوهر استعمال هذه الآلة وهو الملاحة الجوية⁷. وقد عرّفتها اتفاقية جنيف 1948م المتعلقة بالإعتراف الدولي للحقوق التي ترد على الطائرات في مادتها 16 بقولها: "لأغراض هذه الاتفاقية يشمل اصطلاح "الطائرة

¹ عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 09.

² فاروق إبراهيم جاسم، المرجع السابق، ص 37.

³ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، النظر في المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد، اللجنة القانونية الدورة 36، مونتريال، كندا، سنة 2015، ص A1.

⁴ Vincent Grellière, Abrege De Droit Aérien Et Spatial, IDETCOM, Faculté de Droit, Université De Toulouse1 Capitole, 2019, P199.

⁵ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 30-31.

⁶ بن منصور محمد أمين. زروال معزوزة، "النطاق القانوني للطائرة بدون طيار موقف المشرع الجزائري من خلال اتفاقية شيكاغو 1944 واتفاقية روما 1952 وقانون الطيران المدني رقم 98-06"، المجلة الجزائرية للأمن الإنساني، المجلد 05، عدد 01، جامعة باتنة 1، الجزائر، سنة 2020، ص 730.

⁷ فاروق إبراهيم جاسم، نفس المرجع، ص 37.

"هيكلها والمحركات والمراوح وأجهزة الأسلكي، وجميع العناصر المعدّة للاستعمال في الطائرة سواء المركبة عليها أو المفصولة عنها مؤقتا"، شمل هذا التعريف مختلف الأجزاء المكوّنة للطائرة الموصولة بهيكلها والمنفصلة عنها.

أما حديثا فقد عرفها الإتحاد الأوروبي في عدّة صيغ؛ تمثلت في اللائحة رقم 2011/1178 الصادرة بتاريخ 03 نوفمبر 2011م في الملحق 01 تحت رقم FCL.010 أين اعتبرها: "أيّ جهاز يمكن دعمه في الغلاف الجوي عن طريق تفاعلات الهواء بخلاف تفاعلات الهواء على سطح الأرض". والمرفق 01 من اللائحة رقم 2012/965 المؤرخة في 05 أكتوبر 2012م تحت رقم 08؛ الصادرة في 25 أكتوبر 2012م برمز 296/5 أين غير العبارة بقوله: "جهاز يمكنه الحفاظ على نفسه في الغلاف الجوي بفضل تفاعلات الهواء غير تفاعلات الهواء على سطح الأرض". ولائحة تحت رقم 2014/139 الصادرة بتاريخ 12 فبراير 2014م أين أضاف مصطلح الطائرات بقوله: "الطائرات، أي جهاز يمكنه دعم نفسه في الغلاف الجوي من خلال تفاعلات الهواء غير تفاعلات الهواء على سطح الأرض"، وهو تعريف تمّ الإبقاء عليه في المادة 02 من التنظيم رقم 2014/376 المؤرخ في 03 أبريل 2014م؛ ثمّ اللائحة رقم 2014/1321 المؤرخة في 26 نوفمبر 2014م، والمادة 03 من اللائحة 1139/2018 الصادرة في 04 يوليو 2018م¹.

الفقرة 02: التطويق التشريعي لمصطلح الطائرة

لم تغفل الدول عن إدراج تعريف "المركبة الهوائية" في قوانينها الداخلية؛ تماشيا مع اجتهادات الفقه وما توصلت إليه الاتفاقيات الدولية، فنجد أنّ التشريعات الأجنبية لم تنقل حرفيا ما ورد في اتفاقيتي باريس 1919م وشيكاغو 1944م، وإنّما اعتمدوا على جوهر الطائرة وهو ممارستها للملاحة الجوية، حيث ورد في المادة 01 من قانون النقل الفرنسي لسنة 1924م قوله: "يسري هذا القانون على كلّ آلة قادرة على الإرتفاع أو الملاحة في الهواء"، إلاّ أنّه تعريف معيب بسبب اشتماله على كلّ جهاز يستطيع الإرتقاء في الجو². أمّا قانون الطيران الأمريكي لسنة 1938م فعرفها بقوله: "كل ابتكار معروف أو يمكن أن يبتكر يستخدم أو يخصّص للملاحة أو الطيران في الهواء". أمّا المملكة البريطانية فقد أصدرت أمرا ملكيا سنة 1949م عرفها بقوله: "كلّ البالونات والطائرات الشراعية والآلات الطائرة، ويقصد بالأخيرة الطائرات الأثقل من الهواء التي تطير باستعمال محرّك ميكانيكي"³؛ إذ يلاحظ أنّه تدارك النقص الحاصل في قانوني الطيران لسنتي 1920م و1938م اللذين أغفلا تعريف الطائرة. أمّا التعريف الوارد في القانونين الياباني لعام 1921م والإيطالي للملاحة الجوية لعام 1942م

¹ Vincent Grellière, Op.Cit; p.199-200.

² وهيبه بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، سنة 2014، ص 15.

³ صالح أحمد اللّهيبي، "الإشكالات القانونية للملكية الطائرة والقيود القانونية على العقارات المجاورة"، مجلّة جامعة الشارقة، المجلد 10، عدد 02، الشارقة، الإمارات العربية المتحدة، سنة 2013، ص 287.

فقد كان ضيقاً حيث عرفها على أنها آلة مخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء¹.

أما التشريعات العربية فقد نقلت نصّ اتفاقية شيكاغو 1944م نقلاً حرفياً؛ عكس م.ش.ج الذي تبني في أول الأمر التعريف الوارد في المادة 16² من "اتفاقية جنيف 1948م"، وهو ما يتضح من المادة 01 من ق.رقم 64-168 يتضمن النظام القانوني للطائرات بقوله: "لغايات هذا القانون تشمل الطائرة على الخلية والريش وأجهزة الراديو وجميع المعدات الضرورية لاستغلالها"، غير أنه بعد إصداره ل.ق.رقم 98-06 المتعلق بتحديد القواعد العامة للطيران المدني الذي ألغى به القانون السابق، أخذ منحى التشريعات العربية وتبني التعريف المعدل سنة 1967م الوارد في اتفاقية شيكاغو 1944م؛ وهو ما يتضح من المادة 01/02 بقولها: "الطائرة كلّ آلة تستطيع الإرتفاع والتمسك والإنتقال في الجو بفضل تفاعلات هوائية من غير التفاعلات الهوائية على سطح الأرض".

أما تعبير "الطائرات بدون طيار" فترجمة عربية لمصطلحات أجنبية وردت في مفردات اللغتين الفرنسية والإنجليزية، حيث استخدم في اللغة الفرنسية مصطلح Les drones و Aéronefs Télé piloté، فتبني الفقه الفرنسي مصطلح les drones وهو مصطلح أنجلوساكسوني؛ تم استخدامه للدلالة على الصّحيج الذي تحدثه بعض هذه الطائرات، بينما أدرج مصطلح Aéronefs Télé piloté في القانون الفرنسي للدلالة على الطائرات الموجهة عن بعد، وهو ما بينته قرارات 11 أبريل 2012م التي ألغيت بالقرارات الصادرة في 17 ديسمبر 2015، المتعلقة باستخدام الفضاء الجوي للطائرات التي تطير بدون شخص على متنها. أما اللغة الإنجليزية فقد سمّت هذه التقنية بالدرون drones وتعني من الناحية التقنية كل الآلات والمركبات التي يتم التحكم فيها عن بعد³.

أما م.ش.ج فبعد الفراغ التشريعي المنظم للطائرات بدون طيار تدارك الأمر بإصداره م.ر.رقم 21-285⁴؛ حيث عرف هذا النوع من الطائرات في المادة 01/02 بقوله: "طائرة بدون طيار على المتن: كلّ طائرة بدون طاقم على المتن يتحكم فيها عن بعد أو تطير بالتمط الأوتوماتيكي أو الذاتي"، فجعل غياب الطاقم البشري على متن الطائرة شرطاً لاعتبارها من هذا النوع من الطائرات.

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص.ص 28-29.

² المادة 16 من اتفاقية جنيف 1948 المتعلقة بالإعتراف الدولي للحقوق التي ترد على الطائرات: "لأغراض هذه الاتفاقية، يشمل اصطلاح الطائرة هيكل الطائرة والمحركات والمراوح وأجهزة اللاسلكي وجميع العناصر المعدة للاستعمال في الطائرة، سواء المركبة عليها أو المفصولة عنها مؤقتاً".

³ طاهر شوقي مؤمن، "النظام القانوني للطائرات بدون طيار الدر ونز/ les drones"، المرجع السابق، ص 310.

⁴ مرسوم رئاسي رقم 21-285 المؤرخ في 13 يوليو 2021، يحدد الإطار العام المسير لمنظومات الطائرات بدون طيار على المتن، ج.ر. عدد 56 الصادرة في 18 يوليو 2021.

الفرع الثاني: المميزات التقنية للطائرة

تميّز الطائرة عن باقي الأجسام الفضائية أو الآلات التي تحتاج في سيرها إلى ردود فعل الهواء بشروط؛ وهذا ما سيُتضح من خلال التطرق إلى شروط اكتساب وصف الطائرة في الفقرة الأولى؛ ثم تعداد أهم أنواعها في الفقرة الثانية.

الفقرة 01: ارتفاع المركبة بالهواء

ومعنى ذلك احتياج الآلة الجوية للهواء الملامس لأسطح أجنحتها للإرتفاع. فهذا الشرط أهم مميّز للطائرة عن باقي الأجسام الجوية، غير أنه واجه مشاكل في ضبط مصطلح الجوّ الذي ارتبط بمبدأ سيادة الدولة على فضاءها؛ وتعيين حدوده لتمييز الفضاء الداخلي عن الخارجي. فالفضاء الجوي الداخلي يمثل الوسط الذي تمارس فيه الطائرات نشاطها، فهو الغلاف الجوي الذي يعلو سطح الأرض ويجعلها صالحة للحياة؛ عن طريق تعديله لدرجات حرارة الأرض¹ ما يجعل المناخ معتدلا يسمح بممارسة الملاحة الجوية، عكس الفضاء الخارجي المخصّص لنشاط الأقمار الصناعية ومركبات الفضاء التي لا تعتمد على فضل الهواء؛ بل على قوتها الذاتية أو الإلكترونية² في اختراق الغلاف الجوي للأرض، ما يجعلها تستطيع البقاء في الجوّ بدون اعتمادها على ردود الهواء بغض النظر عن الغازات المحيطة بها، كما أنها تحمل أكسجينها مع مؤونتها الخاصة؛ عكس الطائرة التي تحتاج إلى الهواء المحيط بها لاستعماله في احتراق المحرك لتوليد الطاقة³.

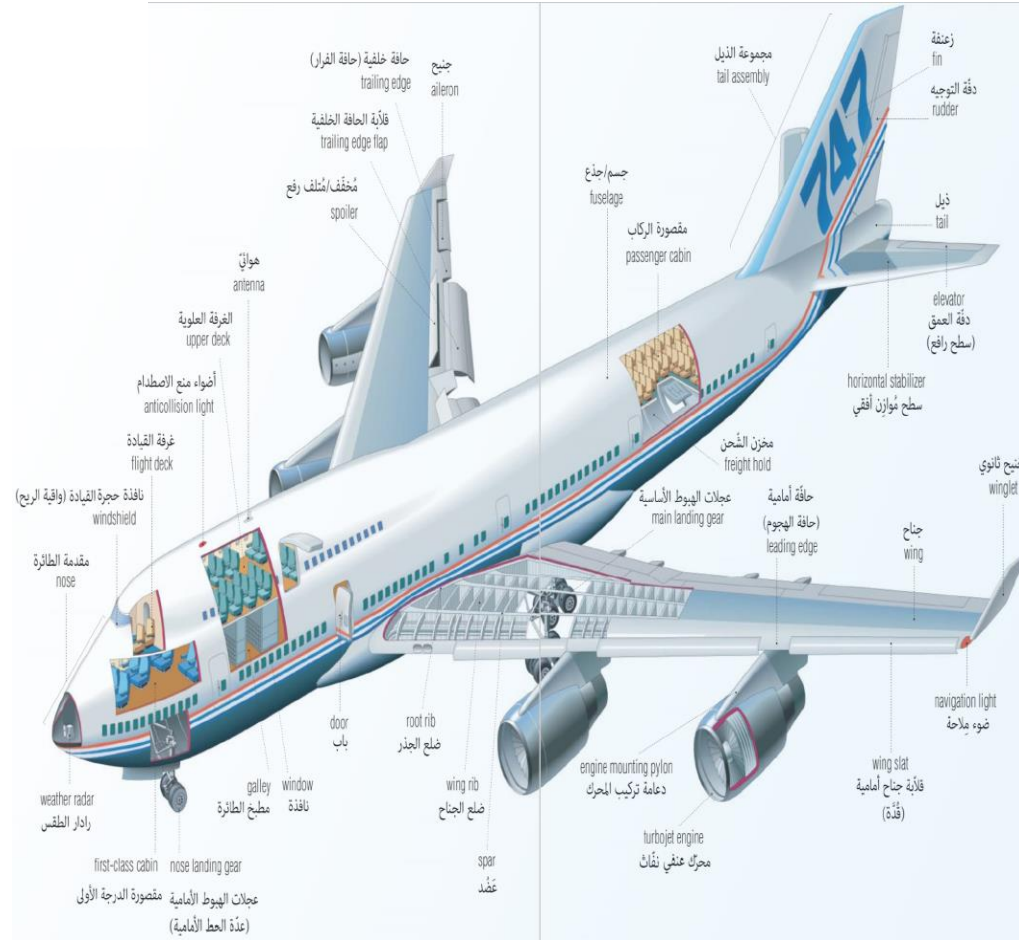
ورغم اختلاف المجتمع الدولي حول تعريف واضح للفضاء الخارجي أو الجسم الفضائي، إلا أنّ بعض الدول أبدت قبولا بخصوص تعريف الجسم الفضائي؛ الذي طُرح كسؤال ضمن مؤتمر الأمم المتحدة المنعقد عام 2004م جاء فيه: "هل يمكن تعريف الجسم الفضائي الجوي بأنه جسم قادر على الانتقال عبر الفضاء الخارجي وعلى استخدام خواصه الأيزوديناميّة للبقاء في الفضاء الجوي لفترة زمنية معينة؟".

أعطت بعض الدول تعريفات مقارنة أُسست على معيارين هما: "قدرة الجسم على الانتقال إلى الفضاء الخارجي" و"قدرته على البقاء في الفضاء الجوي الداخلي مدة زمنية". وبالتالي الفارق بين المركبة الهوائية والجسم الفضائي هو اختراق الغلاف الجوي (الشكل 01)، وما تعلق بتقنيات الطائرة من محركات وطرق توليد الطاقة (صور 01 و 02 و 03)، فيعتبر مميّزا لها عن باقي الصواريخ الحربية والأجسام الجوية المحلّقة في الهواء.

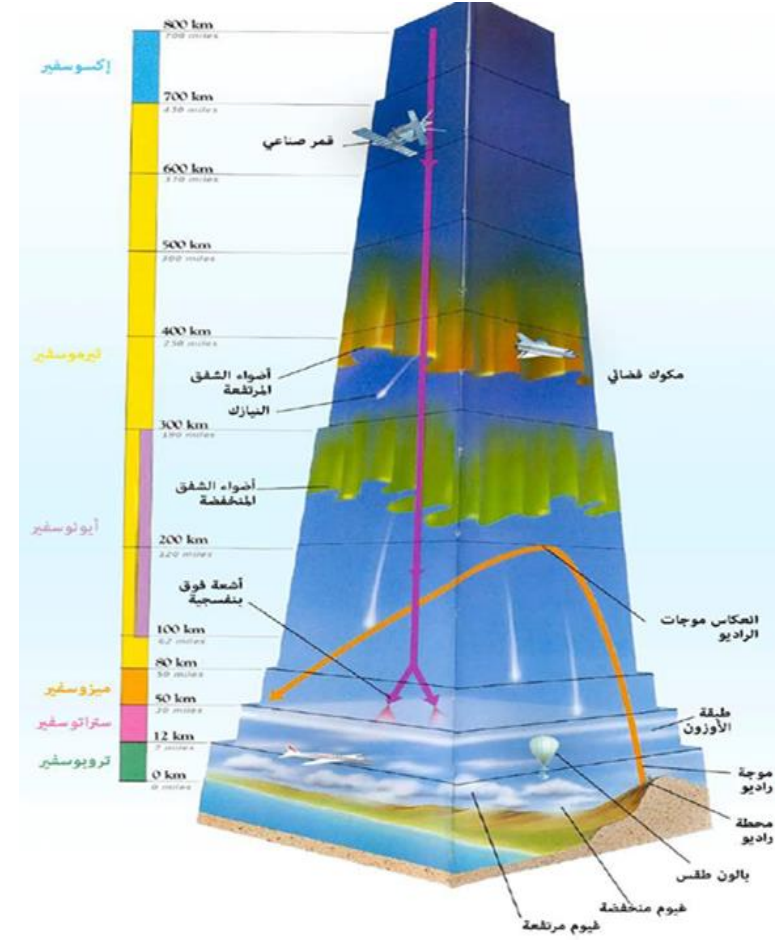
¹ نسرين محسن نعمه الحسيني، "الحماية الجزائرية للبيئة الجوية"، مجلّة جامعة بابل للعلوم الإنسانية، المجلّد 27، عدد 01، العراق، سنة 2019، ص 146.

² حمد الله حمد حمد الله، الأفكار والقواعد الأساسية عقد التّقل الجويّ الدوليّ والداخليّ للأشخاص والبضائع، المرجع السابق، ص 23.

³ لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية، خلاصة تحليلية للردود على استبيان بشأن المسائل القانونية الممكنة فيما يتعلّق بالأجسام الفضائية، مؤتمر منظّمة الأمم المتّحدة (الجمعية العامة) بعنوان المسائل المتّصلة بتعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده (البند 07)، فيينا، أيام من 29 مارس إلى 08 أبريل 2004، ص 06.



صورة 01: مصطلحات أجزاء الطائرة².



الشكل 01: طبقات غلاف الجو وتمركز الأجسام الجوية¹.

¹ «لا يمتلك الغلاف الجوي حماية محددة، إلا أن العلماء اختاروا مسافة 100 كم ابتداء من اليابسة أطلقوا عليه اسم واجهة الدّخول». أحمد صالح، "الغلاف الجوي حيث نعيش ونطير"، مجلة الطيران للجميع، عدد 04، سنة 2015، ص.ص 24-25.

² محمود نديم النّحاس، "كيف ستبدو طائرات المستقبل" معجم مصطلحات علوم هندسة الطيران والفضاء*، مجلة الطيران للجميع، عدد 01، سنة 2015، ص 24.



صورة 03: الطائرة العمودية (الهليكوبتر).²



صورة 02: البالون.¹

¹ محمود نديم النحاس، "الطائرة الكهربائية إلى أين" *معجم مصطلحات علوم هندسة الطيران والفضاء*، مجلة الطيران للجميع، عدد 06، سنة 2015، ص 17.

² محمود نديم النحاس، "السيارة الطائرة من الخيال إلى الواقع" *معجم مصطلحات علوم هندسة الطيران والفضاء*، مجلة الطيران للجميع، عدد 03، سنة 2015، ص 16.

الفقرة 02: استغناء المركبة عن الضَّغط المرتد

أي استغناء المركبة الهوائية عن ردود فعل الهواء المنعكس من سطح الأرض. حيث يمثل هذا الشرط بالإضافة المتبناة في تعديل مصطلح المركبة الهوائية الوارد في اتفاقية شيكاغو 1944م، وقد تمَّ استبعاد المراكب التوربينية¹ المسماة بالوسادة الهوائية (الهوفر كرافت)؛ إذ تعدّ جهازا يقوم بنقل البضائع أو الأشخاص يسير على وسائد هوائية بواسطة توربين موجه إلى الأسفل؛ يستخدم الطبقة المنخفضة الناتجة عن ردّ فعل الهواء المدفوع منه عموديا لرفع المركبة حوالي 160سم فوق سطح اليابسة أو الماء؛ ومجهزة بمراوح للدفع تسيير فقط في المسارات المستوية².

فهي تستعمل في طيرانها الخاصية الفيزيائية "الفعل وردّ الفعل"؛ فتضرب الهواء بقوة على الأرض أو البحر؛ وتعود إليها التيارات الهوائية لتحملها ثم تستخدم مروحة ثانية في الخلف لدفعها إلى الأمام. يحقّق ذلك لها مزايا تتمثل في سرعة الحركة والسّير على البحر واليابسة والتلج والمناطق القطبية النائية، لذلك تستعمل لمتابعة حركة التهريب لضبط الحدود والوصول إلى مناطق يتعدّر على السفن أو الطائرات الوصول إليها؛ مثل الأنفاق التلجية وكلّ المناطق الصّعبة التي تتطلّب تأنّ ودقّة في الحركة³.

المطلب الثاني: تصنيفات الطائرة

يدلّ مصطلح الطائرة على المركبة الهوائية التي تستطيع الطيران في الجوّ بمساعدة قوى الهواء؛ مع عدم قدرتها على اختراق الغلاف الجوّي، فتطوّر الصناعة التكنولوجية أظهر عدّة أنواع صنّفت وفق عدّة معايير، نخصّ بالذكر منها تصنيفات تقنية تشمل شكل الطائرة وهندستها وتصنيفات قانونية أوردتها أحكام التشريع.

الفرع الأول: التّصنيفات الفنيّة للطائرة

يقصد بها كلّ الاختلافات الجوهرية التي مسّت صناعة الطائرة، من ناحية هندسة هيكلها وطريقة طيرانها كالإقلاع والهبوط وطريقة التّحكم بها وقيادتها، لذلك سيوضح هذا الأمر بالنظر إلى جانبين أولهما فنيّ وثانيهما توجيهي.

الفقرة 01: من النّاحية الهندسية

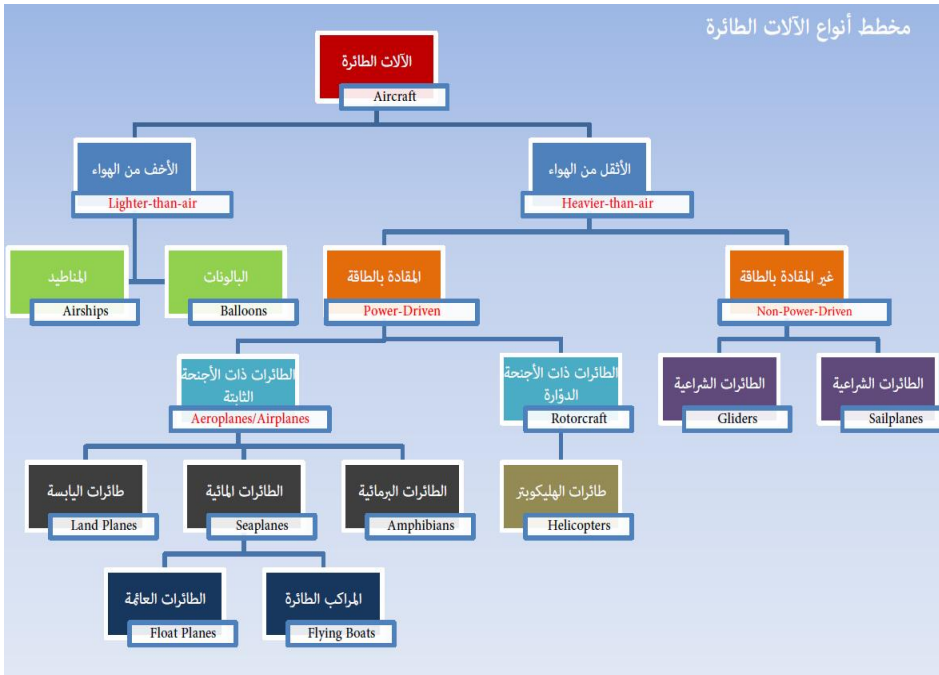
تقسّم الطائرة من هاته النّاحية (مخطّط 01) إلى نوعان:

¹ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، النظر في المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد، المرجع السابق، ص A1.

² محمد رياض، جغرافية النقل، الناشر مؤسسة هنداوي سي آي سي، المملكة المتحدة، سنة 2018، ص 290.

³ صالح أحمد اللّهيبي، المرجع السابق، ص 287.

مخطط 01: أنواع الطائرات فنيا¹



1- طائرات الأيروزونات:

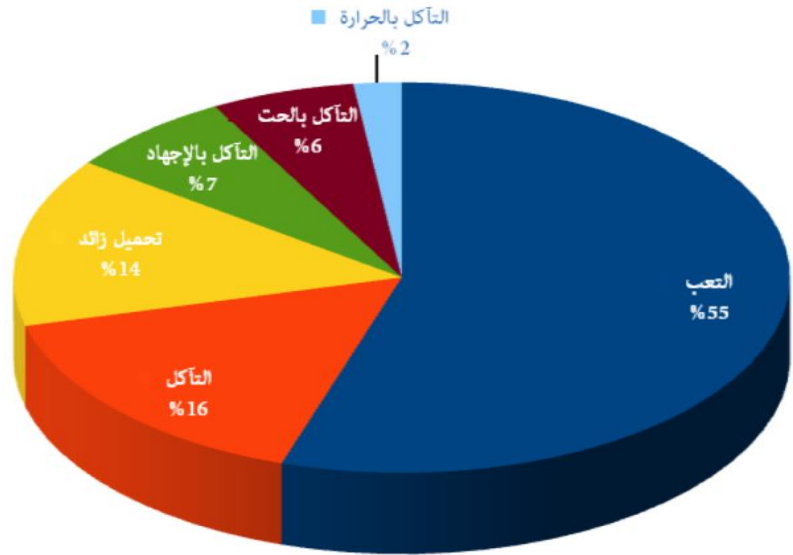
وهي طائرات أخف من الهواء تعتمد في طيرانها على خفة وزنها ما يسمح للهواء بحملها.

2- طائرات الأيرودين:

مركبات أثقل وزنا من الهواء إذ تعتمد في طيرانها على قوة رد فعل الهواء الناتج عن حركة أسطح الطائرة².

المصدر: محمود نديم التّحاس، 2015، ص13.

الشكل 02: الأسباب الرئيسية لتلف هيكل الطائرة³.



المصدر: محمد نجيب عبد الواحد، 2020، ص52.

كما تصنّف من ناحية شكل جناحها ومقاسه وعدده، ونوع عتاد الإقلاع والهبوط من عجلات وعددها، وبنية مخطط هندستها وأنظمة الدفع من محركات ترددية أو نفثة ومكانها إمّا فوق الجناح أو تحته، وموادّ صنع هيكلها التي تساعد في معرفة متانة الطائرة لتقادي الحوادث الجوية (الشكل 02).

¹ محمود نديم التّحاس، "الكونكوردي ملكة الجو أنواع الآلات الطائرة"، مجلة الطّيران للجميع، عدد 02، سنة 2015، ص13.

² فاروق إبراهيم جاسم، المرجع السابق، ص40.

³ محمد نجيب عبد الواحد، إنشاءات الطائرة، الناشر مجلة الطّيران للجميع، سنة 2020، ص52.

الفقرة 02: من ناحية التّحكّم

وهي نوعان طائرات يقودها الطّاقم البشري بينهم م.ش.ج في المادة 12 من ق.رقم 98-06؛ وهم المستخدمون المهنيون الجويّون والمستخدمون على اليابسة، المؤهلون لممارسة هذا النشاط عن طريق حيازتهم لشهادات وأهليات مطابقة للمقاييس الوطنية والدولية؛ والمصادق عليها من طرف و.و.ط.م التي تتولّى رقابتهم الدورية. كما أورد لهم فصلا في نفس القانون وهو الفصل 09 تحت مسمّى مستخدموا الطّيران المدني، ونظّم مهامهم بموجب م.ت.رقم 14-109¹ المعدل والمتمم لـ م.ت.رقم 04-414²؛ المتعلّق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدموا الطّيران المدني³.

أمّا النوع الثّاني فهي "طائرات الدرون" ويشار إليها بأنظمة الطّائرات بدون طيار، وتعرف بمختصرات "UA/AA/UAV/RPA/ROA/RPV/RCV/UAS.RPAS"⁴، والتي ظهرت أولاً في الجانب العسكري ثم انتقل استعمالها إلى الجانب المدني، حيث أشار إليها م.ش.ج في المادة 75 من ق.رقم 98-06؛ وهو نقل حرفي لما ورد في المادة 08 من اتفاقية شيكاغو 1944م⁵، واشترط الحصول على ترخيص مرور فوق إقليم الوطن من السّلطة المختصة بالنسبة للطّائرات الغير مأهولة الكبيرة الحجم؛ أو ترخيص استخدام لباقي أنواع الطّائرات الأخرى المذكورة في م.ر.رقم 21-285.

فنجد ما يتمّ التّحكّم بها يدويا؛ أو ذاتيا لا يمكن للطّيار عن بعد التّدخّل في مسارها؛ أو وفق برنامج إلكتروني يكون قبل بداية الطّيران أو أثناءه دون تدخّل الطّيار عن بعد إلّا في حالة الطّوارئ⁶، ومنها ما يشتمل على جميع هذه الخاصّيات، ومنها الصّغيرة الحجم والتي تقسّم إلى ثلاث أنواع حسب أماكن تواجد مروحها وعددها؛ وهي الأفقية والعمودية ورباعية

¹ مرسوم تنفيذي رقم 14-109 المؤرخ في 12 مارس 2014، يعدّل ويتمّم المرسوم التنفيذي رقم 04-414 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، المتعلّق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدموا الطّيران المدني، ج.ر.عدد 17 الصّادرة في 26 مارس 2014.

² مرسوم تنفيذي رقم 04-414 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، المتعلّق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدموا الطّيران المدني، ج.ر.عدد 82 الصّادرة في 22 ديسمبر 2004.

³ أنظر الصّفحة 105 ومايليها من هذه الدّراسة.

⁴ «The names are many, as we find: UA (unmanned aerial vehicles), model aircraft; unmanned aircraft; autonomous aircraft (AA), unmanned aerial vehicle (UV), unmanned aerial vehicle (UAV), remotely piloted aircraft (RPA), operating aircraft Remote Controlled Vehicle (ROA), Remotely piloted Vehicle (RPV), Remotely Operated Vehicle (ROV), Remotely Controlled Vehicle (RCV), Unmanned Aerial Vehicle (PAV), and Unmanned Aircraft, they were recently named Unmanned aircraft or remote-controlled aircraft systems (UAS. RPAS), however, no agreement has been made to apply any of these terms, whether in official legal documents or literary translations». Mikko T.Huttunen, "Unmanned Remotely Piloted or Something Else? Analysing the Terminological Dogfight", Open Journal of Air and Space Law, 2017, P350.

⁵ المادة 08 من اتفاقية شيكاغو 1944: الطّائرات التي تطير بدون طيار: "لا يجوز للطّائرات التي يمكن طيارها بدون طيار أن تطير فوق إقليم دولة متعاقدة بدون طيار إلّا بترخيص خاص من تلك الدّولة وطبقا لشروط ذلك التّرخيص وتتعهّد كل دولة متعاقدة بأن تتخذ اللازم نحو فرض رقابة على طيران الطّائرات بدون طيار في المناطق المفتوحة للطّائرات المدنية يكون من شأنها تجنّب كل خطر لهذه الطّائرات".

⁶ أشار م.ش.ج إلى هاته الأنواع من الطّائرات بدون طيار في الفقرات 09 و10 و11 من المادة 02 من م.ر.رقم 21-285.

المراوح¹. تستعمل غالبا للتسليّة أو المنافسة² أو لأعمال تجارية كتوصيل الطلبات، أو في قضايا إنسانية كتحديد مواقع الضحايا³ في الكوارث، أو مجالات زراعية كاستطلاع الغابات ورشّ النّباتات بالمبيدات، وهناك الكبيرة الحجم والتي تستعمل بكثرة لأغراض عسكرية كطائرة "ريبر Reaper"⁴، حيث صنّفها م.ش.ج بقرار من وزير الدفاع الوطني حسب الكتلة⁵ إلى أربع أنواع في المادة 05 من م.ر. رقم 21-285، مابين أقل أو يساوي 02 كغ إلى أكبر أو يساوي 150 كغ، مستثنيا منها الطائرات المسيّرة العسكرية حسب ما أورده في المادة 04.

فطائرات الدرون عبارة عن روبوتات ذكية وذلك ما يجعلها تتأثر بسوق الذكاء الإصطناعي. حيث أعلنت المفوضية الأوروبية في سنة 2012م أنه بحلول عام 2020م ستشكل الروبوتات خدمة السوق بما يزيد عن 100 مليار يورو، كما أعلنت مجموعة بوسطن الإستثمارية عن توقّع نمو الإستثمار في مجال الروبوتات بشكل كبير من 27 مليار دولار في عام 2015م إلى 67 مليار دولار في عام 2025م؛ بزيادة قدرها حوالي 10 ٪ سنويًا مقابل 2-3٪ في الوقت الحاضر. فازدهار الإستثمار في الروبوتات راجع إلى انخفاض تكلفتها؛ وتحسين أدائها المستمر بفضل تطوير الذكاء الإصطناعي، وفي آخر تقديرات يرجح أن يشكّل سوق الروبوتات بحلول عام 2050م معدّل دوران يصل إلى 1000 مليار فيما يتعلّق بالروبوتات بالمعنى الواسع⁶.

فالميزانية الضئيلة لصنع الدرون أسهمت بشكل كبير في انتشارها، إذ يمكن تركيب واحدة حربية بأقل من 10 آلاف دولار أمريكي تستطيع حمل 10 كغ لمسافة 800 كم⁷، بينما تكلف طائرة مقاتلة مأهولة ما بين 35 إلى 150 مليون دولار أمريكي⁸. فمنذ عام 2008م تمّ استثمار 3.163 مليار دولار في شركات الطائرات بدون طيار إلى أن بلغت 702 مليون دولار أمريكي ضمن 159 صفقة استثمارية عام 2018م؛ بمدخيل قدرت بـ 14 مليار دولار أمريكي. فمنذ عام 2014م

¹ فوزي عبد الله الأزرق، طائرات التحكم عن بعد، الطبعة 01، الأردن، سنة 2019، ص15.

² أشار إليها م.ش.ج بمصطلح الطائرات التّمودجية في المادة 02 / 02 من م.ر. رقم 21-285، كما بين الأغراض المعدّة لها هذا النوع من الطائرات في المادة 06.

³ Rachel Alberstadt, "Drones Under International Law", Open Journal of Political Science, N°04, 2014, P222.

⁴ فوزي عبد الله الأزرق، نفس المرجع، ص100.

⁵ يقصد بكتلة الطائرة حسب المادة 08 / 02 من م.ر. رقم 21-285 الوزن الأقصى للطائرة عند الإقلاع بما فيها كتلة الحمولة التافعة، فهذه الأخيرة تعني حسب الفقرة 03 من نفس المادة كل منظومة أو أجهزة مرتبطة بالطائرة بدون طيار وليست أساسية للتخليق مثل كمبرات التصوير.

⁶ Guillaume GUEGAN, "L'ELEVATION DES ROBOTS A LA VIE JURIDIQUE", Thèse doctorale Centre de droit des affaires Université Toulouse 1 Capitole (UT1 Capitole), 2016, P.p18-19.

⁷ جملة CRYPTO، "الإتصال الآمن من أجل نظام دفاع جوي أرضي"، المصدر شركة Crypto AG, P.O. Box 460, 6301 Zug, Switzerland، سويسرا، عدد01 سنة 2016، ص04.

⁸ ميديا بنجامن، حرب الطائرات بدون طيار القتل بالتحكم عن بعد، الطبعة الأولى، المؤسسة العامة للحق النقابي "كتارا"، الدوحة، قطر، سنة 2014، ص28.

نمى الإستثمار العالمي في هذا السوق بمعدّل نموّ سنوي مركّب ثابت قدره 23٪، وقد بلغت مداخيله في عام 2019م بـ 57.3 مليار دولار أمريكي؛ غير أنّ هناك عائقاً لهذا السوق وهو الإستثمارات في تكنولوجيا مكافحة الطائرات بدون طيار لأنّها أصبحت تشكّل قضية أمنية دولية ووطنية¹.

ورغم ذلك مازال في تسارع مستمر بسبب توحيد الأسواق، فمن المتوقّع أن ينمو الإنفاق على الأجهزة والبرامج والخدمات المتعلقة بالطائرات بدون طيار لكلّ من الأسواق التجارية والخاصة؛ بمعدّل 20.5٪ سنويًا لتصبح فرصة تبلغ 43 مليار دولار بحلول عام 2024م. وقد تطوّرت الطائرات بدون طيار من ألعاب الهواة الأساسية إلى أجهزة إنترنت، فمن الممكن أن تكون الطائرات بدون طيار متّصلة باستمرار؛ وتدفّق البيانات في الوقت الفعلي للتحليل واتخاذ القرار على الفور. علاوة على ذلك من المتوقّع أن تكون تقنية G5 محرّكًا رئيسيًا لسوق الطائرات بدون طيار في السنوات القادمة؛ مع الفوائد الرئيسية المتمثلة في القدرة على الإستجابة للأوامر في الوقت الفعلي؛ وتمكين رؤية فورية من قياسات الطائرات بدون طيار في الوقت الفعلي بسبب التكنولوجيا (الشكل 03)².

الشكل 03: توقّعات عائدات سوق الدورن ما بين أعوام 2018-2024م.

■ المجموع بالدولار الأمريكي ■ معدل النمو السنوي المركّب CAGR



Graph 1: Global Drone Market 2018-2024

المصدر: IOT ANALYTINCS, 2020, <https://bit.ly/2zv6J0G>

الفرع الثاني: التصنيفات القانونية للطائرة

هو ما أقرّه القانون من أنواع للطائرات تبعا لجوهر الرابطة القانونية التي تجمع الطائرة وصاحب الحقّ عليها، حيث نجد صنفان أولهما الجهة المالكة التي تبرز الغرض المستعملة لأجله، وثانيهما رابطة التبعية أي جنسية الدولة.

¹ Drone investment report, <https://bit.ly/37rz7gV>, pra02, day 14/06/2020, h12:53.

² IOT ANALYTINCS,(2020) , commercial Drones Market 2019-2024, <https://bit.ly/2zv6J0G>, d14/06/2020, h14:09.

الفقرة 01: من ناحية الجهة المالكة

قسّمها م.ش.ج إلى قسمين مسائرة منه للمادة 03 من اتفاقية شيكاغو 1944م التي جاء فيها: "الطائرات المدنية وطائرات الدولة: أ. تطبق هذه المعاهدة على الطائرات المدنية فقط ولا تطبق على طائرات الدولة. ب. تعتبر من طائرات الدولة الطائرات المستعملة في الخدمات الحربية والجمركية والشرطة. ج. لا يجوز لطائرة الدولة التابعة لدولة متعاقدة أن تطير فوق إقليم دولة أخرى، أو أن تهبط عليه إلا إذا كانت قد حصلت على ترخيص بذلك باتفاق خاص أو أية طريقة أخرى وطبقا لشروط ذلك الترخيص".

فهو تقسيم مؤسس على المهام التي تقوم بها الطائرة. فالقسم الأول يضم كل الطائرات المدنية الغير تابعة للدولة، والمخصصة غالبا للقيام بأعمال تجارية أو استثمارية في قطاع النقل الجوي؛ وهذا ما بيّنته المادة 02/02 من ق.رقم 06-98، والقسم الثاني يضم كل طائرات الدولة المملوكة لها؛ أو المؤجرة والمستأجرة من قبلها كالطائرات الحربية؛ أو الجمركية؛ أو الشرطة... الخ وهذا ما بيّنته الفقرة 03، أو تكون طائرات مدنية مستعملة مؤقتا لخدمة أغراض الدولة وذلك حسب الفقرة 04 من نفس المادة، فالمادة 03 من اتفاقية شيكاغو 1944م صرّحت بعدم تطبيق الاتفاقية على طائرات الدولة؛ إلا إذا كان الغرض من استعمالها تجاريا، فهنا حتى ولو كانت مملوكة للدولة يطبق عليها القانون الجوي الدولي؛ أي جميع الإتفاقيات بدون استثناء، والقانون الجوي الوطني المتمثل في ق.رقم 06-98 وجميع تعديلاته أو تّمّاته¹.

الفقرة 02: من ناحية رابطة الجنسية

قسّمها م.ش.ج إلى طائرات وطنية تحمل الجنسية الجزائرية، وأخرى أجنبية تحمل جنسية دولة أخرى مرخص لها بدخول المجال الجوي الوطني. تطبيقا لنص المادة 14 من ق.رقم 06-98 بقوله: "لا يجوز أن تستعمل الطائرات المرقمة في دولة أجنبية لممارسة نشاط النقل الجوي العمومي في الجزائر، إلا بموجب اتفاقات أو اتفاقيات مبرمة بين الجزائر والبلد الذي رقت فيه الطائرة أو بموجب رخصة مؤقتة ممنوحة من السلطة المكلفة بالطيران المدني"، كما أجاز من خلال المادة 03 من ق.رقم 02-08² المعدلة للمادة 74 من ق.رقم 06-98، تحليق أو هبوط طائرات أجنبية على التراب الوطني؛ بموجب رخصة تصدرها السلطة الوطنية المؤهلة. وهي كل الطائرات المملوكة والمؤجرة والمستأجرة من طرف دولة أجنبية أو منظمة دولية، أو مملوكة لدول غير منظمة لاتفاقية شيكاغو 1944م ولم تبرم أي اتفاق جوي مع الجزائر.

¹ وهيبية بن ناصر، المرجع السابق، ص18.

² قانون رقم 02-08 المؤرخ في 23 جانفي 2008، يعدل ويتمم ق.رقم 06-98 المؤرخ في 27 جوان 1998 يحدّد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر عدد 04 الصادرة في 27 جانفي 2008.

المبحث الثاني: علاقة الطائرة بسيادة الدولة على أجوائها

يقصد بسيادة الدولة على مجالها الجوي ممارستها لاختصاصات مطلقة على إقليمها، وهو ما أطلق عليه الفقه مصطلح "الإختصاص الإقليمي" والذي يمتاز بخاصيتين هما الشمول والإستثناء. فهو اختصاص شامل في نطاقه لكل أجزاء الإقليم تستأثر به الدولة دون غيرها؛ أين يكون للدولة وحدها حق التشريع والتنفيذ والقضاء على إقليمها؛ وعلى ما يوجد عليه من أشخاص أو أشياء¹، وهو ما بينه م.ش.ج في المادة 14 من الدستور² بقوله: "تمارس سيادة الدولة على مجالها البري ومجالها الجوي وعلى مياهها، كما تمارس الدولة حقها السيد الذي يفرضه القانون الدولي على المنطقة من مختلف مناطق المجال البحري التي ترجع إليه".

وقد اهتم المجتمع الدولي رفقة المشرع الجزائري بتنظيم هذه المسألة؛ لارتباطها بالأمن القومي للدولة، لأن قطاع الطيران المدني يقدم خدمات دولية بالدرجة الأولى تشمل دخول وخروج الطائرات الأجنبية من وإلى أرض الوطن، وذلك ما يمس بالأمن الداخلي للدولة خاصة ما تعلق باختراق الطائرات لإقليم دولة دون إزنها، لأن المجتمع الدولي قام بتصنيف الطائرة كوسيلة دمار شامل، وهذا ما يخلق أزمات دولية كان على المجتمع الدولي التعامل معها، وهو ما سيبين في المطلب الأول، أما المطلب الثاني فسيخصص للإطلاع على رأي المشرع الجزائري بخصوص استغلال الطائرة وارتباطها بجنسية الدولة وجل الأخطار المصاحبة لهذا الإستغلال.

¹ نجم عبود مهدي، "سيادة الدولة على إقليمها الجوي دراسة تحليلية في ضوء قواعد القانون الدولي"، مجلة جامعة تكريت للحقوق، المجلد 03، جزء 01، عدد 01، العراق، سنة 2018، ص 144.

² مرسوم رئاسي رقم 20-442 المؤرخ في 30 ديسمبر 2020، بتعلق بإصدار التعديل الدستوري، المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر 2020، في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، ج.ر عدد 82 الصادرة في 30 ديسمبر 2020.

المطلب الأول: مظاهر سيادة الدولة على أجوائها

يعتبر المجال الجويّ الوسط الطبيعيّ لتحليق الطائرات الذي تمارس فيه نشاطها المعتاد، وقد أظهر هذا الإمتداد الطبيعيّ خلافاً فقهيّاً حول مجال ممارسة الدّول لسيادتها عليه؛ كان سببه إصرار اتّفاقية شيكاغو 1944م على حقّ سيادة الدّول المتعاقدة والغير متعاقدة على أجوائها الجويّة ما أنتج 04 نظريات.

تمثّلت أولى هذه النّظريات في "حرية الطّيران المطلقة" والتي نُقضت لتعارضها مع مبدأ السّيادة، ثم ظهرت "نظرية السّيادة المطلقة" غير أنّها نُقضت أيضاً لاستحالة فرض الدّول سلطتها على الغلاف الجويّ الخارجي كاملاً، لذلك حاول البعض الخروج بحل وسيط أين شبّهوا الفضاء بالبحر وقسموه إلى ثلاث مناطق، إلّا أنّه نُقض هو الآخر باعتبار الفضاء وحدة لا تتجزأ.

وقد كان هذا النّقض أساساً للنّظرية الوظيفية التي أجازت للدّول استخدام الفضاء بلا حدود، ما لاقى معارضة كبيرة بحجّة أنّ الدّول المتطورة يمكنها استخدام الأقمار الصّناعية في التّجسس؛ فلا يصح إطلاق ذلك على العموم وإنّما يجب تقييد كلّ دولة بما يعلو غلافها الجويّ، وهو النّقض الذي أجمع عليه غالب الفقهاء لأنّ الهدف من هذه السّيادة حماية أمن الدّولة وسلامتها وتحقيق النّفع الإنساني والعلمي للمجتمع الدّولي¹.

الفرع الأول: دور اتّفاقية شيكاغو 1944م في تقرير مبدأ سيادة الدولة على أجوائها

تعدّ اتّفاقية شيكاغو 1944م ثمرة دولية لصناعة الطّيران المدني، حيث اعتمدها المجتمع الدّولي كمرجع أساسي لبناء أحكام القانون الجويّ الدّولي أو الداخليّ، نظراً لحدّثة صناعة الطّائرة الذي مرّ بأصعب مرحلة ساهمت في تطويره تمثّلت في الحرب العالمية. لذلك كان مبدأ السّيادة نقطة أصيلة دارت حولها أحكام الاتّفاقية؛ لتعزيز مبادئ السّلام الدّولي والثّقة بهدف إيقاف الحروب في تلك الفترة، خاصّة وأنّها تميّزت بانتشار المستعمرات وتحطّم كثير من الدّول العظمى اقتصادياً وبشرياً.

الفقرة 01: التّأصيل التاريخي لمبدأ السّيادة في اتّفاقية شيكاغو 1944م

حقّقت الحرب العالمية خلال 06 سنوات تقدّماً لصناعة الطّيران لم يشهد مثله في زمن السّلم، حيث أنشأت الدّول المتحاربة شبكة واسعة لنقل الركاب والبضائع؛ بسبب التّكتّلات والأحلاف التي قضت على العقبات السّياسية، غير أنّه

¹ بن منصور محمّد أمين، "المسائل المتعلّقة باعتبار الطائرة جزء من السّيادة الوطنية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنّقل، المجلد 06، عدد 01، كلية الحقوق والعلوم السّياسية، جامعة تلمسان، الجزائر، سنة 2019، ص.ص 106-107.

بعد انتهاء الحرب ظهرت مشاكل نتيجة حرص الدول على تجسيد أمنها القومي؛ تعلقت بعبور الطائرات للحدود الإقليمية؛ والإتفاق على الترتيبات اللازمة التي تسمح للطائرات بنقل الركاب والبضائع إلى دولة أخرى أو عبر أراضيها.

لذلك قامت و.م.أ بدعوة 55 دولة من دول الحلفاء والدول المحايدة قبل انتهاء الحرب العالمية بـ06 أشهر؛ لعقد مؤتمر شيكاغو في الفاتح نوفمبر عام 1944م، بغية الإستفادة من تسهيلات الملاحة الجوية المطبقة في زمن الحرب¹؛ ودعم تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي. وقد حضر الإجتماع 52 دولة من دون الإتحاد السوفييتي والدول المعادية للحلفاء، اجتمع مندوبوها خمسة أسابيع يدرسون مشاكل الطيران المدني.

اتسم المؤتمر بالنجاح وتقارب وجوهات النظر فيما تعلق بالنواحي الفنية للطيران، غير أنه شهد خلافا حول التنظيم الجماعي للنقل الجوي الدولي انحصر بين اتجاهين رئيسيين وحلّ وسيط وهي كالاتي:

- **الاتجاه الأول:** تزعمته الو.م.أ رفقة مجموعة من دول أمريكا اللاتينية؛ وبعض دول غرب أوروبا من بينها هولندا والسويد، حيث نادى بسياسة تحررية قائمة على مبدأ المنافسة الحرة؛ تُمارسها جميع الدول في مجال النقل الجوي الدولي. وسبب ذلك أطماع الو.م.أ في الإستفادة من طائرات النقل الكبيرة الحجم في مختلف زوايا العالم؛ التي استخدمتها في التّموين الحربي بسبب بُعدها عن المناطق الحربية وإغراق الألمان لسفنها التجارية.

- **الاتجاه الثاني:** تبنته مجموعة دول الكومنولث على رأسها المملكة المتحدة، وقد كان معارضا للاتجاه الأول أين نادى بضرورة تنظيم الجوّ عن طريق قواعد توزّع الخطوط الجوية الدولية؛ وتحدّد عدد مرّات التّشغيل فيها وتقسّم الحمولة المتوفّرة من الحركة الجوية الدولية. وقد كان سبب تبني هذه السياسة من طرف المملكة المتحدة حماية نفسها من سياسة أمريكا التجارية، لأنّ كلّ صناعتها الجوية كانت عبارة عن طائرات مقاتلة ذات سعة محدودة لا تصلح لاستخدامات مدنية أو تجارية بعد انتهاء الحرب.

- **الحلّ الوسيط:** خرج المؤتمر بحلّ وسيط طرحته دولة كندا يعتمد على توزيع حريّات الجوّ الخمس، التي اعتبرت استثناءات على مبدأ سيادة الدول على إقليمها الجويّ. فاقترحت تطبيق الحريّتان الأولى والثانية في اتّفاق دوليّ منفصل؛ يمثل الحدّ الأدنى لاقتراحات الدول المنادية بتنظيم حركة الجوّ، وتدرج الحريّات الخمس مجتمعة في اتّفاق آخر يكون مفتوحا للدول التي تتادي بالمنافسة الحرة في مجال النقل الجويّ الدولي. وبالتالي تمّ التوقيع على اتّفاقية شيكاغو تحت مسمّى "اتفاقية الطيران المدني الدولي" في مدينة شيكاغو بالولايات المتحدة الأمريكية؛ في 07 ديسمبر 1944 م وأصبحت سارية المفعول

¹ إينار موسى، (2018)، "بحث قانوني حول منظّمة الطيران المدني الدولي ICAO"، مدوّنة محاماة نت، <https://bit.ly/3gOUfRB>، تاريخ الزيارة 2020/07/09، الساعة 15:22.

في 04 أبريل 1947م وفق أحكام المادة 91 منها؛ بعد تصديق العدد المطلوب من الدول عليها الذي بلغ 26 دولة يمثلون نصف عدد الأعضاء المشاركين في مؤتمر شيكاغو 1944م¹.

الفقرة 02: أحكام السيادة الجوية وفق اتفاقية شيكاغو 1944م

أقرت المادة 01 من اتفاقية شيكاغو 1944م مبدأ السيادة الجوية بقولها: "تتعرف الدول المتعاقدة أن لكل دولة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها سيادة كاملة ومطلقة". فالملاحظ أن الاتفاقية وسّعت مبدأ السيادة ليشمل الدول المتعاقدة والغير متعاقدة في الاتفاقية، كما بيّنت المادة 02 حدود الإقليم الجوي بقولها: "فيما يتعلّق بتطبيق هذه المعاهدة يشمل إقليم الدولة على الأراضي والمياه الإقليمية الملاصقة لها الواقعة تحت سيادة الدولة أو سلطتها أو حمايتها أو المشمولة بانتدابها".

فالاتفاقية تبنت فكرة السيادة المطلقة على مجالها الجوي الذي يعلو إقليمها باعتباره جزءاً منها، وبمقتضى ذلك يكون من حقّ كلّ دولة أن تنظّم استخدام طبقات الهواء التي تعلو إقليمها وفقاً لما تراه مناسباً لها؛ قياساً على ما يدخل في عمق البرّ والبحر من طبقات إلى ما لا نهاية، وهو ما يعطي للدولة الحقّ في السماح بالطيران فوق إقليمها أو منعه حسب رؤيتها المتّقة مع أمنها وسلامتها ومصالحها فهو أحد أساليب الدفاع عن الإقليم²، ذلك ما يجعل الفضاء الخارجي الذي يعلو الدولة امتداداً لسيادتها؛ عكس الفضاء الذي يعلو أعالي البحار والذي يعتبر ملكاً مشتركاً لدول العالم³.

كما تضمّنت حكماً يقضي بامتدادا هذه السيادة إلى الدول المتتدبة؛ وتركت الباب مفتوحاً للدول في تبني ما يناسبها من أحكام تنظيمية بهذا الخصوص، كما تطبّق الاتفاقية على النقل الجوي الدولي دون النقل الداخلي وهذا ما بيّنته المادة 07. وقد وصفت حسب المادة 04 أن استخدام الطيران المدني لأغراض يعارض أحكامها "بالإستعمال التعسفي للطيران"، لذلك شجّعت على تطوير الطيران المدني الدولي؛ عن طريق إيجاد وإبقاء الصداقة وحسن التفاهم بين أمم وشعوب العالم، وتجنّب أي خلاف أو معاملة أو تصرف ضدّ الأمن العام، كما حتّ على تنمية التعاون بين الأمم والشعوب من أجل السلام العالمي⁴.

¹ كرناس سريست عمر، "التنظيم القانوني لشروط سلامة الطيران المدني العراق أنموذجاً"، المجلة الأكاديمية لجامعة نوروز، المجلد 06، عدد 04، كلية الحقوق، جامعة نوروز، إقليم كردستان، العراق، سنة 2017، ص72.

² بن منصور محمد أمين، "المسائل القانونية المتعلقة باعتبار الطائرة جزء من السيادة الوطنية"، المرجع السابق، ص107.

³ حمد الله محمد حمد الله، الأفكار والقواعد الأساسية عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، المرجع السابق، ص33.

⁴ كرناس سريست عمر، نفس المرجع، ص73.

فتقرير مبدأ السيادة يظهر من خلال الحصول على ترخيص أو إذن؛ يسمح للطائرة الأجنبية التحليق أو الهبوط في إقليم دولة أخرى، وهو ما يعدّ ضماناً على احترام هذا المبدأ الدولي، حيث يشمل الإذن بالطيران لغرض تجاري نقل الركاب أو البريد أو البضائع بمقابل، وفق خطّ دولي منتظم يمرّ فوق عدّة دول حسب ما بيّنته المادة 96 من اتفاقية شيكاغو 1944م¹.

وقد استتنت الاتفاقية الطيران الغير منتظم من هذا الترخيص حيث يمكن تحليق أو هبوط طائرات في أقاليم الدول بدون إذن، وهذا بالنسبة لطيران لا يُقصد منه نقل جويّ كرحلات النزهة أو رشّ المبيدات... الخ، والرحلات الإستثنائية بمقابل التي لا تمارس النقل الجويّ بصفة اعتيادية. والملاحظ أنّ هذا الأمر مخالف لسيادة الدول وهو ما لم يقرّه المشرع الجزائري الذي ألزم كل الطائرات الأجنبية بالحصول على ترخيص.

في سياق آخر أعطت الاتفاقية لكلّ دولة الحقّ في منع التحليق فوق بعض المواقع الحساسة، كالمناطق العسكرية مثلاً وأطلقت عليها مصطلح "المناطق المحرّمة" وهو ما أورده في مادتها 09 من اتفاقية شيكاغو 1944م²، فهذا الحقّ يخول الدول الحرّية التامة في إصدار الترخيص أو رفضه، كما يخولها فرض مخطّط سير لكل طائرة تحلق ضمن المجال الجويّ لها. وقد ألزمت هبوط الطائرات في مطارات جمركية ما يتيح للبلدان تفتيش الطائرات ومنع دخولها في حال انتشار الأوبئة؛ كما حصل في عام 2020م أين انتشر وباء كورونا COVID-19 عبر العالم؛ أو لاعتبارات أمنية كمبدأ أصيل.

¹ المادة 96 من اتفاقية شيكاغو 1944: تعريف: "فيما يتعلّق بتنفيذ هذه المعاهدة يقصد بالعبارات الآتية المعاني المذكورة أمامها:

أ. (خطّ جويّ): خطّ جويّ منتظم تستخدم فيه طائرات نقل عامة للركاب أو البريد أو البضائع.

ب. (خطّ جويّ دولي): خطّ جويّ يمرّ فوق أكثر من إقليم دولة واحدة.

ج. (مؤسّسة نقل جويّ): أيّ مشروع نقل جويّ يقوم بإعداد أو تشغيل خطّ جويّ دولي.

د. (هبوط لأغراض غير تجارية): هبوط لأيّ غرض آخر غير أخذ أو إنزال ركاب وبضائع أو بريد.

² المادة 09 من اتفاقية شيكاغو 1944: المناطق المحرّمة:

أ. لكلّ دولة متعاقدة الحقّ في أن تقيّد أو تمنع بصفة موحّدة جميع طائرات الدول الأخرى من الطيران فوق مناطق معينة من إقليمها، وذلك لأسباب تتعلّق بضرورات حربية أو بالأمن العام، على أنّه من المفهوم ألاّ يكون هناك أيّ تمييز فيما يتعلّق بذلك بين الطائرات التابعة للدولة نفسها، والتي تعمل في خطوط نقل جوية دولية منتظمة، والطائرات التابعة للدول المتعاقدة الأخرى التي تعمل في خطوط مماثلة، ويكون مدى وموقع المناطق المحرّمة معقولان ولا يجرّس إنشائها على نحو يعيق - بلا ضرورة - الملاحة الجوية ويجب أن تبلغّ الدول المتعاقدة الأخرى وكذلك الهيئة الدّولية للطيران المدني في أوّل فرصة ممكنة بتحديد المناطق المحرّمة الموجودة في أيّ دولة متعاقدة وكذلك كلّ ما قد يطرأ بعد ذلك عليها من تغيير.

ب. وفوق ذلك تحتفظ كلّ دولة متعاقدة بحقّها في أن تقيّد أو تمنع مؤقتاً وفورا الطيران فوق إقليمها أو جزءاً منه وذلك بسبب ظروف استثنائية أو أثناء أزمة أو لأسباب تتعلّق بالأمن العام؛ على أنّه يشترط أن يطبّق هذا التقييد أو المنع - بدون أيّ تمييز بالنسبة للجنسية - على طائرات كافة الدول المتعاقدة الأخرى.

ج. يجوز لكلّ دولة متعاقدة - في الأحوال والشروط التي تقرّها - أن تحتّم على كلّ طائرة تدخل فوق المناطق المشار إليها في الفقرتين (أ و ب) السابقتين أن تحبط بأسرع ما تستطيع في مطار معيّن داخل إقليمها.

الفرع الثاني: الإستثناءات الواردة على مبدأ سيادة الدول على أجوائها

فرض تضارب مصالح الدول العظمى التي خرجت فائزة من الحرب العالمية، بعض القيود على مبدأ سيادة الدول على إقليمها الجوي أطلق عليها مصطلح "الحرّيات الخمس"¹، أثمر إبرام اتفاقين ملحقين باتفاقية شيكاغو 1944م، هما "اتفاقية مرور الخطوط الجوية المنتظمة" و"اتفاقية النقل الجوي الدولي"، غير أنّ الدول احتفظت ببعض الحقوق في مواجهة هذه الحرّيات جعلتها من جديد تحت سلطتها وهو ما يعدّ قيوداً وارداً على هذه الحرّيات.

الفقرة 01: اتفاق الحرّيات الخمس

يعدّ هذا الاتفاق نتاجاً للخلاف الذي نشب أثناء إبرام مؤتمر شيكاغو في عام 1944م؛ بين و.م.أ والمملكة المتّحدة البريطانية، وقد اعتمد الطّرح الذي أصدرته دولة كندا كحلّ وسيط بينهما، فسّمت بموجب هذه الحرّيات إلى اتفاقين تضمّنتهما الوثيقة الختامية لمؤتمر الطّيران المدني الدولي شيكاغو 1944م هما:

• اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية²:

تمّ بمقتضاه تبادل الحقوق الغير تجارية للخطوط الجوية المنتظمة على أساس متعدّد الأطراف، وقد انضمت إليه 123 دولة متعاقدة حتى 01 مايو 2007م. وصادق عليه م.ش.ج بموجب م.رقم 64-75 المؤرّخ في 02 مارس 1964 المتضمّن إنضمام الجزائر، واشتمل على 06 مواد تضمّنّت المادة 01 الحرّيتان الموافقة عليهما المملكة المتّحدة وهما:

/الحرّية 01: حقّ الطّائرات التابعة لدولة العلم في الطّيران فوق إقليم دولة رخصت لها دون التّوقف في أحد المطارات، وهذا ما يحول دون تفتيشها أو حجزها.

/الحرّية 02: حقّ الطّائرات التابعة لدولة العلم أو لشركات مرخص لها بالتّوقف لأغراض غير تجارية في إقليم دولة مرخص لها كالتزوّد بالوقود أو القيام بأعمال الصّيانة...الخ.

وقد اعتمد المؤتمر الثالث للنقل الجوي لعام 1985م توصية تحت رقم 07؛ متّصلة باتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية تعلّقت بالطّيران فوق أراضي الدول الأخرى جاء فيها: "يوصي بأن تضمن الدول المتعاقدة السّماح بالطّيران فوق أراضيها على أساس غير تمييزي، بما يتّفق مع الإلتزامات التي ارتبطت بها بمقتضى انضمامها إلى اتفاقية شيكاغو

¹ محمد فريد العربي. هاني دويدار، قانون الطّيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة للطباعة والنّشر، بيروت، لبنان، سنة 1995، ص78.

² منظمة الطّيران المدني الدولي ICAO، سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الإقتصادي للنقل الجوي الدولي، الطبعة 03، وثيقة رقم 9587، النّاشر منظمة إيكافو، مونتريال، كندا، 2008، ص.ص(1-2)-(1-3).

1944م واتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية¹. وهو نفس الأمر الذي دعى إليه ميثاق جامعة الدول العربية من خلال إبرام "اتفاقية بشأن الحريتين الأولى والثانية للطائرات المدنية العربية"²؛ التي أوردت في مادتها 01 حريتي الطيران عبر أقاليم الدول العربية دون الهبوط أو الهبوط في مطاراتها الدولية لأغراض تجارية.

وقد أقرّ م.ش.ج اتفاق العبور ضمن كلّ الإتفاقات الثنائية التي أبرمها مع الدول الأجنبية، نذكر كمثال الإتفاق الثنائي المبرم مع دولة إيطاليا حول خدمات النقل الجوي؛ وما تضمنته المادة 10 من الفصل الثالث بعنوان "عبور الخدمات الجوية الدولية"؛ بموجب م.ر. رقم 18-171³ وفق الطرق الجوية المتفق عليها ضمن الإتفاق الثنائي. كما أقرّ م.ش.ج في المادة 74 من ق.رقم 98-06 الحرية الأولى بقوله: "لايجوز لأيّة طائرة دولة أجنبية أن تحلق فوق التراب الوطني...إلاّ بموجب رخصة خاصة تصدرها س.م.ط.م"، وهو ما تضمنته المادة 75 المتعلقة بالطائرات بدون طيار.

● اتفاقية النقل الجوي الدولي:

تضمّن هذا الإتفاق ثلاث حريات جديدة⁴ إضافة إلى الحريتين السابقتين؛ إذ يعدّ الأساس القانوني لتبادل الحقوق المتعدّدة الأطراف، حيث بدأ سريانه عام 1945م بالنسبة لـ19 دولة؛ انسحبت منه 08 دول في وقت لاحق، وحتى 01 مايو 2008م بلغ عدد الدول الأطراف في الإتفاق 11 دولة. وقد تمّ في عامي 1946م و1947م إعداد اتفاق متعدّد الأطراف من طرف منظمة الطيران المدني الدولي المؤقّعة؛ هدفه تبادل حقوق الحركة الجوية وتحديد أساليب تنظيم السّعة والتّعريفات وأساليب العمل المجحفة إلاّ أنّه باء بالفشل.

لذلك تمّ اعتماد الاتفاقات ثنائية الأطراف بين الدول منذ ذلك الوقت لتنظيم النقل الجوي الدولي⁵، غير أنّ هذا الاتفاق اشترط في مادته 02/01 لتطبيق هذه الحريات أن تكون الرّحلات وفق خط سير مباشر؛ تكون فيه نقطة الإنطلاق أو الوصول في إقليم دولة جنسية الطائرة، وهو ما يمثل نقلا دوليا حسب ما بيّنته المادة 112 من ق.رقم 98-06 بقولها: "تسمى الخدمات الجوية للنقل العام 'دولية' عندما تربط مطارا جزائريا بمطار أجنبي". فالحرّيات المضافة تتمثّل فيمايلي:

¹ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، المرجع السابق، ص1-6.

² الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (إدارة الشؤون القانونية)، اتفاقية بشأن الحريتين الأولى والثانية للطائرات المدنية العربية، الشبكة القانونية، www.arablegalnet.org، تمّ التوقيع عليها في مدينة القاهرة بتاريخ 25 مارس 1963.

³ مرسوم رئاسي رقم 18-171 المؤرخ في 02 يوليو 2018، يتضمّن التصديق على الاتفاق حول خدمات النقل الجوي بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية إيطاليا، الموقع بالجزائر في 22 يناير 2013، ج.ر. عدد 40 الصّادرة في 08 يولو 2018.

⁴ حمد الله محمّد حمد الله، الأفكار والقواعد الأساسية عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، المرجع السابق، ص 40.

⁵ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، نفس المرجع، ص1-7.

- /الحرية 03: حرية إنزال ركاب و بريد وبضائع من أراضي دولة جنسية الطائرة.
- /الحرية 04: حرية حمل ركاب و بريد وبضائع إلى أراضي دولة جنسية الطائرة.
- /الحرية 05: حرية حمل وإنزال ركاب و بريد وبضائع إلى أراضي أي دولة متعاقدة أخرى.

وقد اعترف م.ش.ج مجدداً بهذه الحريات وجعلها نوعاً من الإستغلال الجوي، أشار إليها باسم الخدمات الجوية للنقل العام في المادة 109 من ق.رقم 98-06؛ وحصرها في نقل الأشخاص والأمتعة والشحن والبريد الجوي بشرط أن تكون بمقابل. وأعطى حق ممارستها للمؤسسات الخاضعة للقانون الجزائري حسب المادة 113؛ والمؤسسات الأجنبية بمقتضى اتفاقات أو اتفاقيات تبرم بين دولة الترخيم ودولة الجزائر؛ أو بمقتضى رخصة مسلمة من طرف و.و.ط.م.

في سياق آخر ظهرت أربع حريات خاصة بالنقل الجوي الدولي مازالت عرضة للنقاش؛ أضيفت إلى الخمس السابقة الذكر ليصبح المجموع 09 حريات (صورة 04)، صيغت في غالب الأحيان على شكل اتفاقات ثنائية¹ وهي:

/الحرية 06: هي مزيج بين الحريتين 03 و 04 أي أنها امتياز متعلق بإنزال وإركاب المسافرين والبريد والبضائع لكن بين الدول المتجاورة عبر الحدود مثل الجزائر والمغرب².

/الحرية 07: وهو حق وامتياز يتعلق بالخدمات الجوية الدولية المنتظمة، تمنحه دولة ما إلى دولة أخرى للنقل بين إقليم الدولة المانحة ودولة ثالثة، بدون ضرورة إدراج أي نقطة في إقليم الدولة المستفيدة في هذه العملية، أي لا تدعو الحاجة إلى وصل هذا الخط بأي خط أو امتداد خط من دولة وطن الناقل إليها³، وهو ما أجازته م.ش.ج للمؤسسات الأجنبية بأحكام المادة 89 من ق.رقم 98-06 وفق رخصة تسلمها و.و.ط.م أثناء توقف طائراتها لأغراض تقنية أو بدونها.

/الحرية 08: وتعرف بمصطلح النقل الداخلي المتتالي على شركة أجنبية، فهو ترخيص لطائرات دولة أجنبية بالنقل التجاري بين نقطتين إقلاع وهبوط تكون داخل إقليم دولة مرخصة⁴، مضاف إليه نقل جوي وفق خط جوي منتظم يبدأ أو ينتهي في خارج إقليم الدولة المانحة فهو مزيج بين نقل داخلي وآخر خارجي.

/الحرية 09: ويعرف بمصطلح النقل الداخلي "المنفرد" على شركة أجنبية، فهو حق أو امتياز يمنح لشركة أجنبية للقيام بنقل داخلي على خط يعمل بأكمله في إقليم الدولة المانحة⁵، وهو ما لم يقره م.ش.ج حيث جعل النقل الجوي ملكية عمومية لا

¹Organisation de l'aviation civile internationale, Manuel de la réglementation du transport aérien international, Op.cit; p 4.1-11.

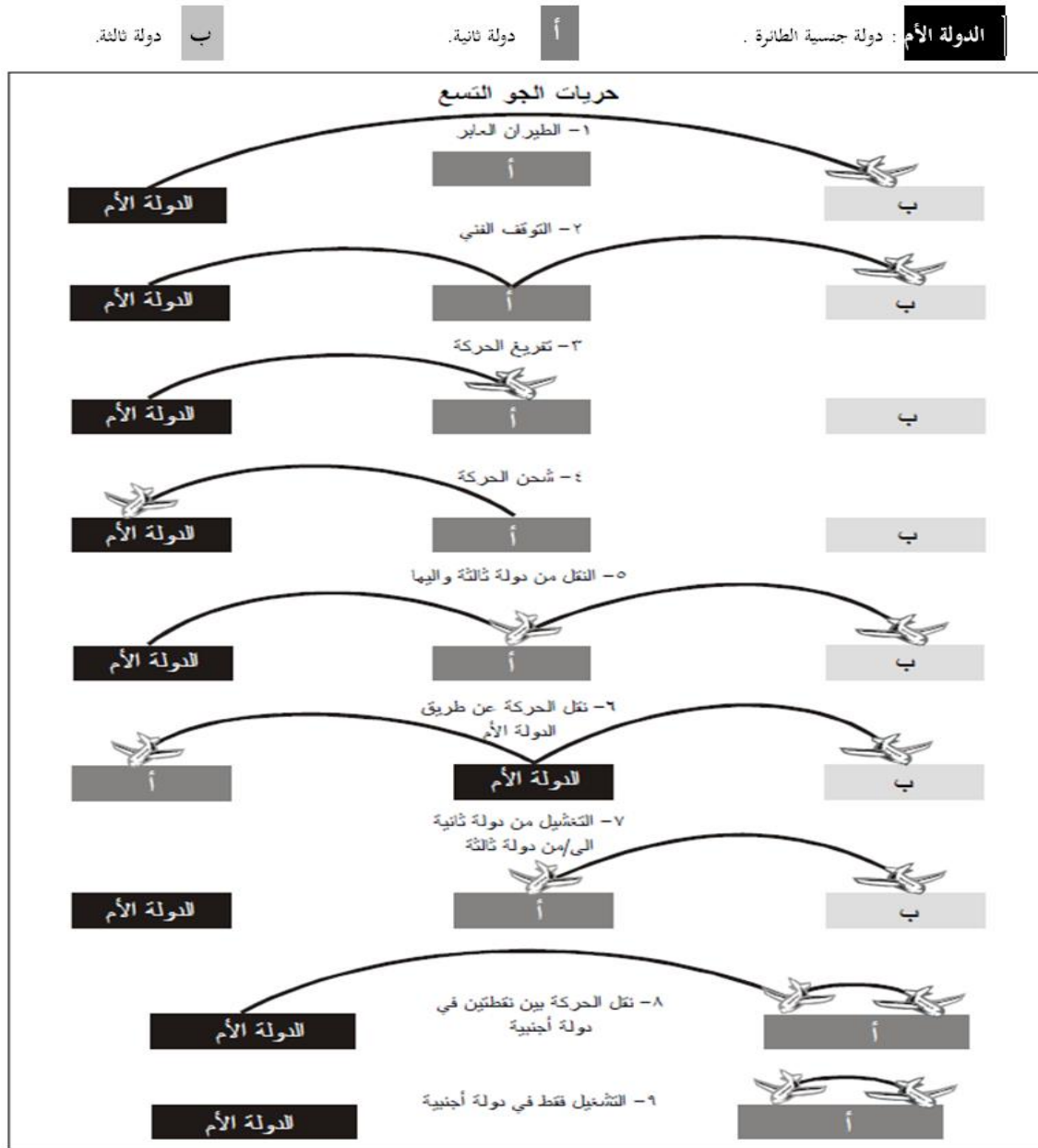
² حمد الله محمد حمد الله، الأفكار والقواعد الأساسية عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، المرجع السابق، ص 42.

³Organisation de l'aviation civile internationale, Manuel de la réglementation du transport aérien international, Op.cit; p 4.1-11.

⁴ حمد الله محمد حمد الله، الأفكار والقواعد الأساسية عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، نفس المرجع، ص 42.

⁵ Organisation de l'aviation civile internationale, Manuel de la réglementation du transport aérien international, Op.cit; p 4.1-12.

- تستعملها إلا مؤسسات خاضعة للقانون الجزائري والمتمثلة حسب المادة 112 من ق. رقم 98-06 في:
- شركات المساهمة التي يكون أكثر من نصف رأسمالها ملكا لمساهمين حاملين لجنسية جزائرية.
 - شركات ذات مسؤولية محدودة يكون أغلبية رأسمالها مكوّنا من حصص مملوكة لشركاء من جنسية جزائرية.
 - شركات الأشخاص التي يملك رأسمالها كليا أشخاص من جنسية جزائرية.
 - مؤسسات ذات الشخص الوحيد وذات المسؤولية المحدودة التي يكون الشريك الوحيد فيها من جنسية جزائرية.



صورة 04: الحريّات الجوية التسع¹.

¹ Organisation de l'aviation civile internationale, Manuel de la réglementation du transport aérien international, Op.cit; p 4.1-10.

غير أنه يمكن للدول في حالة الحرب وحالة الطوارئ؛ عدم الإلتزام بأحكام اتفاقية شيكاغو 1944م حسب ما بينته أحكام المادة 89، أي أنها لا تحدّ من حرية العمل للدول المتعاقدة سواء كانت محاربة أم محايدة، بشرط تبليغ حالتها الأمنية إلى مجلس منظمة الإيكاو¹. غير أن القرارات التي يتخذها مجلس الأمن الدولي ملزمة للدول أكثر من أحكام اتفاقية شيكاغو 1944م؛ ومثال ذلك قرار مجلس الأمن حظر الرحلات الجوية² لدولة ليبيا بموجب الفقرتين 17 و18 بقوله:

" 17- يقرّر أن ترفض جميع الدول السّماح لأي طائرة مسجلة في الجماهيرية العربية الليبية أو يملكها أو يشغلها رعايا ليبين أو شركات ليبية بالإقلاع من أراضيها أو الهبوط فيها أو عبورها ما لم تكن اللّجنة قد وافقت مسبقا على تلك الرّحلة المعينة أو ما عدا حالات الهبوط الإضطراري.

18 - يقرّر أن ترفض جميع الدول السّماح لأيّ طائرة بأن تقلع من أراضيها وتهبط فيها أو تعبرها، إذا كانت لديها معلومات توفّر أساسا معقولا للاعتقاد بأن الطّائرة تحتوي على أصناف محظورّ توّريدها أو بيعها أو نقلها أو تصديرها، بموجب الفقرتين 09 و10 من قرار 1970م المعدّل بموجب قرار 2011م، بما في ذلك توفير أفراد المرتزقة المسلّحين إلّا في حالات الهبوط الإضطراري".

الفقرة 02: القيود الواردة على الحريّات الجوية التّسع

رغم اعتبار الحريّات الجوية كاستثناءات واردة على مبدأ السّيادة؛ سواء الخمس المعترف بها دوليا أو ما تمّت إضافته لها لتصبح تسعا، إلّا أنّ السّيادة أكثر قوّة وهو ما يظهر من خلال قيود تمثّلت في حقوق احتفظت بها الدول لنفسها وهي:

أ. بيّنت المادة 02/01 من القسم 01 من اتّفاق عبور الخطوط الجوية الدوليّة، والمادة 03/01 من اتّفاق النّقل الجوّي الدولي أنّ الحريّات الخمس لا تسري على المطارات المخصّصة لأغراض عسكرية، أو الغير مفتوحة لخطوط جوية منتظمة ومناطق الإشتباك المسلّح والمناطق المحتلّة عسكريا والطّرق الجوية المؤدّية لها، وأمّا في زمن الحرب فيخضع الترخيص بممارسة هاتان الحريّتان للسلطات الحربية المخصّصة.

ب. نصّ القسم الخامس من المادة 01 من اتّفاق النّقل الجوّي الدولي؛ على حقّ الدول في تعيين الطّريق الذي يسلكه فوق إقليمها الخطّ الجوّي الدوليّ التّابع لدولة متعاقدة أخرى؛ والمطارات التي يمكنه استخدامها؛ وقيمة الرّسوم التي يتمّ دفعها لقاء الخدمات الجوية المقدّمة للطّائرات الأجنبيّة؛ أو تقديم تسهيلات أخرى للخطوط الجوية الدوليّة بشرط ألاّ تزيد هذه الرّسوم عن مثيلاتها المقرّرة على الطّائرات الوطنية التي تعمل في

¹ كرناس سريست عمر، المرجع السّابق، ص 73.

² مجلس الأمن لدى الأمم المتّحدة، قرار 1973 (2011) الذي اتّخذه مجلس الأمن في جلسته 6498، المنعقد في 17 مارس 2011، ص 06.

خطوط دولية مماثلة، ويجوز لها وفق القسم الأول من المادة 04 رفض تقديم ما سبق ذكره من امتيازات؛ أو الحصول على حقوق أو الإنسحاب أو استأنافها من جديد بموجب إشعار مسبق مدته 06 أشهر يقدّم إلى مجلس مؤتمر شيكاغو.

ت. نص القسم 06 في المادة 01 من اتفاق النقل الجوي الدولي على حقّ الدول في وقف أو إلغاء التراخيص المعطاة لمؤسسة النقل الجوي الأجنبية إذا ثبت للدولة أن جزءاً هاماً من ملكية هذه المؤسسة والسيطرة الفعلية عليها ليست في يد رعايا الدولة المتعاقدة.¹

المطلب الثاني: آثار سيادة الدولة على أجوائها

يؤثر تجنيس الطائرة على سيادة الدولة على أجوائها؛ حيث تظهر كأحد عناصر الحالة المدنية الذي تعيّن به تعييننا ذاتياً. فمن المعروف أنّ الجنسية تثبت للأشخاص دون الأشياء؛ لأنّ الحديث عن الأشياء مرتبط بدولة يقع فيها هذا الشيء؛ فيقال دولة موقع الشيء أين يفترض ثبوته داخل حدود الدولة. لذلك كان لا بدّ من الاعتراف بهذه الجنسية لبعض المنقولات التي تؤثر سياسياً واقتصادياً وقانونياً على الصعيد الدولي.²

فهي جنسية مجازية تمنح على سبيل الاستثناء لإضفاء تبعيتها للدولة؛ ما يجعلها شخصاً اعتبارياً محمياً دبلوماسياً وقنصلياً من طرف الدولة؛ وخاضعاً لقانونها بسبب تنقله بين دول العالم³، لذلك اعترف المجتمع الدولي لها بهذه الصفة من خلال المادة 17 من اتفاقية شيكاغو 1944م⁴؛ وم.ش.ج في المادة 20 من ق.رقم 98-06.

الفرع الأول: جنسية الطائرة

يعدّ تجنيس الطائرة أحد مظاهر سيادة الدولة على فضاءها الجوي باعتبارها امتداداً استثنائياً لإقليمها. فالمجتمع الدولي اختلف في تحديد معيار يُعتمد عليه لتنفيذ هذه الرؤية القانونية؛ سببه تعارض مصالح الدول وما تملكه من وقوى.

الفقرة 01: ردود أشخاص القانون من جنسية الطائرة

كان لموضوع تجنيس الطائرة وقع دولي ووطني؛ تراوح بين التأييد والرفض بسبب تنوع المعايير المعتمد تطبيقها.

¹ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، المرجع السابق، ص 1-7.

² عبد المنعم زرم، الجنسية ومراكز الأجانب في القانون الدولي والقانون المصري المقارن، مركز جامعة القاهرة للطباعة والنشر، مصر، سنة 2016، ص 17.

³ بن عبيدة عبد الحفيظ، الجنسية ومراكز الأجانب في الفقه والتشريع الجزائري، دار هوم، الطبعة 02، سنة 2007، ص 33.

⁴ هاني دويدار، الوجيز في قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 36.

1- موقف المجتمع الدولي من جنسية الطائرة

تعدّ الجنسية دليلاً على تسجيل الطائرة ما يجعلها في إطار قانوني أثناء تأديتها لوظيفتها الجوية، وقد كان هذا الأمر محلّ دراسة المختصين القانونيين في باريس عام 1910م؛ وجمعية القانون الدولي في نيويورك سنة 1930م؛ وغرفة التجارة الدولية في اجتماعها المنعقد في واشنطن عام 1931م¹. أدى لظهور رأيين مختلفين بين رافض لمبدأ تجنيس الطائرة وآخر مؤيد²، كما تمّ الإختلاف على تحديد معيار تمنح بموجبه هذه الجنسية للطائرة.

فجد اختيار الدول المتقدّمة في صناعة النّقل الجويّ "لمعيار البناء"؛ حيث اشترطوا تقديم جنسية بلدانهم لكلّ طائرة من صنعهم، غير أنّه تمّ التّخلي عنه بسبب احتكارهم لهذه الصّناعة فلا داعي لحمايتها من المنافسة. وهناك من أخذ "بالمعيار الرّئيسي للاستغلال" وهو المركز الرّئيسي للمستغل، وهناك من أخذ "بمعيار جنسية الطّاقم" أي القائد والمساعدون الملاحون كلّهم أو نسبة منهم؛ لأنّ عنصر الولاء للدول يمثله الأشخاص، وهناك من أخذ "بمعيار الملكية" حيث اشترطوا أن تكون الطائرة مملوكة كلياً أو جزئياً لمواطنيها؛ إلا أنّ هذا المعيار لا يلائم الدول الفقيرة أو النامية، وهناك من أخذ "بمعيار التّسجيل" أي تسجيل الطائرة لدى المصالح المكلفة بالطيران لدى الدولة³، وهو ما اعتمدته اتفاقية شيكاغو 1944م من خلال المادة 17 بقولها: "تحمل الطائرات جنسية الدولة التي سجّلت في سجلاتها"، على عكس اتفاقية باريس 1919م التي مزجت بين معياري التّسجيل والملكية معا وهو ما ورد في المادة 06 منها⁴.

2- الوضع التشريعي الجزائري لجنسية الطائرة

انتهج م.ش.ج ما ذهبت إليه "اتفاقية باريس 1919م" بمزجه بين معياري الملكية والتّسجيل، فوجد تجسيده لأحكام اتفاقية شيكاغو 1944م من خلال المادة 20 من ق.رقم 98-06 بتبني معيار التّسجيل بقوله: "تمنح الجنسية

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 35.

² « الرافضون لفكرة تجنيس الطائرة: الطائرة جماد لا تشعر بالإنتماء والولاء الموجود بين الفرد والدولة، كما لا يمكن تشبيهها بالسفينة لأنها تحلق مدّة طويلة في أجواء دولة معينة ما يخضعها لسيادتها، عكس السفينة التي تجوب أعالي البحار ما دعا لحاقها بدولة معيّنة عن طريق الجنسية للفصل في الوقائع التي تحدث على متنها، كما أنّ إجراءات التّسجيل تعيق استمرارية الملاحة الجوية.

المؤيدون لفكرة تجنيس الطائرة: يتيح تجنيس الطائرة مراقبتها الدورية فيما يتعلّق بصلاحياتها لممارسة الملاحة الجوية بسبب وجود مخاطر أثناء تحليقها، وحماية اقتصادها من المنافسة الأجنبية فيما يخصّ مشروعات النّقل الجوي، وأمنها القومي وتطبيق سيادتها عن طريق فرض رخص لولوج مجالها الجوي، كما تعدّ ثروة قومية تؤدّي خدمات للدولة خاصة في أزمات الحرب والكوارث، كما أنّ اقتصر تحليق الطائرة في مجال جوي معين لا يمنع من إنشاء قانون ينصّب على الوقائع التي تحصل خارج ذلك المجال المعيّن لدولة ما من أجل تنظيمها». بن منصور محمد أمين، "المسائل القانونية المتعلقة باعتبار الطائرة جزء من السيادة الوطنية"، المرجع السابق، ص 108.

³ عبد الفضيل محمّد أحمد، المرجع السابق، ص 73.

⁴ بن منصور محمّد أمين، "المسائل القانونية المتعلقة باعتبار الطائرة جزء من السيادة الوطنية"، نفس المرجع، ص 109.

الجزائرية لكل طائرة مقيدة في سجل ترقيم الطيران". ونجد معيار الملكية مدرجا بالنسبة للشركات ضمن المادة 01/22 من نفس القانون بقولها: "لا يجوز ترقيم الطائرات إلا إذا كانت مملوكة كلياً لشخص طبيعي ذي جنسية جزائرية أو مملوكة لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري"، حيث اشترط خضوع الشركات لأحكام القانون الجزائري ما يمثل صرامة المشرع الجزائري في تجسيد مبدأ السيادة الإقليمية¹، وهو نفس الحكم الذي أخذ به المشرع الفرنسي في القانون الصادر عام 1926 المعدل بقانون رقم 664 الصادر في عام 1964².

وقد اشترط في الفقرة 02 من المادة 22 إضافة إلى ما سبق؛ أن يحمل الجنسية الجزائرية الشركاء المتضامنون أو شركاء التوصية فيما يخص شركات الأشخاص، وأن يكون أغلبية المالكين للحصص في الشركات ذات المسؤولية المحدودة، والمالكون لأغلبية رأس المال والمدير العام ومعظم أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرية، وأغلبية أعضاء مجلس المراقبة في شركات المساهمة حاملين للجنسية الجزائرية، وكذلك مجمل المنخرطين في الجمعيات أو المسؤولين عليها، وأجاز تقييد الطائرة المستغلة من طرف شخص طبيعي يملك جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري وهو ما يتضح من المادة 22 مكرر من قانون 2000-05 المعدل لقانون رقم 98-06.

الفقرة 02: أهمية تجنيس الطائرة

تحصل الطائرة أثناء ممارستها الملاحة الجوية تحت علم دولة على مزايا يستفيد منها مستغلها، تتمثل في احتكاره النقل الجوي الداخلي وحماية طائراته في زمن الحرب والأمن باعتبارها جزءاً من إقليمها، وحصوله على منح وقروض وإعفاءات ضريبية، كما تتيح الجنسية للدولة استفادتها من خدمات هذه الطائرات في زمن الطوارئ، وتسهل مراقبتها والتأكد من شهادة صلاحيتها للملاحة الجوية لضمان سلامتها وتأهيل الطاقم⁴ لتشغيلها.

من ناحية أخرى تحدد جنسية الطائرة قواعد الإسناد في حال حصول نزاع دولي، ما يبرز القانون الواجب التطبيق على الواقعة؛ كالنظر إلى عضوية البلد إذا كان مصادقا على اتفاقية ما لتطبيقها⁵، وهو ما يتجلى من خلال إعمال القانون

¹ بن منصور محمد أمين، "المسائل القانونية المتعلقة باعتبار الطائرة جزء من السيادة الوطنية"، المرجع السابق، ص 109.

² طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 36.

³ قانون رقم 2000-05 المؤرخ في 06 ديسمبر 2000، يعدل ويتمم ق. رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج. ر. عدد 75، الصادرة في 10 ديسمبر 2000.

⁴ أنظر المادة 12 والفصل 09 من ق. رقم 98-06 المتعلق بتحديد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، وم. ت. رقم 14-109 المتعلق بشروط وكيفية ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدموا الطيران المدني.

⁵ حمد الله محمد حمد الله، الأفكار والقواعد الأساسية عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، المرجع السابق، ص 57-58.

الواجب التطبيق على الجرائم التي ترتكب على متن الطائرة، إذ بالنسبة من جنسيتها تحدّد صفتها الوطنية أو الأجنبية؛ ويتمّ تعيين المحكمة المختصة، فالطائرات العسكرية والزراعية والمختبرات تكون جزءاً من إقليم الدولة التي تحمل جنسيتها، سواء كانت محلقة في أجواء فضائية إقليمية لدولة أجنبية أو لنفس الدولة التي منحها الجنسية.

وقد اختلف المجتمع الدولي في تطبيق القانون الأصلح على الوقائع التي تقع على متن الطائرة، فمنهم من قال:

➤ **تطبيق قانون دولة السطح:** أي قانون الدولة التي تمارس الطائرة الملاحة الجوية في فضائها، وحبّتهم في ذلك أنّ الفضاء الذي يعلو الدولة يعد من إقليمها الخاضع لسيادتها، إلا أنه انتقد لأنه يطبق على الوقائع التي تكون خلالها الطائرة في أعالي البحار لأنها لا تخضع لأيّ دولة.

➤ **تطبيق قانون دولة الهبوط أو الإقلاع:** وحبّتهم في ذلك أنّ دولة الهبوط يمكنها جمع الأدلة وإجراء التحقيق اللازم، إلا أنه انتقد لأنّ هذه الدولة قد لا تكون لها مصلحة في التّدخل إذا كانت لا تمسّ أمنها وروعاها.

➤ **تطبيق قانون دولة العلم:** وقد قيل بتطبيقه على جميع الوقائع التي تحدث على متن الطائرة أينما وجدت، غير أنه انتقد لأنه قد يكون تحليق الطائرة ماساً بأمن الدولة فيتوجب تطبيق قانون الدولة لا قانون العلم.

➤ **الرأي التوفيقى:** وهو المزج بين "قانون دولة السطح" و"قانون دولة العلم"، فيطبّق الأول عند مخالفة قوانين ولوائح الملاحة الجوية وعند ارتكاب الجرائم عند التحليق فوق إقليم الدولة أو عند مكوث الطائرة في المطار، أما قانون دولة العلم فيطبّق على مخالفة النظام الداخلي للطائرة والجرائم التي تقع على متنها أثناء تحليقها فوق البحر العالي¹، وهو ما تبنته "اتفاقية طوكيو لعام 1963م"²، حيث جعلت تطبيق معيار "دولة العلم" قاعدة عامّة في المادة 03 بقولها: "

1- تكون الدولة المسجلة فيها الطائرة صالحة للنظر في الجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة.

2- تقوم كلّ دولة متعاقدة باتخاذ التدابير اللازمة لوضع اختصاصها باعتبارها دولة التسجيل بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المسجلة فيها.

3- لا تبعد هذه المعاهدة أيّ اختصاص جزائي يمارس طبقاً لاحكام القانون الوطني".

كما أعطت الأفضلية لقانون "دولة السطح" في خمس حالات أوردتها على سبيل الحصر في المادة 04 بقولها: "لا يجوز لدولة متعاقدة غير دولة التسجيل أن تعرقل استثمار طائرة في حالة طيران لممارسة اختصاصها الجزائي بالنسبة

¹ هاني دويدار، الوجيز في قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص. 44-45.

² قام المشرع الجزائري بالمصادقة على "اتفاقية طوكيو" المحررة في 14 سبتمبر سنة 1963م بطوكيو، المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات والتي دخلت حيّز التنفيذ في 04 ديسمبر 1969، وقد صادقت عليها 186 دولة منذ إبرامها إلى غاية عام 2015م، بموجب مرسوم رئاسي رقم 95-214 المؤرخ في 08 غشت 1995، يتضمن المصادقة مع التحفظ على ثلاث اتفاقيات وبروتوكول تتعلق بالطيران المدني الدولي.

لجريمة ارتكبت على متن طائرة إلا في الأحوال الآتية:

أ. إذا كان للجريمة مفعول في أراضي هذه الدولة.

ب. إذا ارتكبت الجريمة من قبل أو ضدّ أحد رعايا هذه الدولة أو أحد الأشخاص المقيمين فيها إقامة دائمة.

ج. إذا ارتكبت الجريمة ضدّ أمن الدولة.

د. إذا كانت الجريمة تعدّ خرقاً للقواعد أو الأنظمة النافذة في هذه الدولة والمتعلقة بالطيران أو تحركات الطائرات.

هـ. إذا كانت مباشرة هذا الإختصاص ضرورية لتأكيد احترام هذه الدولة لأيّ من تعهّدها وفقاً لاتفاقية دولية جماعية".

فنطاق تطبيق الاتفاقية يمتدّ إلى الجرائم الخاضعة لأحكام قانون العقوبات؛ والأفعال التي من شأنها تعريض سلامة الطائرة والأشخاص والأموال الموجودة وحسن النظام والانضباط على متنها للخطر، ولا يشترط هنا تحقّق الخطر بل يكفي احتمال تحقّقه¹، وقد استنتجت الاتفاقية تطبيقها على الطائرات العسكرية والشرطة والجمارك، ذلك ما جاء في المادة 04/01 بقولها: "لا تطبق هذه الاتفاقية على الطائرات المستعملة لأغراض عسكرية أو لأغراض الجمرک والشرطة"، كما استبعدت الجرائم ذات الطابع السياسي والديني والعنصري وهو ما نصت عليه في المادة 02.

الفرع الثاني: خرق الطائرات الأجنبية لإقليم جوي

تحصل الطائرة على مزايا مقدّمة من طرف الدولة التي تحمل جنسيتها دون غيرها من الطائرات، ما يجعلها مسؤولة أمام الدول الأخرى أثناء تنفيذها للملاحة الجوية خاصّة في حالة خرق الأجواء الإقليمية للدول، والذي يمثّل تعدّد على سيادة الدول وأمنها القومي.

الفقرة 01: الطيران الغير مصرّح على إقليم أجنبي

تعتبر حالة خرق المجال الجوي لأيّ دولة من طرف طائرة أجنبية غير مصرّح بدخولها، على أنّها جريمة ذات طابع جنائي كالتهريب أو التّجسس، وهو ما جعلته اتفاقية شيكاغو 1944م يتعارض مع أهدافها وأحكامها. ففي حال حصول هذا الخرق لا يجوز لتلك الدولة الجانية أن تحتجّ على استخدام القوّة من قبل الدولة التي خرقت أجوائها، مع الأخذ بعدم إسقاط الطائرات المدنية وذلك حفاظاً على الأرواح البشرية للمسافرين². وقد حكم الشّرع الإسلامي بالقصاص وإقامة

¹ حسني موسى رضوان، "مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضدّ أمن وسلامة الطيران المدني (دراسة تحليلية للصكوك الدولية وقوانين مملكة البحرين)"، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 31، عدد 62، الرياض، سنة 2015، ص 239.

² منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، بروتوكول بشأن تعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي (الفقرة 03 مكرّر) بعنوان: عدم استخدام الأسلحة ضدّ الطائرات المدنية أثناء الطيران، تمّ التوقيع عليه في 1984/05/26، وثيقة رقم 9436، مونتريال، كندا، ص 15.

المسؤولية الجنائية والمدنية على كل شخص تعمّد إسقاط طائرة مدنية¹، عكس الطائرات الحربية التي يجوز ردها بالقوة وحتى إسقاطها أو الطائرات التي لا تحمل جنسية دولة والموصوفة على أنها "طائرة قراصنة"، حيث يمكن إسقاطها في أي ظرف حماية للسيادة الوطنية في حال عدم التعريف عن نفسها أو دخولها بدون تصريح، كإسقاط دولة تركيا لطائرة حربية روسية دخلت أجواءها في عام 2015م².

ويكون ذلك بعد إثبات تعدي تلك الطائرات تماماً على مجالها الجوي. فتمارس الدولة صاحبة السيادة سلطتها الإدارية والقضائية على الطائرات التي تعبر مجالها الجوي، وقد عمدت أحياناً إلى قصف الطائرة وتدميرها؛ أو إجبارها على تغيير مسارها؛ أو الهبوط في إقليمها، مبررة تصرفها بحق سيادة الدول على إقليمها الجوي الوارد في اتفاقية شيكاغو 1944م. أما الشرع الإسلامي فتطبيقاً للقاعدة الأصولية القائلة "بتحمّل الضرر الخاص لدفع الضرر العام"، أجاز إسقاط الطائرات المدنية إذا كان فيه خطر على المسلمين؛ بشرط أن تكون الضرورة لفعل ذلك قطعية، لذلك يرجح الشرع الإسلامي الإقدام على مفسدة ضئيلة لتحقيق مصلحة كبيرة³. غير أنّ هذه الأحكام تؤدي في معظم الأحيان إلى إثارة نزاعات وأزمات دولية خطيرة، كإسقاط دولة إيران لطائرة مدنية أوكرانية من نوع "بوينغ 737" في 08 جانفي 2020م؛ بحجة اقترابها من موقع عسكري واعتبرته خطأً بشرياً أودى بحياة 176 راكباً⁴.

فتحسباً لمثل هذه الأزمات كان رأي غالبية الدول الأعضاء في "منظمة إيكافو"؛ عدم جواز استخدام القوة لإجبار طائرة مدنية على الهبوط حتى في حال عدم إذعانها للإشارات المعطاة لها؛ حفاظاً على سلامة الركاب والطيران المدني والأشخاص على اليابسة. فهو حماية للطائرات المدنية من أعمال التدخل غير قانوني؛ لذلك تأسس النظام الدولي للأمن الجماعي على أساس حظر استخدام قوة الجيش ضد الطائرات المدنية؛ باتباع معيار دولي يتمثل في اتفاق "برياند كيلوج Briand-Kellog" الذي يعتبر أول مبدأ منظم للعلاقات الدولية، وقد تبنّى ميثاق الأمم المتحدة هذه القاعدة وأكدتها محكمة العدل الدولية. فعدم الرجوع إلى الأسلحة يعتبر قاعدة أمره للقانون الدولي، وقد تم النص على هذه الحماية بشكل خاص في المادة 03 مكرر من اتفاقية شيكاغو 1944م بقولها: "تعترف الدول المتعاقدة بأنّ على كلّ دولة الإمتناع عن اللجوء إلى استخدام السلاح ضدّ الطائرات المدنية أثناء الطيران؛ بما في ذلك حالات اعتراض حياة الأشخاص على متن الطائرات

¹ سامي محمد الصلاحات، "ظاهرة سقوط وإسقاط الطائرات المدنية وأضرارها العرضية قراءة من منظور الفقه الإسلامي" مؤتمر دولي بعنوان: الطيران المدني في ظلّ التشريعات الوطنية والإتفاقيات الدولية، كلية القانون، جامعة الإمارات، أيام 23 و 24 و 25 أبريل 2012، سنة 2012، ص 774.

² بن منصور محمد أمين، "المسائل القانونية المتعلقة باعتبار الطائرة جزء من السيادة الوطنية"، المرجع السابق، ص 115.

³ سامي محمد الصلاحات، "ظاهرة سقوط وإسقاط الطائرات المدنية وأضرارها العرضية قراءة من منظور الفقه الإسلامي"، نفس المرجع، ص 775.

⁴ DW نت، (2020)، إيران تعتذر عن سقوط طائرة الركاب الأوكرانية عن طريق الخطأ، <https://p.dw.com/p/3W1tk>، تاريخ الزيارة 2020/07/23، الساعة 17:50.

وسلامتها يجب ألا تكون الطائرات معرضة للخطر". كما تبنت الجمعية العامة للأمم المتحدة هذا المبدأ؛ بدعوة جميع الدول لاتخاذ الإجراءات اللازمة لتقاضي الحوادث التي يتم خلالها مهاجمة الطائرات المدنية؛ عند انحرافها عن الطريق الثابت بغير قصد، وهو ما أكدته منظمة الطيران المدني الدولي بقولها: "حماية الطائرات المدنية: إن الجمعية تدين جميع أعمال العنف التي يمكن توجيهها ضد الطائرات المستخدمة في النقل المدني الدولي، ضد طواقمها وركابها على الأسس التالية: امتثال الإعتبارات الأولية للإنسانية وسلامة وحياة الناس يجب أن يكون المؤمن على متن الطائرات المدنية". وقد أدان مجلس الأمن الدولي في قراره رقم 1067 هذا الفعل بقوله: "يدين استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء الطيران، وهو أمر غير متوافق مع الإعتبارات الأولية للإنسانية، ومع قواعد القانون الدولي العرفي المقنن في المادة 03 مكرر من اتفاقية شيكاغو 1944م"، لذلك تُعَدُّ محكمة العدل الدولية الإعتبارات الأولية الإنسانية مبادئ عامة لقانون الناس¹.

لهذا تمّ تقرير الإكتفاء فقط بالإعتراف أنّ هذا الخرق يعدّ تعدّيًا على سيادة الدولة؛ وهي تتحمّل مع ذلك المسؤولية فيما إذا أسقطت الطائرة، ومثال ذلك تعامل دولة إيران بخصوص الطائرة الأوكرانية أين قامت بالإعتذار للأمم المتحدة ودولة أوكرانيا، واحتجّت بأنّه خطأ بشري نابع من سياسة حفظ الأمن القومي من تهديدات الدولة الأمريكية؛ ما جعلها تكيّف الطائرة على أنّها طائرة جوسسة لأنها اقتربت من موقع محظور، وهنا قد تستفيد من المادة 09 من اتفاقية شيكاغو 1944م؛ التي تحدّثت عن عدم جواز الإقتراب من المناطق المحرّمة داخل إقليم الدولة.

وقد بيّن رئيس نقابة المحامين الإيرانيين "عيسى أميني" أنّه إذا كان الحادث الجوي؛ ناجما عن عامل في داخل الطائرة أو بسبب خطأ بشري داخل قمرة القيادة مثل الطيار، فحينها يمكن الإكتفاء بتنفيذ أحكام اتفاقية وارسو 1929م، غير أنّ عدم توافق الدول المعنية قد يؤثّر على حلّ الأزمة؛ لذلك كان من الأفضل اللجوء إلى المحاكم الدولية كـ"محكمة العدل الدولية" في "لاهاي"، وبيّن أنّ إخفاء حقيقة ما يحصل في الكوارث من شأنه أن يطرح فرضية الإستهداف المتعمّد؛ فضلا عن تداعيات على المستوى الدولي، وحدّد التعويضات المالية التي تسدّد في هذه الحالة والتي تكون على نوعين هما:

/الشطر الأول: يسدّد من طرف شركة التأمين ويشمل ديّات الضحايا والطائرة المنكوبة.

/الشطر الثاني: يدفعه الطرف المتسبّب في الحادث عن طريق رفع دعوى تعويض، إلى الضحايا وشركات

¹ Anne de Luca, L'emploi de la force aérienne contre les aéronefs civils "Du terrorisme aérien à la légitime de défense", AIR & SPACE POWER JOURNAL, volume 05, Issue 03, Air University, 3^e trimestre 2009, p78.

الطيران يشمل التعويض عن الخسائر المعنوية التي قد تتكبدها بسبب تشويه سمعتها.

أما فقهاء الإسلام فقد اختلفوا في موضوع ضمان الدية للضحايا المسلمين. فذهب الحنفية والمالكية إلى الحكم بعدم الضمان، وذهب الشافعية والحنابلة إلى القول بالكفارة لقتل المسلمين الذين كانوا على متنها ولا دية عليهم؛ لأنّ القاتل كان مضطرا لإسقاط الطائرة وهو أحد أقوال الشافعية؛ وأما القول الثاني للشافعية فأوجب لهم الدية باعتبارهم مسلمين لا ينبغي التفريط في حقهم بشرط أن يعلم القاتل أنهم مسلمون¹.

لذلك عززت اتفاقية شيكاغو 1944م فاعلية مبدأ عدم استخدام السلاح؛ من خلال نصّها على التحقيق في دمار الطائرات المدنية، رغم أنّ نطاق تطبيق المادة 03 مكرّر يقتصر على حماية الطائرات المدنية؛ المحلقة بانتظام في المجال الجوي للدولة وتقوم بمخالفة قواعد التحليق²، لذلك صرّحت "منظمة الإيكاو" أنّ جلّ ما تستطيع فعله الدولة المتعدّية على أجوائها، هو إجبار الطائرة على الهبوط من دون تعريض ملاحيا وركابها أو سلامة الملاحة الجوية للخطر؛ أو إجبار هذه الطائرة على مغادرة أراضيها، ثمّ الإحتجاج لدى الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها وتحملها مسؤولية هذا التصرف، وهذا عكس حالة خرق الطائرات الحربية الأجنبية للأجواء الوطنية لدولة ما، أين تستطيع هذه الدولة إجبار الطائرة المعتدية على مغادرة أجوائها الوطنيّة وتغيير مسارها؛ أو الهبوط في إقليمها وممارسة ولايتها الإدارية والقضائية عليها؛ أو تدميرها في حال عدم الإذعان لتعليمات الدولة التي خرقت هذه الطائرة أجوائها³.

ويبقى الأمر المتفق عليه دوليا بخصوص "طائرات الدرون الحربية" إسقاطها مهما كان شكلها أو حجمها؛ باعتبار أنّ مثل هذه التكنولوجيا غالبا ما تكون سلاحا حربيا معدّا للجوسسة، كما يجوز إسقاط "طائرات الدرون المدنية" المعدّة للتسليّة؛ أو لممارسة أعمال تجارية إذا ما دخلت النطاق الأمني للمطارات، لأنّها تتشكّل خطرا على الطائرات التي تكون في حالة طيران بسبب قوّة السحب التي تولدها محركاتها.

الفقرة 02: خرق أجواء الدولة الجزائرية

فرض م.ش.ج رقابته وفق المادة 06 من ق. رقم 98-06 على مجاله الجوي، والتي يمكن توسيع نطاقها ليشمل الفضاء الخارجي وفق اتّفاقات دولية تبرمها الجزائر، يتمّ تنفيذها من طرف لجنة المجال الجوي التي يرأسها بالإشتراك حسب

¹ سامي محمد الصلاحيات، "ظاهرة سقوط وإسقاط الطائرات المدنية وأضرارها العرضية قراءة من منظور الفقه الإسلامي"، المرجع السابق، ص777.

² Anne de Luca, Op.Cit; p78.

³ نجم عبود مهدي، المرجع السابق، ص.ص160-161.

المادة 02 من القرار الوزاري المشترك¹، كل من قائد القوّات الجوّية عن الإقليم ومدير الطّيران المدني والأرصاد الجوّية. وقد اعتبر م.ش.ج المجال الجوّي الجزائري وفق المادة 02 فقرة 01 و 02 من م.ر.ق رقم 06-151²؛ هو الحيز الواقع فوق المناطق البرية والمياه الإقليمية المتاخمة التي تمارس عليها سيادتها أو اختصاصاتها بموجب اتفاقات دولية، لذلك أجبر وفق المادة 21 من م.ت.رقم 10-199³ والمادة 91 من ق.رقم 06-98 كل طائرة مأهولة تخترق المجال الجوّي؛ أو تحلق فوقه؛ أو تعبر المجال الجوّي دون رخصة مسبقة، الهبوط في أقرب مطار جمركي؛ أو أقرب محطة جوية، وعند اللزوم مرغمة من الأجهزة المؤهلة لهذا الغرض، وهو ما بيّنه وفق المادتين 85 و 86 من ق.رقم 06-98 حيث ألزم كل الطائرات المحلقة في المجال الجوّي الجزائري؛ الإذعان للأوامر والإشارات الإصطلاحية التي تأمرها بالهبوط؛ والإذعان لأوامر قادة الطائرات العسكرية؛ وطائرات الشرطة؛ والجمارك؛ وأجهزتهم على الأرض، وفي حال عدم الإنصياح يعرض نفسه حسب المادة 218 من ق.رقم 06-98 لعقوبة سجن من 01 سنة إلى 05 سنوات، وبغرامة مالية تتراوح ما بين 200 ألف و 500 ألف دج أو بإحدى العقوبتين.

كما ألزم كل طائرة تمارس نقلا دوليا وفق المادة 83 من ق.رقم 06-98 بسلوك الطريق الجوّي المحدد من طرف و.و.ط.م، ومنع التحليق حسب المادة 90 من نفس القانون فوق بعض المناطق مسايرة منه لأحكام المادة 09 من اتفاقية شيكاغو 1944م، وهو ما أشار إليه في المادة 11 من م.ر.ق رقم 06-151 بعبارة "المجال الجوّي الخاضع لنظام خاص"، واعتبره مجموع المناطق المحظورة التي يُمنع ضمن أبعادها المحددة من ممارسة الملاحة الجوّية العامّة حسب أحكام المادة 12 أو المناطق المقننة التي يخضع التحليق فيها لشروط معينة حسب المادة 13؛ أو المناطق الخطيرة التي تقام داخلها نشاطات تشكّل خطرا على أمن الملاحة الجوّية حسب المادة 14. كما اشترط التحليق فوق المدن والتجمعات السكانية وفق ارتفاع يسمح لها بالتوجه خارجا؛ إذا ما حصل عطب في الطائرة، واشترط عدم الطّيران فوق ملكية خاصة؛ إلا في حالة لا تمسّ بحقوق صاحب الملكية على السطح وهو ما بيّنته المادتين 76 و 77 من ق.رقم 06-98.

وقد بيّن في المادة 73 من ق.رقم 06-98 الطائرات المسموح لها التحليق فوق إقليم الدولة؛ شريطة تطبيق قواعد الملاحة الجوّية وهي: الطائرات الجزائرية التابعة للدولة؛ والطائرات المقيدة في سجلّ ترقيم الطّيران الوطني التي تتوفر على شهادة القابلية للملاحة الجوّية؛ أو رخصة مرور وطنية سارية المفعول، والطائرات المقيدة في سجلّ ترقيم أجنبي تحمل

¹ قرار وزاري مشترك مؤرخ في 07 أبريل 2007، يحدّد تشكيلة لجنة المجال الجوّي وقواعد سير مكتبها الدائم للمتابعة، ج.ر. عدد 35 الصادرة في 23 مايو 2007.

² مرسوم رئاسي رقم 06-151 المؤرخ في 30 أبريل سنة 2006، يؤسس التنسيق العسكري فيما يتعلّق بستير المجال الجوّي، ج.ر. عدد 29 الصادرة في 03 مايو 2006.

³ مرسوم تنفيذي رقم 10-199 المؤرخ في 30 أوت 2010، يحدّد قواعد تحليق طائرات الدولة الأجنبية فوق التراب الجزائري، ج.ر. عدد 50 الصادرة في 01 سبتمبر 2010.

الشهادات السابق ذكرها؛ معترف بها من طرف السلطات الجزائرية، والطائرات المرخص لها بموجب اتفاقات دولية، والطائرات الأجنبية المرخص لها من طرف و.و.ط.م، وتشمل كل طائرة مرقمة في دولة غير مصادقة على اتفاقية شيكاغو 1944م أو لا يربطها مع الجزائر اتفاق جوي ثنائي.

بالإضافة إلى شروط التخليق ودخول المجال الجوي، اشترط م.ش.ج حسب المادة 80 من ق.رقم 98-06 إقلاع أو هبوط الطائرات المرخص لها في أماكن قائمة بصفة قانونية، وهي كل محطة جوية أو مطار أو محطة طوافات مبنية أو مستغلة؛ بغرض فتحها للملاحة الجوية العمومية خاضعة لرقابة الجمارك؛ وفق امتياز ممنوح من طرف و.و.ط.م كما بينته المادة 01/41 من نفس القانون، والتي يجب أن تكون منجزة أو مملوكة أو مستغلة من طرف الدولة أو الأشخاص الطبيعيين الحاملين لجنسية جزائرية، أو الاعتباريين الخاضعين للقانون الجزائري الذين يملك أغلبية رأسمالهم أشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية حسب ما أقرته المادة 43، غير أنه ورد استثناء فيما يخص الإستعمال الخاص لهذه المحطات، أين حصرت وفق المادة 47 بناءها واستغلالها فقط من طرف أشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية؛ أو أشخاص اعتباريين يملك رأسمالهم بصفة كلية أشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية¹، وهذا وفق رخصة مرفقة بدفتر شروط² صادرة من و.و.ط.م حسب ما بينته المادة 05 من م.ت.رقم 02-03، المحدد لشروط إنجاز واستغلال المحطات الجوية ومحطات الطوافات الموجهة للإستعمال الخاص وكيفياته³، بشرط ألا تكون هذه الرخصة موضوع وقف؛ أو قيد؛ أو سحب؛ وفق الحالات المذكورة في المادة 06 من نفس المرسوم.

كما يمكن لكل طائرة الإقلاع أو الهبوط في محطة غير قانونية؛ في حال قوة القاهرة حسب المادة 80 من ق.رقم 98-06؛ أو في مطار غير جمركي حسب المادة 81 في حال تعرض الطائرة لخطر اضطررها للهبوط، بشرط اتباع ربانها لتعليمات السلطة المختصة، وتبقى مع ركبها تحت مراقبة هيئات السلطة المختصة المكلفة بالأمن إلى غاية وصول التعليمات حسب المادة 98.

¹ بن منصور محمد أمين، مداخلة بعنوان: "مظاهر الأمن القانوني من خلال الإستثمار في ارتفاعات الطيران المدني"، أيام علمية وطنية بعنوان: الأمن القانوني بين متطلبات الإستقرار ودواعي التغيير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، منعقد أيام 17/18/19 ديسمبر 2019، ص.ص 02-03.

² (أنظر الملحق رقم 01).

³ مرسوم تنفيذي رقم 02-03 المؤرخ في 06 يناير 2002، المحدد لشروط إنجاز واستغلال المحطات الجوية ومحطات الطوافات الموجهة للإستعمال الخاص وكيفياته، ج.ر. عدد 02 الصادرة في 09 يناير 2002.

في سياق آخر اشترط م.ش.ج من خلال المادة 15/02 و 16 من م.ر.رقم 21-285، لتحليق الطائرات بدون طيار فوق التراب الوطني توافرها على منظومة اليقظة الجغرافية؛ التي تسمح بمنع الإختراق المحتمل لحدود المجال الجوي أو الكشف عنه؛ وهذا لإرسال تحذير للطيارين عن بعد للتصرف واحترام الحدود، وتوافرها كذلك على منظومة التعريف الإلكتروني التي تمكن من استجوابها عن بعد؛ للحصول على معلومات عن الطائرة المسيّرة دون أي تدخل مادي، كما اشترط تحليقها على ارتفاع 120م كأقصى حدّ في النهار وبرؤية مباشرة دون استعمال نمط الإنغماس¹، يكون في المناطق المرخّصة لها والموجّهة والمؤمّنة والمحدّدة من طرف السلطة المختصة؛ وهذا حسب أحكام الفصل الثاني من نفس المرسوم الرئاسي.

¹ بيّن م.ش.ج نمط الطيران بالإنغماس في المادة 06/02 من م.ر.رقم 21-285 بقوله: "تحلّق طائرة بدون طيار على المتن في حالة انغماس، إذا كان التحكم فيها عن بعد من طرف الطيار بدون رؤية مباشرة وباستخدام جهاز إرسال صور من الطائرة بدون طيار على المتن".

الفصل الثاني: إجراءات استغلال الطائرة

يعدّ اعتراف الدّول بجنستهم لأصاطيلهم الجوّية تمثيلا لسيادتهم داخل الإقليم وفي أعالي البحار وعلى إقليم دولة أجنبية، ولا يكون ذلك مُثبّتا إلاّ بعد تسجيلها في سجلّ ترقيم الطّيران المدني لتوثيق حالتها المدنية. فهي ضمانات إدارية تسمح بالتشغيل القانوني للطائرة؛ ما قد يجعلها عرضة لبعض الأخطار التي تمسّ شخص الطائرة أو ركبائها أو العاملين فيها، دون نسيان الغير الموجود على سطح الأرض والذي يظهر كعنصر دخيل، نتيجة تشغيل خطّ جويّ فوق ملكيته أو بالقرب منها، وهو ما سيتمّ توضيحه في المبحث الأول.

أمّا المبحث الثاني فيبرز التكوين البشري للطائرة، لأنّ حصول الطائرة على الجنسية يتيح لها الإستفادة من امتيازات، يحصل عليها في الأصل مستغلّ الطائرة. كما يركز تشغيلها على عنصر بشريّ مؤهل وفق القانون؛ فتارة تجده على متن الطائرة وتارة أخرى على سطح الأرض، فهم يمثّلون جانبا كبيرا من السّلامة الجوية لأنّ خطأ واحداً منهم قد يكلف خسائر مادية وبشرية عويصة.

المبحث الأول: المتطلبات الإدارية لاستغلال الطائرة

حتى تمارس الطائرة رحلاتها بصفة قانونية اشترطت الاتفاقيات الدولية إجراءات محددة؛ تكفل تتبعها ومراقبتها في أي دولة كانت ضامانا لاحترام سيادة أي دولة على فضاءها الجوي، وهو ما أجمع غالب الفقه على تسميته "بالنظرية الوظيفية"¹.

وقد كان الهدف منه حماية أمن الدول وسلامتها وتحقيق النفع الإنساني والعلمي للمجتمع الدولي²، والذي لا يكون إلا بتطبيق إجراءات التسجيل وهو ما يطلق عليه مصطلح "ترقيم الطائرة"، إذ تعد وثيقة هوية بالنسبة للطائرة ما يسهل تحديد قواعد الإسناد وتحديد الجاني في حالة حصول ضرر ما، كما ألزمتها الاتفاقيات حمل وثائق توضح حالتها التقنية والذي يعد إجراء من متطلبات السلامة الجوية.

فالقانون الجزائري أخذ بما أقره المجتمع الدولي من خلال الاتفاقيات الدولية، كما قام بإنشاء الوكالة المكلفة بالطيران المدني التي أسندت لها مهمة تسيير قطاع الطيران المدني وهذا بموجب المرسوم التنفيذي رقم 20-217³، والذي يعد تطبيقا لأحكام المادة 16 مكرر 11 من ق.رقم 98-06 حيث جعلها مؤسسة عمومية ذات طابع خاص؛ وأصبح عليها الشخصية المعنوية والإستقلال المالي وجعلها تحت وصاية الوزير المكلف بالطيران المدني، كما استحدث مرسوما رئاسيا خاصا بالطائرات بدون طيار مراعاة لأحكام المادة 75 من ق.رقم 98-06.

¹ بن منصور محمد أمين، "المسائل المتعلقة باعتبار الطائرة جزء من السيادة الوطنية"، المرجع السابق، ص 107.

² حمد الله محمد حمد الله، الأفكار والقواعد الأساسية عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، المرجع السابق، ص 27-28.

³ مرسوم تنفيذي رقم 20-217 المؤرخ في 02 غشت 2020، يحدد مهام الوكالة الوطنية للطيران المدني وتنظيمها وسيورها، ج.ر عدد 46 الصادرة في 09 غشت 2020.

المطلب الأول: توثيق الطائرة

يقصد به مختلف الإجراءات والوثائق التي من شأنها إثبات قانونية استغلال الطائرة؛ باعتبارها منقولا ذو طبيعة خاصة مثل السفينة، وهذا ما نصّ عليه م.ش.ج في المادة 01/29 من ق.رقم 98-06 بقوله: "تشكّل الطائرات أملاكا منقولة يثبت بيعها بعقد رسمي، ولا يكون له مفعول إزاء الغير إلا بقيده في سجل التّرقيم".

فاعتبارها من الأشياء التي يمكن نقلها دون إتلافها؛ يجعلها خاضعة لأحكام المنقول الواردة في المادة 01/683 ق.م.ج¹ والتي جاء فيها: "كلّ شيء مستقرّ بحيزه وثابت فيه ولا يمكن نقله من دون تلف فهو عقار، وكلّ ما عدا ذلك من نشئ فهو منقول". وهو الرّأي الغالب عند الفقه لأنّ البعض منهم اعتبرها شخصا قانونيا تبدأ حياتها ببنائها وتنتهي بفقدانها صلاحيتها للملاحة، غير أنّ هذا الأمر لم يتمّ التصريح به في نصوص قانونية لأنّ الإقرار به يرتّب تحمّل التزامات والنّتمتع بحقوق وهو منتفٍ في حال الطائرة².

الفرع الأول: الأحكام القانونية لترقيم الطائرة

مهما كان الغرض الذي تستغلّ من أجله الطائرة؛ يجب تسجيلها حسب المادة 17 من ق.رقم 98-06 في سجلّ التّرقيم لدى و.و.ط.م بالنسبة للطائرات المأهولة، إذ يعتبر نظاما يؤمّن الإعلان عن الحقوق³؛ ومرجعا في الكشف عن مختلف التّصرفات الواردة عليها، فهو مشابه لما يرد على العقار من أحكام توجب تسجيله وشهره؛ وأدلة يستعملها القاضي أو الهيئة التّحكيمية في إثبات مسؤولية الجاني⁴، كما يسهّل مراقبة سلامتها عن طريق تفتيشها للتّحقّق من صحّة المستندات؛ ومدى احترامها لبند "منظمة الإيكاو" الصادر في 2001/06/13م في الجلسة 08 من الدّورة 163⁵.

وهو ما أشارت إليه اتفاقية شيكاغو 1944م في الملحقين 07 و08، وما طبقه المشرّع الجزائري من خلال المادة 88 من ق.رقم 98-06 بقوله: "تخضع أيّة طائرة تحطّ بالمحطّات الجويّة لمراقبة السّلطات الإدارية المعنية". وهو نفس ما أقرّه بالنسبة للطائرات بدون طيار، حيث اشترط تسجيلها طبقا للمادة 14 من م.ر.رقم 21-285 وخضوعها للتّأشير والتّعريف الإلكتروني والمصادقة قبل القيام باستغلالها.

¹ أمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المعدّل والمتّم بالقانون 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005، المتضمّن القانون المدني.

² فاروق إبراهيم جاسم، المرجع السابق، ص 43-44.

³ محمّد نعيم علوه، المرجع السابق، ص 84.

⁴ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 54.

⁵ إيناس محمّد البهجي، القانون الجوي الدولي، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، مصر، سنة 2013، ص.ص 266-268.

الفقرة 01: الجهة المختصة في ترقيم الطائرة

أوجبت المادة 19 من اتفاقية شيكاغو 1944¹؛ تسجيل جميع الطائرات المدنية في هيئة أو وكالة وطنية. وفوّضت أحكام التسجيل إلى القوانين الوطنية²، ولا يعني بالضرورة أن تكون هذه الطائرة ملكاً للبلد المسجلة فيه؛ فقد تكون ملكاً لأجنبي غير أن الظروف قد تضطر المالك إلى تسجيلها في دولة أخرى مثلما يحدث في حال تأجير طائرة للعمل.

وقد كان من الأهداف الجوهرية لمنظمات الطيران ICAO و IATA تجنبّ أعلام الملاءمة؛ عن طريق تشديد إجراءات التّحقّق المالي والفنيّ الدّوري على الشّركات المُنظمة لهما³، ما يعدّ تطبيقاً للمادة 18 من اتفاقية شيكاغو 1944م⁴ التي تمنع ازدواجية الجنسية؛ وهذا تقادياً لاختلاف الأحكام في حال حملها لأكثر من جنسية⁵، لذلك ينبغي شطبها من سجلّ التّرقيم لدى الدّولة الأولى بعد تسجيلها في دولة ثانية.

والملاحظ أنّ الإدارة الجزائرية مرّت بمرحلتين كانت أولاهما قبل سنة 2019م، أين كان الوزير المكلف بالطيران المدني هو المخوّل بهذا الإجراء، أمّا المرحلة الثانية فبدأت بعد سنة 2019م بصور ق.رقم 04-19 المعدّل لـ ق.رقم 06-98 المتعلّق بالطيران المدني.

1- السّطة المكلفة بالطيران المدني (س.م.ط.م)

يقصد بها الهيئة الإدارية المخوّل لها قيد الطائرات المدنية دون العسكرية⁶؛ ومسك الوثائق المخصّصة لذلك، وهو ما بيّنته المادة 01/02 من م.ت.رقم 03-260⁷ بقولها: "يجب أن يعدّ كل طلب قيد طائرة في سجلّ ترقيم الطيران في نسختين... ويجب أن يودعه مالك الطائرة ويقدمه إلى السّطة المكلفة بالطيران المدني

¹ المادة 19 من اتفاقية شيكاغو 1944: "القوانين الوطنية هي التي تحكم التسجيل. يتمّ تسجيل الطائرات أو نقل تسجيلها في أيّ دولة متعاقدة طبقاً لقوانينها وأنظمتها".

² حمد الله محمد حمد الله، "الأفكار والقواعد الأساسية عقد النقل الجويّ الدوليّ والداخليّ للأشخاص والبضائع، المرجع السابق، ص 51 .

³ Claude Abraham, op.cit ; P17.

⁴ المادة 18 من اتفاقية شيكاغو 1944: "ازدواجية التسجيل: لا يمكن تسجيل طائرة ما تسجيلاً صحيحاً في أكثر من دولة واحدة، ولكن يجوز نقل تسجيلها من دولة إلى أخرى".

⁵ عبد المجيد إبراهيم سلمان الطائي، عقد النقل الجويّ التجاري في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين التجارية العربية (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، سنة 2017، ص 19.

⁶ تعدّ الطائرات العسكرية طائرات دولة تختصّ وزارة الدفاع بتسجيلها والترخيص لها للتّحليق في المجال الوطني.

⁷ مرسوم تنفيذي رقم 03-260 المؤرّخ في 23 جويلية 2003، المتعلّق بشروط وكيفية قيد الطائرات في سجلّ ترقيم الطيران والإشارات البارزة لجنسيتها وفئات الطائرات المعفاة من هذا التّرقيم وكذا شروط الشّطب التلقائي، ج.ر عدد 46 الصادرة في 30 جويلية 2003.

التي تسلّم له إشعارا بالإستلام"، وقد أشار م.ش.ج إلى "السلطة المكلفة بالطيران المدني" في المادة 15/02 من ق.رقم 06-98 بمسمى "الإدارة المكلفة بالطيران المدني"، وقصد بها وزير النقل وهذا حسب الأمر رقم 03-10¹ الذي عدّل به المادة 02 من ق.رقم 06-98.

فحسب م.ت.رقم 16-311 المتعلق بتحديد صلاحيات وزير الأشغال العمومية والنقل² في المادة 03 فقرة (د)³؛ يعدّ هذا المنصب من صلاحيات وزير النقل، كما تعدّ مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية أحد مديريات النقل، وهو ما وضّحته المادة 01/03 من م.ت.رقم 16-213 المتضمّن تنظيم الإدارة المركزية لوزارة الأشغال العمومية والنقل⁴، والتي تتفرّع عنها ثلاث مديريات فرعية أهمّها المديرية الفرعية للنقل الجوي، وتختصّ بإعداد التنظيم المتعلق بتقييم الطائرات المدنية مع القيام بهذا التقييم وكل العمليات المتصلة به.

2- الوكالة الوطنية للطيران المدني (و.و.ط.م)

في سنة 2019م قام م.ش.ج بتعديل قانون الطيران المدني من جديد، مضيفا فصلا أول مكرّر يتضمّن إنشاء هيئة جديدة تحت مسمى الوكالة الوطنية للطيران المدني، وفق ما جاء في المادة 16 مكرّر 10 منه بقوله: "تنشأ وكالة وطنية للطيران المدني تكلف بضبط نشاطات الطيران المدني ومراقبتها والإشراف عليها، وتوضع تحت وصاية الوزير المكلف بالطيران المدني"، حيث أسند إليها تسيير هذا القطاع بهدف تطويره، وذلك بعد خلفية الأرقام المصرّح بها في 2011م من طرف منظمة الطيران المدني بخصوص الجزائر (الشكل 04)، حيث احتلت المرتبة 26 أفريقيا من بين 54 دولة في مجال السلامة والأمن الجوي؛ بنسبة 58,23% ما يعدّ رقما جيّدا لأنه فاق المؤشّر المعمول به أفريقيا والذي بلغ 50,18% وهو دون المتوسط مقارنة بالمؤشّر الدولي الذي بلغ 64,79%، أمّا من ناحية الإشراف على نشاطات الطيران المدني ومراقبتها فقد حصلت في ميدان التشريع على نسبة 47,62%؛ مقارنة بالمعدّل الدولي المقدّر بـ72,43%، بينما حصلت في مجال التنظيم الهيكلي على نسبة 44,44% مقابل 69,32% عالميا، وبلغ مؤشّرها في مجال الإجازات

¹ أمر رقم 03-10 المؤرخ بتاريخ 13 أوت 2003، يعدّل ويتمّ ق.رقم 06-98 المؤرخ في 27 جوان 1998، يحدّد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر. عدد 48 الصادرة في 13 أوت 2003.

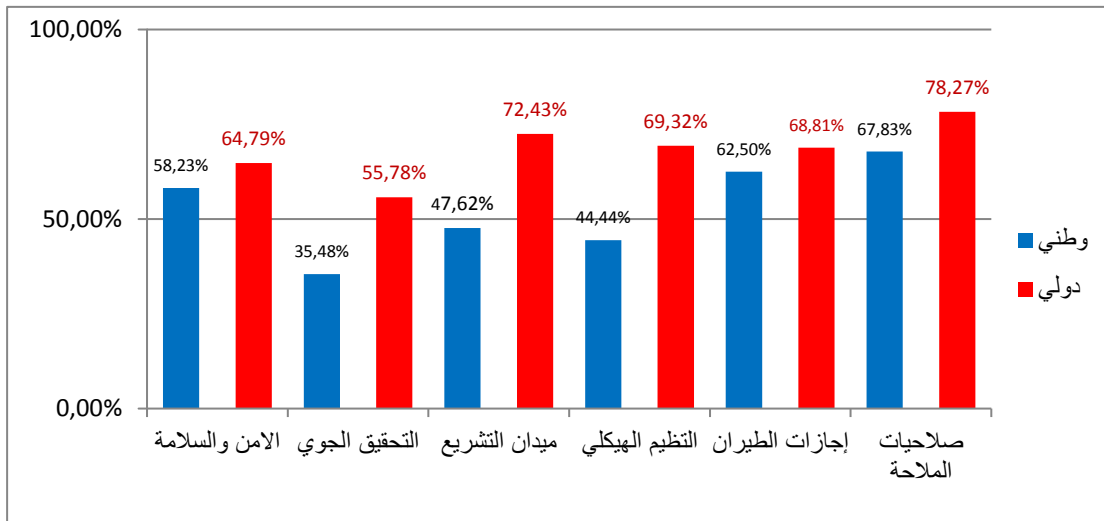
² مرسوم تنفيذي رقم 16-311 المؤرخ في 01 ديسمبر 2016، يحدّد صلاحيات وزير الأشغال العمومية والنقل، ج.ر. عدد 71 الصادرة في 11 ديسمبر 2016.

³ المادة 03/03 (د) من م.ت.رقم 16-311 المتعلق بتحديد صلاحيات وزير الأشغال العمومية والنقل: "د- في مجال النقل الجوي: -التدابير المتعلقة بتسجيل الطائرات المدنية واستغلالها التقني وصلاحياتها للملاحة".

⁴ مرسوم تنفيذي رقم 16-213 المؤرخ في 01 ديسمبر 2016، يتضمّن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة الأشغال العمومية والنقل، ج.ر. عدد 71 الصادرة في 11 ديسمبر 2016.

بـ 62,5% مقابل 73,1%، في حين تحسّلت في مجال تقييم العمليات الجوية على نسبة 65,5% مقابل 68.81% عالمياً، أما في مجال تقييم الصلاحيات الخاصة بالملاحة فقد بلغ المؤشر 67,83% مقابل معدّل دولي قدره 78.27%، في حين لم تتعدّ نسبة ترتيبها في مجال التّحقيقات حول عوارض وحوادث الطّيران نسبة 35,48% مقارنة بـ 55.78% كـمعيّار دولي¹.

الشّكل 04: رسم بياني لواقع الطّيران المدني الجزائري مقارنة بالمعيّار الدولي لعام 2011م².



المصدر: (من إعداد الباحث) بالإعتماد على التّسبب المنشورة على الموقع الإلكتروني <https://bit.ly/37lbMgw>.

فقرار إنشاء وكالة للطيران متأخّر نوعاً ما حيث أوصت به "منظمة الطيران المدني ICAO" في عام 2012م ضمن وثيقتها رقم 9082³، إذ حرصت في الفقرة 05 على خصخصة واستقلالية الهيئة المسيّرة لنشاط النقل الجوي، وهو ما سايرته المادة 16 مكرّر 11 من ق.رقم 04-19 والمادة 02 من م.ت.رقم 20-217، أين جعلت الوكالة مؤسسة عمومية ذات طابع خاصّ تتمتع بالشخصية المعنوية والإستقلالية المالية، وهو ما عبّرت عنه "منظمة الإيكاو" في الفقرة 07 "بالكيان المستقل"؛ مع اشتراطها تحقيق الفعالية الإقتصادية بالنسبة للمطارات أو مقدّمي خدمات الملاحة الجوية. يكون مصدر تمويلها الإتاوات المستحقّة من تقديم الخدمات المطارية؛ مع رفع نسبها وحقوق الامتياز، والإعانات المقدّمة من طرف الدّولة؛ والهبات والوصايا، وهذا حسب المادة 16 مكرّر 12 من ق.رقم 04-19 والمادة 17 من م.ت.رقم 20-217.

¹ عابد شريفة، (2019)، رفع الإتاوات على الخدمات الموجهة لشركات الطّيران، جريدة المساء، <https://bit.ly/37lbMgw>، تاريخ الزيارة 2019/11/15، الساعة 13:15.

² (من إعداد الباحث) بالإعتماد على التّسبب المنشورة على الموقع الإلكتروني <https://bit.ly/37lbMgw>.

³ منظمة الطّيران المدني الدولي ICAO، سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، الطبعة 09، الناشر منظمة إيكاو، مونتريال، كندا، سنة 2012، ص1-1.

- تختص الوكالة الوطنية للطيران المدني حسب المادة 04 من م.ت رقم 20 - 217 بمايلي:
- ضبط نشاطات الطيران المدني ومراقبتها والإشراف عليها ومتابعة وتنفيذ سياسة الدولة؛ وإعداد البرامج الوطنية للأمن والسلامة الجوية وضمان تطبيقها؛ وإجراء الدراسات المتعلقة بتطوير قطاع الطيران المدني.
 - اقتراح النصوص التشريعية والتنظيمية وعرضها على الوزير المكلف بالطيران المدني؛ ودراسة مشاريع النصوص القانونية المقترحة من طرف القطاعات الأخرى، والسهر على احترام القانون المتعلق بالأمن والسلامة الجوية وتسيير المجال الجوي وحماية البيئة.
 - القيام بتسليم وتجديد وتعليق وسحب رخص الإستغلال الجوي ورخص استغلال الخدمات الجوية، وضمان المتابعة الاقتصادية للناقلين الجويين الخاضعين للقانون الجزائري؛ وتحضير دفتر الشروط وإجراءات اختيار المتعاملين المرشحين لاستغلال الخدمات الجوية والخدمات المطارية؛ بهدف منح الإعتمادات والتراخيص وامتيازات الإستغلال وضمان متابعتها.
 - تحضير دفتر الشروط وإجراءات اختيار المتعاملين المرشحين للحصول على امتياز محطة جوية أو مطار أو محطة الطوافات، وتسليم وتجديد الإجازات والشهادات والمؤهلات لمستخدمي الطيران المدني؛ واعتماد مراكز الخبرة الطبية للطيران والأطباء الممتحنين.
 - القيام بعمليات المراقبة التقنية للطائرات في طور البناء أو الحركة بهدف تسليم كل وثيقة وحفظها مثل شهادات الترقيم وشهادات صلاحية الملاحة الجوية...إلخ.
 - الإشراف على نشاطات مقدمي خدمات الطيران ومراقبتها؛ والسهر على حسن سير أسواق الخدمات الخاضعة لضبط خاص والتزامات المرفق العام أو أحدهما، بهدف احترام المنفعة العامة وحق الملكية وحقوق المسافرين ومقدمي خدمات الطيران.
 - الإشراف على نشاطات الهيئات المفوضة للخدمات العمومية للقطاع الجوي، ومراقبة أعمالهما والموافقة عليها.
 - القيام بكل مراقبة تدخل ضمن صلاحياتها أو الموضوعة على عاتقها من طرف السلطات المختصة، وإعداد الإحصائيات المتعلقة بنشاطات الطيران المدني ونشرها بصفة دورية.
 - والمشاركة في نشاط المنظمات الدولية والجهوية المتدخلة في مجال الطيران المدني، وتحضير الاتفاقيات الدولية الثنائية والمتعددة الأطراف المتعلقة بالطيران المدني، والتفاوض بشأنها ومتابعتها بالاتصال مع المؤسسات المعنية، والقيام بالتحكيم في النزاعات القائمة بين مقدمي خدمات الطيران.

في سياق آخر تدارك م.ش.ج غياب تنظيم خاص بالطائرات بدون طيار، لأن ما سبق الحديث عنه تعلق بالطائرات الأهولة، حيث خصها بجهة منظمة لتسجيلها تمثلت حسب المادة 16 من م.ر. رقم 21-285 في مركز وطني تابع لوزارة الدفاع الوطني، حيث اعتبره حسب المادة 17 من م.ر. مؤسسة عمومية ذات طابع إداري واختصاص قطاعي مشترك، يتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي؛ يوجد مقره في الجزائر العاصمة مع إمكانية نقله إلى مكان آخر من التراب الوطني بمرسوم رئاسي، وتدعيمه بملحقات أو فروع بموجب قرار من وزير الدفاع الوطني.

الفقرة 02: الإجراءات الإدارية لترقيم الطائرة

يمثل ترقيم الطائرة مجموعة من الأرقام والأحرف التي تعرف بها جنسية الطائرة وتبعيتها للبلد المالك، إذ يرجع هذا الأمر إلى اعتماد مجلس الطيران المدني الدولي ICAO معايير في 08 فبراير 1949م؛ وفق أحكام المادة 37¹ من اتفاقية شيكاغو 1944م تحت عنوان الملحق 07. تمثلت في مواصفات إبراز الجنسية المناسبة وعلامات التسجيل التي تلزم بها المادة 20 من الاتفاقية والتي جاء فيها: "إبراز العلامات: تحمل كل طائرة مستعملة في الملاحة الجوية الدولية علامات الجنسية والتسجيل الخاصة بها". وقد دخلت حيز التنفيذ في 01 يوليو 1949م مستندة إلى توصيات قدمتها شعبة صلاحية الطائرات، خلال دورتها في 01 و 02 مارس 1946 وفبراير 1947م².

ومع أن معاهدة شيكاغو 1944م أجازت طبقا للمادة 77 في الباب 16 المعنون بـ"هيئات الاستغلال المشترك ونظام الحصص"؛ حق إنشاء هيئات للاستغلال المشترك بقولها: "ليس في نصوص هذه المعاهدة ما يمنع دولتين متعاقدتين أو أكثر من إنشاء هيئات للاستغلال المشترك للنقل الجوي، أو مؤسسات دولية للاستغلال؛ أو إتباع نظام الحصص في شأن مؤسساتها الجوية على أي خط أو في أية منطقة، على أن يخضع كل ذلك

¹ المادة 37 من اتفاقية شيكاغو 1944: "اعتماد القواعد القياسية والإجراءات الدولية: تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والإجراءات والتنظيم، فيما يتعلق بالطائرات والأفراد والطرق الجوية والخدمات المساعدة، في جميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها.

وتحقيقا لهذا الهدف تقوم منظمة الطيران المدني الدولي من وقت لآخر وحسب الضرورة، باعتماد أو تعديل القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل والإجراءات الدولية الموصى بها والتي تتعلق بالمسائل الآتية:

(أ) نظم الإتصالات ومساعدات الملاحة الجوية، بما في ذلك العلامات الأرضية. (ب) خصائص المطارات ومناطق الهبوط. (ج) قواعد الجو وإجراءات مراقبة الحركة الجوية. (د) إصدار الرخص لأفراد التشغيل والصيانة. (هـ) صلاحية الطائرات للطيران. (و) تسجيل الطائرات وتمييز هويتها. (ز) جمع معلومات الأرصاد الجوية وتبادلها. (ح) سجلات الرحلات. (ط) الخرائط والرسومات الجوية. (ي) إجراءات الجمارك والهجرة. (ك) الطائرات التي في حالة خطر والتحقق في الحوادث. وكذلك جميع المسائل الأخرى التي تتصل بسلامة الملاحة الجوية وانتظامها وفعاليتها، حسبما تدعو إليها الحاجة من وقت لآخر".

² Organisation de l'aviation civile internationale, Annexe 7 Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs, édition 06, Publié par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE, Montréal, Canada, 2012, p07.

لأحكام هذه المعاهدة بما في ذلك الأحكام الخاصة بتسجيل كل اتفاق لدى المجلس، ويحدّد المجلس الطّرق التي تتّبع في تطبيق الأحكام المنصوص عليها في هذه المعاهدة؛ والخاصة بجنسية الطّائرات على الطّائرات التي تستغلّها وكالات التّشغيل الدّولية". إلاّ أنّها لم تتضمّن أحكاماً بشأن التّسجيل المشترك، الذي يعتبر سجلاً تدوّن فيه الطّائرات المملوكة لمؤسسات جويّة دولية مشتركة أو السّجل الدّولي الذي تمسكه منظمّة دولية ذات شخصية معنوية¹، واكتفت بتنظيم الأحكام الخاصة بالتّسجيل الوطني تماشياً مع مبدأ وحدة الجنسية.

فالأصل أنّ الطّائرات التّقليدية تخضع للتّرقيم في سجلّ خاصّ لدى الجهات الإدارية المختصة بالطيران المدني، وهو الأمر المستقرّ في القوانين المنظمّة للطيران²، وقد أحالة اتفاقية شيكاغو 1944م اختصاص تسجيل الطائرة إلى قانون الدّولة المسجّلة فاشتترطت هذه الأخيرة مجموعة من الشّروط والخطوات لإتمام ذلك هي:

1- شروط ترقيم الطائرة

اشتراط م.ش.ج قبل قيام الطائرة بأيّ نوع من أنواع الملاحة الجويّة؛ أن يتمّ قيدها في سجلّ التّرقيم المذكور في المادة 17 من ق.رقم 98-06 بقوله: "يؤسّس لدى السّلطة المكلفة بالطيران المدني سجلّ للتّرقيم يسمّى سجلّ ترقيم الطيران المدني". الهدف منه تسجيل الطائرة الوطنية لتميزها عن الطّائرات الأجنبية الغير مسجّلة في سجلّ ترقيم الدّولة، أو التّابعة لدول غير عضو في اتفاقية شيكاغو 1944م؛ وهذا قبل شروعه في ممارسة الملاحة الجويّة"، وهو ما جاء في المادة 01/18 بقولها: "ترقّم كل طائرة على سجلّ ترقيم الطيران قبل شروعه في الملاحة".

فحسب المادة 02/18 كان يعتبر سجلّ التّرقيم وثيقة لها نفس قيمة سند الملكية، وبعد تعديلها بالقانون رقم 2000-05³ نفي عنها هذه الصّفة؛ بإضافة المادة 22 مكرّر/02 والتي جاء فيها: "لا يعتبر المستخرج المنصوص عليه في المادة 18 أعلاه والمسلّم في إطار هذه المادة وثيقة ملكية"، وقد اشتراط م.ش.ج حمل الطائرة أو مالكيها للجنسية الجزائرية وذلك ما توضّحه الأحكام الآتية:

❖ الطّائرات التّابعة للدّولة باستثناء الطّائرات العسكرية، والطّائرات المدنية المملوكة لأشخاص طبيعيين

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 55.

² طاهر شوقي مؤمن، "النّظام القانوني للطّائرات بدون طيار الدرونز/les drones"، المرجع السابق، ص 321.

³ قانون رقم 2000-05 المؤرّخ في 06 ديسمبر 2000، يعدّل ويتمّم ق.رقم 98-06 المؤرّخ في 07 جوان 1998، يحدّد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج. ر. عدد 75 الصّادرة في 10 ديسمبر 2000.

من جنسية جزائرية، أو أشخاص اعتباريين خاضعين للقانون الوطني حسب المادة 19 والمادة 01/22 من نفس القانون.

❖ فصّلت المادة 02/22 فيما يخصّ تسجيل الطائرات المملوكة لأشخاص اعتباريين خاضعين للقانون الوطني؛ واشترطت حمل الجنسية الجزائرية من طرف الشركاء المتضامنون؛ أو شركاء التوصية فيما يخصّ شركات الأشخاص، وأن يكون أغلبية المالكين للحصص في الشركات ذات المسؤولية المحدودة؛ والمالكون لأغلبية رأس المال والمدير العام؛ ومعظم أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرية؛ وأغلبية أعضاء مجلس المراقبة في شركات المساهمة حاملين أيضا للجنسية الجزائرية؛ وكذلك مجمل المنخرطين في الجمعيات أو المسؤولين عليها.

❖ كما أجاز المشرّع استثناء قيد الطائرات المستغلة، أي الغير مملوكة من طرف شخص طبيعي يملك جنسية جزائرية؛ أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري، وهو ما يتّضح من المادة 22 مكرّر/01 من قانون 2000-05 بقولها: "مخالفة لأحكام المادة 19 و22 يمكن للوزير المكلف بالطيران المدني على سبيل الإستثناء، أن يرخص بقيد الطائرات المستغلة من طرف شخص طبيعي من جنسية جزائرية، أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري في سجل ترقيم الطيران".

❖ اشترطت المادتان 23 و24 من ق.رقم 98-06 تسجيل الطائرة في سجلّ ترقيم واحد تابع لدولة واحدة فقط، وهو ما يسمّى بمبدأ "وحدة الجنسية" الذي قرّره المادة 18 من اتفاقية شيكاغو 1944م بقولها: "ازدواجية التسجيل: لا يمكن تسجيل طائرة ما تسجيلًا صحيحًا في أكثر من دولة واحدة، ولكن يجوز نقل تسجيلها من دولة إلى أخرى". فالهدف من وضع هذا المبدأ تقادي تنازع القوانين في حال تمتّعها بأكثر من جنسية دولة ما، والعمل على توحيد النظام القانوني والمسؤولية الناتجة عن نشاط الطائرة، غير أنها أجازت تغيير جنسية الطائرة عن طريق شطبها من سجلّ الترخيم¹.

أما الطائرات بدون طيار فقد كانت مُهملةً قانونيًا من ناحية تسجيلها، إلى حين ظهور مشاكل أثناء تشغيلها وهو الأمر الذي دعا المشرّع الفرنسي لإصدار قرارات 11 أبريل 2012م؛ ومن بعدها قرارات 17 ديسمبر 2015م. فوفقاً للمادة 02/05 من القرارات الصادرة في 17 ديسمبر 2015م؛ والمتعلقة بتصميم الطائرات المدنية التي تطير بدون شخص على متنها، أوجب على كلّ طائرة تطير بدون طيار الحصول على ترخيص؛ وتقديم المستندات مع طلب تحت شكل رقمي،

¹ فاروق إبراهيم جاسم، المرجع السابق، ص50-51.

بحيث تتولى وزارة الطيران المدني إعطاء الموافقة على الترخيص لمدة 01 سنة على الأقل؛ بالشروط المحددة في القرار تحت التحفظ بضمان سلامة الأشخاص؛ ومطابقة الشروط الفنية التي تحددها وزارة الطيران المدني وذلك ما بينته المادة 07 من القرارات، حيث أصبح التسجيل إجبارياً من 01 يناير 2016م وفقاً لما جاء بالقرار¹، وهو الأمر الذي أخذت به الو.م.أ بإصدار قواعد تسجيل الطائرات دون طيار؛ والتي بدء تطبيقها من 21 ديسمبر 2015م، كما أصدرت هيئة الطيران المدني بالإمارات المتحدة تعليمات دخلت حيز التنفيذ من 01 فبراير 2016م؛ بشأن تسجيل واستخدام الدرونز والذي اعتبر إجبارياً².

أما م.ش.ج فقد اشترط تسجيل هذا النوع من الطائرات لدى السلطة المختصة طبقاً لأحكام المادة 04/02 والمادة 14 من م.ر. رقم 21-285، غير أنه لم يبين ماهية هاته السلطة المختصة هل هو المركز الوطني أو الوكالة المكلفة بالطيران المدني، وأحال تحديد شروط وكيفيات تطبيق المادة 14 إلى وزير الدفاع الوطني عن طريق قرار يصدره.

2- إجراءات ترقيم الطائرة

اشترطت اتفاقية شيكاغو 1944م في الفصل الرابع المعنون بـ"إجراءات تسهيل الملاحة الجوية"؛ على كل الدول الموقعة إصدار تعليمات وقوانين من شأنها تسهيل عملية الملاحة الجوية، وذلك ما بينته من خلال المادة 22 بقولها: "تبسيط الإجراءات: توافق كل دولة متعاقدة على أن تتخذ عن طريق إصدار أنظمة خاصة أو بأي وسيلة أخرى، كل التدابير العملية لتسهيل ملاحة الطائرات بين أقاليم الدول المتعاقدة وتسريعها، وتجنب أي تأخير لا داعي له للطائرات والطواقم والركاب والبضائع، خصوصاً فيما يتعلق بتطبيق قوانين الهجرة والحجر الصحي والجمارك وإجراءات التصريح".

فمن هذه الإجراءات أحكام التسجيل والتي عالجها م.ش.ج في م.ت. رقم 03-260، فاشترط على مالك الطائرة تقديم طلب قيدها في نسختين؛ حسب النموذج³ المذكور في المرسوم إلى و.و.ط.م؛ والتي تقدم له إشعاراً بالإستلام وهذا حسب المادة 01/10 والمادة 11. فيذكر فيها هوية طالب التسجيل وفق المادة 02، أما إذا كان مستغلاً للطائرة فيضيف إلى البيانات المذكورة في المادة 02 تسببياً؛ يوضح فيه التماسه رخصة استثنائية من الوزير المكلف بالطيران المدني حسب المادة 03، وعلى و.و.ط.م الرد على الطلب في أجل 45 يوماً تبدأ من

¹ Art. 12 de l'Arrêté du 17 Décembre 2015, relatif à la conception des aéronefs civiler qui circulent sans personne á bord, aux conditions de leur employ aux capacités des personnes qui les utilisent.

² طاهر شوقي مؤمن، "النظام القانوني للطائرات بدون طيار الدرونز/les drones"، المرجع السابق، ص 321.

³ (أنظر الملحق رقم 02).

تاريخ استلامه استنادا إلى المادة 04، وفي حال رفضها قيد الطائرة يجب عليها تبرير الرفض كما يتعين عليها تبليغه للمعني بالأمر، أما في حالة القبول تسلّم إليه شهادة التّرقيم وفق المادة 06.

وقد أوجبت المادة 25 من ق.رقم 98-06 تدوين جميع التّصرفات المذكورة في شهادة التّرقيم، وهي تحويل الملكية؛ وعقد تأسيسي للرهن؛ ومحضر الحجز؛ وتأجير طائرة لمدة تفوق السنة؛ وتغيير خصائص الطائرة؛ وشطب الرهن ومحضر الحجز وعقد التأجير؛ وشطب طائرة من سجلّ التّرقيم. أما في حال فقدان شهادة التّرقيم بصفة غير إرادية تسلّم له نسخة ثانية وفق المادة 26 من ق. رقم 98-06، كما أشار إلى البيانات الواجب توافرها في سجلّ التّرقيم في المادة 12 من م.ت 03-260 والتي تتكوّن من ثلاث أجزاء هي:

/ يتضمّن الجزء الأول معلومات عن مالك أو مستغل الطائرة (اسم، لقب، عنوان)، ومعلومات عن الوصف البياني للطائرة (الفئة، الطراز، الصّانع، السلسلة)، وعلامات الجنسية وتاريخ ورقم القيد والتّرقيم والمحطة الجوية الملحقة بالطائرة¹، كما أجاز قيد الطائرة وهي في طور البناء بإضافة تصريح إلى الملف، وألزم إضافة تصريحات أخرى تتعلّق بتغيير خصائص الطائرة أو تأجيرها أو فقدانها.

/ الجزء الثاني ملف لتدوين الشكاوى، وجداول تسجيلات الرهون وتغيير المسكن والإنابة والأسبقية والشطب.
/ الجزء الثالث تصنيف محاضر الحجز التي تحمل رقم وتاريخ دخول الطائرة الواردان في سجلّ الإيداع.

فإذا تمّ استنفاذ هذا السّجل يفتح سجلّ جديد وتكون أرقام التّسجيل متسلسلة في السّجل الجديد، وهذا حسب أحكام المادة 05/11، كما بيّنت المادة 10 من نفس المرسوم مكوّنات سجلّ التّرقيم بقولها:
"يتكوّن سجلّ ترقيم الطيران ممّا يأتي :

- 1- سجلّ إيداع : تسجّل فيه كل الوثائق التي يسلمها مالك الطائرة عقب إيداع طلبه.
- 2- سجلّ التّرقيم: يذكر فيه عملية التّرقيم وكذا العمليات المقرّرة في المادة 25 "...".

الفرع الثاني: مظاهر ترقيم الطائرة

يترتّب على تسجيل الطائرة في سجلّ التّرقيم حملها لإشارات ترسم على هيكل الطائرة وفق شروط معينة؛ ما يجعلها تتميز عن باقي الطائرات الأجنبية، أمّا الطائرات بدون طيار فقد اشترط م.ش.ج التّأشير عليها عن طريق كتابة معلومات

¹ أنظر هامش (الملحق رقم 04): المحطة الجوية الملحقة بالطائرة: هي المحطة التي يتم فيها وضع الطائرة في المرآب وصيانتها بشكل عادي (التصليح، المراجعة الدورية، الخلية والحركات).

مكوّنات منظومة الطائرة بدون طيار¹، خاصّة رقم التّسجيل أو الرّمز الذي يحدّد هويّتها طبقا للمادة 07/02 من م.ر. رقم 21-285، غير أنّه أحال مرّة أخرى شروط وكيفيات التّأشير لوزير الدّفاع الوطني بموجب قرار حسب المادة 02/14 من نفس المرسوم الرّئاسي، وقد اشترط تطبيق هذا الإجراء على الطّائرات بدون طيار المستخدمة لأغراض مهنية أو خاصّة فقط دون غيرها من الإستخدامات حسب ما أورده في المادة 02/11 من نفس م.ر.

الفقرة 01: العلامات الموضّحة لجنسية الطائرة

ألزمت اتفاقية شيكاغو 1944م الدّول المصادقة عليها بوضع علامات مميزة لطائراتها² بموجب مادتها 20 التي جاء فيها: "إبراز العلامات تحمل كل طائرة مستعملة في الملاحة الجوية الدولية علامات الجنسية والتّسجيل الخاصة بها"، وهو ما سايره م.ش.ج في المادة 14 من م.ت 03-260 بقوله: "يجب أن تحمل كلّ طائرة مقيدة في سجلّ ترقيم الطّيران علامات الجنسية، والتّرقيم التي منحها إياها السّلطة المكلفة بالطّيران المدني".

وقد بيّن الملحق 07 من اتفاقية شيكاغو 1944 كيفية وضع هذه العلامات ومقاييسها ومواضعها³، فالغرض منها التّعريف على جنسية الطائرة وتبعيتها للبلد المستعملة فيه؛ أين قسّمها إلى ثلاث أنواع هي: علامات الجنسية والعلامات المشتركة⁴ وعلامات التّرقيم، وجعلها مجموعة من الرّموز وفق الأحكام الآتية:

1. إذا سبقت علامة الجنسية والعلامة المشتركة علامة التّرقيم، أو كان رمز التّرقيم عبارة عن حرف فيسبق بشرطة.

2. يتمّ تحديد رموز الجنسية والعلامة المشتركة من طرف الإتحاد الدولي للاتّصالات، الذي يقوم باختيارها من مجموع إشارات نداء الرّاديو، ثمّ تبليغ من طرف منظّمة الطّيران المدني الدولي إلى الدّول المعنية بالتّسجيل.

3. تتكوّن علامة التّسجيل من حروف أو أرقام أو مزيج من الحروف والأرقام، يتمّ تعيينها من قبل دولة التّرقيم أو سلطة ترخيص العلامة التجارية المشتركة.

4. في حال احتواء علامة التّرقيم على أحرف، وجب ألاّ تكون التّركيبات المستخدمة قادرة على التّشويش بين

¹ بيّن م.ش.ج المقصود "بمنظومة الطائرة بدون طيار على المتن" في المادة 14/02 من م.ر. رقم 21-285، حيث اعتبرها الطائرة بدون طيار في حدّ ذاتها أو مركز التحكم عن بعد فيها ووصلات التحكم والمراقبة الضّرورية، وأيّ عنصر آخر محدد في تصميم النوع المعتمد.

² طالب حسن موسى، المرجع السّابق، ص 25.

³ منظّمة الطّيران المدني الدولي ICAO، الملحق السابع "علامات الجنسية وتسجيل الطّائرات"، الطبعة 06، الناشر منظّمة إيكاو، مونتريال، كندا، سنة 2012، ص 02.

⁴ الملحق 07 من اتفاقية شيكاغو 1944: "العلامة المشتركة: هي علامة مصادق عليها من طرف منظّمة الطّيران المدني الدولي في شكل علامة تؤمّن تسجيل طائرات منظّمت دولية أو تجمّعات تجارية لا تخضع لقانون أيّ دولة".

مجموعات من 05 أحرف مستخدمة في المدونة الدولية للإشارات ضمن الجزء الثاني، مع مجموعات من ثلاثة أحرف تبدأ بحرف Q المستخدم في كود Q، أو بإشارة استغاثة SOS، أو مع أي حرف آخر إشارات طوارئ مماثلة، مثل XXX ، PAN و TTT، مع مراعاة التحيين الدولي للوائح الإتصالات الدولية¹.

ويظهر تطبيق م.ش.ج هذه التعليمات من خلال استقراء المادة 15 من م.ت 03-260، حيث نصّ على أنّ الرمز 7T يدلّ على الجنسية الجزائرية²، فيكتب الرّم بالخطّ العربي دون زخرفة -7- ويكتب الحرف بالخطّ الروماني الكبير -T-، أما علامات التّرقيم فتتكوّن من ثلاث حروف رومانية كبيرة مثل -VAA- الهدف منها إبراز نوع الطّائرة³، ويتم طلاء أو دهن هذه العلامات على هيكل الطّائرة بصفة تتيح رؤيتها على الدّوام؛ طبقاً للمعايير المحدّدة في المادتين 18 و 19 مع مراعاة التّرتيب المدوّن في المادة 17، كما يكتب هذا الرّم أيضاً على لوحة تعريف الطّائرة المبيّن أحكامها وفق المادة 20 من نفس المرسوم، فلحروف التّسجيل أماكن محدّدة على بدن الطّائرة توضع طبقاً لما تقتضيه الضّرورة، ويجب إلصاقها بطريقة تضمن لها الثّبات.

الفقرة 02: حروف التّرقيم ومعانيها

تمّ تصميم هذه الحروف لتفادي التّشويش في السّمع عند نطق مخارج الحروف باللّغة الإنجليزية، واعتُبر كنظام عالمي لتميّز الحروف التي لها نفس النّبرة الصّوتية في اللّغة؛ مثل الحرفين M و N والحرفين B و P وتمّ ربطها بكلمات عشوائية مثل P(PAPA) أو B(BRAVO)، حيث يستعين بها الطّيّارون كرموز تدلّ على المطارات والطّائرات لأنّها مصطلحات مخصّصة لكلّ مجال، فمثلاً من خلال العمليات الجوّية يتمّ الإبلاغ عن طائرة متّجهة بحرف M ينطقها بكلمة Mike لكي لا يحصل التباس، ويتمّ سماعها N لأنّهما قريبتان في النّطق من بعضهما، كما تستعمل لتبادل المعلومات مثال شخص اسمه (سعد) يريد توصيل هذه المعلومة لمكتب طيران فيكون:

¹ Organisation de l'aviation civile internationale, Annexe 7 Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs, Op.Cit; P03.

² (انظر الملحق رقم 03).

³ بيّنّت المادة 15 من م.ت 03-260 حروف أنواع الطّائرات وهي كالآتي :

1. من 7T.VAA إلى 7T.VXW ترمز إلى الطّائرات المدنية. 2. من 7T.VYA إلى 7T.VZZ ترمز إلى الطّائرات الشّراعية المدنية.

3. من 7T.WUA إلى 7T.WVZ ترمز إلى طائرات هيليكوبتر مدنية.

4. من 7T.WWA إلى 7T.WXZ ترمز إلى طائرات مدنية حائزة على شهادة قابلية الملاحة المحدودة.

5. من 7T.WYA إلى 7T.WZZ ترمز إلى الطّائرات المدنية التي تعتبر كنماذج أو قيد الإختبار.

1. Saad / Sierra - Alpha-Alpha-Delta

أما الرسم النهائي لطائرة جزائرية يكون على هذا الشكل -7T.WUA- وينطق هكذا:

7 Tango. Whisky- Uniform- Alpha

7 طَانْغُو . ويسْكي - يُونيفُورْم - أَلْفَا

جدول 01: كلمات أحرف التواصل في العمليات الجوية².

الحرف	اللفظ	الحرف	اللفظ	الحرف	اللفظ	الحرف	اللفظ
A	Alpha	H	Hotel	O	Oscar	V	Victor
أَلْفَا	هُوتيل	أوسكار	فِيكْتور	B	Bravo	W	Whisky
بِرَافُو	إينديا	P	Papa	X	Xray	Y	Yankee
شَاغلي	جُوِيِي	Q	Quebec	Z	Zulu	T	Tango
دِيلْطَا	كِيْلُو	R	Romeo	U	Uniform	M	Mike
إِشُو	لِيْمَا	S	Sierra	N	November	F	Fox
فُوكْسُ	مَائِكُ	مَائِكُ	طَانْغُو	G	Golf	فُوكْسُ	فُوكْسُ
فُولْفُ	نُوفَمْبَرُ	نُوفَمْبَرُ	يُونيفُورْمُ				

المصدر: (من إعداد الباحث) بالإعتماد البيانات المنشورة في الموقع الإلكتروني <https://bit.ly/2TxpPNz>.

المطلب الثاني: الدلائل المادية لترقيم الطائرة

يُكسب الترقيم كل طائرة صالحة للملاحة الجوية هوية تخولها الإنتماء لدولة معينة عن طريق رابطة الجنسية، ما يسمح لها بتنفيذ العمليات الجوية في ظروف سليمة وآمنة، وهذا بشرط حملها لمستندات معينة تعدّ بمثابة دليل على تسجيلها، وإمكانية عبورها الأقاليم الجوية الأجنبية ما يجعل استغلالها قانونيا من طرف مستغليها.

غير أنه يرد على تسجيل الطائرة بعض الإستثناءات التي تسمح بإعفاؤها من هذا الإجراء، أو تنهي قدرتها القانونية على الملاحة الجوية، كما يترتب الإخلال بهذا الإجراء جزاءات قانونية الهدف منها توقيع عقوبة ردعية.

¹ ميدو البرنس، (2010)، حروف ترميز الطائرات، <https://bit.ly/2MVHveR>، تاريخ الزيارة 2020/03/16، الساعة 15:56.

² (من إعداد الباحث) بالإعتماد البيانات المنشورة في الموقع الإلكتروني <https://bit.ly/2TxpPNz>.

الفرع الأول: وثائق الطائرة

عاجت اتفاقية شيكاغو 1944م في المادة 29 المستندات المحمولة على متن الطائرات¹ بقولها: "المستندات التي تحملها الطائرات: يجب أن تحمل كل طائرة تابعة لدولة متعاقدة تعمل في الملاحة الدولية، طبقاً لأحكام هذه المعاهدة المستندات الآتية:

- (أ) شهادة تسجيلها. (ب) شهادة صلاحيتها للطيران. (ج) الرّخص اللازمة لكل من أعضاء طاقمها. (د) سجل رحلاتها.
- (هـ) رخصة جهازها اللاسلكي إذا كانت مجهزة بمثل هذه الجهاز.
- (و) قائمة بأسماء الركاب وأماكن المغادرة والمقصد، إذا كانت تحمل ركاباً.
- (ز) قائمة بالبضائع وإقرارات تفصيلية بشأنها، إذا كانت تحمل بضائع."

وقد تبني م.ش.ج أحكام هذه المادة باعتباره مصادقاً على الاتفاقية، فاشترط في المادة 05 من م.ت رقم 09-207² عدم السماح للطائرات بممارسة الملاحة الجوية ما لم تتوافر على هذه الوثائق، ورغم وجود عدّة مستندات معترف بها على الصعيد الدولي، لم يشر م.ش.ج إلا لما اعتبر مهماً لتحقيق الأمن الجوي.

الفقرة 01: الشهادات

نصت المادة 05 من م.ت رقم 09-207 على أربع شهادات وطنية، بالإضافة إلى شهادات اعترّف بها دولياً حسب الحاجة والظروف، سايرها م.ش.ج وفق مراسيم مبعثرة لم يتم إدراجها ضمن الشهادات الواجب حملها مع الطائرة.

1- شهادة التسجيل

بعد تسجيل الطائرة يقدم للمعني مستخرج يسمّى شهادة التّرقيم³ حسب أحكام المادة 06 من م.ت 03-260 التي جاء فيها: "يترتب على قيد الطائرة في سجلّ ترقيم الطيران تخصيص رقم تسلسل، ويثبت بتسليم مستخرج يدعى (شهادة التّرقيم) يرفق بنموذج خاص به..."، وهو ما قصدته اتفاقية شيكاغو 1944م في مادتها 29/ أ بقولها: "(أ) شهادة تسجيلها"، والتي يجب أن تحمل على متن الطائرة لإثبات تسجيلها، وفي حال ضياعها أو تلفها الغير عمدي تسلّم للمالك أو المستغل نسخة أخرى حسب ما بيّنته المادة 26 من ق.رقم 06-98.

¹ فاروق إبراهيم جاسم، المرجع السابق، ص 67.

² مرسوم تنفيذي رقم 09-207 للمؤرخ في 11 يونيو 2009، يحدّد الشّروط العامّة لقابلية ملاحاة الطّائرات واستغلالها، ج.ر عدد 35 الصّادرة في 14 يونيو 2009.

³ (أنظر الملحق رقم 04).

كما شمل هذا الحكم الطائرات المدنية الأجنبية وفق المادة 01/12 من م.ت رقم 10-199 بقولها: "يجب على كلّ طائرة دولة أجنبية أن تحمل الوثائق الآتية عندما تحلق فوق التراب الجزائري: شهادة التسجيل..."، وقد قصد بها حسب المادة 02/74 من ق.رقم 98-06؛ الطائرات المسجلة في سجلّ ترقيم دولة أخرى مصادقة على اتفاقية شيكاغو 1944م أو لم تبرم اتفاقاً جويّاً ثنائياً مع الجزائر.

في سياق آخر ألزمت منظمة الطيران المدني كلّ دولة متعاقدة تقديم معلومات عن تسجيل وملكية أيّ طائرة مسجلة، بناءً على طلب أيّ دولة متعاقدة أخرى أو منظمة الطيران المدني الدولي، وفق أحكام المادة 21 من اتفاقية شيكاغو 1944م التي جاء فيها: "تبادل التسجيلات: تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدّم: /بناءً على طلب أي دولة متعاقدة أخرى أو الهيئة الدولية للطيران المدني البيانات الخاصة بتسجيل وملكية أيّة طائرة مسجلة بها.

/ وتقدّم كلّ دولة متعاقدة فوق ذلك إلى الهيئة الدولية للطيران المدني -طبقاً للأوضاع التي تقرّها هذه الهيئة تقارير تحتوي كافة البيانات الدقيقة التي تستطيع تقديمها عن ملكية وإدارة الطائرات المسجلة لديها والتي تعمل عادة في الملاحة الجوية الدولية، وتضع الهيئة الدولية للطيران المدني هذه البيانات تحت تصرف الدول المتعاقدة الأخرى بناءً على طلبها"

والملاحظ أنّ م.ش.ج لم يتحدّث عن شهادة التسجيل المشترك التي يصدرها تجمّع عدّة دول، والذي يأخذ إمّا شكل سجلّ مشترك موحد مودع لدى عدّة دول أو سجلّ مشترك مجزء عليهم، كما لم يتطرّق إلى التسجيل الدولي الذي تصدره المنظّمات الدولية التي تختارها الدول المتعاقدة لتسجيل طائراتها لديها¹.

2- شهادات التصديق

تمثّل هذه الشهادة ميلاد الطائرة لأنّها ذات طابع تقني فني²، فهي دليل على مطابقتها للأوصاف والشروط الدولية لصناعة النقل الجوي³، وهو ما فصل فيه م.ش.ج بالنسبة للطائرات الأهولة؛ عكس الطائرات بدون طيار أين اكتفى بإيراد مصطلح المصادقة؛ في المادة 05/02 من م.ر. رقم 21-285 بقوله: "المصادقة: إثبات أنّ منظومة الطائرة بدون طيار على المتن مطابقة للمتطلبات والخصائص المحددة عن طريق التنظيم"، ومعنى ذلك أنّ تنتمي لأحد الأصناف المحددة في

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص.53-55.

² حمد الله محمد حمد الله، الأفكار والقواعد الأساسية عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، المرجع السابق، ص.53.

³ بن ناصر وهيب، المرجع السابق، ص.20.

المادة 05 من م.ر حسب الغرض المستخدمة لأجله¹، وتكون مزودة بمنظومة لليقظة الجغرافية ومنظومة للتعريف الإلكتروني، وقد أحال تحديد شروط وكيفيات إجراء عملية المصادقة طبقا للمادة 02/15؛ إلى إصدار قرار مشترك بين وزير الدفاع الوطني والوزيرين المكلفين بالنقل والمواصلات السلّكية واللاسلكية، وجعل المركز الوطني هيئة مختصة في المصادقة عليها، ومشاركا في إعداد المعايير والمقاييس المتعلقة بها طبقا لأحكام المادة 03/18 و04 من نفس المرسوم الرئاسي. أمّا شهادة التصديق الخاصة بالطائرات المأهولة فتتضمن نوعان هما:

✓ شهادة صلاحية الطيران:

أي قدرة الطائرة على ممارسة الملاحة الجوية، وهو ما أورده م.ش.ج في المادة 02/05 من م.ت رقم 09-207، مسايرة منه للمادة 31 من اتفاقية شيكاغو 1944م التي جاء فيها: "شهادات الصلاحية للطيران: تزود كلّ طائرة مستخدمة في الملاحة الدولية بشهادة صلاحية للطيران صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة". فجعل اعتماد هذه الوثيقة من طرف الدولة المسجلة شرطا للاعتراف بها من طرف الدول الأخرى المتعاقدة، وهو ما قرره الملحق 08 من الاتفاقية بقوله: "توخّي لأمان يجب تصميم أي طائرة وصنعها وتشغيلها، وفقا لشروط الصلاحية للطيران الملائمة التي تضعها دولة تسجيل الطائرة، وبالتالي تصدر للطائرة شهادة صلاحية للطيران تبين أن الطائرة صالحة للطيران"². تكون سارية المفعول مدة معينة مع الصيانة الدورية للطائرة وفق ما هو معمول به دوليا.

تتولّى "منظمة إيكاو" وضع الحد الأدنى لمعايير الصلاحية؛ وتتولّى "سلطات صلاحية الطيران Airworthiness" القيام بالتحقق والمطابقة والمصادقة والتدقيق وإصدار العقوبة، فنجذ وكالتان مهمتان في هذا الجانب فالأولى هي "الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران EASA" وتُعنى بمواصفات ومعايير الترخيص، والثانية هي "إدارة الطيران الفدرالية الأمريكية FAA" والتي تُعنى بإنشاء اللوائح الفدرالية للطيران³، وقد أوجب م.ش.ج في المادة 09 من م.ت 09-207 إعداد مصلحة صيانة تضمّ مستخدمين تقنيين مؤهلين وورشات مجهزة لإبقاء الطائرة في حالة قابلية للملاحة.

¹ بين م.ش.ج أصناف كلّ طائرة بدون طيار في المادة 05 من م.ر رقم 21-285، وقسمها حسب الغرض المستخدمة من أجله كما يلي:
- الصنف 01 كلّ طائرة نقل أو تساوي كتلتها عند الإقلاع 02 كغ: تستخدم للتسليّة أو الترفيه أو المنافسة وفق المادة 01/07، وتستخدم للأغراض مهنية أو خاصة وفق المادة 04/11.

- الصنف 02 كلّ طائرة تفوق كتلتها عند الإقلاع 02 كغ وتقلّ أو تساوي 25 كغ: تستخدم للأغراض مهنية أو خاصة وفق المادة 04/11.
- الصنف 03 كلّ طائرة تفوق كتلتها عند الإقلاع 25 كغ وتقلّ أو تساوي 150 كغ: تستخدم للأغراض مهنية أو خاصة وفق المادة 04/11.
- الصنف 04 كلّ طائرة تفوق كتلتها عند الإقلاع 150 كغ: احتكر م.ش.ج حصريا نشاطات هذا النوع من الطائرات بدون طيار حسب المادة 45.

² فاروق إبراهيم جاسم، المرجع السابق، ص 58.

³ محمد نجيب عبد الواحد، المرجع السابق، ص 65-66.

كما تُلغى المادة 33 من الاتفاقية على عاتق الدول الاعتراف بها، متى طبقت الشروط الأقصى للسلامة من حيث التصنيع، حيث تتضمن هذه الشهادة نوع الطائرة ورقم تسجيلها وصوراً لأجهزتها وسنة ومكان صنعها، وشروط الاستخدام التي يتم تجديدها بعد إعادة الفحص¹، فالتفاقية شيكاغو 1944م دمجت الشهادتين في واحدة كإجراء تسهيلي على الدول من ناحية مراقبتها، وذلك ما قام به م.ش.ج من خلال استقراء كل الاتفاقات الجوية التي أبرمتها الجزائر مع الدول الأجنبية، وكمثال نذكر الإتفاق الثنائي بين دولة الجزائر ودولة تونس الشقيقة بموجب م.ر رقم 17-224²، حيث اعترف في المادة 09 من الإتفاق بشهادة الكفاءة الجوية وصلاحيات الطيران معا مع ضرورة احترام استغلال الطرق المتفق عليها.

كما نظم هذه الشهادة³ بموجب م.ت رقم 04-108⁴، بعد إشارته إليها في المادة 68 من ق.رقم 98-06 بقوله: "لا يمكن استخدام طائرة مقيّدة في السجل الجزائري لترقيم الطيران، في الطيران الجوي إلا إذا كانت تتوفر على شهادة قابلية الملاحه أو رخصة مرور وطنية في حالة صلاحية"، حيث اعتبرها في المادة 02 رخصة تمثل الأمن الجوي، تقدّم من طرف السلطة المختصة تجيز للطائرة بدأ الملاحه الجوية، فهو شرط اعتمده من خلال المادة 03 من م.ت رقم 09-207 بقوله: "لا يجوز لأية طائرة القيام بالملاحه الجوية ما لم تكن مزودة بوثيقة قابلية الملاحه صالحة..."، وجاء نفس الحكم بالنسبة للطائرات الأجنبية في المادة 02/12 من م.ت رقم 10-199 بقولها: "يجب على كلّ طائرة دولة أجنبية أن تحمل الوثائق الآتية عندما تحلق فوق التراب الجزائري: *شهادة الملاحه...".

والملاحظ أنّ م.ش.ج قد أخطأ بوضعه لفظ "الأمن الجوي" في المادة 02 المذكورة أعلاه، لأنّ هذا الأخير متعلّق بأمن الدولة كالتدخل الغير مشروع على الطائرات والإرهاب والإستيلاء وأمن المطارات، فهو أمر لا إرادي لذا لا يمكن ربطه بشهادة الصلاحية للطيران التي تمثل السلامة الجوية، أين يكون الخطأ فيها مفترضا يوجب مسؤولية الشركة أو المشغلين أو القائمين على توجيهها. وقد بينت المادة 05 من م.ت رقم 04-108 أنواع الشهادات الوطنية وهي:

أ- شهادة قابلية الملاحه للطراز: تحدّد طراز الطائرة ومدى موافقتها للمعايير المعمول بها، وإذا كانت مصنوعة في الخارج يجب أن تتضمن عبارة (للاستيراد).

¹ محمد فريد العريبي. هاني دوبدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص38.

² مرسوم رئاسي رقم 17-224 مؤرخ في 06 غشت 2017، يتضمن التصديق على اتفاق النقل الجوي بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الجمهورية التونسية، الموقع بالجزائر بتاريخ 26 أكتوبر 2015، ج.ر عدد 47 الصادرة في 16 غشت 2017.

³ (أنظر الملحق رقم 05).

⁴ مرسوم تنفيذي رقم 04-108 المؤرخ في 13 أبريل 2004، يحدّد خصائص وشروط تسليم وتجديد شهادة قابلية الملاحه ورخصة المرور الوطنية للطائرات المقيّدة في السجل الجزائري لترقيم الطيران، عدد 24 الصادرة في 18 أبريل 2004.

ب- شهادة قابلية الملاحة الفردية: وتمنح للطائرات المعترف بأهليتها للطيران حسب الفئة وإشارات الاستخدام وتضم: / شهادة قابلية الملاحة العادية: تقدّم لطائرة مطابقة لنموذج حصل على شهادة قابلية الملاحة للطراز. / شهادة قابلية الملاحة الخاصة: تسلّم لطائرات تتوفر فيها كلّ الشّروط المطابقة للمعايير المذكورة في الملحق 08 لاتفاقية شيكاغو 1944م، غير أنّها لا تطابق قواعد الملاحة شريطة أن تفرض علي استخدامها قيود، كما تمنح للطائرات التي لم تستكمل كلّ الفحوص للحصول على شهادة قابلية الملاحة للطراز. / شهادة قابلية الملاحة المحدودة: تمنح للطائرات المصنوعة من طرف هواة بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني. / شهادة قابلية الملاحة من أجل التصدير: تمنح للطائرة الموجهة للتصدير التي تثبت استيفاءها للشّروط التقنية التي تخولها الحصول على شهادة الملاحة غير أنّها لا تعتبر رخصة للطيران أو الملاحة الجوية .

تطبيقا للمادة 20 من اتفاقية شيكاغو 1944¹، نصّت المادة 06 من نفس المرسوم على الإشارات المميزة للطائرات من حيث شهادة قابلية الملاحة المقدّمة وكذا الوزن الإجمالي لها (مثلا: يدلّ الرمز "ع ر 1" على الطائرة المخصّصة للثقل العمومي ذات المحركات المتعدّدة، الممنوحة لها شهادة قابلية الملاحة العادية التي يفوق وزنها عند الإقلاع 5.700 كلغ)، وقد تمّ تنظيم شروط منحها في هذا المرسوم بالنسبة للطائرات ذات الصنع الوطني من المادة 10 إلى المادة 15 والطائرات ذات الصنع الأجنبي من المادة 16 إلى المادة 19.

● **شهادة التصديق على النوع:** تقدّم من طرف الشركة المصنّعة كدليل على صلاحية نموذج الطائرة من جهة التصميم والتصنيع، بل أكثر من ذلك حيث تعدّى الأمر في هذا المجال ليصل إلى ما يسمّى "بالطيران الأخضر"، وهو تخفيض استهلاك الوقود لحماية الغلاف الجويّ من التلوث، حيث اجتمعت في عام 2008م القوى المصنّعة للطيران وبعض منظمات البيئة ومنظمات الطيران، وأسّسوا خارطة طريق بعنوان "النمو ذو الكربون المحايد" اتّسمت بتوقّعات، كان مفادها أنّ نسبة انبعاث الكربون ستستمرّ حتى عام 2020م، ثم تبدأ بالإستقرار حتى عام 2035م ثم ينخفض بداية من عام 2050م (الشكل 05)، وهذا بسبب اكتشاف تقنية "خلايا الوقود" التي تحوّل كمياء الكربون والهيدروجين إلى تيار كهربائي وليس غاز مضرّ بالبيئة².

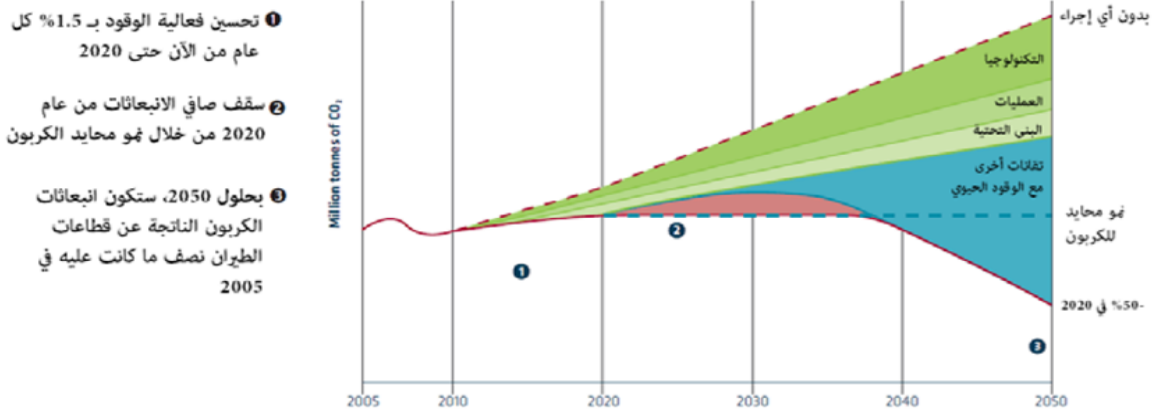
¹ المادة 20 من اتفاقية شيكاغو 1944: "حمل علامات الجنسية: يجب على كلّ طائرة تعمل في الملاحة الجوية الدّولية أن تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها".

² محمد نور حايك، "الطيران الأخضر"، مجلّة الطيران للجميع، عدد 12، سنة 2017، ص38.

الشكل 05: توقعات قيم انبعاثات الكربون والحد منها حتى عام 2050م.

التكنولوجيا العمليات البنى التحتية نفقات أخرى مع الوقود الحيوي

إلتزامات الشركات الصانعة



المصدر: محمد نور حايك، 2017، ص38.

أما منظمة الطيران المدني ICAO فقد سَطَّرت هدفا مفاده تخفيض انبعاثات أكاسيد النيتروجين بنسبة 45 % مقارنة بأحدث القواعد القياسية الدولية بشأن أكاسيد النيتروجين الصادرة عن الإيكاو، وكفاءة استهلاك الوقود بما يصل إلى 1,3% سنوياً بالنسبة للطائرات الجديدة التي تدخل حيز الإنتاج تم الإتفاق عليه في 2019/02/15، حيث أظهرت التوقعات آثار إيجابية نتيجة التحسينات التشغيلية، تمثلت في توفير نسب من الوقود تتراوح ما بين 167 كغم تسمح بتخفيض نسبة 26,2 مليون طن متري من ثاني أكسيد الكربون، و 307 كغم تخفض نسبة 48,2 مليون طن متري من ثاني أكسيد الكربون في كل رحلة بحلول عام 2025م¹.

3- رخص أعضاء الطاقم

وهي رخص تثبت أهلية طاقم الطائرة لمزاولة مهنة الملاحة الجوية، وهذا ما بيّنته المادة 32 من اتفاقية شيكاغو 1944م بقولها: "رخص الأفراد:

(أ) يشترط في قائد كل طائرة تعمل في الملاحة الدولية، وباقي أعضاء طاقم قيادتها أن تكون لديهم شهادات أهلية، ورخص صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة.

(ب) تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها في عدم الاعتراف فيما يتعلّق بالطيران فوق إقليمها، بشهادات الأهلية والرخص التي تمنحها لأيّ من رعاياها دولة متعاقدة أخرى".

¹ منظمة الطيران المدني ICAO، "الطيران المستدام يتخذ خطوة مهمّة إلى الأمام في الإيكاو"، نشرة صحفية، منتريال، كندا، سنة 2019، ص.ص 01-02.

وقد أشار إليها م.ش.ج في المادة 03/05 من م.ت.رقم 09-207 بمصطلح "إجازة وشهادات كل عضو من أعضاء الطاقم"، وبين تفاصيل تطبيقها بموجب م.ت.رقم 04-414¹ والتعديلات التي طالت؛ حيث شمل أيضا الطائرات الأجنبية حسب المادة 03/12 من م.ت.رقم 10-199 بقولها: "يجب على كل طائرة دولة أجنبية أن تحمل الوثائق الآتية عندما تحلق فوق التراب الجزائري *شهادة - الإجازات والمؤهلات والشهادات المناسبة لكل عضو من أعضاء الطاقم...".

وقد نصت المادة 87 على وجوب الاعتراف بهذه الشهادات والمؤهلات في حدود المعاملة بالمثل؛ بموجب اتفاق ثنائي أو معاهدة جوية، كما نظم شهادة الإعتماد التي تعترف بمؤهلات الملاح؛ وتسمح له بمزاولة نشاطه، بشرط أن تعترف له بها دولة أجنبية عضو في اتفاقية شيكاغو 1944م، وهذا بموجب م.ت.رقم 04-109² الذي أحالتنا إليه المادة 180 من ق.رقم 98-06.

من ناحية أخرى اشترط م.ش.ج على مستخدمي طائرة بدون طيار حصولهم على وثائق تثبت تأهيلاتهم لقيادة هذا النوع من الطائرات، تسلّم من طرف المركز الوطني وفق شروط وقواعد للتأهيل والتكوين تحدّد من طرف هذا المركز وهذا حسب ما بيّنته المادة 06/18 و 07 من م.ر.رقم 21-285.

4- شهادة الضجيج

ذكر م.ش.ج هذه الشهادة في المادة 12 من م.ت.رقم 10-199، حيث اشترط وجودها بالنسبة للطائرات الأجنبية بقوله: "يجب على كل طائرة دولة أجنبية أن تحمل الوثائق الآتية عندما تحلق فوق التراب الجزائري... شهادة تحديد الضجيج". فهي شهادة تبيّن طبيعة ضوضاء المحرك المولّد لقوة الدفع والتي يتمّ قياسها "بالهيرتز"، لذلك أوصت "منظمة المقاييس الدولية ISO" باستخدام وحدة "مستوى الضوضاء المحسوسة الفعّالة EPNL"، التي تمثّل التعبير العددي للتأثيرات الذاتية لضوضاء الطائرة على البشر³، وهو ما يعدّ تطبيقاً لما ورد في الملحق 16 من اتفاقية شيكاغو 1944م وحماية للبيئة، لأنّ ضوضاء الطائرات تعتبر من قبيل التلوث الجوّي إضافة إلى انبعاثات المحركات.

اعتمدت الجمعية العمومية للإيكاو عام 1968م مواد إرشادية لمراقبة الضوضاء الناتجة قرب المطارات، تعلّقت

¹ مرسوم تنفيذي رقم 04-414 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، يتعلّق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدموا الطيران المدني، ج.ر. عدد 82 الصادرة في 22 ديسمبر 2004.

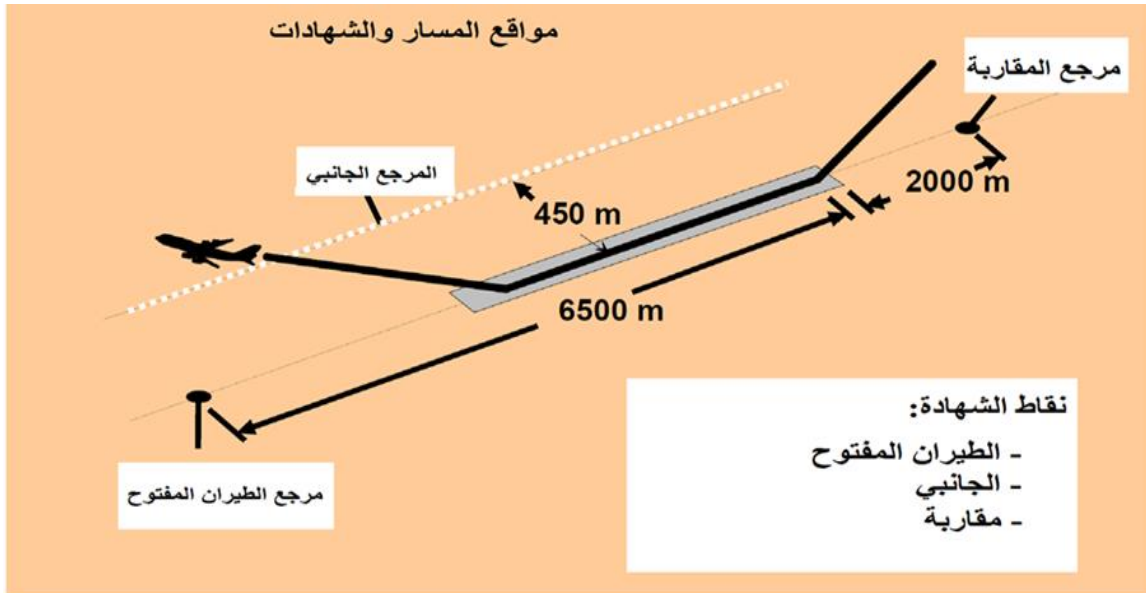
² مرسوم تنفيذي رقم 04-109 المؤرخ في 13 أبريل 2004، يحدّد شروط اعتماد شهادة طيران أعضاء طاقم القيادة وكذا المستخدمين الآخرين على متن طائرة مدنية مرقّمة في الجزائر، عدد 24 الصادرة في 18 أبريل 2004.

³ IENAIR, Analyse de la pertinence des classifications de bruit des aéronefs, PARIS, 2012, P04.

بإجراءات وصف وقياس ضوضاء الطائرات؛ ومدى قدرة الإنسان على تحملها؛ وكيفية طرح تراخيص في هذا المجال؛ ومعايير الحدّ منها قبل الإقلاع. أثمر ذلك إنشاء اللجنة المعنية بضوضاء الطائرات التي وضعت تراخيص متطلبات الضوضاء لمختلف أنواع الطائرات، حيث قامت في أول اجتماع لها بتعديل المحلق 16 أصبح ساري المفعول عام 1973م، تضمّن تراخيص متعلّقة بالطائرات النفاثة دون الصوتية والطرز المشتقة منها. كما قدمت في 1975/01/01 تراخيص تعلّقت بالطائرات الأسرع من الصوت؛ ثم في 1977/10/06 تراخيص بالنسبة للطائرات فوق صوتية؛ وفي 1980/01/01 تراخيص بالنسبة لطائرات الهليكوبتر¹؛ وفي 2006/01/01 تم إصدار تراخيص بالنسبة للطائرات دون سرعة الصوت التي تمّ تقديم طلب شهادة النوع لها، وطائرات المروحة التي يزيد وزنها عن 8618 كغ².

فتحديد الحدّ الأدنى للضوضاء يعتمد على ظروف الطيران، ووزن الطائرة؛ وعدد محركاتها؛ ودرجة الحرارة؛ والضغط الجوي؛ وإجراءات الإقلاع أو الهبوط؛ ونوع الوقود (الشكل 06)، فمثلا يجب أن تنتج الطائرات التجارية نسبة ضوضاء أقل من EPNdb108³، لذلك حدّدت منظمة إيكاو ICAO في هذا الإطار أهدافا تكنولوجية؛ تمثّلت في تحسين ضوضاء الطائرات بما يصل إلى 15,5 ديسيبل أقل من حدود الفصل 14 للطائرات ذات الممر الواحد بحلول عام 2028م⁴.

الشكل 06: رسم بياني لنقاط قياس شهادة ضوضاء الطائرات⁵.



المصدر: Alain DEPITRE, 2006, P07

¹ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، اتفاقية الطيران المدني الدولي "الملاحق من الأول إلى الثامن عشر"، رابط تحميل الوثيقة: <https://bit.ly/34CwtFr>، ص26.

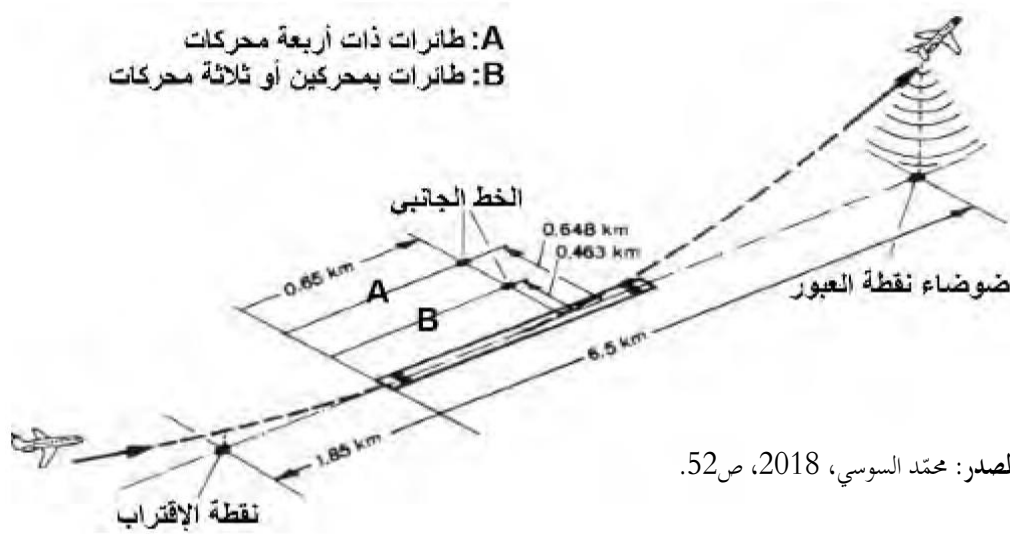
² IENAIR, Op.Cit ; P07.

³ محمد السويسي، "ضجيج الطائرات"، مجلّة الطيران للجميع، عدد 14، سنة 2018، ص52.

⁴ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، "الطيران المستدام يتخذ خطوة مهمة إلى الأمام في الإيكاو"، المرجع السابق، ص01.

⁵ Alain DEPITRE, Noise Certification Workshop "Session 02: EPNdB Metric", Meetings Environmental Workshop ICAO, day 06-07 Novembre 2006, Bangkok, P07.

- أما مسافة تحديد مستوى الضجيج فتقدّر بحسب عدد محركات الطائرة (الشكل 07) وهي كالاتي:
- عند الإقتراب في نقطة 01 ميل واحد أي 1,85 كم قبل عتبة المدرج.
 - عند الإقلاع في نقطة 3,5 ميل بحري أي 6,5 كم بداية من إعتاق الفرامل بغض النظر عن الإرتفاع.
 - عند الإقلاع أين تكون الطائرة في نقطة جانبية لخط المدرج الوسطي بمسافة 463 م للطائرات ذات المحركين أو ثلاث محركات؛ أو بمسافة 648 م للطائرات ذات الأربع محركات¹.
- الشكل 07: المسافات المعتمدة لتحديد مستوى الضجيج حسب عدد محركات الطائرة.



5- شهادة التأمين والصحة

- اشترطت المادة 173 من ق.رقم 06-98 حمل الطائرة لشهادة التأمين وتقديمها عند كل تفتيش، لأنها ضمان عن الأضرار والمسؤوليات الناتجة عن استغلالها². فحسب المادة 06/15 من اتفاقية روما 1952م يجب:
- تحديد اسم الشخص أو الأشخاص الذين كلفت مسؤولياتهم بموجب هذا التأمين.
 - شهادة صادرة من الجهات المختصة في الدولة التي سجلت بها الطائرة؛ أو المقر الرئيسي لأعماله تؤكد ملاءمته.
 - إذا قدم ضمان آخر وجب على السلطات المختصة في الدولة التي سجلت بها الطائرة أن تقدم شهادة بذلك.

في سياق متصل يجب على قائد الطائرة ومشغلي الطائرات والهيئات المعنية؛ امتلاك جميع الشهادات والنماذج وأدلة الطيران؛ التي ألزمت بتنفيذها وثائق الإيكاو المتصلة بالصحة في حال وجود وباء، كالشهادة

¹ محمد السوسي، "ضجيج الطائرات"، المرجع السابق، ص 52.

² عصام الدين عمر، تأمين النقل البحري والبري والجوي، الناشر الإتحاد المصري للتأمين، القاهرة، مصر، سنة 1992، ص 154.

الدولية للتطعيم، أو بطاقة الصحة العامة الخاصة بتحديد موقع الركاب¹؛ التي تمّ تعديل نموذجها في الجلسة 04 من الدورة 196 لمجلس الإيكاو المنعقد في 18 جوان 2012م، بهدف تعزيز تبادل المعلومات والإستجابة الفعّالة في حال تفشّي وباء واسع النطاق²، وكذلك وثيقة إجراءات خدمات الملاحة الجوية والتي تتضمنّ التعليمات التي يتّبعها قائد الطائرة في الإتّصال ببرج المراقبة.

6- شهادة تحديد الضرر والصيانة:

أشار م.ش.ج في المادة 05 من م.ت.رقم 09-207 إلى شهادة تحدّد الضرر الذي أصاب الطائرة، وفرض في المادة 03/18 على المستغل قبل مباشرته أيّة رحلة أن يحمل على الطائرة شهادة صيانة صالحة.

الفقرة 02: التراخيص

بيّنت المادة 68 من ق.رقم 98-06 مجموعة من التراخيص الواجب توافرها حتى يكون استغلال الطائرة مشروعا بقولها: "لا يمكن استخدام طائرة مقيّدة في السجل الجزائري لترقيم الطيران في الطيران الجويّ إلا إذا كانت تتوفّر على شهادة قابلية الملاحة أو رخصة المرور الوطنية في حالة الصّلاحية".

1- رخصة إستغلال الخدمات الجوية

تطبيقا لفكرة سيادة الدولة على إقليمها الجويّ³ نصّت اتفاقية شيكاغو 1944م في المادة 06 على هذه الرّخصة بقولها: "الخطوط الجوية المنتظمة./لا يجوز تشغيل أي خطّ جويّ دولي منتظم فوق إقليم دولة متعاقدة أو في داخله، إلاّ بإذن خاصّ أو أيّ ترخيص آخر من تلك الدولة وطبقا لشروط ذلك الإذن أو الترخيص".

فحسب المادة 01/114 من ق.رقم 98-06 قام م.ش.ج بفرضها على الطائرات التّابعة لمؤسّسات أجنبية؛ تمارس نشاطها داخل إقليم الدولة بمقابل وفق امتياز يمنح من طرف و.و.ط.م متعلّق بالنقل الجويّ الدولي فقط، عكس النقل الجويّ الدّخلي الذي جعله حكرا على المؤسّسات التّابعة للقانون الجزائري تطبيقا منه للمادة 07 من الاتفاقية⁴، دون احتياجهم

¹ (أنظر الملحق رقم 06).

² منظمّة الطيران المدني الدوليّ ICAO، اعتماد التعديل رقم (23) للملحق 09، وثيقة منشورة من طرف منظمّة الإيكاو، مونتريال، كندا، www.icao.int/icaonet.

³ عبد الفضيل محمّد أحمد، المرجع السابق، ص30.

⁴ المادة 07 من اتفاقية شيكاغو 1944: "الطيران الدّخلي: لكلّ دولة متعاقدة الحقّ في أن ترفض الإذن لطائرات الدّول المتعاقدة الأخرى بأن تأخذ ركابا أو بريدا أو بضائع، من أي نقطة داخل إقليمها لنقلهم بمقابل إلى نقطة أخرى داخل نفس الإقليم، كما تعهدت كل دولة بالأّ تعمل أيّ ترتيبات أو تمنح -بصفة مطلقة- أيّ امتياز من هذا القبيل لدولة أخرى أو مؤسّسة نقل جويّ تابعة لدولة أخرى، أو أن تحصل لنفسها على مثل هذه الميزة من دولة أخرى".

لرخصة ممارسة هذا النشاط وإنما عليهم المشاركة في عروض الإمتياز المفتوحة من طرف السلطة المختصة؛ وفق المادتين 115 و 112 من ق.رقم 06-98، فتخلف هذه الرخص بالنسبة لطائرات خصّصت لنقل جوي أو سُمح بتخصيصها لهذا الأمر، يعرض صاحبه حسب المادة 220 من ق.رقم 06-98 إلى عقوبة حبس من 01 إلى 05 سنوات، مع غرامة مالية مقدّرة بـ 200 ألف إلى 500 ألف دج أو بإحدى العقوبتين فقط.

2- رخصة الإستخدام بالنسبة للطائرات بدون طيار

تعدّهاته الرخصة خاصّة بالطائرات بدون طيار دون الطائرات المأهولة، حيث اشترط م.ش.ج الحصول عليها بالإضافة إلى رخصة التّحليق العادي أو الإستثنائي، فهو ترخيص استخدام مسبق لطائرات بدون طيار للقيام بالنشاطات المذكورة في المادة 10 من م.ر. رقم 21-285¹. فبعد أن كانت مصلحة الجغرافيا والكشف عن بعد للجيش الوطني الشعبي هي المخولة حسب المادة 08 من م.ر. رقم 94-96² بتسليم ترخيص ممارسة النشاطات المذكورة في المادة 10، أصبح هذا الإجراء من إختصاص المركز الوطني حسب المادة 21 من م.ر. رقم 21-285، حيث يقوم بتسليم ترخيص الإستخدام للمعني قبل القيام بالتّحليق، وهذا بالنسبة للطائرات بدون طيار المعدّة لأغراض مهنية أو خاصّة أو تجارب أو اختبارات، مستثنيا من ذلك الطائرات المعدّة للتّرفيه والمنافسة؛ والطائرات ذات الصّنف الرابع التي تفوق كتلة إقلاعها 150 كغ.

وقد نظّم م.ش.ج كيفية الحصول على هذا التّرخيص في القسم الثاني من م.ر. رقم 21-285، حيث يودع طلب الحصول عليه من قبل صاحب الطائرة بدون طيار لدى المركز الوطني، وفق ملفّ لم يبيّن م.ش.ج مضمونه ضمن المادة 23 من م.ر.؛ إلاّ أنّه أشار في المادة 33 إلى تدوين هوية الطّيار أو الطّيّارين لمنظومة الطائرة بدون طيار وتأهيلاتهم على رخصة الإستخدام. يكون إيداع الملف قبل 40 يوما من تاريخ العملية المرترقة؛ وفي حال القبول يبلغ صاحبه قبل 20 يوما من بدأ الأشغال المرترقة بالإضافة إلى تبليغ الوكالة الوطنية للطيران المدني، وهي نفس المدّة بالنسبة لحالة رفض الطّلب أين يبلغ المعني بالرفض مرفقا بتسبيب وله حقّ الطّعن طبقا للتّشريع المعمول به، فيكون هذا التّرخيص محدّد الصّلاحية حسب زمن العملية المراد القيام بها مع إمكانية تمديدتها أو تقليصها؛ وهذا في حدود النشاط الذي تمّ التّرخيص بممارسته.

¹ النشاطات المذكورة في المادة 10 من م.ر. رقم 21-285 هي:

- إنجاز صور جويّة لاحتياجات الإعلام الجغرافي والتلفزيون والسّنما.
- جمع المعطيات والملاحظات والتّقييمات والتفتيشات والمراقبة الجويّة.
- كلّ النشاطات المهنية أو الخاصّة المتعلّقة بنشاطات خدماتية أو علمية.

² مرسوم رئاسي رقم 94-96 المؤرّخ في 23 أبريل 1994، يتضمّن إحداث مصلحة للجغرافيا والكشف عن بعد للجيش الوطني الشعبي ويجدّد مهامها، ج.ر. عدد 25 الصّادرة في 27 أبريل 1994.

فطبقا للمواد 27 و 28 و 29 من نفس م.ر يرفض تقديم رخصة الإستخدام؛ في حال المساس بمصالح الدفاع الوطني؛ والأمن الوطني؛ والنظام العام؛ والحياة الخاصة للمواطنين، وعندما يخص التحليق المناطق والنقط الحساسة من التراب الوطني الممنوعة مؤقتا من التحليق أو الممنوعة منعاً باتاً، لأنه في حال القبول يحدّد المركز الوطني متطلبات التحليق، كما يمكن تعليق أو إلغاء هاته الرخصة بعد قبول تقديمها للمعني وأثناء ممارسته لأشغاله؛ في حال المساس بالأمن الوطني و/أو النظام العام و/أو الغير.

3- رخصة التحليق

يعتبر إجراء إضافيا إلى "شهادة القابلية للملاحة" أورده م.ش.ج في المادتين 04/02 و 03 من م.ت.رقم 10-199 خصّ به الطائرات الأجنبية دون الوطنية، سمح لها بموجب استعمال المجال الجوي الجزائري؛ غير أنّه ربطها بعبارة "مع أو بدون هبوط"، عكس "رخصة التحليق والهبوط" الواردة في نفس المادة فقرة 06 التي أباح فيها الهبوط صراحة، فالفرق بينهما أنّ رخصة التحليق تمنح للطائرات الأجنبية مع عدم جواز هبوطها إلا اضطرارا، عكس الرخصة الثانية التي تبيح هذه الحقوق ومنها حق الإقلاع من مطارات جزائرية.

فإعمال هذه الرخصة يعدّ تطبيقا لما ورد في المادة 03/ج¹ من اتفاقية شيكاغو 1944م، وهو ما صرح به م.ش.ج في المادة 01/74 من ق.رقم 98-06 بقوله: "لا يجوز لأية طائرة دولة أجنبية أن تحلق فوق التراب الوطني أو النزول عليه إلا بموجب رخصة خاصة تصدرها السلطة الوطنية المختصة"، والمقصود بالسلطة الوطنية المختصة هي السلطة المذكورة بعبارة "السلطة الوطنية المؤهلة"، والتي تعني حسب المادة 03/02 من م.ت.رقم 10-199 وزير الدفاع الوطني، كما اشترط هذه الرخصة بالنسبة لمناورات الطائرات التي تمارس عروضاً عامة، تصدرها السلطة المختصة التي لم يبين ماهيتها وهو ما أورده ضمن المادة 79 من ق.رقم 98-06.

من ناحية أخرى لم تستثنى الاتفاقية الطائرة بدون طيار وهو ما صرحت به المادة 08 بقولها: "الطائرات التي تطير بدون طيار./لا يجوز لأيّ طائرة يمكن طيرانها بدون طيار أن تطير بدونه فوق إقليم دولة متعاقدة إلا بترخيص خاص من تلك الدولة وطبقا لشروط ذلك الترخيص، وتتعهّد كلّ دولة متعاقدة بأن تخضع طيران مثل هذه الطائرة بدون طيار في المناطق المفتوحة للطائرات المدنية، لمراقبة تسمح بتجنّب كل خطر على الطائرات المدنية"، وعليه فإنّ الترخيص الخاص المطلوب هنا مماثل لترخيص صدر من خلال اتفاق ثنائي خاص متعلّق بتحليق الطائرات العادية، يسمح لها بالتحليق

¹ المادة 03/ج من اتفاقية شيكاغو 1944: "الطائرات المدنية وطائرات الدولة/ج.لا يجوز لأيّ طائرة من طائرات الدولة التابعة لدولة متعاقدة أن تطير فوق إقليم دولة أخرى أو أن تحبط فيه، إلا إذا كانت قد حصلت على ترخيص بذلك من خلال اتفاق خاصّ وغيره وطبقا لشروط ذلك الترخيص".

فوق إقليم دولة أخرى أو الهبوط فيه بموجب المادة 03 /ج من ذات الاتفاقية¹.

كما يمكن أن يكون هذا الترخيص إصداراً فردياً طويل الأمد من طرف إحدى الدول الأعضاء، خاصاً بنظم الطائرات الغير مأهولة كبيرة الحجم مثل طائرة "فانتوم 3" المصنعة من طرف شركة "دي جي آي DJI" المستخدمة في الرحلات الدولية، وقد تعفي بعض الدول إصدار الترخيص لما يسمّى "الفئة المفتوحة من عمليات نظم الطائرات الموجهة عن بعد" المذكور في التشريع الناشئ للاتحاد الأوروبي².

فالم.ش.ج اعتمد نفس الإجراء وفق المادة 75 من ق. رقم 98-06، على كلّ الطائرات بدون طيار المتواجدة على أرض الوطن أو التي تمرّ فوق أجوائه، باستثناء الطائرات العسكرية التابعة لوزارة الدفاع الوطني طبقاً للمادة 03 من م.ر رقم 21-285، والطائرات التابعة للدولة الموضوعة تحت تصرفها أو المستأجرة من قبلها؛ إذا استعملت في إطار عمليات تدخل مصالح الأمن؛ ومهام الإسعاف والإنقاذ؛ ومهام مكافحة حرائق الغابات وهذا ما بيّنته المادة 44 من م.ر.

وبالتالي اشترط م.ش.ج الحصول على رخصة عادية بالنسبة للطائرات بدون طيار؛ المعدة للترفيه والمنافسة والتسليّة طبقاً للمادة 01/08 من م.ر، للتخليق في المناطق المحددة بموجب قرار مشترك بين وزير الدفاع الوطني؛ والوزراء المكلفين بالداخلية؛ والنقل؛ والمواصلات السلكية واللاسلكية طبقاً للمادة 09 من م.ر. كما اشترط رخصاً استثنائية للتخليق بالنسبة لجميع أنواع الطائرات بدون طيار، سواء كانت معدة للترفيه والتسليّة؛ أو أغراض مهنية؛ أو خاصّة؛ أو موجهة لنشاطات تستلزم الإختبارات؛ والإختبارات التجريبية؛ أو التجارب؛ أو التي تمارس رحلات دولية، وهو ما بيّنه من خلال المادتين 38 و39 من م.ر أين منع تحليقها على:

- المناطق الحدودية والمواقع الصناعية وأماكن التّجمع السكّاني والمناطق الحضرية وتجمّعات الأشخاص.
 - الطّيران في الليل حتّى ولو كانت مزوّدة بتجهيزات ضوئية، والطّيران في ظروف جويّة سيّئة.
 - الطّيران بالقرب من شبكات الخطوط الكهربائية ذات الضّغط العالي والمرتفع.
- وقد منع تحليق هاته الطّائرات منعاً باتّاً طبقاً للمادة 35 من م.ر في الأماكن الآتية:
- المناطق والمنشآت العسكرية أو في محيطها الأمني.

¹ عبد الحمي عماد الدّين أحمد، "التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد ذات الإستخدامات المدنية والتجارية من وجهة منظمة الطّيران المدني الدولي ICAO"، مجلّة العلوم القانونية والإقتصادية، المجلّد 59، عدد 02، كليّة الحقوق جامعة عين شمس، مصر، سنة 2017، ص 757.

² بن منصور محمّد أمين. زروال معروزة، "النطاق القانوني للطائرة بدون طيار: موقف المشرّع الجزائري من خلال اتّفاقية شيكاغو 1944 واتّفاقية روما 1952 وقانون الطّيران المدني رقم 98-06"، المرجع السابق، ص 736.

- المواقع والبنائيات والنقاط ذات الطابع الحساس أو في محيطها الأمني.
 - داخل المطار أو في محيط الحماية القانوني لمنشأة قاعدية مخصصة للهبوط أو الإقلاع أو الفضاءات التابعة لها.
 - المجال الجوي المراقب والمناطق المنظمة والخطرة والمنوعة.
- واشترط ترخيصا خاصا بالنسبة للطائرة بدون طيار التي تمارس رحلات دولية حسب المادة 02/21، غير أن مثل هذه الطائرات لا يمكن أن تحمل وثائق بحكم طبيعتها الخاصة، لأنها لا تتوفر على طاقم يقودها؛ وإن كان موجودا فيتحكم بها من بعيد، لذلك يتم التعرف عليها بلوحة تعريفها وطريقة ترميمها¹ ومنظومتي اليقظة الجغرافية والتعريف الإلكتروني.
- 4- رخصة المرور²

اعترف م.ش.ج بهذه الرخصة في المادة 68 من ق.رقم.98-06؛ وقام بتعديل نموذجها بموجب م.ت.رقم 13-178³؛ وجعلها شرطا أساسيا لاستخدام طائرة صالحة للطيران مقيّدة في سجل الترميم الجزائري، واعتبرها وفق المادة 03 من م.ت.رقم 04-108 وثيقة تسلمها و.و.ط.م؛ ترخص بموجبها مؤقتا بالطيران الجوي حسب المجالات الواردة في المادة 21 من نفس المرسوم وهي:

/ القيام برحلات رقابية هدفها تسليم شهادة قابلية الملاحة الفردية، لطائرة منتهية الصنع والمحددة حسب المادة 23 بسنة أشهر يمكن رفعها إلى 01 سنة، تحصل نموذجها على شهادة قابلية الملاحة للطراز، أو طائرة أحييت من الوضعية (R) إلى الوضعية (V)⁴ سببه حسب المادة 22 من نفس المرسوم سحب شهادة قابلية الملاحة العادية جراء تعديل للطائرة غير مصادق عليه أو تردّي حالتها التقنية.

/ السماح بالرحلات التجريبية ورحلات المواكبة لطائرة انتهت صلاحية شهادة قابليتها للملاحة والطائرات المستوردة.

5- رخصة جهاز الأسلكي:

يشكل هذا الجهاز تهديدا لأمن الدولة لأنه يستعمل في التجسس⁵، لذلك ألزمت المادة 30 من اتفاقية شيكاغو 1944م كل دولة متعاقدة الحصول على ترخيص من السلطة المختصة، بتركيب هذا الجهاز أو استعماله أثناء وجودها في إقليم دولة متعاقدة، من طرف أعضاء طاقم الطيران الذين لديهم رخصة خاصة لهذا الغرض بقولها: "جهاز الأسلكي بالطائرات:

¹ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، النظر في المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد، المرجع السابق، ص A3.

² (أنظر الملحق رقم 07).

³ مرسوم تنفيذي رقم 13-178 المؤرخ في 05 مايو 2013، يعدل المرسوم التنفيذي رقم 04-108 المؤرخ في 13 أبريل 2004، يحدد خصائص وشروط تسليم وتجديد شهادة قابلية الملاحة ورخصة المرور الوطنية للطائرات المقيّدة في السجل الجزائري لترقيم الطيران، ج.ر عدد 25 الصادرة في 12 مايو 2013.

⁴ حسب المادة 21 / 02 من م.ت.رقم 04-108 يقصد بالوضعية R أنّ الطائرة غير مرخص لها بالطيران، عكس الوضعية V .

⁵ محمد فريد العربي. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 39.

(أ) لا يجوز لطائرات كل دولة متعاقدة أن تحمل جهاز إرسال لاسلكي أثناء وجودها في إقليم دولة متعاقدة أخرى أو فوق ذلك الإقليم، إلا إذا كانت السلطات المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة قد أصدرت ترخيصا بتركيب مثل هذا الجهاز وتشغيله، ويكون استعمال جهاز الإرسال اللاسلكي داخل إقليم الدولة المتعاقدة التي تطير الطائرة فوقه خاضعا للأنظمة التي تضعها تلك الدولة.

(ب) لا يجوز أن يستعمل جهاز الإرسال اللاسلكي إلا أعضاء طاقم الطيران الذين لديهم رخصة خاصة لهذا الغرض صادرة من السلطات المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة.

وقد أشار إليها م.ش.ج في المادة 05 من م.ت.رقم 207-09 بمصطلح "إجازة راديو سلكي الطائرة"، حيث أوجب في المادة 71 من ق.رقم 06-98 قيد كافة أجهزة الإتصال والملاحة؛ وإرشادات اللاسلكية الموجودة داخل الطائرات في سجل الترخيم؛ مع وجوب اعتمادها وفق ما يقتضيه القانون، وهو ما اشترطته المادة 12 من م.ت.رقم 10-199 بالنسبة للطائرات الأجنبية بقولها: "...إجازة محطة راديو الإتصال المتواجدة على متنها إذا كانت مجهزة بجهاز راديو الإتصال"، كما اشترط على مستخدمي الطائرة بدون طيار طبقا للمادة 32 من م.ر.رقم 21-285 احترام حزم الذبذبات وقدرات الإرسال المرخص بها حسب القانون.

الفقرة 03: السجلات والكتيبات

اشترط م.ش.ج في القانون أن تحمل الطائرة المأهولة سجلاً واحداً وكُتَيْبَانِ هم على النحو الآتي:

1- سجلّ الرّحلات

نصت عليه المادة 34 من اتفاقية شيكاغو 1944م بقولها: "سجلاتّ الرّحلات: يحتفظ لكلّ طائرة تعمل في الملاحة الدولية بسجلّ رحلات تقيد به البيانات عن الطائرة وطاقمها وعن كلّ من رحلاتها، وذلك بالشكل الذي يقرّر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه الاتفاقية". أمّا م.ش.ج فقد أشار إليه في المادة 05/05 من م.ت.رقم 207-09 باسم "دفتر الرّحلات"، ويطلق عليه أيضا اسم "بطاقة الرّحلات"¹ حيث يضمّ حسب المادة 66 من نفس المرسوم جنسية الطائرة؛ وترقيمها؛ والتاريخ؛ وقائمة بأسماء أعضاء الطاقم وتعيينهم؛ ومكان وساعة الإقلاع والوصول؛ وزمن وطبيعة الطيران إذا كان خاصاً أو عملاً جويّاً أو نفلاً منتظماً أو غير منتظم؛ وكل العوارض والملاحظات إن وجدت؛ وتوقيع المسؤول.

تسجّل فيه كلّ الرّحلات التي تمت مع تدوين حالة الطائرة قبل القيام بأيّة رحلة، وتاريخ ومكان وساعة الإقلاع

¹ محمد فريد العربي. هاني دوبدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص39.

والهبوط؛ والزمن الذي استغرقته؛ وكمية الوقود المستهلكة؛ وتشكيل الطاقم؛ ومعلومات عن الحمولة والشحنة؛ والوقت الذي استغرقته في تجريب المحرك وهي على الأرض؛ وكلّ حدث يحصل خلال الرحلة كالاتصالات¹. وهو نفس ما اشترطته المادة 12 من م.ت.رقم 10-199 بالنسبة للطائرات الأجنبية بقولها: "يجب على كلّ طائرة دولة أجنبية أن تحمل الوثائق الآتية عندما تحلّق فوق التراب الجزائري:

- دفتر المسلك أو وثيقة تعادله.
- التعليمات الخاصة باستعمال العتاد ولاسيما تلك المتعلقة بعمليات النجدة.
- القائمة الإسمية للركاب ومكان ركوبهم ومقصدهم و/أو التصريح المفصل لطبيعة الحمولة".

غير أنّ منظمة الإيكاو اتخذت بعض التوصيات تكلمت فيها عن الإستغناء عن تدوين أسماء الركاب؛ والإكتفاء ببيان إجمالي عددهم ووجهتهم، لكنّ كثيرا من الدول الأعضاء تجاهلوا هذه التوصية بسبب تزايد حوادث خطف الطائرات وتشديد المراقبة في المطارات²، فسجلّ الرحلات يضمّ 05 مستندات³ هي:

/ صفحة الحمولة: يجب أن تكون على جميع الرحلات. فهي ورقة بشعار الشركة يدوّن فيها عدد الركاب؛ وكمية الوقود؛ ووزن منطقة الشحن في الطائرة؛ ووزن حمولة الطائرة كاملة.

/ ورقة الحاويات داخل الطائرة: وتكون أيضا على جميع الرحلات تبين هذه الورقة الحمولة الخاصة بالشحن فقط على الطائرة، وفي بعض الأحيان تكون مشمولة في ورقة الحمولة السابق ذكرها، حيث أشار م.ش.ج إلى هاته المعلومات في المادة 05 / 08 م.ت.رقم 09-207 بقوله: "بيان وثائق الشحن والتصريحات المفصلة عن البضائع إذا كانت تنقل البضائع".

/ قائمة أسماء الركاب وجنسياتهم⁴: تُحمل هذه الوثيقة على الرحلات الدولية فقط. يدوّن فيها أسماء الركاب بالكامل وجنسياتهم وأرقام مقاعدهم، وقد عدّل نموذجها وفق الفصل الثالث من الملحق 09 الخاص باتفاقية شيكاغو 1944م ليشمل البيانات البيومترية⁵؛ بغية دعم أنشطة تقييم المخاطر قبل الوصول أو المغادرة لتحسين

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 58.

² محمد نعيم علوه، المرجع السابق، ص 81.

³ موقع Cabin Crew، (2014)، <https://bit.ly/3dcC5qy>، تاريخ الزيارة 2020/06/17، الساعة 19:04.

⁴ (أنظر الملحق رقم 08).

⁵ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، تقرير الاجتماع 09 لفريق خبراء التسهيلات (البند 03: التعديلات على الملحق 09)، من 04 إلى 07 أبريل 2016، مونتريال، كندا، سنة 2016، ص 4-3A.

كفاءة مراقبة الحدود، لأنّ التحليل الفعّال لبيانات أسماء الرّكّاب يساهم في تحديد التّهديدات المحتملة على أمن الطّيران والأمن القومي¹، وهو ما بيّنته المادة 07/05 م.ت رقم 207-09 غير أنّه لم يشترط أن تكون جزءاً من سجلّ الرّحلات.

/ خطة مقاعد الرّكّاب: تُحمل على جميع الرّحلات الدّولية أو الدّاخلية. فهي تشبه قائمة أسماء الرّكّاب وجنسيّتهم، مع اختلاف يكمن فيما إذا كان المسافر يحتاج معاملة خاصّة كأصحاب الإعاقات مثلاً أو وجبة خاصّة.

/ ورقة التّصريح العامّة: تُحمل في الرّحلات الدّولية فقط ويدوّن فيها:

أ. أسماء جميع الملاحين العاملين على الرّحلة بما فيهم الطّيارين والمهندسين وأيّ ملاح إضافي على الطّائرة.

ب. جميع أسماء الملاحين الغير العاملين على الرّحلة والقادمين لتشغيل رحلة أخرى من مطار الوصول.

ج. أسماء جميع ضباط أمن الطّائرة، والأشخاص المسؤولين عن حمولة الطّائرات.

2- كتيب الإستغلال

اعتبرته المادة 09/05 من م.ت رقم 207-09 دليلاً توجيهياً على كيفية استغلال الطّائرة للملاحة الجويّة؛ ومؤشراً توضيحياً على حدود أدائها حسب المادة 02 من م.ت رقم 208-09²، كما أنّ أيّ تعديل يطرأ على بياناته يخضع لموافقة و.و.ط.م وفق المادة 04/11 والمادة 63 من م.ت رقم 207-09، فمجملاً يحوي المعلومات الآتية:

- حقوق وواجبات مستخدمي الاستغلال وتشكيلة الطاقم الصّوري حسب الطّرق الواجب سلوكها.
- إجراءات الطّيران والإستعمال بما فيها توزيع مهام أعضاء الطاقم، ووثائق الطّريق الصّورية للطّيران "دليل الطّريق"، التّدابير التي من شأنها الحفاظ على اللياقة البدنية والعقلية لأعضاء الطاقم، لاسيما التّعليمات المتعلّقة بالتغذية وتحديد تناول المشروبات الكحولية.
- حدود الجوّ الدّنيا بالنسبة لكلّ محطة جويّة منتظمة، وظبط الحدود الدّنيا الملائمة للمحطّات غير منتظمة، ودرجات العلوّ الأدنى بالنسبة للطّرق المنتظمة أو الواجب احترامها بالنسبة للطّرق الغير منتظمة، وفترات خدمة الطّيران والرّاحة.
- أدنى الطّروف الجويّة لكلّ محطة إقلاع أو اتّجاه أو إخلاء التي تؤتمن بانتظام ومنهجية كفيلة بتحديد أدنى الطّروف الجويّة بالنسبة لمحطّات الإقلاع والاتّجاه والإخلاء غير المؤتمنة بانتظام.

¹ منظمة الطّيران المدني الدولي ICAO، اعتماد التّعديل رقم 26 للملحق 09 (المرفق "ب" استمارة تقييم الأثر فيما تعلق بالتّعديل 26 على الملحق 09)، رقم الوثيقة EC 6/3-17/88، مونتريال يوم 2017/07/14، رابط التّحميل <http://portal.icao.int>، ص B2.

² مرسوم تنفيذي رقم 208-09 المؤرخ في 11 يونيو 2009، يحدّد الشّروط التقنيّة لاستخدام الطّائرة وقواعد التّهيئة والأمن على متنها، ج.ر عدد 35، الصّادرة في 14 يونيو 2009.

- الظروف التي يجب أن يحتفظ فيها بموضع الاستماع إلى الراديو، وتجهيزات الملاحة الواجب حملها، وطرق حساب كميات الوقود والزيوت.
- التعليمات التي يسمح لريان الطائرة بموجبها أن يقرّر ما إذا كان من الممكن القيام برحلة أو متابعتها في حالة عطب الأدوات أو الأنظمة أو أجزاء من التجهيزات.
- الظروف التي يتم فيها استعمال الأكسجين، وإشارات مصلحة البحث والإنقاذ.
- السلوك الذي يجب أن يتحلّى به ريان الطائرة إذا كان شاهداً على حادث طبقاً للمقاييس وأساليب العمل الدولية الموصى بها، وإشارات الإستيلاء والسلوك الذي يجب أن يتحلّى به الطاقم عندما يتم الإستيلاء على الطائرة.
- شروط وتعليمات شحن الطائرات وتزويدها بالوقود والزيوت وكمياتها، أثناء صعود ونزول الركاب أو عندما يكون على متنها، واستعمال لوحات التحميل والحاويات، مع احترام التعليمات المدرجة في كتيب الطيران من طرف الصانع وهذا ما أشارت إليه المواد 15 و 17 و 25 من م.ت رقم 09-207.
- تحديد حجر ومهام أعضاء الطاقم في الرخاء والإستعجال، وجميع الزيادات في أعضاء الطاقم إن وجدت، وكلّ الملاحين الذين تمّ توظيفهم خلال طريق الرحلة تطبيقاً لأحكام المواد 41 و 42 و 49 من م.ت رقم 09-207.

3- كتيب الطيران

هو دليل من إعداد الصانع يبيّن الطّبيعة التّقنية للطائرة ويأتي مقترناً مع شهادة القابلية للملاحة، وهذا ما بيّنته المادتان 10 و 01/15 من م.ت رقم 09-207، ويكون إلزامياً في حال لم يتضمّن كتيب الإستغلال معلومات ذات صلة بالطائرة تطبيقاً للمادة 10/05 من نفس المرسوم، فهو يضمن طرق شحن البضاعة؛ وإجمالي حمولة الطائرة؛ ونوع الملاحين الموجّهين للطائرة من حيث مهامهم، فهو غير سجلّ البضاعة الذي يحوي بياناً وافياً عن البضاعة المشحونة على الطائرة¹.

4- كتيب تنظيم الصيانة

نصّت عليه المادة 64 من م.ت رقم 09-207 واعتبرته من صلاحيات المستغلّ الجوي، حيث حدّد فيه تنظيم وسير وتحديد المسؤوليات فيما يتعلّق بصيانة الطائرات ومراقبتها وتحضيرها ومسك الملفّ التقني، كما يقوم بإدراج اسم مؤسسة الصيانة التي يقوم لديها بصيانة طائراته بصفة منتظمة.

¹ محمد فريد العريني. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والإتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 39.

الفرع الثاني: نتائج توثيق الطائرة

تمثل الوثائق المحمولة على الطائرة المأهولة هويتها المدنية والتقنية؛ الهدف منه تسهيل مراقبتها وتطبيق مخطط الأمن والسلامة الجوية المتفق عليه دوليا. لذلك أقرت الدولة الجزائرية بعض الإجراءات المكتملة لمراقبتها الإدارية عليها.

وقد تطرق م.ش.ج. بايجاز لمنظومة الطائرة بدون طيار؛ من خلال الفصل السادس من م.ر. رقم 21-285، فأخضع مراقبتها إلى مصالح الأمن المعنية حسب المادة 40، وقصد بذلك المركز الوطني الذي له صلاحية السهر على اليقظة التكنولوجية في هذا المجال، وأسند له وضع قاعدة معطيات وطنية تسمح بمتابعة جميع العمليات المتعلقة بها؛ وجمع وتحليل المعطيات المتعلقة بالمخالفات والأحداث والحوادث المرتبطة باستعمالها؛ وفق المادة 05/18 و 08 و 09 و 10 من م.ر.

أما عن العقوبات التي اعتمدها م.ش.ج. بالنسبة لهذا النوع من الطائرات، فقد قرر حسب المادة 41 من م.ر. رقم 21-285 وضعها وكل تجهيزاتها وحمولاتها النافعة والمنتجات الحاصلة عن استعمالها؛ في مأمّن لدى الأمن العمومي إلى غاية تسوية وضعيتها، وهذا بموجب قرار مشترك بين وزير الدفاع الوطني والوزراء المكلفين بالداخلية والمالية والعدل، يكون ذلك في حال تصنيع؛ واقتناء؛ واستيراد؛ وتصدير؛ وصيانة؛ وإيجار؛ وتقديم خدمة؛ والتنازل؛ والبيع؛ واستخدام منظومات الطائرة بدون طيار بدون اعتماد أو ترخيص، أو في حال عدم التصريح بها في أجل 12 شهر من يوم نشر هذا المرسوم حسب المادة 46، وقد أحال إجراءات الفصل وتسوية وضعيتها إلى لجنة متعددة القطاعات، يحدّد مهامها وتسييرها وتنظيمها بموجب قرار مشترك بين وزير الدفاع الوطني؛ والوزيرين المكلفين بالداخلية والنقل وهو ما بيّنته المادة 42 من نفس م.ر، كما جعل م.ش.ج. هاته اللجنة جهة يمكن للمعنيين تقديم الطعون أمامها.

الفقرة 01: شطب الطائرات المأهولة من سجل الترخيم

تعتمد الشركات المصنّعة للطائرات إنجاز ثلاث عمارات تشمل هيكل الطائرة؛ والمحرك؛ وبقية أجزائها لتقييم مدة انتهاء خدمتها، تقدّر كلّ عمرة بـ15 ألف سا طيران أو 25 عاما من التشغيل، وبعد انقضاء العمرة الثالثة سواء كانت بالساعات أو بالسنين وجب إقصاؤها من الخدمة نهائيا، كما أنّ بقاءها لفترة طويلة تحت الصيانة بسبب عدم توافر قطع الغيار؛ أو لظرف قاهر كالحرب، يجعل منها أداة غير صالحة للملاحة ولا توفّر نفعا اقتصاديا إذا زادت هذه الفترة عن 10 سنوات؛ إلا في حال إعادة هيكلتها الشاملة تحت مصطلح العمرة الشاملة، غير أن مثل هذا الأمر مكلف اقتصاديا وفنيا¹.

¹ محمد أمين ليلي، "الفحوص الفنية المنقّدة على الطائرة"، المرجع السابق، ص 49.

أما من الناحية القانونية فقد أشار م.ش.ج إلى الحالات التي تفقد فيها الطائرة جنسيتها، أو تشطب من سجل الترقيم مع ضرورة إعلام المعني بالأمر وتسليمه شهادة الشطب، سواء كانت له مصلحة في ذلك أم لا وهي كالاتي:

1- الحالات العادية لشطب الطائرة المأهولة:

يتم حسب المادتين 21 و 22 من م.ت. 03-260 شطب الطائرة من سجل الترقيم بتقرير من طرف و.و.ط.م، مع تبليغ المعني بالأمر سواء كان مالكا أو مستغلا؛ وقيد في سجل وشهادة الترقيم إذا توافرت الشروط المذكورة أدناه:

- قبل قيد الطائرة في سجل وطني أو أجنبي لابد من شطبها من أول سجل قيدت فيه، وذلك ما بينته المادتان 23 و 24 من ق.رقم 98-06، حيث يتم إدراج هذا الشطب في سجل الترقيم الجديد وهو ما صرحت به المادة 07/25.
- يمكن للوزير المكلف بالطيران المدني حسب المادة 23 من م.ت.رقم 03-260 شطب الطائرات المسجلة، وهي الطائرات المستغلة من طرف شخص طبيعي حامل للجنسية الجزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري.

2- الشطب التقائي للطائرة المأهولة:

بيّنت حالات¹ تطبيق هذا الإجراء المادة 27 من ق.رقم 98-06 من خلال مايلي:

- إذا كانت الطائرة غير قابلة للاستعمال نهائيا، أو انعدمت شروط الترقيم فيها.
- عندما تفقد الطائرة أو تنقطع عنها الأخبار لمدة 03 أشهر يبدأ حسابها من يوم رحيل الطائرة، أو من اليوم التي سجّلت فيه عنها آخر الأخبار.

الفقرة 02: الطائرات المأهولة المعفاة من التسجيل

أعفى م.ش.ج بعض الطائرات من تسجيلها في سجل الترقيم بموجب المادة 21 من ق. 98-06 بقوله: "يجوز إعفاء بعض الطائرات من الترقيم استثناءً لأحكام المادة 18 أعلاه" وهي:

- الطائرات العسكرية حسب نص المادة 02/19 من ق. 98-06: "تقيد في سجل ترقيم الطيران حسب الشروط المحددة عن طريق التنظيم: - الطائرات التابعة للدولة باستثناء الطائرات العسكرية"، وهو نفس الحكم الذي جاءت به اتفاقية باريس 1919م².
- تعفى من الترقيم والتسجيل المناطق الاستطلاعية المخصصة للرصد الجوي، والمناطق الحرة بدون قائد التي لا تحمل حمولة إرادية، والطائرات الفائقة الخفة المتحركة من طراز ULM حسب المادة 13 من م.ت.رقم 03-260.

¹ بن ناصر وهيبة، المرجع السابق، ص 29.

² محمد نعيم علوه، المرجع السابق، ص 54.

الفقرة 03: عقوبة الإخلال بتقييم الطائرة المأهولة

أحالت اتفاقية شيكاغو 1944م إلى القوانين الوطنية مسألة تنظيم شروط وقواعد الطيران؛ دون المساس بالمسائل الجوهرية للاتفاقية، ما حوّل م.ش.ج إقرار عقوبات عن عدم تسجيل الطائرة وترقيمها وحملها للمستندات الضرورية.

1- الجزاءات العقابية المترتبة عن عدم التسجيل

❖ يعاقب بالحبس من 03 أشهر إلى 01 سنة؛ وبغرامة مالية تتراوح من 100 ألف دج إلى 200 ألف دج أو بإحدى هاتين العقوبتين: كلّ مالك لطائرة قامت بملاحة جوية دون حصوله على شهادة التسجيل؛ أو دون ترقيمها بعلامة الجنسية T7- وذلك حسب المادة من 196 من ق.رقم 98-06؛ أو كلّ شخص قام بقيادة طائرة لا تحمل علامات ترقيم؛ أو تحمل علامات زائفة أو مزورة وهذا حسب المادة 202/ب من نفس القانون، والملاحظ هنا أنّ م.ش.ج قد عاقب مالك أو مستغلّ الطائرة ومن قادها في حال ارتكاب هذه المخالفات.

❖ في حال رفض شهادة التقييم أو سحبها وتمّ ارتكاب المخالفات السابقة الذكر في المادة 196؛ أو تمّ محو علامات التقييم؛ أو كانت علامات التقييم غير مطابقة لشهادة الملاحة، فإنّ العقوبة ترتفع لتصبح 500 ألف دج وعقوبة حبس لمدة 05 سنوات وهذا ما أقرته المادة 197 من نفس القانون.

2- الجزاءات العقابية المترتبة على عدم حمل مستندات الطائرة المأهولة

❖ نصّت المادة 201/ب من ق.رقم 98-06 على معاقبة ربّان الطائرة الذي قام برحلة جوية؛ دون أن يحمل على الطائرة الوثائق المطلوبة أو دون ضبطها، بالحبس من 02 شهر إلى 01 سنة أو بغرامة مالية من 10 آلاف دج إلى 100 ألف دج أو بكلاهما معا.

❖ يعاقب بالحبس من 03 أشهر إلى 01 سنة وبغرامة مالية تتراوح من 100 ألف دج إلى 200 ألف دج أو بإحدى هاتين العقوبتين: كلّ مالك لطائرة قامت بملاحة جوية دون حصوله على شهادة الملاحة؛ أو قام بالتخليق بالطائرة بعد نفاذ صلاحية شهادة الملاحة سواء كان جاهلا أو عالما بهذا الأمر وهذا حسب المادة 196 من نفس القانون؛ أو كلّ شخص قام بقيادة طائرة بدون شهادة ملاحة أو كانت منتهية الصلاحية وهذا حسب م 202/ب من نفس القانون.

❖ نصت المادة 200 على معاقبة كلّ طائرة من جنسية أجنبية تمارس خدمة النقل الجوي، والذي قام برحلة جوية عبر السواحل الوطنية دون رخصة؛ بعقوبة حبس من 02 سنة إلى 05 سنوات؛ وبغرامة تتراوح ما بين 200 ألف دج إلى 500 ألف دج أو بإحدهما¹.

¹ بن منصور محمد أمين، "المسائل المتعلقة باعتبار الطائرة جزء من السيادة الوطنية"، المرجع السابق، ص 115.

المبحث الثاني: التنظيم البشري للطائرة

بالإضافة إلى الصورة الإدارية للطائرة التي تمثل مجموعة من الدلائل الإجرائية والمستندية، التي تسمح لها بممارسة سلامة للملاحة الجوية خالية من دون عوائق، نجد شقاً آخر يمثل جماعة بشرية تسهر على إنجاز عمليات الطيران بسلامة وكفاءة، فهم من يجعلون الطائرة وسيلة نقل تفيد المجتمع في جانبه الاقتصادي والمدني، كما يطبقون الأمن والسلامة الجوية من خلال احترام قواعد ملاحتها الموصى بها دولياً.

وقد أطلق القانون على هاته المجموعة تسمية المستخدمين؛ وهم عادة نوعان مُسْتخْدَمُونَ في الجوّ وآخرون على اليابسة. فالمستخدمون الجويون يمثلون عادة طاقم رحلة الطائرة من ربّان ومساعدين؛ وهي الفئة التي اشترط المشرّع حصولها على مؤهلات إجازات تبين كفاءتها المهنية؛ وهذا بعد اجتياز اختبارات نظرية وعملية، كما نجد فئة أخرى يوظفها المتعامل الجوي سواء كان مالكا أو مؤجّراً أو منفذاً للخدمة الجوية وهم مضيفوا الطيران، وهذا دون نسيان اقتراح الدول وضع حراس جويين كآلية لضمان الأمن الجوي أثناء الرحلة.

أما المستخدمون على اليابسة فهم مجموعة من التقنيين؛ الذين يسهرون على تجسيد الأمن والسلامة الجوية بمفهومها الواسع، المتمثل في دخول وخروج الطائرات من المطارات والمحطات الجوية؛ والإشراف على المراقبة الدورية التقنية للطائرات لتفادي الحوادث الجوية، فهم فئة اشترط لها المشرّع الجوي أحكاماً مشابهة للأحكام المطبقة على طاقم الرحلة الجوية.

من جهة أخرى يعدّ إصدار م.ش.ج لتنظيم قانوني خاص بالطائرات بدون طيار، تمييزاً منه لهذا النوع من الطائرات على الطائرات المأهولة؛ التي تحتاج في تسييرها لطاقم في الجوّ وآخر في اليابسة، لذلك خصّها بمسير أطلق عليه مصطلح منظومة الطائرة بدون طيار وهو ما سيوضح في هذا المبحث.

المطلب الأول: أشخاص الطائرة

للطائرة جانب بشريّ يعتبره القانون المسؤول الأول عن استغلال الطائرة، والذي يأخذ عدّة أوصاف حسب المركز القانوني الذي يشغله، أمّا الجانب الثاني فيمثله الأشخاص العاملون على متن الطائرة وفي اليابسة، الذين يسهرون على تسيير الطائرة وضمان الأمن والسّلامة الجويّة.

الفرع الأول: المعالجة القانونية لمستغلّ الطائرة

يعتبر مستغلّ الطائرة المسؤول الأول عن تشغيل الطائرة، فهو أبرز متعامل جويّ يستفيد من مزايا تجنيس الطائرة، ما يُلقِي على عاتقه تحمّل واجبات قد تصطدم مع سيادة الدّول، تمثّل في الغالب محطات للخدمات الجويّة المقدّمة من طرفه؛ وأساسا لإبرام عقود النّقل الجويّة؛ وتنفيذا للحقوق الشّخصية التّجارية.

الفقرة 01: الواقع العملي لمستغلّ الطائرة

عرّفت منظمة الطّيران المدني الدولي ICAO المشغلّ الجويّ بأنه "شخص أو منظمة أو مؤسّسة منخرطين أو يعرضون الإنخراط في مجال تشغيل الطّائرات"¹. أمّا م.ش.ج فأشار إليه بمصطلح المستغلّ الجويّ في المادة 12/02 من ق.رقم 06-98، وربط هذه الصّفة بتشغيل الطّائرة المأهولة دون استغلال المطارات ومرفقاتها، فاعتبره كلّ شخص يستغلّ خدمات النّقل أو العمل الجويّ؛ وكلّ مالك لطائرة مرقّمة في الجزائر؛ وكلّ شخص يؤجّر أو يستأجر طائرة بملحقاتها في سبيل ممارسة الملاحة الجويّة.

كما أشار إلى نوع جديد من المستغلّين الجويّين دون إضفاء هاته الصّفة عليهم، وهم الأشخاص الطبيعيون والمعنويون الذين تحصلوا على اعتمادات وتراخيص؛ تتيح لهم استغلال الطّائرات بدون طيار من الصّنف 01 إلى الصّنف 03 وفق ما تمّ تحديده في المادة 05 من م.ر. رقم 21-285.

1- كلّ شخص اعتباري مرخّص له باستغلال خدمات النّقل العمومي أو العمل الجويّ وكلّ مالك مقيد في سجلّ ترقيم الطّيران الجويّ: قبل صدور القانون رقم 06-98 المتعلّق بالطّيران المدني؛ كانت الخطوط الجويّة الجزائرية تحتكر خدمات النّقل الجويّ العمومي، أمّا بعد صدور القانون السّابق الذكر والمرسوم التّنفيذي رقم 43-2000 الذي يحدّد شروط استغلال الخدمات الجويّة²؛ شهد قطاع النّقل الجويّ تحرّرا كاملا فأجاز للخواص الطّبعيين من ذوي جنسية جزائرية؛ أو

¹ منظمة الطّيران المدني الدولي ICAO، الخطة العالمية للسّلامة الجويّة 2017-2019، وثيقة رقم 10004، الطّبعة 02، مونتريال، كندا، سنة 2016، ص 07.

² مرسوم تنفيذي رقم 43-2000 المؤرخ في 26 فبراير 2000، يحدّد شروط استغلال الخدمات الجويّة وكيفياته، ج.ر. عدد 08 الصّادرة في 01 مارس 2000.

اعتباريين خاضعين للقانون الجزائري حسب المادة 10 من ق.رقم 06-98 استغلال خدمات النقل الجوي العمومي، والذي اعتبرهم في المادة 02/أ من م.ت رقم 16-175¹؛ كل مؤسسة نقل جوي تملك رخصة استغلال جوي قيد الصلاحية؛ وأضفى عليهم صفة ناقل جوي يمارس خدمة النقل عن طريق امتياز يمنح له لمدة 10 سنوات؛ قابلة للتجديد بطلب مقدم خلال سنتين قبل انقضاء الإمتياز الأول، وهو ما بينته المادة 10 من م.ت رقم 43-2000، وهذا عكس أحكام المادة 09 من ق.رقم 06-98 التي احتكر من خلالها م.ش.ج استغلال النقل العمومي الداخلي؛ بالنسبة للشركات الوطنية فقط والنقل الجوي الدولي دون تقديم طلب امتياز، كما كلفهم بتأدية تبعات الخدمات العامة مقابل تعويض مالي؛ وفق الحقوق والواجبات المدرجة في دفتر الشروط² الوارد في م.ت رقم 03-501³.

فالمقصود بالأشخاص الإعتباريين الخاضعين للقانون الجزائري؛ جميع الشركات الجوية الوطنية مع استثناء بينته المادة 03/05 من م.ت رقم 43-2000، وهو أن يكون أغلب الحائزين على رأسمال شركة المساهمة ذوي جنسية جزائرية؛ أو الشركات الأجنبية التي أجاز لها ممارسة النقل الدولي وفق رخصة من السلطة المختصة، بعد إبرام اتفاقيات أو اتفاقات ثنائية بين الجزائر وشركة وطنية خاصة أو دولة أجنبية، وهو ما أوضحتها المادة 14 من ق.رقم 06-98 بقولها: "لا يجوز أن تستعمل الطائرات المرقمة في دولة أجنبية لممارسة نشاط النقل الجوي العمومي في الجزائر إلا بموجب اتفاقات أو اتفاقيات مبرمة بين الجزائر والبلد الذي رقت فيه الطائرة أو بموجب رخصة مؤقتة ممنوحة من س.م.ط.م"، والمادة 11/05 من م.ت رقم 43-2000 بقولها: "اتفاقات التعاون مع شركات الطيران الأخرى عند اللزوم".

فالجزائر ما بين عام 2002م إلى غاية 2020م أبرمت 18 اتفاقا ثنائيا متعلقا بخدمات النقل الجوي، تكررت أنواعها المادة 96 من اتفاقية شيكاغو 1944م، ومثال ذلك ما ورد في اتفاق الجزائر وجمهورية مالطا في مادته 01/و من م.ر رقم 16-333⁴ والتي جاء فيها: "و) يقصد بالمصطلحات الآتية الخدمة الجوية والخدمة الجوية الدولية ومؤسسة النقل الجوي والهبوط لأغراض غير تجارية، تلك التعاريف التي منحت لها في المادة 96 من الاتفاقية"، أي اتفاقية شيكاغو 1944م حسب المادة 01/أ من نفس المرسوم، فالملاحظ أنه تم تحرير هذه المادة في كل صيغ الاتفاقات المبرمة، والتي تشتمل

¹ مرسوم تنفيذي رقم 16-175 المؤرخ في 14 يونيو 2016، يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي، ج.ر. عدد 36 الصادرة في 19 يونيو 2016.

² (أنظر الملحق رقم 09).

³ مرسوم تنفيذي رقم 03-501 المؤرخ في 27 ديسمبر 2003 يتضمن دفتر الشروط المطبق على الشركة الوطنية للنقل الجوي المكلفة بتأدية تبعات الخدمة العامة مقابل استفادتها تعويضا ماليا من الدولة، ج.ر. عدد 82 الصادرة في 28 ديسمبر 2003.

⁴ مرسوم رئاسي رقم 16-333 المؤرخ في 14 ديسمبر 2016، يتضمن التصديق على الإتفاق حول النقل الجوي بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية مالطا، الموقع بالجزائر في 18 نوفمبر 2015، ج.ر. عدد 76 الصادرة في 25 ديسمبر 2016.

على نفس الأحكام في إطار المعاملة بالمثل، فكان نتاج ذلك فتح أسواق المنافسة في قطاع الطيران المدني الجزائري أمام شركات النقل الجوي الخاصة الوطنية والأجنبية .

من ناحية أخرى أجازت المادة 09 من ق.رقم 98-06 للشركات الجوية الوطنية العامة والخاصة ممارسة العمل الجوي دون غيرها من الشركات، غير أنه تم تغيير حكم هذه المادة بموجب م.ت رقم 43-2000 في مادته 38 أين أضاف الأشخاص الاعتبارية الخاضعة للقانون الجزائري، بشرط أن تمارس هذا العمل بنفس الشروط المذكورة سابقا، وقد قصد بالعمل الجوي وفق المادة 124 و 125 من ق.رقم 98-06 كل الرحلات التي تتم بمقابل هدفها مالي:

/ الالتقاط مناظر جوية فوتوغرافية أو سينماتوغرافية. / تنفيذ كشوف جيوفيزيائية وطبوغرافية جوية.

/ قذف مستحضرات أو مواد لأغراض فلاحية أو النظافة العمومية أو مكافحة الحرائق والحفاظ على البيئة.

/ إنجاز مهام تربية أو علمية أو إخبارية.

/ إخلاء الصّحي بواسطة الطائرة.

/ خدمات الطّاكسي الجوي التي تستعمل فيه طائرات تتسع لـ12 مقعدا أو أقل لـ1200 كغ لنقل الحمولة.

وتجدر الإشارة إلى أن م.ش.ج اعتبر كل مالك لطائرة مأهولة مرقمة في الجزائر مستغلا جويًا، وذلك ما يتيح له ممارسة ما سبق من خدمات نقل جوي أو عمل جوي إذا استوفى الشروط المذكورة في م.ت رقم 43-2000، بالإضافة إلى الخدمات الجوية الخاصة المبيّنة في المادة 54 من نفس المرسوم وهي ممارسته لرحلات جوية لحسابه الخاص، فالجزائر تمتلك 36 مطارا مدنيا يضمّ 25 مطارا وطنيا و 11 مطارا دوليا¹ و 05 شركات نقل جوي وطنية، 03 منها خاصة تمارس نقلا داخليا وأعمالا جوية، كما سمحت لبعض الشركات الأجنبية ممارسة النقل الدولي العمومي وهي كالاتي:

الشركات الجوية الوطنية: وهي:

-الخطوط الجوية الجزائرية Air Algérie :

تم تأسيسها في عام 1946م من قبل المستعمر الفرنسي تحت مسمى "الشركة العامة للنقل الجوي CGTA"، ثم دمجت في ماي 1953م مع "شركة النقل الجوي شركة CAT" لتشكيل "الشركة العامة للنقل الجوي الجوية الجزائرية CAA"، حيث كان نصيبها من النقل الجوي بنسبة 46%، ثم استحوذت على حصصها شركتا الشحن الفرنسيّتين "شركة ترانستلونتيك" و "شركة الملاحة ميكست" بنسبة 98% حتى عام 1962م، ثم انتقلت نسبة الإستحواذ في هذه الفترة إلى "شركتي ديليقاسيو CDG" و "إير فرانس CAF".

¹Etablissement National de la Navigation Aérienne(ENNA), Organisation, <https://www.enna.dz/organisation.htm>, Jr20/10/2020, H19 :49.

وفي عام 1963م تغيّر الهيكل المالي لها عندما تنازلت "شركتا الشحن وشركة إير فرانس" عن حصة بنسبة 31٪، استحوذت عليها الحكومة الجزائرية لتصبح حصتها 51٪ من أصول الشركة، مع اكتساب شركة الطيران صفة الناقل الوطني، وفي أبريل 1964م زادت الحكومة الجزائرية حصتها في شركة الطيران إلى 57٪، وبحلول مارس 1970م امتلكت نسبة 83٪، وفي مايو 1972م استحوذت الخطوط الجزائرية على "مؤسسة العمل الجوي STA"، وهي شركة نقل محلية تأسست عام 1968م، وفي أوت 1972م عززت الحكومة الجزائرية مشاركتها في شركة النقل إلى 100٪، عندما استحوذت على الحصة المتبقية البالغة 17.74٪ التي تمتلكها الخطوط الجوية الفرنسية¹.

بحلول يوليو 1980م كان لدى الخطوط الجوية الجزائرية 5621 موظفًا وأسطولا يتكوّن من 57 طائرة، وفي عام 1984م تمّ إصدار مرسوم رقم 84-347²، هدفه توسيع أعمالها ليشمل خدمات "المؤسسة الوطنية لاستغلال الخدمات الجوية الدولية للنقل العمومي"، وفي عام 1990م دخلت الشركة في عملية إعادة هيكلة استمرت حتى عام 1995م، بعد سنوات من الخسائر التي بلغ مجموعها 64 مليون دولار أمريكي فقط لعام 1990م، مع ارتفاع الديون إلى 402 مليون دولار أمريكي بعد تخفيض قيمة العملة المحلية، وقد أثمرت إعادة الهيكلة تحقيق ربح قدره 14.5 مليون دولار أمريكي في عام 1992م.

في عام 2009م أنفقت الشركة مبلغ 82 مليون دولار أمريكي لاقتناء 04 طائرات مأهولة، وفي نوفمبر 2012م أعلنت عن استثمار بقيمة 600 مليون يورو، الغرض منه دمج 08 طائرات اثنتان منها للشحن بين أعوام 2012م و2016م، كما قامت بتجديد شهادة IOSA في ديسمبر من نفس السنة لمدة عامين، وأطلقت في أبريل 2013م مناقصة لشراء 14 طائرة ركاب وطائرتي شحن، وتمّ اقتناء معدّات بقيمة 762 مليون دولار أمريكي مع بداية عام 2014م، كما تمّ توقيع اتفاق مع بوينج لاقتناء 08 طائرات بقيمة 724 مليون دولار أمريكي في مايو من نفس العام، وقد تمّ طلب طائرتين بوينج مقابل 152 مليون دولار أمريكي تمّ تسليم أول طائرة في ديسمبر 2014م³، وفي عام 2006م بلغ رأسمال الشركة 57 مليار دينار جزائري، وهي الآن شركة

¹ فلايت أرابيا، (2020)، الخطوط الجوية الجزائرية Air Algérie، <https://bit.ly/33Y4ZKq>، تاريخ الزيارة 2020/08/17، الساعة 19:29.

² مرسوم رقم 84-347 المؤرخ في 24 نوفمبر 1984، يتعلّق بالمؤسسة الوطنية لاستغلال الخدمات الجوية "الخطوط الجوية الجزائرية"، ج.ر عدد 60 الصادرة في 25 نوفمبر 1984.

³ فلايت أرابيا، المرجع السابق.

مساهمة اقتصادية عامة برأس مال يقدر بـ 60 مليار دينار جزائري¹؛ تنقل أكثر من 6.1 مليون مسافر سنويا عبر أسطول مكون من 59 طائرة².

-خطوط طاسيلي للطيران Tassili Airlines:

تم تأسيسها عام 1998م بشراكة بين شركة "سوناتراك Sonatrach" النفطية التي ملكت نسبة 51%؛ والخطوط الجوية الجزائرية التي حازت نسبة 49%، غير أنه في عام 2007م اشترت شركة سونطراك أسهم شركة الخطوط الجوية الجزائرية لتمتلك الشركة بنسبة 100%³.

تملك الشركة أسطولا مكونا من 15 طائرة مأهولة بسعات تتراوح من 37 إلى 155 مقعد⁴، وقد كان هدف إنشائها إجراء نقل داخلي لعمال الشركة النفطية والفروع التابعة لها؛ وشركات النفط الأجنبية العاملة بالجزائر والشحن الجوي، غير أنه في عام 2013م وسّعت من نشاطها ليشمل استغلالها النقل الجوي للأشخاص⁵، فمنذ أبريل 2009 أنشأت خدمة نقل يومي ما بين حاسي مسعود والجزائر العاصمة⁶، والذي يعدّ عملا جويًا حسب أحكام المادة 125 من ق.رقم 98-06، حيث تكفل فرعها المسمى "طاسيلي العمل الجوي" بذلك وبأعمال أخرى هي:

/ نقل عمال الإغاثة من قطاع النفط والغاز والقيام بالإخلاء الطبي EVASAN، ونقل الوفود من قطاع المحروقات بصيغة طاكسي جوي TAXI أو حسب الطلب VIP .

/ مراقبة المنشآت الصناعية بواسطة طائرات الهليكوبتر .

/ غسل عوازل الخطوط الكهربائية ذات الجهد العالي، والقيام بالتصوير الحراري والتفتيش البصري .

/ معالجة الصحة النباتية عن طريق الجوّ ومكافحة حرائق الغابات .

/ المسوحات الطبوغرافية والنمذجة بالطائرات المروحية ثلاثية الأبعاد التي تحملها سائل "الليزر"، وخدمة التصوير الجوي

والأفلام الوثائقية والإعلانات والأفلام⁷.

¹ Air Algérie, Conditions Générales, <https://airalgerie.dz/wp-content/uploads/2018/08/conditions-generales-de-transport.pdf>, 2018, P01.

² الخطوط الجوية الجزائرية Air Algérie, (2020), <https://bit.ly/3idNVUq>, تاريخ الزيارة 2020/08/17، الساعة 19:40.

³ موقع ويكيبيديا، (2020)، طيران طاسيلي، <https://bit.ly/3jQpRZB>، تاريخ الزيارة 2020/08/18، الساعة: 20:05.

⁴ Tassiliairlines, (2020), Flotte, <https://bit.ly/3fY1rd1>, jr : 18/08/2020, h20:19.

⁵ Tassiliairlines,(2020), Vols réguliers , <https://bit.ly/3iG8itB> , jr : 18/08/2020, h21:10.

⁶ Tassiliairlines, (2020), Navette, <https://bit.ly/2FhWO0W> , jr : 18/08/2020, h20:55.

⁷ Tassiliairlines, (2020), Travail aérien, <https://bit.ly/3kHPpZ8>, jr: 18/08/2020, h 21:20.

-الخطوط الجوية الخليفة وشركة الطيران أنتينيا:

هما أول شركتان جزائريتان خاصتان يملك أغلب رأسمالهما شخص يحمل الجنسية الجزائرية، حيث تمّ إنشاؤها في عام 1999م بهدف استغلال النقل الجوي الدولي للأشخاص والبضائع؛ وهذا بموجب المرسومين التّنفيذيين رقم 02-40¹ ورقم 02-41² اللذين منحاهما اتفاقية امتياز لاستغلال خدمات النقل الجوي الدولي؛ ودفتر شروط مدته 10 سنوات حسب المادة 02 من نفس المرسومين، الموقع في 01 يوليو 2001 بين س.م.ط.م ومسؤولي الشركتين، وقد امتك طيران الخليفة أسطولاً مكوناً من 31 طائرة مأهولة؛ وكان مندمجاً مع شركة أنتينيا التي كانت متخصصة في الشحن الجوي³، غير أنه أشهر إفلاسهما وتمّ إلغاء اتفاق الإمتياز بعد سنة بموجب م.ر.ر. رقم 03-403⁴ و م.ر.ر. رقم 03-404⁵.

-ستار للطيران Star Aviation :

هي شركة طيران خاصة جزائرية متخصصة في خدمات الشحن الجوي، ونقل عمال شركات البترول وتدريب الطيارين، تمّ تأسيسها في عام 2001م في إطار شراكة بين مستثمرين جزائريين و"شركة زيمكس السويسرية" المتخصصة في صيانة الطائرات والتدريب والشحن الجوي، واستمرت هذه الشراكة إلى سبتمبر من عام 2009م، حيث استحوذ المستثمرون الجزائريون على كامل أسهمها وأصبحت تدار من قبل مجموعة "ريد ميد RedMed Group".

يتكوّن أسطول الشركة من 15 طائرة مأهولة تقوم برحلات داخلية وأعمال جوية، وتوفّر خدمات الشحن الجوي وصيانة وتأجير الطائرات الخاصة والإسعاف الجوي، كما تقوم بتدريب الطيارين وهو ما يطلق عليه بمصطلح الطيران الخفيف الذي بيّنت أحكامه المواد 51 و52 و53 من م.ر.ر. رقم 43-2000، وأوجب م.ش.ج تقديم الوثائق المذكورة في القرار الصادر في 23 أكتوبر 2005م للحصول على اعتماد إنشاء خدمة الطيران الخفيف واستغلالها⁶، وتسعى الشركة

¹ مرسوم تنفيذي رقم 02-40 المؤرخ في 14 يناير 2002، يتضمن المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة الطيران "الخليفة للطيران" وكذا دفتر الشروط المرافق، ج.د عدد 04 الصادرة في 16 يناير 2002.

² مرسوم تنفيذي رقم 02-41 المؤرخ في 14 يناير 2002، يتضمن المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة الطيران "أنتينيا للطيران" وكذا دفتر الشروط المرافق، ج.د عدد 04 الصادرة في 16 يناير 2002.

³ موقع ويكيبيديا، (2020)، أنتينيا، <https://bit.ly/2CQkI2Q>، تاريخ الزيارة 2020/08/18، الساعة 17:18.

⁴ مرسوم رئاسي رقم 03-403 المؤرخ في 05 نوفمبر 2003، يتضمن إلغاء المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة الطيران "الخليفة للطيران" وكذا دفتر الشروط المرافق لها، ج.ر. عدد 68 الصادرة 09 نوفمبر 2003.

⁵ مرسوم رئاسي رقم 03-404 المؤرخ في 05 نوفمبر 2003، يتضمن إلغاء المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة الطيران "أنتينيا للطيران" وكذا دفتر الشروط المرافق لها، ج.ر. عدد 68 الصادرة 09 نوفمبر 2003.

⁶ قرار مؤرخ في 23 أكتوبر 2005، يتعلّق بوثائق ملف طلب اعتماد إنشاء خدمة الطيران الخفيف واستغلالها، ج.ر. عدد 79 الصادرة 07 ديسمبر 2005.

إلى إنشاء أول مصنع جزائري لصنع طائرات نقل خفيفة، لتكون بذلك رائدة في هذا المجال بالشرق الأوسط وشمال أفريقيا¹.

- إير إكسبريس ألجيريا Air Express Algeria:

تعتبر شركة طيران جزائرية خاصة تأسست عام 2002م وتمتلك 14 طائرة مأهولة، مختصة في نقل عمال الشركات العاملة في حقول النفط والغاز في الجنوب الجزائري، كما توفر عمليات الإجلاء الطبي والإنقاذ والنقل حسب الطلب VIP، بالإضافة إلى ذلك يوجد لديها مركز لصيانة الطائرات في مطار كريم بلقاسم بحاسي مسعود تم إنشاؤه في عام 2005م².

الشركات الجوية الأجنبية:

منها العربية وهي: الخطوط التونسية؛ الخطوط الملكية المغربية؛ الخطوط الجوية الليبية؛ مصر للطيران؛ مؤسسة الطيران العربية السورية، طيران الإمارات، الخطوط الملكية الأردنية، الخطوط الجوية العربية السعودية، الخطوط الجوية القطرية، ومنها الغير عربية وهي: Air France؛ Aigle Azur التي أفلست في سنة 2019م؛ Alitalia؛ Turkish Airways؛ Vueling؛ Iberia؛ Jetairfly؛ Aeroflot؛ TAP Portugal؛ Air Malta؛ Air Méditerranée.

2- كل مؤجر أو مستأجر لطائرة مأهولة:

اعتبر م.ش.ج مؤجر الطائرة المأهولة أو مستأجرها من قبيل المستغل الجوي، وهذا ما أجازه لهما حسب المادة 121 من ق.رقم 98-06. فالتزامهما نابع من عقد يلتزم فيه المؤجر بوضع طائرة وملحقاتها باعتبارها منقولا ماديا يصلح أن يكون محلاً للتصرفات القانونية؛ تحت تصرف المستأجر للإنتفاع بها زمنًا محددًا بمقابل يتفق عليه الطرفان، وذلك ما يجعله عقد معاوضة زمني مسمًا في آن واحد، يرد على الإنتفاع بالأشياء الغير معدة للإستهلاك لذلك هو من عقود الإدارة وليس التصرف، كما أنه عقد رضائي يخضع انعقاده وانقضاؤه لمبدأ سلطان الإرادة، وبالتالي لا يشترط شكل معين لانعقاده إذ يمكن استخلافه ضمناً، غير أنه لا يجب التوسع في استخلاص هذا الرضا الضمني³.

فالمستثمرون في قطاع الطيران المدني يلجؤون إلى إيجار الطائرات المأهولة بسبب مالي أو تجاري، وذلك تقادياً لأسعار شرائها الباهظة جداً؛ التي تستنزف السيولة النقدية للشركات بشكل قد يعرضها للإفلاس، لأن أغلب ملاك الطائرات هم إما شركات متخصصة في مجال تملك واستثمار الطائرات أو بنوك تجارية حول العالم⁴، ما يساعد شركات الطيران

¹ فلايت أرابيا، ستار للطيران Star Aviation، <https://bit.ly/2DYFBZT>، تاريخ الزيارة 2020/08/17، الساعة 19:30.

² Air Express Algeria، <https://bit.ly/3anGoQi>، jr: 17/08/2020، h: 14:22.

³ نبيل إبراهيم سعد، العقود المسمّاة "الإيجار"، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، سنة 1998، ص.ص 13-14.

⁴ صفحة هندسة صيانة الطائرات B2&B1، (2020)، تأجير الطائرة، <https://bit.ly/3l0sHeU>، تاريخ الزيارة 2020/08/20، الساعة 20:08.

على توفير خدمات النقل الجوي، فهو يعكس بصفة خاصة اقتصاديات ومرونة التأجير مقارنة بالشراء، مثل خفض عبء التكلفة الأصلية أو مستوى الدين وتحقيق منافع ضريبية؛ وتلبية الطلبات الموسمية على السعة الإضافية¹، فكثرة الطلب على الرحلات أو الأعطال التي تصيب الأسطول الجوي للمستغل، تدفعه لإيجار الطائرات تنفيذاً منه لالتزاماته العقدية، أو في بعض الأحيان قد يحتاج المستأجر إلى طائرة من طراز معين غالباً ما تكون من الحجم الكبير لإيصال مستلزماته، وهو مايقوم به في كثير من الأحيان الجيش الأمريكي لنقل قواعده الحربية بمستلزماتها من مكان لآخر.

في سياق آخر حاول م.ش.ج ككلّ الدول ضمان استغلال هذه الحقوق التجارية؛ وفقاً للاتفاقات والترتيبات الثنائية أو الإقليمية المبرمة بينها وبين الدول الأطراف، لتحقيق الإمتثال لقواعد السلامة وضمن عدم استخدامها من قبل أطراف ثالثة لا يحق لها استخدامها. فألزم في المادة 04/25 المستغل تسجيل أو شطب عقود إيجار الطائرة التي تفوق مدتها 01 سنة؛ ونقل حسب المادة 28 من م.ت رقم 43-2000 عن 05 سنوات بالنسبة للطائرات المستغلة للنقل العمومي، وبعد انقضاء المدّة المذكورة ألزم المستأجر صاحب امتياز النقل تسجيل الطائرة في سجل الترخيم؛ أو تصديرها خارج البلاد، إلا في حالة الضرورة أين يطلب من و.و.ط.م ترخيصاً لتأجير طائرة مرقمة بالخارج لمدة 01 سنة قابلة للتجديد؛ أو استئجارها لمدة 03 أشهر قابلة للتجديد، وهو نفس الحكم الوارد في المادة 48 من نفس المرسوم بالنسبة لاستغلال العمل الجوي.

فالطائرات من الأشياء المنقولة الغير حية ما يجعلها خاضعة للحراسة. فإذا أحدثت أضراراً رتبت مسؤولية ناشئة عن حراسة الأشياء، لأنّ حارس الشيء هو من له السيطرة الفعلية عليها في الاستعمال والتوجيه والرقابة لحسابه؛ سواء كان مالكا لها أو منتقلاً بها، فيسأل المستأجر والمستعير بصفته حارساً للشيء منذ استلامه للطائرة، أين تكون له سيطرة فعلية عليها من خلال استغلالها في عمليات النقل الجوي، كما يسأل عن مستخدميهم في تنفيذ عقد النقل وفق مسؤولية الإنسان عن أفعال تابعيه². فحسب المادة 12/02 من ق. رقم 98-06 بين م.ش.ج صورتان لعقد الإيجار، يمثل كلاهما صورة تنظيمية لمستغل جوي وهما كالآتي:

أ.كلّ مؤجر طائرة احتفظ بالتسيير التقني وبقيادة طاقم الطائرة أثناء مدّة التأجير:

ويعرف بعبارة "إيجار الطائرة مجهزة" وهو ما وضحه م.ش.ج في المادة 123 من ق. رقم 98-06 بقوله: "عقد الإستهجار عقد يضع بموجبه مؤجر يملك طائرة وبمقابل، تحت تصرف مستأجر استخدام طاقات هذه الطائرة كلياً أو جزئياً"،

¹ Organisation de l'aviation civile internationale, Manuel de la réglementation du transport aérien international, Op.Cit; p4.7-6.

² طاهر شوقي مؤمن، "النظام القانوني لتأجير الطائرات"، كلية العلوم الإدارية والمالية، جامعة الملك خالد، السعودية، التحميل عبر الرابط: <https://bit.ly/319gyVh> سنة 2016، ص.ص 10-12.

فهنا يلتزم مالك الطائرة بأن يضع تحت تصرف المستأجر طائرة معينة بالذات لمدة معينة، مع طاقمها الذي يعتبر تابعا له وتحت تصرفه وإشرافه ورقابته، أين يكون مسؤولا عن أفعالهم وما يلحقونه من أضرار بالركاب أو البضائع طبقا لقواعد المسؤولية عن فعل الغير. ففي هذه الحالة يذهب اتجاه في الفقه إلى اعتبار كل من المؤجر والمستأجر في حالة تأجير الطائرة بالطاقم مكتسبا صفة الناقل الجوي، فإذا كان مستأجر الطائرة يأخذ على عاتقه التنظيم التجاري لعملية النقل الجوي، فإن المؤجر يلتزم بمقتضى عقد الإيجار بتنفيذ هذا النقل ماديا عن طريق طائرته، فإذا أُلحق ضررا تنشأ عن ذلك مسؤولية تقصيرية لا عقدية، وبالتالي لا تطبق على هذه المسؤولية الحدود القصوى للتعويضات المنصوص عليها في اتفاقية وارسو 1929م¹. وقد اعتبر الفقيه روبيير المستأجر مسيطرا على الطائرة وهو ما يجعل العقد المبرم عقد إيجار جوي، عكس الحالة التي يفقد فيها السيادة على الطائرة أين اعتبره مجرد عقد من عقود المقاوله فقط².

ب. كل مستأجر طائرة بدون طاقم يتولى قيادتها التقنية بواسطة طاقم يختاره بنفسه:

ويعرف بعبارة "إيجار الطائرة بدون طاقم أو عارية أو غير مجهزة"، وهو ما بيّنه م.ش.ج في المادة 122 من ق.رقم 98-06 بقوله: "عقد إيجار الطائرات عقد يضع بموجبه صاحب الطائرة وبمقابل، تحت تصرف شخص آخر يدعى مستأجرا استخدام طائرة بدون طاقم"، فهو يعتبر إيجارا عاديا يقوم فيه المستأجر بتأجير طائرة بدون طاقم، ويتولى إدارتها بطاقم يشغله بنفسه، فإذا استعملها لإغراضه الخاصة أي لا يستغلها لتنفيذ خدمات جوية؛ انتقت عنه صفة الناقل الجوي مع بقاء صفة المستغل لاتنفاء إبرامه لعقد نقل، أما إذا استغلها من أجل تقديم خدمات جوية فيلزمه تزويد الطائرة بطاقم مؤهل مع تحمله تكاليف تشغيلها وصيانتها والتأمين عليها وعلى طاقمها، وهنا يكسب صفة الناقل الجوي ما يجعله مسؤولا عن الأضرار التي تنشأ كنتيجة لاستغلاله، أما المالك الحقيقي الذي يكسب صفة المؤجر للطائرة في عقد الإيجار فيكون ملزما فقط بتأدية ما عليه من التزامات عقدية اتجاه المستأجر وله الحق في تقاضي بدل الإيجار³.

3- مستغل الطائرة بدون طيار:

أشار م.ش.ج إلى مستغل الطائرة بدون طيار ضمينا من خلال م.ر.رقم 21-285، حيث اشترط حصوله على اعتمادات وتراخيص حسب المادة 19 من نفس م.ر. تجيز له إنتاج؛ واقتناء؛ واستيراد؛ وتصدير؛ وبيع؛ وصيانة؛ وإيجار؛

¹ هوزان عبد المحسن عبد الله، "المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب -دراسة مقارنة"، مجلة جامعة تكريت للحقوق، عدد خاص بالمؤتمر الدولي الأول، الجزء 02، كلية الحقوق؛ جامعة تكريت، العراق، سنة 2016، ص 291.

² حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي إيجار الطائرة، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية، سنة 2016، ص 14.

³ هوزان عبد المحسن عبد الله، نفس المرجع، ص 290.

وتقديم خدمات؛ والتنازل؛ والصرف من الخدمة، لجميع أنواع الطائرات بدون طيار من الصنف 01 إلى الصنف 03 المحددة في المادة 05 من نفس م.ر، يسلمه المركز الوطني بعد أخذ رأي المصالح المؤهلة للوزارات المكلفة بالداخلية والمالية والنقل والمواصلات السلكية واللاسلكية، التي أعطاها م.ش.ج الإختصاص في إصدار قرار مشترك بينهم يبين شروط وكيفيات تطبيق المادة 19.

بالإضافة إلى مجمل النشاطات التجارية المذكورة في المادة 19، يجوز للمستغل الجوي أن يمارس النشاطات المذكورة في الفصل الثاني من م.ر؛ المتعلقة بأغراض الترفيه والمنافسة؛ والأغراض المهنية أو الخاصة؛ والإختبارات والإختبارات التجريبية أو التجارب. وقد حدّد في المادة 10 من م.ر النشاطات المهنية والخاصة؛ وجعلها مشابهة لبعض الأعمال الجوية الخاصة بالطائرات المأهولة المذكورة في المادتين 124 و 125 من ق.رقم 98-06 وهي:

- إنجاز صور جوية لاحتياجات الإعلام الجغرافي والتلفزيون والسّما.
- جمع المعطيات والملاحظات والتقييمات والتفتيشات والمراقبة الجوية.
- كلّ النشاطات المهنية أو الخاصة المتعلقة بنشاطات خدماتية أو علمية.

وقد أحال حسب المادة 12 من م.ر رقم 21-285 تنظيم النشاطات المهنية والخاصة ومراقبتها لأحكام م.ر رقم 94-96، فحسب المادة 07 و 08 منه أخضع مراقبة هاته النشاطات لمصلحة الجغرافيا والكشف عن بعد التابعة للجيش الوطني الشعبي، خاصة ما تعلق بالمسوح الجيوديزية؛ والطبوغرافية؛ والمائية؛ والتغطيات التصويرية الجوية؛ وكلّ ما تعلق بجمع المعطيات المتعلقة بالمحيط الفيزيائي للتراب الوطني. وقد اعتبر م.ش.ج الطائرات بدون طيار من التجهيزات الحساسة؛ وهو ما يتضح من خلال المادة 47 من م.ر رقم 21-285، حيث أحال تنظيمها إلى م.ت رقم 09-410¹ في انتظار صدور نصوص تطبيقية للم.ر رقم 21-285.

الفقرة 02: حقوق وواجبات مستغل الطائرة

كأصل عام يكون المستغل ضمن قطاع الطيران المدني مستغلا للمطار ومرفقاته؛ أو مستغلا للطائرة وهو محلّ دراستنا؛ أو مستغلا لهما معا. لذلك بينت اتفاقية شيكاغو 1944م والقانون الجزائري التزامات كلّ من الدّول والمستغل وحقوقهما؛ وذلك ما سيوضح في هذه الفقرة، فالتزامات المستغل في الأساس احترام لسيادة الدّولة المستضيفة؛ التي أبرمت اتفاقا ثنائيا أو اتفاقات جوية مع دولته، أتاحت له بموجبها فرصة استغلال طائراته داخل إقليمها وهي كالاتي:

¹ مرسوم تنفيذي رقم 09-410 المؤرخ في 10 ديسمبر 2009، يحدّد قواعد الأمن المطبقة على النشاطات المنصبة على التجهيزات الحساسة، ج.ر عدد رقم 73 الصادرة في 13 ديسمبر 2009.

1- واجبات الدولة اتجاه مستغل الطائرة

بيّنت اتفاقية شيكاغو 1944م التي صادق عليها م.ش.ج وطبق أحكامها، من خلال ملاحظتها التزامات الدولة اتجاه المستغل حيث أشارت إليه بمصطلح المشغل الجوي، فهي واجبات تسهل عملية تنفيذ الملاحة الجوية وهي كالاتي:

✓ تقديم معلومات عن الأرصاد الجوية: وقد بيّنه الملحق 03 تحت عنوان "خدمة الأرصاد الجوية للملاحة الدولية"؛ إذ يجب على كل دولة متعاقدة أن تقدّم المعلومات اللازمة عن حالة الطقس والحرارة والرطوبة؛ إلى كل المشغلين الجويين داخل المطار وفي الجو لتجنّب الوقوع في حوادث جوية، فهو تطبيق للمادة 37/ ز من اتفاقية شيكاغو 1944م، وهو الحكم الذي أقره م.ش.ج في المادة 103 من ق.رقم 98-06.

✓ تقديم خرائط الطيران: ألزم الملحق 04 بعنوان "خرائط الطيران"؛ كل الدول أن تقدّم خرائط جوية تطبيقاً للمادة 37/ ط من اتفاقية شيكاغو 1944م، تتضمن معلومات تفصيلية تساهم في رفع العوائق المتواجدة حول المطارات؛ من الأنواع "C" و "B" و "A" ¹، والتي تساعد المشغلين على إجراء الحسابات المعقّدة اللازمة بشأن الكتلة عند الإقلاع؛ وشوط الإقلاع؛ والأداء؛ بما في ذلك الحسابات الخاصة بالطوارئ مثل تعطل محرك أثناء الإقلاع، كما تبين خرائط عوائق المطارات مسقطاً أفقياً ومسقطاً رأسياً للمدارج؛ والمساحات الخاصة بالمسار الجوي للإقلاع؛ والمسافات المتاحة لشوط الإقلاع؛ وتعجيل التوقف؛ وكلّ العوائق المهمّة في منطقة الإقلاع الخاصة بكلّ مدرج، وتقدّم معلومات طبوغرافية تفصيلية لمسافة تمتد حتى 45 كم من المطار ².

✓ تقديم التسهيلات الإدارية لممارسة الملاحة الجوية: ألزم الملحق 09 المعنون بـ"التسهيلات"؛ كلّ الحكومات بتقديم أدنى حدّ من التسهيلات تنفيذاً للمادة 22 من اتفاقية شيكاغو 1944م، لتخفيض حجم الوثائق الورقية وتوحيد الوثائق المصاحبة للحركة فيما بين الدول بشكل دولي، وتبسيط الإجراءات اللازمة لإنهاء إجراءات الطائرات؛ والركاب؛ والبضائع، الهادف للقضاء على التأخير بسبب الإجراءات الرسمية، وهذا بتحديد الإطار المرجعي للمخططين والإداريين في مجال عمليات المطارات الدولية، مع وصف الحدود القصوى لالتزامات قطاع الصناعة، وطراق إتمام الإجراءات بحيث يتحقّق الهدف المزدوج لاحترام قوانين الدول، وتلبية مقتضيات الإنتاجية بالنسبة للمشغلين والمطارات؛ وهيئات التفتيش الحكومية المعنية، لذلك عملت منظّمت الإيكاو على تنفيذ استراتيجية تمثّلت في ثلاثة جوانب رئيسية هي:

* توحيد شكل وثائق السفر.

* ترشيد نظم إنهاء الإجراءات على الحدود.

* التعاون الدولي في حلّ المشاكل المرتبطة بالأمن وخاصة ما تعلّق بالركاب والبضائع.

¹ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، دليل بشأن منع اقتحام المدارج، وثيقة رقم 9870، طبعة 01، مونتريال، كندا، سنة 2007، ص 04.

² منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، اتفاقية الطيران المدني الدولي "الملاحق من الأول إلى الثامن عشر"، المرجع السابق، ص 07.

وقد أوصت منظمة الإيكاو الدول بتطبيق المراقبة الاقتصادية؛ الهادفة لتحقيق التوازن بين مصالح المطارات ومقدمي خدمة الملاحة الجوية لضمان مايلي:

- * عدم التمييز وتوحي الشفافية في تطبيق الرسوم وحماية الركاب وباقي المنتفعين.
- * تقليل خطر الممارسات المضادة للمنافسة والسيطرة التي قد يحتكرها أتباع المطارات ومقدموا الخدمات الجوية.
- * التحقق من تلبية الإستثمارات في مجال بناء القدرات للطلب في الحاضر والمستقبل على نحو يتسم بفعالية التكلفة¹.
- ✓ **تقديم التسهيلات أثناء حصول الحوادث:** يعرض الملحق رقم 12 المعنون بـ"البحث والإنقاذ؛ مرحلة الإستغاثة التي يتأكد فيها على نحو معقول أن الطائرة في خطر، فيكون مركز تنسيق الإنقاذ مسؤولاً عن اتخاذ التدابير لمساعدة الطائرة؛ وتحديد موقعها بأسرع ما يمكن. يتم تبليغ مشغل الطائرة؛ ودولة التسجيل؛ ووحدات خدمات الحركة الجوية المعنية؛ ومراكز تنسيق الإنقاذ المجاورة؛ والسلطات الملائمة للتحقيق في الحوادث، كما توضع خطة منسقة للقيام بالبحث والإنقاذ.
- ✓ **الترخيص بالتحقيق في حوادث الطيران:** أجاز الملحق 13 بعنوان "تحقيق حوادث ووقائع الطيران"؛ للمشغلين المشاركة في التحقيق، وأن تُعين ممثلًا معتمدا لها للاشتراك؛ ومستشارين لمساعدة الممثلين المعتمدين، مع جواز الإستعانة بأفضل الخبراء الفنيين وأي مصدر للمساعدة في التحقيق².
- ✓ **تقديم المعلومات المساعدة على الملاحة الجوية:** ألزم الملحق 15 المعنون بـ"خدمات معلومات الطيران" كل دولة مسؤولة؛ أن توفر للجهات المعنية المعلومات المطلوبة لتشغيل الطائرات العاملة في الطيران المدني الدولي داخل إقليمها أو خارجها؛ في المناطق التي تكون فيها الدولة مسؤولة عن مراقبة الحركة الجوية من الإقتراب؛ ومراقبة المطار؛ وأثناء الطريق³. فتقدم هذه المعلومات لمشغل الطائرة في كل الأوقات؛ أو قبل الإقلاع؛ أو خلال الطيران، وهذا تطبيقا للمادة 28 من اتفاقية شيكاغو 1944م⁴.

2- واجبات مشغل الطائرة اتجاه الدولة

تنفيذا للاتفاقات المبرمة بين الدول في إطار استغلال الخدمات الجوية يلتزم المشغل بمايلي:

- ✓ **التشغيل الآمن للطائرة:** أوضح الملحق 06 من اتفاقية شيكاغو 1944م المعنون بـ"تشغيل الطائرات"؛ على مشغل الطائرة بشرط موافقة دولته أن يراعي نوع الطائرة والإلمام بالحدود الدنيا لتشغيل كل طراز منها، وخاصة ما تعلق بالقواعد

¹ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، المرجع السابق، ص 2-1.

² منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، اتفاقية الطيران المدني الدولي "الملاحق من الأول إلى الثامن عشر"، المرجع السابق، ص 20-21.

³ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، نفس المرجع، ص 1-3A.

⁴ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، اتفاقية الطيران المدني الدولي "الملاحق من الأول إلى الثامن عشر"، نفس المرجع، ص 24.

القياسية المتعلقة بكتلة الطائرة؛ والإرتفاع؛ ودرجة الحرارة؛ والأحوال الجوية؛ وحالة المدرج؛ وسرعة الإقلاع والهبوط في حال تعطل واحدة أو أكثر من وحدات القدرة؛ ومدى دقة المعدّات الموجودة على متنها؛ وخصائص مساعدات الإقتراب والمدرج. كما يجب أن يوفّر سجلات صيانة كل طائرة مع الإحتفاظ بها خلال 90 يوماً على الأقل؛ من تاريخ إصلاح العتاد وهو ما بيّنته المادة 07 من م.ت رقم 09-207، حيث يتضمّن بيانات عن الوقت الإجمالي لخدمة الطائرة؛ وتاريخ آخر مراجعة وتفتيش لها؛ والبيانات المتعلقة بوقت الخدمة لحساب مدّة الإستعمال.

ويُلقى على المشغلين عبء التأكيد من أنّ جميع العاملين في مجال التّشغيل؛ على دراية بواجباتهم ومسؤولياتهم في جميع الأحوال الجوية، كما أنه ملزم بوضع قواعد للحدّ من مدّة الطّيران؛ وفترات الخدمة لأفراد طاقم القيادة، ومنحهم فترات كافية للراحة بحيث لا تتأثّر سلامة الطّيران بالإرهاق الذي قد يعترّهم أثناء الرحلة؛ أو يتراكم خلال رحلات متتالية على فترة من الزمن، فهو تطبيق لما ورد في التّعديل 33 للملحق 06 من إتفاقية شيكاغو 1944م الذي تمّ تطبيقه في 2009م، والذي حدّد مدّة الطّيران؛ وفترات العمل؛ وخطة الراحة المطبّقة على طاقم القيادة؛ وطاقم المقصورة، حيث عرّف الإرهاق على أنه: "حالة بدنية من انخفاض قدرة الأداء الذهني أو البدني تنتج عن عدم النّوم أو امتداد فترة الإستيقاظ، أو مرحلة الإيقاع الحيوي بالجسم، أو عبء العمل (النّشاط العقلي و/أو البدني) الذي يمكن أن يعيق انتباه عضو الطّاقم وقدرته على تشغيل الطائرة بأمان أو القيام بالمهام المتعلقة بالسلامة"¹.

فلا يكفي أن يكون عضو طاقم القيادة يقظاً للتّعامل مع الطّوارئ الفنيّة فقط؛ بل يجب أن يتمكّن من التّعامل مع بقية أعضاء الطّاقم بكفاءة وسلامة في حالات الإستعجال وفق ما بيّنته المادة 61 من م.ت 09-207، وهو ما يجب على المشغل إدراجه في دليل العمليات؛ والذي أشار إليه م.ش.ج في المادتين 11 و14 من م.ت السابق، كما يلزمه تنفيذ الشّروط الواردة في المادة 13 من م.ت رقم 09-207 وهي شروط أمن الإستغلال، وشنح الطّائرات؛ وتزويدها بالوقود؛ وتحضير طياران الطائرة، وطاقم الحجرة؛ وطاقم القيادة؛ وعون الإستغلال التّقني؛ وكتيّبات الإستغلال والأمن.

✓ احترام قواعد الملاحة الجوية المقدّمة من طرف الدّولة المستضيفّة: اشترط الملحق 15 السابق الذّكر على مستغلّ الطائرة معرفته التّامة بتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية المستخدمة على متن طائرته، كعرفة الأنظمة المتعلقة بدخول وعبور المجال الجويّ لكلّ دولة، وأن يعرف ما يتوافر من مطارات طائرات؛ ومحطّات الهليكوبتر؛ ومساعدات ملاحية؛ وخدمات الأرصاد الجوية؛ وخدمات الاتّصالات؛ وخدمات الحركة الجوية؛ والإجراءات والأنظمة المتعلقة بها، كما

¹ منظمة الطّيران المدني الدوليّ ICAO، دليل طب الطّيران المدني، وثيقة رقم 895/AN/894، الطبعة 03، الناشر منظمة الإيكاو، مونتريال، كندا، سنة 2012، ص 1-17-III.

يجب عليه معرفة كلّ القيود أو المخاطر الجوية المحتملة تأثيرها على الرحلات الجوية¹، وقد ألزمت المادة 63 من ق. رقم 98-06 المستغلّ بإزالة الطائرة بأمر من سلطات المطار؛ إذا كانت تعيق المدرج؛ أو الشريط؛ أو طريق المرور؛ أو المساحات؛ أو ارتفاعات التوسعة؛ أو أيّ سبب آخر، وفي حال عدم استجابته تتخذ سلطات المطار جميع التدابير تلقائياً بإزالتها على حسابه وتحت مسؤوليته.

✓ **حماية الوسيلة الجوية وحقوق المستخدمين الجويين:** يقوم المستغلّ الجوي بالتأمين² على الطائرة المعدة أساساً لتنفيذ الرحلات الجوية الخاصة أو المنجزة بموجب عقود جوية؛ بغضّ النظر عن مركزه القانوني مالكا؛ أو مؤجراً؛ أو مستأجراً؛ أو ناقلاً. فهو نوع من العقود التي تغطّي المخاطر التي تتعرض لها الطائرة؛ أو الحمولة الناتجة عن حوادث التشغيل وصيانة وإصلاح وصنع الطائرة، وهذا ضماناً لاستمرارية تقديم الخدمات الجوية؛ الممنوحة له بموجب امتياز من طرف و.و.ط.م حسب ما بيّنته المادة 02/11 من م.ت رقم 09-206.

يقوم المستغلّ أيضاً بتزويد المستخدمين المكلفين بالإستغلال وجميع المصالح المعنية؛ بكتيب إستغلال مطابق للتوجيهات المقررة من طرف و.و.ط.م، مع عدم جواز تعديله إلاّ بموافقة هذه الأخيرة وهو ما بيّنته المادة 03/11 من م.ت رقم 09-206. كما يقوم بدفع أجور المستخدمين المنتق عليها في عقد التشغيل، فإذا لم تحدّد قيمة الأجر فإنه يحدّد طبقاً للعرف الموجود في البلد المبرم فيه العقد، غير أنّه لا يجوز له حجز الأجور أو الإستقطاع منها أو النزول عن الأجور المحدّدة، كما يلزمه حسب ما يقتضيه العرف وطبيعة العمل إطعامهم طوال الرحلة إذا كانوا طاقماً؛ وتوفير المبيت أو تقديم بدل خاصّ لتمكينهم من المبيت عند اضطرارهم للمبيت خارج منازلهم³.

ويلتزم بالتأمين عليهم من خلال اشتراك أصحاب الأعمال والشركات والعمّال في هيئات التأمينات الاجتماعية، ضدّ إصابات العمل؛ والأمراض المهنية؛ والشيوخوخة؛ والعجز الكامل قبل بلوغ سنّ التقاعد إذا لم يكن العجز بسبب إصابة في العمل، فمثلاً يتميّز التأمين الجوي للطاقم بطبيعة خاصّة؛ وهو ما يتّضح من تحذيرات علماء خطوط الطيران البريطانية؛ بشأن إشعاعات كونية في الفضاء العميق قد تتسبّب في إيقاف أجهزة الطائرة ما يعرض الطاقم للخطر⁴، كما يلتزم بترحيلهم عند انقضاء عقد العمل بسبب انتهاء مدّته المحدّدة؛ أو وفاة المستخدم؛ أو عجزه؛ أو مرضه مرضاً طويلاً يمنعه من أداء

¹ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، اتفاقية الطيران المدني الدولي "الملاحق من الأول إلى الثامن عشر"، المرجع السابق، ص 24.

² أنظر الصفحة 182 وما يليها من هاته الدراسة.

³ عبد الفضيل محمّد أحمد، المرجع السابق، ص 173.

⁴ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 218.

مهامه الجوية؛ وهذا إلى إقليم الدولة التي أبرم فيها هذا العقد ما يعني أنه ليس بالضرورة أن يعيده إلى بلده الأصلي¹.

أما أثناء فترة العمل فيقوم حسب ما بينه القسم الثاني من الفصل الأول من م.ت رقم 10-140؛ بتحديد أوقات الطيران والخدمة والراحة لهم، ويجب عليه إعداد ونشر جداول الخدمة قبل الموعد بمدة كافية؛ ليتسنى لهم الاستفادة من الراحة الملائمة، ويجب عليه برمجة أوقات الخدمة بشكل صارم لتفادي الإضطرابات الزمنية، وعليه تقييم العلاقة بين تردد أوقات خدمة الطيران؛ وأوقات الراحة وتنظيمها؛ مع مراعاة الآثار التراكمية للخدمات الطويلة المتقطعة براحة دنيا؛ كما يقوم حسب المادة 43 بالتحكم بأعضاء الطاقم في أداء مهامهم على متن الطائرة؛ ويجري لهم بانتظام امتحانات تكوينية وتدريب مرة واحدة في السنة على الأقل، ويحدد برامج التكوين والامتحان والتدريب في كتيب التدريب؛ أو في غيرها من الوثائق المرخص بها من طرف و.و.ط.م تتضمن مايلي:

- الإلتزامات العامة لمستخدمي الحجرة في حالة الإستعجال.
- استعمال العتاد الصحي وتجهيزات الأكسجين.
- الإستعمال التلقائي والمعمق لمنشآت النجدة والإنقاذ على متن الطائرة.
- مساعدة الركاب على متن الطائرات الغير متوفرة على حجرة مكيفة الضغط؛ في علو 10 آلاف قدم وما فوق، أو متوفرة على حجرة مكيفة الضغط في حال انخفاض الضغط.
- التعاون مع أعضاء الطاقم الآخرين؛ وتطبيق الإجراءات الواجب اتباعها من طرف أعضاء طاقم الحجرة عند وقوع أعمال غير شرعية على متن الطائرات.

✓ تطبيق شروط سلامة الإستغلال: اشترطت المادة 14 من م.ت رقم 09-207 على المستغل تنفيذ مايلي:

- / التأكد من ضمان منشآت المحطة الجوية لسلامة وأمن الطائرة وحماية الركاب قبل البدء في أي رحلة.
- / العلم بكل الإختلالات والعيوب التقنية الملاحظة على الطائرات أو أجزاء منها؛ والعوارض الخاصة التي لاحظها مستخدموا الاستغلال أثناء الاستغلال وتسجيلها، وما كان منها محتمل الوقوع فيجب تبليغه فوراً وتلقائياً إلى و.و.ط.م، فهو تطبيق لنص المادة 31 من اتفاقية شيكاغو 1944م التي تنص على حمل الطائرة لشهادة الصلاحية للملاحة².
- / إعداد قوائم مراجعة لكل طائرة يتعين على أعضاء الطاقم تطبيقها قبل وعند كل إقلاع وأثناء الطيران وعند وبعد الهبوط وفي حالة الإستعجال.

/ توقع علو الطيران الأدنى في كتيب الإستغلال بالنسبة لكل طريق منتظم؛ وإجراء العلو الواجب احترامه عندما يتعلق

¹ عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 175.

² محمد فريد العربي. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 38.

- الأمر بطرق غير منتظمة، لذلك يجب عليه مراعاة العوامل الآتية في تحديد علو الطيران الأدنى:
- الدقة التي يمكن أن تحدّد بموجبها وضعية الطائرة.
 - درجة دقة أجهزة قياس الإرتفاع المستعملة.
 - ارتفاعات الأرضية على امتداد الطريق.
 - دقة الخرائط.
 - توقع ظروف جوية غير ملائمة أثناء الطريق: اضطرابات قوية؛ تيارات هابطة؛ تغيرات مفاجئة لاتجاه الرياح.
 - إمكانية الهبوط الإضطرابي مع تحديد مستوى السرعة القصوى لإزعاج الغير على اليابسة نتيجة ضجيج الطائرات.
- يجب على المستغل توقع حدود الجو الدنيا في كتيّب الإستغلال بالنسبة لكل محطة جوية تستخدم بانتظام؛ وإجراءات ضبط الحدود الدنيا الملائمة بالنسبة للمحطات الجوية المستخدمة بصفة غير منتظمة. ويجب عليه وفق المادة 08/18 الإحتفاظ بوثائق تحضير طيران الطائرة خلال مدة 03 أشهر على الأقل.
- / القيام بمراقبة الوقود بحيث يمكن أن يثبت في كل وقت أنه تم احترام أحكام هذا الفصل في كل رحلة، ويجب عليه الإحتفاظ بكشوف المراقبة خلال مدة 03 أشهر، كما يجب عليه ذكر في كتيّب الإستغلال فترات خدمة الطيران؛ وفترات الطيران؛ وفترات الراحة وفق ماهو محدّد في م.ت رقم 02-89¹.
- / إعلام الركاب بالموقع وكيفية استعمال أحزمة الأمن؛ ومنافذ النجدة؛ وصدرية النجدة إن كان وجودها على متن الطائرة إجبارياً، وتجهيزات التزوّد بالأكسجين إذا كانت قد وصفت لركابها، وأي تجهيز نجدة فردي آخر موجود على متن الطائرة بما فيها بطاقات الإرشادات الموجهة للركاب في حالة الاستعجال؛ مع إعلامهم بموضع الجهاز الجماعي للنجدة؛ وكيفيته استعماله بصفة عامّة؛ وجميع التعلّيمات الضرورية المطبّقة في كل الظروف.
- / التحقّق من شدّ جميع الأشخاص المتواجدين على متن الطائرة أحزمتهم الأمنية أثناء الإقلاع والهبوط؛ وفي حالة الإضطراب والإستعجال، كما يجب وضع الأطفال الذين تقلّ أعمارهم عن 02 سنة؛ على ركبتي شخص بالغ يكون حزام أمنه مشدوداً في الحالات السابق ذكرها، ويجب طبقاً للمادة 16 من م.ت رقم 09-207 على المستغلّ نقل عدد الركاب المبيّن في كتيّب الإستغلال؛ باستثناء حالة الأطفال الذين تقلّ أعمارهم عن 02 سنة.
- / يجب عليه حسب المادة 39 من نفس المرسوم أن ينصّ في كتيّب الإستغلال على العمليات المتعلقة بمايلي:
- * الطيران في أماكن الهبوط في الجبال والمحطات الجوية الشتوية وأماكن الهبوط في الأرياف.
 - * الطيران المخصّص لالتقاط مناظر جوية والطيران لإنزال المظليين.
 - * الطيران الذي يتم خلاله أخذ أو قذف أشياء أو مواد.
 - * طيران المهارة وطيران القطر.

¹ مرسوم تنفيذي رقم 02-89 المؤرخ في 02 مارس 2002، يتعلّق بمدّة العمل بعنوان النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين المهنيين في الطيران المدني، ج.ر عدد 17 الصادرة في 06 مارس 2002.

الفرع الثاني: مستخدموا الطائرة

يقوم المستغلّ الجويّ بممارسة الملاحة الجوية عن طريق أشخاص مؤهلين؛ يوظّفهم في إطار عقود تشغيل أو تابعين للدولة. يمثلون مجموعة متكاملة من المهنيين المختصين الذين سمح لهم القانون بمزاولة هذه المهنة، بغية تنفيذ الرحلة الجوية على متن طائرة مأهولة وفق مبدأ الأمن والسلامة الجوية، كما نجد نوعاً جديداً من المستخدمين ارتبط نشاطهم بالطائرة بدون طيار.

فمصطلح المستخدمين مرتبط بالدرجة الأولى بالطائرات المأهولة دون الطائرات بدون طيار، الذين جعلهم م.ش.ج في المادة 174 من ق.رقم 06-98 مجموعةً من الملاحين المهنيين المتكويين من أعضاء طاقم القيادة؛ والمستخدمين المكملين العاملين على متن الطائرة؛ والمستخدمين التقنيين على اليابسة؛ والمستخدمين الملاحين الخواص، الحائزون حسب المادة 12 من نفس القانون على شهادات وأهليات مطابقة للمقاييس الوطنية والدولية، مصادق على صحتها قانوناً من طرف و.و.ط.م، والتي جعلها 03 أصناف حسب المادة 04 من م.ت.رقم 04-414 وهي:

- **الشهادة:** يحوزها المستخدم الجويّ نهائياً بعد تحصيله النظري والمعرفي واجتيازه لاختبار فهي شهادة علمية.
- **شهادة الكفاءة:** يحوزها المستخدم الجويّ بعد الإنتهاء من تحصيله النظري والعملي في الميدان الجويّ.
- **الإجازة:** يحوزها المستخدم الجويّ كتأهيل على قدرته في ممارسة وظائف موافقة للشهادات السابق ذكرها، بالإضافة لحيازته التأهيلات الخاصة بطراز الطائرة وتجهيزها وشروط ملاحتها؛ وحصوله على لياقة طبية حسب أحكام المادة 08 من نفس المرسوم، حيث تخضع لرقابة و.و.ط.م الدورية للإبقاء على صلاحية الإجازة؛ كما تمنحها للمستخدمين الجويين لأيّ دولة أجنبية تكون طرفاً في معاهدة شيكاغو 1944م بعد اجتيازهم لاختبار ضمن زمن محدود.

وقد خصّ م.ش.ج حسب المادة 02 من القرار المحدد لمواصفات بطاقة متدرّب¹، المستخدمين الملاحين المهنيين والخواصّ بعد حصولهم على إجازة، والمستخدمين التكميليين على متن الطائرة أن يخضعوا للتدريب في الجوّ بترخيص وتحت رقابة معلّم مؤهل أو تعطى له بطاقة متدرّب² تسمح له بممارسة التدريب، وتشمل هذه الإجازة الممارسات الآتية:

¹ قرار مؤرخ في 05 يونيو 2006، يحدّد مواصفات بطاقة للتدريب الخاصة بمستخدمي الطيران المدني، ج.ر. عدد 52 الصادرة في 20 غشت 2006.

² (أنظر ملحق رقم 10) والملاحظات الواردة فيه.

جدول 02: الإجازات المطلوبة لمستخدمي الطيران المدني¹.

المستخدمون الملاحون الخواص	المستخدمون التقنيون على اليابسة	المستخدمون الملاحون التجاريون	
		المستخدمون التكميليون على متن الطائرة	(طاقم القيادة)
إجازة طيار خاص - طائرة	إجازة تقني في صيانة الطائرات	إجازة شهادة الأمن والإنقاذ	إجازة طيار تجاري - طائرة
إجازة طيار خاص - هليكوبتر			إجازة طيار
	خطّ جويّ - طائرة		
إجازة طيار شراعي	إجازة مراقب الحركة الجوية		إجازة طيار تجاري - هليكوبتر
			إجازة طيار
إجازة طيار منطاد حرّ	إجازة عون تقني للإستغلال		خطّ جويّ - هليكوبتر
			إجازة ملاح جويّ
إجازة طيار لطائرة ذات محرك جدّ خفيف	إجازة مخابر اتّصالات في محطة الطيران ²		إجازة ميكانيكي ملاح
			إجازة مخابر هاتفي لاسلكي ملاح ²
إجازة مظلي			

المصدر: (من إعداد الباحث) بالإعتماد على م.ت رقم 04-414؛ والقرار المؤرخ في 05 يونيو 2006 بحدد مواصفات بطاقة للتدريب الخاصة بمستخدمي الطيران المدني.

وجدير بالذكر أنّ هذه الإجازات تخضع لإجراءٍ أخير وهو التّأهيل الذي بيّنته المادة 28 من م.ت رقم 04-414، حيث اعتبره م.ش.ج خاصًا بالممارسات المهنية الخاصة والمتعلّقة بالطائرة؛ والأجهزة؛ وشروط الطيران؛ وإعطاء التّعليمات أثناء الرّحلة أو على اليابسة.

¹ (من إعداد الباحث) بالإعتماد على م.ت رقم 04-414؛ والقرار المؤرخ في 05 يونيو 2006 بحدد مواصفات بطاقة للتدريب الخاصة بمستخدمي الطيران المدني.
² وفق المادة 04 فقرة أخيرة من م.ت رقم 04-414: "تمنح إجازة مخابر هاتفي لاسلكي المتعلّقة بالملاحين التجاريين، وإجازة مخابر اتّصالات في محطة الطيران المتعلّقة بالمستخدمين التقنيين على اليابسة، من طرف الوزير المكلف بالاتّصالات اللاسلكية بعد أخذ رأي الوزير المكلف بالطيران المدني".

والمقصود بمصطلح "التأهيل" عبارة تدون على الإجازة؛ أو الإمتيازات؛ أو القيود الخاصة المفروضة على هذه الإجازة وهذا ما شرحتة المادة 06/02 من م.ت رقم 04-414، وقد حدّدت المادتان 35 و 39 من نفس المرسوم مدّة صلاحية هذا التأهيل بـ 12 شهرا، كما بيّن القسم الثاني والثالث من نفس المرسوم الأصناف والطرز والفئات التي تخضع للتأهيل وهي المبينة في الجول الآتي:

جدول 03 : أنواع التأهيل المذكورة في القسم الثاني والقسم الثالث من م.ت رقم 04-414¹.

مادة 32 تأهيل الأصناف	مادة 33 تأهيلات الصنف لطائرات جירו	مادة 34 تأهيلات الطراز للطائرات	مادة 37 فئات تأهيل المعلمين ومادة 38 فئات تأهيل وترخيص معلمين هليكوبتر	مادة 41 تأهيلات المراقبة الجوية
الطائرات الأرضية ذات المحرك الواحد	هليكوبتر ذو محرك واحد	طراز طائرة يتكوّن طاقمها الأديني المعتمد من طيارين	تأهيل معلّم طيران - طائرة/ هليكوبتر	مراقب مطار
الطائرات الأرضية ذات عدّة محركات	هليكوبتر متعدّد المحركات	طراز هليكوبتر يتكوّن طاقمه الأديني من طيار واحد	تأهيل معلّم طراز طائرة/ هليكوبتر	مراقب الإقتراب
الطائرات المائية ذات المحرك الواحد	طائرة جيرو	طراز هليكوبتر تمّ منحه تأهيل الصنف المذكور في المادة 33 يتكوّن طاقم قيادته الأديني من طيار واحد يتضمّن مميّزات مماثلة متعلّقة بالقيادة والكفاءات	تأهيل معلّم صنف طائرة/ هليكوبتر	مراقب رادار الإقتراب
الطائرات المائية ذات عدّة محركات		كلّ طراز طائرة تعتبر س.م.ط.م تسليمه الإجازات ضروريا	تأهيل معلّم على وسيلة طيران اصطناعية - طائرة/ هليكوبتر	مراقب رادار جهوي
				ممتحن معلّم

المصدر: (من إعداد الباحث) بالإعتماد على المواد 32؛ 33؛ 34؛ 37؛ 38؛ 41 من م.ت رقم 04-414.

¹ (من إعداد الباحث) بالإعتماد على المواد 32؛ 33؛ 34؛ 37؛ 38؛ 41 من م.ت رقم 04-414.

الفقرة 01: المستخدمون الجويون

بينت المادة 01/06 من م.ت رقم 04-414 أنواع الأشخاص العاملين على متن الطائرة؛ وهم طاقم القيادة والمساعدون التكميليون، حيث أعطتهم المادة 182 من ق.رقم 98-06 صفة ملاح مهني، واعتبرتهم المادة 185 مجموعة من الأشخاص الركاب الذين يطلق عليهم اسم الطاقم؛ هدفهم خدمة الطائرة المحلقة بتنفيذ مهام فنية وخدماتية تحت إمرة الربان؛ الذي يعتبر حسب المادة 186 من ق.رقم 98-06 المسؤول الأول عن قيادة الطائرة وأمنها.

فالتائرة تكون في حالة طيران من وقت إشعال محركات حتى وقوفها؛ وإنزال الركاب أو البضاعة في نقطة الوصول المتفق عليها. وهو ما يعبر عنه بمصطلحي "مدة الطيران" و"مدة الطيران المنفرد"¹ في المادة 08/02 و 09 من م.ت رقم 04-414؛ ومصطلح "وقت الطيران" في المادة 01/02 من م.ت رقم 02-89، أما توقف الطائرة ومحركاتها في مكان الإقلاع؛ فأطلق عليه عبارة "وقت الطيران عابر بعنابر" في المادة 03/02 من م.ت رقم 10-140².

وقد أجاز م.ش.ج لهؤلاء الأشخاص ممارسة مهنة الملاحة الجوية؛ سواء كانوا تابعين للدولة أو أجنيين عنها مسابرة منه للمادة 33 من اتفاقية شيكاغو 1944م، وفق المادة 87 من ق.رقم 98-06 بقوله: "يعترف بصحة شهادات الملاحة وشهادات الكفاءة والرخص ومؤهلات ملاحي الطيران المدني، التي تسلمها أو تعترف بتنفيذها الدولة التي تنتمي الطائرة إلى جنسيتها، للتخليق فوق التراب الوطني إذا كانت المعاملة بالمثل مقبولة بموجب معاهدات دولية أو اتفاق جزوي ثنائي". وقد اشترط تدوين أسمائهم وأصناف ممارساتهم حسب أحكام المادتين 175 و 176 من ق.رقم 98-06 في سجل مودع لدى و.و.ط.م، مع إلزامية حملهم لجنسية جزائرية وحيازتهم لإجازة أو شهادة الأمن والإغاثة، وتمتعهم بسلوك حسن وخلو سيرهم الذاتية من أي حكم بسجن أو عقوبة بدنية أو عقوبة مخلة بالشرف.

ونفس الشيء بالنسبة للأجانب الذين يمكنهم التسجيل استثناء إذا توافروا على الشروط السابقة، وتحصلوا على إقامة سارية الصلاحية وعقد عمل وفق القانون؛ بشرط ألا يشغل أي منهم مهنة التعليم أو التكوين³، وهو ما بينته المادة 06 من م.ت رقم 04-110⁴، حيث يكون ذلك ضمن الأصناف المبيّنة في المادة 183 من ق.رقم 98-06 المتمثلة في التجارب

¹ المادة 09/02 من م.ت رقم 04-414 مدة الطيران المنفرد: "يكون الطالب الطيار خلالها الشخص الوحيد الذي يشغل الطائرة".

² مرسوم تنفيذي رقم 10-140 المؤرخ في 23 مايو 2010، بحدد مدة العمل بعنوان النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين المهنيين في الطيران المدني، ج.ر عدد 34 الصادرة في 23 مايو 2010.

³ بن ناصر وهيبية، المرجع السابق، ص 50.

⁴ مرسوم تنفيذي رقم 04-110 المؤرخ في 13 أبريل 2004، بحدد تصنيف المستخدمين الملاحين المهنيين حسب الفئات وشروط القيد في سجلات المستخدمين الملاحين المهنيين والمستخدمين الملاحين الخواص، ج.ر عدد 24 الصادرة في 18 أبريل 2004.

والإستقبال، النقل الجوي؛ العمل الجوي، والمادة 04 من م.ت رقم 04-110 وهم على النحو الآتي في الجدول:

جدول 04 : فئات المستخدمين الملاحين حسب السجل¹.

سجل الملاحين الخواص	فئة العمل الجوي (السجل ج)	صنف النقل الجوي (السجل ب)	صنف التجارب والإستقبال (السجل أ)
طيار خاص/طائرة	طيار خطّ جويّ /طائرة	طيار خطّ جويّ /طائرة	طيار التجارب الإختيارية للطائرات
	طيار محترف/طائرة	طيار محترف/طائرة	
طيار خاص/مروحية	طيار خطّ جويّ / مروحية	طيار خطّ جويّ / مروحية	طيار تجارب الطائرات
		طيار محترف / مروحية	طيار تجارب الطائرات الخفيفة
طيار طائرة شراعية	طيار محترف / مروحية	طيار خطّ جويّ / مروحية	طيار استقبال الطائرات
		طيار محترف / مروحية	طيار التجارب الإختيارية للمروحيات
طيار منطاد حرّ	مظليّ محترف	ملاح	طيار تجارب المروحيات
		ميكانيكي ملاح	طيار استقبال المروحيات
طيار طائرة ذات محرك جديّ خفيف (ULM)	ملاح مصوّر محترف	مخابر اتصالات ملاح	ميكانيكي ملاح تجارب
		المستخدمون الملاحون التجاريون	ميكانيكي ملاح استقبال
	المستخدمون الملاحون التجاريون		مظليّ محترف بموزنه مؤهل تجارب واستقبال

المصدر: (من إعداد الباحث) بالإعتماد على المادة 06 من م.ت رقم 04-110؛ والفئات المذكورة في المادة 183؛ والمادة 04 من م.ت رقم

.110-04

¹ (من إعداد الباحث) بالإعتماد على المادة 06 من م.ت رقم 04-110؛ والفئات المذكورة في المادة 183؛ والمادة 04 من م.ت رقم 04-110.

في سياق متصل تُعَلَّق (توقّف) إجازة مهني ملاح حسب المادتين 09 و 10 من م.ت رقم 04-110؛ بطلب من المعني أو تلقائياً وفق تقرير طبي يفيد بوقوع حادث له أو إصابته بمرض أثناء ممارسة نشاطه، وتعاد إليه هذه الصفة إذا ارتفع عنه المانع، كما يشطب من سجل التصنيف بتقرير طبي نهائي يفيد عدم قدرته على مزاوله المهنة؛ أو في حال تطبيق تدابير تأديبية عليه؛ أو وفاته ويبلغ المعني بهذا الأمر.

وقد ألزمت المادة 03 من م.ت 04-109 تقديم طلب اعتماد شهادة طيران¹، وهو ما أورده المادة 40 من اتفاقية شيكاغو 1944م² بمصطلح الترخيص، من طرف المستخدمين الملاحين المحترفين؛ أو مالك الطائرة بالنسبة للمستخدمين الملاحين الخواص؛ أو بناءً على طلب دولة تكون عضواً في اتفاقية شيكاغو 1944م تسمح لهم بقيادة طائرة مرقمة في الجزائر، وهذا بعد إخضاعهم لاختبارات نظرية وتطبيقية وتسليمهم وثيقة اعتماد من طرف و.و.ط.م مدتها 12 شهراً؛ لا تفوق مدة صلاحية شهادة الطيران المراد اعتمادها إذا كانت النتائج مرضية، مع إجراء إضافي بالنسبة للملاحين المهنيين الخواص والأجانب وهو حصولهم على شهادة معادلة طبقاً لأحكام م.ت رقم 16-260³ بإثباتهم خبرة 06 أشهر الأخيرة حسب أحكام المادة 04.

وبين الفصل السادس من م.ت رقم 04-414 كيفية ممارسة المستخدمين مهامهم، فاشتراط في المادة 47 على مستغل الطائرة إعداد لائحة أسماء الطاقم قبل كل رحلة، غير أن المادة 48 منعت أي شخص طبيعي من ممارسة هذه المهنة بعد عمر 60 سنة، بصفة طيار قائد أو طيار مساعد في النقل الجوي العمومي، ورخصت لهم ممارسة التعليم والتدريب والتقييم، شريطة استيفائهم لشروط تحديد التأهيلات وتراخيص التدريب والممتحنين، باستثناء المستخدمين الملاحين الذين يقومون برحلات على متن طائرات بطيارين (02)، أين سمحت المادة 02 من م.ت رقم 09-206⁴ المعدلة للمادة 48 السابق ذكرها؛ بممارسة النشاط بعد 60 سنة إلى غاية 65 سنة، بشرط أن يكون سنّ الطيار 02 أقل من 60 سنة وإجراء خبرة طبية مدعمة.

¹ (أنظر الملحق رقم 11).

² المادة 40 من اتفاقية شيكاغو 1944: "صلاحية الإجازات والشهادات التي بها إضافات: "لا يجوز لأية طائرة أو عضو في هيئة قيادة طائرة ممن يحملون شهادات أو إجازات بها إضافات أن يشتركوا في الملاحة الدولية إلا إذا كان ذلك بترخيص من الدولة أو الدول التي يطربون فوقها.

ويكون تسجيل واستعمال مثل هذه الطائرات أو أجزاء الطائرات في دولة غير تلك التي تمّ بها التسجيل الأول متروك لتقدير الدولة التي دخلتها الطائرة أو جزء الطائرة".

³ مرسوم تنفيذي رقم 16-260 المؤرخ في 10 أكتوبر 2016، يحدّد شروط وكيفيات تسليم معادلة شهادات الطيران المدني، ملاح خاص أو ملاح مهني أجنبي، ج.ر عدد 60 الصادرة في 13 أكتوبر 2016.

⁴ مرسوم تنفيذي رقم 09-206 المؤرخ في 11 يونيو 2009، يتمّ المرسوم التنفيذي رقم 04-414 المؤرخ 20 ديسمبر 2004 المتعلق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدموا الطيران المدني، ج.ر عدد 35 الصادرة في 14 يونيو 2009.

فحسب القانون ينقسم طاقم الطائرة إلى جزئين هما: "أطقم القيادة" المتمثلين في الأشخاص الطبيعيين الحاملين لإجازة ربان الطائرة؛ ومساعديه الحائزين على إجازة مساعد طيار وملاح وميكانيكي ومخابر هاتفي لاسلكي، وهي إجازات قد يحوزها عدّة أشخاص أو شخص واحد. أمّا الجزء الثاني فهم المساعدون التكميليون على متن الطائرة الحائزون على شهادة الأمن والإنقاذ؛ بالإضافة للأشخاص الممارسين لمهنة الضيافة الجوية.

1- طاقم القيادة:

كان طاقم القيادة في ستينات القرن الماضي يتكوّن من خمس أعضاء هم: (طياران؛ ومهندس جوي؛ وملاح؛ وضابط اللاسلكي)، غير أنّ التكنولوجيا والدكاء الإصطناعي ساهما في تقليص عددهم إلى اثنين أو ثلاث؛ حسب طراز وفئة وحجم الطائرة¹، فلا يجب أن يكون عدد الطاقم أقل من العدد المبيّن في دليل الطيران، لأنّ قرار المستغل الجوي تخفيض التكاليف عن طريق تقليل عدد أفراد الطاقم ينشئ أحيانا دعاوى متعلّقة بقانون العمل، نذكر في هذا السياق ما حدث للخطوط الجوية الفرنسية عام 2004م، عندما أبرمت بروتوكول مع العديد من النقابات؛ يضمن الخدمة المتوسطة للبريد المرتبط برحلتها A320 من فرنسا إلى الجزائر، حيث كان عدد طاقم الرحلة 05 ملاحين؛ وعند العودة أرادت الشركة تخفيض العدد إلى 04 أفراد، فقام قاضي الإستعجال بإصدار حكم قضائي تحت رقم 16129-11 صادر في 12 أفريل 2012، يخطر فيه الشركة بمايلي: "إنّ تغيير عدد الطاقم من جهة واحدة قبل انتهاء مدّة سريان البروتوكول الذي بقي على انتهائه عام واحد، ودون موافقة الغرفة الإجتماعية يعرّض الشركة لغرامة مالية قدرها 15 ألف أورو"².

فمجمّل ما يقوم به طاقم القيادة يتمثّل في توجيه الطائرة المدنية؛ المعدة لنقل الأشخاص والبضائع والبريد جواً، عن طريق التّحكم في القيادة؛ والملاحة؛ والرّاديو؛ والسّهر على ضمان سلامة الرحلة الجوية³. بغية تحليل هذه الدّراسة سيتمّ الإعتماد على شرح أنواع هذه الإجازات وتوضيح المركز القانوني لقائد الطاقم، المعروف باسم قائد أو ربان الطائرة الذي يعتبر الرّئيس التّنفيذي للطائرة.

أ. إجازات طاقم القيادة

بيّنهم م.ش.ج في المادة 01/05 واعتبرهم كلّ شخص طبيعي يحمل إجازة طيار؛ أو ملاح جوي؛ أو ميكانيكي ملاح؛ أو مخابر هاتفي لاسلكي. فطاقم القيادة بالمفهوم القانوني كلّ شخص تحصّل على إجازة تأهله لمثل هذه الممارسات، فقد يحصل على إجازة واحدة أو يتحصّل على بعضها أو كلّها تخوّله ممارسة كلّ مهام طاقم القيادة.

¹ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، دليل طب الطيران، وثيقة رقم 895/AN8984، الطبعة الثالثة 2012، الناشر منظمة إيكاو ICAO، مونتريال، كندا، سنة 2015، ص 1-2- I.

² Vincent Grellière, Op.Cit; P476.

³ Observatoire(perspective es métiers&des qualifications de l'aérien) , Les métiers de Navigant"membre d'équipage technique davion dans le transport aérien", www.observatoire-metiers.fr, p01.

//إجازة طيار:

اعتبرته المادة 02 من م.ت رقم 04-414 كل شخص يحمل إجازة¹ تسمح له القيام بمناورات قيادة الطائرة خلال الرحلة الجوية، ويتحصّل على اعتماد شهادة الطيران بعد إجراء الإختبارات المحددة في وثيقة الإيكاو رقم 7192 المتعلقة بتدريب الطيارين المؤهلين التجاريين²، بالإضافة إلى شهادة معادلة بالنسبة للطيارين الخواص أو الأجانب، وهو ما ألزمت به المادة 32 من اتفاقية شيكاغو 1944م بقولها: "إجازات هيئة القيادة:

أ. يجب أن يكون لدى قائد الطائرة التي تعمل في الملاحة الدولية وباقي أعضاء هيئة قيادتها شهادات الأهلية والإجازات اللازمة صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة.

ب. تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها في عدم الاعتراف -فيما يتعلّق بالطيران فوق إقليمها- بالشهادات والإجازات الممنوحة لرعاياها من دولة متعاقدة أخرى."

فالملاحظ أنّ كلاً من المادة 32 من اتفاقية شيكاغو 1944م والقانون الجزائري أشارا إلى الطيار البشري؛ دون الطيار الآلي والموجّه للطائرات بدون طيار لأنهما من مستجدات القانون الجوي الحديث، وذلك ما سيفصل فيه من خلال هذه الدراسة أين سيتم الوقوف على أنواع الطيارين بالمفهوم القانوني.

*الطيار البشري:

هو كل شخص طبيعي يمارس مهنة الملاحة الجوية بصفة طيار، فتارة يكون طياراً تجارياً يمارس مهنته مقابل أجرة؛ وتارة يكون طياراً خاصاً يمارس هذه المهنة لاحتياجاته الشخصية، وقد يشغل رتبة قائد طائرة؛ أو مساعد طيار؛ أو طالب طيار، وأمّا إذا كان مالكا للطائرة أو مستأجرا لها فيعتبر ناقلا جويًا فعليًا، فإذا مارس قيادة الطائرة بصفة ريان فإنه يشغل مركزاً مستقلاً عن باقي الطاقم، وهذا ما بيّنته المادة 186 من ق.رقم 98-06، وفي حال وفاته أو حدوث ما يمنعه من القيام بوظيفته فإنه يعوّض بأحد أفراد الطاقم وفقاً للنظام المقرّر في قائمة أسماء الطاقم؛ وهو اسم الشخص الذي يلي اسم ريان الطائرة مباشرة، فقائد الطائرة طيار يخضع لسلطتين هما ربّ العمل الذي يجمعهما عقد تشغيل؛ وثانيهما الإدارة التي يتلقّى منها المعلومات³.

يتولّى ريان الطائرة قيادتها جواً وداخل المطار ويتقدّمها قبل إقلاعها وبعد هبوطها، فتوقيعه على اللوائح يجعله

¹ (أنظر الملحق رقم 12).

² محمد نصر محمد، الحماية الجنائية للنقل الجوي، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض، سنة 2012، ص 35.

³ حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي الأفكار والقواعد الأساسية عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، المرجع السابق، ص 71.

المسؤول الأول على سلامة الطائرة ومن عليها من بضائع أو ركاب، كما يقدم تقريره عند تسليم الطائرة ويشرح حالتها لمهندسي الصيانة العاملين على اليابسة، وقد حدّدت منظمة الإيكاو الشروط الأساسية للحصول على شهادة طيار¹ وهي:

/ النجاح في الثانوية العامة ولا يهتم الفرع إن كان أديبا أو علميا.

/ الحد الأدنى للسّن هو 17 سنة كاملة.

/ اجتياز الفحص الطبّي المحدّد من طرف هيئة الطيران الموجودة في بلده، فيقوم المركز بفحص سمعه وبصره؛ وأخذ عيّنة من الدّم والبول؛ وأخذ صور شعاعية للصدر للتأكد من خلوه من الأمراض الصدرية والمعدية مثل مرض الكبد الفيروسي.

/ حصوله على إجازة في اللّغة الإنجليزية لأنّها لغة سهلة والأكثر استعمالا؛ حيث تضمّ ستّ مستويات وعلى المرشّح أن يحصل على الأقل على المستوى الرابع.

*الطيار الآلي:

يعتبر نتيجة للتطور الحالي في الذكاء الاصطناعي حيث اعتمدت بكثرة في الرحلات التجارية، لأنّه يوفر طبقة من المنطق بين أوامر الطيارين؛ ومشغلات التحكم الميكانيكية لترجمة نوايا الطيارين إلى سلوك عاقل للطائرة، فيتمّ عن طريق التعلّمات الرقمية التي تمثل خطة الطيران وتعليمات برج المراقبة المُدخّلة ضمن النظام²، هدفه الحفاظ على مسار وارتفاع الطائرة ضمن سرعة سير مثلى؛ ما يعطي أفضل وضعية للطائرة، فهو يخفّف من خطر الحمل الزائد أو التلّف أو فقدان السيطرة، لذلك تمّ إدراجه في مقصورة القيادة ليكون بمثابة مساعد إضافي للطيار.

والملاحظ أنّ هذه التكنولوجيا غيرت من مهام قائد الطائرة حيث أصبح يمثّل دور مدير النظام بسبب أجهزة الكمبيوتر المكوّنة للطائرة الحديثة³، وأهمّ هذه الأنظمة ما يطلق عليه مصطلح "الطيران بالأسلاك"؛ و"المراقبة الآلية"؛ و"نظم تعزيز المناورة"، فهي أنظمة تمّ تطبيقها أولا في الطائرات المسيّرة ثمّ دمجت ضمن الطائرات المأهولة الحديثة⁴.

فجميع رحلات الطائرات تتمّ إمّا وفقا لقواعد الطيران الآلي أو قواعد الطيران البصري، فما تعلق بقواعد الطيران الآلي تنتقل فيه الطائرة من مساعد لاسلكي للملاحة الجوية إلى مساعد آخر، أو تستعين بأجهزة الملاحة الموجودة على متنها؛ والتي تمكّن الطيار من تحديد موقع الطائرة على الدوام، كما يمكن تطبيق قواعده في جميع الأحوال الجوية إلاّ إذا

¹ محمد نديم تني، "كيف أصبح طيارا؟"، المرجع السابق، ص 30.

² محمد أمين ليلي، "التأثير السلبي للطيار الآلي على كفاءة الطيارين"، مجلّة الطيران للجميع، عدد 16، سنة 2019، ص12.

³ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، دليل طب الطيار، المرجع السابق، ص 2-1- I.

⁴ محمد نجيب عبد الواحد، "الذكاء الصنعي يصعد إلى الطائرة ويتسلّل إلى مقصورة القيادة فإلى أين؟"، المرجع السابق، ص62.

كانت هذه الأحوال من القسوة بحيث يتعدّر الطّيران. أمّا ما تعلق بتطبيق قواعد الطّيران البصري فيجب أن تبقى الطّائرة خارج السّحاب، وأن تعمل في أحوال جويّة تسمح للطّيار برؤية الطّائرات الأخرى وتقادي الإصطدام بها، فتزوّد الرّحلات التي تتمّ وفقاً لقواعد الطّيران الآلي بخدمة مراقبة الحركة الجويّة؛ عندما تشغّل الطّائرة في فضاء جويّ مراقب، أمّا إذا كان التّشغيل داخل فضاء جويّ غير مراقب؛ فتقدّم خدمة معلومات الطّيران ما لديها من معلومات عن الحركة الجويّة المعروفة، ويكون الطّيار حينئذ مسؤولاً عن تنظيم مسار الرّحلة بحيث يتفادى الطّائرات الأخرى، ولا تُقدّم خدمة المراقبة عادة إلى الرّحلات التي تتمّ وفقاً لقواعد الطّيران البصري إلاّ في بعض المناطق المعيّنة، وتفصل في هذه الحالة رحلات الطّيران البصري عن رحلات الطّيران الآلي، ولكن لا تفصل الطّائرات التي تشغّل وفقاً لقواعد الطّيران الآلي إلاّ إذا طلبت ذلك بالتّحديد السّلطة المسؤولة عن مراقبة الحركة الجويّة¹.

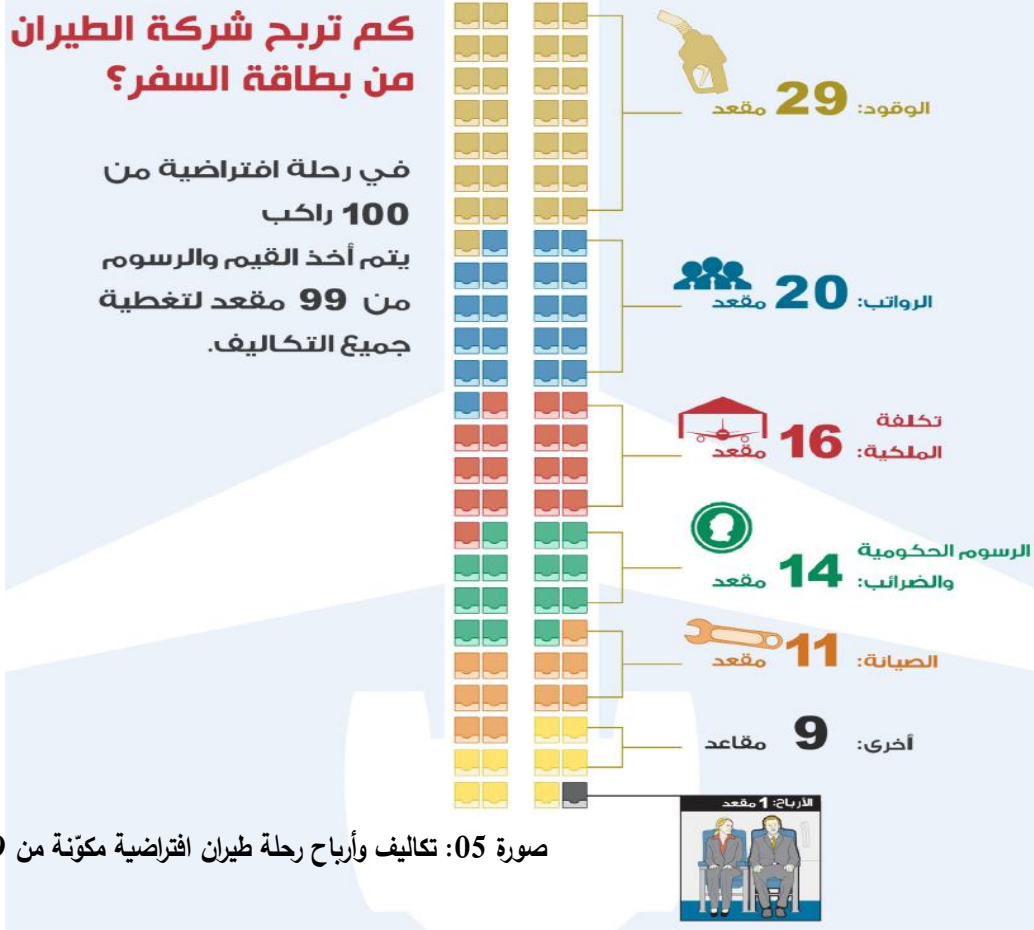
غير أنّ المشكل في اعتماد تقنية الطّيار الآلي؛ يكمن مجدّداً في مدى تأهيل الطّيار البشري في التّحكم به في ظروف عالية الخطورة، وهذا ما أثبتته تحقيقات "المجلس الوطني لسلامة النّقل الأمريكي NTSB"؛ من خلال تجربة طائرة "بوينغ 777" عام 2013م بمدينة "سان فرانسيسكو"، أين فشلت ثلاث محاولات لأكفأ الطّيارين في منع الطّائرة من الإرتطام بالأرض قبيل عتبة المهبط بأمّطار قليلة، وسبب ذلك وجود فجوة في مدى تفهّم الطّيارين لنوع الطّيران الآلي الواجب استخدامه خلال كلّ مرحلة من مراحل رحلة الطّيران؛ ومتى يجب عليهم فصل الطّيران الآلي والانتقال إلى القيادة اليدوية.

وسبب هذا التراجع في كفاءة الطّيارين هو سياسة الشّركات العملاقة في تخفيض عدد ساعات القيادة اليدوية، واعتماد الطّيار الآلي الذي يوفّر استهلاك الوقود وينعش أرباحها (صورة 05)، فقد أثبتت التّحقيقات الجويّة استخدام الطّيار الآلي في الرّحلات الجويّة بنسبة 90%؛ مقارنة بالقيادة البشرية التي بلغت 10% فقط²، لأنّ كلفة تشغيل مباشر لطائرة باهض الثّمّن؛ خاصّة في ظلّ المنافسة العالمية بين الشّركات الجويّة على خطوط النّقل المدني والتّجاري، لأنّ ما يهّم الشّركات الجويّة هو عائد الإستثمار الذي لا يتحقّق مباشرة بعد استغلال الطّائرة، وإنما يتطلّب عدّة سنوات للوصول إلى نقطة التّعادل التي يبدأ تحقيق الرّبح بعدها، وهنا يأتي دور الشّركات المصنّعة للطّائرات بإقناع شركات النّقل الجويّ بأن طائراتها اقتصادية، وإلاّ كان مشروع بناء الطّائرة فاشلاً؛ كما حدث لطائرات الكونكورد التي لم تنتج منها إلاّ 18 طائرة بسبب ارتفاع كلفة تشغيلها³.

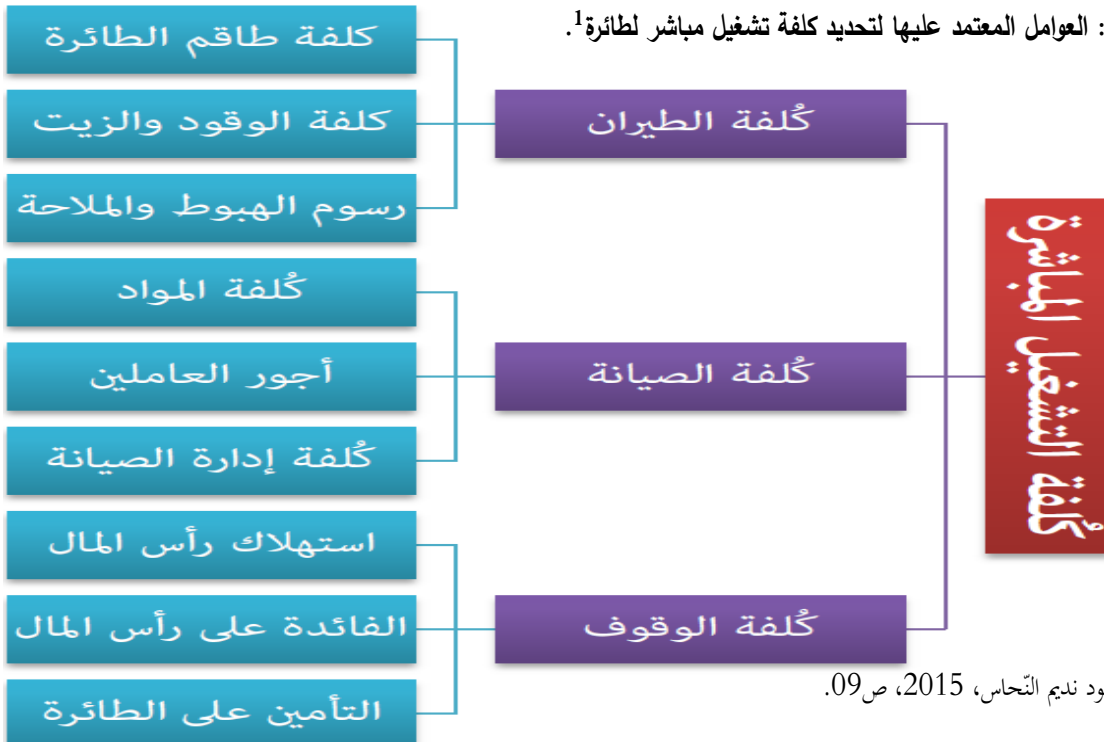
¹ منظمة الطّيران المدني الدوليّ ICAO، اتفاقية الطّيران المدني الدوليّ الملاحق من الأوّل إلى الثّامن عشر، المرجع السّابق، ص 18.

² محمّد أمين ليلي، "التأثير السّلبى للطّيار الآلي على كفاءة الطّيارين"، المرجع السّابق، ص 13.

³ محمود نديم النّحاس، "كلفة تشغيل طائرات الرّكاب"، المرجع السّابق، ص 08.



مخطط 02: العوامل المعتمد عليها لتحديد كلفة تشغيل مباشرة لطائرة¹.



المصدر: محمود نديم النحاس، 2015، ص 09.

¹ محمود نديم النحاس، "كلفة تشغيل طائرات الركاب"، المرجع السابق، ص 09.

وقد أسفر عن ذلك حوادث كثيرة أبرزها سقوط طائرة "بوينغ 737 ماكس" في رحلة "Ion air 610" الأندونيسية، التي يعتقد أنّ نظام تعزيز المناورة MCAS قام بسلب صلاحية التّحكّم من الطيّار البشري، لأنّ مجسّات النّظام فشلت في إيصال البيانات الصّادقة عن حال الطّائرة، وفشلت معها الصّيانة لتصحيح المشكلة بالكامل، ولذلك فرضيتان فإمّا أن الطيّار غير مدرّب كما يجب؛ أو أنّه لم يتمّ إعلامه بشكل تفصيلي حول وظيفة نظام الطيّار الآلي¹.

للتأكّد من أصلح الفرضيتان قام عملاق صناعة الفضاء "NASA" عام 2014م؛ بدراسة علاقة الطيّار التّفاعلية مع الطّائرة، حيث شملت 16 طياراً محترفاً قادوا أكبر طراز لشركة بوينغ هما طراز 747 و400، حيث اعتمدت الدّراسة على عامل سرعة تجاوز العين مع اليد، لتحديد ردّ الفعل السّريع بين قراءات التّجهيزات مع التّحكم اليدوي والأوامر المتّخذة وسرعة الإدراك؛ لتكييف طبيعة أعطال الطّائرة بنحو دقيق واتّخاذ الحلّ المناسب، ولاحظ الباحثون أنّ الطّيّارين يجدون صعوبة في التّركيز الدائم على الجوانب الملاحية خلال الطيران الآلي، كتحديد موقع الطّائرة في حال وجود خلل في أحد الأجهزة الملاحية، فكانت نتيجة الدّراسة وجود سرعة بديهية بين عين ويد الطيّار على المدى الطّويل، إذا تلقّى التّأهيل المناسب في مراحل الدّراسة والتّأسيس؛ ولكنّه عرضة للنّسيان من خلال اعتماده المستمرّ على الطيران الآلي؛ وقد أصدرت "NASA" تقارير تفيد أنّ عقل الطيّار أثناء الطيران الآلي ينشغل بنسبة 20% بأمر خارج نطاق الملاحة الجوّية، كأمره الشّخصية والعاطفية فيبقى عقله الباطن مطمئنّاً بكفاءة الطيّار الآلي، ما يفسّر شروده عن متابعة مؤشّرات الرّحلة؛ الذي ينتج عدم التّناغم في التّحول من القيادة الآلية إلى القيادة البشرية، لذلك تمّ اعتماد التّأهيل الدّوري للطّيّار كل 06 أشهر.

ومع اعتبار أنّ قيادة الطّيّار في حدّ ذاتها تأهيل يومي وإن قلّت عدد ساعاته، ظهرت فرضية أخرى وهو تراكم الرّحلات التّجارية الذي دفع منظمّة الإيكاو ICAO لإصدار تعليمات؛ تقضي بتقليل مسافات الفصل الأفقي والفارق الزّمني لتعاقب الطّائرات عند الهبوط في المطارات المزدحمة لتجنّب التّأخير في حركة النّقل، ما دفع الكثير من الشّركات إلى اعتماد النّظام الآلي لضمان أسرع وقت زمني ممكن لتَمَوُّع الطّائرة، كلّ ذلك استتفزّ الجهد الفزيائي لطاقم القيادة بسبب التّسريع في إكمال خطوات الإقلاع، كما رافق الطّلب المتزايد على الرّحلات التّجارية الحصول على خدمات طّيّارين جدد، ما جعل الشّركات مرّة ثانية تقوم بدمج ملاحين مبتدئين في رتب مساعدتي طّيّار ضمن عمليات ملاحية وترقيتهم بسرعة²، لذلك قامت هيئات الطيران بسنّ تشريعات رادعة قد سبق ذكر معظمها كالتّأهيل والحصول على اعتماد الطيران الجوّي... إلخ.

¹ محمّد نجيب عبد الواحد، "الدكاء الصّنعى يصعد إلى الطّائرة ويتسلّل إلى مقصورة القيادة فإلى أين؟"، المرجع السابق، ص 62.

² محمّد أمين ليلي، "التأثير السّلبى للطّيّار الآلي على كفاءة الطّيّارين"، المرجع السابق، ص 13.

*** الموجّه عن بعد للطائرات بدون طيار:**

أثار عدم حصول الأشخاص أو الجهات الموجّهة من الأرض للطائرة الغير مأهولة عبر إشارات اللاسلكي؛ على شهادات ورخص تثبت أهليتهم لمزاولة هذه المهنة بالمفهوم التقليدي الوارد في المادة 32 من اتفاقية شيكاغو 1944م؛ إشكالية حول مدى إضفاء صفة طيار عليهم، لذلك حاولت منظمة الإيكاو ICAO سدّ هذه الثغرة بطرحها قواعد قياسية تنظّم هذا النوع من الطيارين، من خلال تعديل الملحق الثاني لاتفاقية شيكاغو 1944م غير أنها مازلت لم تطبق، لذلك أتت بتفسير آخر وهو تطبيق أحكام المادة 33 من الاتفاقية؛ أي اعتراف الدول المتعاقدة بالشهادات والإجازات الممنوحة والمعتمدة من الدول المسجّلة فيها الطائرة؛ غير أنه بعد مناقشة الموضوع اعتُبرت هذه المادة خاصة بالطيار التقليدي على وجه التخصيص ما نفى تطبيقها على الطائرات بدون طيار.

لذلك تمّ طرح حلّ مؤقت وهو "قرار الجمعية العمومية للإيكاو رقم 38-12؛ الخاصّ بالبيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة وممارساتها التي تخصّ الملاحة الجوية؛ المرفق "ج" شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة وإجازات طاقم قيادة الطائرات"، والذي يجيز للدول المتعاقدة الاعتراف بشهادات وإجازات الطيارين عن بعد صادرة من دولة السجل، ريثما يبدأ سريان القواعد القياسية للملحق الأول؛ إلا أنه اعتُبر كنصّ المادة 33 من الاتفاقية مخاطبا للطيارين التقليديين دون الطيارين عن بعد، وبيان ذلك ما تمّ النصّ عليه في الوثيقة رقم 10019 الخاصة بالدليل التوجيهي لنظم الطائرات الموجّهة عن بعد؛ في الفقرات 01 و 03 و 12 بقولها: "لم توضع بعد قواعد قياسية للترخيص والإجازة (لنظم الطائرات الموجّهة عن بعد)، ومن ثمّ ريثما يتمّ ذلك فإنّ أيّ ترخيص وإجازة، لا حاجة لاعتبارهما تلقائيا مُمتثلين للقواعد والنّوصيات الدولية، للملاحق ذات الصلة بما في ذلك الملاحق الأول والسادس والثامن، إلى حين وضع القواعد والنّوصيات الدولية المرتبطة بنظم الطائرات الموجّهة عن بعد"¹.

أما م.ش.ج فقد أشار إلى هذا النوع من الطيارين في المادة 17/02 من م.ر. رقم 21-285 بقوله: "الطيار عن بعد: هو الشخص المكلف بمهام ضرورية لاستعمال طائرة بدون طيار على المتن، الذي يقوم بتشغيل أوامر الطيران حسب الحاجة خلال كلّ مراحل الطيران". وقد اشترط في المادة 34 من نفس م.ر. أن يتابع كلّ طيار تكويننا نظريا وتطبيقيا؛ يتّوجّ بوثيقة تثبت تأهيله لاستغلال هذا النوع من الطائرات، كما جعل المركز الوطني حسب المادة 06/18 و 07 هيئة مختصة في تسليم وثائق التأهيلات؛ والتعريف بالقواعد والشروط المتعلقة بالتأهيلات والتكوينات الخاصة بهم، وهذا في انتظار صدور

¹ بن منصور محمد أمين. زروال معروزة، "النطاق القانوني للطائرة بدون طيار: موقف المشرع الجزائري من خلال اتفاقية شيكاغو 1944 واتفاقية روما 1952 وقانون الطيران المدني رقم 98-06"، المرجع السابق، ص.ص 738-739.

قرار مشترك بين وزير الدفاع الوطني والوزير المكلف بالنقل يوضح كيفية تطبيق المادة 34 من نفس م.ر.

أما الطائرات المأهولة فعلى أي شخص طبيعى استيفاء الشروط الآتية لتحصيل إجازة ممارسة طيار على متنها:

- إجازة طيار تجاري - طائرة: نصت عليها المادة 10 من م.ت رقم 04-414؛ حيث أباحت لحائزها ممارسة امتيازات صاحب إجازة طيار خاص-طائرة، والقيام بمهام طيار قائد طائرة لكل طائرة تقوم بعمل جوي مقابل أجر، والقيام ابتداء من سن 21 سنة كاملة بمهام طيار قائد طائرة في النقل الجوي التجاري، وكل طائرة يبلغ عدد الطاقم الأدنى لقيادتها شخص واحد، والقيام بمهام طيار مساعد في النقل الجوي إذا كان وجوده ضروريا، وممارسة ماسبق ذكره من الإجازات في القيادة الليلية التي نظمها المشرع بموجب قرار 2014¹.

واشترطت لحيازتها بلوغ المرشح سن 21 كاملة؛ وحيازته لشهادة مخابر هاتفي لاسلكي؛ وشهادة طبية صنف 1 تكون قيد الصلاحية؛ والنجاح في الإختبارات النظرية والعملية المحدد في الملحقين 01 و 02 من قرار 2006²، بالإضافة إلى جمعه 200 سا طيران على الأقل؛ أو جمع 150 سا في إطار درس تعليمي معتمد بصفة طيار-طائرة تكون مقسمة كمايلي: 100 سا بصفة طيار قائد طائرة؛ و 20 سا طيران بصفة قائد طائرة في الزيف على مسافة تبلغ على الأقل 540 كلم وتوقف تام في مطارين مختلفين؛ و 10 سا تعليم بالأجهزة منها 05 سا على الأكثر على اليابسة، وإذا اشتملت الإجازة على امتياز القيادة ليلا وجب قيامه بـ 05 سا طيران بصفة طيار قائد طائرة تتضمن الإقلاع والهبوط بنفس العدد.

وقصد بمصطلح "التعليم بالأجهزة" حصوله على تأهيل طيران بأجهزة الطائرة المذكورة في المادة 30 من م.ت رقم 04-414، حيث اشترط حيازته لإجازة طيار تجاري طائرة؛ وقيامه بـ 150 سا طيران بصفة طيار قائد تضم 50 سا طيران على الزيف على متن طائرات من الأصناف المصادق عليها من طرف و.و.ط.م؛ و 10 سا على الأقل طيران على متن طائرة؛ و 40 سا طيران بأجهزة على متن طائرة أو هليكوبتر منها على الأكثر 20 سا بالأجهزة على اليابسة.

وفي حال التدريب على جهاز طيران المسمى بـ"محاكي الطيران"³، يرفع عدد الساعات من 20 سا إلى 30 سا على الأكثر تجري تحت مراقبة معلم مؤهل، بالإضافة إلى 05 سا طيران ليلي تضم 10 إقلاعات و 10 هبوط بنفس العدد ليلا

¹ قرار مؤرخ في 02 فبراير 2014 يتضمن تدابير خاصة تتعلق بقواعد الطيران الخاصة بالنظر (VFR) أثناء الليل، ج.ر عدد 45 الصادرة في 30 يوليو 2014.

² قرار مؤرخ في 05 نوفمبر 2006، يحدد الإختبارات النظرية والعملية من أجل الحصول على إجازة طيار تجاري-طائرة، ج.ر عدد 08 الصادرة في 31 نابر 2007.

³ «محاكي الطيران: عبارة عن جهاز على شكل مقصورة طائرة بحوي أجهزة مشابهة لطائرة حقيقة حسب الطراز، تستعمل في تأهيل الطيارين المبتدئين قبل القيام بالقيادة الفعلية على متن طائرة حقيقية، والحفاظ على أهلية الطيارين القدماء، حيث يتيح تعلم قيادة الطائرة دون وقوع مخاطر بتوفيره لمناورات وإقلاع وهبوط مشابه للحقيقة». محمد أمين ليلي، "الطائرة الكهربائية... إلى أين محاكي الطيران Flight Simulator"، المرجع السابق، ص50.

يقوم خلالها بالقيادة الفعلية، ويلزمه حيازة شهادة طبية من صنف 1؛ مع متابعته لتكوين مرضي واجتيازه للإختبارات المبيّنة في الملحق 01 من قرار 2010¹.

▪ **إجازة طيار خطّ جويّ - طائرة:** منحت المادة 11 من م.ت رقم 04-414 حائز هذه الإجازة؛ ممارسة امتيازات صاحب إجازة طيار خاصّ أو تجاري - طائرة؛ وممارسة امتيازات مؤهل الطيران بالأجهزة - طائرة؛ والقيام بمهام طيار قائد طائرة وطيار مساعد. واشترطت بلوغ المرشح سن 21 كاملة؛ وحيازته إجازة طيار تجاري وشهادة مخابر اتّصالات؛ والنّجاح في الإختبارات النظريّة والعملية المذكورة في الملحقين 01 و 02 من قرار 2007²؛ وحيازة شهادة طبّيّة صنف 1 تكون قيد الصّلاحية؛ بالإضافة إلى جمعه 1500 سا على الأقل بصفة طيار طائرة مقسّمة كالآتي:

* 250 سا بصفة طيار قائد طائرة أو مقسّمة تشمل 100 سا على الأقل بصفة طيار قائد طائرة؛ والباقي بصفة طيار مساعد يقوم بمهام طيار قائد طائرة تحت مراقبة طيار قائد طائرة موظّف بموافقة و.و.ط.م على طريقة المراقبة.

* 75 سا بالأجهزة منها 30 سا على الأكثر على اليابسة؛ أو 100 سا طيران بصفة طيار قائد طائرة أو طيار مساعد.

▪ **إجازة طيار تجاري - هليكوبتر:** نصّت عليها المادة 12 من م.ت رقم 04-414 وبينت أنّ حائزها يحصل امتيازات تتمثّل في ممارسة امتيازات صاحب إجازة طيار خاصّ - هليكوبتر، والقيام بمهام طيار قائد طائرة على متن هليكوبتر تقوم برحلة لا تتعلّق بالنّقل التجاري، والقيام بمهام طيار قائد طائرة في النّقل الجوّي التجاري على متن كلّ هليكوبتر يبلغ عدد طاقم القيادة المعتمد واحد، والقيام بمهام طيار مساعد في النّقل الجوّي التجاري على متن هليكوبتر تتطلّب وجود طيار مساعد، وممارسة ما سبق ذكره من الإمتيازات في القيادة الليلية.

وقد اشترط م.ش.ج في المرشّح بلوغه سن 21 كاملة؛ ومتابعة تكوين معتمد بصفة مرضية وكاملة؛ وحيازة شهادة مخابر هاتفي لاسلكي؛ وشهادة طبّيّة صنف 1 تكون قيد الصّلاحية؛ والنّجاح في الإختبارات النظريّة والعملية، بالإضافة إلى جمعه 150 سا طيران أو 100 سا إذا أجريت في إطار تكوين تعليمي معتمد بصفة طيار هليكوبتر، مع إمكانية خفض مجموع الساعات من 150 إلى 120 و 100 إلى 70 سا عند ما يحوز المرشّح إجازة تجارية - طائرة أو إجازة طيار خطّ جويّ - طائرة؛ وتكون ساعات التّدريب على الأقل 35 سا بصفة طيار قائد طائرة؛ و 10 سا طيران على الرّيف بصفة طيار قائد طائرة منها رحلة يقوم فيها بالهبوط في نقطتين مختلفتين؛ و 10 سا طيران بالأجهزة منها 05 سا على الأكثر تكون على

¹ قرار مؤرّخ في 07 أبريل 2010، يحدّد الإختبارات النظريّة والعملية من أجل الحصول على تأهيل الطّيران بالأجهزة - طائرة وعلى تأهيل الطّيران بالأجهزة - هليكوبتر -، ج.ر عدد 33 الصّادرة في 19 مايو 2010.

² قرار مؤرّخ في 13 يونيو 2007، يحدّد الإختبارات النظريّة والعملية من أجل منح إجازة طيار خطّ جويّ - طائرة، ج.ر عدد 49 الصّادرة في 05 غشت 27.

اليابسة، وفي حال تضمنت الإجازة امتياز الطيران ليلا على الطيار القيام بـ 05 سا طيران ليلي تضم 05 مرات إقلاع وهبوط بنفس العدد بصفة طيار قائد طائرة.

وقد حرص م.ش.ج في المادة 31 م.ت رقم 04-414 على ضرورة حصول المرشح على تأهيل أجهزة هليكوبتر، فاشترط حيازته إجازة طيار تجاري أو خط جوي هليكوبتر المبيّن أدناه، وقيامه بـ 250 سا طيران بصفة طيار قائد؛ منها 50 سا طيران على الرّيف على متن طائرات من الأصناف المصادق عليها من طرف و.و.ط.م، تضم على الأقل 10 سا طيران على متن هليكوبتر؛ و 40 سا طيران بأجهزة على متن هليكوبتر أو طائرة منها على الأكثر 20 سا بالأجهزة على اليابسة. وفي حال التّدريب على جهاز طيران يرفع عدد السّاعات من 20 إلى 30 سا تجري بمراقبة معّم مؤهل؛ بالإضافة إلى 10 سا طيران ليلي تضم 10 مرات إقلاع وهبوط بنفس العدد ليلا يقوم خلالها بالقيادة الفعلية، ويلزمه حيازة شهادة طبّية من صنف I مع متابعته لتكوين مرضي؛ واجتيازه للاختبارات المبيّنة في الملحقين 02 من قرار 2010 المحدّد للاختبارات النظرية والعملية؛ للحصول على تأهيل الطيران بالأجهزة -طائرة- وعلى تأهيل الطيران بالأجهزة -هليكوبتر-.

▪ **إجازة طيار خط جوي - هليكوبتر:** بيّنته المادة 13 من م.ت رقم 04-414 حيث أتاحت لحائزها ممارسة امتيازات صاحب إجازة طيار خاصّ وطيار تجاري - هليكوبتر، والقيام بمهام طيار قائد طائرة وطيار مساعد هليكوبتر في النقل الجوي. واشترط م.ش.ج للاستفادة منها بلوغ المرشح سن 21 كاملة؛ وحيازته لإجازة طيار تجاري - هليكوبتر؛ ومتابعته تكوين معتمد بصفة مرضية وكاملة؛ والنّجاح في الاختبارات النظرية والعملية؛ وحيازة شهادة طبّية صنف I تكون قيد الصّلاحية؛ مع جمعه لـ 1000 سا على الأقل بصفة طيار هليكوبتر، وأن يتدرّب 250 سا طيران تجاري بصفة طيار قائد طائرة أو 100 سا على الأقل بصفة قائد طائرة؛ والباقي بصفة طيار مساعد يقوم بمهام طيار قائد طائرة تحت مراقبة طيار قائد طائرة موظّف، و 200 سا طيران على الرّيف منها 100 سا على الأقل بصفة طيار قائد طائرة؛ أو طيار مساعد يقوم بمهام طيار قائد طائرة تحت مراقبة طيار قائد طائرة موظّف مع شرط موافقة و.و.ط.م على طريقة المراقبة؛ و 30 سا بالأجهزة منها 10 سا على الأقل في اليابسة؛ و 50 سا طيران ليلي بصفة طيار قائد طائرة أو طيار مساعد.

//إجازة ملاح:

ترجع نشأة مصطلح "ملاح Navigator" إلى الوسط البحري أين تمّ تطوير فنّ السفر لمسافات طويلة، ومع إثبات الطائرة قدرتها على تغطية مسافات كبيرة في وقت قصير نسبياً، تمّ استخدام الملاحين الذين أطلق عليهم اسم المراقبين في أول الأمر أين كان الأمر خاصاً بالطيران العسكري¹، ومع اندلاع الحرب العالمية الثانية تمّ تطوير الملاحة المحمولة جواً

¹ Mike Grierson(2008), Aviation History—Demise of the Flight Navigator, <https://bit.ly/32Ev4Ns> , Day 18/09/2020, H11:41.

لتسهيل حركة الطائرات في جميع أنحاء العالم، وبشكل دقيق كان الهدف منه تحديد أهداف القصف الجوي، أين استند على العديد من التقنيات المستخدمة في البحرية التقليدية، وقد أدت حاجة توصيل القنابل بدقة إلى أهدافها لتطوير مساعدات الملاحة اللاسلكية؛ وأجهزة الكمبيوتر الميكانيكية المتطورة.

فالملاح مسؤول عن توجيه المركبات (طائرات-سفن-سيارات) من مكان لآخر؛ مع قدرته على تحديد مكانها في أي وقت، فعند إقلاع الطائرة يقوم الطيار بتشغيل مساعدات الملاحة الأرضية إلى أن تنتهي تغطية هذه الملاحة الأرضية، وهنا يأتي دور ملاح الرحلة لتحديد موقع الطائرة عن طريق تقنيات الملاحة؛ كآلة السدس والبوصلة المغناطيسية والآلة الحاسبة الملاحية... الخ وحديثا الملاحة الفلكية. فالملاح في القانون البحري هو نفسه ربان السفينة¹ وهذا عكس القانون الجوي الذي يعتبر أحد اختصاصات الطيران الجوي، حيث يمكن لأي شخص طبيعي ممارسة هذه المهنة عن طريق حصوله على إجازة، لذلك قد يكون ربان الطائرة أو أي شخص آخر ملاحا جويًا؛ وذلك ما يميز أشخاص الطائرة حيث يمكنهم حيازة أكثر من إجازة واحدة. فالملاح الجوي يعتمد على أحد خمس طرق تساعد في تنفيذ مهامه بحكم أن الطائرة تطير بسرعة فائقة فلا مجال للتوقف ومعاينة المنطقة وهي كالاتي:

✓ **الملاحة بالرؤية:** يقوم الطيار قبل بدء الرحلة برسم خط على الخريطة؛ يمثل المسار الذي سيسلكه بين نقطة الإقلاع ونقطة الهبوط، ويقوم بالمقارنة عن طريق الرؤية المباشرة بين معالم الأرض وما هو مرسوم على الخريطة²، وهو نفس الأمر بالنسبة للطائرات بدون طيار؛ ذلك أنها إذا كانت قريبة المدى فتعتمد فقط على الرؤية المباشرة بالعين المجردة دون مساعدة وهو ما بينته المادة 19/02 من م.ر. رقم 21-285، أما إذا كانت بعيدة المدى فيستخدم الطيار نمط الإنغماس، الذي يسمح له باستخدام جهاز إرسال صور من الطائرة بدون طيار وهو ما وضّحته المادة 06/02 من نفس م.ر.

✓ **الملاحة التقديرية:** ومفادها تقدير مسافة الرحلة عن طريق حساب شدة الريح وسرعتها، وكلّ العوامل الجوية المؤثرة في طريق الرحلة لمعرفة مدى الانحراف عن الطريق الجوي المقصود³.

✓ **الملاحة اللاسلكية:** وتتم عن طريق الإستعانة بمحطات الإرشاد اللاسلكي الأرضي ذات التردد العالي، التي تبت إشارات اصطلاحية يستقبلها جهاز خاص داخل قمرة القيادة؛ مضبوط على تردد معلوم ومسجل على الخريطة التي يستعملها الطيار، فتدله إبرة الجهاز على موقع الطائرة واتجاهها بالنسبة للمحطة اللاسلكية التي

¹ Mike Grierson(2008); Op.Cit.

² أحمد بطّخ، الطيران والفضاء في الموسوعة العربية، الناشر مجلة الطيران للجميع، سنة 2020، ص 129.

³ حياة الموسوعة العربية (سوريا)، الموسوعة العربية، المجلد 19، الناشر الهيئة، سوريا، سنة 1998، ص 233.

تبتّ الإشارة¹، فهي مقارنة بين مكان المنارة اللاسلكية ودرجة سير الطائرة على الطريق الجوي؛ وكمثال: تقدّر درجة اتجاه الطائرة 233° على بعد 25 كم من المنارة اللاسلكية المحددة عبر الرادار أو طريق الخريطة².

✓ **الملاحة الفلكية** : وتتمّ باستخدام الأجرام السماوية التي تظهر في وقت محدّد من السنة مثل استخدام النجم القطبي لمعرفة اتجاه الشمال³.

✓ **الملاحة باستخدام الأقمار الصناعية**: وهو استخدام نظام محدّد الموقع عبر القمر الإصطناعي؛ يتكوّن من 32 قمر صناعي أمريكي يعمل بنظام GPS و24 قمرا روسي يدورون حول الأرض. يتمّ معرفة المكان باستخدام أربع أقمار على الأقل عن طريق معرفة الإحداثيات، لأنّ العلماء قسموا الأرض إلى خطوط طول ودوائر عرض لتسهيل معرفة المكان فهناك 360 خط طول و180 دائرة عرض⁴.

أمّا من الناحية القانونية فقد اشترط م.ش.ج بلوغ المرشّح سن 21 كاملة؛ ومتابعته لتكوين تعليمي معتمد بصفة مرضية؛ والنجاح في الإختبارات النظرية والعملية؛ وحيازته لشهادة طبيّة صالحة صنف أ، مع ممارسته لأشغال ملاح مدّتها 200 سا طيران على الأقل في الرّيف؛ موافق عليها من طرف و.و.ط.م تكون منها 30 سا خاصّة بالقيادة الليلية، مع إمكانية خفض نسبة 50% من نصف المدّة المفروضة إذا كان حاصلًا على خبرة بصفة طيار نقل جوي؛ دون المساس بوقت التدرّب على القيادة الليلية، ويجب عليه تحديد موقع الطائرة خلال رحلتها واستعمال المعلومات لضمان الملاحة، المحدّدة بـ25 مرّة ليلا بواسطة كاشف فلكي ونظم ملاحه مستقلة أو بمعالم خارجية.

//إجازة ميكانيكي ملاح:

اعتبر م.ش.ج الميكانيكي الملاح من الطّاقم؛ عكس تقني الصّيانة الذي اعتبره من المستخدمين على اليابسة، فاشترط في المادة 15 من م.ت.رقم 04-414؛ للحصول على إجازة ممارسة شخص طبيعي يكون سنّه ابتداء من 21 كاملة، وقد مارس 100 ساعة طيران على الأقلّ بصفة متدرّب، أو 50 ساعة طيران إذا أثبت تكوينه التّعليمي على مدرّب طيران اصطناعي معتمد، بالإضافة لاجتيازه الإختبارات النظرية والعملية وحيازته شهادة طبية صنف أ، غير أنّه اشترط في الفقرة الثّانية من نفس المادة حصوله على تأهيل يخوّله قيادة طراز تلك الطائرة التي يمارس مهامه على متنها.

¹ أحمد بطيخ، الطّيران والفضاء في الموسوعة العربية، المرجع السابق، ص131.

² سعد سهبان، صواريخ العصر، دار القومية للطباعة والنّشر، سنة 2010، ص.ص92-116.

³ أحمد بطيخ، الطّيران والفضاء في الموسوعة العربية، نفس المرجع، ص131.

⁴ جمال العقيلي، المطارات كيف تعمل، الطّبعة الأولى، عقول الثقافة للنّشر والتّوزيع، سنة 2017، ص.ص189-190.

//إجازة مخابر هاتفي لاسلكي ملاح:

تتوفر الطائرة على شخص طبيعي حائز على إجازة مخابر هاتفي لاسلكي ملاح، يتمثل دوره في الرد على الاتصالات الواردة من برج المراقبة؛ وتبادل المعلومات الجوية وطلب الإذن بالهبوط أو الإقلاع والتحكم في قناة الإتصال الجوي... الخ¹، حيث اشترط م.ش.ج في المادة 16 من م.ت رقم 04-414 بلوغ المرشح سن 21؛ وحيازته شهادة الكفاءة المهنية للقيام بعمل مخابر اتصالات من الصنف 1 أو 2؛ بالإضافة للخبرة المرضية لمدة 04 أشهر على الأقل بصفة مخابر اتصالات؛ مع برهنة قدرته خلال 25 ساعة على الأقل على متن طائرة مزودة براديو؛ أو إثبات متابعته لتكوين تعليمي معتمد بصفة مرضية وكاملة، والحصول على شهادة طبية من الصنف 1 ونجاحه في كل الإختبارات، كما اشترطت المادة 07 مكرر من م.ت رقم 14-109² على مستعملي الراديو السلوكية إثبات مستوى تعبير وفهم كافيين في اللغة المستعملة.

ب. أحكام قائد الطائرة:

لم يتم م.ش.ج بإصدار نصوص تطبيقية توضح أحكام الطيار الموجه للطائرات بدون طيار، لذلك سندرس الطيار الموجه للطائرة المأهولة المسمى بـ"رَبان الطائرة"، فهو المسؤول الأول فنياً وخدماتياً عن تشغيل الطائرة وسلامتها؛ وضمان النظام على متنها أثناء الرحلة الجوية؛ كما يعتبر نائباً عن مستغل الطائرة³.

//ممارسات قائد الطائرة:

يقوم بتنفيذ مهام فنية وإدارية وتجارية حسب مركزه القانوني ضمن علاقاته مع الأشخاص الجوية الطبيعية.

*الممارسة الفنية لرَبان الطائرة:

تبدأ بتهيئة الظروف الملائمة لتنفيذ الرحلة الجوية منذ إقلاعها إلى حين هبوطها في المطار، فيلتزم حسب الملحق الثاني من اتفاقية شيكاغو 1944م بتطبيق قواعد الملاحة الجوية؛ التي تبدأ بفحص سلامة الطائرة وتجهيزاتها اللاسلكية؛ والوقود؛ والزيوت، والأخذ في الحسبان ظروف التشغيل منها احتمال توقف محرك أو أكثر أثناء الرحلة؛ والأكسجين الموجود على متن الطائرة؛ والتدابير اللازم اتخاذها في حال الحوادث⁴؛ والإطلاع على الأرصاد الجوية المواتية لتحليق الطائرة ما يعطيه الحق في تأجيل الرحلة⁵.

¹ Observatoire(perspective es métiers&des qualifications de l'aérien) ,Op.cit; p02.

² مرسوم تنفيذي رقم 14-109 المؤرخ في 12 مارس 2014، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 04-414 المتعلق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدموا الطيران المدني، ج.ر عدد 17 الصادرة في 26 مارس 2014.

³ محمد فريد العريبي. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والإتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص45.

⁴ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 46.

⁵ بن ناصر وهيب، المرجع السابق، ص50.

كما يقوم حسب المادة 18 من م.ت. رقم 09-207 بتحضير طيران الطائرة عن طريق إعداد وثائق الطيران؛ والتحقق من قابليتها لممارسة الملاحة الجوية العامة بانتظام؛ وتزويدها بالأدوات والتجهيزات المنصوص عليها في أحكام التنظيم المعمول به بالنسبة لهذا النوع من الطيران؛ وتوافرها على شهادة صيانة صالحة؛ وتوزيع البضائع المنقولة بصفة ملائمة على متن الطائرة ورضها وشدها بصفة جيدة، كما يجب ألا يشترع في تنفيذ رحلة على طائرة مكيّفة الضّغط قبل التأكد من كفاية كمية الأكسجين لتزويد أعضاء الطاقم والركاب؛ خلال الفترة التي يقل فيها الضّغط الجوي في المقصورات التي يشغلونها عن 70 هيكتوباسكال أي 10 آلاف قدم حسب ما بيّنته المادة 27 من نفس م.ت.

في سياق متصل يقوم الرّبان حسب المادة 05/05 من م.ت. رقم 09-207 بتحرير مخطّط الرحلة؛ التي تعدّ وثيقة رسمية أطلق عليها م.ش.ج. اسم "دفتر الرحلات"، يحدّد فيه وقت الإقلاع والهبوط؛ وتدوّن فيها معلومات الطائرة وهي:

- حروف نداؤها وطرازها وسرعتها وأجهزتها الملاحية والطرق الجوية المستخدمة ومدى تحليقها¹.
- مطار المقصد والمطار الإحتياطي ومعدّات الطوارئ¹؛ والوقت المستغرق للوصول إلى المحطة التالية.
- حمولة الطائرة وعدد ركابها وأعضاء الطاقم والمستغلّ الجوي المؤظّف لهم².

يقدم الرّبان هذا الدفتر قبل الإقلاع إلى وحدة المعلومات بالمطار؛ وهو ما اعتمده م.ش.ج. في المادتين 186 و187 من ق.رقم 98-06، أين جعله مسؤولاً عن كلّ ما سبق ذكره وأعطاه الحقّ في إنزال أيّ راكب أو فرد من الطاقم؛ والتأكد من كمية الوقود والزّيوت حسب المادة 22 من م.ت. رقم 09-207، مع مراعاة أحكام المادة 25 من نفس م.ت. التي تنصّ على حساب الكمّيات الإضافية وفق توقع التنبّؤات الجوية والتأخير الناتج عن الحركة الجوية؛ أو إجراءات مراقبتها؛ أو أيّ فرضية من شأنها تأخير الهبوط والزيادة في استهلاك الوقود. كما يقوم بتوزيع الحمولة عبر كامل الطائرة أو تفريغها أو إسقاطها، وله الحق في تغيير وجهة الرحلة عند الإقتضاء حفاظاً على سلامة وأمن الطائرة وركابها؛ مع تقديم تقرير مُسبّب للمستغلّ عن ذلك، وفي حال كانت محركات الطائرة مشغلة وجب حسب المادة 40 من نفس م.ت. جلوس أحد مستخدمي القيادة في حجرة الطيار.

*الممارسة التجارية لرّبان الطائرة :

تقودنا الممارسة التجارية لقائد الطائرة للوقوف على الأساس القانوني المعتمد؛ في ربط علاقته بمشغلّ الطائرة مالكا كان أو مؤجّراً أو مستأجراً، وهذا بالقياس على النقاش المحتدم الذي طرأ في القانون البحري بالنسبة لرّبان السفينة. فمنهم

¹ هدى عبد المنعم ناجي، الضيافة الجوية علم وفن، الأكاديمية الحديثة للكتاب الجامعي، الطبعة الأولى، سنة 2016، ص 50.

² بن ناصر وهيب، المرجع السابق، ص.ص 52-53.

من اعتبار علاقة هذا الأخير مع مجهز السفينة قائمة على أساس عقد عمل، إلا أن الواقع العملي يثبت أن أعمال ربان السفينة ليست كلها مادية، إذ يقوم بتصرفات قانونية ما يمنع تطبيق عقد العمل على هذه العلاقة، وهناك من ذهب إلى تطبيق عقد الوكالة على هذه العلاقة وهناك من رأى مزج العقدين معا، غير أن الرأي الراجح اعتبر عدم قيام علاقة ربان السفينة مع مجهزها على عقد مسمى نظم القانون الخاص؛ وإنما على القانون البحري نفسه، لأن ربان السفينة يمارس جزءا من السلطة العامة بتفويض من المشرع، فهو ملزم بتنفيذ بعض الإجراءات التي تصب في صالح الشاحنين بالرغم من جهله هوياتهم. لذلك يعدّ الربان في حالات النزاع ممثلا قانونيا لأنه يمثل مجهز السفينة؛ ومجهز السفينة يمثل أصحاب البضاعة، فبذلك يكون ربان السفينة ممثلا لهما معا أمام القضاء¹.

فقياسا على ذلك يمكن تطبيق نفس الأحكام على قائد الطائرة في علاقته مع المشغل الجوي؛ اتجاه المعنيين بالعقود الجوية، وهذا لاعتبار ربان الطائرة عضوا في مشروع مشغل الطائرة أكثر من كونه ممثلا له، حيث ترتبط هذه الوظيفة بتنفيذ عقود النقل الجوي للركاب أو البضائع أو البريد؛ أين يكون قائد الطائرة نائبا أو وكيلًا عن مشغلها ومالكها، وهو ما بينته المادة 188 من ق.رقم 06-98 التي أباحث له اتخاذ جميع التدابير المادية والقانونية الضرورية للقيام بمهامه وإنهاء الرحلة الجوية، وهذا بشرط تعذر وصول تعليمات له من طرف مشغل الطائرة أو مالكها؛ في الحال الذي تواجهه صعوبات في تنفيذ مهامه، فيقوم ببعض التصرفات القانونية التي تنتج ديونا باسم المالك أو المشغل كإصلاحات الضرورية، بشرط ألا يرتب الدين حقا عينيا عليها كالرهن مثلا، لذلك استعمل م.ش.ج مصطلح التدابير والترتيبات عوض التصرفات ليمنع قائد الطائرة من التحجج بهذه المادة في غير محلها².

*الممارسة الإدارية لربان الطائرة:

تتجلى في سلطته الرئاسية على أعضاء طاقم القيادة والمستخدمين التكميليين؛ وبسط النظام أثناء الرحلة الجوية، فهذه الوظيفة ليست حقا لربان الطائرة وإنما إلزام يفرضه القانون ويطبّق على الراكب والطاقم³، فيقوم بإصدار تعليمات لهم بصفة أمرة توجب عليهم الإنصياع لها طيلة فترة الرحلة الجوية أو مدة الطيران كما سمّاها الم.ش.ج، ويقوم بمراقبة الزي الرسمي والمظهر الخارجي للمستخدمين على متن الطائرة وتنبههم بوضع الحقائب في مخزن الطائرة⁴.

وتماشيا مع ما تمّ ذكره يتأكد قائد الطائرة من جلوس المسافرين في مقاعدهم حسب أرقام التذكّرة؛ وربطهم لأحزمتهم عن طريق مضيفات الطيران، لأنه يملك سلطة على المسافرين فيلزمهم بضرورة التقيّد بالنظام المقرر داخل الطائرة، فله

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص.ص 49-52

² بن ناصر وهيب، المرجع السابق، ص.53.

³ طالب حسن موسى، نفس المرجع، ص.47.

⁴ هدى عبد المنعم، المرجع السابق، ص.51.

سلطة إنزال أي فرد حفاظا على أمن وسلامة الرحلة الجوية؛ وأن يتخذ ضده جميع التدابير الوقائية كتنقيح حريته عن طريق الإستعانة بأفراد الطاقم وحتى الركاب إن تطلب الأمر، غير أن سلطته مقيدة بالغاية المرجوة منها؛ فعكس ريان السفينة الذي يمارس مهام طابط الأحوال المدنية على السفينة، لا يمكن لقائد الطائرة إجراء تحقيق على الوقائع والجرائم التي تحدث على متن الطائرة؛ لامتياز النقل الجوي بسرعة إتمام الرحلة عكس النقل البحري الذي يدوم مدة طويلة، لذلك لم تكن الحاجة إلى وضع تنظيم إجرائي خاص بقائد الطائرة¹.

*الممارسة الأمنية لقائد الطائرة:

عالجت المادة 05 من اتفاقية طوكيو لعام 1963م؛ المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات؛ التي صادقت عليها الجزائر بموجب المادة 01/01 من م.ر. رقم 95-214، حالة ارتكاب شخص لجريمة على متن الطائرة أو الشروع في ارتكابها أثناء طيرانها؛ ضمن إقليم دولة التسجيل أو خارجها أو في أعالي البحار، وبيّنت تطبيقها على الجرائم التي ترتكب أثناء تحليقها إذا كانت آخر نقطة للإقلاع؛ أو كانت النقطة التالية للهبوط غير دولة التسجيل؛ أو حلقت في إقليم دولة أخرى غير دولة التسجيل مع بقاء المجرم على متنها. فحددت سلطات قائد الطائرة بفترة زمنية تبدأ من غلق أبواب الطائرة قبل الإقلاع إلى حين مغادرتها، ومددت هذه الفترة في حال الهبوط الإضطراري إلى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المعنية مسؤولية الطائرة والأشخاص والأموال على متنها².

فهذه الاتفاقية لا تجرم الأفعال بل تحدد الإجراءات الواجب اتباعها في حال ارتكاب جرائم على متن الطائرة، إذ تؤسس التزام الدول بمساعدة أطقم الطائرات وتحدد اختصاصات قائد الطائرة، وتعطي للدول المتعاقدة حرية مطلقة في تقدير ما يتعلق بالتعامل مع الجناة؛ كما لم تفرض صراحة أي التزام بتسليم المختطفين³. فللربان ومعاونيه سلطة تقديرية في اتخاذ تدابير لمجابهة الجرائم بإجراء تحفظ؛ وهي ثلاث معايير يستند إليها حسب المادة 407⁴ هي:

- * رفض سلطات دولة غير متعاقدة إنزال الشخص المتحفظ عليه، أو كان الهدف من التحفظ تسليمه إلى السلطات المختصة.
- * في حال هبوط اضطراري لطائرة مع عدم إمكانية تسليم المتحفظ عليه إلى السلطات المختصة.
- * في حال قبول المتحفظ عليه استمرار نقله مع بقائه خاضعا لإجراء التحفظ.

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 48.

² محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص.ص 225-226.

³ عبد الرحيم بن بوعيدة، المرجع السابق، ص 15.

⁴ محمد نصر محمد، نفس المرجع، ص 227.

- فتوفّر هاته المعايير أو أحدها تخوّل الرّبّان القيام بإجراءات تضمن سلامة وأمن الطّائرة والركّاب وأموالهم وهي:
- إذا اعتقد قائد الطّائرة وفق أسباب معقولة أنّ شخصا ارتكب أو شرع في ارتكاب جريمة على متن الطّائرة؛ فله أن يتّخذ هو أو أحد معاونيه قبّل هذا الشّخص إجراءات معقولة بما فيها إجراءات القسر الصّورية¹، فهو إجراء تحفّظي مؤقت بينته المادة 01/06 من الاتفاقية مؤسسّ على المعايير السّابق ذكرها، هدفه تسليم الشّخص للسلطات المختصة لمباشرة التّحقيق، كما أتاحت للركّاب وبدون تصريح من قائد الطّائرة القيام بإجراء التّحفظ متى توافرت الأسباب المعقولة لذلك².
 - يجوز لقائد الطّائرة إنزال أيّ شخص في إقليم أيّ دولة تهبط فيها الطّائرة، يعتقد استنادا إلى سبب معقول أنّه ارتكب أو شرع في ارتكاب فعل بغضّ النّظر عن ما إذا كان جريمة أو لا؛ يعرّض أو يحتمل أن يعرّض للخطر سلامة الطّائرة وركّابها وممتلكاتهم على متنها³، وهذا حسب المادة 08 من الاتفاقية؛ مع ضرورة تبليغ قائد الطّائرة سلطات الدّولة بالوقائع والأسباب الدّاعية لذلك⁴.
 - يجوز لقائد الطّائرة استنادا إلى أسباب معقولة تسليم أيّ شخص؛ للسلطات المختصة في أيّة دولة متعاقدة تهبط فيها الطّائرة، يعتقد أنّه ارتكب على متنها أفعالا تعدّ من وجهة نظر قائد الطّائرة جريمة.

//مسؤولية قائد الطائرة:

من خلال استقراء نص المادة 10 من اتفاقية طوكيو 1963م، نجد نفيها صراحة مسؤولية أعضاء الطّاقم؛ والركّاب؛ ومالك ومؤجر ومستثمر الطّائرة؛ وكلّ شخص تستغلّ الطّائرة لحسابه، إذا ما تمّ رفع دعوى من قبل شخص متحفّظ عليه من قبل قائد الطّائرة، وهو نفس الحكم المطبّق على دولة الجزائر باعتبارها مصادقة على الاتفاقية.

وجدير بالذّكر أنّ المادة 186 من ق.رقم 98-06 اعتبرت قائد الطّائرة مسؤولا في إطار مهامه؛ عن قيادة الطّائرة وأمنها أثناء تحليقها، فتنشأ مسؤوليته المدنية عن الأضرار التي يتسبّب فيها بخطئه الشّخصي؛ على أساس أفعال المتبوع عن أعمال تابعه بالتضامن مع مستغلّ الطّائرة، إلّا في حال تنفيذه لأوامر المستغلّ التي تخرج عن مهامه الفنيّة حسب أحكام المادة 43 من م.ت.رقم 09-207؛ والتي يكون فيها المستغلّ مسؤولا عن تحكّم أعضاء الطّاقم في أداء مهامهم على متن الطّائرة، لأنّه لا يمكن أن يحتجّ بهذه الأوامر فيما تعلق بوظائف قيادة الطّائرة؛ باعتباره حاملا لإجازة ومتحصّلا

¹ عبد الرحيم بن بوعيدة، المرجع السّابق، ص 15.

² محمّد نصر محمّد، المرجع السّابق، ص 226.

³ عبد الرحيم بن بوعيدة، نفس المرجع، ص 15.

⁴ محمّد نصر محمّد، نفس المرجع، ص 227.

على اعتماد، فمتى أخطأ فيما تعلق بمهامه الملاحية قامت مسؤوليته الشخصية عن أفعاله¹ اتجاه المضرور أو ورثته، وحتى مستغل الطائرة عندما يقوم بتعويض الضحايا فإنه يعود على قائد الطائرة؛ باعتباره المسؤول الأول على الطاقم بقيمة التعويضات المدفوعة للضحايا².

أما إذا كان هذا القائد مالكا للطائرة فتنشأ مسؤوليته التصيرية حسب المادة 138 من ق.مدني؛ على أساس المسؤولية عن الأشياء الحية باعتباره حارسا على الطائرة، أما إذا لم يكن مالكا لها فلا يعد حارسا عليها؛ وإنما موكلا أو نائبا للمستغل أو المؤجر أو المستأجر للطائرة، وهو عكس الموجب لطائرات الدرون فسواء كان مالكا لها أم لا؛ يعتبر حارسا عليها عند استخدامها ما يقيم مسؤوليته التصيرية عن حراسة الأشياء لأنها تتطلب عناية خاصة، إلا في حال إثباته وقوع الضرر الأجنبي عنه سواء كانت قوة قاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ الغير، وهو ما استقرت عليه محكمة النقض الفرنسية في الحكم المؤرخ في 2016/02/04 تحت رقم 29838-14N؛ والحكم المؤرخ في 2014/09/11 تحت رقم 21459-13N؛ والحكم المؤرخ في 2007/02/27 تحت رقم 16683-03N³.

فمسألة الطائرة بدون طيار تطرح إشكالا فيما يخص انتهاك حريات الأفراد؛ مثل احترام كرامة الإنسان أو الحياة الخاصة للأفراد، فاعتبارها روبوتات طائرة يجعلها تخضع بالأساس لمعايير الجودة ISO؛ التي تحكمها من حيث السلامة وبيئة العمل. فمثلا معيار الجودة ISO رقم 1-10218 المعدل عام 2011م ينقسم إلى قسمين: فهو يعالج متطلبات سلامة الروبوت ويركز على أنظمتها ومدى تكاملها؛ فيصف المخاطر المصاحبة له ما يوفر فرصة صناعية للقضاء والحد من هذه الظواهر، ولكن الأمر يبقى غير كاف؛ فمعايير الجودة ISO غير قادرة من الناحية العملية على تنظيم نشر روبوتات الخدمة، مثل طائرات الدرون لأنها تنطوي على تفاعل الإنسان والآلة في بيئة مفتوحة وليس خلف قفص⁴.

فتأسيسا على ما سبق يعتبر خطأ قائد الطائرة غير مفترض واجب الإثبات من طرف المتضرر؛ على أساس أنه لم يتم ببذل العناية اللازمة لتقادي الخطر، غير أن الأمر صعب الإثبات بسبب اختلاط بذل عناية الرّبان مع غلظه في التقدير، لذلك ترك الأمر للقاضي للحكم بخطأ الرّبان من عدمه حسب سلطته التقديرية مستعينا بخبراء شؤون الطيران⁵.

¹ بن ناصر وهيبة، المرجع السابق، ص 56.

² حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي الأفكار والقواعد الأساسية عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، المرجع السابق، ص 77.

³ طاهر شوقي مؤمن، "النظام القانوني للطائرات بدون طيار الدر ونز/ les drones"، المرجع السابق، ص 330.

⁴ Guillaume GUEGAN, Op.Cit; P.p20-21.

⁵ حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي الأفكار والقواعد الأساسية عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، نفس المرجع، ص 78.

فمتى وجد قائد الطائرة حولا لمشكلة ما ولم يستعملها تاركا الطائرة في مواجهة الخطر تقوم مسؤوليته الشخصية، أما إذا اختار أحد الحلول ولم يوفق فهنا يعد غلطا في التقدير الموجب لمسؤوليته¹. كما يسأل عن مسؤولية تأديبية؛ في حال ارتكابه لأفعال مخالفة لتعليمات المشغل أو القانون، فيقدم هو وكل مخالف من أفراد الطاقم أمام المجلس التأديبي لتوقيع الجزاء عليهم، ويسأل أيضا عن مسؤوليته الجنائية في حال ارتكابه جريمة كالجرح أو القتل العمد... إلخ²، كما أقر م.ش.ج عقوبات جزائية تمثلت في مايلي:

• أوردت المادة 201 من ق.رقم 98-06 عقوبة الحبس من 02 شهر إلى 01 سنة؛ وغرامة مالية من 10 آلاف دج إلى 100 ألف دج أو بإحدى العقوبتين كل ربان طائرة قام بمايلي:

// انطلق في رحلة دون التحقق من شروط أمن الطائرة ووثائقها.

// خالف قواعد الملاحة الجوية أو نفذ طيرانا بهلوانيا أو مزعجا أو قام بمناورات عرضت ركاب الطائرة للخطر.

// تهاون بتبليغ فوري لحادث ما أو رمى بدون رخصة أشياء أو سمح بقفز مظلي من على متن طائرته.

• أوردت المادة 202 من ق.رقم 98-06 عقوبة الحبس من 03 شهر إلى 01 سنة؛ وغرامة مالية من 100 ألف دج إلى 200 ألف دج أو بإحدى العقوبتين كل ربان قام بقيادة طائرة كالاتي:

// دون حيازة ترخيص جزائري أو أجنبي صالح مصادق عليه من طرف الجزائر أو في طريق المصادقة.

// لا تحمل شهادة ترقيم أو ملاحه أو شهادة قد انقضت مدة صلاحيتها.

// لا تحمل علامات ترقيم أو تحمل علامات زائفة أو مزورة.

// القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدرات أو إركاب وإنزال ركاب بصفة غير قانونية.

// النزول خارج محطة جوية أو الإنطلاق منها باستثناء حالة القوة القاهرة.

// إتلاف ووثائق الطائرة أو تسجيل عمدي لبيانات غير صحيحة في هذه الوثائق.

// عدم الإمتثال لتعليمات مصالح مراقبة الملاحة الجوية إلا إذا أدت حتما لحادث.

// النزول بدون سبب مقبول لرحلة دولية في محطة جوية غير مفتوحة للخدمات الدولية أو الإنطلاق منها.

// رفض بدون سبب المشاركة في عمليات البحث والإنقاذ.

• أوردت المادة 203 من ق.رقم 98-06 عقوبة الحبس من 01 سنة إلى 05 سنوات؛ وغرامة مالية من 10 آلاف دج إلى 100 ألف دج أو بإحدى العقوبتين كل قائد طائرة يحلق فوق منطقة محظورة.

¹ محمد فريد العربي. هاني دوبدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص51.

² حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي الأفكار والقواعد الأساسية عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، المرجع السابق، ص78.

- أوردت المادة 204 من ق.رقم 98-06 عقوبة الحبس من 02 شهر إلى 01 سنة؛ وغرامة مالية من 100 ألف دج إلى 200 ألف أو بإحدى العقوبتين كل قائد طائرة لرحلة دولية لم يتبع المسلك الذي عُيّن له لاجتياز الحدود.

2- المساعدون التكميليون على متن الطائرة:

اعتبر م.ش.ج كل شخص طبيعي يمارس مهامه على متن طائرة؛ وكان قد حصل بقوة القانون على شهادة الأمن والإنقاذ من المساعدين التكميليين ولم يذكر غيرهم، غير أننا نجد أشخاصا آخرين لم يشر إليهم القانون؛ هم عادة أطقم الضيافة الجوية الذين يسهرون على خدمة الركاب وطاقم القيادة في آن واحد.

أ. الحائزون على شهادة الأمن والإنقاذ:

يلاحظ أن م.ش.ج قد استثنى المستخدمين التكميليين على متن الطائرة من حصولهم على إجازة، واشترط حصولهم على "شهادة الأمن والإنقاذ"¹ التي تسمح لهم وفق المادة 17 من م.ت 04-414؛ بضمان الأمن على متن طائرة تجارية تنقل ركابا وفق المادة 42 من م.ت رقم 09-208، ضمن أدنى عدد محدد بمستخدم واحد لكل رحلة تحوي مسافرين يتراوح عددهم ما بين 20 إلى 50 راكب؛ مع زيادة مستخدم واحد إذا فاق هذا العدد لكل 50 راكبا جديدا، فاشترط في المادة 43 من نفس م.ت قدرتهم على القيام بمناورات خاصة بالمنافذ العادية؛ ومنافذ النجدة؛ وأجهزة الإخلاء؛ وقابلية العموم والبقاء؛ وضمان استغلال تجهيزات الأمن والإنقاذ وطرق الإسعاف.

وفي نفس الصدد اشترط م.ش.ج وفق المادة 17 من م.ت بلوغ المرشح لـ 19 سنة كاملة وإثباته متابعة تكوين تعليمي معتمد بصفة مرضية وكاملة، يشمل حسب المادة 03 من القرار المحدد للاختبارات النظرية والعملية² حصول المرشح على 70% من الإجابات الصحيحة بما يعادل 20/14، لأن المادة 02 من نفس القرار بينت أن المرشح يخضع لاختبار من 40 سؤالاً ضمن 01 سا؛ يشمل إذا تعلق بالأمن والإنقاذ المواضيع الآتية: (التقنين/الطائرة/وحدات الطيران/الأرصاء الجوية/التجهيزات العامة/التجهيزات الخاصة/التعليمات العامة أثناء الطيران العادي)، أما إذا تعلق بحالة الطوارئ فيشمل مواضيع: (الأمن الجوي/التحضير للهبوط الإضطراري/الإخلاء/البقاء على قيد الحياة). كما يخضع المرشح لـ 20 سؤالاً ضمن 30د إذا تعلق الأمر بالإسعاف يضمّ المواضيع الآتية: (جسم الإنسان/محيط الطيران وتفاعلات جسم الإنسان/الأمراض الإستوائية/آثار الإرتفاع/الإنقاذ الطيران/الولادة على متن الطائرة/التوعك/الإغماء/الكسور/الجروح/الحوادث التنفسية والقلبية).

تختم الاختبارات النظرية في حال نجاح المرشح بتسليمه حسب المادة 04 شهادة نظرية صالحة لمدة 02 سنة، ثم

¹ (أنظر الملحق رقم 13)

² قرار مؤرخ في 13 يونيو 2007، يحدّد الاختبارات النظرية والعملية من أجل منح شهادة الإنقاذ والأمن، ج.ر عدد 49 الصادرة في 05 غشت 2007.

يخضع لاختبار عملي وفق المادة 05 مدته عامان (02)؛ يتضمن 03 اختبارات تتعلق بالأمن والإنقاذ والإسعاف وتمارين في السباحة قد يقضى إذا رسب في اختبار¹، كما يلزمه حيازة شهادة طبية من صنف 2 تكون قيد الصلاحية؛ وهذا بعد أن كان م.ش.ج يشترط شهادة طبية من صنف 1 وهو ما بينه تعديل المادة 17 وفق م.ت.رقم 08-46².

ب. أطقم الضيافة الجوية:

هم أشخاص طبيعيين يسهرون كل 15د على خدمة الركاب والطاقم في آن واحد؛ أو في الحال تلبية طلب المعني³، مع مراعاة حسن المعاملة والمجاملة اللطيفة والإصغاء للمتحدث وتقديم التحيّة عند صعود كل راكب⁴، وتجنّب مثيري المشاكل وامتصاص غضب أي راكب إن وجد. كما يكفون بتوجيه الركاب وإعلامهم بالإجراءات الضرورية للسلامة أثناء الرحلة؛ كعدم التدخين وإغلاق الهواتف والبقاء بجوار الأبواب لإجلاء الركاب في حالة الطوارئ أو في حال مغادرة الركاب⁵، ويشرفون أيضا على نظافة الطائرة وعدم افتعال أي ضجيج؛ وعدم تغيير أماكنهم إلا في حال خلوها وبعد استئذان المضيف، ويقومون بتوزيع كروت الجوازات وإقرارات الجمارك لملئها قبل الوصول بوقت كافٍ وتضم⁶:

- كارت خاص بالأجانب وكارت خاص بالترانزيت لكل راكب على حدّ في جواز السفر.

- كارت خاص بالجمارك لكل أفراد العائلة. - الركاب المهاجر لايقوم بملئ كارت الجوازات.

وقد أخذت الضيافة الجوية نصيبها من الذكاء الإصطناعي؛ أين أعلنت شركة "ويست جت WEST JET للطيران" استبدال جميع عربات الشرب والطعام بنظام خدمة الروبوت الآلية للمأكولات الخفيفة المسمّى "RALFH"، الذي يستخدم ذاكرته القويّة وكاميرا التّعرف على الوجوه؛ ونظام نقل الصوت الذي يسمح له بالتفاعل مع الركاب لتقديم طلبات الطعام والشرب بطريقة فعّالة، ما يسمح بالتخلّص من حاجة المضيفات لدفع عربة الخدمة والتّوزيع الثّقيلة على طول الممر⁷.

الفقرة 02: المستخدمون البريون والمستخدمون الخواص

نصّ م.ش.ج على هاتين الفئتين وجعلهم نوعان بحسب مراكزهم وانتماءاتهم. فنجد المستخدمين التقنيين على

¹ (أنظر الملحق رقم 14).

² مرسوم تنفيذي رقم 08-46 المؤرخ في 03 فبراير 2008 يعدّل المرسوم التنفيذي رقم 04-414 المتعلّق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدموا الطيران المدني، ج.ر عدد 07 الصادرة في 10 فبراير 2008.

³ هدى عبد المنعم، المرجع السابق، ص 52.

⁴ سعيد بن سليمان الفريخ، المسافر الذكي، مؤسسة علوم الأتمّة للإستثمارات الثقافية، الرابط: <https://bit.ly/3hff9Jx>، ص 106.

⁵ محمّد نصر محمد، المرجع السابق، ص 37.

⁶ هدى عبد المنعم، نفس المرجع، ص 52.

⁷ ويست جيت WEST JET، الطائرات المقاتلة أجيال صنعت لتنجو "أول جهاز توزيع وجبات آلي على متن الطائرات"، المرجع السابق، ص 16.

اليابسة؛ الذين اعتبرتهم المادة 192 من ق.رقم 06-98 مكلفين بضمان مراقبة النشاط الجوي في المجال الجوي الوطني؛ وضواحي المحطات الجوية؛ وتوفير الصيانة؛ واستغلال الوسائل التقنية المساعدة على أمن وسلامة الملاحة الجوية؛ وصيانة الطائرات وتجهيزها. أما الفئة الثانية فهم المستخدمون الخواص الذين نصت عليهم المادة 194 من نفس القانون؛ فهم أشبه بالمستخدمين الجوّيين إلا أنهم يمارسون هذه المهام في إطار خاص مستقل عن تدخل الدولة إلا في الحدود المقررة قانوناً لضمان الحقوق الجوية وتحقيق الأمن القومي.

1- المستخدمون البريون للطائرات المأهولة:

أشارت المادة 02/05 م.ت رقم 414-04 إليهم بعبارة "المستخدمون التقنيون على اليابسة"، واعتبرتهم كل شخص طبيعي يحمل إجازة تخوله ممارسة تقني في صيانة الطائرات؛ أو عون تقني للإستغلال؛ أو مخابر اتصالات في محطة الطيران؛ أو مراقب الحركة الجوية. لذلك ستمّ معالجة هذه الدراسة من خلال نقطتين أولهما خاصة بإجازة مختلف التقنيين الجوّيين؛ والثانية خاصة بإجازة المراقبة الجوية.

أ. إجازة تقني جوي:

تشتمل هاته الإجازة على ممارسة مهنتي تقني الصيانة وتقني الإستغلال.

// إجازة تقني الصيانة:

لتوضيح أحكام الحصول على إجازة تقني صيانة وجب التطرق لمفهوم الصيانة وأحكام حيازة إجازتها.

● **ماهية الصيانة:** دائما ما تمتلك شركات الطيران فريقا فنيا وتقنيا يسهر على حفظ صلاحية الطائرات للملاحة الجوية، لأن الطائرة تخضع لنظرية "العمل والعطل الدوري"، لذلك ارتبط مصطلح الصيانة في علم الطيران بالأعمال الفنية؛ اللازم إجراؤها على الطائرة ومعداتها ضمن إطار زمني محدد يضمن استمرار صلاحيتها التشغيلية بصورة آمنة وسليمة¹. وقد عرفت منظمة الإيكاو الصيانة بقولها: "أداء المهام لضمان صلاحية الطيران المستمر للطائرة سواء كان ذلك عن طريق فرد أو مجموعة لإصلاح عيب أو القيام بأعمال التفتيش أو تغيير الأجزاء المعيبة وضمان ذلك التعديل أو الإصلاح"²، حيث تشمل هذه الصيانة مراقبة الطائرة وتوقع الأعطال للإقلال من الحد الزمني الذي تبقى فيه الطائرة خارج الخدمة بسبب هذه الفحوص والصيانة³.

¹ محمد أمين ليلي، "الفحوص الفنية المنقّدة على الطائرة"، المرجع السابق، ص 47.

² محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 38.

³ محمد أمين ليلي، "الفحوص الفنية المنقّدة على الطائرة"، نفس المرجع، ص 46.

▪ أنواع الأعطال التي تصيب الطائرة ودرجاتها: عادة ما تصيب هذه الأعطال هيكل الطائرة؛ ومحركها؛ والكهرباء؛ والعداد؛ وأجهزة القياس؛ والحساسات؛ والطيار الآلي، لذلك استُحدث علم جديد أطلق عليه "علم إدارة الأعطال"؛ يعتمد على برامج حاسوبية مصممة من طرف الشركات المصنّعة؛ هدفها تتبّع وتوثيق أعطال أجزاء الطائرة وإبراز درجة جسامتها وهي: ✓ **درجات الأعطال:** وتصنّف تبعاً لدرجة تأثيرها على سلامة الطيران ومدى إمكانية تشغيل الطائرة نتائجها المترتبة.

* **عطل من الدرجة A:** في هذه الحالة لا يسمح للطائرة بمغادرة المطار قبل معالجتها؛ لأنها تشكّل خطراً على الرحلة الجوية، فيجب فحص وإصلاح العطل من قبل فريق صيانة تابع لهيئة سلامة الطيران الجوي، وتقديم تقرير يفيد إصلاح العطل¹ قبل الإذن لها بالإقلاع من جديد.

* **عطل من درجات B و C و D:** مع هذه الأعطال يمكن السماح للطائرة بالإقلاع من المطار؛ وإرجاء تصليحها لوقت لاحق تتراوح مدته بين 03 أو 07 أو 40 يوماً لعدم تأثيرها الجدي على سلامة الطيران².

▪ أنواع الفحوص المقدمة للطائرة

✓ **فحوص قبل الإقلاع:** قبل إقلاع كلّ طائرة إلى محطّتها القادمة يقوم تقني الصيانة بالأعمال الآتية:

* القيام بفحص بصري شامل للهيكل الخارجي للطائرة والمحرك والشفرات الأمامية، للتحقّق من عدم وجود أيّ تشوّه في البدن أو وجود أيّ جسم غريب داخلها.

* التّحقّق من عدم وجود أيّ آثار للزيت أو الوقود على الهيكل الخارجي للطائرة، وفحص العجلات والتأكد من عدم وجود أيّ تسرب للسوائل والزيوت من المكابس، والتّحقّق من أجهزة إخماد الحرائق وأجهزة منع التصادم وإعدادات الطيار الآلي.

* الإطّلاع على سجلّ أعطال الطائرة للتّحقّق من أيّ ملاحظة مدوّنة أو عطل سابق لم يشطب، والإطّلاع على تقرير قائد الطائرة عن آخر رحلة جوية قام بها؛ وطرح عليه بعض الأسئلة المتعلقة بأصوات أو ردود فعل غير اعتيادية.

* طباعة تقرير آخر رحلة باستخدام حاسوب الطائرة للتّحقّق من أنّ جميع إعدادات الطائرة سليمة، وضمن الحدود التشغيلية الطبيعية.

✓ **الفحوص الدورية المُجدولة بفواصل زمنية:** يرتبط الفحص الدوري برزنامة محدّدة حسب نوع الجهاز المراد صيانته؛ والذي يتمّ عادة قبل الإقلاع. فيكون إمّا فحصاً كل 25 ساعة طيران؛ أو فحصاً كل 50 ساعة يتزامن مع كل 01 شهر للتشغيل؛ أو فحصاً كل 100 ساعة طيران يليه فحص كل 25 ساعة ثمّ فحص كل 50 ساعة، وهناك فحص كل 200 ساعة والذي يجري داخل حظائر الصيانة لأنّه يوفرّ تقنيات لا تتوفّر داخل خطوط الصيانة.

¹ (أنظر الملحق رقم 15).

² محمد أمين ليلي، "استراتيجيات صيانة الطائرات"، المرجع السابق، ص 56.

✓ الأعمال الفنية ضمن حظائر الصيانة: تمثل الحظائر مستودعات على أراضي تقدر بالهكتارات؛ يتم فحص وصيانة الطائرة فيها وفق إمكانيات هائلة وهي كالاتي:

- الفحوصات الدورية التي تتراوح ما بين 200 سا طيران إلى 1800 سا بفواصل دوري يقدر بـ 200 سا طيران.
 - تعديل وتبديل قطع غيار الطائرات المصممة من طرف الشركة الصانعة على كافة خطوط الطيران المشغلة.
 - الفحص الوقائي الذي لا يرتبط بالفحوص المؤسسة على معيار زمن الطيران؛ كفحص أحد القطع نتيجة قصور فني.
- ✓ التعمير الفني الشامل: تتمثل في الفحوص الخاصة بالطائرات عند الوصول؛ هدفها إجراء تصليح عام على طائرات كبيرة الحجم تزيد ساعات تشغيلها عن 5000 سا؛ و 1500 سا بالنسبة للطائرات الصغيرة الحجم والعسكرية، وتمنح لها شهادة التعمير التي تثبت عمر الطائرة قبل وبعد الفحص والتصليح على أجزائها استنادا على ساعات تشغيلها.

// تقني صيانة الطائرات: هو كل شخص طبيعي حاصل على إجازة صيانة طائرة¹؛ تخوله وفق أحكام المادة 18 من م.ت رقم 04-414 صيانة الطائرة؛ والإقرار بأن الطائرة أو أحد عناصرها في حالة تسمح لها بالملاحة الجوية، وهذا بعد تصليح أو تعديل أو تركيب مرخص لجهاز المحركات الدافعة أو الإكسسوارات أو أجهزة أو عنصر من جهاز، وأن يوقع على بطاقة الصيانة بعد تفتيش عمليات الصيانة أو أشغال الصيانة الدائمة، فهم يمثلون فريقا تقنيا يتواجد داخل المطار بصفة مقيم إذا كانت محطة رئيسية؛ أو يكون في رتبة مهندس مرافق لطاقم القيادة على متن الرحلات الطويلة التي تتجاوز 10 سا ذهابا وإيابا²، فمهامهم فحص أرضي للطائرة بعد هبوطها وقبل إقلاعها؛ تشمل إمتيازات المذكورة في الإجازة فقط وهي:

- ذكر طراز الطائرة صراحة أو نكر فئاتها العامة أو المجملية بإدراج حرف العطف " أو".
- ذكر خلايا الطائرة وأجهزتها ومحركاتها صراحة أو فئاتها العامة بإدراج حروف العطف على شكل صيغة "و/أو".
- ذكر أنظمة الطائرة أو عناصرها الإلكترونية صراحة أو فئاتها العامة فقط.
- إمامه بكل المعلومات اللازمة عن الطائرة التي يوقع عليها والتي سبق ذكرها أعلاه.
- حصوله خلال 26 شهرا على 06 أشهر خبرة على الأقل في التفتيش والصيانة أو صيانة الطائرة أو عنصر منها وفق الإمتيازات الممنوحة له بموجب الإجازته.

وقد اشترطت نفس المادة بلوغ المرشح سن 19 سنة كاملة؛ وإثباته تكوينيا تعليميا بصفة مرضية؛ وحيازته لشهادة طبية صنف 3 تكون قيد الصلاحية حسب المادة 18 المعدلة من م.ت رقم 08-46، واشترطت حصوله على خبرة مهنية

¹ (أنظر الملحق رقم 16).

² محمد أمين ليلي، "الفحوص الفنية المنقذة على الطائرة"، المرجع السابق، ص 48.

خاصة بالتفتيش والتّصليح وصيانة الطائرات تكون كالاتي:

- تمنح امتيازات لطائرة بمجملها وفق خبرة مقدّرة بـ 04 أعوام أو عامين (02)؛ إذا تابع دروسا تعليمية بصفة مرضية، وهي نفس المدّة المقرّرة لإجازة مقيّدة بامتيازات.
- تقدّر أدنى مدة لمنح الإجازات والإمتيازات المذكورة أعلاه بعامين (02)؛ أو وفق المدّة التي تعتبرها الدولة ضرورية لإعطاء المرشّح مستوى خبرة عملية بصفة مرضية وكاملة.

// إجازة عون تقني استغلال ومخابر اتصالات في محطة طيران:

- أشارت المادة 20 من م.ت.م رقم 04-414 إلى عون تقني استغلال؛ واعتبرته شخصا طبيعيا حائزا على خبرة عامين (02) على الأقل في أحد وظيفتي تقني صيانة أو مراقب جوي؛ أو يجمع بين وظيفتين من الوظائف¹ التالية:
- عضو من طاقم القيادة في النّقل الجوي.
- راصد جوي في هيئة تحضير ومتابعة الرّحلات في النّقل الجوي.
- مراقب الحركة الجوية أو مسؤول الأعوان التقنيين للاستغلال أو مصلحة العمليات الجوية لمؤسسة النّقل الجوي.
- كما اشترط م.ش.ع بلوغ المرشّح 19 سنة كاملة والعمل في هيئة مراقبة الإستغلال لمدّة 90 يوما؛ تحت إشراف عون تقني للاستغلال كانا قد عملا معا على الأقل مدّة 06 أشهر قبل ترشّح المعني لهذه الإجازة، بالإضافة إلى نجاحه في الإختبارات النظريّة والعملية وحيازته لشهادة طبيّة من صنف 03 تكون قيد الصّلاحية.

- وقد نصّت المادة 62 من م.ت.م رقم 09-206 على أنّ المستغلّ؛ يمكنه إسناد بعض مهام الطاقم إلى عون تقني الإستغلال مع تحديد مهامه في كتيّب الإستغلال والتي تشتمل على مايلي:
- إعداد الوثائق وتحضير الطيران.
- تحرير خطة عملية الطيران ومخطّط الطيران والتّوقيع عليهما.
- إرسال مخطّط عملية الطيران إلى الهيئة المختصة.
- متابعة سير الطيران حسب إرسالات الوضع.
- تزويد ربّان الطائرة بالمعلومات الضّرورية لمتابعة الطيران بصفة آمنة.
- القيام في الحالات الإستعجالية بالإجراءات المقرّرة في كتيّب الإستغلال.

من ناحية أخرى اشترط م.ش.ج من خلال المادة 21 من م.ت.م رقم 04-414؛ بلوغ المرشّح لإجازة مخابر اتصالات في محطة طيران 19 سنة كاملة؛ وخضوعه لتكوين معتمد مدّته 12 شهرا تسبق مباشرة ترشّحه؛ وأن يخدم بصفة مرضية

¹ يمكن للشخص الواحد أن يجمع عدّة إجازات، لأنّها دليل على قدرة الشخص على ممارسة أحد الوظائف التي اشترط لها م.ش.ج الإجازات، ويمكن أن تكون مصحوبة بتأهيل مكتمل للإجازة في بعض التخصصات.

تحت إشراف مخابر اتصالات في محطة طيران مؤهل لمدة شهرين على الأقل.

ب. إجازة مراقب جوي

ترجع جذور مهنة المراقبة الجوية إلى عام 1929م بمطار سانت لويس بولاية ميسوري بالو.م.أ؛ أين قاموا بتعيين المدعو "آرتشي ليغ" كأول مراقب جوي يمارس هذه المهنة؛ حيث كان يستخدم العلم الأخضر للتصريح بهبوط وإقلاع الطائرات والعلم الأحمر لإيقافها. ثم أخذت المطارات الأخرى بهذه الفكرة؛ واستقطبت العديد من المراقبين الجويين في تلك الفترة عندما بدت لها إيجابيتها. فبغية تحقيق هذه الأهداف سلكت جهات الاختصاص مسلكاً علمياً لدراسة مهنة المراقبة من خلال نظرية النظم، وكان المدعو "إيلوان إيدوارد" أول من بدأ هذه الدراسات عام 1972م؛ حيث طور نموذجاً لدراسة بيئة هذه المهنة. ثم قام "فرانك هاوكينغ" عام 1984م بإدخال تعديلات عليها تركّز على تفاعلات العلاقات الشخصية البيئية في العمل. وقد تمّ في العصر الحديث الإستعانة بالبرامج الحاسوبية أهمها: Hardware و Software لتحقيق أفضل فعالية في مجال الطيران¹.

فالفضاء الجوي العالمي مقسم إلى مجموعة من أقاليم متجاورة؛ تمثل معلومات طيران تقدّم فيها خدمات الحركة الجوية؛ تغطي مناطق محيطية متسعة ذات كثافة منخفضة نسبياً من حيث الحركة الجوية؛ تقدّم فيها خدمات معلومات الطيران والتنبية فقط. وهناك أجزاء متسعة تشمل فضاء جويًا مراقبًا تقدم فيه خدمة مراقبة الحركة الجوية؛ بالإضافة إلى خدمتي معلومات الطيران والتنبية²، لذلك تمّ تقسيم هذه النقطة إلى قسمين الأول منهما خاصّ بشرح الخدمة الجوية؛ والثاني منهما خاصّ بدراسة أحكام المراقب الجوي.

//خدمة المراقبة الجوية:

أشار إليها الملحق 11 من اتفاقية شيكاغو 1944م، واعتبرها إجراء هدفه تنظيم سير الطائرات لتحقيق سرعة انسياب الحركة الجوية؛ والحفاظ على انتظامها ومنع وقوع تصادم بينها³، سواء كانت تسير على الأرض في منطقة المناورة؛ أو في حالة إقلاع أو هبوط أو طيران أثناء الرحلة؛ أو في حال تواجدها في دائرة الإنتظار بمطار المقصد، فهي مجموعة من التصريحات والمعلومات الصادرة عن وحدات مراقبة الحركة الجوية؛ لتحقيق فصل طولي أو رأسي أو جانبي بين الطائرات⁴.

¹ مجموعة الطيران العالمي، تاريخ المراقبة الجوية وتطورها التاريخي، الرابط: <https://bit.ly/2kginF2>، تاريخ الزيارة: 2020/10/03، الساعة 10:16.

² منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، اتفاقية الطيران المدني الدولي "الملاحق من الأول إلى الثامن عشر"، المرجع السابق، ص 18.

³ مجموعة الطيران العالمي، تاريخ المراقبة الجوية وتطورها التاريخي، نفس المرجع.

⁴ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، اتفاقية الطيران المدني الدولي "الملاحق من الأول إلى الثامن عشر"، نفس المرجع، ص 18.

فالحفاظ على حيوية الطيران المدني قائم على مدى تحقيق السلامة الجوية؛ التي تعتبر "توقعا بشأن الأداء"، لذلك أثار هذا الأمر إيجاد أفضل طريقة لقياس المخاطر الجوية؛ وتوقعها قبل حدوثها، فالأمر يعتمد على قدرة الدول على اكتساب أحدث التكنولوجيا لمجابهة كثافة حركة الطيران الجوي¹؛ التي بدأت تتضاعف حسب تقرير لشركة أيرباص كل 15 سنة ابتداء من عام 1988م؛ وقد وصل تدفق الحركة الجوية عام 2010م حسب الدليل الرسمي لشركات الطيران (OAG) إلى 22 تدفقا رئيسيا فوق شبكة من 43559 طريقا جويًا يربط بين 4300 مدينة (صور 06 و 07)².



صورة 06: خريطة تدفق الحركة الجوية العالمية عام 2010م.

46512-2101	—
2100-1001	—
1000-401	—
400-166	—
185-1	—



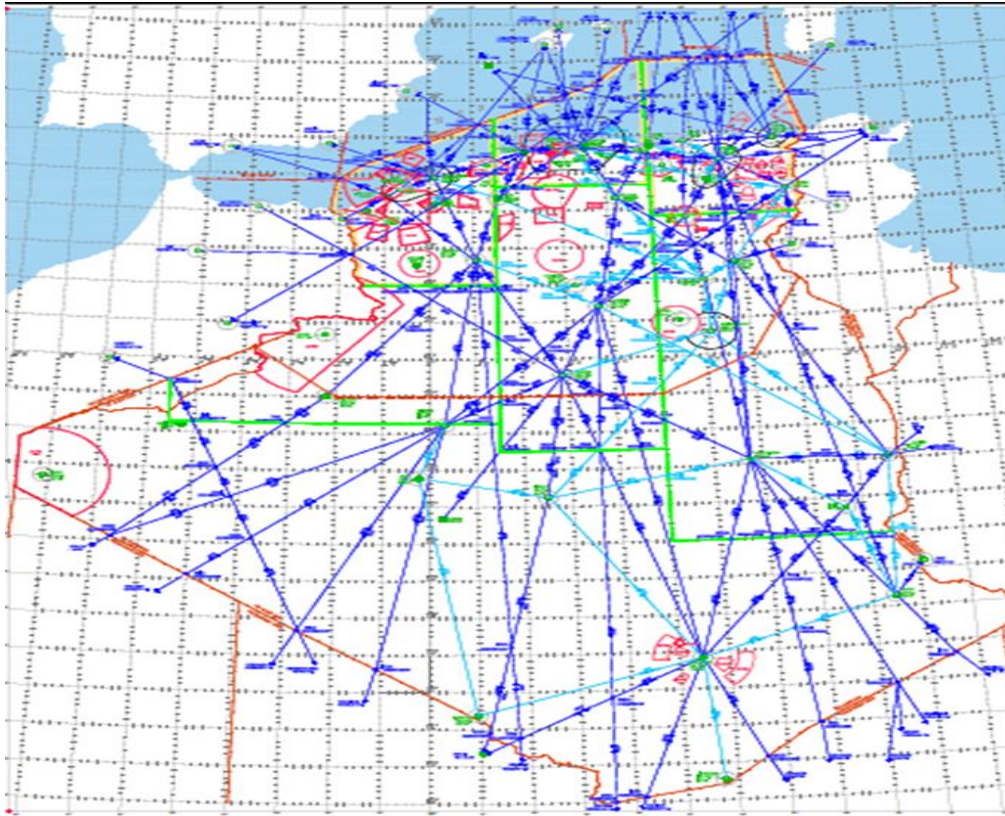
صورة 07: توقعات لتطور الحركة الجوية خلال الفترة ما بين أعوام 2010-2030م حسب الدليل الرسمي لشركات الطيران.

¹ علاء التجار حسنين أحمد، دور المراقب الجوي في سلامة الحركة الجوية، "دراسة ميدانية إحصائية حول أسباب حوادث الطائرات في العالم ونسبة أخطاء المراقبة الجوية فيها"، دار التعليم الجامعي للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر، سنة 2020، ص 40.

² منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، مشروع الخطة العالمية للملاحة الجوية 2016-2030، الناشر منظمة إيكاو، وثيقة رقم AN/963-9750، طبعة 05، مونترال، كندا، سنة 2016، ص.ص 07-13.

لذلك طالبت منظمة الإيكاو كل الدول بإنشاء مراكز معلومات طيران ووحدات لمراقبة الحركة الجوية، ظهرت على شكل أبراج تمثل أعلى بنايات المطار وتتميز بتصميم فريد. يتكوّن الجزء العلوي منها من بناء زجاجي على مدارها من جميع الإتجاهات، كي تتيح للمراقبين فيها مراقبة ساحات المطار من جميع الإتجاهات بزوايا دائرة 360 درجة¹.

فطبقا للمادة 04 من دفتر الشروط العامة الذي يحدّد تكاليف وتبعات الخدمة العمومية المخصصة للمؤسسة الوطنية للملاحة الجوية²، قامت الجزائر ضمن نظرتها المستقبلية لتطوير قطاع الطيران بتشديد برج مراقبة في مطار "هوّاري بومدين"؛ بارتفاع 72م ضمن مساحة مقدّرة ب100م² يمكن الإستفادة من خدماته لمدة تفوق 50 عاما، مع تجديد العتاد المستعمل في حال ظهور تكنولوجيا جديدة. فكلّ برج مراقبة في الجزائر يدير المجال الجوي الخاصّ به، باستثناء مركز التّحكم الجهوي "بشرابية" و"تمنراست" اللذان يغطيان كلّ المجال الجوي للجزائر ويحدّدان كلّ الطّرق الجوية (صورة 08).



صورة 08: خريطة الطّرق الجوية لدولة الجزائر³.

¹ عتاق محمّد كمال، (2017)، "مراقب جوي" مهنة تصون سلامة الطّائرات في الأرض والسّماء، جريدة هيسبريس، الرّابط: <https://bit.ly/2miHPKR>، تاريخ الزيارة 2020/10/02، الساعة 18:18.

² (أنظر الملحق رقم 17).

³ موقع المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية ENNA، الرّابط: <https://www.enna.dz/arabe/historique.htm>، تاريخ الزيارة 2020/04/13، الساعة 18:23.

فهذه الخدمة تستوجب مراقبة الطائرة من طرف مركز واحد لمراقبة الحركة الجوية، وفي حال وجود طلبات تفوق إمكانات إحدى المناطق الموجهة من وحدات المراقبة أثناء فترات الذروة؛ تفرض وحدات مراقبة الحركة الجوية قيودا على حجم الحركة عند اللزوم، هدفه تجنب تعرض الطائرات المحلقة للتأخير لفترات طويلة. والملاحظ أن من سلبيات خدمة مراقبة الحركة الجوية أنها لا تقدم إلى جميع الطائرات، ومثال ذلك إذا تم تشغيل طائرات آليا خارج الفضاء الجوي المراقب في منطقة لا يطلب فيها إيداع خطة طيران؛ فيجوز هنا ألا يكون لخدمات الحركة الجوية أي علم بهذه الرحلة¹.

في سياق متصل تشتمل عملية المراقبة الجوية على الأقسام والخدمات الآتية:

✿ **أقسام المراقبة الجوية:** تنقسم المراقبة الجوية إلى خمس أقسام. وقد اشترط م.ش.ج حسب المادة 02 من قرار 2006²؛ حصول المعني بالأمر على تأهيل لممارسة هذه المهنة، وهذا بعد حيازته على رخصة مراقب حركة المرور الجوية³ تكون قيد الصلاحية، ومتابعته بنجاح تكوينا تكميليا للحصول على التأهيل المطلوب، والذي بيّنه في المادة 41 من م.ت.رقم 04-414 وملحقه المتضمن برنامج التأهيل⁴ وهي: - تأهيل ممتحن. - تأهيل معلم.

- تأهيل مراقبة المطار. - تأهيل مراقبة الإقتراب. - تأهيل مراقبة رادار الإقتراب.

- تأهيل مراقبة رادار الإقتراب المفضل. - تأهيل المراقبة الجهوية. - تأهيل مراقبة رادار جهوي.

أما المراقبة الجوية فتتقسم إلى مايلي:

* **مراقب الإنطلاق (DEL) Delivery control:** يتواجد فقط في المطارات الكبيرة التي تتميز بكثرة الحركة، حيث يقوم بإعطاء الموافقة بانطلاق الطائرات المتوقفة بالمطار؛ سواء كانت بالبوابات أو في أماكن التوقف، حيث يحدّد لها رقم المدرج قيد الخدمة وإجراءات الإقلاع المعيارية ومستوى الطيران المبدئي.

* **مراقب الأرضية (GND) Ground control:** يوجد أيضا في المطارات الكبيرة والكثيرة الحركة؛ حيث يقوم بمراقبة ومتابعة الطائرات المتحركة على الممرات وإعطائها التراخيص بالتحرك. فتبدأ صلاحيات هذا المراقب من البوابات إلى غاية نقاط التوقف للمدرج، وفي حال عدم وجود هذا المراقب يحلّ محله برج المراقبة المركزي⁵.

¹ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، اتفاقية الطيران المدني الدولي "الملاحق من الأول إلى الثامن عشر"، المرجع السابق، ص18.

² قرار مؤرخ في 07 نوفمبر 2006، يحدّد الشروط المطلوبة للحصول على تأهيلات مراقب حركة المرور الجوية وكذا امتيازات صاحب هذا التأهيل، ج.ر. عدد 29 الصادرة في 06 مايو 2007.

³ (أنظر الملحق رقم18).

⁴ (أنظر الملحق رقم19).

⁵ موقع عشاق عالم الطيران، الرابط: <https://bit.ly/2knIKKA>، تاريخ الزيارة: 2020/10/02، الساعة: 19:05.

***برج المراقبة (Aerodrome control tower (TWR):** يتحكّم في حركة الطائرات على أرض بإعطاء الإذن بالإقلاع والهبوط في دائرة من 05 إلى 10 أميال؛ وارتفاع من الأرض إلى 5000 قدم حول المطار.

***مراقبة المنطقة (Area Control Center (ACC):** يتحكّم في التوجيه النهائي للطائرات المغادرة؛ ويقوم بتحويل المسؤولية إلى المنطقة المجاورة؛ ويستقبل الطائرات القادمة ويحوّلها إلى مراقب الاقتراب¹.

وقد اشترط م.ش.ج على الحائز على رخصة مراقب جوي؛ اجتيازه لتأهيل يخوله حسب المادتين 09 و10 من قرار 2006 حصوله على تأهيل مراقب جهوي؛ ومراقب رادار جهوي، مع إمكانية حصوله حسب المادتين 11 و12 على تأهيل وظيفة ممتحن أو معلّم للقيام بأحد المهن أو كليهما، كما يمكنه حسب المادة 05 من نفس القرار ممارسة كلّ امتيازات صاحب إجازة مراقب حركة مرور جوي؛ والقيام بوظائف مراقب محطة جوية؛ والإشراف على تزويد هذه المصلحة للمحطات المطابقة للتأهيل المحلي الذي يحوزه، وهي حسب المادة 03 ثلاث أصناف موزعة كالآتي:

- صنف 1: تأهيل ممارسة وظيفة مراقب حركة المرور الجوي بالمحطات الجوية للجزائر هوائي بومدين؛ وحاسي مسعود.
- صنف 2: تأهيل ممارسة وظيفة مراقب حركة المرور الجوي بالمحطات الجوية لقسنطينة؛ وهران؛ عنابة؛ تامنغست.
- صنف 3: تأهيل يسمح بممارسة وظيفة مراقب حركة المرور الجوي على مستوى المحطات الجوية الأخرى.

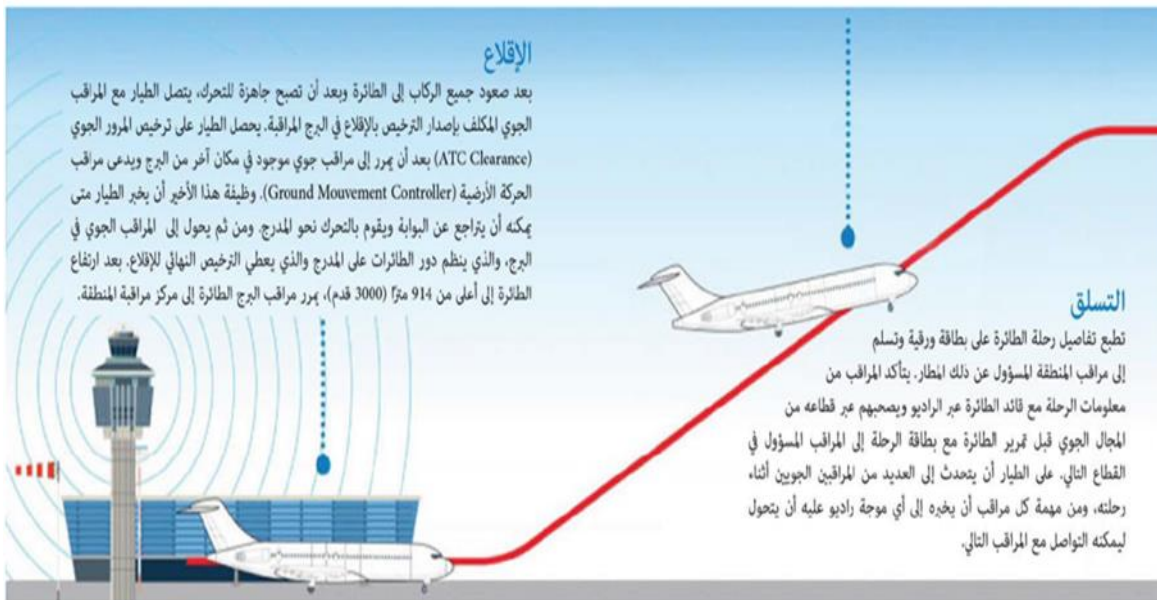
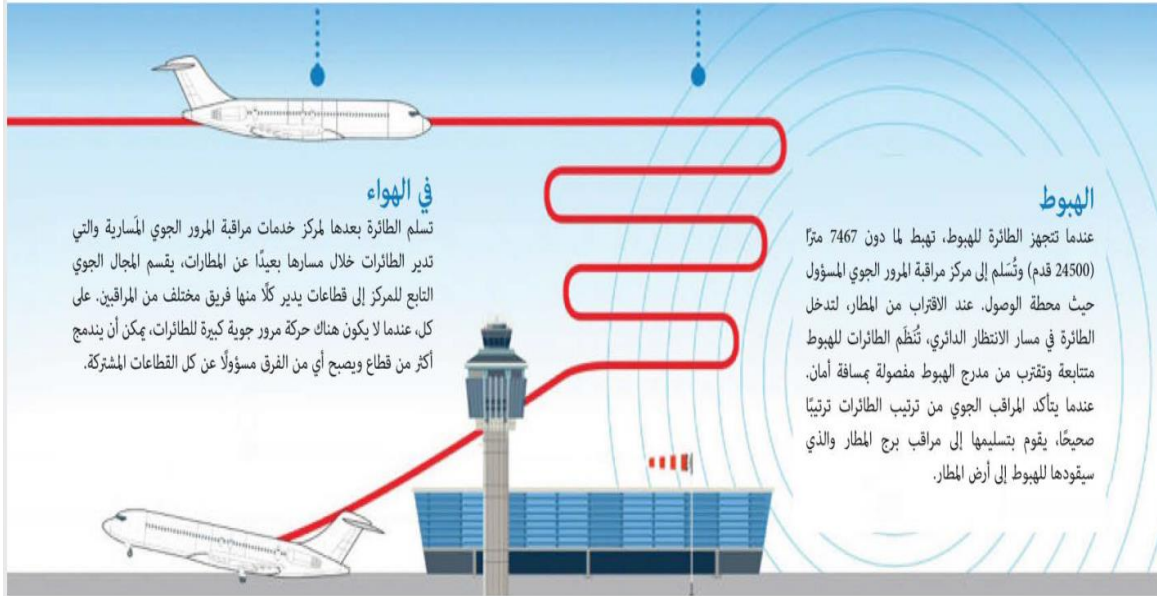
***مراقبة الإقتراب (Approach control unit (APP):** يقوم بتوجيه الطائرات القادمة والمغادرة إلى مساراتها من وإلى مدرج الهبوط؛ في دائرة قطرها من 25 إلى 60 ميلا حول المطار؛ بارتفاع من 5000 إلى 15000 قدم، كما يحدّد للطائرات القادمة إجراءات الهبوط المعيارية. وقد اشترط م.ش.ج مراعاة اللياقة البدنية والعقلية للمعني؛ وحصوله على تأهيل وفق الشروط المذكورة في المادة 02 من م.ت.رقم 04-414، تخوله حسب المادة 06 من قرار 2006 ممارسة هاته المهنة؛ والإشراف على تقديمها للمحطات الجوية المتطابقة مع التأهيل داخل الفضاء الجوي؛ أو في الجزء التابع للهيئة التي تقوم بهذا النشاط، وهو صنفان حسب المادة 04 من قرار 2006:

- صنف 1: تأهيل لممارسة وظيفة مراقب الإقتراب بالمحطة الجوية للجزائر هوائي بومدين، وأضاف محطة حاسي مسعود؛ ووادي إرارا-كريم بلقاسم بعد تعديله لهذه المادة بقرار 2014².
- صنف 2: تأهيل يسمح بممارسة وظيفة مراقب الإقتراب من الإجراءات على مستوى المحطات الجوية الأخرى.

¹ عتاق محمد كمال، المرجع السابق.

² قرار مؤرخ في 13 فبراير 2014، يعدّل ويتمّ القرار المؤرخ في 07 نوفمبر 2006، الذي يحدّد الشروط المطلوبة للحصول على تأهيلات مراقب حركة المرور الجوي وكذا امتيازات صاحب هذا التأهيل، ج.ر عدد 45، الصادرة في 30 يوليو 2014.

بالإضافة إلى تأهيل مراقب الإقتراب اشتراط م.ش.ج على المعني حسب المادة 07 من قرار 2006؛ حصوله على تأهيل مراقب رادار الإقتراب يخوله القيام بمراقبة الإقتراب بواسطة رادار أو نظام مراقبة آخر؛ و/أو الإشراف على تقديم هذه الخدمة للمحطات الجوية المتطابقة مع تأهيله؛ داخل كل أو جزء من الفضاء الجوي التابع للهيئة التي تقوم بهذا النشاط، وبينت المادة 08 تأهيلا مشابها؛ هو تأهيل مراقب رادار الإقتراب مفصل يخول صاحبه القيام بهذه المهمة.



صورة 09: إقلاع وهبوط الطائرة وفق تعليمات برج المراقبة¹.

¹ أحمد بطيخ، "المراقبة الجوية تنظيم حركة المرور في السماء"، المرجع السابق، ص.ص 22-23.

✦ **خدمات المراقبة الجوية:** حسب المادة 06 من م.ت رقم 91-149¹ تتولى تنفيذ هذه الخدمات "المؤسسة الوطنية

للملاحة الجوية ENNA"؛ فتضمّن أمن وسلامة الملاحة الجوية في المجال المفتوح لحركة مرور الطائرات المدنية وهي:

* **خدمة معلومات الطيران:** تتمثل في تقديم معلومات عن الأحوال الجوية؛ والتغيرات في صلاحية مساعدات الملاحة الجوية؛ وأية معلومات قد تؤثر على سلامة الطيران، لرحلات الطيران البصري والطيران الآلي بمطار الإقلاع والمقصد والمطارات البديلة، وتوجّه تحذيرات من خطر التصادم إلى الطائرات العاملة خارج مناطق ونطاقات المراقبة².

وتقدّم معلومات في حال الطيران فوق المحيطات والمناطق النائية؛ حيث لا يمكن القيام بتغطية رادارية لأسباب اقتصادية، لذلك تمّ استحداث ما يسمّى بنظام المراقبة التابعة التلقائية؛ أين تقوم الطائرة بإرسال رسائل تلقائية عن موقعها عبر وصلة البيانات في فترات زمنية محدّدة³. فالجزائر تمتلك 05 رادارات موجودة في عنابة؛ والجزائر؛ ووهران؛ والبيضاء؛ والوادي، قادرة على تغطية مجال هاته الولايات وشمال الجزائر وجنوب أوروبا يتيح تتبع الطائرة.

* **خدمة التنبيه:** تقوم بها مراكز تنسيق الإنقاذ عندما يُعتقد أو يُعلم أنّ طائرة ما في حالة طوارئ، وذلك في حال عدم اتّصالها؛ أو وصولها في موعدها؛ أو عندما تصل معلومات تفيد بأنّ هبوطا اضطراريا قد تمّ بالفعل أو على وشك أن يتمّ؛ أو في حال العلم أو الإعتقاد بوجود حالة تدخّل غير مشروع. فالهدف من هذا التنبيه تحريك جميع الهيئات المختصة المعنية بالإنقاذ والطوارئ التي يمكنها تقديم المساعدة عندما اللزوم.

* **خدمة الإتصالات:** وهي نوعان خدمة تخصّ "الإتصالات جو- أرض" تمكّن من إجراء اتّصال (مباشر؛ سريع؛ مستمر؛ خال من التشويش) بالهاتف اللاسلكي الثنائي كلّما أمكن ذلك، واتّصالات بين وحدات خدمة الحركة الجوية والجهات الأساسية؛ تمكّن من تبادل الرسائل المطبوعة أو الإتصال الصوتي المباشر بين مراقبي الحركة الجوية في حالة الإتصالات المعدّة بين وحدات مراقبة الحركة الجوية⁴.

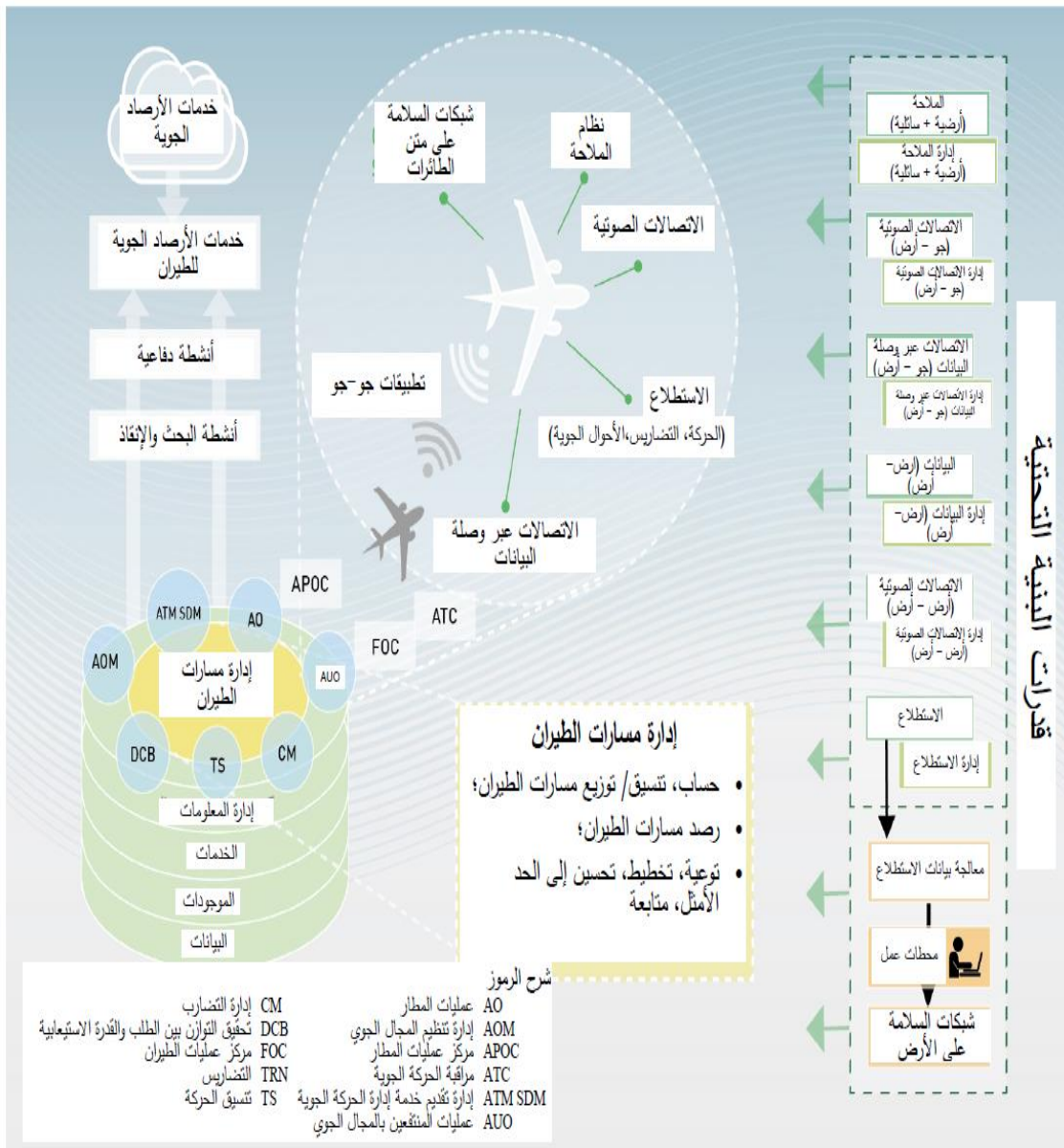
¹ مرسوم تنفيذي رقم 91-149 المؤرخ في 18 مايو 1991، يتضمّن تعديل القانون الأساسي للمؤسسة الوطنية لاستغلال الطيران وأمنه ويجعل تسميتها الجديدة "المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية"، ج.ر عدد 25 الصادرة في 29 مايو 1991.

² منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، اتفاقية الطيران المدني الدولي "الملاحق من الأول إلى الثامن عشر"، المرجع السابق، ص 18.

³ منظمة الإيكافو، المرفق (أ) "الوحدة التكنولوجية رقم BO-40: تعزيز السلامة والكفاءة بالتطبيق الأولي لوصلة البيانات في مرحلة أثناء الطريق"، وثيقة رقم AN-Conf/12-WP/17، ص 2-A.

⁴ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، اتفاقية الطيران المدني الدولي "الملاحق من الأول إلى الثامن عشر"، نفس المرجع، ص 19.

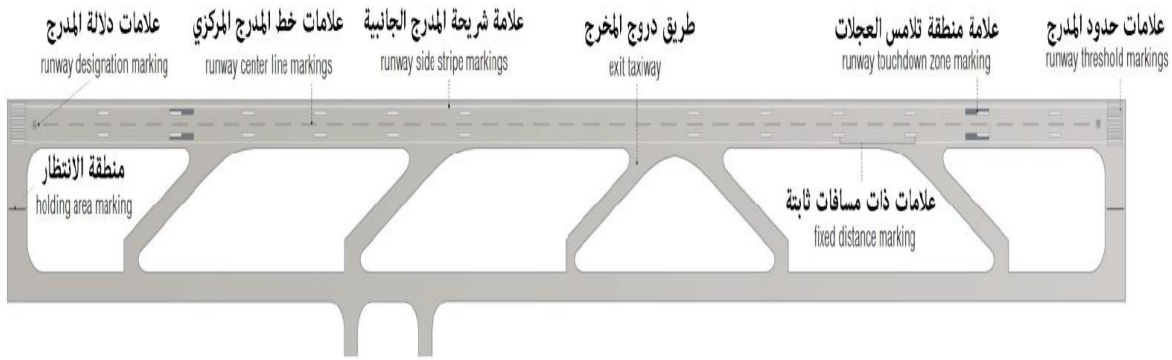
فعلى المستوى الإجرائي بدأت منظمة الإيكاو العمل على تصميم أولي لهيكل عالمي؛ يظهر الحالة الأدائية لإدارة الحركة الجوية التي قد تسري على أي رحلة في وقت واحد سواء على انفراد أو كجزء من أسطول، فهو مخالف للنموذج القديم الذي يظهر تمثيلا جغرافيا للحالة المادية للرحلة فقط (صورة 10). فهو تصميم أسس بناءً على اقتراح المؤتمر 12 للملاحة الجوية؛ الهادف لتطوير بنية منطقية عالمية لإدارة الحركة الجوية وتحسين منظومة الطيران؛ من أجل دعم الخطة العالمية للملاحة الجوية وأعمال التخطيط حسب الأقاليم والولايات.



صورة 10: الهيكل المنطقي لإدارة الحركة الجوية¹.

¹ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، مشروع الخطة العالمية للملاحة الجوية 2016-2030، المرجع السابق، ص 126.

وجدير بالذكر أنّ وكالة الطيران والفضاء الأمريكية NASA قامت بالتعاون مع هيئة الطيران الفدرالي الأمريكي FAA؛ لتطوير نظام مراقبة جويّ عالمي أطلق عليه اسم "إدارة الفاصل الزمني لسطح الطيران FIM"، يهدف إلى جدولة إقلاع وهبوط الطائرات على المدرج (صورة 11) وفق فواصل زمنية مضغوطة، فبعد أن كانت تقدّر بـ 90 ثانية ستصبح 10 ثواني لكل هبوط؛ وذلك ما يسمح بزيادة عدد الطائرات التي يمكنها الهبوط على ذات المدرج بتقليل الفاصل الزمني بين كلّ هبوطين متعاقبين، كما يريح الرّكّاب في الطيران المتعاقب من انتظار إتمام رحلاتهم الموائية لمدة طويلة¹.



صورة 11: تفاصيل مدرج هبوط وإقلاع الطائرات².

ومما لا شكّ فيه أنّ خدمات الحركة الجوية تعتمد على إجراء يسمّى "بالتنسيق المدني العسكري"، أين يتمّ إخطار الوحدات العسكرية بخطط الطيران لرحلات الطائرات المدنية؛ والبيانات الأخرى المتعلقة بهذه الرحلات، وذلك للمساعدة في تحديد هوية أيّ طائرة تقترب من منطقة محظورة أو تدخل فيه. وقد نظم م.ش.ج هذا الموضوع بموجب م.ر رقم 151-06 الخاصّ بالتنسيق العسكري المدني السّابق الذّكر³، حيث أشار في مادّته 17 إلى مضمون هذا التنسيق المتمثّل أساسا في العمل على اتّقاء الوضعيات الخطيرة بين الطائرات المدنية والعسكرية، والإستعمال العقلاني للمجال الجويّ الجزائري (الشكل 09) عن طريق:

* تنسيق مخطّطات التّطوير التي تساهم في مراقبة الملاحة الجوية العامّة والملاحة الجوية العسكرية.

* تبادل المعلومات بين الأجهزة المدنية والعسكرية لمراقبة الملاحة الجوية.

* توضيح كيفية حجز المجالات الجوية والمسالك وإنشاء منطقة تخضع لنظام خاصّ.

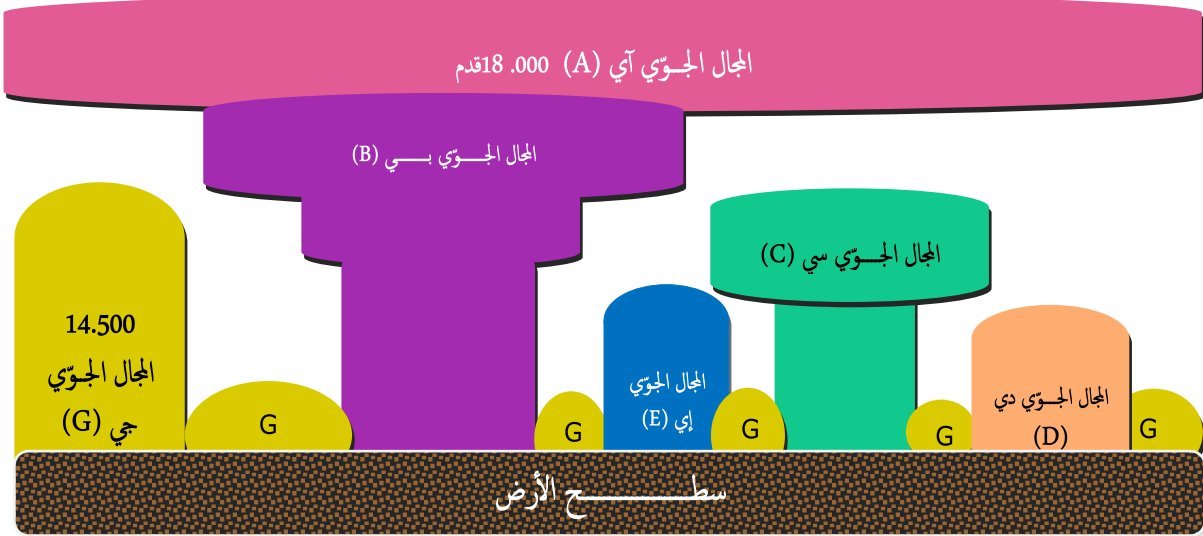
* التّرخيص للطائرات التي تقوم بالملاحة الجوية العسكرية بالدخول إلى مجال يراقبه جهاز مدني أو شغله أو عبوره.

* التّرخيص للطائرات التي تقوم بالملاحة الجوية العامّة بالدخول إلى مجال يراقبه جهاز عسكري أو شغله أو عبوره.

¹ محمّد أمين ليلي، "برنامج ناسا لتطوير المراقبة الجوية"، مجلّة الطيران للجميع، عدد 13، سنة 2017، ص 43.

² محمود نديم النحاس، "تفاصيل المدرج"، المرجع السّابق، ص 24.

³ أنظر الصفحة 49 من هاته الدّراسة.



الشكل 09: أنواع المجالات الجوية المراقبة¹.

المجال الجوي جي (G): يعدّ نقطة عمياء لمصالح المراقبة الجوية بسبب ضعف التغطية الرادارية، فلا تطير فيه الطائرات إلا في حال الإقلاع أو الهبوط لأنه قريب من الأرض؛ فيغطّي الأماكن الغير مراقبة والخالية من أبراج المراقبة، ويتواجد في الأماكن المرتفعة التي لا تزيد عن 14500 قدم؛ حيث يعجز عن رؤية الطائرة المحلّقة خلف الجبل والمناطق النائية.

المجال الجوي إي (E): يعدّ أدنى المجالات ارتفاعا حيث يشمل كلّ خدمات المراقبة الجوية؛ منها اتّصال الطيار بالمراقب الجوي وهذا حسب قدرة رادار البثّ. يتميّز بفك قيود سرعة كلّ طائرة تحلّق فيه بارتفاع يفوق 10 آلاف قدم؛ مقارنة بالطائرات التي تطير أدنى من ذلك حيث تقيدّ بسرعة لا تتعدّى 250 عقدة.

المجال الجوي دي (D): يعتبر أصغر مجال تستعمله أبراج المراقبة داخل المطار، حيث يتواجد بالقرب من المجال الجوي سي أو بي، وقد يكون مزدحما أو خاليا تماما لصغر نطاقه، فهو يتعامل مع طائرات الشّحن؛ والطائرات الخاصة لرجال الأعمال؛ وطائرات مدارس الطيران؛ أو إطفاء الحرائق؛ أو العروض الجوية.

المجال الجوي سي (C): يتطلّب الدخول لهذا المجال استعمال اللاسلكي المزدوج بين قائد الطائرة والمراقب الجوي، حيث يتواجد في المطارات التي تضمّ مزيجا من الطائرات الصّغيرة والكبيرة، كما يعدّ أنسب مجال لمدارس الطيران لأنه يمتاز بقلة الإزدحام ويوفّر خدمة مراقبة الإقتراب.

المجال الجوي بي (B): يتعامل به في المطارات الكبيرة السّعة التي تمتاز بإزدحام الحركة الجوية، لأنّ نطاقه واسع ما يعطي مجالا أكبر للمراقب الجوي، ويوفّر خدمة مراقبة الإقتراب؛ ويسمح بطيران الطائرات التي تحلّق بنظام قواعد الطيران البصري VFR؛ بعد الحصول على تصريح من برج المراقبة مع إمكانية تأجيل الحصول عليه وقت الإزدحام.

المجال الجوي آي (A): يمتاز بسعة نطاقه وتقديمه خدمات للطائرات ذات السرعة العالية؛ التي تعيقها الطائرات الأخرى

¹ (من إعداد الباحث) اعتمادا على المرجع: هبة الله عزّاي، "دليل الطيارين المبتدئين لإتقان المهارات اللّغوية للاتّصالات اللاسلكية"، مجلّة الطيران للجميع، عدد 06، سنة 2015، ص 41.

في حال المناورة بحيث لا تستطيع تجنبها، وهذا بالإعتماد على الرؤية البصرية لقائد الطائرة؛ والطائرات المحددة الرحلة بنقطة انطلاق ووصول مسبق، فهو متاح للطائرات التي تطير بالنظام الآلي IFR؛ وتكون على اتصال بحركة المراقبة الجوية لأنها تطير على ارتفاع 18 ألف قدم؛ لذلك هو أعلى مجال جوي على الإطلاق¹.

وقد حدّد م.ش.ج مجال مراقبة خاصًا بالطائرات بدون طيار، حيث أوكل هاته المهمة للمركز الوطني التابع لوزارة الدفاع حسب ما بيّنته المادة 05/18 و 08 و 09 و 10 من م.ر. رقم 21-285 بقولها: "يكلّف المركز الوطني على الخصوص بما يأتي:

- ضمان مراقبة منظومات الطائرات بدون طيار على المتن.
- السهر على اليقظة التكنولوجية في مجال منظومات الطائرات بدون طيار على المتن.
- وضع قاعدة معطيات وطنية تسمح بالمتابعة اللازمة لجميع العمليات المتعلقة بمجال منظومات الطائرات بدون طيار على المتن.
- جمع وتحليل كلّ المعطيات المتعلقة بالمخالفات والأحداث والحوادث المرتبطة باستعمال منظومات الطائرات بدون طيار على المتن".

// مهنة مراقب جوي

يعتبر أهمّ مستخدمٍ على أرض اليابسة يتواجد ببرج المراقبة؛ ويقوم بتنظيم وتسيير الحركة الجوية والحفاظ على أمن الطائرة والموجودين داخلها، فرؤيته المتأنيّة والمدروسة بمهارة تسمح لسرب من الطائرات التثقل داخل المطار أو في الجو وفق مسافة محدودة بين كلّ طائرة². فيقوم بتنسيق حركات الطائرات أثناء الإقلاع والهبوط؛ وتزويد قائد الطائرة بمعلومات خاصّة بالأرصاء الجوية؛ وضمان تدفّق حركة المرور بانسياب مع مراعاة عدم التأخير، معتمدا في ذلك على مجالات معرفية تتعلّق بالإدراك المكاني؛ والقدرة على معالجة المعلومة؛ والتفكير المنطقي؛ واتخاذ القرار؛ والتواصل؛ والعلاقات الإنسانية، فهو يوجّه الطائرات على ثلاث مراحل: التّحكم في الطّريق؛ والتّحكم في الإقتراب؛ ومراقبة المطار³.

✿ التنظيم القانوني لمهنة مراقب جوي

نصّت المادة 19 من م.ت. رقم 04-414 على الشّروط الواجب توافرها في المرشّح؛ لحصوله على إجازة مراقب الحركة الجوية، وهي بلوغه 21 سنة كاملة ومتابعته تكوينا معتمدا بنجاح؛ مع القيام بخدمة مرضية مدّتها 03 أشهر على

¹ هبة الله عزّابي، "دليل الطيارين المبتدئين لإتقان المهارات اللّغوية للاتّصالات الالاسلكية"، المرجع السابق، ص 41.

² علاء النّجار حسّانين أحمد، المرجع السابق، ص.ص 21-24.

³ Isabelle Bon-Garcin, Fasc. 938: AUXILIAIRES TERRESTRES DU TRANSPORT AÉRIEN, lexis 360 le portail juridique des étudiants, Document consulté sur <https://www.lexis360.fr>, 2015, P02.

الأقل؛ بالمشاركة في عمليات حقيقية لمراقبة الحركة الجوية تحت مراقب مؤهل لمراقبة الحركة الجوية، والنجاح في الإختبارات النظرية والعملية المحددة بموجب الملحق 01 و02 من قرار 2010¹، وحيازته لشهادة طيبة صنف 3 تكون قيد الصلاحية.

وقد صرّح المدير العام للمؤسسة الوطنية للملاحة الجوية يوسف سفير في 2016م، على وجوب امتلاك المرشح لهذا المنصب شهادة البكالوريا وستين (02) جامعة تخصص تقني، حيث يقوم باجتياز اختبار كتابي في مادة اللغتين الإنجليزية والفرنسية واختبارات تقنية أخرى، بالإضافة إلى اختبار نفسي وطبي يكون بمستشفى عين النعجة، وفي حال نجاحه يقوم بإجراء تربيص لمدة عامين ما بين النظري والتطبيقي؛ بالإضافة إلى تربيص أخير يكون مهني مدته 01 سنة للحصول على رخصة تتيح له استعمال ميكروفون المراقبة الجوية، وبعد حصوله على ذلك يخضع لاختبارات دورية طويلة 06 أشهر تتيح له التأقلم مع محيط المطار، ثم بعدها يبدأ في الممارسة التطبيقية ثم المهنية لكي يصبح مراقبا جويًا مؤهلاً.

وقد اعتبر الخبراء الأمريكيون في مجال الطيران أنّ مهمة المراقبة الجوية؛ تعتمد على قدرة الشخص رصد الحالة وحلّ النزاعات على الطائرة وإدارة تسلسل الحركة الأرضية وتسيير وتخطيط الطيران، فهي تشمل 46 نشاطا فرعيا و348 مهمة متميزة، ومثال ذلك السمات المعرفية والحسية اللازمة لمستويات الأداء العالمية في محطات العمل الرادارية، التي تشمل المسح المكاني؛ وكشف الحركة؛ والتعرف على الصور والأنماط؛ وتحديد الأولويات؛ والترشيح البصري واللفظي؛ والترميز وفكّ التشفير؛ والإستدلال الإستقرائي والإستنتاجي؛ والتميز بذاكرة طويلة الأجل؛ والتفكير الرياضي والاحتمالي².

وقد جعلت الجزائر منذ الفاتح جانفي 2016م مدة صلاحية رخصة مراقب جويّ بعامين (02) متجددة، فهو تطبيق لتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي ICAO؛ التي تشترط حصول المراقب الجوي على رخصة تأهيل لممارسة هذه المهنة؛ بالإضافة إلى إتقانه للمستوى 04 من اللغة الانجليزية (جدول 05)، مع مراعاة الفحص الطبي الدوري له.

¹ قرار مؤرخ في 07 أبريل 2010، يحدّد الإختبارات النظرية والعملية من أجل منح إجازة مراقب جويّ، ج.ر عدد 33 الصادرة في 19 مايو 2010.

² علاء النجار حسنين أحمد، المرجع السابق، ص25.

جدول 05: مستويات نطق اللغة الإنجليزية في مجال الطيران من المستوى 04 إلى 06¹.

المستوى	النطق	التراكيب النحوية	حصيلة المفردات	الطلاقة اللغوية	الفهم	التفاعل اللغوي
المستوى 06 (الإحترافي)	قد يتأثر النطق والتشديد الصوتي والإيقاع والترنيم باللغة الأم، لكن دون التأثير على فهم المعنى.	التمكّن التام من التراكيب النحوية البسيطة والمعقدة.	حصيلة المفردات كافية للتواصل بكفاءة في المواضيع الشائعة وغير الشائعة، وتشمل اللغة الإصطلاحية وذات الأغراض الخاصة.	القدرة على استخدام جمل طويلة ومتتابعة، وربط بعضها البعض بسلاسة ودون بذل مجهود ذهني.	الفهم الدقيق لمختلف سياقات الخطاب سواء اللغوية أو الثقافية.	التفاعل سلس في كلّ المواقف، والإستجابة عالية ومناسبة لكافة التفاعلات اللغوية والغير لفظية (الجسدية).
المستوى 05 (الممتد)	قد يتأثر النطق والتشديد الصوتي والإيقاع والترنيم باللغة الأم، لكن دون التأثير على فهم المعنى.	التمكّن التام من التراكيب النحوية البسيطة، مع محاولة استخدام التراكيب النحوية المعقدة على الرغم من وجود بعض الأخطاء في استخدامها.	حصيلة المفردات كافية للتواصل بكفاءة في المواضيع الشائعة وغير الشائعة، بالإضافة إلى القدرة على إعادة صياغة المعنى المراد توصيله بكفاءة وفعالية.	القدرة على استخدام جمل طويلة ومتتابعة وربط بعضها البعض.	الفهم الدقيق للموضوعات الشائعة والمرتبطة بالعمل بالإضافة إلى اللهجات واللهجات المختلفة.	الإستجابة سريعة ومناسبة وكافية، مع قدرة عالية في إدارة التواصل بكفاءة.
المستوى 04 (التشغيلي)	قد يتأثر النطق والتشديد الصوتي والإيقاع والترنيم باللغة الأم، لكن دون التأثير على فهم المعنى.	إجادة استخدام التراكيب النحوية البسيطة، قد تحدث بعض الأخطاء خاصة في الظروف الغير اعتيادية ولكن قلما يؤثر ذلك على فهم المعنى وإيصاله.	حصيلة المفردات كافية للتواصل بكفاءة في المواضيع الشائعة وغير الشائعة، بالإضافة إلى القدرة على إعادة صياغة المعنى المراد توصيله باستخدام مصطلحات أخرى في حالة عجز حصيلة مفرداته عن الوفاء بالمطلوب بكفاءة وفعالية.	القدرة على صياغة جمل بوتيرة مناسبة، قد تفقد الطلاقة اللغوية نوعا ما ولكن بصورة لا تؤثر على إيصال المعنى بوضوح.	الفهم الدقيق نوعا ما للموضوعات الشائعة والمرتبطة بالعمل، ولكن في المواقف اللغوية المعقدة أو الظروف غير اعتيادية قد يبطئ الفهم ويتطلب التوضيح بصورة أكبر.	الإستجابة سريعة ومناسبة وكافية، والتعامل فعال فيما يتعلق بالمواقف التي قد يصعب فهمها سواء باستخدام التأكيد أو طلب المزيد من التوضيح.

¹ هبة الله عرابي، "اختبارات التمكن اللغوي من إنجليزية الطيران"، مجلة الطيران للجميع، عدد 13، سنة 2017، ص 20.

فمن ضمن أهداف منظمة الإيكاو لتحقيق السلامة الجوية؛ السهر على ضمان الكفاءة اللغوية المستخدمة في مجال الاتصالات الهاتفية اللاسلكية، خاصة اللغة الإنجليزية المتداولة رسمياً كلغة عالمية، حيث تم إدخال شروط الكفاءة اللغوية في عام 2003م¹؛ ثم أصدرت في عام 2011م توصية تعلقت بالتمكّن اللغوي وضعت مقياساً من 06 مستويات لتقييمه بموجب وثيقة الإيكاو رقم 9835²؛ حيث تم اعتماد المستوى 04 كأدنى حدّ تشغيلي للتمكّن اللغوي في الطيران. وتنصّ معايير الوصف العامّة الواردة في المرفق 1 بالملحق الأول من وثيقة الإيكاو رقم 9835 على مايلي:

/ التّواصل بكفاءة صوتية بواسطة الهاتف والهاتف اللاسلكي والاتّصالات وجها لوجه.

/ التّواصل بشأن مواضيع شائعة وملموسة ومتّصلة بالأعمال بدقة ووضوح.

/ استخدام استراتيجية التّواصل المناسبة لتبادل الرّسائل والتّعرف على حالة سوء الفهم وتصحيحها في إطار عام أو في سياق متّصل بالعمل³.

✿ المسؤولية المترتبة عن نشاط مراقب جوي كأحد التقنيين على اليابسة

تعتبر المسؤولية المترتبة عن أعمال المراقبة الجوية حديثة في عالم القانون، والدليل على ذلك عدم وجود مرجع دولي بنظم أحكامها؛ على غرار مسؤولية الناقل الجوي أو المشغل أو قائد الطائرة أو موجهها. أدى ذلك إلى الاختلاف في طبيعتها وأحكامها وطرق التعويض فيها⁴، ورغم أنّ القانون الجوي قد اكتسب استقلالية نوعاً ما إلاّ أنّه مازال يشترك في بعض القواعد مع القانونين البحري والبري وكمثال القواعد المنظمة لوكلاء الشحن⁵.

فالم.ش.ج بيّن في القانون الجوي كيفية الحصول على إجازة وتأهيل ممارسة هذا النشاط؛ بالإضافة إلى كلّ المستخدمين التقنيين على اليابسة، إلاّ أنّه لم يقرّ أحكاماً تنظّم مهامهم من ناحية المسؤولية أو التعويض؛ ما يحتم علينا الرجوع إلى القواعد العامة، وقد اكتفى بإيراد عقوبة جزائية خاصة بكلّ المستخدمين التقنيين على اليابسة في المادة 205 من ق.رقم 98-06 بقوله: "يعاقب بالحبس من 03 أشهر إلى 01 سنة وبغرامة مالية تتراوح بين 10 آلاف دج و100

¹ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، المبادئ التوجيهية لبرنامج التدريب على اللغة الإنجليزية في مجال الطيران، وثيقة رقم Cir323AV/185، الناشر منظمة الإيكاو، مونتريال، كندا، سنة 2010، ص. vii.

² هبة الله عرابي، "اختبارات التمكن اللغوي من الإنجليزية الطيران"، المرجع السابق، ص. 18.

³ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، المبادئ التوجيهية لبرنامج التدريب على اللغة الإنجليزية في مجال الطيران، نفس المرجع، ص. 02-05.

⁴ مرتضى عبد الله خيري، "أحكام التعويض عن مسؤولية أعمال المراقبة الجوية"، مجلة أماراباك، المجلد 08، عدد 26، الأكاديمية الأمريكية العربية للعلوم والتكنولوجيا، سنة 2017، ص. 100.

⁵ Isabelle Bon-Garcin, Op.Cit; P02.

ألف دج أو بإحدى العقوبات فقط؛ كل عضو من المستخدمين التقنيين على اليابسة ارتكب عمداً أو سهواً عملاً يعرض للخطر أمن الطائرات والمحطات الجوية ومنشآت الملاحة الجوية¹.

فالم.ش.ج بين في المادة أعلاه الجانب الجنائي لتوقيع العقوبة؛ الذي يتحقق جرّاء ارتكاب فعل يعرض أمن وسلامة قطاع الطيران المدني للخطر، فهو نتاج للنظرة الحديثة لسياسة التجريم الهادفة لحماية المصالح القانونية؛ التي تتعدى تحقق الضرر إلى التعرض للخطر؛ الذي يعتبر حالة واقعية ناتجة عن آثار مادية ينشأ بها احتمال حدوث اعتداء على حق، فهي جرائم ذات نتائج مثل تبليغ معلومات كاذبة أو استخدام موجات مغناطيسية عالية كالهواتف النقالة أثناء الإقلاع¹.

فهذا الخطر يمسّ بالدرجة الأولى مصالح الدولة؛ لأنها المالك الوحيد لقطاع الطيران في الجزائر بموجب المادة 02/20 من دستور 2020²، أما في مواجهة الغير الذي قد يكون مستثمراً مالكا أو مؤجراً للطائرات أو مستفيداً من امتياز يخوله ممارسة النقل الجوي، فيستفيد هو الآخر من المسؤولية الجنائية لمرتكب فعل يعرض سلامة الطائرات للخطر، كما يستفيد من تعويض من خلال قيام المسؤولية المدنية بوجهيها الموضوعي والشخصي على مرتكب الفعل، فنجد تبني الم.ش.ج للمسؤولية الشخصية القائمة على الخطأ الذي يعدّ انحرافاً عن الصواب؛ كأساس لقيام مسؤولية المستخدمين البريين عامّة عن الإخلال بالتزاماتهم القانونية، من خلال إيراد مصطلحي "الفعل العمدي" و"السهو"؛ الذي يمثل نوعاً من الخطأ الناتج عن الإهمال أي عن غير قصد إيقاع ضرر. وقد تبني المسؤولية الموضوعية من خلال طرحه لمصطلح الخطر، حيث اعتبر التعرض للخطر سبباً لتوقيع العقوبة وليس مجرد تحقق الضرر؛ ومعنى ذلك أنه حتى ولو لم يقع ضرر أو أنه وقع بفعل لا يكتف على أنه خطأ وجبت له العقوبة المذكورة في المادة 205 السابق ذكرها، وذلك ما يقيم المسؤولية التقصيرية لمرتكب الفعل الذي يحتمّ عليه تعويض المتضرر.

من جهة أخرى يلاحظ أنّ م.ش.ج قد دمج بين المسؤولية التقصيرية لمرتكب الفعل؛ القائمة على فعل شخصي المذكورة في المادة 124 من ق.المدني، ومسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه؛ وهذا ما يتضح من كون المستخدم البري إما متعاقداً لدى شركة وطنية أو دولية إذا كان في منصب تقني، أو موظفاً لدى المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية (ENNA) إذا كان مراقباً جويّاً حسب المادة 129 من ق.المدني، ما يوجب توقيع العقوبة في مواجهة الهيئة المستخدمة أي الدولة،

¹ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 143.

² المادة 02/20 من المرسوم الرئاسي 20-442 المتضمن دستور الجزائر 2020: "الملكية العامة هي ملك المجموعة الوطنية.

وتشمل باطن الأرض، والمناجم، والمقالع، والموارد الطبيعية للطاقة، والثروات المعدنية الطبيعية والحية، في مختلف مناطق الأملاك الوطنية البحرية، والمياه، والغابات. كما تشمل النقل بالسكك الحديدية، والنقل البحري والجوي، والبريد والمواصلات السلكية واللاسلكية، وأملاكاً أخرى محددة في القانون".

فالمادة 136 من القانون المدني أقرت مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعه إذا أحدث ضررا أثناء ممارسته لمهامه أو بسببها، ما يجعل هؤلاء المستخدمين البريين المنتسبين للدولة بصفة موظف، وبالتالي توجب المادة 125 من ق. مدني مساءلتهم كونهم أشخاصا مميزين في حال وقوع الضرر الذي حدده م.ش.ج بأنه عمل يعرض الأمن الجوي للخطر، وقد اعتبره فعلا جسيما من خلال توقيعه للعقوبة المنصوص عليها في المادة 205 من ق.رقم 98-06، وهذا بموجب المادة 137 التي أعطت الحق للمتبوع في الرجوع على التابع في حال ارتكابه خطأ جسيما، وذلك ما يفسر توقيع العقوبة على أفعال جسيمة تعرّض أمن الطائرات والمنشآت الجوية للخطر.

فالأصل في تحقّق المسؤولية التقصيرية نابع من خطأ شخصي غير مفترض؛ صادر من المسؤول نفسه المتمثّل في المراقب الجوي والمستخدمين البريين الآخرين؛ أي أنه على المتضرر إثبات هذا الضرر والمتسبب فيه فهي تختلف عن المسؤولية الصادرة عن الغير؛ كما تختلف عن المسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء القائمة على فعل شيء تحت سلطة ورقابة شخص يعتبر حارسا عليه وقت حصول الضرر. ففي مسألة الحراسة يعتبر المشغل هو الحارس المسؤول عن الطائرة أو تشغيلها إذا كانت مأهولة؛ أما إذا كانت طائرة درون فيعتبر الموجّه لها هو المسؤول، لذلك لا ينطبق مفهوم الحراسة على عمال المراقبة الجوية أو المستخدمين البريين؛ لأنه ليس من مهامهم حراسة الطائرة، وذلك ما ينفي عن أعمالهم مسؤولية قائمة على حراسة الأشياء، بل هي مسؤولية شخصية تقوم في مواجهة مشغل الطائرة أو الغير المتضرر¹.

أما عن تعويض الغير المتضرر فلم يبيّن م.ش.ج في القانون الجوي كيفية ذلك؛ وهو ما يجعلنا نعود مرة أخرى للقواعد العامة. فالمادة 137 أعطت الحق في رجوع المتبوع على تابعه؛ أي أنّ الدولة أو الشركة المشغلة هي المسؤولة عن تعويض الغير المتضرر، لأنّ الحادث وقع نتيجة تطبيق تعليمات صادرة من و.و.ط.م أو من الشركة المشغلة، فهذا النظام شبيه بما ذهب إليه المشرع الفرنسي؛ حيث اعتبر الدولة مسؤولة عن أعمال المراقبة الجوية في حال وقوع خطأ جسيم من جانب المراقب الجوي، أما إذا كان خطأ بسيطا طبق نظام مسؤولية الخطأ الغير مشروط².

فتحديد نوع الخطأ يخضع لتقدير القاضي؛ مسترشدا بما يستخلصه من طبيعة نهي القانون عن الإضرار بالغير وتحقيق الخطر، فيقتضي هذا الإلتزام تبصرا في التصرف يتمثّل في بذل عناية الرّجل الحريص، لذلك كانت فكرة الخطأ مرنة؛ فكل شخص باشر حقّا مقررًا له قصد به تحقيق مصلحة جدية دون الإضرار بالغير كان عملا مشروعًا، وكلّ انحراف

¹ مرتضى عبد الله خيري، المرجع السابق، ص 100.

² Isabelle Bon-Garcin, Op.Cit; P02.

عن السلوك المألوف لشخص معتاد موجود في نفس ظروف مُحدِّث الضَّرر مع إدراك ذلك هو إخلال بواجب قانوني¹.

2- المستخدمون الملاحون الخواص:

بينهم م.ش.ج في القسم الخامس من م.ت رقم 04-414؛ وأجاز لهم ممارسة المهنة بعد حصولهم على إجازة تظمّ النشاطات الآتية:

/إجازة طيار خاص طائرة: اشترط المادة 22 من م.ت رقم 04-414 في المرشّح بلوغه سن 21 كاملة، وحيازته لشهادة مخابر هاتفي لاسلكي وشهادة طبّية صنف 2 قيد الصّلاحية، ونجاحه في الإختبارات النّظرية والعملية المحدّدة في الملحقين 01 و02 بموجب قرار 2007²، وجمعه لـ 40 سا طيران بصفة طيار طائرة مقسّمة كآلآتي:

- 10 سا طيران على الأقلّ بمفرده على متن طائرة تحت مراقبة معلّم طيران مؤهّل؛ منها 05 سا طيران بمفرده على الرّيف على مسافة 270 كم على الأقلّ يتمّ خلالها الهبوط بتوقّف تامّ في مطارين مختلفين.
- الحصول على تعليم طيران ليلي على متن طائرة مدّة 05 سا على الأقلّ؛ تضمّ 10 مرات على الأقلّ الإقلاع والهبوط بنفس العدد ليلا، وأن يجري على الأقلّ 03 مرات الإقلاع والهبوط بنفس العدد في 03 أشهر الأخيرة.

في حال حصوله على هذه الإجازة يتسفيد المرشّح مع مراعاة اللياقة البدنية والعقلية الجيّدة؛ والتّمتع بالتأهيلات الضّرورية؛ والإشارات المطلوبة التي تتطلّبها ظروف الطيران؛ وطرز الطّائرة المستعملة دون مقابل، بممارسة مهام طيار قائد على متن طائرة ذات محرّك أو محرّكين تتطلّب طيارا واحدا مستعملة لرحلات دون مقابل.

/إجازة طيار خاصّ هليكوبتر: تسمح هذه الإجازة لحاملها مع مراعاة نفس الشّروط³؛ بممارسة مهام طيار قائد أو طيار مساعد على متن كلّ هليكوبتر مستعمل لرحلات دون مقابل؛ كما اشترطت المادة 23 من م.ت رقم 04-414 مايلي:

- بلوغ المرشّح سن 21 كاملة وحيازته لشهادة مخابر هاتفي لاسلكي وشهادة طبّية صنف 2 قيد الصّلاحية.
- نجاح المرشّح في الإختبارات النّظرية والعملية.
- حصول المرشّح على تعليم طيران ليلي بمقود مزدوج على متن هليكوبتر مع إقلاع وهبوط وملاحه؛ وجمعه لـ 40 سا طيران بصفة طيار هليكوبتر؛ يشمل 10 سا طيران على الأقلّ بمفرده على متن طائرة تحت مراقبة معلّم طيران مؤهّل منها 05 سا طيران بمفرده على الرّيف على مسافة 180 كم على الأقلّ يتمّ خلالها الهبوط في نقطتين مختلفين.

¹ مرتضى عبد الله خيرى، المرجع السابق، ص 101.

² قرار مؤرّخ في 13 يونيو 2007، يحدّد الإختبارات النّظرية والعملية من أجل منح إجازة طيار خاص-طائرة، ج.ر عدد 49 الصّادرة في 05 غشت 2007.

³ تتمثل هاته الشّروط في: مراعاة اللياقة البدنية والعقلية الجيّدة والتّمتع بالتأهيلات الضّرورية والإشارات المطلوبة التي تتطلّبها ظروف الطيران وطرز الطّائرة المستعملة دون مقابل.

/إجازة طيار شراعي: تسمح هذه الإجازة لحاملها مع مراعاة نفس الشروط¹ بممارسة مهام طيار قائد على متن طائرة شرعية. فلحيازتها اشترطت المادة 24 من م.ت رقم 414-04 في المرشح بلوغه سن 21 كاملة، وتمتعه بالخبرة العملية وطريقة الإقلاع المستعملة، وحيازته لشهادة طبية صنف 2 قيد الصلاحية ونجاحه في الإختبارات النظرية والعملية، وجمعه لـ 06 سا طيران بصفة طيار شراعي منها 02 سا بمفرده يضم 20 إطلاق وهبوط على الأقل.

/إجازة طيار منطاد حر: تسمح هذه الإجازة لصاحبها مع مراعاة نفس الشروط¹؛ ممارسة مهام طيار قائد على متن منطاد حر، كما اشترطت المادة 25 من م.ت رقم 414-04 مايلي:

- بلوغ المرشح سن 21 كاملة وحيازته لشهادة طبية صنف 2 قيد الصلاحية ونجاحه في الإختبارات النظرية والعملية.
- تمتعه بالخبرة العملية على متن منطاد يعمل بهواء ساخن أو بالغاز.
- بقاءه تحت المراقبة الملائمة بتجربة عملية طيران بمنطاد حر ليلا ليتمكن من حصوله على الطيران بالمنطاد ليلا.
- يلزمه جمع 16 سا طيران بصفة طيار منطاد حر تضم 08 إقلاعات مع الصعود بإقلاع واحد على الأقل يكون بمفرده.

/إجازة مظلي² خاص: تسمح هذه الإجازة لصاحبها مع مراعاة الإبقاء على اللياقة البدنية والعقلية الجيدة؛ القيام بدون مقابل بقفزات على سبيل البيان أو العرض أو التدريب؛ وأن يختبر في إجراء الفتح الآلي أو المفروض بعناد معتمد، شريطة بلوغ المرشح حسب المادة 26 من م.ت رقم 414-04 سن 18 سنة كاملة، وحيازته لشهادة طبية صنف 2 قيد الصلاحية ونجاحه في الإختبارات النظرية والعملية، وقيامه بـ 33 فقرة على الأقل بحضور معلم النزول بالمظلات على متن الطائرة؛ أو على الأرض التي يكون على علم بالتدبير المبرمج بها ومنحه الموافقة عليها بقرار وزاري.

/إجازة طائرة ذات محرك جـد خفيف: تسمح هذه الإجازة لصاحبها مع مراعاة الإبقاء على اللياقة البدنية والعقلية الجيدة، والتمتع بالتأهيلات والإشارات المطلوبة في ظروف الطيران وطرز الطائرة المستعملة، بممارسة مهام طيار قائد على متن طائرة جـد خفيفة بشرط ألا تحمل أي راكب ما عدا الطيار، وهو ما اشترطته المادة 27 من م.ت رقم 414-04 بالإضافة لبلوغ المرشح 19 سنة كاملة، ومتابعته لتكوين تعليمي معتمد وحيازته لشهادة طبية صنف 2 قيد الصلاحية ونجاحه في الإختبارات النظرية والعملية، وجمعه لـ 30 سا طيران على الأقل على متن طائرة ذات محرك جـد خفيف.

¹ أنظر الشرح المدرج في الهامش رقم 03 في الصفحة رقم 153 من هاته الدراسة.

² حسب المادة 26 من م.ت رقم 414-04 المظلي: "هو كل شخص مؤهل للقفز من الطائرة بمظلة جوية خاصة".

المطلب الثاني: الواقع القانوني للأخطار المصاحبة لاستغلال الطائرة

يشكّل قطاع النقل الجويّ دوراً هاماً في ازدهار الإقتصاد العالمي؛ من خلال خدماته الآمنة التي تتيح تنمية مستدامة للتجارة والسياحة وتعزّز الروابط السياسية والثقافية بين الدول. حيث قدرّت التوقعات وصول حركة المسافرين الجوية سنوياً على الصعيد الدولي إلى 06 مليار راكب بحلول عام 2030 م، والذي يمثّل ضعف ما تبلغه حالياً والمقدر بـ 3.3 مليار راكب، في حين أنّه من المتوقّع أن تزداد حركة الشحن الجويّ من حوالي 50 مليون طن حالياً إلى 125 مليون طن، لذلك كان من أهداف منظمة الإيكاو خلق إطار تخطيطي على الصعيد الدولي والإقليمي والوطني لتنظيم هذا النمو بطريقة تتسم بالسلامة والأمن والكفاءة¹.

فالتائرة تتعرّض أثناء ممارستها الملاحة الجوية لأخطار تهدّد أمنها وسلامتها، لذلك حرصت منظمة الإيكاو على جعل هذا الموضوع الهدف الأساسي لخطتها المستقبلية، لتعزيز سبل الحفاظ هذا النوع من النقل الذي يمتاز بالسرعة، وهو ما تبناه المشرع الجزائري من خلال المادة 16 مكرّر 01 من ق.رقم 14-15² التي جاء فيها: "تسعى الدولة بصفة دائمة إلى ترقية نظام طيران مدني وطني، يعمل باستمرار وبصورة موحّدة ويضمن أمناً مثلاً وسلامة مثلي، وذلك وفق معايير وأساليب العمل التي أوصت بها منظمة الطيران المدني الدولي"، كما جعل إعداد وتنفيذ التدابير الأمنية المتعلقة بالأخطار الناجمة عن استعمال منظومة الطائرة بدون طيار؛ من اختصاص المركز الوطني حسب المادة 12/18 من م.ر. رقم 21-285 غير أنّه لم يفصل في الأمر؛ وهذا راجع لتأخّر صدور النصوص التطبيقية المتعلقة بهذا المرسوم. لذلك سنتحدّث بالتفصيل عن الجانب الأمني للطائرات المأهولة.

فالجانب الأمني يتعلّق بالجرائم التي تمسّ الطائرة والمنشآت الجوية ويكون لها تأثير على مركز الدولة، حيث تنتهي بتحقيق مسؤولية جنائية لمرتكبيها وهو ما تمّ تسميته بمصطلح "العارض الجويّ". أمّا جانب السلامة فيمثّل وقاية للطائرة من الأخطاء الملاحية أو التقنية، التي تؤدي إلى كارثة تمسّ الطائرة وركابها والأشخاص على الأرض في أنفسهم أو ملكياتهم، وهو ما أطلق عليه لفظ "الحادث الجويّ"، لذلك حاول القانون إضفاء التوازن عن طريق خلق آليات هدفها تحقيق العدالة لضمان الحقوق تجلّت في موضوع التأمين. فبغية دراسة هذا الموضوع تمّ تقسيمه إلى فرعين خصّص الأول منه لدراسة جانبي الأمن والسلامة المقرّر للطائرة وسبل الحفاظ عليها، أمّا الثاني فيهدف لدراسة الضمانات المقررة لجبر الضرر المحدث نتيجة الإخلال بهما وتبعاته.

¹ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، الخطة العالمية لأمن الطيران، متاح للتحميل عبر الرابط: <https://bit.ly/3oIINeZ>، سنة 2017، ص 1-1.

² قانون رقم 15-14 المؤرخ في 15 يونيو 2015، يعدّل ويتمّم قانون الطيران المدني رقم 98-06، ج.ر. عدد 41 الصادرة في 29 يوليو 2015.

الفرع الأول: المستجدات القانونية الرادعة للجرائم المرتكبة ضد أمن الطائرة

يمتاز التطور بارتباط مشاريعه الاقتصادية أو الاجتماعية أو السياسية. فتطور قطاع الطيران مرهون بتطور وسيلة النقل؛ التي تطورت معها أساليب الجرائم المرتكبة ضدها، لسبب واحد وهو سهولة السيطرة عليها وزعزعة أمنها بأبسط الوسائل. لذلك انتقلت إليها ظواهر إجرامية لم تكن معروفة، ما جعل منظمة الطيران المدني الدولي إيكوا تيزل جهوداً مضنية في سبيل حماية الطائرة من العنف تمخّضت عنها 05 اتفاقيات وبروتوكولات هي:

* اتفاقية طوكيو 1963 (اتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرة).

* اتفاقية لاهاي 1970 (اتفاقية قمع الاستيلاء غير مشروع على الطائرات).

* اتفاقية مونتريال 1971 (اتفاقية لقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني).

* اتفاقية مونتريال 2009 (اتفاقية التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والناتج عن أفعال التدخل الغير مشروع التي تشمل الطائرات).

* اتفاقية بيجين 2010 (اتفاقية قمع الأفعال غير مشروعة المتعلقة بالطيران المدني).

* البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير مشروع على الطائرات حرر في بيجين 10 سبتمبر 2010.

* بروتوكول تعديل اتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات حررت في مونتريال 2014/04/04.

ورغم أنّ م.ش ج قد صادق على كلّ من اتفاقية طوكيو 1963م؛ واتفاقية لاهاي 1970م؛ واتفاقية مونتريال 1971م؛ بموجب م.ر. رقم 95-214 السابق ذكره¹، غير أنّه لم يواكب التطورات الدولية حتى بعد إصداره لآخر تشريعين جويين هما ق.رقم 15-14 المعدل والمتمم للق.رقم 98-06؛ والم.ت.رقم 16-175 المحدد لشروط وكيفيات تطبيق حقوق ركّاب النقل الجوي العمومي²، بالرغم من تصريحه الوارد في المادتين 16 مكرّر 2 و 3 من ق.رقم 15-14 أنّ مكافحة الأعمال الغير مشروعة الموجهة ضدّ الطيران المدني من أهداف تحقيق الأمن الجوي، وهو ما بيّنه من خلال البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني الذي صدر بموجب م.ت.رقم 20-343³، حيث قام بإلغاء أحكام م.ت.رقم 94-50 المتضمّن

¹ أنظر الهامش رقم 02 في الصفحة رقم 44 من هاته الدراسة.

² مرسوم تنفيذي رقم 16-175 المؤرخ في 14 يونيو 2016، يحدّد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركّاب النقل الجوي العمومي، ج.ر عدد 36 الصادرة في 19 يونيو 2016.

³ مرسوم تنفيذي رقم 20-343 المؤرخ في 22 نوفمبر 2020، يتضمّن اعتماد البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني، ج.ر عدد 71 الصادرة في 02 ديسمبر 2020.

إحداث اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني ولجان المطارات¹؛ بأحكام جديدة تتعلق بتطبيق المادة 16 مكرّر 04 عن طريق م.ت رقم 16-306².

فإنفاقية طوكيو لعام 1963م جاءت توجيهية لقائد الطائرة والدولة باتخاذ التدابير المثلى لمواجهة الجرائم الجوية، ونظرا لتعدد المخططات القانونية الوطنية لتطبيق قواعد الإختصاص؛ المتعلقة بالجرائم المرتكبة على متن الطائرات خارج أراضيها، فقد سعى مُعدّوا اتفاقية طوكيو 1963م إلى تحقيق قدر من التوحيد الدولي على القواعد المطبقة على المقاضاة بشأن هذه الجرائم لذلك اشتمل جوهر الاتفاقية على مايلي:

- منح دولة التسجيل الإختصاص القضائي للفصل في الأفعال التي تحدث على متن الطائرة.
- تزويد قائد الطائرة ببعض السلطات للتعامل مع الركّاب في الحالات التي يشعرون أو يرتكبون فيها جريمة أو فعل قد يهدد سلامة الطائرة.
- تحديد مسؤوليات دولة الهبوط التي قد ينزل بها الجاني المزعوم أو يكون قد سلّم إليها.
- الإشارة إلى جريمة الإختطاف إلى حدّ ما رغم أنّ الوثيقة لم تُعد أصلا كصك يتناول أفعال التّدخل غير المشروع على الطائرات³.

فإعطاء الإختصاص القضائي للفصل في هاته النزاعات حسب المادة 03 منها لدولة تسجيل الطائرة، يمثّل إقرارا ضمينا على أنّ الطائرة امتداد لأقليم دولة التسجيل في أي مكان كانت، وقد أوردت استثناء في المادة 04 منها أين فوّضت اختصاص فضّ النزاعات الجنائية للدولة التي حدثت فوق أراضيها هذه الجريمة؛ بشرط أن تمسّ هذه الجريمة أمن ومصالح تلك الدولة؛ أو تكيف على أنّها خرق للقواعد القانونية والملاحية لتلك الدولة؛ أو كان منفذها أو الضحية مواطنا حاملا لجنسية تلك الدولة. فهذا الأمر يعدّ تطبيقا لأحكام اتفاقية شيكاغو 1944م الداعية لاحترام سيادة الدول، وذلك ما أخذ به م.ش.ج من خلال المادة 591 من ق.إ.ج⁴ التي جاء فيها: "تختصّ الجهات القضائية الجزائرية بالنظر في الجنايات والجنح التي ترتكب على متن طائرات جزائرية أيّا كانت جنسية مرتكب الجريمة.

¹ مرسوم تنفيذي رقم 94-50 المؤرخ 26 فبراير 1994، يتضمن إحداث اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني ولجان أمن المطارات، ج.ر عدد 11 الصادرة 28 فبراير 1994.

² مرسوم تنفيذي رقم 16-306 المؤرخ في 28 نوفمبر 2006، يتضمن تشكيلة اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني واللجان المحلية لأمن المطارات ومهامها وعملها، ج.ر عدد 70 الصادرة 08 ديسمبر 2016.

³ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، اللجنة الفرعية الخاصة للجنة الشؤون القانونية المعنية بتحديث اتفاقية طوكيو بما في ذلك مسألة الركّاب المشاغبين، ورقة عمل، رمز الوثيقة: LC/SC-MOT-WP/1، تاريخ الإنعقاد: من 22 إلى 25 ماي 2012، ص.04.

⁴ الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 08 يونيو 1966، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، المعدّل والمتمم.

كما أنها تختص أيضا بالنظر في الجنايات أو الجناح التي ترتكب على متن طائرات أجنبية إذا كان الجاني أو المجني عليه جزائري الجنسية أو إذا هبطت الطائرة بالجزائر بعد وقوع الجناية أو الجنحة. وتختص بنظرها المحاكم التي وقع بدائرتها هبوط الطائرة في حالة القبض على الجاني وقت هبوطها أو مكان القبض على الجاني في حالة ما إذا كان مرتكب الجريمة قد قبض عليه بالجزائر فيما بعد".

فالاتفاقية أقرت تطبيقها حسب المادتين 01 و 11 على كلّ الجرائم الجنائية التي يعاقب عليها قانون العقوبات؛ وكلّ فعل من شأنه تعريض الطيران المدني للخطر؛ وكلّ فعل يكتف على أنه سيطرة على طائرة بطريقة غير شرعية أو بالقوة المصاحب بالعنف والتهديد يقع على متن طائرة مسجلة؛ غير مستعملة في الخدمات العسكرية والجمركية والشرطة، تتواجد فوق سطح أعالي البحار أو سطح أيّ منطقة تقع في إقليم دولة أجنبية أو في حالة طيران. وذلك ما أقره م.ش.ج من خلال تعديل المادة 87 مكرّر من ق.ع بالمادة 02 من ق.رقم 14-101¹ بقوله: "يعتبر فعلا إرهابيا أو تخريبيا في مفهوم هذا الأمر، كلّ فعل يستهدف أمن الدولة والوحدة الوطنية والسلامة الترابية واستمرار المؤسسات وسيورها العادي عن طريق أيّ عمل غرضه ما يأتي: - الإعتداء على وسائل المواصلات والنقل والملكيات العمومية والخاصة والإستحواذ عليها أو احتلالها دون مسوغ قانوني"، وقد أضاف الجرائم الآتية:

- تحويل الطائرات... - إتلاف منشآت الملاحة الجوية... - تخريب وإتلاف وسائل الإتصال.
- احتجاز الرهائن. - تمويل الإرهاب أو منظمة إرهابية.
- الإعتداء باستعمال المتفجرات أو المواد البيولوجية أو الكيميائية أو النووية أو المشعة".

كما شددت العقوبات على مرتكبي هذه الأفعال بموجب المادة 87 مكرّر 1 ق.ع.ج المعدلة بالمادة 19 من ق.رقم 06-23²؛ حيث رفع عقوبة السجن المؤبد إلى الإعدام، وعقوبة السجن المؤقت المقدرة بـ 10 سنوات حتى 20 سنة إلى المؤبد، ورفع العقوبات إلى النصف على كلّ الأفعال المرتبطة بالجرائم المذكورة أعلاه وهذا حسب أحكام المادة 87 مكرّر 2 ق.ع.ج المضافة بموجب الأمر 95-11³، واعتبر محكمة الجنايات جهة قضائية مختصة في النظر في هذه الجرائم

¹ قانون 01-14 المؤرخ في 04 فبراير 2014، يعدل ويتمم الأمر رقم 66-156، المؤرخ في 08 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات، ج.ر. عدد 07 الصادرة في 16 فبراير 2014.

² قانون رقم 06-23 المؤرخ في 20 ديسمبر 2006، يعدل ويتمم الأمر رقم 66-156، المؤرخ في 08 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات، ج.ر. عدد 84 الصادرة في 24 ديسمبر 2006.

³ أمر رقم 95-11 المؤرخ في 25 فبراير 1995، يعدل ويتمم الأمر رقم 66-156، المؤرخ في 08 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات، ج.ر. عدد 11 الصادرة في 01 مارس 1995.

المحالة إليها بقرار نهائي من غرفة الإتهام، وهو ما بيّنته المادة 248 من ق.إ.ج المعدلة بأمر رقم 95-10¹، ولم تستثني حسب المادة 249 من نفس الأمر النّظر في هذه القضايا التي تكون مرتكبة من طرف قصر بالغين يكون سنّهم 16 سنة كاملة. فالإختصاص القضائي في الجرائم الجوّية يختلف عن المنازعات المتعلقة بمسائل النّقل الجوّي؛ التي أحال م.ش.ج الفصل فيها إلى الأقطاب المتخصصة طبقاً للمادة 07/32 التي جاء فيها: "تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنّظر دون سواها في المنازعات المتعلقة.....المنازعات البحرية والنقل الجوّي".

الفقرة 01: الجرائم المكيفة على أنها تدخّلات غير مشروعة ضدّ الطائرات

رغم أن ميدان الطيران المدني واسع إلا أنّ المشهور عن التدخّلات الغير مشروعة ضدّ الطائرة؛ أنها تكون على صيغة جرائم إرهاب أو قرصنة أو خطف وتأخذ أحد الأشكال المذكورة في الإتفاقيات الدولية وهي:

1-الإرهاب الجوّي: يعتبر الإرهاب عنفا منظماً من عوامل ذات صبغة دولية يحركها هدف سياسي؛ تعطيها قدراً كبيراً من الفاعلية والتأثير تؤدّي إلى خلق جوّ من الترويع والإخافة والفرع الشديدي. فهو استخدام عمدي ومنظم لوسائل تأخذ عدّة أشكال منها الاعتداء على السلامة الجسدية للضحايا كالقتل؛ أو استخدام العنف الأعمى كاللقاء القنابل والمتفجرات بشكل عشوائي، فهو مرحلة نهائية لتحقق جريمة جنائية صادرة عن أفعال جماعة مخالفة للقانون؛ ضدّ الأفراد أو سلطات الدولة لحملهم على سلوك معيّن أو تغيير الأنظمة الدستورية داخل الدولة²، حيث أصبح يمتاز بتكاثر المنظمات المتطرّقة والتمويل الجيد لتجنيد مقاتلين أجانب، كما أصبح يمتلك مساحات شاسعة ما أدّى إلى تفكّك أوصال الوحدة الترابية للدول، كما تمّ تطوير أساليبه ليشمل التكنولوجيا الحديثة كالتأثيرات بدون طيار³.

وقد عرّفته الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب⁴ في مادتها 02/01 بقولها: "الإرهاب: كلّ فعل من أفعال العنف أو التهديد به أيّاً كانت بواعثه أو أغراضه، يقع تنفيذاً لمشروع إجرامي فردي أو جماعي، يهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس،

¹ أمر رقم 95-10 المؤرخ في 25 فبراير 1995، يعدّل ويتمّ الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 08 يونيو 1966، المتضمّن قانون الإجراءات الجزائية، ج.ر عدد 11 الصادرة في 01 مارس 1995.

² أحمد سلمان الشهبوب وآخرون، "قيام مسؤولية الناقل عن الإخلال بضمان السلامة في حوادث الإرهاب الجوّي"، مجلّة واسط للعلوم الإنسانية، المجلد 22، عدد 22، جامعة واسط، الكوت، العراق، سنة 2013، ص.ص 117-118.

³ الأمم المتحدة (مجلس حقوق الإنسان)، تقرير المقرّر الخاص المعني بتعزيز وحماية حقوق الإنسان والحريّات الأساسية في سياق مكافحة الإرهاب، الدّورة 34، رقم الوثيقة A/HRC/34/61، من 27 فبراير إلى 24 مارس 2017، ص 04.

⁴ «الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب: صدرت بقرار من مجلسي وزراء العدل والدّاخلية العرب في اجتماعهما المشترك الذي عقد بمقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية بتاريخ 1998/4/22 وقد دخلت حيّز النّفاذ بتاريخ 07 أيار/مايو 1999»، متاح للتحميل عبر الرّابط: <https://www.flyingway.com/ar/ar-terrorism.html>.

أو ترويعهم بإيذائهم أو تعريض حياتهم أو حرّياتهم أو أمنهم للخطر، أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بأحد المرافق أو الأملاك العامة أو الخاصة أو احتلالها أو الاستيلاء عليها، أو تعريض أحد الموارد الوطنية للخطر".

غير أنّ الإرهاب الجوّي أعطى مفهوماً جديداً لهذه الجريمة؛ التي انتشر صداها بعد هجمات 11 سبتمبر 2001م أين تمّ استعمال الطائرة كسلاح دمار شامل في يد الإرهاب، وقد أثار هذا الأمر مشكلة تمثّلت في قدرة الدّولة على تدمير طائرة مدنية؛ مستنديين في ذلك إلى ما يسمى بالدّفاع الشرعي وحماية الأمن القومي. فالقانون الدولي يقيّد ممارسة الدّول لسيادتهم الجوّية من خلال منعه تنفيذ هذا الأمر حماية للركاب الأبرياء¹، كما سبق ذكره عند معالجة موضوع خرق الطائرات للأجواء الوطنية.

2- القرصنة الجوّية وتفجير الطائرات: لا يُعدّ الإختطاف القسري لطائرة عملاً من أعمال القرصنة؛ بالمعنى التقليدي المعتمد على موقع حدوث الجريمة في المتبّنى في المسائل البحرية، والذي مفاده أنّه إذا كانت الجريمة خارج أراضي الدّولة عدّت قرصنة؛ أمّا إذا كانت على أراضي الدّولة عدّت جريمة إرهاب، فهذا المفهوم جاءت به اتفاقية قانون البحار² المعروفة بتسمية اتفاقية جنيف لعام 1958³؛ التي جرّمت أعمال القرصنة البحرية والجوّية بنصّ المادة 15 منها⁴ بقولها: "جريمة خطف الطائرات والسفن هو فعل من أفعال العنف غير المشروع، احتجاز أو أي فعل من أفعال التّعريض، يرتكب من أجل تحقيق منافع شخصية ضدّ:

أ. طائرة أو سفينة، أو ضدّ أشخاص أو ممتلكات على متن السفينة أو الطائرة.

ب. طائرة أو سفينة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان خارج الحدود الإقليمية لأيّ دولة".

¹ Anne de Luca, Op.Cit; p77.

² René Mankiewickz, La problématique de la « piraterie aérienne », Études internationales, Volume 8, numéro 1, Institut québécois des hautes études internationales, 1977, p100.

³ تمّ اعتمادها في جنيف في الفترة من 24 شباط/فبراير إلى 27 نيسان/أبريل 1958 ضمن مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار، الذي شاركت فيه 86 دولة، واشتمل على دراسة قانون البحار في الجوانب القانونية والتقنية والبيولوجية والاقتصادية والسياسية، وعلى تجسيد نتائج أعماله في اتفاقية أو أكثر أو في صكّ آخر ملائم، واعتمد المؤتمر 04 اتفاقيات منفصلة في 29 نيسان/أبريل 1958 وفتح باب التوقيع عليها حتى 31 تشرين الأول/أكتوبر 1958، وبعد ذلك فُتح باب الانضمام إليها أمام جميع الدّول الأعضاء في الأمم المتحدة، فضلاً عن غيرها من الدّول والوكالات المتخصصة التي تدعوها الجمعية العامة لأن تصبح طرفاً فيها، وهذه الاتفاقيات هي: اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة دخلت حيّز التنفيذ في 10 أيلول/سبتمبر 1964؛ واتفاقية أعالي البحار دخلت حيّز التنفيذ في 30 أيلول/سبتمبر 1962؛ واتفاقية صيد الأسماك وحفظ الموارد الحيّة لأعالي البحار دخلت حيّز التنفيذ في 20 آذار/مارس 1966؛ واتفاقية الجرف القاري دخلت حيّز التنفيذ في 10 حزيران/يونيه 1964، وبالإضافة إلى ذلك اعتمد بروتوكول اختياري للتوقيع متعلق بالتسوية الإلزامية للمنازعات دخل حيّز التنفيذ في 30 أيلول/سبتمبر 1962. "توليو ترفيس، اتفاقية جنيف لعام 1985 بشأن قانون البحار"، متاح للتحميل عبر الرابط: https://legal.un.org/avl/pdf/ha/gclos/gclos_a.pdf.

⁴ عبيد سيف الطنجي، "الجرائم التي ترتكب ضدّ الطائرات والعوامل المؤثرة في معدلات جريمة خطف الطائرات"، مجلّة جامعة الشارقة، المجلد 15، عدد 01، الشارقة، الإمارات العربية المتحدة، سنة 2018، ص234.

فأعمال القرصنة حسب الاتفاقية كلّ اختطاف لطائرات يشمل أيّ عمل من أعمال العنف أو الإحتجاز أو أيّ فعل من أفعال الإعتداء، أو أن يكون الفعل موجّهاً ضدّ الأشخاص أو الممتلكات على متن الطائرة؛ ولكن خارج الحدود الإقليمية للدولة. لذلك اعتُمدت اتفاقية لاهاي 1970م كأول مرجع قانوني حدّدت المفهوم الحقيقي للقرصنة الجوية؛ والتدابير الدولية المتخذة لمنع وقوعها، لأنّ هذا الخطف أصبح جزءاً من ترسانة الإرهابيين الدوليين الذي ظهر بعد الحرب العالمية الثانية، فأول عملية قرصنة ناجحة حدثت في عام 1948م في دول الكتلة الشرقية، حيث تعرّضت 17 دولة لهذه الظاهرة؛ بين الفترة الممتدة من سنة 1948م إلى 1951م وهي: "07 طائرات تشيكوسلوفاكية، و03 طائرات يوغوسلافيا، وطائرتان مجريتان، وطائرتان رومانيتان، وطائرة بولندية واحدة، وطائرة سوفيتية"¹.

ولا بدّ من الإشارة إلى أنّ أهمّ التّهديدات التي تواجه الطائرات هو الإعتداء عليها بالمتفجرات؛ نظراً للخسائر الجسيمة التي تحدثها من قتل للأبرياء وإحداث أضرار مادية، كما حدث في سنة 1949م عندما وضعت سيدة من الفلبين متفجرات بإحدى الطائرات لقتل زوجها الذي كان على متن الطائرة؛ ما أدّى إلى موت كل من كانوا على متن الطائرة. كذلك حادثة لوكيربي سنة 1988م التي تمّ تفجيرها وقتل 259 شخصاً كانوا على متنها؛ و11 شخصاً من سكّان القرية التي سقطت عليها الطائرة. لذلك عقّدت اتفاقية مونتريال 1971م بغرض توفير الحماية للطائرات ضدّ التّجوير، ومثل كلّ الاتفاقيات المتعلقة بالأمن الجويّ تمّ تشديد المسؤولية عن طريق المساواة بين منفّذ الجرم؛ والمقبل على تنفيذه؛ والمعين له؛ والشريك فيه؛ حتى لا يفلت أيّ منهم من العقاب.

والملاحظ أنّ المجرمين قد طوّروا من أساليب تنفيذ تدخّلاتهم الغير مشروعة؛ مسايرة منهم للإجراءات الأمنية المشدّدة في المطارات التي تحدّ من ظاهرة قرصنة الطائرات، لذلك لجؤوا لاستعمال أسلحة محمولة على الكتف يطلق عليها مصطلح MANPADS انتشرت بعد انتهاء الحرب الباردة. وقد أدّى نجاح استخدام هذه الأسلحة ضدّ الطائرات في الحرب بين مقاتلين أفغان والإتحاد السوفيتي من سنوات 1979 إلى 1989م؛ إلى انتشار بيع الأسلحة إلى جماعات إرهابية متطرّفة بالعديد من الدّول، وترجع الخطورة إلى أنّ الطائرات المدنية الكبيرة الحجم وغير مجهزة بوسائل حماية لمثل هذه الإعتداءات من مضادّات الصّواريخ، ما دفع بعض الشّركات إلى تزويد بعض الطائرات المدنية بأجهزة دفاعية ضدّ الصّواريخ².

3- الخطف الجويّ: ويشار إليه بمصطلح الإستيلاء غير المشروع على الطائرات، حيث عرّفته المادة 01 من اتفاقية لاهاي 1970م بأنه: "قيام شخص على متن الطائرة وهي في حالة طيران بالشروع أو المشاركة أو تنفيذ عملية استيلاء بغير حق

¹ René Mankiewicz, Op.Cit; p100.

² عبيد سيف الطنجي، المرجع السابق، ص.ص 235-236.

مشروع، كالتهديد واستعمال القوة أو أي شكل من أشكال العنف والإكراه أو ممارسة سيطرته عليها". وقد أثبتت الإحصاءات أنه منذ سنة 1948م إلى غاية سنة 2019م حصول 4646 حادث اختطاف خلف 1149 وفاة¹، ورغم تضارب الإحصاءات بسبب عدم إبلاغ الدول الأعضاء ضمن منظمة الطيران المدني الدولي عن كل عمليات الإختطاف، إلا أنه تم إحصاء بين سنوات 1950 و1970م أزيد من 10 آلاف راكب؛ كان ضحية لعمليات الاختطاف ينتمون إلى 32 ولاية بسبب 230 قرصانا، وقد خلف هذا الأمر 29 قتيلا بينهم 06 قرصنة و 27 جريحا بينهم 03 قرصنة².

أما على أرض الجزائر فقد حصلت 12 عملية خطف كان أولها في عهد المستدمر الفرنسي، حيث قامت طائرة حربية في 22 أكتوبر 1956م باعتراض طائرة للخطوط المغربية من نوع "دي سي 3" والسيطرة عليها؛ كان على متنها 05 من زعماء الثورة متجهين من مدينة الرباط بالمغرب إلى دولة تونس وقامت بتغيير مسارها³. أما بعد الإستقلال فقد حدثت 11 عملية خطف؛ خمس منها حدثت على الخطوط الجوية الجزائرية وما تبقى حصل بالنسبة لطائرات أجنبية داخل إقليم الدولة الجزائرية⁴ (جدول 06 و 07). فهاته الجريمة خطيرة يترتب عليها تغيير مسار الطائرة وتعطيل ملاحتها المعتادة، فطالما الأمر يهدد سلامة الركاب والطاقم معا حتى لو لم يستخدم الخاطف السلاح فعلاً واكتفى بالتهديد به⁵ (جدول 08).

جدول 06 : حوادث الإختطاف الجوي للطائرات الوطنية⁶.

التاريخ	المستغل	عدد الطاقم	عدد الركاب	عدد الضحايا
2003/08/19	الخطوط الجوية الجزائرية Air Algérie	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر
2003/01/19	الخطوط الجوية الجزائرية Air Algérie	06	25	00
1996/07/25	الخطوط الجوية الجزائرية Air Algérie	03	229	00
1991/03/31	الخطوط الجوية الجزائرية Air Algérie	04	50	00
1990/12/28	الخطوط الجوية الجزائرية Air Algérie	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر

المصدر: (من إعداد الباحث) بالإعتماد الإحصاءات المنشورة عبر الرابط:

[.https://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=7T](https://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=7T)

¹ Aviation Safety Network(2020), <https://aviation-safety.net/statistics/period/stats.php> , Day 19/11/2020, H13:19.

² René Mankiewicz, Op.Cit, p101.

³ عبد السلام بارودي، (2017)، هكذا قرصن الفرنسيون طائرة زعماء الثورة التحريرية، موقع أصوات مغاربية، الرابط: <https://bit.ly/3nvdDyd>، اليوم 2020/11/12، الساعة 20:12.

⁴ Aviation Safety Network(2020), <https://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=7T>, Day 21/11/2020, H13:44.

⁵ عبيد سيف الطنجي، المرجع السابق، ص 234.

⁶ (من إعداد الباحث) بالإعتماد الإحصاءات المنشورة عبر الرابط: <https://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=7T>.

جدول 07 : حوادث اختطاف طائرات أجنبية داخل إقليم الدولة الجزائرية¹.

التاريخ	المستغل	عدد الطاقم	عدد الركاب	عدد الضحايا
1989/08/23	إير فرانس Air France	04	111	00
1988/04/05	كويت إير وايز Kuwait Airways	04	108	02
1977/09/28	جبان إير لاين Japan Air Lines - JAL	14	170	00
1972/07/31	ديلتا إير لاين Delta Air Lines	07	94	00
1972/06/02	ويسترن إير لاين Western Air Lines	08	90	00
1968/07/23	اسرائيل إير لاين El Al Israel Airline	10	41	00

المصدر: (من إعداد الباحث) بالاعتماد الإحصاءات المنشورة عبر الرابط:

<https://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=7T>

جدول 08 : دراسة لـ 200 حالة خطف تبين المواد المستعملة والنسب المئوية لكل حالة².

النسبة المئوية %	عدد حالات الخطف	المواد المستخدمة
18%	36	الأسلحة النارية والمواد المتفجرة معا
22.5%	45	الأسلحة النارية
8.5%	17	المواد المتفجرة
5.5%	10	الأسلحة البيضاء
22.2%	44	الاسلحة الغير حقيقية
24.2%	48	أسلحة أخرى
100%	200	الإجمالي

المصدر: عبيد سيف الطنجي، 2018، ص246.

فالإستيلاء والسيطرة لا يعني مجرد التدخل في تشغيل الطائرة؛ كأن يقتحم راكب ثمل أو مهووس قمرة القيادة، لأن هذا الفعل مجرم بموجب اتفاقية طوكيو 1963م ولا يدخل ضمن نطاق تطبيق اتفاقية لاهاي 1970م، إلا أن الملاحظ في اتفاقية لاهاي 1970م أنها لم تفرق بين التهديد على سبيل المزاح من عدمه، لأن هذا الأمر يسبب الذعر والخوف والقلق لدى الركاب وملاحبيها، وذلك ما قد ينتج أقل ضرر وهو التأخير في تنفيذ الخدمات الجوية وقلقا شديدا بين الركاب³.

¹ (من إعداد الباحث) بالاعتماد الإحصاءات المنشورة عبر الرابط: <https://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=7T>

² عبيد سيف الطنجي، المرجع السابق، ص246.

³ عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، "أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، كلية القانون والعلوم السياسية، جامعة ديالى، عدد01، يعقوبة، العراق، سنة 2012، ص07.

الفقرة 02: نطاق التدخلات الغير مشروعة الواردة في الاتفاقيات

حصرت اتفاقية لاهاي 1970م تطبيقها فقط على "حالة الطيران"؛ التي يرتكب خلالها قمع واستيلاء غير مشروع على الطائرات، واعتبرتها حسب المادة 03 لحظة إغلاق كل الأبواب الخارجية للطائرة بعد صعود الركاب إليها؛ حتى لحظة فتح الأبواب بغية إنزالهم بطريقة عادية أو خلال هبوط اضطراري؛ أو في الفترة الممتدة إلى تولي السلطات المختصة المسؤولية عن الطائرة وما على متنها من أشخاص وأموال. فمن استقراء الفقرة 04 من المادة 01 من هذه الاتفاقية نجد إقرار تطبيقها على جريمة تنفذ على متن طائرة أثناء قيامها برحلة جوية دولية؛ تكون نقطة إقلاعها وهبوطها خارج دولة تسجيل الطائرة، عكس النقل الداخلي أين أحالت الإختصاص للقانون الوطني لفض النزاع؛ مع إلزامية تطبيق الحالات الواردة في المواد 06 و07 و08 من الاتفاقية وهي:

- احتجاز الجاني أو المتهم واتخاذ الإجراءات الجنائية أو إجراءات التسليم حسب قانون الدولة.
- السماح لأي شخص محتجز بالاتصال بأقرب ممثل مختص للدولة التي يحمل جنسيتها.
- إخطار دولة تسجيل الطائرة ومؤجر طائرة بدون طاقم يكون مركز أعماله أو إقامته الدائم في تلك الدولة أو في دولة يحمل الشخص المحتجز جنسيتها، أو أي دولة لها مصالح من قضية احتجاز الشخص.
- إجراء تحقيق أولي لتحديد الوقائع وموافاة المعنيين المذكورين أعلاه بتقرير عن نتائج التحقيق تبين فيه نيتها العزم على ممارسة اختصاصها القضائي من عدمه.
- في حال عدم نية الدولة المتعاقدة تسليم المتهم وجب عليها الإسراع في تنفيذ محاكمته حسب قانونها الداخلي.
- احترام تطبيق النصوص الدولية والوطنية فيما يخص إجراءات تسليم المتهمين أو الجناة.
- في حال طلب الدول المتعاقدة المساعدة فيما بينهم فإنه يطبق قانون الدولة التي قامت بتقديم المساعدة.

فاتفاقية لاهاي 1970م جاءت متعلقة بالجرائم التي تمس أمن الطائرات؛ بالتنفيذ أو المشاركة في التنفيذ لفعال غير مشروع يمس أمن الدولة ومصالحها، عكس اتفاقية مونتريال 1971م الخاصة بقمع الأعمال غير مشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران؛ التي جرمت الأعمال التي تساهم في تعريض الطائرة للخطر سواء نفذت ضد شخص على متن الطائرة أو ضد الطائرة نفسها، حيث وسعت مدة تطبيقها بالإضافة إلى حالة الطيران المذكورة في اتفاقية لاهاي 1970م؛ مضيئة "حالة دخول الطائرة في خدمة" حسب مادتها 02/ب، والتي تبدأ من إعداد الطائرة قبل الطيران بواسطة أفراد الخدمات الأرضية؛ أو بواسطة طاقم الطائرة في حالة رحلة معينة حتى مضي 24 ساعة على أي هبوط للطائرة.

وقد قام المجتمع الدولي بتعديل اتفاقية مونتريال 1971م باتفاقية بيجين لعام 2010م؛ المتعلقة بقمع الأفعال غير

مشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي¹، التي أعطت لهذه الأخيرة الغلبة في تطبيقها على الاتفاقية القديمة بموجب المادة 24 منها، حيث تبنت نفس أحكام اتفاقية مونتريال 1971م، غير أنها أضافت أشكالاً جديدة من الأفعال الإجرامية التي أوردتها المادة 01 من اتفاقية لاهاي 1971م على سبيل الحصر؛ والتي سنوردها مع الإشارة إلى العقوبات التي أقرها م.ش.ج: أ- ارتكاب عمل من أعمال العنف ضدّ شخص موجود على متن طائرة بحالة طيران، إذا كان من شأن هذا العمل أن يعرّض سلامة الطائرة للخطر. وقد أورد م.ش.ج عقوبة الإعدام في المادة 417 مكرّر فقرة 01 من ق.ع.ج المعدلة بالمادة 53 من ق.رقم 06-23؛ على كلّ من يستعمل العنف أو التهديد للتحكم والسيطرة على طائرة تحمل ركاباً.

ب- تخريب طائرة في الخدمة أو إنزال أضرار بها تجعلها غير صالحة للطيران أو من شأنها أن تعرّض سلامتها للخطر في حالة الطيران. وقد بين م.ش.ج في المادة 400 من ق.ع.ج تطبيق بعض العقوبات على من ارتكب هذه الجريمة إذا كانت عن طريق إضرار النّار وذلك النّحو الآتي:

- توقيع عقوبة السّجن المؤبّد حسب المادة 02/395 من ق.ع.ج المعدلة بالمادة 53 من ق.رقم 06-23 على من وضع النّار في طائرات مأهولة سواء كانت مملوكة للجاني أم لا.
- توقيع عقوبة السّجن المؤقت من 10 إلى 20 سنة حسب المادة 396 من ق.ع.ج على من وضع النّار في طائرات غير مأهولة غير مملوكة للجاني.
- توقيع عقوبة السّجن المؤبّد حسب المادة 396 مكرّر من ق.ع.ج رقم 06-23 على من نفذ العقوبتين أعلاه إذا كانت الطائرات من أملاك الدّولة أو الجماعات المحليّة أو المؤسسات والهيئات الخاضعة للقانون العام.
- وفي كلّ الحالات الإجرامية المذكورة في المواد من 396 إلى 398 ق.ع.ج؛ التي يكون سببها إDRAM النّار في الطائرة وتودّي إلى موت شخص أو أكثر، فذلك يعرّض الفاعل لعقوبة الإعدام إذا تسبّب في جرح أو/و عاهة مستديمة، أو يوقّع عليه عقوبة السّجن المؤبّد وهذا طبقاً لأحكام المادة 399 ق.ع.ج.
- ج- وضع أو حمل الغير على وضع بأية وسيلة من الوسائل جهاز أو مواد على متن طائرة في الخدمة؛ من شأنها تدمير الطائرة أو إلحاق أضرار بها تجعلها غير صالحة للطيران؛ أو من شأنها تعريض سلامتها للخطر في حالة الطيران. وقد حصر م.ش.ج هذه الجريمة بحمل أو أمر الغير على وضع النّار في طائرة مملوكة له أم لا وتسبّب بإحداث ضرر للغير، أو وضع النّار بطريقة تودّي إلى امتدادها إلى الأموال المملوكة للغير، ما يعرّضه لعقوبة الحبس المؤقت من 05 إلى 10 سنوات وهو ما بيّنته المادتين 397 و398 من ق.ع.ج.

¹ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، اتفاقية لقمع الأفعال غير مشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي، المؤتمر الدولي بشأن قانون الجو، تاريخ الإنعقاد ما بين 08/30 إلى 2010/09/10، مكان الإنعقاد بيجين، الصّين، رقم الوثيقة 21.

- د- تدمير أو إنزال أضرار بمنشآت أو خدمات الملاحة الجوية أو الإخلال بعملها؛ إذا كان من شأن أحد هذه الأفعال أن يهدد سلامة طائرات بحالة طيران. وقد أقرّ م.ش.ج عقوبة الإعدام على من نفذ أو شرع في التنفيذ لهذه الجريمة بواسطة الهدم أو استعمال موادّ مفجّرة؛ وذلك ما بيّنته المادة 401 من ق.ع.ج المعدّلة بالمادة 56 من الأمر رقم 75-47¹.
- هـ- إبلاغ خبير يعلم أنّه كاذب يعرّض للخطر سلامة الطائرة بحالة الطيران. وقد أقرّ م.ش.ج عقوبة السّجن المؤبّد على كلّ من نفذ هذه الجريمة وفق المادة 417 مكرر 1 المضافة بموجب المادة 54 من ق.رقم 06-23.
- و- محاولة ارتكاب إحدى الجرائم المذكورة أعلاه.
- ي- كلّ شريك للشخص الذي يرتكب أو يحاول ارتكاب إحدى هذه الجرائم.

أما التّعديلات والجرائم المضافة في اتفاقية بيجين 2010م فتضمّنت 03 أصناف هي كالآتي:

1-تعديلات متعلّقة بأفعال ترتكب مباشرة من طرف المجرم:

- ب- تمّ استبدال مصطلح التّخريب بمصطلح التّدمير.
- ج- تمّت إضافة حالة التّلف الذي يصيب الطائرة ويجعلها عاجزة عن الطيران.
- و- استعمال طائرة في الخدمة بغرض إحداث وفاة أو إصابة بدنية خطيرة أو إلحاق ضرر خطير بالممتلكات أو بالبيئة.
- ز- إسقاط أو إطلاق أيّ سلاح بيولوجي أو كيميائي أو نووي أو متفجّرات أو موادّ مشعّة أو موادّ شبيهة أخرى من طائرة في الخدمة تتسبّب أو يرجّح أن تتسبّب في إحداث وفاة أو إصابة بدنية خطيرة أو إلحاق ضرر خطير بالممتلكات أو بالبيئة.
- وقد اعتبر م.ش.ج من خلال المادة 87 مكرر فقرة 12 ق.ع.ج الجرائم المذكورة في الفقرات (ج)، (و)، (ز) عملاً تخريبياً وإرهابياً إذا استهدف أمن الدّولة، فهذا التّعديل الوارد بموجب قانون 14-01 يعدّ مواكبة من م.ش.ع للاتفاقية رغم أنّه لم يصادق على اتفاقية بيجين 2010.
- ح- إستعمال أيّ سلاح بيولوجي أو كيميائي أو نووي أو متفجّرات أو موادّ مشعّة أو موادّ شبيهة أخرى ضدّ طائرات في الخدمة أو على متنها بطريقة تتسبّب أو يرجّح أن تتسبّب في إحداث وفاة أو إصابة بدنية خطيرة أو إلحاق ضرر خطير بالممتلكات أو بالبيئة.
- ط- نقل أو التّسبب في نقل أو تسهيل نقل ما يلي على متن الطائرة:

¹ أمر رقم 75-47 المؤرخ في 17 يونيو 1975، يعدّل ويتمّ الأمر رقم 66-156، المؤرخ في 08 يونيو 1966 المتضمّن قانون العقوبات، ج.ر. عدد 53 الصادرة في 04 يوليو 1975.

// أي مواد متفجرة أو مشعة¹ مع العلم أنّ القصد منها أن تستخدم في التسبب أو التهديد بالتسبب بشرط أو بدون شرط؛ في إحداه وفاة أو إصابة أو ضرر جسيم، على النحو الوارد في القانون الوطني بغرض إرهاب شعب من الشعوب أو إكراه حكومة أو منظمة دولية على القيام بفعل ما أو الإمتناع عن القيام به.

// أي سلاح بيولوجي أو كيميائي أو نووي مع العلم بكونه سلاحا بيولوجيا أو كيميائيا أو نوويا حسب التعريف الوارد في المادة 02 من الاتفاقية².

// أي مادة مصدرية أو مادة انشطارية خاصة أو معدّات أو مواد مصمّمة خصيصا أو معدّة لمعالجة أو استخدام أو إنتاج مواد انشطارية خاصة؛ مع العلم بهدف استخدامها في نشاط تفجيري نووي أو أي نشاط نووي آخر بلا ضمانات عملا باتفاق للضمانات مع الوكالة الدولية للطاقة الذرية.

// أي معدّات أو موادّ أو برمجيات أو تقنيات مرتبطة بها؛ تسهم بشكل بارز في تصميم أو تصنيع أو إيصال سلاح من الأسلحة البيولوجية أو الكيماوية أو النووية دون ترخيص مشروع وبقصد استخدامها لهذا الغرض.

والملاحظ أنّه تمّ إيراد استثناء لا يجرم نقل المواد الخطرة المذكورة سابقا؛ إذا كانت تمثل نشاطا لدولة تشمل دولة طرف أو لشخص أو كيان قانوني مرخص له من قبل إحدى الدول الأطراف، بشرط أن يتماشى مع الحقوق والمسؤوليات والواجبات المنوطة به بموجب معاهدة عدم الانتشار متعدّدة الأطراف المعمول به؛ والتي تشكّل طرفا فيها بما في ذلك تلك

¹ غالبا ما تكون هذه المواد مشحونة على متن الطائرة ويستغلها المجرم في تنفيذ جريمته.

² عزّفت المادة 02 / ح من اتفاقية بيجين 2010 هذه المصطلحات كالآتي: "ح) يقصد بعبارة "السلاح البيولوجي والكيميائي والنووي" ما يلي:

أ. الأسلحة البيولوجية هي:

- 1- عوامل جرثومية أو بيولوجية أخرى أو سمّية بغضّ النظر عن أصلها أو طريقة إنتاجها من أنواع وبكتيات ليس لها أيّ مبرر لأغراض وقائية أو حامية أو أغراض سلمية أخرى.
- 2- أسلحة أو معدّات أو وسائل إيصال الغرض منها استعمال هذه العوامل أو السمّيات لأغراض عدائية في صراع مسلّح.

ب. الأسلحة الكيميائية مجتمعة أو منفصلة هي:

- 1- المواد الكيميائية السامة وسلائفها في ما عدا ما يهدف إلى ما يلي:

* الأغراض الصناعية أو الزراعية أو البحثية أو الطبية أو الصيدلانية أو الأغراض السلمية الأخرى.

* الأغراض الوقائية المتصلة مباشرة بالوقاية من المواد الكيميائية السامة أو الأسلحة الكيميائية.

* الأغراض العسكرية التي لا تتصل باستعمال الأسلحة الكيميائية ولا تعتمد على استخدام الخصائص السامة للمواد الكيميائية وسيلة للحرب.

* الأغراض التي يقتضيها إنفاذ النظام العام بما في ذلك أغراض مكافحة الشغب على الصّعيد الداخلي.

مادامت الأنواع والكميات متوافقة مع تلك الأغراض.

- 2- الدخائر والتبائط المصمّمة خصيصا لإحداث الوفاة أو غيرها من الأضرار عن طريق ما ينبعث نتيجة استخدام مثل هذه الدخائر والتبائط من الخواص السامة للمواد الكيميائية السامة المحدّدة في الفقرة الفرعية (ب/1).

3- أي معدّات مصمّمة خصيصا لاستعمال ما يتعلق باستخدام مثل هذه الدخائر والتبائط المحدّدة في الفقرة الفرعية (ب/2).

الواردة في المادة 107¹.

2- إضافة جرائم ترتكب من طرف المجرم باستخدام أي جهاز أو مواد أو سلاح:

أ. القيام بعمل من أعمال العنف ضد أي شخص في مطار يخدم الطيران المدني الدولي، ويتسبب أو قد يتسبب بإصابة خطيرة أو الوفاة.

ب. تدمير وإلحاق ضرر خطير بالتجهيزات في مطار يخدم الطيران المدني الدولي أو بطائرة ليست في الخدمة موجودة في المطار أو يعرقل خدمات المطار إذا كان هذا العمل يهدد أو من المرجح أن يهدد السلامة في ذلك المطار.

/ يعد مرتكبا لجريمة أيضا أي شخص يقوم بما يلي:

أ. يهدد بارتكاب أي من الجرائم المنصوص عليها أو يتسبب بصورة غير مشروعة وعن قصد في تلقي أي شخص لتهديد من هذا القبيل في ظروف تدل على مصداقية التهديد.

ب. محاولة ارتكاب أو تنظيم جريمة أو توجيه آخرين لارتكاب جريمة أو المشاركة في هذه الجرائم المنصوص عليها.

د. أن يساعد بصورة غير مشروعة وعن قصد شخصا آخر على تجنب التحقيق أو المقاضاة أو العقاب، مع العلم أن أي شخص ارتكب فعلا يعتبر جريمة من الجرائم المنصوص عليها؛ أو أن هذا الشخص مطلوب القبض عليه من سلطات إنفاذ القانون لمحاكمته على ارتكاب هذه الجريمة أو لأنه صدر حكم ضده بسبب هذه الجريمة.

3- إضافة جرائم تكيفها الدول الأطراف على أنها جريمة سواء ارتكبت فعليا أو تمت محاولة ارتكابها بصورة متعمدة:

أ. الإتفاق مع شخص أو أكثر على ارتكاب فعل مجرم وفق القانون الوطني وإتيان أحد المشاركين فعلا تأييدا للإتفاق.

ب. المساهمة بأي طريقة أخرى في قيام مجموعة من الأشخاص يعملون بقصد مشترك في ارتكاب جريمة أو أكثر، حيث تكون هذه المساهمة إما بهدف مواصلة النشاط الإجرامي العام أو بغرض خاص بهذه المجموعة، حين يتضمن هذا النشاط أو الغرض ارتكاب جريمة من الجرائم، أو مع العلم بنية المجموعة في ارتكاب جريمة من الجرائم المنصوص عليها.

والملاحظ أن نفس هذه الأحكام المذكورة في اتفاقية بيجين 2010م؛ قد تم إيرادها في بروتوكول بيجين 2010م

المعدل لاتفاقية لاهاي 1970م²، حيث تبنت كل التعديلات الجديدة إقامة المسؤولية المدنية والجنائية والإدارية لمرتكبي

¹ المادة 07 من اتفاقية بيجين 2010: "ليس في هذه الاتفاقية ما يمسّ الحقوق والالتزامات والمسؤوليات الأخرى للدول الأطراف في اتفاقية منع انتشار الأسلحة النووية؛ والموقعة في واشنطن، ولندن، وموسكو في 1968/07/01، أو اتفاقية منع تطوير وإنتاج وتخزين الأسلحة البيولوجية والسامة وتدميرها؛ والموقعة في واشنطن، ولندن، وموسكو في 1972/04/10، أو اتفاقية منع تطوير وإنتاج وتخزين الأسلحة الكيميائية وتدميرها والموقعة في باريس في 1993/01/13".

² منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، الوثيقة الختامية، المؤتمر الدولي بشأن قانون الجو بعنوان المؤتمر الديبلوماسي بشأن أمن الطيران، رقم الوثيقة 17، سنة 2010.

الفعل الخطر؛ الذي قد يكتف على أنه جريمة، واستنتجت تطبيق أحكامهما على أنشطة القوات المسلحة أثناء النزاعات المسلحة؛ إلا في حال كانت هذه الأفعال مخالفة لمبادئ وميثاق الأمم المتحدة والقانون الإنساني الدولي. ومع أن الجزائر كانت ضمن لجنة صياغة البروتوكول ولجنة الدباجة والبنود الختامية؛ لطرح الوثيقة الختامية للبروتوكول المعدل لاتفاقية لاهاي 1970م، إلا أنه لم يصدر أي مشروع قانون يبرز نية م.ش.ج تطبيق هذا التعديل من عدمه.

وقد دخل بروتوكول مونتريال 2014م المعدل لاتفاقية طوكيو 1963م المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات؛ حيز النفاذ ابتداء من 2020/01/01 بعد مصادقة 20 بلد عليه كان آخرها دولة نيجيريا في 2019م. يعالج مسألة تصاعد وتيرة الوقائع التي تتطوي على سلوك غير منضبط ومشاغب على متن الطائرات؛ من خلال تحسين قدرة الدول على توسيع نطاق الإختصاص القضائي بشأن الجرائم والأفعال المعنية؛ لكي يشمل دولة المشغل الجوي ودولة الهبوط، كما أقر تطبيق الأحكام المتعلقة بأمن الطيران؛ عن طريق الإعتراف قانونا بسلطات حراس الأمن على متن الطائرات ومنحهم الحماية القانونية¹.

تم طرح هذا البروتوكول من طرف الإتحاد الدولي للنقل الجوي IATA؛ أثناء انعقاد الدورة 34 للجنة القانونية التابعة للايكاو في الفترة ما بين 09 إلى 17 سبتمبر 2009م، تضمن إدخال مصطلحات جديدة في إطار الطيران المدني الدولي منها: "الركاب المشاغب أو غير المنضبط"؛ الذي لا يحترم قواعد السلوك على متن الطائرات ولا يتبع تعليمات أعضاء الطاقم فيعرق النظام الجيد والإنضباط على متن الطائرة. وقد تم اعتماد مصطلح "الأشخاص" عوض "الركاب" بسبب فشل بعض أفراد الطاقم في احترام قواعد السلوك على متن الطائرات، ما جعلهم يتحولون إلى عناصر مشاغبة وغير منضبطة، وقد شهدت هاته الحوادث ارتفاعا مستمرا وذلك بسبب²:

- * التزايد غير المسبوق في عدد المسافرين جواً وارتفاع مستوى التوتر الداخلي الذي يشهده السفر الجوي.
- * عدم وجود خدمات للعملاء في بعض شركات الطيران؛ أو تعاطي المشروبات الكحولية والعقاقير غير قانونية.
- * عدم وجود مسافة كافية للأرجل في مقصورة الركاب مع وجودها الخانق وحظر التدخين.
- * تأخر مواعيد رحلات الطيران بشكل مستمر؛ وحالات الإفراط في الحجوزات.
- * ظروف الحصر والضيق على متن الطائرات ورهاب الإحتجاز والخوف من الطيران.

¹ OACI(2020), Entry into force of the Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, <https://bit.ly/32oQHkq>, day:08/11/2020, h11:34.

² منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، اللجنة الفرعية الخاصة للجنة الشؤون القانونية المعنية بتحديث اتفاقية طوكيو بما في ذلك مسألة الركاب المشاغبين، المرجع السابق، ص.ص 01-03.

* الحالة العقلية للركاب والطاقم وتدابير الأمن التدخيلية والتدريب غير المناسب للطاقم.

* الإفتقار إلى المقاضاة وإنفاذ القانون بالنسبة لمخالفات بسيطة لا تسبب آثار سلبية على اليابسة؛ بل آثاراً مدمرة جواً.

لذلك جاء بروتوكول 2014م بألية تضمنتها المادة 06 منه وهو استحداث "حراس الأمن الجوي"، الذين يعتبرون موظفين حكوميين تم تدريبهم واختيارهم وتوزيعهم بشكل خاص على متن الطائرات بغرض حمايتها ومن عليها، حيث تضمنت هذه المادة 06 خيارين¹ هما:

الخيار 01: يمثل الإقرار بالدور الفريد لحراس الأمن على متن الطائرة ويوفر وضعية تلائم مهامهم. فهم يعتبرون فئة منفصلة عن طاقم الطائرة؛ تتمتع لهم سلطة منفصلة عن سلطات قائد الطائرة لاتخاذ إجراءات معقولة ضرورية، تتمثل في الحفاظ على حسن النظام والانضباط وحماية سلامة الطائرة والأشخاص والممتلكات على متنها؛ حين تتوفر لديهم أسانيد معقولة تدعوهم للاعتقاد بأن شخصاً على متن الطائرة قد ارتكب أو يشرع في ارتكاب إحدى الجرائم أو الأفعال المشار إليها في المادة 01/01 من اتفاقية طوكيو 1963م، مع إبقاء سلطة تسليم وإنزال أشخاص في الظروف الملائمة من مهام قائد الطائرة فقط. وتبقى السلطات الأخرى التي تنص عليها المادة 06 من اتفاقية طوكيو 1963م بدون تغيير؛ المتمثلة في منح قادة الطائرات سلطة طلب المساعدة من أعضاء الطاقم والركاب؛ وتلك التي تخول أعضاء الطاقم والركاب اتخاذ إجراءات وقائية معقولة على نحو أحادي الجانب في بعض الظروف.

الخيار 02 : يندرج هذا الخيار في المادة 02/06 من البروتوكول؛ حيث يورد حراس الأمن على متن الطائرة في قائمة تتضمن أعضاء الطاقم والركاب بصفتهن متمتعين بسلطة اتخاذ إجراءات معقولة ضرورية فورية؛ تهدف لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها. ولا يمنح هذا الخيار أي سلطة جديدة فعلية لحراس الأمن على متن الطائرة؛ كما لا يمنحهم سلطة خاصة بهم لاتخاذ إجراءات معقولة ضرورية في الظروف الملائمة للمحافظة على حسن النظام والانضباط، بل يقلل من السلطة الحالية لحراس الأمن على متن الطائرة، لأنه لم يتم توضيح ما إذا كان قائد الطائرة سيتمكن من التماس مساعدة حراس الأمن على متن الطائرة للحفاظ على أي شخص أو التصريح لهم بذلك.

في سياق متصل يوفر بروتوكول 2014م حماية قانونية لحراس الأمن على متن الطائرة؛ بإيراد أسمائهم في قائمة العناصر الفاعلة؛ فهو إجراء قريب لما جاء به الخيار الأول من البروتوكول الذي يوسع مهامهم؛ عكس الخيار الثاني الذي يعتبرهم أقرب إلى كونهم ركاب من كونهم حراس أمن. وقد تمثلت هاته الحماية بإدراج بند ينفي المسؤولية عنهم ويحميهم

¹ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، مشروع بروتوكول تعديل اتفاقية طوكيو لعام 1963-سلطة حراس الأمن على متن الطائرة وأشكال الحماية التي يحظون بها، وثيقة مقدمة من طرف الولايات المتحدة الأمريكية، المؤتمر الدولي لقانون الجو، تاريخ الإنعقاد ما بين 2014/03/26 إلى 2014/04/04، رقم الوثيقة 07، سنة 2014، ص 03.

من أية متابعة قضائية من طرف الشخص المتحفظ عليه من خلال تعديل المادة 10¹ من اتفاقية طوكيو 1963م، غير أن هذه الحماية لا تُفعل إلا إذا تمّ تطبيق الخيار الأول من المادة 06 من البروتوكول، على عكس تطبيق الخيار الثاني الذي يقلص هذه الحماية حيث يعتبرهم في حكم الركاب².

الفرع الثاني: الضمانات الوقائية للحدّ من الخسائر التي تُحدثها الطائرة

بالإضافة إلى أعمال التدخّل الغير مشروع الذي تتعرض له الطائرة، والذي يمسّ الجانب الأمني للطيران المدني والجانب السيادي للدولة، فإنّ الطائرة تتعرض لخطر آخر يكيّف في الغالب على أنّ سببه خطأ تقني يمسّ سلامتها؛ فينتسبب في وقوع كوارث تؤدّي إلى الإضرار بعدّة أشخاص. لذلك حاول المجتمع الدولي جبر هذا الضرر عن طريق آليات قانونية تهدف لتحقيق التوازن الإجتماعي وتجسيد مبدأ العدالة.

وقد جعل م.ش.ج الوقاية من حوادث ووقائع الطائرات من أهداف وتدابير تحقيق السلامة الجوية، وهو ما بيّنته المادة 16 مكرّر 2 فقرة 02 من ق.رقم 15-14، لذلك تمّ ربط هذه الحوادث بما يسمّى بالتحقيق الجوي الذي بيّنته المادة 26 من اتفاقية شيكاغو 1944م³ حيث اعتبرت: "الحادث كلّ واقعة تكون الطائرة محلّاً لها وتنتج وفاة أو إصابات بالغة أو إتلافاً فنياً هاماً بالطائرة أو معدّات تسهيلات الملاحة الجوية الملحقة بها". كما جعلت ضمن المادة 37/ك⁴ هذا الموضوع من الأوضاع القياسية والإجرائية الموصى بتوحيدها لتسهيل تطبيقها من طرف الدول.

¹ المادة 10 من اتفاقية طوكيو 1963: "لا يعدّ قائد الطائرة، أو أيّ عضو آخر من أعضاء طاقمها، أو أيّ راكب، أو مالك الطائرة أو مستثمرها أو الشخص الذي تسير الرحلة لحسابه، مسؤولاً في أيّ دعوى ترفع بسبب المعاملة التي يتعرّض لها الشخص الذي اتخذت تلك الإجراءات حياله".

² منظمّة الطيران المدني الدولي ICAO، مشروع بروتوكول تعديل اتفاقية طوكيو لعام 1963-سلطة حراس الأمن على متن الطائرة وأشكال الحماية التي يحظون بها، المرجع السابق، ص.ص 03-04.

³ المادة 26 من اتفاقية شيكاغو 1944: "تحقيق الحوادث: عند حصول حادث لطائرة دولة متعاقدة في إقليم دولة متعاقدة أخرى نتج عنه وفاة أو إصابات بالغة أو إتلافات فنية هامة بالطائرة أو معدّات تسهيلات الملاحة الجوية تقوم الدولة التي حصل فيها الحادث بإجراء تحقيق عن ظروفه وذلك طبقاً لإجراءات توصي بها الهيئة الدولية للطيران المدني، في الحدود التي تسمح بها لوائح الدولة. ويجب أن يتاح للدولة المسجّلة فيها الطائرة الفرصة لتعيين مراقبين لها لحضور التحقيق، وعلى الدولة التي تقوم بالتحقيق إبلاغ تقريرها عنه ونتائجه إلى دولة تسجيل الطائرة".

⁴ المادة 37 من اتفاقية شيكاغو 1944: "الباب السادس: الأوضاع القياسية والطرق الموصى بها إقرار إجراءات وأوضاع قياسية دولية: تتعهد كل دولة متعاقدة أن تقدّم معاونتها لبلوغ أقصى درجة عملية من التوحيد في اللوائح والأوضاع القياسية والإجراءات وطرق التنظيم فيما يتعلق بالطائرات وهيئة القيادة الجوية والخدمات المساعدة وذلك في جميع الأحوال التي يؤدّي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية أو يحسنها. وتحقيقاً لذلك تقوم الهيئة الدولية للطيران المدني من وقت إلى آخر، وكلّما دعت الحاجة إلى ذلك، بتقرير وتعديل الأوضاع القياسية والطرق والإجراءات الدولية الموصى بها، والتي تتعلق بالمسائل الآتية: ... ك. الطائرات التي توجد في حالة الخطر وتحقيق الحوادث.

كذلك كافة المسائل الأخرى التي تتصل بسلامة وانتظام وكفاءة الملاحة الجوية كما قد تدعو إليها الحاجة من وقت لآخر".

وقد قامت منظمة الإيكاو في الجلسة الرابعة من دورتها رقم 198 المنعقدة بتاريخ 2013/02/25؛ باستحداث الملحق 19 كإضافة للملاحق 18 الخاصة باتفاقية شيكاغو 1944م، وبدأ سريانه يوم 2013/07/15 مع إلزامية تطبيقه من تاريخ 2013/11/14، يتضمن اعتماد قواعد وتوصيات دولية متعلقة بتطبيق بنود وظائف إدارة السلامة المتصلة بالتشغيل الآمن للطائرات؛ أو داعمة لها بصفة مباشرة على مستوى الدولي والوطني؛ وجمع وتحليل المعلومات وتبادلها وحمايتها لاستكمال برنامج السلامة الوطني ونظام إدارة السلامة. ويحدد الأحكام الواردة في الملحق 01 إجازة العاملين؛ والملحق 06 تشغيل الطائرات؛ والملحق 08 صلاحية الطائرات للطيران؛ والملحق 11 خدمات الحركة الجوية؛ والملحق 13 التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات؛ والمجلد الأول تصميم وتشغيل المطارات من الملحق 14 المطارات¹.

فحادث الطيران مرتبط بتشغيل طائرة من لحظة صعود أول راكب إلى لحظة نزول آخر راكب، فما حدث خلال هذه الفترة من وفاة؛ أو إصابة خطيرة؛ لشخص كان على متنها أو في مكان متصل بها أو أحد أجزائها، سببه عطل دائم في الطائرة؛ أو انهيار هيكلها الإنشائي؛ أو تراجع فعالية أحد خواصها؛ أو فقدانها؛ أو تعذر الوصول إليها اعتبر حادثاً جويًا². وقد بين م.ش.ج في المادة 93 من ق.رقم 98-06 معنى الحادث معتبرا إياه واقعة مرتبطة باستغلال طائرة يحدث خلالها اختفاء؛ أو تحطم الطائرة؛ أو وفاة شخص؛ أو عدة أشخاص على متن الطائرة أو على الأرض أو إصابتهم بجروح بليغة؛ أو تعرض الطائرة لخسارة من شأنها أن تقلل من مقاومتها وأدائها عند الطيران ما يوجب تصليحها الفوري. وقد فرق بين مصطلح الحادث ومصطلح العارض حيث جعل هذا الأخير واقعة معرقة لتجسيد الأمن المرتبط باستغلال الطائرة، ومعنى ذلك أن العارض كل واقعة تتعلق بالجرائم التي تمس أمن الطيران.

الفقرة 01: تطبيقات السلامة الجوية

قد تتعرض الطائرة لأخطاء تقنية بسبب الإنسان أو العوامل الطبيعية؛ تنتهي بسقوطها مخلفة خسائر كبيرة، تمس الأرواح والأموال على متنها أو الغير على سطح الأرض. لذلك حاول المجتمع الدولي تقادي هذه الأضرار عن طريق القانون، وهو ما ستوضحه هاته الدراسة من خلال الإطلاع على واقع الحوادث الجوية؛ ثم التفصيل في المستجدات القانونية المتعلقة بهذا الأمر.

¹ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، اعتماد الملحق التاسع عشر، رقم الوثيقة AN.8/3-13/30، رابط تحميل الوثيقة: <https://bit.ly/3pHtHH6>، تاريخ الوثيقة 2013/04/08، ص 01.

² محمود نديم نحاس، "النقل الجوي هو الأكثر أمانا والعام 2017 هو الأفضل"، مجلة الطيران للجميع، عدد 15، سنة 2019، ص 15.

1- الإحصاءات العالمية والوطنية للأضرار التي تحدثها الطائرة

يشهد التاريخ أن أول حادث طيران وقع في العالم كان تحطم بالون في فرنسا سنة 1785م؛ قتل فيه مخترعه وزميل له. أما أول حادث لطائرة أنقل من الهواء فقد كان تحطم طائرة لأحد الإخوة رايت سنة 1908؛ قتل فيه الركاب الذي كان معه¹. ورغم أن سنة 2020 قد شهدت توقفاً شبه تاماً لقطاع الطيران المدني؛ ابتداء من أواخر شهر فيفري إلى ديسمبر بسبب جائحة كورونا -كوفيد 19؛ إلا ما تعلق برحلات إجلاء الرعايا من الدول الأجنبية، فقد حصل 3152 حادث جوي عبر العالم منها 08 حوادث مميتة لطائرات راح ضحيتها 315 راكب؛ وهو معدل وفياء مرتفع بالنظر لقلّة عدد الحوادث². وقد تمّ تسجيل 23 حادث مميت سنة 2019م راح ضحيته 288 راكب؛ أما سنة 2018 فقد شهدت 18 حادث جوي خلف 561 ضحية. وتشير الإحصاءات إلى أن عام 2017 هو الأكثر أمناً من خلال عدد الحوادث؛ التي قدرّت بـ14 حادث خلف 59 ضحية فقط مقارنة بعدد الحوادث والضحايا المخلفة خلال 10 سنوات الأخيرة (جدول 09)³.

جدول 09: إحصاءات الحوادث الجوية المميتة في العالم ما بين سنوات 2010 إلى 2020م لطائرات تنقل 14 راكب فأكثر⁴.

السنة	حوادث الطائرات		الطائرات المفقودة	
	عدد الضحايا	عدد الحوادث	عدد الضحايا	عدد الحوادث
2020	08	315	غير متوفر	غير متوفر
2019	23	288	30	09
2018	18	561	26	07
2017	14	59	24	07
2016	17	285	20	05
2015	14	186	40	09
2014	20	692	54	12
2013	28	232	23	08
2012	24	477	26	06
2011	36	525	16	04
2010	32	943	18	05

المصدر: (من إعداد الباحث) بالإعتماد على الإحصاءات المنشورة على الموقع:

<https://aviation-safety.net/statistics/period/stats.php>

¹ محمود نديم نحاس، "النقل الجوي هو الأكثر أمناً والعام 2017 هو الأفضل"، المرجع السابق، ص 16.

² Aviation Safety Network(2020), <https://aviation-safety.net/statistics/period/barometer.php>, Day 19/11/2020, H10:45.

³ Aviation Safety Network(2020), <https://aviation-safety.net/statistics/period/stats.php>, Day 19/11/2020, H13:19.

⁴ (من إعداد الباحث) بالإعتماد على الإحصاءات المنشورة على الموقع: <https://aviation-safety.net/statistics/period/stats.php>.

أما دولة الجزائر فقد شهدت 94 حادثا جويًا مصرّح به تعددت أسبابها بين سقوط؛ واختطاف؛ وفقدان للسيطرة؛ ومشاكل في الإقلاع أو الهبوط. كان أولها في حقبة المستدمر الفرنسي سنة 1937م وآخرها في سنة 2019م، حيث شهدت الخطوط الجوية طاسيلي حادثين على مدار إنشائها لم يخلف ضحايا، أما الخطوط الجوية الجزائرية فقد شهدت 19 حادثا خلف 134 ضحية كانوا على متن الطائرة وفق المعطيات المتوفرة، أما القوات المسلحة الجوية الجزائرية فقد شهدت 04 حوادث خلفت 334 ضحية كانوا على متن الطائرة و10 ضحايا كانوا على اليابسة¹ (جدول 10).

في سياق آخر لا تقتصر الحوادث الجوية على الطائرات المأهولة فقط، فقد سجلت حوادث كثيرة بالنسبة للطائرات المسيّرة، ومثال ذلك وقوع حادثة خطيرة لمركبة جوية من دون طيار في مطار غاتويك بالمملكة المتحدة في ديسمبر 2018م، عندما حلقت مركبة جوية من دون طيار غير مأذون لها في أجواء المطار وعلى مسار الرحلات الجوية في أجوائه، وتسببت في تعطيل عمليات المطار لمدة 03 أيام تقريبا ما أثار على آلاف الأشخاص وكلف ملايين الجنيهات.

كما شهد مطار شانغي في سنغافورة حادثتين بطائرتين مسيرتين في أسبوع واحد كان ذلك في يونيو 2019م؛ سبب تعطيل لـ65 رحلة جوية، كما سببت الطائرات بدون طيار عدة حوادث في نفس السنة لأكثر من دولة نذكر منها أيرلندا، اسكتلندا، كندا، ألمانيا، إيطاليا، دبي، الولايات المتحدة الأمريكية، المكسيك، نيوزيلندا، والنرويج².

¹ Aviation Safety Network(2020), <https://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=7T> , Day 21/11/2020, H13:44.

² منظمة الأنتربول، إطار الأنتربول لمواجهة حوادث الطائرات المسيّرة "خاص بالمستجيبين الأول والعاملين في مجال الأدلة الجنائية الرقمية"، مختبر مركز الأدلة الجنائية الرقمية، مركز الأنتربول للإبتكار، سنغافورة، سنة 2019، ص.ص 13-15.

جدول 10: إحصاءات الحوادث الجوية الخاصة بطائرات تحمل ترقيم جزائري 7T حدثت داخل إقليم الدولة الجزائرية بعد الإستقلال¹.

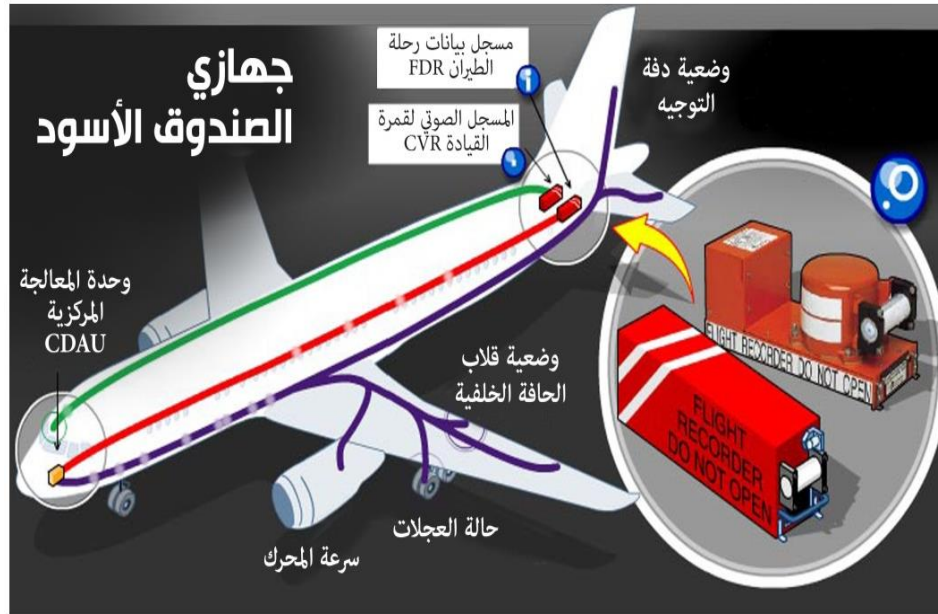
الضحايا على اليابسة	الناجون	الضحايا على متن الطائرة	عدد الركاب		تاريخ وقوع الحادث	مكان وقوع الحادث	عدد الحوادث	المستغل
			ركاب	طاقم				
00	16	00	13	03	2019/03/03	أثناء الهبوط في مطار عين البيضاء "ورقلة"	02	الخطوط الجوية طاسيلي Tassili Airlines
00	04	01	02	03	2004/01/28	على بعد 05 كم من مطار التوميرات "غرداية"		
00	08	1	00	09	2018/06/03	قرب مطار "بسكرة"	04	القوات الجوية الجزائرية Algerian Air Forces
00	00	257	247	10	2018/04/11	قرب مطار "بوفاريك" العسكري		
00	1	76	73	04	2014/02/11	قرب عين كرشة "الجزائر"		
10	05	00	00	05	2003/06/30	البلدية		

¹ (من إعداد الباحث) بالاعتماد على الإحصاءات المنشورة على الموقع : <https://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=7T>.

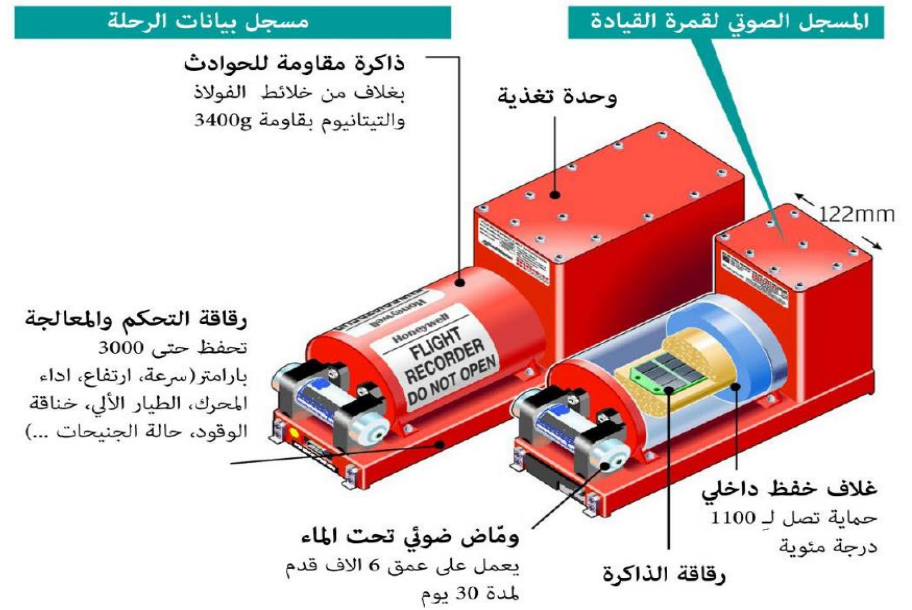
غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	30	04	2021/03/01	قرب مطار غرداية	19	الخطوط الجوية الجزائرية Air Algérie
00	00	00	116	04	2008/03/14	أثناء الهبوط في مطار عين أرناط "سطيف"		
غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	2003/08/19	على الطريق بين العاصمة-وهران		
00	01	102	97	06	2003/03/06	سقوط على بعد 1645م من مطار تمنراست		
00	31	00	25	06	2003/01/19	على الطريق بين العاصمة-قسنطينة		
00	99	00	92	07	1999/01/31	مطار عين النابي "قسنطينة"		
00	106	00	100	06	1996/08/02	أثناء الإقلاع من مدرج مطار زناتة "تلمسان"		
00	232	00	229	03	1996/07/25	مطار وهران "سينيا"		
غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	1991/07/25	أثناء الهبوط في مطار عين قزام		
00	54	00	50	04	1991/03/31	على الطريق بين بشار-العاصمة		
غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	1990/12/28	على الطريق بين غرداية-العاصمة		
00	04	00	00	04	1989/08/01	أثناء الهبوط في مطار تمنراست		
00	09	14	20	03	1979/01/24	سقوط على بعد 15 كم بالقرب من مطار بشار		
غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	1976/06/02	مطار جانان		
غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	1973/09/23	مطار دار البيضاء "الجزائر"		
00	04	33	30	07	1969/07/26	قرب مطار حاسي مسعود		
00	04	35	33	06	1967/04/11	سقوط في الصحراء قرب مطار "تمنراست"		
غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	1965/06/11	مطار دار البيضاء "الجزائر"		
غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	1963/09/26	"وهران"		
غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	1963/06/22	مطار حاسي مسعود		

2- التّحقيق الجوّي

حثّ المجتمع الدولي على تسهيل التّحقيق في حوادث الطّائرات المدمّرة لمعرفة الأسباب وتحديد الجاني، وفي الغالب يعتمد في التّحقيق على بيانات جهاز يسمى "الصّندوق الأسود"؛ يتكوّن من جهازين منفصلين يعملان بدون ارتباط معلوماتي أو فزيائي فيما بينهما لضمان استقلالية في توثيق المعلومات، هما "مسجّل بيانات الرّحلة FDR" الذي يتمثّل دوره في حفظ بيانات وتوثيق 90 قراءة لآخر 25 سا؛ تتعلّق بارتفاع الطّائرة وسرعتها وحالة المحرّكات ووضع الأجنحة وأوامر التّحكم وتدخّلات قائد الطّائرة لتعديل المسار، أمّا الجهاز الثّاني فهو المسجّل الصّوتي لقمرة القيادة "CVR" الذي يحفظ الحوار الدائر بين أفراد الطّاقم أثناء الرّحلة¹ (صروة 12 و 13).



صورة 13: أماكن وجود جهزي الصندوق الأسود على متن طائرة.



صورة 12: محتويات الصندوق الأسود.

¹ محمّد أمين ليلي، "الصندوق الأسود.. الشاهد الملك"، المرجع السابق، ص. 24-25.

وقد تمّ تغليف هذا الجهاز بغطاء فولاذي مقاوم للحرارة تصل إلى 1100 درجة مئوية لمدة 30 د، وقوة صدم تقدر بـ 3400 m/s^2 ¹، كما يمكنه الحفاظ على مكوناته ضمن عمق بحري مقدر بـ 22 ألف قدم لمدة 01 شهر والعمل على ارتفاع 55 ألف قدم².



صورة 14: الإختبارات التقنية التي يمرّ بها الصندوق الأسود لتحديد متانته.

¹ تمثّل هذه الوحدة معيار قياس الصدمة والتي يرمز إليها بالحرف g، وتقاس بهذا الرمز m/s^2 الذي يعني مضاعفة قيمة التسارع الأرضي الناتج عن الجاذبية $1g = 9.80665 \text{ m/s}^2$.

² محمد أمين ليلي، "الصندوق الأسود...الشاهد الملك"، المرجع السابق، ص 26.

تمّ تصميم أول نموذج في عام 1958م من قبل المهندس "دافيد فارين Davia Warren"، وقد كان غير ملزم وضعه على متن الطائرة؛ حتى عام 1960م أين حدثت كارثة الخطوط الأسترالية "ترانس إير Trans Air" أدت إلى وفاة جميع الركاب، فأصدرت المحكمة العليا مقررًا ملزمًا يقضي باعتماد الصندوق الأسود ضمن كافة أسطول خطوط الطيران الأسترالية. ثم توالى صدور مثل هذه القرارات من طرف منظمة الطيران الأوروبية EUROCAE؛ التي ألزمت جميع الطائرات العاملة أو العابرة للمجال الجوي الأوروبي بتشغيل هذا الجهاز، وقد صدر تشريع منظم من طرف سلطة الطيران الأمريكي FAA؛ وضع قواعد تبيّن كيفية استخدام هذا الجهاز، تمّ اعتماده من طرف منظمة الإيكاو من خلال الملحق 06 الذي منع إقلاع أية طائرة لا تشغل هذا الجهاز؛ وقد تمّ اعتبار الأعطال¹ الذي تصيبه من الدرجة الأولى A².

بعد حصول الحادث يقوم الخبراء بتحليل بيانات الصندوق الأسود المشفر؛ ويصدرون تقريرًا يمتاز بالحياد لمعرفة ملابسات الحادث، حيث يندرج هذا الأمر في التحقيق الذي ألزمت به المادة 26 من اتفاقية شيكاغو 1944م كلّ الدول؛ ومنها الجزائر وهو ما تمّ تطبيقه من خلال المادة 94 من ق.رقم 98-06 بقولها: "يفضي كلّ حادث طائرة يقع بالتّراب الوطني إلى تحريّات". وقد ألزمت المادة 95 من نفس القانون ريتان الطائرة؛ أو أحد أفراد طاقمه؛ أو السلطة المدنية أو العسكرية؛ أو أقرب مسؤول على محطة جوية من مكان الحادث، التبليغ الفوري لمصالح الطيران المدني بوقوع الحادث، كما يجب على الدولة إبلاغ دولة التّرقيم في حال كانت الطائرة أجنبية طبقًا للمادة 96 من نفس القانون، أمّا إذا وقع الحادث خارج أراضي الدولة بالنسبة للطائرات الوطنية؛ فإضافة إلى التبليغ الذي تقوم به الدولة الأجنبية يقوم الرّبان؛ أو أفراد الطّاقم؛ أو المستغلّ؛ أو المستأجر بإشعار و.و.ط.م بهذا الحادث، وإذا وقع الحادث في أعالي البحار حسب الفقرة 04 من نفس المادة؛ فيطبّق الملحق 13 من اتفاقية شيكاغو 1944م المتعلّق بالتحقيق في حوادث ووقائع الطيران.

وقد بيّنت المادة 04 من م.ت.رقم 16-281³؛ إلزامية تحرير مقرر التبليغ⁴ باللغات العربية والإنجليزية والفرنسية مع مراعاة لغة المرسل أو المرسل إليه، حيث يتمّ تبليغ منظمة الإيكاو؛ والسلطات المكلفة بالتحقيقات التقنية حول الحوادث والوقائع الخطيرة؛ والهيئات الإقليمية والدولية التي تسهم في سلامة الطيران المدني، وقد أعطى م.ش.ع حسب المادة 03 من المرسوم بعض النّماذج عن الوقائع الخطرة وهي كالآتي:

¹ أنظر الصّفحة رقم 133 من هاته الدّراسة.

² محمّد أمين ليلي، "الصندوق الأسود... الشاهد الملك"، المرجع السابق، ص.ص 24-25.

³ مرسوم تنفيذي رقم 16-281 المؤرخ في 02 نوفمبر 2016، يحدّد شروط وكيفية التبليغ عن الحوادث والوقائع الخطيرة الخاصة بالطيران المدني، ج.ر عدد 67 الصّادرة في 13 نوفمبر 2016.

⁴ (أنظر ملحق رقم 20).

- تصادمات وشيكة تتطلب إجراء مناورة لتفادي التصادم؛ أو وضعية خطيرة؛ أو الحالة التي كان من الملائم فيها اتخاذ إجراء لتفادي التصادم.
- حالات التصادم غير مصنفة على أنها حوادث.
- طيران مراقب نحو مرتفعات أمكن تفادي التصادم بها بالكاد.
- خلل في هيكل الطائرة أو تفكك المحرك.
- حالة عجز عضو طاقم القيادة أثناء الطيران.
- فشل الإقلاع على مدرج مغلق أو مشغول؛ أو على ممر أرضي؛ أو مدرج غير مخصص.
- فشل الإقلاع أو الإقتراب لأي سبب من الأسباب غير تعليمية المراقبة.
- إقلاع من مدرج مغلق أو مشغول؛ أو من ممر أرضي؛ أو مدرج غير مخصص.
- هبوط أو محاولة هبوط على مدرج مغلق أو مشغول؛ أو على ممر أرضي؛ أو مدرج غير مخصص.
- فشل ذريع في إنجاز الأداء المقرر أثناء الإقلاع أو الصعود الأولي.
- حريق و/ أو دخان في مقصورة القيادة؛ أو في مقصورة الركاب؛ أو في مستودعات البضائع؛ أو حرائق المحركات.
- أحداث تطلبت استعمال الأوكسجين الإحتياطي من طرف طاقم القيادة.
- أعطال متعدّدة في جهاز واحد أو أكثر من أجهزة الطائرة مما يؤثر على تشغيلها بدرجة خطيرة.
- مستويات كمية الوقود وحالات توزيع الوقود التي تتطلب من الطيار إعلان حالة الطوارئ.
- حدوث أعطال في أكثر من جهاز واحد من الأجهزة الإحتياطية اللازمة للتوجيه والملاحة.
- وقائع مثل الهبوط قبل العتبة؛ أو تجاوز المدرج؛ أو تجاوز جانب المدرج في أثناء الإقلاع أو الهبوط.
- الإطلاق غير المتعمّد أو المتعمّد كتدبير طارئ لشحنة متدلّية أو أيّ شحنة خارجية أخرى تنقلها الطائرة.
- عمليات اقتحام المدرج من حيث خطورتها من الفئة A؛ طبقاً للدليل بشأن تجنّب اقتحام المدرج (الوثيقة 9870) الذي يتضمّن المعلومات المتعلقة بالتصنيفات حسب درجة الخطورة.
- أعطال في الأجهزة وظواهر جوية وعمليات خارج نطاق الطيران المعتمد؛ كان من الممكن أن تسبّب صعوبات في التحكم في الطائرة.

كما تعتبر من الوقائع الخطرة المخالفات المتفق عليها دولياً بالنسبة للطائرات المسيّرة وهي¹:

- التّحليق فوق الإرتفاع المسموح به محلياً² (يقدر أقصى إرتفاع للتّحليق في بريطانيا والو.م.أ 400 قدم أي 120 م).

¹ منظمة الأنتربول، المرجع السابق، ص 25.

² الإرتفاع المسموح به في دولة الجزائر هو 120 متر حسب ما بيّنته المادة 02/08 والمادة 04/11 من م.ر. رقم 21-285 بالنسبة لأصناف 1،2،3 المذكورة في المادة 05 من نفس م.ر. ولم يبيّن أحكاماً بخصوص الصّنف 04.

- عدم الحفاظ على اتصال مرئي مباشر بالطائرة المسيّرة.
- التّحليق في مجال جويّ من دون إذن.
- التعريض طائراً مدنية للخطر.
- التّحليق في ظروف غير آمنة.
- التّحليق في مجال جويّ ممنوع التّحليق فيه مثل مطار أو قاعدة عسكرية أو محطة للطاقة النووية.
- الإِستخدام غير المأذون به لطائرة استطلاع (كاستخدام طائرة مسيّرة للاستطلاع/انتهاك الخصوصية).

فبعد التّحقيق يتمّ إصدار تقرير من طرف الجهة المختصة يتضمّن طبقاً للمادة 03/06 من الملحق 13 من اتّفاقية شيكاغو 1944م؛ اسم المستغلّ والصّانع؛ وطرز الطّائرة وعلامات جنسيتها وتسجيلها؛ ومكان الحادث أو الواقعة؛ وزمن الإبلاغ عن الحادث للسلطات الوطنية أو الأجنبية المختصة؛ واسم السّلطة التي قامت بالتّحقيق؛ والممثل المعتمد؛ وتنظيم إجراءات التّحقيق؛ والسّلطة المسؤولة عن إصدار التّقرير وتاريخ نشره، ويشمل معلومات عى الواقعة الخاصّة بالرحلة الجويّة والأرصّاد والطّائرة ومسجّلات الطّيران والمعلومات الطّبية وكلّ معلومات تعيد التّحقيق في الحادث، ثم تحرّر النّتائج التي تتضمّن أسباب الحادث وتنتهي بتوصيات متعلّقة بالسلامة الجويّة¹.

وفي إطار تحقيق السّلامة الجويّة قامت الجزائر باعتماد برنامج وطني لسلامة الطّيران²؛ تطبيقاً للمادة 16 مكرّر 5 من ق.رقم 14-15، حيث اعتبره مجموعة متكاملة من الأنظمة والأنشطة الموجّهة لتحسين السّلامة، يتمّ تنفيذها من طرف وحدة عملياتية يترأسها مدير الطّيران المدني والأرصّاد الجويّة؛ وتتكوّن من خبراء مختصّين في الميادين الآتية:

- التّحقيقات في حوادث ووقائع الطّيران المدني.
- الملاحة الجويّة.
- الاستغلال التقني للطّائرات.
- قابلية ملاحة الطّائرات.
- رخص المستخدمين.
- استغلال المطارات.
- الأرصاد الجويّة.

في سياق متّصل تتطلّب مباشرة التّحريات وتحديد ظروف الحادث وأسبابه وفق المعايير الدوليّة؛ تنصيب لجنة تحقيق من طرف و.و.ط.م طبقاً للمادة 02/94 من ق.رقم 06-98، مع إمكانية التّرخيص لحظور ممثل أو أكثر في التّحقيق بالنّسبة للطّائرات الأجنبية؛ إلّا في حال كان دخول هذه المنطقة محظوراً فهنا يتمّ نقل الطّائرة إلى مكان آخر لمعاينتها من طرف الأجنبي طبقاً للمادة 02/96 و03، وهو نفس الحكم المطبّق بالنّسبة للجزائر حسب المادة 02/97 إذا وقع الحادث على أراضي دول عضو في منظّمة الإيكاو، أمّا إذا لم تكن عضواً فحسب الفقرة 03 من نفس المادة يكون الأمر مرهوناً بترخيص تلك الدّولة. كما حدّدت المادة 100 مهلة 03 أشهر للتّصريح بفقدان الطّائرة في حال انقطاع أخبارها

¹ يرسية محمّد عبد الجليل محمّد، "تقارير حوادث الطّائرات ودورها في إثبات المسؤولية - دراسة مقارنة-"، مؤتمر دولي بعنوان: الطّيران المدني في ظلّ التشريعات الوطنية والاتّفاقيات الدوليّة، كآية القانون، جامعة الإمارات، أيام 23 و24 و25 أبريل 2012، ص.ص 385-386.

² مرسوم تنفيذي رقم 17-134 المؤرّخ في 06 أبريل 2017، يتضمّن اعتماد البرنامج الوطني لسلامة الطّيران المدني، ج.ر.ع.د 22 الصّادرة 09 أبريل 2017.

تبدأ من أول يوم تم فيه إرسال معلومات عنها، كما يقضي القانون باعتبار ركابها متوقّفين في حال انقضاء المهلة. والملاحظ أنّ هذا الحكم خاصّ بالطائرات المدنية وطائرات الدولة، وقد ألزمت المادة 02/95 السلطة المحليّة أو مسؤول المحطّة الجوية؛ باتخاذ جميع التدابير لإنقاذ الركّاب والحفاظ على الأماكن التي وقع بها الحادث والسهر على عدم عرقلة التحقيق.

من جهة أخرى تمثل هذه التقارير معاينة فنيّة وتقنية مباشرة من خبير، يقوم بجمع وثائق وتسجيلات صوتية؛ وتقارير برج المراقبة؛ وكلّ المعلومات الخاصّة بالرحلة؛ وحالة الطائرة؛ ونتائج الفحص الطّبي والبيولوجي للناجين أو لجنث وأشلاء الضحايا، والتي يلجأ إليها القاضى وأطراف الدعوى أثناء سير المنازعة؛ وهذا ما يثير مسألة إتاحة المعلومات ومدى حجّيتها في إثبات دعاوى المسؤولية أمام القاضى. فما تعلق بنشر معلومات عن الحادث والتي تكون في الغالب سرّية؛ يعدّ نتيجة لقانون "حرية معرفة المعلومات FIOA" الصادر بالو.م. أ عام 1974م والذي مفاده كشف كلّ المعلومات؛ إلاّ إذا كانت تضرّ بأمن ومصصلحة الشعب وهو ما سكت عنه م.ش.ج، وأمّا ما تعلق بمدى حجّية هذا التقرير فيبقى خاضعا للسلطة التقديرية لمحكمة الموضوع¹.

الفقرة 02: الآليات القانونية لجبر الضرر المحدث بسبب الطائرة

لمّا كانت الطائرة سببا في حدوث أضرار جسيمة قام المجتمع الدوليّ بتبنيّ مخطّط قانوني لجبر هذا الضرر، لأنّ النشاط الجوّي لمستغلّ الطائرة يتطلّب استثمارات مالية ضخمة منها ائتمان وسيلة النقل والعاملين عليها وتدريبهم، ما جعل العبئ المالي الذي يتحمّله جسيما عند تعرّض الطائرة لكارثة معينة، فينتج عن ذلك إلزامية تعويض الركّاب وأصحاب البضائع على متن الطائرة والأشخاص وممتلكاتهم على اليابسة.

1- تأمين الأضرار الناتجة عن استغلال الطائرة:

يعتقد أنّ أول ظهور لوثيقة تأمين جويّ كانت بالو.م. أ عام 1911م²، وانتشرت بعد الحرب العالمية الأولى تحت مسمّى التأمين الجوّي، وهذا بعد إصدار لندن وثائق لتغطية أخطار الإرتطام والمسؤولية النّاجمة عن تشغيل الطّائرات³، حيث ظهرت أول شركة تأمين على شكل تجمّع في لندن عام 1931م تحمل اسم "الشركة البريطانية للتأمين المحدود على

¹ يرسسية محمّد عبد الجليل محمّد، المرجع السابق، ص.ص 407-413.

² بن عيسى حياة، "التأمين الجوّي كدعامة لحركة النقل الجوّي"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 05، عدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، الجزائر، سنة 2017، ص.09.

³ عصام الدين عمر، المرجع السابق، ص.153.

الطيران ACILB¹، ثم تحوّل هذا التّجمّع عام 1934م إلى هيئة أطلق عليها اسم "الإتحاد الدولي لمؤمّتي الطيران IUAI"²، وبدأ مستثمرو الطائرات بالتأمين للحدّ من الآثار المالية البالغة السوء؛ المترتبة عن تعرّض الطائرة لحادث من حوادث الطيران السابق ذكرها³، حيث أصبح التّأمين يعمّ جسم الطائرة والبضائع المنقولة جوّاً ما جعله مشابهاً للتأمين البحري، كما اعتبر تأميناً على الحوادث لاشتماله على ضمان المسؤوليات المترتبة عن الإضرار بالغير على سطح الأرض؛ أو الرّكاب ومستخدمي النّاقل الجوّي عامّة.

فالتأمين الجوّي عبارة عن فكرة مؤداها توزيع النّتائج الضّارة لحادث معيّن على جمهور من الأفراد، بدلا من أن يتحمّل واحد كلّ هذه النّتائج⁴، حيث يقوم على توافق إرادتين لإحداث أثر قانوني محلّه ضمان خطر معيّن؛ من طالب التّأمين إلى المؤمّن أي شركة التّأمين مفاده تحمّل تبعات هذا الخطر⁵.

ورغم إجازة القانون الوضعي لإجراء التّأمين إلّا أنّ فقهاء الشريعة الإسلامية قد اختلفوا فيه؛ فمنهم من قال بجوازه استناداً إلى أنّ الأصل في العقود هو الجواز إلّا بدليل يمنعها، فمتى كان خالياً من الرّبا كان مشروعاً لأنّه عمل تعاوني يرضى مصالح هامّة في المجتمع. ومنهم أجاز بعض عقود المشابهة لنظام العواقل وعقود ضمان الطّريق والكفالة... الخ، وحرّم بعضها المخالف لقواعد الشريعة في الميراث والوصيّة؛ ولتضمّنه أكل أموال النّاس بالباطل.

أمّا الغالبية فقضوا بتحريمه والسبب في ذلك أنّه عقد يضمن خطراً مجهول العاقبة وغير محقّق الوقوع؛ فيكون بذلك تطبيقاً لعقد من عقود الغرر، ومكسباً لطرف واحد على حساب الطرف الثاني الذي قد تلحقه الخسارة من جراء التّعويض، فهو عقد احتمالي مبنيّ على المصادفة ومثال ذلك حالة عدم تحقّق الخطر الذي تمّ التّأمين عليه، فهنا تحصل شركة التّأمين على أقساط التّأمين التي يدفعها المؤمّن له دون حصول ضرر، وفي الحالة العكسية قد يكون مقدار الضّرر الحاصل نتيجة الخطر أكبر من مقدار مبلغ التّأمين، ما يحتمّ على شركة التّأمين دفع تعويض بزيادة غير مدفوعة ضمن أقساط التّأمين؛ فهو أشبه بالمقامرة والرّهان حيث يفتح طريقاً جديداً لتحقيق الرّبا⁶.

¹ علاء عزيز حميد الجبوري. حسنين مكي جودي، "عقد التّأمين على الطّائرة دراسة مقارنة"، مجلّة أهل البيت، عدد 20، متاح للتحميل على الرّابط: <http://abu.edu.iq/research/articles/13790>، ص.ص 349-350.

² عصام الدّين عمر، المرجع السابق، ص 160.

³ أنظر الصفحات رقم 179 و180 و181 من هاته الدراسة.

⁴ أحمد شرف الدّين، أحكام التّأمين "دراسة في القانون والقضاء المقارنين"، الطبعة الثالثة، نادي القضاة، سنة 1991، ص 07.

⁵ محمّد شرعان، الخطر في عقد التّأمين، دار النّشر منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، سنة 2018، ص 17.

⁶ أحمد شرف الدّين، نفس المرجع، ص.ص 35-37.

ولا يفوتنا التنويه عن أن اتفاقية روما 1923م تعدّ أول مرجع قانوني تحدّثت عن التّأمين الجوّي وجعلته إجباريا، ثم أصبح جوازيا بموجب المادة 02/15 من اتفاقية روما لعام 1952م التي خلفت الاتفاقية الأولى¹، وهو ما أخذ به م.ش.ج من خلال ماورد في الباب الرابع المتعلّق بالتأمينات والضمانات؛ الوارد ضمن القانون الملغى رقم 64-166 المتعلّق بالمصالح الجوّية، والذي جعل منه إلزاما في ذمّة مستغلّ الطائرة مهما كان مركزه القانوني، وهو ما جاءت به بعد ذلك اتفاقية مونتريال 1999م المتعلّقة بتوحيد بعض قواعد النّقل الجوّي الدولي، التي أبرمت كصيغة جديدة لاتفاقية وارسو 1929م من خلال مادتها 50 بقولها: "التأمين: على الدّول الأطراف أن تطلب من ناقلها أن يحتفظوا بقدر كاف من التّأمين يغطّي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية، ويجوز للدّولة الطّرف التي ينظّم الناقل رحلات إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أنه يحتفظ بقدر كاف من التّأمين يغطّي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية"².

فاتفاقية مونتريال 1999م جاءت عامّة ولم توضّح صيغ التّأمين الواجب اكتتابها، عكس م.ش.ج الذي فصل نوعا ما في هذا الإجراء؛ من خلال المادة 195 من أمر رقم 95-07 المتعلّق بالتأمينات³، التي ألزمت اكتتاب تأمين لدى شركة معتمدة بالجزائر تكون حسب المادة 215 من نفس الأمر على شكل شركة ذات أسهم حدّدت شروطها المادة 35 من ق.رقم 06-04⁴ المعدّلة للمادة 216 من أمر 95-07، أو على شكل تعاضدي حسب أحكام المادة 34 من نفس القانون التي أضاف بها المادة 215 مكرّر، واشترط حصولها على اعتماد لممارسة هذا النّشاط طبقا للمادة 204 من نفس الأمر بقرار من الوزير المكلف بالمالية حسب المادة 218⁵.

يجري اكتتاب هذا التّأمين على كلّ المراكب الجوّية المسجّلة فيها ضد كلّ ضرر قد يلحقها وفق المادة 195 من أمر رقم 95-07؛ وإلزام الناقل الجوّي بنفس الإجراء لتغطية مسؤوليته المدنية اتّجاه الأشخاص والبضائع المنقولة واتّجاه الغير طبقا للمادة 196 منه، وإلزام كلّ مستعمل لمركبة جوّية أو مستأجر لها بالتّأمين على مسؤوليته المدنية اتّجاه الغير على السّطح. وقد جمع م.ش.ج الحالات السابق ذكرها في المادة 171 من ق.رقم 98-06؛ وخاطب المعني بالإكتتاب بمصطلح المستغلّ الجوّي ملزما إيّاه بهذا الإجراء، والذي قد يكون مالكا؛ أو مستعملا؛ أو مؤجرا؛ أو مستأجرا؛ أو ناقلا متعاقد أو فعليا، وفي كلّ هاته الحالات ألزمت المادة 172 من ق.رقم 98-06 والمادتين 02/196 و 02/198 من أمر

¹ وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص 215.

² IATA , Essential Documents on International Air Carrier Liability " Montreal Convention 1999" , p69.

³ أمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 يتعلّق بالتأمينات، ج.ر عدد 13 الصادرة في 08 مارس 1995.

⁴ قانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006، يعدّل ويتّم الأمر رقم 95-07 المتعلّق بالتأمينات، ج.ر عدد 15 الصادرة في 12 مارس 2006.

⁵ وهيبه بن ناصر، نفس المرجع، ص 213.

رقم 07-95 بأن لا يقلّ المبلغ المؤمن عليه لتعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص المنقولين على متن الطائرة، أو الأشخاص على سطح الأرض مقدار المسؤولية المحددة في التشريع المعمول به.

وقد ألزمت المادة 173 من ق.رقم 06-98 تقديم شهادة التأمين عند كلّ تفتيش؛ وهو نفس الحكم المتبنّى في اتفاقية مونتريال 1999م، وفي حال غيابها يعاقب المُخْلِ بهذا الإجراء حسب المادة 199 من أمر 07-95 بدفع غرامة مالية لحساب الخزينة العامة تتراوح بين 05 آلاف و100 ألف دج، وذلك ما يمثل عقوبة تأديبية عن مسؤولية إدارية اتّجاه المستغلّ الذي حصل على امتياز استغلال نقل جويّ مدّتها 10 سنوات قابلة للتّجديد؛ أو تمّ الترخيص له باستعمال مركبه الجويّة داخل إقليم الدولة؛ أو المستغلّ الذي شغلّ المركبة الجويّة لحسابه الخاصّ، حيث ألزمته المادة 129 من ق.رقم 06-98 بإبرام عقد تأمين، كما ألزمت المادة 127 من نفس القانون جميع نوادي ومدارس الطيّران؛ ومراكز التّدريب؛ باكتتاب تأمين يغطّي أخطار الخسائر التي تصيب الأشخاص على السّطح والمستخدمين الجوّيين الخاصّ، حيث يشمل ضمان الخسائر التي تمسّ البضائع المحمولة على الطائرة؛ سواء كانت مشحونة وفق عقد نقل جويّ أو عبارة عن أمتعة مثبتة ضمن بيان الأمتعة أو مسجّلة على وثيقة الرّكوب طبقاً للمادة 137، فهذا الجانب لا يهّمنا لأننا سنعالج من خلال دراستنا الجانب الثّاني المتعلّق بتأمين الأضرار التقنيّة للطائرة أو الملحقة بالغير على السّطح وهي كالاتي:

أ. التّأمين التقني للطائرة:

يتركز اهتمام شركات التّأمين قبل قيامها بأيّ اكتتاب على بيانات الطائرة الفنيّة؛ ومدى امتثالها لقواعد السّلامة، وعلى كفاءة طاقمها ومدى ملاءمتها لنقل الرّكاب أو الشّحن الجويّ¹. فهذا التّأمين مشابه للتّأمين البحري أشار إليه م.ش.ج في المادة 195 من أمر رقم 07-95، حيث يتمّ تأمينه بما يسمّى ببوليصة التّأمين على هيكل الطائرة، ما يمثّل جبر الضّرر التقني الذي تتعرّض له نتيجة ممارستها الملاحة الجويّة أو نتيجة تلفها أو فقدانها²، ويشمل عادة الأخطار التي تصيب الطائرة أثناء طيرانها؛ أو وجودها على الأرض؛ أو سيرها على المدرج؛ أو ربطها أو رسوّها³، كما يشمل الأضرار المتفق على تأمينها بنصّ ضمن العقد والذي يكون عادة مايلي⁴:

- كلّ ضرر ناتج عن حرمان المؤمن له الإنتفاع بطائرته وقد سمّاه م.ش.ج العارض (مادة 02/93 من ق.رقم 06-98).

¹ Claude J. Berr, Assurance Aérienne, La base de données juridique des Éditions Dalloz, France, 2006, p02.

² عصام الدّين عمر، المرجع السابق، ص 161.

³ بن صغير مراد، "إشكالات التّأمين عن مخاطر النّقل الجويّ وتطبيقاتها"، مجلّة جامعة الشّارقة، مجلّة جامعة الشّارقة، المجلّد 15، عدد 01، الشّارقة، الإمارات العربيّة المتّحدة، سنة 2017، ص 367.

⁴ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص.ص 226-227.

- كلّ ضرر تسبّب في تراجع قيمة الطائرة أو أداؤها، وهو ما يعتبر حادثاً جويّاً وفق المادة 01/93 من ق.رقم 98-06.
- كلّ ضرر حصل في زمن لم تكن الطائرة في حيازة المؤمن له أو أحد موكلّيه.
- الأضرار الناتجة عن الزلازل والفيضانات والحوادث الطبيعية والإشعاع النووي وما شابه ذلك.
- الأضرار الناتجة عن اشتراك الطائرة في مسابقات أو طيران تجارب أو الحروب والإختطاف والإضراب.

من ناحية أخرى يستثنى من هذا التأمين تعويض الأضرار التالية:

- */ التّلف الناتج عن البلى الطبيعي والعيب في التصنيع، وكلّ العطب الناتج عن الآلات الميكانيكية والكهربائية والخسارة؛ إلّا إذا حدثت بسبب حريق أو انفجار أو تصادم الطائرة مع جسم خارجي¹، وكلّ الحرائق والانفجارات الناتجة عن شحن مواد خطيرة دون مراعاة قواعد السلامة الوطنية أو الدولية.
- */ كل الأضرار التي يحدثها المؤمن له عمداً أو الناتجة عن تعب وإجهاد الطاقم، وكلّ الأضرار التي تحدث خارج النطاق الجغرافي المحدّد في العقد؛ أو الناتجة عن استعمال طائرة في غير الغرض المخصّصة له؛ أو تكون مسيرة بطاقم لا يحمل إجازة قيادة هذا الطراز².

فما يحصل للطائرة من أضرار يأخذ شكلين؛ إمّا أن يكون قابلاً للإصلاح يتمّ تقديره من طرف الخبراء التقنيين بالإعتماد على مكان الضرر والمنطقة الجغرافية المتواجدة فيها الطائرة ومدى إمكانية نقلها لإصلاحها، وهو ما بيّنته المادة 154 من أمر رقم 95-07 التي تضمن مصاريف إصلاح العطل؛ والحراسة؛ ونقل المركبة الجوية المتضررة ووضعها في مكان آمن³. وإمّا أن تكون مفقودة أو حطاماً وهنا لا ينبغي أن يتجاوز مبلغ التعويض القيمة المحددة في العقد، وعادة تحسم المنازعات المتعلقة بهذا الموضوع عن طريق التحكيم الدولي؛ وتتقدم الدعاوى بعامين (02) من تاريخ حصول الحادث أو من تاريخ العلم به، كما يمكن لشركة التأمين التقاضي عن طريق إجراء دعوى الحلول⁴.

ب. التأمين على الأضرار الملحقة بالسّطح:

أشارت إليه اتفاقية روما لعام 1952 المتعلقة بالأضرار الواقعة للغير على سطح الأرض من قبل الطائرات الأجنبية، بموجب المادة 02/15 (أ) التي جاء فيها: "ينبغي أن يعدّ التأمين مرضياً متى تمّ التعاقد عليه وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية

¹ عصام الدّين عمر، المرجع السابق، ص 161.

² طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 226.

³ بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص 13.

⁴ طالب حسن موسى، نفس المرجع، ص 227.

لدى مؤمن مرخص له بالتأمين عن مثل هذه الأضرار بمقتضى قوانين الدولة التي حصل تسجيل الطائرة فيها أو وفقا لقوانين الدولة التي يوجد بها المقر الرئيسي لأعمال المؤمن الذي تحققت هذه الدولة أو تلك من ملاءمته". وقد صادق م.ش.ج على هاته الاتفاقية بمقتضى المرسوم رقم 64-76 المؤرخ في 02 مارس 1964¹، فالإتفاقية جعلت التأمين حلاً ثانيا بعد أحكام التعويض وهو ما يتضح من الفقرة ب من الفقرة 02 من نفس المادة، ففي حال عدم تأدية قيمة التعويضات التي صدر بها حكم نهائي جاز للدولة العودة على شركة التأمين لدفع التعويض.

من زاوية أخرى تبنت اتفاقيتي روما 1933م وروما 1952م بدائل للتأمين؛ وأوردتها الفقرة 04 من المادة 15 كضمانات على الوفاء بشرط تطبيقها وفق المادة 17 من الاتفاقية، أي تتفق مع الحدود القصوى للتعويضات المحددة فيهما لتغطية جميع الأضرار حسب وزن الطائرة؛ وفي حال كان للمستغل أكثر من طائرة فيقاس على حسب أثقل طائرة يملكها²، حيث تشمل هاته البدائل مايلي:

/الوديعة النقدية: وهو إيداع مبلغ نقدي في خزانة عامة تابعة لدولة تسجيل الطائرة أو في مصرف مرخص له.
/الكفالة: وهو تعهد صادر من دولة تسجيل الطائرة بالتعويض، مع اشتراط عدم الدفع بأية حصانة قضائية أثناء مرحلة التقاضي بخصوص الكفالة.

/الضمان: وهو تعهد بتأدية بنك مرخص له في دولة تسجيل الطائرة تعويضا مستحقا في ذمة المستغل الجوي، وهذا بعد تحقق الدولة من قدرة المستغل على الوفاء بالتزامه. وقد اشترطت المادة 05/15 من الاتفاقية أن يكون هذا الضمان على شكل وثيقة أو شهادة طبق الأصل؛ تقدم من طرف السلطة المختصة التي سجلت فيها الطائرة أو تحمل على متن الطائرة، غير أنه إذا تبين للدولة المحلّق فوقها أسباب جدية تدعو إلى الشك؛ في عدم ملاءمة المؤمن أو المصرف الذي تعهد بتقديم الضمان فلها أن تطلب أدلة إضافية عن هذه الملاءمة. وإذا قام خلاف حول كفاية هذه الأدلة وجب عرض النزاع الناشب بين الدول صاحبة الشأن بناءً على طلب إحداها على هيئة تحكيم؛ تكون أمام مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني، أو أمام شخص أو هيئة توافق عليه أو عليها الدول صاحبة الشأن وهو ما أورده نفس المادة في الفقرة 07.

2- تعويض الأضرار المحدثه بسبب الطائرة

ألزمت المادة 13 من ق.رقم 98-06 كل مستعمل لطائرة داخل إقليم الوطن بعدم التسبب في ضرر للغير بقولها: "لا ينبغي بأي حال من الأحوال أن يشكّل استعمال الطائرات في المجال الجوي الجزائري ضررا للغير على السطح". ولتوضيح

¹ GEN 1.6, Resume Des Reglements Nationaux Ainsi Que Des Ententes Etconventions Internationales, telecharger doc: <https://bit.ly/2nO14gn>.

² بن ناصر وهيبه، المرجع السابق، ص 217.

ذلك ستمت دراسة هذا الموضوع باعتماد منهج مقارن للإطلاع على مضامين كل من الاتفاقيات والأحكام القانونية الوطنية.

أ. التلوث الجوي

يتمثل في الضجيج ومجموع الغازات المنبعثة من محركات الطائرة، فيحظر على الطائرات إلقاء مخلفات ونواتج في المطار أو من الطائرة، لذلك على ربان الطائرة عدم التلصص من الوقود فوق المناطق السكنية في الحالات الإضطرارية¹، وهو ما أُلزم به م.ش.ج. المستغل الجوي في المادة 157 من ق.رقم 98-06؛ وعاقب على فاعله في المادة 213 من نفس القانون بالحبس من 03 أشهر إلى 01 سنة وبغرامة مالية تتراوح بين 100 ألف إلى 200 ألف دج أو بإحدى العقوبتين؛ كل من رمى متعمداً أو من غير الضرورة مواد وأشياء من شأنها إلحاق ضرر بالغير على السطح باستثناء القوة القاهرة.

أما الضجيج الجوي فيطلق عليه مصطلح "التلوث الضوضائي أو السمي للبيئة"؛ فهو عبارة عن ذبذبات شديدة تمثل خليطاً متناظراً من الإهتزازات الصوتية الشاذة؛ التي تنتشر في الجو بشكل متقطع أو مستمر، تتميز بتجاوز شدتها المعدل المسموح به لطبلة الأذن مسببة للشخص مضاعفات صحية ونفسية². لهذا تم وضع محطات الرصد البيئي للضوضاء والإنبعاثات من محركات الطائرة؛ والمعدات الأرضية في كل المحطات الجوية لقياس مدى التلوث. فتراكم الإهتزازات حول الطائرة يولد ضجيجاً يُعرف باسم "الفرقة الصوتية" بالنسبة للطائرات التي تفوق سرعتها سرعة الصوت، أو تكون صادرة من محركات الطائرة أو مراوحها ما يسبب أضراراً تتمثل فيمايلي:

*/أضرار جسدية ونفسية للأشخاص والحيوانات

تتمثل غالباً في الإزعاج وقطع النوم أثناء الليل خاصة لدى السكان المجاورين للمطارات، وأضرار عضوية تتمثل في أمراض القلب والسكتة الدماغية ومرض السكري من النوع الثاني، ما يجعل هذا الضجيج ماساً بالأمن والسكينة العامة لدى المواطن، وقد أصدرت المحكمة العليا بالو.م.أ في 1946/03/27 حكماً في قضية "United States V Causby" مفاده: "أنّ تطبيق الطائرات العسكرية من مطار يقع في مدينة "Greenstoro" بولاية "North Carolina"؛ أدى إلى حرمان المدعين من النوم وأشاع حالة من تعكر المزاج والخوف لديهم، كما حكمت في نفس القضية بتسبب الضجيج في موت الحيوانات، ما يجعل الحكومة مسؤولة عن تعويض المزارعين المربيين للدواجن بسبب توقّفهم عن العمل نتيجة موت من 06 إلى 10 دجاجات يومياً بسبب الخوف". وقد صدر حكم لنفس المحكمة يوم 1962/03/05 في قضية

¹ سامي محمد الصّلاحيات، المرجع السابق، ص786.

² نسرین محسن نعمه الحسيني، المرجع السابق، ص153.

"Griggs V Allegheny County" جاء فيه: "إنّ الضجيج الصادر عن الطائرات مماثل لضجيج المصانع الصاخبة أو مطرقة البخار، وإنّ الطيران على مستويات منخفضة جعل من المتعذر على شاغلي البناءات السكنية التحدث بينهم في المنزل؛ أو مع الغير في الهاتف، وأصبحوا غير قادرين على النوم حتى مع استعمال سدّادات الأذن أو الحبوب المنومة".

*/أضرار مادية

تتمثّل في الإضرار بالملكات والخفض من قيمتها خاصّة العقارات المجاورة للمطارات، وذلك ما قضت به محكمة المطالبات في الو.م.أ "Us court of Claims" في قضية "Bacon V united States" بحكمها الصادر في 1961/11/01 الذي جاء فيه: "إذ أنّ المدّعين يملكون العديد من الأراضي قرب قاعدة "تيرنر" في ولاية جورجيا، وكانت هذه القاعدة تستخدم لتدريب الطيارين، وكانت الطائرات تقوم بالتخليق على مستويات منخفضة يصل إلى 250 أو 300 قدم وأحياناً على ارتفاع 100 إلى 150 قدم، ويصدر عنها ضجيج وصبب لم يعد يحتمله المدّعون وعوائلهم؛ الأمر الذي ترتّب عليه انخفاض في قيمة الأراضي المملوكة لهم، بل وزاد الضجيج شدّة بعد إدخال القاذفة "B-52S" التي تجعل المنازل تهتزّ أثناء تحليقها، ممّا دفع البعض من الملاك إلى الإعلان عن بيع منازلهم من دون أن يجدوا لها أيّ متشّر، فقضت المحكمة بتعويض المدّعين عن الأضرار المذكورة"¹.

أمّا م.ش.ج فمن خلال مصادقته على اتفاقية روما 1952م وتماشياً مع أحكام المادة 01 منها؛ لم يعترف بالضرر الحاصل عن مرور الطائرات في الحيز الجوّي وفقاً لقواعد المرور المعمول بها، غير أنّه شدّد بخصوص اعتماد الجانب التقني للطائرة، من خلال شهادة صلاحيتها للطيران الواردة في اتفاقية شيكاغو 1944م، كما جرّم الإزعاج كاستعمال أبواق المركبات في بعض الأماكن كالمستشفيات؛ وتبنّى فكرة المرفق العام القائم على تجسيد الأمن والسكينة العامّة.

لذلك سنرجع إلى ما قضى به الشّرع الإسلامي؛ حيث اعتبر الفقهاء الصياح والأصوات العالية التي تؤدّي إلى الموت ضامنة لحقّ الميّت، وهو ما قال به فقهاء الشّافعية في موت الصّبي أو العجوز من جرّاء الأصوات المرتفعة التي ترتعب منها فرائسه فيموت، غير أنّ الفقهاء الحنابلة اعتبروا أنّ الأصل في الصياح غير قاتل في الغالب فإذا عقبه موت كان قتلاً شبه عمد².

¹ فاروق إبراهيم جاسم، "أضرار ضجيج الطائرات والمسؤولية الناشئة عنها وفقاً للاتفاقيات الدولية وبعض القوانين الوطنية"، مجلة جامعة الشارقة، المجلد 16، عدد 01، الشارقة، الإمارات العربية المتحدة، سنة 2019، ص.ص 185-187.

² سامي محمّد الصّلاحيات، المرجع السابق، ص 787.

أ. مستجدات تعويض الأضرار الملحقة بالغير على السطح

قام المجتمع الدولي بإبرام اتفاقيات منفصلة لتحقيق التوازن والعدالة؛ بين مركزي المستغل والغير المتضرر على سطح الأرض، بهدف تعويض هذا الأخير الذي يعتبر طرفاً ضعيفاً في الدعاوى الناشئة عن الحوادث الجوية، لذلك تم إبرام اتفاقية روما 1952م المعتمدة كمرجع أساسي لتعويض الأضرار اللاحقة بالغير على السطح.

ومن هذا المنطلق اختصت اتفاقية روما 1952م بتعويض الأشخاص المتضررين على سطح الأرض بسبب الطائرات الأجنبية فقط، فاستثنت الطائرات المسجلة في الدولة من تطبيقها أخضعتها للقانون الوطني. كما تم تحديد المسؤولية فيها بأحكام لا تسهم في عرقلة تطور النقل الجوي، وهذا بشرط ثبوت ضرر ناشئ من طائرة أجنبية في حالة طيران، فبدأ طيرانها حسب المادة 02/01 منذ اللحظة التي تبدأ فيها القوة المحركة عملها لفصل الطائرة عن سطح الأرض؛ حتى اللحظة التي يكتمل فيها هبوط الطائرة ثانية، أما بالنسبة للطائرات الأخف من الهواء "أيروساتات" فبدأ منذ لحظة انفصالها عن سطح الأرض وتلك التي يعاد فيها وصلها به ثانية، وهو ما أخذ به م.ش.ج في المادة 02/157 من ق.رقم 06-98 دون تفصيل في ذلك، حيث اعتبرت المادة 02 من الاتفاقية المستغل كل شخص استعمل الطائرة وقت الحادث؛ أو كل شخص احتفظ لنفسه بحق الرقابة الملاحية حتى ولو خول غيره بطريق مباشر أو غير مباشر حق استعمالها، والذي يكون بنفسه أو تابعيه أو وكلائه أثناء ممارستهم لوظائفهم؛ سواء كان ذلك داخلاً أو غير داخل في نطاق اختصاصهم.

فيكون المستغل المالك المقيدة باسمه الطائرة مسؤولاً عن جبر الضرر بالتعويض؛ ما لم يقدّم الدليل خلال إجراءات تحديد مسؤوليته على أنّ شخصاً غيره هو المستغل، وعليه أن يبادر في هذه الحالة متى سمحت إجراءات التقاضي باتخاذ كافة التدابير اللازمة لإدخال هذا الأخير طرفاً في الرأي، ويكون مستغل الطائرة مسؤولاً بالتضامن في حال تم استعمال الطائرة بغير رضاه؛ أو في حال مدة تزيد على 14 يوماً ليس لأحد الحق في استعمالها غيره.

وفي هذا الإطار أعفت المادة 05 من الاتفاقية المستغل الجوي من التعويض؛ في حال وقع الحادث نتيجة إستيلاء غير مشروع على الطائرة بقوة السلاح؛ أو عن طريق اضطرابات مدنية؛ أو إذا كان المتضرر سبباً في الحادث؛ أو لحق أحد تابعيه أو وكلائه بسبب خطئه الشخصي، أما إذا كانوا شركاء للمستغل في الحادث فتقوم مسؤولية كل منهم حسب درجة الإشتراك في الضرر وفق أحكام المادة 06، وقد نفت الاتفاقية تعويض الغير على سطح الأرض بسبب ضرر حدث نتيجة ضجيج جوي، أما م.ش.ج فقد أخذ بنفس الأحكام غير أنه أعفى المشغل الجوي من المسؤولية؛ في حال حرمانه من استعمال طائرته بقوة السلطة العمومية وهذا حسب المادة 160 من ق.رقم 06-98.

والملاحظ أنه في عام 2009م قرّر المجتمع الدولي إبرام اتفاقيتين منفصلتين أطلق عليهما تسمية اتفاقية مونتريال 2009م؛ لهما نفس الأحكام بطريقة موسّعة عن أحكام اتفاقية روما 1952م مع ترجيح تطبيقهما. فالأولى نظمت تعويض الضّر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة ورجّحت تطبيقها المادة 25 منها، والثانية نظمت تعويض الأضرار اللاحقة بالغير كطرف ثالث نتيجة أفعال تدخّل غير مشروع بواسطة طائرة ورجّحت تطبيقها المادة 44.

فمن هذا المنطلق يبرز توسيع نطاقهما ليغيّر الحكم الوارد في المادة 05 من اتفاقية روما 1952؛ المتعلق بالتدخل الغير مشروع على الطائرة، كما حدّدت الاتفاقيتان مكان وقوع الضّرر الموجب لتطبيقهما أين جعلتاه داخل إقليم الدولة؛ أو في أعالي البحار وذلك ما يعدّ امتداد له¹، فإذا كان المقرّ الرئيسي لأعمال المشغل في إقليم دولة غير دولة التسجيل؛ اعتبر حسب المادة 03/02 (أ) من اتفاقية مونتريال 2009 المتعلقة بالتعويض عن الضّرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة، أنّ ضرر الطائرة قد حدث في إقليم الدولة التي يوجد فيها مقرّ أعماله الرئيسي، كما أضافت اتفاقية مونتريال 2009 المتعلقة بالتعويض عن الضّرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والناتج عن أفعال التدخّل الغير مشروع التي تشمل الطائرات؛ تطبيقها على الدول التي ليست بأطراف حسب المادة 02/01.

وقد استنتجت الاتفاقيتان تطبيقهما على الأضرار المحدثة بسبب طائرات الدولة، وحددت أنواع الضّرر المتمثّل في الوفاة؛ أو الإصابات الجسمانية أو العقلية؛ والممتلكات؛ والبيئة باستثناء الأضرار الناجمة عن واقعة نووية. كما بيّنتا إلزامية تقديم تعويض للمتضرّر دون حصوله على تعويضات جزائية؛ أو رادعة؛ أو أيّ مستحقات أخرى لا تكون من قبيل التعويض، باستثناء ما ورد في المادة 07 من اتفاقية مونتريال 2009 المتعلقة بالتعويض عن الضّرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة؛ من وجوب دفع المستغلّ لتكاليف ونفقات إجراء الدّعى بحكم صادر من المحكمة، إلّا في حال عرض المستغلّ كتابيا مبلغ تعويض على المتضرّر بعد 06 أشهر من تاريخ وقوع الحادث المسبب للضرر؛ أو قبل بدأ الدّعى أيهما كان الأخير أصدرت بعد ذلك المحكمة مبلغ تعويض أقلّ من المبلغ المعروض من طرف المستغلّ.

وقد أقرّت المادة 04 من اتفاقية مونتريال 2009 المتعلقة بالتعويض عن الضّرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة²؛ حدودا لمسؤولية المستغلّ بناءً على كتلة الطائرة، إذا أثبت أنّ الضّرر لم يحدث بإهماله أو أحد موظفيه أو وكلائه

¹ فاروق إبراهيم جاسم، "ملاحظات في اتفاقية تعويض الضّرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة 2009 (نطاق تطبيقها-أحوال عدم تطبيقها-شروط تطبيقها)"، المجلة القانونية، كلية القانون، الجامعة المستنصرية، سنة 2011، ص 42.

² ورد نفس الحكم في المادة 04 من الإتفاقية المتعلقة بالتعويض عن الضّرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والناتج عن أفعال التدخّل الغير مشروع التي تشمل الطائرات.

أو خطئهم أو امتناعهم؛ أو أنّ الضرر نشأ بفعل الغير. كما بيّنت المادة 06 من الاتفاقية المذكورة أعلاه¹؛ وجوب تضامن المشغلين الجوّيين فيما بينهم في حال حدث الضرر بأكثر من طائرة تابعة لهم للوفاء بالتعويض، وإذا تمّ دفع نسبٍ غير متساوية؛ وجب الرجوع فيما بينهم لتحديد مدى إسهام كلّ منهم في جسامه الضرر، وقد أعتت المادة 13 من الاتفاقية مالك الطائرة أو مؤجرها أو ممولها أو الحائز على حصّة فيها من المسؤولية إذا لم يكن متسبباً في الضرر هم أو أحد تابعيهم.

وفي نفس الصدد تم اعتماد حقوق السحب الخاصة؛ كميّار لتحديد المبلغ الإجمالي للتعويض الذي يمثّل أصلاً احتياطياً دولياً، استحدثه صندوق النقد الدولي عام 1969م ليصبح مكتملاً للأصول الرّسمية الخاصة بالبلدان الأعضاء، حيث تمّ حتى الآن توزيع 204.2 مليار وحدة حقوق سحب خاصة، ما يعادل 291 مليار دولار أمريكي على البلدان الأعضاء؛ منها 182.6 مليار وحدة تم توزيعها عام 2009م عقب الأزمة المالية العالمية. تتحدّد قيمة حقّ السحب الخاصّ وفقاً لسلة من خمس عملات هي: "الدولار الأمريكي؛ اليورو؛ اليوان الصيني؛ الين الياباني؛ الجنيه الإسترليني"، وقد كانت تعادل 0,888671 غرام من الذهب النقي أي 01 دولار أمريكي، وبعد انهيار نظام بريتون وودز أعيد تعريف حقّ السحب الخاصّ بأنّه يعادل سلّة من العملات (جدول 11)².

جدول 11: آخر مراجعة لسلاّت العملات المحدّدة لوحدة السحب الخاصة بعد اعتماد عملة الصين في عام 2015م.

العدد الثابت من وحدات العملة لفترة 05 سنوات بدءاً من 01 أكتوبر 2016م	الأوزان المحدّدة في مراجعة عام 2015م	العملة
0,58252	41,43	الدولار الأمريكي
0,38671	30,93	اليورو
1,0174	8,33	اليوان الصيني
11,900	8,09	الين الياباني
0,085946	10,92	الجنيه الإسترليني

المصدر: صندوق النقد الدولي، 2019، <https://bit.ly/39x9q1f>.

من ناحية أخرى تمّ تغيير المبالغ المحدّدة في المادة 11 من اتفاقية روما 1952م، والتي مازل م.ش.ج يعمل بها حسب ما أورده في المادة 161 من ق.رقم 98-06، حيث تمثّل العملة بالفرنك قائمة على وحدة نقدية معيارها 65.5 ميلغرام من الذهب الخالص بنسبة 900 من الألف؛ ثمّ يتمّ تحويلها إلى أرقام صحيحة في أيّة عملة وطنية، وفي حال رفع

¹ ورد نفس الحكم في المادة 05 من الاتفاقية المتعلقة بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والنتائج عن أفعال التدخّل الغير مشروع التي تشمل الطائرات.

² صندوق النقد الدولي (2019)، حقوق السحب الخاصة، <https://bit.ly/39x9q1f>، تاريخ الزيارة 2020/12/01، الساعة 18:56.

الدعوى تحدّد المبالغ حسب القيمة الذهبية لهذه العملات يوم صدور الحكم؛ أو في تاريخ التوزيع حسب الحالات الواردة في المادة 14¹ من اتفاقية روما 1952، وقد تمثّلت هذه المبالغ في مايلي:

// 50 ألف فرنك عن كلّ طائرة تزن 1000 كغ أو أقل.

// 50 ألف فرنك يضاف إليها 400 فرنك عن كلّ 01 كغ يزيد على 1000 كغ، بالنسبة للطائرات التي يتراوح وزنها بين ألف و 06 آلاف كغ.

// 02 مليون و 500 ألف فرنك يضاف إليها 250 فرنك عن كلّ 01 كغ يزيد على 06 آلاف كغ، بالنسبة للطائرات التي يتراوح وزنها بين 06 آلاف و 20 ألف كغ.

// 06 ملايين فرنك يضاف إليها 150 فرنك عن كلّ 01 كغ يزيد على 20 ألف كغ، بالنسبة للطائرات التي يتراوح وزنها بين 20 و 50 ألف كغ.

// 10 ملايين و 500 ألف فرنك يضاف إليها 100 فرنك عن كلّ 01 كغ يزيد على 50 ألف كغ، بالنسبة للطائرات التي يزيد وزنها عن 50 كغ.

/ أو الأ يزيد التعويض في حالة الوفاة أو الإصابة عن 40 ألف فرنك لكلّ شخص مات أو أصيب.

وقد بيّنت اتفاقية مونتريال 2009 المتعلقة بالتعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة؛ حسب المادة 20² أفضلية استحقاق مبالغ التعويض، حيث تدفع أولاً مبالغ التعويض المتعلقة بالوفاة ثم يليها الإصابة الجسدية ثم الإصابة العقلية، ويمنح ما تبقى من مبلغ التعويض لجبر أضرار مستحقة أخرى، وألّزمت المادة 08 من اتفاقية مونتريال 2009 المتعلقة بالتعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة³؛ بوجوب الإسراع في تقديم التعويض كلّه أو بعضه للأشخاص الطبيعيين بهدف سدّ احتياجاتهم الإقتصادية العاجلة كما بيّنت النسب الجديدة للتعويض.

¹ المادة 14 من اتفاقية روما 1952: "إذا تجاوز المبلغ الإجمالي للتعويضات المقررة حدّ المسؤولية الجائر تطبيقه وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية طبقت القواعد الآتية مع مراعاة أحكام الفقرة 02 من المادة 11:

أ - إذا انصرفت التعويضات إلى حالات فقد الحياة البشرية أو الإصابات البدنية فحسب وانصرفت إلى حالات الأضرار التي تصيب الأموال وحدها، خفضت هذه المطالبات تخفيضاً يتناسب مع المبالغ المقابلة لكلّ منها.

ب - إذا انصرفت التعويضات في وقت واحد إلى فقد الحياة البشرية أو الإصابات البدنية والأضرار بالأموال، خصّص أولاً وعلى سبيل الأسبقية نصف المبلغ المعدّ للتوزيع لتعويض حالات فقد الحياة البشرية والإصابات البدنية، فإن تبين عدم كفايته وُزِع توزيعاً نسبياً بينها، أمّا النصف الباقي فيوزع توزيعاً نسبياً بين التعويضات الخاصة بالأضرار التي أصابت الأموال وإذا فاض عن هذا النصف شيء انصرف إلى تعويض ما لم يمكن إتمام تسويته من الأضرار التي أصابت الحياة أو البدن".

² ورد حكم مغاير في الإتفاقية المتعلقة بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والناتج عن أفعال التدخل الغير مشروع التي تشمل الطائرات. أنظر الهامش رقم 02 في الصّفحة 192 من هاته الدراسة.

³ ورد نفس الحكم في المادة 06 من الاتفاقية المتعلقة بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والناتج عن أفعال التدخل الغير مشروع التي تشمل الطائرات.

جدول 12 : حدود مسؤولية مشغل الطائرة طبقا لاتفاقيتي مونتريال 2009 م¹.

وحدات السحب الخاصة	كتلة الطائرة	وحدات السحب الخاصة	كتلة الطائرة	وحدات السحب الخاصة	كتلة الطائرة
500 مليون	500/200 ألف كغ	18 مليون	12/06 ألف كغ	750 ألف أو أقل	500 كغ
700 مليون	500 ألف كغ كأقصى حد	80 مليون	25/12 ألف كغ	مليون و 500 ألف	1000/500 كغ
إذا تسببت في الحادث أكثر من طائرة اعتمدت الطائرة ذات أكبر كتلة قصوى		150 مليون	50/25 ألف كغ	03 ملايين	2700/1000 كغ
		300 مليون	200/50 ألف كغ	07 مليون	6000/2700 كغ

المصدر: (من إعداد الباحث).

والملاحظ أنّ عملة الدينار الجزائري في تضارب حيث تمّ تسجيل في يوم 2021/09/08 قيمة 01 وحدة سحب خاصة مساوية لـ 193.97 دينار جزائري، حيث وصل أعلى مستوياته بـ 194.348 في نفس الشهر مقارنة بـ 113.058 عام 2011 (مخطّط 03).

مخطّط 03: مؤشّر عملة الدينار الجزائري مقارنة بعملة وحدات السحب الخاصة خلال 10 سنوات الأخيرة².

حقوق السحب الخاصة بصندوق النقد الدولي إلى الدينار الجزائري

1 XDR = 193.765 DZD Oct 27, 2021, 11:20 UTC

حقوق السحب الخاصة بصندوق النقد الدولي إلى الدينار الجزائري



Oct 27, 2011, 00:00 UTC - Oct 27, 2021, 11:20 UTC
XDR/DZD close: 193.765 low: 113.058 high: 195.29

المصدر: موقع Xe، 2021، <https://bit.ly/3lAPbSS>.

وعلى عكس ما أقرته اتفاقية روما 1952 واتفاقية مونتريال 2009 المتعلقة بالتعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة؛ من آليات للفصل في النزاع والمتمثلة في القضاء أو التحكيم أو آليات معتمدة لتعويض الضرر

¹ (من إعداد الباحث).

² موقع Xe، (2021)، مؤشّرات عملة الدينار وفق وحدات السحب الخاصة، <https://bit.ly/3lAPbSS>، تاريخ الزيارة 2021/09/08، الساعة 20:23.

كالتأمين أو الضمان، فإن اتفاقية مونتريال 2009 المتعلقة بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والنتائج عن أفعال التدخل الغير مشروع التي تشمل الطائرات؛ استحدثت في الفصل الرابع منها آلية جديدة تعد أكثر ضمانا للتعويض، تمثلت في إنشائها لهيئة أطلق عليها اسم: "الصندوق الدولي للطيران المدني للتعويض عن الأضرار"؛ تختص بتنفيذ التزام المشغل بتعويض الأضرار.

أما بخصوص الأحكام القضائية فترفع الدعوى حسب المادة 16 من اتفاقية مونتريال 2009 المتعلقة بالتعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة؛ في محاكم الدولة الواقعة في إقليمها الضرر¹، وهو نفس الحكم الوارد في المادة 164 من ق. رقم 98-06 والمادة 20 من اتفاقية روما 1952، مع إمكانية اتفاق أطراف الدعوى على تحديد مكان رفع الدعوى ضمن أي دولة متعاقدة يختارونها؛ كما أجازت عرض الخصومة على محكمة التحكيم، وإذا حدث الضرر في أكثر من دولة يجوز رفع جميع دعاوى التعويض أمام محاكم الدول التي كانت الطائرة في إقليمها؛ أو على وشك مغادرتها عند وقوع الحادث. وقد اعتبرت المادة 17 من اتفاقية مونتريال 2009 المتعلقة بالتعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة²؛ الحكم الصادر نافذا في الدولة التي صدر من محاكمها وفي الدول الأطراف المصادقة على الاتفاقية باستثناء الأحكام الآتي نكرها والتي يمكن الطعن في نفاذها وهي:

- / إذا كان الإقرار أو الإنفاذ مخالفا بوضوح للسياسة العامة في الدولة الطرف التي يطلب فيها الإقرار أو الإنفاذ.
- / إذا لم يكن المدعى عليه قد تسلّم إشعارا بالحاكمة في الوقت وبالشكل الذي يسمح له بإعداد دفاعه وتقديمه.
- / إن سبق الحكم في الدعوى بحكم أو قرار تحكيم سابق بين نفس الأطراف واعتبر نهائيا وقاطعا بمقتضى قانون الدولة الطرف التي طلب فيها الإقرار أو الإنفاذ.
- / إذا ثبت غش في إصدار الحكم من أي من الأطراف كما أنّ حق إنفاذ الحكم لا يؤول إلى الطالب.
- / يجوز رفض الإقرار والإنفاذ أيضا بقدر ما يكون الحكم قد قضى بتعويضات، ومن بينها تعويضات رادعة أو جزائية، لا تعوّض طرفا ثالثا عن ضرر فعلي تكبّده.
- / عندما يصبح الحكم قابلا للإنفاذ تصبح تكاليف المحكمة أو النفقات الأخرى التي تحملها المدعي قابلة للاسترداد بموجب الحكم نفسه بما في ذلك الفوائد³ أيضا.

¹ ورد نفس الحكم في المادة 32 من الاتفاقية المتعلقة بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والنتائج عن أفعال التدخل الغير مشروع التي تشمل الطائرات.

² ورد نفس الحكم في المادة 34 من الاتفاقية المتعلقة بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والنتائج عن أفعال التدخل الغير مشروع التي تشمل الطائرات.

³ ملاحظة: الفوائد مهما كان نوعها محرمة في الإسلام قطعا إذا كانت ربا.

وقد بيّنت المادة 04/20 و05 من اتفاقية روما 1952 حالات نفاذ الحكم من عدمه الصادر من المحكمة كالاتي:

-/حالة نفاذ الحكم الصادر من المحكمة:

/ إما في الدولة المتعاقدة حيث يوجد موطن الطرف الخاسر دعواه أو المقر الرئيسي لأعماله.

/ إما في أي دولة متعاقدة أخرى توجد بها أموال للطرف الخاسر دعواه متى كانت الأموال الموجودة له في الدولة المشار

إليها في الفقرة 01¹ أو في الدولة التي صدر فيها حكم لا تسمح بضمان تنفيذه.

-/حالة عدم نفاذ الحكم الصادر من المحكمة:

*/ حكم صدر غيابيا ولم يعلم به المدعى عليه ولا بالدعوى المقامة عليه في الوقت الملائم ليمكن من الدفاع عن نفسه.

*/ تعذر على المدعى عليه أن يدافع عن مصالحه في ظروف ملائمة وعادلة.

*/ الحكم يتعلق بنزاع كان موضوع حكم أو قرار تحكيم سابق بين الخصوم أنفسهم وحاز بمقتضى قانون الدولة التي طلب

فيها التنفيذ قوة الشيء المحكوم به.

*/ الحكم جاء وليد طرق احتياطية صادرة من أي من المتخاصمين.

*/ في حال كان الشخص طالب التنفيذ غير ذي صفة.

*/ في حال كان الحكم مخالفا للنظام العام.

في الأخير يسقط حق المضرور في التعويض حسب المادة 19 من اتفاقية مونتريال 2009 المتعلقة بالتعويض

عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة²، في حال عدم رفع الدعوى أو تقديم إخطار خلال 02 سنة تبدأ من

تاريخ وقوع الحادث المسبب للضرر، وهو نفس الحكم الذي أخذ به م.ش.ج من خلال المادة 163 من ق.رقم 98-06،

ولمحكمة موضوع النزاع السلطة التقديرية في ضبط تاريخ وقوع الحادث وفترة سنتي التقادم، وفي حال وفاة المدعى عليه

ترفع الدعوى على من يمثله قانونيا في أملاكه حسب المادة 20 من اتفاقية مونتريال 2009 المتعلقة بالتعويض عن الضرر

الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة³.

¹ المادة 01/20 من اتفاقية روما 1952: " تقام الدعوى القضائية بالتطبيق لأحكام هذه الاتفاقية أمام محاكم الدولة المتعاقدة التي وقع الضرر فيها على أنه متى تم اتفاق بين واحد أو أكثر من المدعين وواحد أو أكثر من المدعى عليهم، جاز رفع الدعوى أمام محاكم أي من الدول المتعاقدة، على ألا تؤثر هذه الإجراءات على حقوق أولئك الذين يقيمون دعوى في الدولة التي وقع الضرر فيها.

وللخصوم أيضا أن يعرضوا نزاعهم على هيئة تحكيم في أي من الدول المتعاقدة.

² ورد نفس الحكم في المادة 36 من الاتفاقية المتعلقة بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والتأج عن أفعال التدخل الغير مشروع التي تشمل الطائرات.

³ ورد نفس الحكم في المادة 37 من الاتفاقية المتعلقة بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والتأج عن أفعال التدخل الغير مشروع التي تشمل الطائرات.

الباب الثاني

التصرفات القانونية الواردة على

الظاهرة

تعتبر الطائرات منقولا ذا طبيعة خاصة في نظامها القانوني؛ كونها غير ثابتة وتتحرك باستمرار. فحسب فقهاء القانون تمثل الطائرة حقاً ذا قيمة مالية يمكن تقديره بالنقود، إلا أنهم اختلفوا في تحديد معنى الحق؛ فظهرت نظريتان سميت الأولى "نظرية الإرادة" أو "النظرية الشخصية"، حيث اعتبرته سلطة إرادية يخولها القانون لشخص معين للقيام بالأعمال، ثم ظهرت "نظرية المصلحة" أو "النظرية الموضوعية" والتي عرفت بأنه مصلحة يحميها القانون، غير أنهم أغفلوا صفة الإرادة التي تعبر عن جوهر مباشرة الحق أو استعماله، ثم ظهرت "النظرية المختلطة" والتي حاولت الجمع بين الرأيين الأوليان.

لذلك قام المجتمع الدولي بتنظيم الحقوق الواردة على الطائرة بغية تحديد ماهيتها، حيث يمثل هذا الموضوع دراسة للشق الخاص الذي عالجه القانون الجوي، استناداً لأحكام القانون المدني باعتباره المصدر الأصل لتنظيم هذه الحقوق؛ وما يترتب عنها من نتائج، فهي مقسمة إلى حقوق عينية أصلية وأخرى تبعية تمثل تنظيماً قانونياً متكاملًا.

الفصل الأول : المعالجة القانونية لملكية الطائرة

تمثل الملكية حقاً عينياً أصلياً تخول صاحبها سلطة مباشرة على شيء معين، يستطيع بها استعماله واستغلاله والتصرف فيه تحت حماية القانون، فيجوز له الإستثناء والتسلط بهذا الحق سواء كان مفرزاً أو شائعاً وذلك في الإطار القانوني وتحت حمايته؛ فلا حاجة لاستئذان أو وساطة أي أحد لمباشرة سلطاته الكاملة في نطاق ملكيته.

كما أن محلّ الحق هنا يرد دائماً على الأشياء المتمثلة في الجمادات؛ أو الكائنات الحيّة؛ أو العقارات؛ أو المنقولات، مثلية كانت أو قيمية؛ قابلة للاستهلاك أو غير ذلك؛ مادية أو معنوية ما عدا الإنسان، فالحق العيني دائماً ما يهتم بالأشياء التي لها قيمة مالية.

فالحقوق العينية الأصلية تنشأ مقصورة في ذاتها ولذاتها وليس تبعاً لحق آخر، لأجل ذلك سميت أصلية، وقد اشتمل النظام الدولي وتبعه التشريع الوطني على إلزامية تسجيل الطائرة، لأنّ مباشرة استغلالها يرتب تصرفات تنشئ حقوقاً لذوي المصلحة ينبغي تنظيمها.

المبحث الأول: النظام القانوني الدولي لحماية الحقوق والضمانات المعترف بها للطائرة

ساهم استغلال الطائرة في خلق حقوق عينية كان الهدف منها مواصلة الرحلات الجوية؛ وعدم عرقلة سير قطاع الطيران المدني الذي يعتبر مرفقا خدماتيا هاما. كان ذلك سببا في إبرام اتفاقية جنيف بشأن الإعراف الدولي بالحقوق على الطائرات لعام 1948م؛ التي نصت على وضع نظام دولي يقضي بالإعتراف الدولي للحقوق التي تكون الطائرة محلا لها، وحماية مصالح الملكية وتحديد القرارات ذات الأولوية وحماية حقوق الحجز والرهن التي تمت بالتراضي بين الطرفين.

تعتبر اتفاقية جنيف الخاصة بالإعتراف الدولي للحقوق التي ترد على الطائرات؛ الموقع عليها في 19 جوان 1948م، نتيجة لتوصية المؤتمر الدولي للطيران المدني المنعقد في شيكاغو عام 1944م، والتي دخلت حيز التنفيذ في سبتمبر 1953م¹. فقد حاولت هذه الاتفاقية التوفيق بين الأنظمة القانونية المختلفة رغم صعوبة هذا الأمر، فوضعت قواعد عامة لحل تنازع قوانين الدول المتعاقدة مع مراعاة الأنظمة الداخلية لها؛ فتضمنت قواعد موضوعية وقواعد إسناد مما يفهم أنها اكتفت بالإحالة إلى القوانين الداخلية للدول الأعضاء فيها².

فعدم كفاية اتفاقية جنيف 1948م لجبر المسائل القانونية المتعلقة بالحقوق الواردة على الطائرة؛ دفع المجتمع الدولي لإبرام بروتوكول ملحق باتفاقية كيب تاون المتعلقة بالضمانات الدولية على المعدات المنقولة، التي أنشئت بهدف خلق إطار دولي لتسهيل تمويل كفاءة وتأجير المعدات المتنقلة، واعتمدت في أواخر عام 2001م، وصادقت عليها 62 دولة حتى عام 2014م بالإضافة إلى الإتحاد الأوروبي. وقد كانت هذه الاتفاقية عبارة عن مشروع مشترك بين كلية الحقوق بجامعة أكسفورد، وكلية الحقوق بجامعة واشنطن برعاية من المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص "اليونيدرو"³.

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 23.

² عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 128.

³ لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) ومؤتمر لاهاي والمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص (اليونيدرو) المتعلقة بالمصالح الضمانية، الأمم المتحدة، طبع في النمسا، سنة 2012، ص 27.

المطلب الأول: اتفاقية جنيف 1948 الخاصة بالإعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات

قامت الجزائر بالصادقة على اتفاقية جنيف 1948 بموجب المرسوم رقم 64-151؛ المتضمن مشاركة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية في الاتفاقية الخاصة بالإعتراف الدولي بالحقوق المترتبة على الطائرات؛ وهو ما يعدّ اعترافاً منها بهاته الحقوق التي تنشئ التزامات لا تنقضي إلاّ بالوفاء بها. فهاته الاتفاقية تمثل المرجع الأساسي لضمان جميع الحقوق التي تكون الطائرة محلاً لها؛ لذلك قسّم هذا المطلب إلى فرعين خصص الأول منه لدراسة نطاق وشروط تطبيق الاتفاقية، والثاني لدراسة قواعد الإعتراف الدولي بهذه الحقوق.

الفرع الأول: أحكام تطبيق اتفاقية جنيف 1948م

فرضت اتفاقية جنيف 1948م تطبيقها على كلّ دولة صادقة على أحكامها؛ ووضعت شروطاً للإعتراف بحقوقها.

الفقرة 01: نطاق تطبيق اتفاقية جنيف 1948م

نصت المادة 11 من الاتفاقية على إلزامية تطبيقها في كل دولة متعاقدة على جميع الطائرات المسجلة في دولة متعاقدة أخرى؛ مع اشتراط تطبيق كل دولة لما ورد فيمايلي:

- المادة 02 المتعلقة بقيد الدول المتعاقدة لطائرة واحدة على نفس السجل، وحقهم في رفض هذا التسجيل إذا كان لا يتلاءم مع القوانين الداخلية؛ مع إحالة الآثار المترتبة عن ملكية الطائرة للقانون الوطني.
- المادة 03 المتعلقة بتحديد السلطة المختصة القابضة لسجل الترخيم والمصدرة لشهادة التسجيل، وإمكانية الشخص المعني الحصول على نسخ منها تثبت ما يحويه السجل، مع إمكانية فرض رسوم نظير هذه الخدمات.
- المادة 09 المتعلقة بعدم إجازة البيع بسند تنفيذي ونقل قيد الطائرة أو جنسيتها من سجل دولة متعاقدة إلى سجل دولة متعاقدة أخرى؛ إلا بعد رفع اليد عن جميع الحقوق المسجلة أو موافقة أصحاب هذه الحقوق على هذا النقل.
- المادة 04 المتعلقة بحقوق الإمتياز المتمثلة في استيفاء مستحقات إنقاذ الطائرة أو مصاريف حفظها في حال أجريت على إقليمها.

فمن استقراء أحكام هذه المادة نجد أنها ألزمت الدول المتعاقدة بتطبيق أحكامها على الطائرات الأجنبية المسجلة لدى دولة متعاقدة أخرى، كان الهدف من ذلك توفير الحماية الدولية للالتزامات الناشئة بين دولتين متعاقدين؛ لأنّ الإعتراف بالحقوق الواردة على الطائرة قد أحالتها الاتفاقية إلى القانون الوطني¹، وهو ما تمّ

¹ عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 129.

تبيانه في المادتين 02 و 03 السابق ذكرهما، والمادة 01 التي ألزمت كلّ الدول المتعاقدة الإعتراف بمايلي:

- حقّ الملكية على الطائرة لكلّ شخص حاز طائرة عن طريق الشراء،
- الإعتراف بحق استعمال طائرة وفق عقد إيجار تكون مدّته 06 أشهر على الأقل.
- الإعتراف بحق رهنٍ رسمي أو حيازي وكل حق مشابه لهما يكون على طائرة عن طريق الإتفاق ضمانا للوفاء بدين، بشرط أن تأسس طبقا لقانون الدولة المتعاقدة التي سجّلت فيها جنسية الطائرة وقت تأسيس هذه الحقوق، وقد دوّنت بصفة منتظمة في سجلّ عامٍ للدولة المتعاقدة التي سجّلت فيها جنسية الطائرة.
- الإعتراف بألوية الحقوق المذكورة في المادة 01 من الإتفاقية على جميع الحقوق الأخرى المعترف بها طبقا للقانون الوطني.

وقد استنتجت هذه الإتفاقية من تطبيقها الطائرات العسكرية والجمارك والبوليس وطائرات الدولة، ومعنى ذلك أنّها لا تطبّق إلاّ على طائرات الدولة المخصّصة للاستغلال التجاري، وذلك مابيّنته المادة 13 بقولها: "لا تسري هذه الاتفاقية على الطائرات المستعملة في خدمات عسكرية أو جمركية أو في خدمات الشرطة".

الفقرة 02: شروط الإعتراف بالحقوق الواردة على الطائرة

أوردت الإتفاقية شرطان لكي يتمّ الإعتراف بالحقوق الواردة على الطائرة دوليا هما :

1- أن تنشأ هذه الحقوق طبقا لأحكام قانون جنسية الطائرة وقت إبرام العقد: وهو ما نصّت عليه المادة 01 من الاتفاقية، كما أحالت إلى القانون الوطني فيما يخصّ صحّة شروط نشأة هذه الالتزامات، وهو ما يتبيّن من استقراء المادة 02/02 والتي أجازت للدولة رفضها قيد أيّ تصرف يكون قد نشأ مخالفا لأحكام قانونها الداخلي.

وقد قصدت بالقوانين الوطنية القواعد الموضوعية دون قواعد الإسناد، والتي تعتبر قواعد قانونية وطنية تهدف إلى تحديد القانون الملائم؛ لحكم علاقة ذات عنصر أجنبي من بين قوانين الدول التي تريد تنظيم هذه العلاقة، فمضمونها ليس موضوعيا ولا يتضمّن حكما نهائيا للعلاقة ذات العنصر الأجنبي، فهي قاعدة تنظيمية غير مباشرة تبيّن القانون واجب التطبيق على النزاع، وهذا القانون يتضمّن قواعد موضوعية مباشرة يمكن للقاضي من خلالها الفصل في النزاع، وهي قائمة على ثلاثة عناصر هي (الفكرة المسندة، وضابط الإسناد، والقانون المسند إليه)¹، أما في حال وجود

¹ راضي نبيه راضي علاونة، المرجع السابق، ص 08.

دولة متعدّدة الشرائع فهنا تطبّق الاتفاقية قواعد تنازع القوانين أي قواعد الإسناد لتبيان القانون الواجب التّطبيق ومعرفة صحّة شروط نشأة الحق¹.

2- أن تسجّل هذه الحقوق في سجلّ الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها: نصّت اتفاقية جنيف 1948م عليه في المادة 01، مع ذكر عنوان السّلطة المسؤولة عن حفظ السّجل في كل شهادة من شهادات تسجيل جنسية الطّائرات، ولكلّ شخص الحق في الحصول على نسخ أو مقتطفات مصادقة حسب الأصول من البيانات المقيدة، حيث تشكّل دليلا ظاهرا لمحتويات السّجل حتى يقوم دليل عكسي على ذلك، وإذا كان قانون دولة متعاقدة ينصّ على أنّ إيداع وثيقة ما لغرض قيدها له نفس مفعول القيد، فإنّ هذا الإيداع يكون له نفس المفعول لإغراض هذه الاتفاقية، وفي تلك الحالة يجب اتّخاذ ما يلزم من تدابير لإتاحة هذه الوثيقة للجمهور وهو ما بينته المادة 03، وقد حرصت الاتفاقية على تسجيل هذه التّصرفات في سجلّ واحد حتى تسهّل عملية تتبّعها ومراقبتها باعتبار الطائرة منقولا يمكنه الانتقال بسهولة.

الفرع الثّاني: المحتوى القانوني لاتفاقية جنيف 1948م

اشترطت الاتفاقية قواعدا كان الهدف منها حماية الطّرف الضّعيف في العلاقة التّعاقدية؛ وفكّ النزاع النّاشئ بتبيان القانون الواجب الإحتكام إليه، كما قامت بترتيب الحقوق العينية التبعية النّاشئة عن الدّين.

الفقرة 01: قواعد اتفاقية جنيف 1948م

أرست اتفاقية جنيف 1948 ثلاث قواعد تمثّلت فيمايلي:

1- إخضاع الحقوق الواردة على الطائرة لقانون جنسية الطائرة: يمثّل هذا الحكم قاعدة إسناد للفصل في تنازع القوانين بموجب المادة 09 من الاتفاقية، فتنصّ على عدم إجراء أي قيد للطائرة؛ أو تحويل من سجلّ الدولة المتعاقدة إلى سجلّ دولة أخرى، ما لم تُسوّى كامل الحقوق المقيدة عليها أو يوافق أصحاب الحقوق على النقل.

2- التّزام كافة الدّول بالإعتراف بكافة الحقوق التي جاءت بها الاتفاقية: بمفهوم المخالفة لا تلتزم الدّول بالحقوق التي لم تحددها الاتفاقية، وإن كانت قد أجازت لها الإعتراف بحقوق أخرى بشرط جوهرية؛ وهو أن تكون مرّتبّة هذه الحقوق تالية للحقوق المحدّدة في الاتفاقية.

3- عدم التّزام الدّول بالإعتراف بإنشاء أو نقل أي حق أجراه الشّخص الذي اتّخذ في حقّه إجراء الحجز أو

¹ عبد الفضيل محمّد أحمد، المرجع السّابق، ص.ص 129-130.

البيع الجبري: ألغت هنا الاتفاقية تصرفات كل شخص أراد إنشاء أو نقل حق، كان محلّه طائرة قيد الحجز أو البيع الجبري؛ وكان عالماً بإجراءات التنفيذ المتخذة ضده، في حال كان الهدف منه الإضرار بالذائن الحاجز أو الذي يباشر التنفيذ، وهو ما نصّت عليه المادة 06 من الاتفاقية بقولها: "في حالة توقيع الحجز على طائرة ما أو بيعها بسند تنفيذي أو في حالة وجود أي حقّ عليها، لا تكون الدول المتعاقدة ملزمة بأن تعترف سواء ضدّ الذائن القائم بالحجز أو بالتنفيذ أو ضدّ المشتري، بتأسيس أيّ حقّ من الحقوق المذكورة في الفقرة (1) من المادة الأولى أو نقله من جانب الشخص الذي وجّهت ضده إجراءات البيع أو التنفيذ وكان عالماً بها"¹.

الفقرة 02: ترتيب الحقوق العينية التبعية في اتفاقية جنيف 1948م

كأصل عام إنّ محل الحقوق المعترف بها في الاتفاقية هو الطائرة، غير أنّها ألزمت كذلك الدول المتعاقدة بالإعتراف بالحقوق العينية الواردة على قطع الغيار المخزونة أينما كان تواجدها؛ بشرط أن تبقى هذه القطع في أماكن تواجدها ليتمّ الإعلان عنها بغية إعلام الغير بطبيعة ونطاق الحقّ الوارد عليها.

أمّا من حيث ترتيب الحقوق العينية التبعية فقد أحالت ذلك إلى القانون الداخلي؛ أي قانون محلّ شهر الطائرة (قانون جنسية الطائرة) مع مراعاة أحكام الاتفاقية، ووضعت قاعدة موضوعية ربّبت فيها هذه الحقوق فجعلت الإمتيازات الجويّة في المرتبة الأولى؛ ثم باقي الحقوق الأخرى في المرتبة الثانية؛ ثم الحقوق التي نظّمها الدول. ثمّ أوردت استثناءين فجعلت المصاريف القضائية تسبق الإمتيازات في استيفائها، كما جعلت الديون الأحدث في النشأة تتقدّم على قرائنها من الديون الممتازة، وفق أحكام المادة 04 حسب الترتيب الآتي:

1- أتعاب مستحقّة مقابل إنقاذ الطائرة.

2- مصاريف غير عادية لا يمكن تجنبها لحفظ الطائرة.

يجري ترتيب الحقوق المذكورة وفقاً للترتيب الزمني للوقائع التي أدت إلى نشوئها، كما يجوز تدوينها في السجل خلال فترة 03 أشهر من تاريخ انتهاء عمليات إنقاذ الطائرة أو حفظها، غير أنّه بعد انقضاء 03 أشهر يمكن للدول المتعاقدة ألاّ تعترف بها؛ إلّا في حال قيدها قبل هذه المدّة، أو الإتّفاق على مبلغ المطالبة أو رفع دعوى قضائية بشأن هذا الحق. وفيما يتعلّق بالدعوى القضائية يحدّد قانون المحكمة الظروف الطارئة التي تجيز الخروج عن مهلة 03 أشهر أو وقفها.

¹ عبد الفضيل محمّد أحمد، المرجع السابق، ص 131.

المطلب الثاني: بروتوكول كيب تاون 2006م المتعلق بالمسائل التي تخصّ معدات الطائرة

يعتبر هذا البروتوكول نتاجا للمؤتمر الدبلوماسي المنعقد في كيب تاون بجنوب أفريقيا عام 2001، وقد حضر المؤتمر 68 دولة و14 منظمة دولية؛ وقّعت 53 دولة على قرار يقترح المعاهدة، ودخلت حيّز النفاذ في 01 أبريل 2004 وصادق عليها 57 طرف. وقد أُلحقت الإتفاقية بأول بروتوكول تعلّق بـ"المسائل التي تخصّ معدّات الطائرة"، حيث تمّ التصديق عليه في 01 مارس 2006 من قبل 08 دول هي: إثيوبيا وإيرلندا وماليزيا ونيجيريا وعمان وبنما وباكستان والولايات المتحدة¹.

تضمّنت اتفاقية كيب تاون 2001 إنشاء مصلحة دولية معترف بها في جميع الدول المتعاقدة؛ وسجّل دولي إلكتروني للمصالح؛ وحقوق معيارية للدائنين عند التّقصير، بغية تجسيد 05 أهداف² أساسية هي:

- * /تسهيل اقتناء وتمويل الأصول المتقلّبة دولياً من خلال إنشاء حقوق معترف بها في جميع الدول المتعاقدة.
- * /إعطاء الدائنين حقّ اللّجوء إلى التّقصير الأساسي والحلول المتعلقة بالإعسار.
- * /إنشاء سجل إلكتروني دولي.

/التأكد من تلبية الإحتياجات المحدّدة لصناعة الطائرات.

/منح الدائنين المحتملين درجة أكبر من النّقة عند تقديم الإلتزام للمقترضين.

الفرع الأوّل: علاقة البروتوكول كيب تاون 2006م باتفاقية جنيف 1948م

يعتبر بروتوكول كيب تاون 2006م آخر صكّ دولي تمّ إبرامه؛ قام بتنظيم بعض الحقوق التي ترد على الطائرة، فهو مشابه لاتفاقية جنيف 1948م من ناحية الموضوع مع بعض الفروق، ورغم عدم مصادقة الجزائر على هذه الإتفاقية والبروتوكولات الثلاثة³ الملحقة بها، والذي يجعل دراسة هاته الإتفاقية خارجا نوعا ما عن بحثنا، إلا أنّنا سنورده لإبراز الفروق بينها؛ وبين أحكام اتفاقية جنيف 1948م التي صادق عليها م.ش.ج.

¹ فضلي عمرو محمّد، الضّمّانات الدّولية على المعدّات المنقولة: حماية للمستثمرين وتسيير الطّائرات -دراسة تحليلية مقارنة لاتفاقية كيب تاون للضّمّانات الدّولية على المعدّات المنقولة وإنجازاتها على الصّعيد الدّولي والإقليمي وبشأن تمويل المعدّات المنقولة، دار الفتح للطباعة والنّشر، سنة 2020، ص 07.

² Andrew Evans Parther, Cape Town Convention, Andrew.evans@ffw.com, November 2011, p03.

³ أُلحقت اتفاقية كيب تاون لعام 2001م بـ03 بروتوكولات هي:

-بروتوكول متعلّق بالمسائل التي تخصّ معدّات الطّائرات المصادق عليه في عام 2006م. (دخل حيّز النّفاذ)

-بروتوكول لوكسمبورغ المتعلّق بالمسائل الخاصة بعربات السكك الحديدية المصادق عليه في عام 2007م. (لم يدخل حيّز النّفاذ)

-بروتوكول متعلّق بالمسائل الخاصة بالموجودات الفضائية المصادق عليه في عام 2012م. (لم يدخل حيّز النّفاذ)

الفقرة 01: التعريف ببروتوكول كيب تاون 2006م

تم توقيع بروتوكول 2006م المتعلق بالمسائل الخاصة بمعدات الطائرات؛ الملحق باتفاقية كيب تاون 2001م المتعلقة بالضمانات الدولية على المعدات المنقولة رسمياً مع دخول المعاهدة حيز التنفيذ، فهو البروتوكول الوحيد المعتمد دولياً من بين البروتوكولات الملحقة بالاتفاقية، حيث يطبق على هياكل الطائرات ومحركاتها وطائرات الهليكوبتر. وقد أنشئ بموجبها السجل الدولي للأصول المنقولة؛ لتسجيل الملكية الدولية في معدات الطائرات، يقع مقره في أيرلندا كما يتضمن حالات الوساطة لتسوية منازعات التأجير ملحقة بالمحكمة العليا في أيرلندا¹.

الفقرة 02: الأسباب الدافعة لإبرام بروتوكول كيب تاون 2006م

تم إبرام هذا البروتوكول لعدم كفاية الأحكام التي جاءت بها اتفاقية جنيف 1948م؛ كمحاولة لخلق حالة من الانسجام والاتساق بين قواعد الإسناد الخاصة بضمانات الملكية، فنص اتفاقية جنيف 1948م على تطبيق الدولة التي سجلت فيها جنسية الطائرة لم تعد صالحة للاستخدام في عصرنا الحالي، ومثال ذلك اشتراطها في حصول الدائن المضمون على حق الأولوية بالتسجيل؛ بشرط ألا يكون على علم بوجود منفعة سابقة غير مسجلة وهو ما تم استبعاده من كثير من الأنظمة، كما لا تمنح نصوصها بشأن التعويضات اعتباراً كافياً لأي من إجراءات التنفيذ خارج سياق الإجراءات القضائية، فاستحالة تعديلها بسبب اعتمادها على إسناد معظم المسائل إلى قانون الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها²؛ ونطاقها الواسع للأساليب المستخدمة من الدول لمعالجة المصالح الأمنية يخلق صعوبات للدائنين في قضايا الإعتراف³.

فالهدف الرئيسي من اتفاقية كيب تاون 2001م وملحقه المتعلق بمعدات الطائرات 2006م؛ هو تقليل تكلفة الحصول على التمويل للأصول المتحركة العالية القيمة مثل الطائرات التي تعبر الحدود بصفة منتظمة. وتتمثل الآلية الرئيسية لدى الاتفاقية في توفير مساحة لخلق "المصالح الدولية"، مثل الزهن أو عقود تمويل الطائرات المستأجرة التي يمكن الإعتراف بها من قبل كافة الدول المتعاقدة، وتوفير سبل انتصاف دولية متاحة للدائنين في حالة تقصير شركة الخطوط الجوية أو شركة الطيران في سداد المبالغ المتعلقة بالمصالح الدولية، بالإضافة إلى ذلك توصي اتفاقية كيب تاون بإنشاء سجل دولي

¹ فضلي عمرو محمد، المرجع السابق، ص 09.

² فريق عمل الطيران AWG، المرجع السابق، ص 03.

³ Sandeep Gopalan, Securing Mobile Assets: The Cape Town, Convention and Its Aircraft Protocol, NORTH CAROLINA JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW AND COMMERCIAL REGULATION, UNC SCHOOL OF LAW, V29, N01, USA, 2003, P61.

إلكتروني لتسجيل "المصالح الدولية"¹.

الفرع الثاني: الأحكام القانونية المتعلقة ببروتوكول كيب تاون 2006م

سيقسم هذا الفرع إلى فقرتين خصّصت الأولى منها لتحديد نطاق تطبيق البروتوكول، أمّا الثانية فتعلّقت بأهم التدابير القانونية التي جاء بها البروتوكول.

الفقرة 01: نطاق تطبيق بروتوكول كيب تاون 2006م

ألزمت المادة 08 تطبيق البروتوكول على الدول المتعاقدة في حال إعلانها بموجب المادة 01/30² منه، وأباححت للدول الغير متعاقدة الإتفاق على تنفيذ قانون وطني كلياً أو جزئياً، لإبرام عقود بيع أو ضمان أو الإتفاق على تنزيل مرتبة ذي صلة، وقد نصت المادة 01/02 والمادة 03 على تطبيق أحكام البروتوكول على التصرفات التي ترد على معدّات الطائرات، والتي تكون وفق عقود بيع أو ضمان حسب مابيّنته المادة 05³.

والمقصود بالمعدّات هياكل الطائرات التي يمكن أن تحمل ما لا يقل عن 08 بما في ذلك الطاقم؛ أو البضائع التي لا يقلّ وزنها عن 2750 كغ، ومحركات الطائرة التي تملك قوّة دفع لا تقلّ عن 1750 رطلاً إذا كانت طائرة دفع؛ أو ما لا يقلّ عن 550 عمود إقلاع مصنّف حسب القدرة الحصانية إذا كانت توربينات أو مكبس، وطائرات هليكوبتر التي يمكنها نقل 5 أشخاص على الأقلّ بما في ذلك الطاقم أو البضائع التي لا يقلّ وزنها عن 450 كغ⁴.

وتعتبر إمكانية تحديد إحدى معدّات الطائرات متطلّباً هاماً لأنّ نظام التسجيل بموجب الاتفاقية قائم على الأصول، كما تنص المادة 07 على ضرورة إدراج الرّقم المتسلسل للصّانع واسمه وتسمية طراز المعدّات. وعليه فإنّ الطائرة ككل لا تعتبر إحدى معدّات الطائرات حسب أحكام البروتوكول ما لم تكن طائرة هليكوبتر

¹ زين سعودي وآخرون (2016)، استعادة ملكية الطائرات في الإمارات بموجب اتفاقية كيب تاون، <https://bit.ly/33LqPj3>، تاريخ الزيارة 2020/12/05، الساعة 10:35.

² المادة 01/30 من بروتوكول كيب تاون 2006: "الإعلانات المتعلقة بأحكام معينة: (1) لأيّ دولة متعاقدة أن تعلن عند التصديق على هذا البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الإنضمام إليه، أنّها لن تطبق أيّ مادة أو أكثر من المواد الثامنة والثانية عشرة والثالثة عشرة من هذا البروتوكول".

³ المادة 5 من بروتوكول كيب تاون 2006: "يكون أيّ عقد بيع لأغراض هذا البروتوكول هو عقد البيع: (أ) المبرم كتابة. (ب) المتصل بإحدى معدّات الطائرات التي يملك البائع سلطة التصرف فيها. (ج) الذي يسمح بتحديد معدّات الطائرات وفقاً لهذا البروتوكول. ينقل عقد البيع حقوق البائع في معدّات الطائرات إلى المشتري وفقاً لشروط ذلك العقد.

يظلّ تسجيل عقد البيع سارياً إلى أجل غير مسمّى. ويظلّ تسجيل عقد البيع المرتقب سارياً ما لم يشطب أو إلى انتهاء المدّة المحدّدة في التسجيل إن وجدت. Andrew Evans Parther, Op.Cit; p03.

فقط، ويعتبر المحرك المركب على هيكل الطائرة إحدى معدّاتها المستقلة ولا يشكّل جزءاً من هيكلها، وعلى التّقيض من ذلك يشكّل المحرك المركب على طائرة هليكوبتر جزءاً منها، فبموجب البروتوكول يتمثّل عامل الرّبط البديل لموقف المدين في دولة متعاقدة؛ في أنّ العقد يتعلّق بطائرة هليكوبتر أو بهيكل الطائرة المتعلّق بها، والمسجّلة في سجلّ الطّائرات في دولة متعاقدة تكون دولة التّسجيل¹ وهو ما أورده المادة 01/04².

الفقرة 02: التّدابير القانونية التي جاء بها بروتوكول كيب تاون 2006م

اشتراط البروتوكول أن يكون عقد البيع مكتوباً على معدّات الطّائرات التي يملك البائع سلطة التّصرف فيها، فتنقل بعقد البيع حقوق البائع في معدّات الطّائرات إلى المشتري وفقاً لشروط ذلك العقد، ويظلّ تسجيل عقد البيع سارياً إلى أجل غير مسمّى ما لم يشطب؛ أو إلى انتهاء المدّة المحدّدة في التّسجيل إن وجدت، كما يمكن إبرام هذا العقد من طرف وكيل أو أمين أو أي صفة قانونية أخرى.

من ناحية أخرى أجازت المادة 09 للمدين شطب تسجيل الطائرة، وأن يعمل على التّصدير والنّقل المادي لمعدّات الطائرة من الإقليم الذي توجد فيه، بشرط موافقة كتابية مسبقة من حائز أي ضمانّة مسجّلة أعلى مرتبة من ضمانّة الدائن، المقصود بالدائن المضمون الذي يكون أعلى مرتبة من الدائن العادي كل دائن أعطى الأشخاص المعنيين إشعاراً مسبقاً مكتوباً مدته 10 أيام عمل أو أكثر؛ ببيع أو تأجير معترّم يعتبر قد وقّى بشرط إعطاء إشعار مسبق على وجه معقول، ولا يحول ما تقدّم دون اتفاق الدائن المضمون مع المدين أو الضامن على مدة أطول للإشعار المسبق.

ويشترط في الدّولة المتعاقدة أن تلبّي طلب شطب التّسجيل والتّصدير في الحالتين التاليتين؛ مع مراعاة

¹ فريق عمل الطّيران AWG، المرجع السّابق، ص 74.

² المادة 4 من بروتوكول كيب تاون 2006: " (1) دون الإخلال بالفقرة 1) من المادة 3 من الاتفاقية ، تنطبق الاتفاقية أيضا بالنسبة لطائرة هليكوبتر ، أو هيكل طائرة ، مسجّلة في سجلّ للطّائرات في دولة متعاقدة هي دولة التّسجيل، وإذا تمّ التّسجيل طبقاً لاتفاق بشأن تسجيل الطائرة فيعتبر التّسجيل سارياً من وقت إبرام ذلك الاتفاق .

(2) لأغراض تعريف " العملية الدّاخلية " في المادة 1 من الاتفاقية:

(أ) يكون موقع هيكل الطائرة في دولة تسجيل الطائرة التي يشكّل جزءاً منها.

(ب) يكون موقع محرّك الطائرة في دولة تسجيل الطائرة التي ركب فيها، أو في المكان الذي يوجد به فعلاً إن لم يكن مركباً في طائرة.

(ج) يكون موقع طائرة هليكوبتر في دولة تسجيلها، وقت إبرام العقد الذي ينشئ الضّمانة أو ينصّ عليها.

(3) يجوز للأطراف الاتفاق كتابة على استثناء تطبيق المادة الحادية عشرة ، ويجوز لهم في علاقتهم المتبادلة نقض نظام هذا البروتوكول أو تغيير تأثيرها، باستثناء الفقرات من (2) الى (4) من المادة التاسعة.

لوائح السلامة المطبقة:

أ. أن يكون الطلب مقدّمًا على النحو السليم من الطرف المرخص له بذلك؛ بموجب ترخيص مسجّل وغير قابل للإلغاء بتقديم طلب الشطب والتصدير.

ب. أن يقدم الطرف المرخص له إلى سلطة التسجيل؛ شهادة بأن الضمانات المسجّلة التي لها أولوية على ضمانات الدائن الذي صدر لصالحه الترخيص قد تمّ تأديتها، أو أنّ حائزي هذه الضمانات قد وافقوا على الشطب والتصدير.

وفي حال أراد الدائن المضمون إجراء الشطب والتصدير دون أمر قضائي؛ وجب عليه تقديم إشعار مكتوب مسبق معقول باقتراح الشطب والتصدير؛ كما نصت المادة¹ 17 على اعتماد سجلّ دولي لتوثيق الضمانات الواردة على معدّات الطائرة، حيث يتمّ تسجيلها إلكترونيا طبقا للمادة 02 من اللوائح والإجراءات الخاصة بالسجلّ الدولي²، فهو مرفق دولي لإجراء عمليات التسجيل والبحث وفق أحكام الإتفاقية والروتوكول حسب المادة 03 من اللوائح. يعدّ البروتوكول ملحقا باتفاقية اتفاقية كيب تاون 2001م، ما يبيح تطبيق الأحكام التي جاءت بها الاتفاقية في حالة تقصير المدين في تنفيذ إلتزامه والمتمثلة فيمايلي³:

/ حيازة أو السيطرة على أيّ شيء أو بيع أو تأجير أي شيء بالطائرة.

/منح أيّ شيء بالطائرة على سبيل الإقتناع أو سداد الديون.

/تحصيل أو تلقّي الإيرادات أو الأرباح المتحقّقة من إدارة أو استخدام أي شيء بالطائرة.

¹ المادة 17 من بروتوكول كيب تاون 2006: "(1) السلطة الإشرافية هي الهيئة الدولية المعيّنة بقرار معتمد من المؤتمر الدبلوماسي المنعقد لاعتماد اتفاقية بشأن المعدّات المنقولة وبروتوكول بشأن الطائرات.

(2) إذا لم تتمكّن الهيئة الدولية المشار إليها في الفقرة السابقة أو لم ترغب في العمل كسلطة إشرافية، يعقد مؤتمر للدول الموقّعة والمتعاقدة لتعيين سلطة إشرافية أخرى.

(3) تتمتع السلطة الإشرافية ومسؤولوها وموظفوها بالحصانة ضدّ الإجراءات القانونية أو الإدارية على النحو المحدّد في القوانين المطبقة عليهم بصفتها هيئة دولية أو خلاف ذلك.

(4) للسلطة الإشرافية أن تنشئ لجنة خبراء من بين الأشخاص الذين ترشّحهم الدول الموقّعة والمتعاقدة؛ والذين يملكون المؤهلات والخبرات الضرورية وتكلفتها بمهمة مساعدة السلطة الإشرافية في الاضطلاع بوظائفها.

(5) يقوم المسجلّ الأوّل بتشغيل السجلّ الدولي لفترة خمس سنوات اعتبارا من تاريخ دخول هذا البروتوكول حيز النفاذ. وبعد ذلك تعيّن السلطة الإشرافية المسجلّ أو تعيد تعيينه على فترات منتظمة كل خمس سنوات.

² منظّمة الطيران المدني الدولي، اللوائح والإجراءات الخاصة بالسجلّ الدولي، منظّمة الإيكاو، وثيقة رقم 9864، طبعة 02، مونتريال، كندا، سنة 2007، ص R2.

³ زين سعودي وآخرون (2016)، المرجع السابق.

المطلب الأول: طرق اكتساب الملكية

تدرج الطائرة ضمن طائفة الأموال المقيّدة التي تثبت التصرفات الواردة عليها بطريق القيد؛ وذلك كي نستطيع الاحتجاج بها في مواجهة الغير¹، لذلك يشترط تسجيل هذه الملكية في سجل الترقيم حيث تكتسب كأصل عام عن طريق البيع؛ أو الشراء؛ أو الميراث؛ أو البناء؛ دون نسيان ما يسمّى بالإيجار التّمويلي الذي يكسب صاحبه ملكية الطائرة بطريقة خاصة². لذلك قسم هذا الفرع إلى فترتين خصّصت الأولى لمعرفة الطرق العادية لاكتساب ملكية الطائرة، أما الفقرة الثانية فمخصّصة لدراسة الإيجار التّمويلي كعملية استثنائية تكسب صاحبها ملكية الطائرة.

الفرع الأول: الطرق العادية لاكتساب ملكية الطائرة

تتمثّل عادة الطرق العادية لاكتساب الملكية في عقود البيع وعقود البناء والميراث والوصية³.

الفقرة 01: عقد البيع

يعرّف عقد بيع الطائرة بأنّه العقد الذي يلتزم بموجبه المالك والذي يكون عادة البائع؛ بأن ينقل للمشتري ملكية شيء مقابل ثمن نقدي وهو ما جاء في المادة 351 ق.م.ج. فعقد البيع من عقود المعاوضة الذي يرتّب التزامات؛ حيث يتلقّى كلّ متعاقد مقابلاً لما يعطيه دون أن يتضمّن نية التبرّع، لكن قد يخفي هبة غير مباشرة في الحالة التي يكون فيها الثمن أقلّ من القيمة الحقيقية لمحلّ البيع⁴، كما يعتبر من العقود المسماة التي أفرد لها المشرّع أحكاماً خاصة.

فبقرأة اتفاقية جنيف 1948م نجد أنّها قد أحالت تنظيم حق الملكية لقانون دولة التّسجيل، وأن يتم قيده في السّجل الوطني وهو ما نصت عليه في المادة 01، وقد أخذ م.ش.ج بهذا الحكم فاشترط بيع الطائرة بعقد رسمي وهو ما يتبيّن من المادة 29 من ق.رقم 98-06 بقوله: "تشكّل الطّائرات أموالاً منقولة يثبت بيعها بعقد رسمي..."، واشترط في نفس المادة تسجيلها في سجل التّرقيم بقوله: "... ولا يكون له مفعول إزاء الغير إلا بقيدته في سجل التّرقيم". وقد أعطى لشهادة التّسجيل صفة وثيقة الملكية وهو ما نص عليه في المادة 02/18 من نفس القانون بقوله: "ترقّم كل طائرة على سجلّ ترقيم الطّيران قبل شروعه في الملاحة الجوية ويسلم مستخرج منه له قيمة وثيقة الملكية".

فهذا المستخرج يعتبر وثيقة ملكية للطائرة. عكس ما رخص به الوزير المكلف بالطّيران المدني بصفة استثنائية،

¹ صالح أحمد اللّهيبي، المرجع السابق، ص 291.

² وهيبية بن ناصر، المرجع السابق، ص 33.

³ هاني دويدار، الوجيز في قانون الطّيران التجاري، المرجع السابق، ص 52.

⁴ نبيل إبراهيم سعد، العقود المسماة، الجزء الأول "البيع"، دار التّهضة العربية للطباعة والنّشر، الطّبعة 01، بيروت، لبنان، سنة 1997، ص 41.

لشخص طبيعي يحمل الجنسية الجزائرية؛ أو شخص اعتباري خاضع للقانون الوطني بقيد طائرة أجنبية مستغلة من طرفه، حيث أسقط عنها صفة وثيقة الملكية وفق المادة 22 / 02 مكرّر من ق. رقم 2000-05 بقوله: "لا يعتبر المستخرج المنصوص عليه في المادة 18 أعلاه والمسلم في إبطار هذه المادة وثيقة للملكية".

فالحكمة من اشتراط الشكلية وإفراغ بيع الطائرة في عقد رسمي هو الوقوف على نتائج انتقال ملكيتها، فإذا سلمنا بمجرد نقل الملكية بين الطرفين عن طريق الاتفاق؛ أنتج ذلك مخاطر على عاتق المشتري نتيجة الإستغلال الجوي، فقد تنتقل إليه محمّلة بديون ممتازة لم يكن له علم بها. كما قصد م.ش.ج من إجراء الشكلية إحكام الرقابة على جنسية الطائرة لتحديد قواعد الإسناد؛ وتبيان القانون الواجب التطبيق على أحكام انتقال ملكية الطائرة، فالشكلية هنا لا تطبق إلا على البيع الاختياري للطائرة دون البيوع الجبرية، لأنّ هذه الأخيرة تتم تحت نظر القضاء وتخضع لإجراءات أشدّ من شأنها إحكام الرقابة على هذا النوع من البيوع. فبمفهوم المخالفة لا يكفي التراضي الذي يعبر عن مبدأ حرية الإرادة في العقود؛ بما لا يخالف النظام العام لإتمام عقد بيع الطائرة ونقل ملكيتها، بل يجب إفراغه في شكلية معيّنة وهو الرأي الذي ذهب إليه الفقيه الفرنسي "بول شوفو" الذي عارض رأي من اعتبره عقدا رضائيا فقط¹.

بالإضافة إلى الشكلية والرضائية يجب أن يكون محلّ التزام البائع طائرة صالحة للملاحة، تتوافر فيها كلّ الشروط التي أقرّها المجتمع الدولي أو التشريعات الداخلية. وبالتالي لا يخضع لهذه الأحكام بيع الطائرات أثناء فترة التصنيع، فإذا توافرت شروط صلاحيتها للملاحة خضع بيعها لأحكام قانون الطيران المدني الخاصة؛ شريطة أن تكون موجودة فعلاً وقت البيع، فإن لم تكن موجودة بسبب هلاكها مثلاً وقع العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً؛ لانعدام أحد أركانه الموضوعية المتمثّل في المحلّ، ولا يقتصر محلّ العقد على الطائرة بل يمتدّ إلى ملحقاتها التي تعتبر لازمة لأداء مهمتها؛ دون الحاجة إلى النصّ صراحة عليها في عقد البيع، إلا إذا اتفق الطرفان على خلاف ذلك لأنّ الحرية التعاقدية شرط جوهري في العقد. أمّا ركن السبب في عقد بيع الطائرة والذي يمثل الهدف من وراء عملية البيع، فيجب أن يكون مشروعاً غير مخالف للنظام والآداب العامة؛ مع العلم أنّ تخلفه يبطل العقد.

ويلاحظ أنّ م.ش.ج قد جعل بعض الطائرات من الأجهزة الحساسة². حيث اشترط حسب المادة 04 من م.ت رقم 09-410 حصول المتعاملين على اعتمادات مسبقة؛ قسّمها المادة 06 حسب نشاط الإتجار إلى نوعين هما:

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 62.

² يقصد بالتجهيزات الحساسة حسب المادة 02 من م.ت رقم 09-410 كلّ عتاد يمكن أن يمسّ استعماله بالأمن الوطني والنظام العام.

- اعتماد خاص بنشاطات استيراد وتصدير؛ وصنع؛ وبيع؛ وتركيب؛ وصيانة؛ وتصليح هاته التجهيزات.
- اعتماد خاص فقط بتركيب وصيانة وتصليح هاته التجهيزات.

تقدّم هاته الإعتمادات حسب المادة 03/07 من طرف الوزارة المكلفة بالنقل ووزارة الدفاع الوطني، أما التراخيص فتقدم حسب المادة 14 من طرف والي مكان ممارسة النشاط¹، وهذا فيما يخص الأجهزة الحساسة الخاصة بالطيران المذكورة في القسم الفرعي الأول من القسم "ب" بعنوان التجهيزات الحساسة الخاصة بالطيران والطرق من الملحق الأول من م.ت رقم 09-410 وهي:

- الطائرات أحادية المحرك التي تقلّ عن خمسة أماكن وذات كتلة قصوى تساوي 1400 كغ عند الإقلاع أو تقلّ عنها مركبة أو في شكل قطع.
- الطائرات فائقة الخفة ذات محرك (u.l.m) مركبة أو في شكل قطع.
- المناطق الحرة (منغولوفية) أو المجهزة بنظام للتوجيه والدفع (الموجهة).
- دالتابلان.
- برايونت وكذا محركاتها المحمولة.

أما الطائرات بدون طيار² فتقدّم الإعتمادات والتراخيص الخاصة بها؛ حسب المادة 01/18 و02 والمادتين 19 و20 من م.ر رقم 21-285؛ من طرف المركز الوطني بموجب قرار مشترك بين وزير الدفاع والوزراء المكلفين بالداخلية والمالية والنقل والمواصلات السلكية واللاسلكية يحدّد شروط وكيفيات تطبيق هاته المواد.

الفقرة 02: عقد البناء

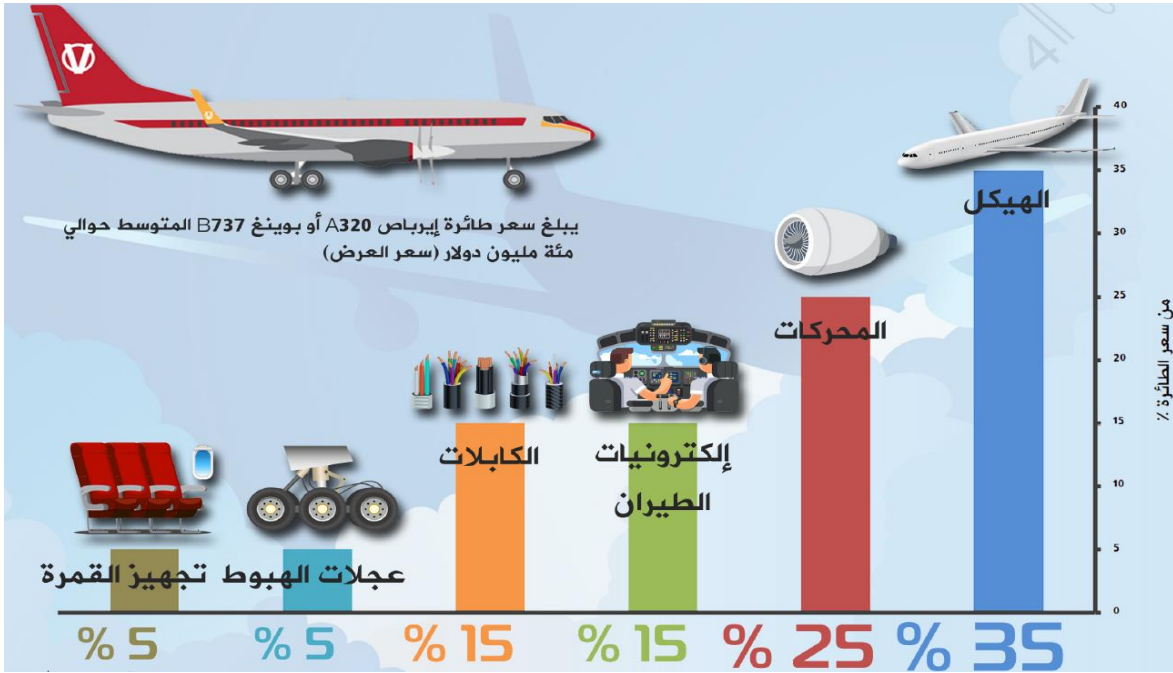
تعدّ الطائرة من الأموال المعقّدة في التصنيع؛ لأنّها تمرّ بعدّة مراحل لجعلها صالحة للملاحة وإعطاءها وصف الطائرة، فبناء الطائرة يكون بطريقتان هما التصنيع المباشر وغير المباشر.

1- التصنيع المباشر: يقوم المجهّز بنفسه بصناعة الطائرة إمّا عن طريق شراء المواد اللازمة لهذه الصناعة، والتعاقد مع العمّال الذين يقومون بتنفيذ هذا العقد، أو يتعاقد المجهّز مع مقاول يستخدم عمّالا بدوره ويقوم المقاول بشراء مواد التصنيع،

¹ قام م.ش.ج بتحديد شروط وكيفيات تطبيق المادة 14 من م.ت رقم 09-410 عن طريق قرار وزاري مشترك مؤرّخ في 13 أكتوبر 2011، يحدّد شروط وكيفيات اقتناء التجهيزات الحساسة وحيازتها واستغلالها واستعماله والتنازل عنها، ج.ر عدد 63 الصادرة في 23 نوفمبر 2011.

² نصّت المادة 47 من م.ر رقم 21-285 على أنّ أحكام هذا المرسوم الرئاسي تبقى خاضعة للأحكام المنصوص عليها في م.ت رقم 09-410 إلى حين صدور التصوّص التطبيقية له وذلك ما يجعل الطائرات بدون طيار من الأجهزة الحساسة.

على أن تجري عملية التصنيع بأكملها تحت إشراف المجهّز. وغالبا ما تقتصر هذه الطريقة على صناعة الطائرات الخاصة أو المتعلقة بنماذج معينة، وهذا نظرا لضخامة تكلفة الصناعة المستخدمة فملكيتها تكون للمجهّز من البداية، فمثلا تبلغ تكلفة طائرة من طراز إيرباص A320 أو بوينغ B 737 وفق سعر العرض للبيع 10 مليون دولار.



صورة 15: كيفية حساب سعر متوسط تكلفة طائرة¹.

وقد خصّ م.ش.ج مثل هذا النوع من البناء بالمجال العسكري، حيث قام بتأسيس مؤسسة ذات طابع صناعي وتجاري، تابعة للقطاع الإقتصادي للجيش الوطني الشعبي أطلق عليها اسم "مؤسسة تطوير صناعات الطيران"، وهذا بموجب م.ر. رقم 16-295²، تتمتع بالشخصية المعنوية وتمتاز بالإستقلال المالي، موضوعة تحت وصاية وزير الدفاع الوطني أي رئيس الجمهورية، تكلف بضمان الدراسات والتصاميم وهندسة المشاريع وصناعة العتاد والتجهيزات المتعلقة بالطيران، وتساهم بالشراكة الصناعية والتجارية في اندماج صناعة عتاد وتجهيزات الطيران على مستوى الصناعة الوطنية، وتختص في التقييس ومراقبة نوعية المواد وأصناف المنتجات والتجهيزات الكاملة والمجزأة، وتقوم بكل عملية للشراء والإستيراد والتصدير والتسويق، كما يمكنها المساهمة في الشركات أو إبرام اتفاق شراكة.

2- التصنيع الغير مباشر: يكون هذا النوع من البناء باتفاق المجهّز مع أحد المصانع لصناعة طائرة أو أكثر؛ وفوق

¹ مجلة الطيران للجميع، "كيف يحسب سعر الطائرة؟"، عدد 15، سنة 2019، ص.ص 44-45.

² مرسوم رئاسي رقم 16-295 المؤرخ في 22 نوفمبر 2016، يتضمن إحداث مؤسسة لتطوير صناعة الطيران، ج.ر. عدد 69 الصادرة في 06 ديسمبر 2016.

مواصفات معينة مقابل ثمن محدد، حيث يعتبر هذا العقد عملا تجاريا بالنسبة للصانع المحترف؛ على عكس ذلك بالنسبة للمجهز إلا إذا كانت الطائرة معدة للاستغلال التجاري. وقد اختلف الفقه في تكييف هذا العقد¹؛ فذهب البعض إلى أنه عقد بيع معلق على شرط واقف فلا يرتب آثاره إلا إذا وجد المحل في ميعاده، فينتج العقد آثاره مستندا إلى وقت انعقاده فإن تخلف هذا الشرط انعدم العقد، في حين ذهب رأي مغاير بالقول أن هذا العقد بيع معلق على شرط فاسخ، إذ ينعقد العقد ويرتب آثاره كافة فإن تخلف الشرط؛ أي وجود الطائرة كاملة صالحة للملاحة انفسخ سواء كان عدم التنفيذ راجعا للبايع أو لسبب أجنبي.

أما الرأي الراجح فقد اعتبره عقد بيع لشيء مستقبل أو تحت التسليم يرتب كافة الالتزامات الناشئة عنه؛ باستثناء نقل ملكية الطائرة إلى المشتري في الحال، لأنه معلق على شرط واقف وهو وجود المبيع. فإذا وجدت الطائرة انتقلت الملكية إلى المشتري المجهز بأثر رجعي الغرض منه تقرير عدم نفاذ كافة التصرفات؛ التي يكون البائع قد أجزاها على المبيع قبل اكتمال صنع الطائرة، غير أن هذه الفكرة معطلة في بيع الطائرة التي لم يكتمل صنعها بفكرة التسجيل، وهو ما بيّنه م.ش.ج في المادة 29 من ق.رقم 06-98، وعليه فإن فكرة الأثر الرجعي لنقل ملكية الطائرة لا تطبق في عقد تجهيز الطائرة أي بيعها بعد الإنتهاء من تصنيعها، لأن انتقال الملكية يظهر بعد استيفاء التسجيل وفق المادة 18 من ق.رقم 06-98. وبالتالي في مثل هذا النوع من البناء نكون أمام الفرضيات الآتية:

- تظل ملكية الطائرة للصانع حتى تمام تسليمها للمجهز، وإذا هلكت الطائرة قبل تسليمها تحمّل تبعه الهلاك، وإذا أفلس أثناء الصنع دخل المجهز التقلية دائنا عاديا.

- تنتقل الطائرة إلى المجهز محملة بالحقوق التي رتبها الصانع أثناء الصنع، لذلك ظهرت عدّة مقترحات لحماية المجهز المشتري من سوء نية المصنّع الذي يعدّ بائعا. فالحلّ هو أن يتفق المتعاقدان على انتقال ملكية الطائرة تدريجيا إلى المجهز، عن طريق انتقال ملكية كلّ جزء يتمّ تصنيعه مقابل ملكية الطائرة، وهذا مقابل أقساطا يدفعها المجهز من الثمن تساوي قيمة الجزء الذي تمّ نقل ملكيته قياسا على عقد بناء السفينة. هذا الرأي لا يتفق مع طبيعة الطائرة التي كلفتها كلّ قوانين الطيران المدني والاتفاقيات على أنها وحدة لا تتجزأ؛ لأنّ تجزئتها تعارض إجراءات التنفيذ، فمثلا لو دفع المجهز ثمن هيكل الطائرة فقط فإن ملكية هذا الجزء تنتقل إليه، وفي مرحلة لاحقة لم يستطع دفع ثمن محرّكاتها وكان له دائنون فإنه يظهر عدّة إشكالات هي:

* / عند حجز الطائرة وبيعها هل تعتبر من أموال المجهز أم تعدّ من أموال المصنّع؟.

¹ مشار إليه لدى صالح أحمد الهبيبي، المرجع السابق، ص 291.

* / إذا حصل تزام بين الدائنين هل نقدّ دائني المجهّز المشتري أم دائني المصنّع البائع. أم أنّ الطائرة تجزأ ويبيع كلّ جزء منها على حدة، علما أنّ تجزئة الطائرة بعد اكتمال بنائها سيلحق بها الأضرار البليغة؛ كما يلحق الأضرار بالمجهّز والمصنّع وقد يحجم الرّاعب في الشراء عن شرائها لأنّها فقدت قيمتها عمليا ولم تعد ذات فائدة تذكر.

وبالتالي هناك إمكانية الاتّفاق على تعليق انتقال الملكية على دفع الثمن مثلا؛ أو أيّ شرط آخر باشتراط قيد تعليق انتقال ملكية الأشياء المستقبلية ومنها الطائرات في الدوائر المختصة، حماية للمجهّز المشتري من سوء نية المصنّع البائع¹.

أما موقف م.ش.ج فكان اشتراطه قيد كلّ التصرفات الواردة على الطائرة في سجل ترقيم الطائرات؛ وهو ما بيّنه في المادة 25 من ق.رقم 98-06. بالتالي عدم الإعتراف بهذه الحقوق ما لم يتمّ قيدها وشهرها وهذا بالقياس مع ما ذهب إليه في المادة 793 من ق.مدني؛ حيث أبطل انتقال ملكية العقار والتصرفات الواردة عليه ما لم تحترم إجراءات الشّهر، كما اشترط أيضا إلى جانب القيد الحصول على رخصة من و.و.ط.م في حال بناء الطائرات أو تعديلها أو تحويلها وهو ما بيّنه المادة 36 من ق.رقم 98-06.

الفقرة 03: الميراث والوصية

نصّ م.ش.ج على قيد تحويل ملكية الطائرة في حال وفاة مالکها حسب المادة 02/29 بقوله: "يجب أن يقيد كلّ تحويل ملكية بسبب الوفاة..."; غير أنّه لم ينظّم كيفية تقسيمها على الورثة وهذا ما يحيلنا إلى القواعد العامّة، ففي هذه الحالة تصبح الطائرة من أموال التركة؛ فتنقل إلى الورثة بحكم القانون ويصبح كلّ وارث شريكا في الطائرة بحسب نصيبه في الميراث، وفي حال عدم وجود ورثة فإنّها تصبح من أملاك الدولة، وهو نفس الأمر بالنسبة للوصية فعلى المعني الإثبات بجميع الطّرق أنّ هذا التصرف القانوني قد صدر عن مورّثهم، الذي يعتبر مالک الطائرة كلياً أو جزئياً وهو في مرض الموت قصد به التبرع.

¹ صالح أحمد اللّهيبي، المرجع السابق، ص 293.

الفرع الثاني: صور الملكية وشهرها

تظهر أهمية صور ملكية الطائرة في معرفة الأشخاص الذين أجاز لهم القانون الداخلي حمل جنسية الدولة، كما أن إجراءات قيد الملكية مشابهة للإجراءات المطبقة على العقار، وهذا ما يبرز طبيعتها القانونية الخاصة باعتبارها منقولا كأصل عام، لذلك سيدرس هذا الموضوع عن طريق تقسيم هذا الفرع إلى فقرتين؛ الأولى خاصة بمعرفة مختلف صور الملكية أما الثانية فخاصة بكيفية شهر ملكية الطائرة.

الفقرة 01: صور ملكية الطائرة

كأصل عام تكون الطائرة مملوكة كلياً لشخص واحد؛ فإذا كان طبيعياً وجب حمله للجنسية الجزائرية، وإذا كان معنوياً وجب عليه الخضوع للقانون الوطني، وفق ما بيّنته المادة 01/22 من ق.رقم 98-06 بقولها "لا يجوز ترقيم طائرة إلا إذا كانت مملوكة كلياً لشخص طبيعي ذي جنسية جزائرية أو مملوكة لشخص اعتباري خاضع للقانون الوطني".

والمقصود بالأشخاص الإعتباريين الخاضعين للقانون الوطني حسب الفقرة 02 من نفس المادة، شركات الأشخاص والشركاء المتضامنون والشركاء بالتوصية، والشركات ذات المسؤولية المحدودة التي يملك أغلب حصصها أشخاص من جنسية جزائرية، وشركات المساهمة التي يملك أغلب أسماؤها أشخاص من جنسية جزائرية، ويكونون في مركز الرئيس المدير العام ويشغلون معظم مناصب أعضاء مجلس الإدارة؛ أو الهيئة المديرية؛ وأغلب مجلس المراقبة؛ والجمعيات التي يكون مسؤولوها وأغلب المنخرطين فيها حاملين لجنسية جزائرية.

فبعد أن كانت تقتصر ملكية الدولة فقط على الطائرات الحربية والبوليس... الخ؛ أصبحت تملك أسطولا تجاريا كبيرا، وهو ما بيّنته المادة 03/02 من ق.رقم 98-06¹، وهنا ظهر إشكال حول مركز الطائرة في القانون؛ هل تتمتع بحصانة الدولة وتظهر بمظهر السلطة العامة ذات السيادة، أو تطبق عليها القواعد التي تسري على الأشخاص العاديين. فالرأي الراجح هنا أنها تتصف بصفة الشخص العادي؛ إلا إذا قامت هذه الطائرة بخدمات عامة لصالح الدولة كأن تحمل جنودا في زمن الحرب²، دون نسيان الطائرات المدنية المستعملة مؤقتا لخدمة الدولة فنكتسي طابع السلطة العامة أثناء أدائها لمهامها سواء كانت مستأجرة أم لا.

¹ المادة 03/02 من ق.رقم 98-06: "كل الطائرات المملوكة للدولة، والتي تتوجهها الدولة أو تستأجرها وتخصّصها لإحدى خدماتها فقط، وتشمل بوجه خاص طائرات رئاسة الجمهورية والطائرات العسكرية بما في ذلك الطائرات التابعة للدرك الوطني، والطائرات التابعة للشرطة وللجمارك وللحماية المدنية".

² عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 167.

الفقرة 02: شهر ملكية الطائرة

تعدّ الطائرات منقولات يجب شهرها حتّى يكون كل ما يرد عليها من تصرفات حجّة على الغير، فلا يكون انتقال ملكية الطائرة نافذا في مواحهة الغير ما لم يكن مكتوبا ومسجلا في سجلّ التّرقيم الخاصّ بالطائرة¹، فقيدها في سجلّ خاصّ يتيح مراقبتها وتعيينها فرزها عن باقي الطائرات.

فمن ناحية يشبه هذا الإجراء الشّهر الذي يرد على العقارات، وهو ما يتيح لكلّ ذي مصلحة الإطلاع والتّعرف على التّصرّفات والوقائع وكل ما يتعلّق بها من بيانات مهمة. وقد جعله المشرع الجزائري شرطا جوهريا لكي تحمل الطائرة جنسية الدّولة الجزائرية.

كما ألزم م.ش.ج المالك بقيد عقد بيع الطائرة حسب ما دلّت عليه المادة 01/29 من ق.رقم 98-06 بقولها: "تشكّل الطائرات أملاكا منقولة يثبت بيعها بعقد رسمي ولا يكون له مفعول إزاء الغير إلّا بقيد في سجلّ التّرقيم"، كما أوجب على المعني بالأمر في حال تحويل الملكية أن يقيدّها في سجلّ ترقيم الطائرة حسب الفقرة 02 من نفس المادة بقوله: "ويجب أن يقيد كل تحويل ملكية بسبب الوفاة وكلّ حكم بنقل الملكية أو حكم تأسيسي أو تصريحي بالملكية في سجلّ ترقيم الطّيران بطلب من المالك الجديد"، فعملية تحويل الملكية من العمليات التي تذكر في شهادة التّرقيم وهو ما بينته المادة 01/25 من نفس القانون بقولها: "تقيد في سجلّ ترقيم الطّيران وتذكر في شهادة التّرقيم العمليات الآتية: - تحويل الملكية...".

¹ هاني دويدار، الوجيز في قانون الطّيران التجاري، المرجع السّابق، ص 52.

المطلب الثاني: الإعتد الإيجاري كطريق استثنائي لاكتساب ملكية الطائرة

يعدّ نتاجاً لعقد الإجارة المنتهية بالتملك، حيث نشأ هذا العقد في صورة مطوّرة لبيع التّسييط مع الإحتفاظ بالملكية حتى استيفاء الثّمّن. وقد كان أول ظهور له في إنجلترا سنة 1846 م من قبل أحد تجار الآلات الموسيقية، فهو نسخة مطوّرة من هذا العقد قام البائعون بابتكاره للحفاظ على ملكية الشّيء المبّيع الذي لم يسدّد ثمنه بعد؛ دون أن يرجع الإحتفاظ بالملكية إلى شرط خاص، فتنتقل بموجبه حيازة العين محل التّعاقد من المؤجر إلى المستأجر، على أن يقوم هذا الأخير بدفع أقساط دورية معلومة فإذا أتمها أصبحت العين ملكاً له؛ وإذا أخلّ بشروط التّعاقد اعتبرت الأقساط بمثابة الأجرة وانفسخ العقد مع بقاء العين مملوكة للمؤجر.

ثمّ انتقلت فكرة هذا البيع إلى المصانع؛ حيث قامت شركة سنجر لآلات الحياكة بتطبيقها على شكل بيع من الباطن مع إظهار الإيجار في الظاهر. ثمّ انتقلت إلى شركات التّمول والمصارف التي تقوم على تمويل مشتريات المصانع والشركات من اللّوازم التّشغيلية والأصول الرأسمالية؛ كان الهدف منها تقادي ما يحقّ للبائعين من مخاطر نتيجة تكييف القضاء للبيع الإيجاري أنّه بيع بالتّسييط؛ وما يترتّب عليه من تهديد لحقوق البائعين من حيث عدم تمكّنهم من استرداد العين المؤجّرة في حال إفلاس المشتري أو إعساره. ثم طوّرت هاته الفكرة من جديد بدخول طرف ثالث يقوم بدور الوساطة في تنفيذ العقد بصفة ممول بين المؤجر والمستأجر¹.

فعدّ الإعتد الإيجاري من العقود المالية ذات الطّبيعة الخاصّة؛ التي يغلب عليها جانب التّمول للمشروعات المختلفة المتوسطة والطويلة الأجل، فيظهر على ثلاث صور تتمثّل في الإيجار التّمولي والإيجار التّشغيلي والإيجار الخدماتي²؛ ويرد عادة على المنقولات والعقارات وغالباً ما يرد على التّجهيزات والأدوات. فيمكن للمستثمرين الحصول على أصول رأسمالية دون استقطاع جزء من أموالهم³، فيستخدم مثلاً في تمويل عمليات النّقل المختلفة بما فيها النّقل البحري والجوي والسّككي، خاصّة في ظلّ ارتفاع قيمة تكلفة الطّائرات والسّفن والقطارات التي تحتاج إلى تمويل كبير. فالإعتد الإيجاري اتفاق ذو طبيعة خاصّة نظّمه م.ش.ج بموجب الأمر 96-09 المتعلّق بالإعتد الإيجاري⁴، ولا يعدّ من عقود الإيجار ولا من عقود البيع فهو عملية قانونية مركّبة تتميّز بخصائص وآثار.

¹ شادي حسن أبو عفيفة، "عقد الإجارة المنتهية بالتّملك وأثره في التضخم التّقدي، مجلّة دراسات العلوم الشّريعة والقانون، المجلد 45، عدد 01، ملحق 04، الجامعة الأردنية، سنة 2018، ص 154..

² Jean François Gervais, Les clés du leasing, Éditions d'Organisation, 2004; p.p 6-7.

³ خوني رايح وآخرون، "واقع وآفاق التّمول التّاجيري في الجزائر وأهميته كبديل تمويلي لقطاع المؤسسات الصّغيرة والمتوسطة"، ملتقى دولي بعنوان: متطلبات تأهيل المؤسسات الصّغيرة والمتوسطة في الدّول العربية، مخبر العولمة واقتصاديات شمال أفريقيا، جامعة حسّية بن بوعلي، شلف، الجزائر، أيام 17 و18 أفريل، سنة 2006، ص 01.

⁴ أمر رقم 96-09 المؤرخ بتاريخ 10 جانفي 1996، يتعلّق بالإعتد الإيجاري، ج.ر. عدد 03 الصّادرة في 14 جانفي 1996.

الفرع الأول: تكوين عقد الإعتداف الإيجاري للطائرة وخصائصه

يتركب من عدة عقود أخرى تبرز التزام كل طرف في العقد وصلأحياته، ما يجعله متميذا عن عقود الإيجار الأخرى.

الفقرة 01: تركيبة عقد الإعتداف الإيجاري على الطائرة

أطلق عليه م.ش.ج مصطلح الإعتداف الإيجاري واعتبره من العقود المسماة، فهو عملية قانونية تشمل¹ عدة تصرفات، تتمثل أولا في عقد شراء بقصد التأجير يكون بين المورد أو الصانع الذي يمثل عادة شركة منتجة للطائرات، وبين المؤجر الإئتماني الذي يمثل مركز المشتري في عقد البيع، فيتولى تمويل الصفة بدفع ثمنها وغالبا ما يكون بنكا أو مؤسسة مالية ويسمى بالمؤجر الممول للإستثمار².

كما يمثل عقد إيجار يبرم بين المؤجر الإئتماني أو الممول للإستثمار؛ الذي المالك القانوني للطائرة بموجب عقد شرائها من المورد أو الصانع، وبين المستأجر الذي يستغل الطائرة في رحلاته الجوية وهو عادة شركة الطيران. يتم فيه الإئتماف على استغلال الطائرة لمدة طويلة تمتد حتى 25 سنة مقابل دفع الأجرة، وغالبا ما تكون الأجرة مرتفعة نسبيا كلما زادت مدة عقد الإيجار لتغطية تكاليف شراء الطائرة؛ وحصول المؤجر الإئتماني على عائد مناسب لاستثماراته، وفي المقابل يتحمل المستأجر كل الأخطار التي تتعرض لها الطائرة؛ فيلتزم بالمحافظة عليها وضمان حسن أداء وظيفتها ويتحمل المسؤولية خسائرها أو هلاكها مع التزامه بصيانتها الدورية.

من جهة أخرى يمثل هذا النوع من العقود عقد وكالة؛ يقوم المؤجر بموجبها تفويض المستأجر في شراء الأشياء محل التأجير، وفقا للمواصفات الفنية المطلوبة باعتباره فنيا متخصصا. ويقوم بالنيابة عن المؤجر بالتعاقد على الطائرة مع البائع أو الصانع لحساب المؤجر الذي يقوم بتمويل عقد الشراء، كما يقوم المستأجر باستلام الطائرة بصفته وكليا عن المؤجر. كطما يمثل هذا العقد وعدا منفردا بالبائع أو إعادة الإيجار في نهاية مدة العقد.

الفقرة 02: خصائص عقد الإعتداف الإيجاري للطائرة

يتميز الإيجار التمولي بأنه عقد يحوي عقدين مرتبطين ببعضهما؛ هما عقد "إيجار بين المؤجر والمستأجر" و"عقد بيع للمستأجر" في حال أبدى رغبته في تملك الطائرة بنهاية عقد الإيجار، لذا اعتبره البعض بمثابة عقد إيجار مع خيار

¹ طاهر شوقي مؤمن، "النظام القانوني لتأجير الطائرات"، المرجع السابق، ص 20.

² وزارة صالحى، "عقد الإعتداف الإيجاري للأصول المنقولة"، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة محمد خيضر بسكرة، سنة 2012، عدد 27، ص 344.

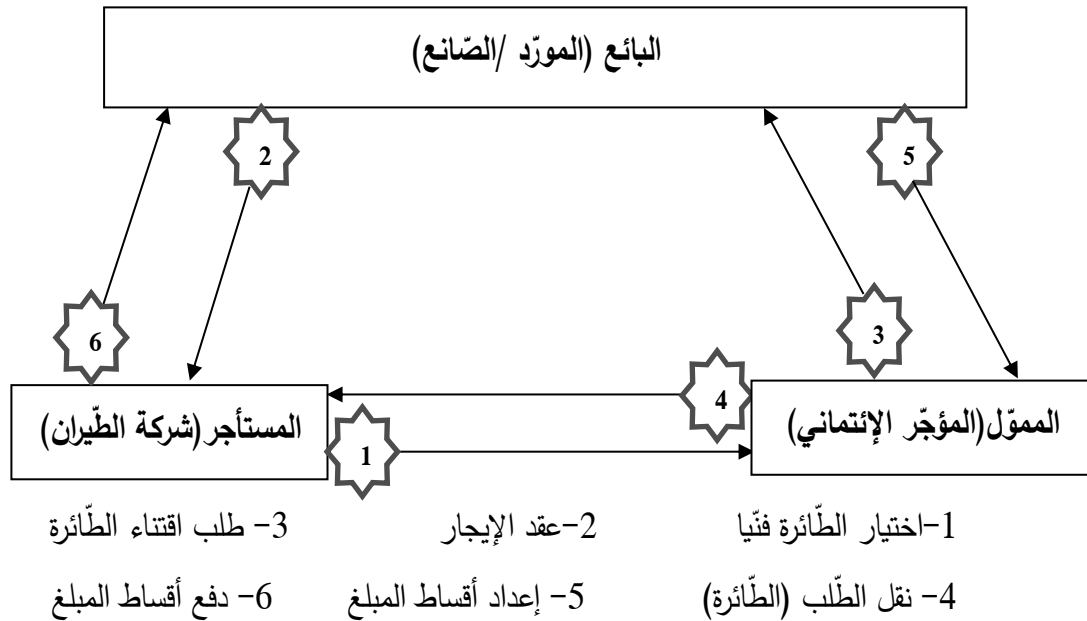
الشراء؛ واعتبره البعض الآخر عقد إيجار مع وعد بالبيع بإرادة منفردة¹، كما يعتبر عقدا نوا ثلاثة أطراف هم: المورد وهو صانع الطائرة؛ والمؤجر الإئتماني الممول لعقد الإيجار التمولي؛ والمستأجر وهو الشركة الزاغية في استغلال الطائرة.

من ناحية أخرى يعدّ الإيجار التمولي للطائرات عملية دولية؛ وهذا لوجود اختلاف في جنسية الأطراف الثلاثة على الأقل بالنسبة للمورد أو الصانع، فعلى هذا النحو تعتبر عملية التأجير التمولي دولية عندما يكون محل الإقامة؛ أو مقرّ المنشأة الرئيسية للمؤجر التمولي والمستأجر التمولي في دولتين مختلفتين وفق المادة 05 من أمر رقم 96-09، وهو ما يتحقّق بالنسبة لدولة الجزائر التي لا تملك صناعة الطائرات؛ إلا في القطاع العسكري بنسبة محدودة.

في سياق متصل يمثّل هذا العقد عملية تجارية مالية وهو ما بيّنه م.ش.ج في المادتين 01 و 02 من نفس الأمر، لأنّ المؤجر يمثّل غالبا أحد البنوك؛ أو المؤسسات المالية؛ أو شركات التأجير؛ المؤهلة قانونا والمعتمدة صراحة بهذه الصفة، حيث يتولون تمويل شراء الطائرات أو الأجهزة أو المعدات اللازمة للاستغلال التجاري والمهني. كما يميّز هذا العقد بطول أجله؛ وانتهائه بأحد ثلاث خيارات تتمثل في:

- * شراء الطائرة وهنا تنتقل ملكية الطائرة من المؤجر إلى المستأجر.
- * إعادة استئجار الطائرة أو ردها للمؤجر الذي يبقى حائزا للملكيتها.

الشكل 10: دور كل طرف في عقد تأجير تمويلي لطائرة².



المصدر: Jean François Gervais, 2004, p06

¹ طاهر شوقي مؤمن، "النظام القانوني لتأجير الطائرات"، المرجع السابق، ص 22.

² Jean François Gervais, Op.Cit; p 06.

الفرع الثاني: آثار عقد الإعتماد الإيجاري للطائرة

يعتبر عقد تأجير للطائرات ذو طبيعة خاصة يحمل بين جنباته عقدين متصلين هما: عقد البيع أو الشراء بين المورد والمؤجر؛ وعقد الإيجار بين المؤجر والمستأجر. لذا يكتفه البعض على أنه عقد إيجار مع خيار الشراء أو بقصد الشراء؛ والبعض الآخر على أنه عقد إيجار مع الوعد بالبيع، فهو عقد يحوي ثلاثة أطراف هم المورد والمؤجر والمستأجر ويرتب العقد التزامات على كل منهم.

الفقرة 01: التزامات المورد أو الصانع

يعتبر المورد بائع الطائرة ويسمى بالصانع لأنه غالبا ما يكون الشركة المصنعة للطائرة، حيث يلتزم بموجب عقد بيع أو شراء بتسليم الطائرة للمؤجر مقابل الثمن المتفق عليه، وبموجب هذا العقد يملك المؤجر الطائرة ويكون له حق الملكية عليها طوال فترة الإيجار، ويتم تسليم الطائرة فعليا للمستأجر بصفته وكيلًا عن المؤجر، باعتبار أن المستأجر من الأشخاص الفنية التي لها دراية بالجوانب التقنية للطائرة، فهو من يفحص الطائرة ويتأكد من خلوها من العيوب وصلاحياتها للطيران، ويتولى استلام الطائرة والتوقيع على محضر الإستلام بصفته وكيلًا عن المؤجر، وعليه التأكد من مطابقة الطائرة للمواصفات الفنية، فتنشأ مسؤولية المستأجر عن الإهمال في الإستلام والفحص لإخلاله بقواعد الوكالة.

الفقرة 02: التزامات المؤجر الإئتماني

يعدّ المؤجر مالك الطائرة الحقيقي الذي يتولى عملية تمويل العقد لذا يطلق عليه اسم المؤجر التمولي، وغالبا ما يكون بنكا أو مؤسسة مالية. فيلتزم بدفع ثمن الطائرة نظرا لارتفاع كلفتها التي تمثل عانقا أمام استثمار شركات الطيران¹؛ فتلجأ إلى المؤجر الإئتماني الذي يتولى دفع ثمن شراء الطائرة بنسبة 100% للمورد أو المقاول أو الصانع، كما يلتزم بإشهار عقد التأجير التمولي، وهو الحكم الذي أوجبه م.ش.ج في المادة 06 من الأمر رقم 96-09 بقوله: "تخضع عمليات الإعتماد الإيجاري إلى إشهار..."، وذلك بقيد العقد في السجل الخاص بالطائرات لدى الجهات الإدارية المختصة بالطيران المدني، وهذا هو الغرض الذي أنشئ بموجبه السجل الدولي المذكور في اتفاقية كيب تاون 2001م.

في سياق متصل يلتزم المؤجر الإئتماني (الممول) بنقل ملكية الطائرة إلى المستأجر؛ الذي كان ينتفع بالطائرة من خلال حيازتها ودون تملكها وهذا بعد انتهاء مدة التأجير إذا كانت منتهية بشرط التملك، كما يجوز له رهنها ضمانا لحقوق الدائنين، مع العلم أن تملك المؤجر الإئتماني للطائرة يعطي الحق لدائنيه بالحجز عليها؛ كما يلاحظ أن حقه في الملكية

¹ وزارة صالحي، المرجع السابق، ص352.

ناقص لأنه لا يستفيد إلا من سلطة الإستغلال عن طريق الإيجار دون حقّي الاستعمال والتّصرف¹.

الفقرة 03: التّزامات المستأجر في عقد الإعتماد الإيجاري

يعتبر الشّخص المستعملة والمتصرّف في الطائرة محل الإيجار، فينتفع بها في نشاطه التجاري المتمثّل غالبا في ممارسة خدمة النقل الجوي، ويلتزم بدفع أجرة الإنتفاع على شكل أقساط حسب الإتّفاق المبرم بينه وبين المؤجّر الإئتماني، كما يلتزم بالمحافظة عليها وصيانتها من الحوادث النّاجمة عن سوء الاستخدام بحكم أنها تحت حيازته، وله أن يخطر المؤجّر الإئتماني بمشاكل الإنتفاع وبأيّ عيب يلحق العين المؤجرة أو أيّ نقص يلحق الأصول المؤجرة أو نمته المالية، كما يجب عليه التّأمين عليها لضمان دفع تعويض للمؤجّر الإئتماني النّاجم عن حادث تترتب عنه خسارة للأصل المنقول المتمثّل في الطائرة المؤجرة².

أمّا أهمّ التّزام له فهو الخيار الثلاثي الذي يبيده للمؤجّر الإئتماني بنهاية مدّة الإيجار الذي يكون الشّكل الآتي:

- 1- له خيار شراء الطائرة بقيمة محدّدة في العقد؛ المتمثلة في الثمن الباقي بعد الأقساط المسدّدة خلال فترة الإيجار وهو ما بيّنته المادة 11 من الأمر رقم 96-09.
- 2- له خيار تجديد العقد والذي عادة ما تكون مدّته قصيرة عن فترة الإيجار الأولى.
- 3- له خيار ردّ الطائرة للمؤجّر الإئتماني بنهاية مدّة الإيجار على الحالة التي كانت عليها وقت إبرام العقد؛ أو وفق ما يتّفق عليه الطّرفان، وإذا أخل المستأجر بالتّزام الرّد كان للمؤجّر الإئتماني اللّجوء للقضاء؛ للحصول على قرار بصفة مستعجلة يمكنه من استرداد معدّاته والتّنفيد العيني عليها إذا كان ممكناً، أو المطالبة بالتّعويض عن الأضرار التي تترتّب نتيجة الإخلال بالتّزامه، كما يجوز له تحريك الدّعى الجنائية بتهمة تبديد الأموال المنقولة وخيانة الأمانة؛ باعتبار أن يد المستأجر على العين المؤجرة يد عارضة يلزمه إرجاعها إلى مالكا الأصلي³.

¹ طاهر شوقي مؤمن، "النّظام القانوني لتأجير الطّائرات"، المرجع السّابق، ص 33.

² وزارة صالحى، المرجع السّابق، ص 356.

³ طاهر شوقي مؤمن، "النّظام القانوني لتأجير الطّائرات"، نفس المرجع، ص 37.

الفصل الثاني: القيود الواردة على ملكية الطائرة

تمثل الملكية حرّية مطلقة للتصرف في الأشياء أو استغلالها، غير أنّه في بعض الأحيان يتحتّم على مالك الطائرة إجراء بعض التصرفات التي تقيد حقه فيها، إذ يلحقها بأعمال تبعية نتيجة دين مستحق أبرمه بسبب ضائقة مالية؛ أو بهدف تطوير أسطوله؛ أو عدم تعطيل رحلاته الجوية، التي تعدّ في الأساس حقًا للغير سواء كان راكبا أو شحنا أو أي شخص له منفعة من ذلك.

تتجسّد هذه القيود من الناحية القانونية في الرّهون والإمّيازات الجوية؛ المقرّرة في الاتّفاقيات والتّشريع الداخلي للدّول. فتبرم هاته التصرفات القانونية برضى مالك الطائرة؛ أو في ظرف لم يكن يتوقّع حصوله نتيجة استغلاله لها، فينشأ عن ذلك حقّ للغير قد يسهم في حبس الطائرة كلياً أو جزئياً عن العمل الهدف منه حصول الغير على مستحقّاته الدائنية الصادرة بقوة القضاء. فتهاون المدين المرتهن أو الممتاز في دفع مستحقّات الدائنين يؤدّي إلى حبس الطائرة عن طريق حجزها؛ فهي آلية قانونية هدفها الصّغط على المدين والتّنفيد على منقولاته بالقوة القضائية. من جهة أخرى قد يختلط مصطلح الحجز مع مصطلح الإحتجار الذي يعدّ آلية أخرى لحبس الطائرة، فهي وسيلة ردع إدارية تطبّق على الطائرة المخالفة لقواعد الملاحة الجوية؛ فيتمّ احتجازها من طرف السّلطات المعنية ريثما يرتفع عنها السّبب المؤدّي لاحتجازها.

المبحث الأول: الحقوق العينية التبعية الواردة على الطائرة

يمثل الرهن والإمتياز إحدى وسائل الحصول على الإلتمان في استحقاق الدين، والذي غالبا ما يكون نتيجة الحصول على رؤوس الأموال لتطوير صناعة الطيران أو توسعة خطوط الإستغلال¹، فالبنوك لا تُقدّم على إقراض رجال الأعمال مبالغ كبيرة للقيام بمشروعاتهم؛ إلا بعد الحصول على ضمانات تكفل بها سداد المبالغ المقرضة. فهما حقان عينيان ينشآن تبعا لوجود علاقة مديونية؛ مستندة إلى حقّ شخصي أصلي وتابعة له ينقضي بانقضائه، فهي حقوق مؤقتة لأنّ الحقّ الشّخصي بدوره مؤقت، لذلك وجد نظام الحقوق العينية التبعية لأنّ الدائن مهّد بأمرين هما: تصرف المدين في أمواله فلا يتمكّن من التّفيز عليها؛ وتعاقده على ديون جديدة يزاحم أصحابها الدائن القديم، كما أنّ مباشرة هذه الحقوق العينية التبعية مرتبطة بنظام الشّهر، وهو ما يجعلها تقترب من الإجراءات المنظّمة للعقارات في القانون المدني.

فالطائرة تمثّل رهنا متحرّكا² ذا طبيعة خاصّة، فلا تنتقل حيازتها من المدين الرّاهن إلى الدائن المرتهن بل تبقى في يد هذا الأخير، فهي صورة مخالفة لما هو متعارف عليه في الرّهن التقليدي للمنقول؛ كان الهدف من إنشائها خدمة الإقتصاد الوطني وتشجيع الإنتاج، ومعنى ذلك أنّ هذه الرّهون لا تضمن أيّ دين من الديون؛ بل لا بدّ أن يكون الدين المضمون بها متوجّها لتمويل نشاط اقتصادي، سواء تعلّق الأمر بإنشاء هذا النّشاط أو بضمان استمراره وإلاّ انتقت الغاية من إبرامه. فتراعى في المدين صفة ممارسة نشاط اقتصادي؛ يسعى من خلال إبرام رهن جديد تمويل هذا النّشاط وتسييره كأصل عام، وبذلك تصبح الرّهون الجديدة أدوات قانونية تهدف إلى تحقيق غاية تختلف عما هو متعارف عليه في الرّهن الحيازي، ونفس الأمر ينطبق على الدين الممتاز الذي يمتلك أولوية على باقي الديون في استيفائه.

وقد أشارت إلى هذه الحقوق اتفاقيه جنيف 1948م في مادتها 01/ د³؛ وأحالت تنظيمها إلى قانون الدولة التي تأسست فيه واشترطت شهرها للإعتراف بها حسب أحكام الفقرة 02، وهو ما أخذ به م.ش.ج باعتباره مصادقا على الاتفاقيه بموجب م.رقم 64-151. فالحقوق العينية التبعية واردة على سبيل الحصر في القانون المدني؛ وليس للأفراد أن ينشئوا منها ما يريدون لأنّ ترتيبها متّصل بالنّظام العام.

¹ فاروق إبراهيم جاسم، المرجع السابق، ص78.

² طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص66.

³ المادة 01/ د من اتفاقيه جنيف 1948: "(1) تتعهد الدول المتعاقدة بأن تعترف بما يلي:... (د) حقّ الرّهن الرسمي، وحقّ الرّهن الحيازي وكلّ حقّ مشابه لهما يكون على طائرة عن طريق الإتفاق ضمنا للوفاء بدين".

المطلب الأول: أحكام الرهن الجوي

يعدّ الرهن الحيازي من التأمينات العينية التي تنشأ بتخصيص مال معيّن يكون مملوكًا للمدين أو لغيره، فهو ضمان للدائن يمكنه من حبس المرهون لحين الوفاء بالدين¹. غير أنّ حيازة المال المرهون تحرم المدين الرّاهن من الإنتقاع به ونقصد هنا الطّائرة²، وهو ما يتعارض مع الغرض الأساسي لإنشاء هذا الرهن؛ أي الإستمرار في استغلال الطّائرة باعتبار أنّ قيمة استغلالها أو صيانتها باهظة الثمن فالرهن يسمح بتوفير رأس المال الذي يحتاجه الرّاهن.

لهذا نظمت المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية رهنا خاصًا؛ يسمح ببقاء الطّائرة في يد الرّاهن من دون أن يعطّل استغلالها وذلك بتسجيله في سجلّ خاص، فالمرجع الدولي الأساسي في هذا الموضوع ما أقرته اتفاقية جنيف 1948م في المادة 01/د³، أمّا م.ش.ج فقد جعل الطّائرة منقولاً مادياً حسب المادة 01/29 من ق.رقم 98-06 بقوله: "تشكّل الطّائرات أملاكاً منقولة..."، يمكن رهنها حسب المادة 01/32 من نفس القانون بقولها: "يمكن أن تكون الطّائرات محل رهن وفقاً للتشريع الساري المفعول".

والمقصود بالتشريع الساري قواعد القانون المدني؛ حيث أشار م.ش.ج إلى هذا النوع من الرهون دون الحيازة في المادة 952 ق.م.ج بقوله: "إذا رجع المرهون إلى حيازة الرّاهن انقضى الرهن، إلا إذا أثبت الدائن المرتهن أنّ الرجوع كان بسبب لا يقصد به انقضاء الرهن كلّ هذا دون الإخلال بحقوق الغير". والمادة 894 ق.م.ج التي أحالت إليها المادة 950 ق.م.ج الخاصة بالرهن الحيازي بقولها: "يجوز للرّاهن أن يتصرّف في العقار المرهون، على أنّ أيّ تصرّف يصدر منه لا يؤثر في حقّ الدائن المرتهن". فالمرج.ش.ج أقرّ ضمناً بالرهن الذي لا ينقل الحيازة؛ مع اشتراطه تسجيل هذا التصرف في سجلّ الترقيم حتى يصبح أداة قانونية لاستحقاق الدين، وهو ما بيّنه في المادة 02/32 من ق.رقم 98-06 بقوله: "يقيد الرهن في سجلّ ترقيم الطيران ولا يكون ذا مفعول إزاء الغير إلا بعد قيده".

¹ وليد بن علي، "رهن الطّائرة تأمين عيني لدعم الإئتمان في نطاق تمويل مشاريع النقل الجوي"، مجلّة القانون، معهد العلوم القانونية والإدارية، المركز الجامعي أحمد زبانه، المجلد 06، عدد 02، غليزان، سنة 2017، ص 321.

² منصور حاتم محسن، "رهن المنقول المادي دون الحيازة - المفهوم والأثر -"، مجلّة المحقّق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، عدد 01، سنة 2017، ص 45.

³ المادة 01 من اتفاقية جنيف 1948م: "1) تتعهد الدول المتعاقدة بأن تعترف بما يلي: (أ) حق الملكية على الطّائرة.

(ب) الحقّ لمن حاز طائراً في أن يكتسب ملكيتها عن طريق الشراء. (ج) الحق في استعمال طائراً إعمالاً لأحكام عقد إيجار اتفق على أن تكون مدته ستة شهور على الأقل.

(د) حق الرهن الرسمي، وحق الرهن الحيازي وكلّ حقّ مشابه لهما يكون على طائراً عن طريق الاتفاق ضماناً للوفاء بدين".

بالإعتماد على ما سبق قسّمت هذه الدراسة إلى فرعين الأول خاصّ بأحكام إنشاء رهن صحيح مستوف لشروطه، أمّا الثاني فيدرس كيفية انقضاء الرهن ومختلف الآثار التي يربتها للأشخاص ذوي المصلحة.

الفرع الأول: إنشاء رهن على طائفة

اعترف م.ش.ج بحق رهن الطائفة انطلاقاً من فكرة إخضاع المنقول لرهن دون حياة، إذا أمكن تنظيم الحقوق الواردة عليه على أساس التسجيل¹. لذلك اشترط قيده في سجلّ التّقييم حسب المادة 32 من ق.رقم 06-98؛ وأحال تنظيم أحكامه إلى قواعد القانون المدني²، فاشتراط لها نفس الشّروط الواجب توفرها في الرهن الحيازي باعتباره رهناً يرد على المنقول والعقار، كما قام بالإحالة إلى بعض المواد المنظمة للرهن الرّسمي تقادياً منه للتكرار، ولذلك اشتملت أحكام الرهن على شروط موضوعية سيتمّ نكرها في الفقرة الأولى وأخرى شكلية ستدرس في الفقرة الثانية من هاته الدراسة.

الفقرة 01: الشروط الموضوعية لإنشاء الرهن

لانعقاد الرهن الوارد الطائفة دون انتقال الحياة إلى المرتهن، يجب توافر الأركان العامّة للعقد من الرضا والمحل والسبب التي اشترطت جميع القوانين توافرها³ وهي:

1- الرضا: يجب أن يكون الرّاهن مالاً لمحلّ الرهن وأهلاً للتصرف فيه، فيحقّ له مباشرة إبرام الرهن لنفسه فيصبح مديناً أو لغيره فيصبح كفيلاً عينياً⁴، وهو ما بيّنته المادة 884 ق.م.ج بقولها: "يجوز أن يكون الرّاهن هو المدين نفسه أو شخصاً آخر يقدّم رهناً لمصلحة المدين، وفي كلتا الحالتين يجب أن يكون الرّاهن مالاً للعقار المرهون وأهلاً للتصرف فيه". وهنا يحقّ له إضافة إلى التمسك بأوجه الدّفع الخاصة به، أن يتمسك بما للمدين من أوجه الدّفع المتعلقة بالدين؛ ويبقى له هذا الحقّ ولو تنازل عنه المدين وهو ما بيّنته المادة 893 ق.م.ج، فالرهن الحيازي ليس عقداً عينياً يكون القبض أو التسليم ركناً فيه؛ بل هو رضائي يستوجبّ توافق إرادتي طرفي عقد الرهن، أمّا نقل الحياة للمرتهن فتبقى من آثار العقد وليس ركناً لانعقاده⁵.

أمّا فيما يتعلّق بأهلية الدائن المرتهن فيعتبر غير ملتزم بالتزامات اتجاه الرّاهن، لذا يكون العقد ملزماً لجانب واحد

¹ سهام عبد الرزاق مجلي السعدي، فكرة رهن المنقول دون الحياة والحماية القانونية له، المركز العربي للنشر والتوزيع، الطبعة 01، القاهرة، مصر، سنة 2018، ص10.

² الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المعدل والمتّم بالقانون 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005، المتضمن القانون المدني.

³ منصور حاتم محسن، المرجع السابق، ص53.

⁴ عبد الفضيل محمّد أحمد، المرجع السابق، ص114.

⁵ رضا عبد الحليم عبد الحميد عبد الباري، المرجع السابق، ص342.

هو الرهن، لأنّ الدائن المرتهن يحصل على الرهن كضمان لما قدّمه للمدين، فيعدّ الرهن بالنسبة للمرتهن من الأعمال النافعة نفعاً محضاً، ومن ثمّ لا يشترط توافر أهلية التصرف لدى المرتهن، وإنّما يكفي لصحة الرهن توافر أهلية الإغتناء، وعليه يكفي أن يكون مميّزاً أو من في حكمه وهذا هو الرأى الغالب في الفقه¹، كما يجب تحديد قيمة الدين المضمون والمبلغ الأقصى له، وهو ما نصّت عليه المادة 891 ق.م.ج بقولها: "...على أن يتحدّد في عقد الرهن مبلغ الدين المضمون أو الحدّ الأقصى الذي ينتهي إليه الدين"، وهو ما أحالت إليه المادة 950 ق.م.ج الخاصّة بالرهن الحيازي.

2- محلّ الرهن: نصّت المادة 16 من اتفاقية جنيف 1948م على تعريف الطائرة بقولها: "لأغراض هذه الاتفاقية يشمل اصطلاح "الطائرة" هيكل الطائرة والمحركات والمراوح وأجهزة اللاسلكي، وجميع العناصر المعدّة للاستعمال في الطائرة، سواء المركّبة عليها أو المفصولة عنها مؤقتاً"، فهذا التعريف جاء مغايراً لما ورد في اتفاقية شيكاغو 1944م أو اتفاقية باريس 1919م، وذلك راجع للمضمون الأساسي الذي أبرمت من أجله هذه الاتفاقية؛ المتمثّل في تنظيم أحكام الحقوق الناتجة عن استغلال الطائرة التي تعتبر محلاً للعقود المنشئة لهذه الحقوق.

فمحلّ الرهن هنا هو الطائرة وملحقاتها فقط فلا يتصوّر رهنها وهي تحت التصنيع؛ لأنّ صفة الطائرة قد انتفت، وما يتم رهنه قبل اكتمال صنعها يعدّ منقولاً في طور التصنيع وليس طائرة²، كما تستبعد البالونات والطائرات الشراعية والمناطيد³ التي جعلها م.ش.ج من التجهيزات الحساسة التي تخضع لتنظيم خاصّ بها⁴؛ والطائرات المملوكة للدولة التي لا يمكن التصرف فيها أو بيعها بالمزاد العلني⁵، وهو ما دلّت عليه المادة 13 من الاتفاقية بقولها: "لا تسري هذه الاتفاقية على الطائرات المستعملة في خدمات عسكرية أو جمركية أو في خدمات الشرطة"، وكذلك المادة 949 ق.م.ج بقولها: "لا يكون محلاً للرهن الحيازي إلا ما يمكن بيعه استقلالاً بالمزاد العلني من منقول أو عقار"؛ ولم يبيّن م.ر.رقم 21-285 إمكانية رهن الطائرة بدون طيار من عدمه.

كما لا يدخل في مسمّى الطائرة أو ملحقاتها الأجرة المستحقّة لمستغل الطائرة، وهي المبالغ المالية المستحقّة للمجهّز نظير قيامه بنقل البضائع أو الأشخاص أو مقابل تأجيرها بذاتها، كذلك المساعدات والإعانات التي تقدّمها الدولة لأصحاب

¹ منصور حاتم محسن، المرجع السابق، ص 54.

² عبد الفضيل محمّد أحمد، المرجع السابق، ص 117.

³ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 55.

⁴ أنظر الصفحات رقم 212 و213 من هاته الدراسة.

⁵ منصور حاتم محسن، نفس المرجع، ص 54.

الأسطول الجوي، والمبالغ التي يتلقاها المالك من الغير كتعويض نتيجة ضرر أصاب الطائرة، والمبالغ التي تتعلق بالإنقاذ من مكافآت ومساعدات ناتجة عن مساهمته في هذه عمليات، كما لا يشمل محلّ الرهن مبالغ التأمين المستحقة للمالك نظير هلاك الطائرة أو ما يصيبها من أضرار، غير أن هذا الأمر ليس من النظام العام أي يجوز الاتفاق على أن يشمل محلّ الرهن هذه الأمور، كما يجوز الاتفاق على استبعاد رهن جزء من الطائرة لأنه عقد رضائي؛ خاصة إذا كانت ملكا شائعا فيجوز لصاحب الحق أن يرهن حصته فقط¹.

فالرهن يشمل هيكل الطائرة وملحقاتها التي تحتاجها للقيام بالملاحة الجوية؛ سواء كانت متصلة بها أم منفصلة عنها، بل يتعدى ذلك إلى قطع الغيار المملوكة لصاحب الطائرة²، والتي عرّفها المادة 04/10 من اتفاقية جنيف 1948م بقولها: "(4) لغرض هذه الفقرة، يعني اصطلاح "قطع الغيار" أجزاء الطائرة والمحركات والمراوح وأجهزة اللاسلكي والمفروشات، أو أيّ أجزاء من هذه العناصر، وبصورة عامة أية أشياء أخرى مهما كانت طبيعتها، يحتفظ بها لتركيبها في الطائرة استبدالاً للأجزاء أو الأدوات المرفوعة منها". فهذه الأجزاء تكون محلاً للرهن ضماناً للوفاء سواء كانت مخزنة في مكان واحد أو في عدة أماكن، بشرط الإعلان عن مكانها وإيضاح صفة الحق واسم وعنوان صاحبه والسجلّ الذي قيّد فيه؛ بغية إعلام الغير بهذا الأمر حسب أحكام المادة 01/04، كما يجب إبراز طبيعة قطع الغيار المذكورة وعددها التقريبي، مع إمكانية استبدالها بقطع أخرى من نفس الطراز دون المساس بحق الدائن حسب ما بينته الفقرة 02 من نفس المادة.

3- سبب الرهن: إنّ السبب الرئيسي لإنشاء رهن دون نقل حيازة الطائرة، هو تحصيل رأس مال بغية صيانة الطائرة أو فتح طرق ملاحية جديدة أو تطوير الأسطول الجوي للمدين الرّاهن، مع إبقاء استغلال الطائرة في يد هذا الأخير.

الفقرة 02: الشروط الشكلية لإنشاء الرهن

يرتكز الجانب الشكلي لإنشاء الرهن الجوي كأصل عام على إجراءات قيده وشطبه، عكس ما اشترطه م.ش.ج بالنسبة للرهون البحرية التي ألزم إفراغها في شكل رسمي بموجب المادة 01/57 من القانون البحري³.

¹ عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 115.

² فاروق إبراهيم جاسم، المرجع السابق، ص 69.

³ وليد بن علي، المرجع السابق، ص 325.

1- قيد الرهن: تماشيا مع اتفاقية شيكاغو 1944م؛ أوجبت اتفاقية جنيف 1948م في مادتها 02/01 أن يتم تسجيل الرهن في سجل الترقيم بقولها: "... شريطة أن تكون مثل هذه الحقوق: "2" قد دوّنت بصفة منتظمة في سجل عام للدولة المتعاقدة التي سجّلت فيها جنسية الطائرة، يتحدّد مدى انتظام القيود المتتالية في مختلف الدول المتعاقدة وفقا لقانون الدولة التي سجّلت فيها جنسية الطائرة وقت كل قيد"، وهذا حتى يرتب آثاره اتجاه الغير كالمشتري أو الدائن العادي أو الدائنين المرتهنين الآخرين، وهو ما بيّنته المادة 02/32 من ق.رقم 98-06 بقوله: "يقيد الرهن في سجل ترقيم الطيران ولا يكون ذا مفعول إزاء الغير إلا بعد قيده؛" والمادة 25: "تقيد في سجل ترقيم الطيران وتذكر في شهادة الترقيم العمليات الآتية:... عقد تأسيسي للرهن...". فيجب تدوينه في شهادة الترقيم مع إدراج التاريخ الذي من شأنه تحديد مرتبة الدائن عند حلول الأجل، وقيمة المبلغ المضمون وفرز المنقول بدقّة وهو ما بيّنته المادة 969 ق.م.ج، وإذا ما شمل الرهن قطع الغيار أو اتفق على مبالغ معينة أو تضمّن عقد الرهن أكثر من طائرة واحدة، وجب قيد كل ما يقع عليه الرهن مع تفاصيله وبيان مكان تخزين قطع الغيار.

أما بالنسبة لتاريخ التسجيل لم يحدّد م.ش.ج مهلة معينة لقيد الرهن؛ على أنه من مصلحة الدائن المرتهن أن يبادر بهذا الإجراء عقب إبرامه مباشرة للرهن لأنّ مرتبة حقّه تحدّد وفقا لتاريخ القيد¹، كما أنّ تهاونه في القيام بهذا الإجراء قد يسبّب مشاكل اتجاه الغير؛ كإبطال الرهن أو التأخر في تحصيل رأس المال وبالتالي عرقلة استغلال الطائرة، وإذا ما وجد رهنان أو أكثر على طائرة واحدة أو على حصّة واحدة؛ كان ترتيب هذا الرهن حسب أسبقية تاريخ قيدها في السجل وإذا كانت مقيدة بنفس اليوم فالأفضلية للسابق بالقيد.

من ناحية أخرى يمكن رهن أسطول جويّ بالكامل، بشرط أن يكون الرهن مؤسّسا على عقد واحد يتضمّن عدّة طائرات مملوكة لنفس المدين الرهن، ولا يجب تعدّد المالكين أو عقود الرهن حتى ولو كان هناك تضامن، ويجب تعيين كل طائرة وتخصيصها وقيد كل واحدة على حدى².

2- شطب الرهن: بعد الوفاء بالدين الناتج عن الرهن يقوم المعني بشطبه من سجل الترقيم؛ عن طريق قيد هذا الشطب في سجل الترقيم أيضا، وهو ما بيّنه م.ش.ج في المادة 25 من ق.رقم 98-06 بقوله: "تقيد في سجل ترقيم الطيران وتذكر في شهادة الترقيم العمليات الآتية:... شطب الرهن...". على أن يتم إثبات انقضاء رهن الطائرة بعقد يثبت رفع الرهن

¹ عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 120.

² محمد نعيم علوه، المرجع السابق، ص 22.

باتفاق الأطراف أو بحكم قضائي، وهو ما بيّنته المادة 03/32 من ق.رقم 98-06 مع عدم جواز محو قيد الرهن أو تعديله.

الفرع الثاني: آثار الرهن وطرق انقضاءه

كأي تصرف قانوني لا يكون للعقد مفعول إلا بعد تنفيذه، فـرهن الطائرة عقد ضمان ينتج آثارا بين طرفي العقد؛ والغير الخارج عن العقد الذي يكون له حق تتبّع محلّ الرهن بموجب القانون.

الفقرة 01: آثار عقد الرهن الجوّي

يعتبر عدم تسليم المال المرهون المتمثّل في الطائرة شرطا أساسيا في الرهن الجوّي دون التخلي عن الحياة، وهو ما يسمح باستمرار المدين الراهن في استغلال المنقول محل عقد الرهن، وهذا نظرا للقيمة الاقتصادية التي يتمتّع بها هذا الأخير. فهو مخالف لما ورد في المادة 951 ق.م.ج الخاصة بالرهن الحيازي التي جعلت التسليم شرطا أساسيا فيه، فنشأة عقد الرهن الوارد على منقول مادي دون حياة يرتّب آثارا بين المتعاقدين، المتمثّل أولا في الرهن المالك للطائرة المنشئ للرهن سواء كان هو المدين ذاته أو كفيلاً عينياً؛ والمرتهن المستفيد من حقّ تتبّع الرهن ضمانا في استيفاء حقّه.

1- آثار عقد الرهن على الطائرة بالنسبة لأطراف: لا يرتّب رهن الطائرة حرمان المدين الراهن من حيازتها ومباشرة سلطته عليها كمالك، بل يظلّ له الحق في استعمالها واستغلالها بنفسه أو عن طريق الغير بكافة أوجه الاستغلال القانونية والمادية؛ لأنّ سلطة التصرف الممنوحة للراهن من النظام العام¹، ولكنّ الحقّ مقيّد بإجراء حجز الطائرة وتسجيل محضرها²؛ بشرط ألا يرتّب ذلك إضعاف ضمان الدائن المرتهن، وهذا ما بيّنته المادة 952 ق.م.ج بقولها: "... دون الإخلال بحقوق الغير".

في سياق متّصل يجب عليه حسب المادة 953 ق.م.ج أن يضمن سلامة الرهن ونفاذه، وأن لا يقوم بأيّ إجراء من شأنه الإنقاص من قيمة الشئ المرهون، وأن لا يمنع الدائن المرتهن من استعمال حقوقه المستمدّة من العقد، كما يحقّ لهذا الأخير الاعتراض على ما يقوم به المدين الراهن من تصرفات؛ قد تكون ضارة بسلامة وكيان الطائرة باعتبارها محلّ الرهن، فأجاز له القيام بجميع الإجراءات التي تسمح باستمرار الرهن على نفقة المدين الراهن.

¹ منصور حاتم محسن، المرجع السابق، ص 63.

² محمّد نعيم علوه، المرجع السابق، ص 22.

وقد أوجبت المادة 954 ق.م.ج على المدين الزّاهن ضمان هلاك أو تلف محلّ الرّهن؛ سواء كان ذلك بسبب خطئه أو بقوة قاهرة، وهنا يخير الدّائن المرتهن بين استيفاء حقّه مباشرة؛ أو أن يطلب من المدين الراهن تأميناً كافياً؛ أو أن يطلب من القاضي القيام بجميع الإجراءات¹ التي تحول دون وقوع الضّرر، وهو ما نصّت عليه المادة 01/899 و03 ق.م.ج، كما يحقّ له استيفاء دينه من مبلغ التّعويض أو التّأمين حسب أحكام المادة 900 ق.م.ج؛ وهو ما أحالت إليه المادة 02/954 من ق.م.ج، ويلاحظ أنّ أحكام المادة 34 من ق 98-06 قد وافقت ما جاء في المادة 900 ق.م.ج، حيث نصّت على دعوى الحلول؛ فأجازت للدّائن المرتهن أن يحلّ مكان المؤمن له الذي يمثّل المدين الزّاهن، في مبلغ التّعويض المستحقّ إلاّ إذا وجد اتفاق يخالف ذلك، وعلى المؤمن أن يتحقّق من تسجيل الرّهن في سجلّ ترقيم الطّيران؛ لمعرفة مرتبة الدّائنين المخوّل لهم استحقاق هذا الدّين. أمّا ما تعلق برهن قطع الغيار؛ فيستطيع المدين الراهن استبدال القطع المرهونة بقطع أخرى مماثلة دون مساس بحق الدّائن المرتهن وهو ما نصّت عليه المادة 10 من اتفاقية جنيف 1948م.

في سياق آخر يخول عقد رهن الطّائرة للدّائن المرتهن ضمّانا خاصّا على الشّيء المرهون؛ علاوةً على الضّمان العام الذي يتمتّع به على جميع أموال المدين الزّاهن كباقي الدّائنين العاديين، غير أنّه لا يجوز للدّائن المرتهن في هذه الحالة التّنفيد على أموال المدين غير المرهونة، إلاّ إذا كانت الطّائرة المرهونة لا تكفي للوفاء بالدّين. على أنّه إذا كان المدين الزّاهن شخصاً آخر غير المدين (الكفيل العيني)، فإنّ الدّائن المرتهن مقيّد بالتّنفيد على الطّائرة المرهونة دون غيرها من الأموال الأخرى للراهن؛ مع مراعاة الاتّفاق العقدي بين الأطراف حسب المادة 901 ق.م.ج التي أحالت إليها المادة 959 ق.م.ج المتعلقة بالرّهن الحيازي، على أنّ المادة 956 ق.م.ج لم تجز له استغلال الشّيء المرهون إلاّ باتّفاق بين طرفي عقد الرّهن أو بمقابل، وكل ربح يجنيه من استعمال محلّ الرّهن يعدّ خصماً من قيمة الدّين قبل حلول آجال استحقاق الدّين؛ وهذا بعد خصم مصاريف المحافظة والإصلاحات التي تمّت على نفقته.

يحقّ للدّائن المرتهن أيضاً أن يمارس حقّه في التّتبّع ضدّ الحائز سواء كان مالكا أم من الغير؛ كأن يكون مشتري المنقول المادي فعندها يكون التّصرف غير نافذ في مواجهة المرتهن. فللراهن حقوقاً على المنقول المادي المرهون الموجود في حيازته؛ تكون في المرحلة التي تسبق اتخاذ إجراءات التّنفيد على المرهون².

2- حقوق الدّائن الزّاهن: وتتمثّل في استيفاء الدّائن المرتهن دينه بالأولوية على غيره من الدّائنين وحقّ تتبّع الطّائرة.

¹ انظر أحكام المواد من 971 إلى 975 من القانون المدني الجزائري.

² وليد بن علي، المرجع السابق، ص 331.

أ. حق التّقدم: للدائن المرتهن أن يستوفي حقّه بالأولوية على غيره من الدائنين العاديين؛ والدائنين المرتهنين التّالين له في المرتبة¹، ومرتبة الأولوية هنا تأتي تالية للحقوق الممتازة التي نصّت عليها اتفاقية جنيف 1984م، فإذا تعدّدت الرّهون على الطائرة كان ترتيبها في التّقدم حسب أسبقية تاريخ القيد و لو سجّلت في يوم واحد²، وهو ما نصّت عليه المادة 809 ق.م.ج، كما يجوز له التّنازل عن مرتبة دينه لدائن آخر على نفس الرّهن حسب ما بيّنته المادة 910 ق.م.ج. كما يقع حقّ التّقدم الممارس من طرف الدائن المرتهن على ثمن الطائرة وملحقاتها، وهو ما يجعل الرّهن واقعا حتى على المقابل الذي تدفعه شركة التّأمين بسبب الأضرار التي تصيب الطائرة أو فقدانها، غير أنّ التّنفيد على مبلغ التّأمين يجب أن يكون في حدود الدّين المتّفق عليه³.

ب. حقّ التّتبّع: يخول عقد رهن الطائرة للدائن المرتهن سلطة تتبّعها في أيّ يد كانت لاستيفاء حقّه من ثمنها؛ ومهما تعدّدت التصرفات القانونية الواقعة عليها فهو مشابه للرّهن الرّسمي، حيث تظهر أهمية حقّ التّتبّع في أنّ التصرفات التي يجريها المالك المنشئة لرهن على طائرته؛ لا يمكن الاحتجاج بها في مواجهة الدائن صاحب التّأمين، إلّا إذا سجّل الدائن تأمينه في سجّل ترقيم الطائرة قبل التّصرف الذي أجراه المالك أي الرّهن. ويبقى من حقّ الدائن صاحب التّأمين أن يلاحق الطائرة وينفّذ عليها ليستوفي دينه من ثمن بيعها رغم انتقال ملكيتها لشخص آخر غير المدين، والأمر لا يختلف بالنّسبة لتتبّع رهن قطع الغيار لأنها جزء من عقد رهن الطائرة؛ كما أن اتفاقية جنيف 1948م أوجبت توضيح بيانات القطع أماكن تخزينها.

الفقرة 02: انقضاء الرّهن الجوّي

ينقضي عقد رهن الطائرة إذا انقضى الإلتزام الأصلي أو بدونه، فله أسباب عامة وأخري خاصة لانقضائه هي:

1- الأسباب العامّة لانقضاء دين الرّهن: استنادا إلى القواعد العامّة المنظمة للرّهن؛ يعتبر رهن الطائرة في حقيقته حقا عينيا تبعا، لأنه يدور وجودا وعدما مع الدّين المضمون بالرّهن، فإذا انقضى الدّين الأصلي لأي سبب من الأسباب كالوفاء؛ أو التّقادم؛ أو المقاصّة؛ أو البطلان؛ أو الفسخ؛ أو الإبراء؛ أو اتّحاد الذّمة زال الرّهن⁴، غير أنّه يمكن أن يعود بزوال السّبب الذي انقضى به الدّين كإثبات بطلان الوفاء، مع عدم الإخلال بحقوق الغير حسن النّية التي يكون قد اكتسبها في الفترة الواقعة بين انقضاء الدّين وعودته طبقا للمادة 933 ق.م.ج⁵.

¹ عبد الفضيل محمّد أحمد، المرجع السابق، ص 123 .

² هاني دويدار، المرجع السابق، ص 57.

³ وليد بن علي، المرجع السابق، ص 331.

⁴ محمّد نعيم علوه، المرجع السابق، ص 24.

⁵ وليد بن علي، نفس المرجع، ص 332.

2- الأسباب الخاصة لانقضاء دين الرهن: قد ينقضي الرهن بشكل مستقل عن الدين الذي خصص لضمانه، وهذا في حال تنازل الدائن المرتهن عن الرهن وتطهير الرهن على الطائرة أو هلاكها وهو كالاتي:

* التنازل عن الدين: عندما يتنازل الدائن المرتهن عن الرهن أو الدين يزوال كلياً؛ بشرط تمتع الدائن بأهلية الإبراء لأن التنازل عن الرهن بمثابة التنازل عن الدين.

* هلاك محل الرهن: ينقضي الرهن بهلاك الطائرة المرهونة كلياً باستثناء بقاء حطامها إذا ما وجد¹، فهلاك يكون إذا حصل لها حادث أدى إلى تحطمها أو اختفائها وفق المادة 01/93 من ق.رقم 98-06. ومن ثم يكون للدائن المرتهن: / استيفاء حقه بالأولوية على غيره من الدائنين الذين يأتون في مرتبة تالية له

*/ يجوز نقل مرتبة الرهن إلى الحق الذي يرتب لصاحبها على مبلغ التعويض أو التأمين إذا اتفق على ذلك.

* التطهير: ينقضي الرهن بتطهير الطائرة من الرهن إما رضائياً أو قضائياً، فالتطهير الرضائي يكون في حال قام مشتري الطائرة بالوفاء بديون أصحاب الرهن على الطائرة كلاً أو جزءاً، فالهدف من ذلك هو التخلص من الملاحقة القضائية الناتجة عن حق التتبع الذي يملكه الدائن. أما التطهير القضائي فقد ورد في المادة 08 من اتفاقية جنيف 1948م بقولها: "يؤدي بيع الطائرة بسند تنفيذي وفقاً لأحكام المادة السابعة² إلى نقل ملكية الطائرة خالية من كل الحقوق التي لم يتحمل المشتري مسؤوليتها"، فالانقضاء بقوة القانون في الحالة التي تباع فيها الطائرة عن طريق القضاء بيعاً جبرياً

¹ محمد نعيم علوه، المرجع السابق، ص 24.

² المادة 07 من اتفاقية جنيف 1948: "1) تحدد إجراءات البيع بسند تنفيذي لطائرة ما طبقاً لقانون الدولة المتعاقدة التي يجري فيها البيع.

(2) ومع ذلك، يجب مراعاة الأحكام التالية: (أ) يحدد تاريخ البيع ومكانه قبل إجرائه بستة أسابيع على الأقل.

(ب) على الدائن القائم بالتنفيذ أن يقدم إلى المحكمة أو أية سلطة أخرى مختصة مستخرجاً معتمداً من القيود المتعلقة بالطائرة. وعليه أن يعطي إخطاراً عاماً عن البيع في محل تسجيل جنسية الطائرة، طبقاً لأحكام القانون المحلي، وذلك قبل شهر واحد على الأقل من اليوم المحدد، وعليه في نفس الوقت إخطار المالك المسجل وأصحاب الحقوق المسجلة على الطائرة وأصحاب الحقوق المقيّدة في السجل بموجب المادة 03/04، وذلك بواسطة إرسال كتاب مسجل، وبالبريد الجوي إن أمكن، إلى عناوينهم المبينة في السجل.

(3) تكون العواقب المترتبة على مخالفة الأحكام الواردة في الفقرة (2) أعلاه وفقاً لما ينص عليه قانون الدولة المتعاقدة. ومع ذلك، يجوز إلغاء أي بيع يجري بصورة مخالفة لأحكام تلك الفقرة إذا ما طلب ذلك، في غضون ستة أشهر من تاريخ البيع، أي شخص يلحقه ضرر من جراء هذه المخالفة.

(4) لا يمكن إتمام أي بيع بسند تنفيذي إلا إذا أمكن تغطية جميع الحقوق التي لها أولوية على مطالبة الدائن القائم بالحجز طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية، والتي تأسست أمام السلطة المختصة، من حصة البيع أو تكفل بها المشتري.

(5) عند حدوث إصابة أو ضرر على السطح في إقليم الدولة المتعاقدة التي يجري فيها البيع بسند تنفيذي، بواسطة طائرة خاضعة لأي من الحقوق المشار إليها في المادة 01 ومحتجزة كضمان للوفاء بدين ما، يجوز أن ينص القانون الوطني لهذه الدولة المتعاقدة في حالة الحجز على تلك الطائرة أو أية طائرة أخرى يمتلكها نفس الشخص وتخضع لأي حقوق مماثلة لصالح نفس الدائن، على ما يلي:

أ. ألا يكون لأحكام الفقرة (4) أعلاه أي أثر بالنسبة للشخص الذي وقع ضحية الإصابة أو الضرر أو من ينوب عنه إذا كان دائناً قائماً بالتنفيذ.

ب. أنه لا يجوز تأسيس الحقوق التي ذكرت في المادة 01 كضمان للوفاء بدين بمس الطائرة، على أي شخص وقع ضحية الإصابة أو الضرر أو من ينوب عنه بمبلغ يزيد على 80 في المائة من سعر البيع. ومع ذلك، لا تسري الأحكام المذكورة أعلاه من هذه الفقرة عندما يكون المستثمر أو من ينوب عنه مؤمناً تأميناً كافياً وفعالاً ضد تلك الإصابة أو

بالمزاد العلني، يؤدي إلى تطهير الطائرة من جميع القيود الواردة عليها.

المطلب الثاني: الإمتياز الجوي

أعطى م.ش.ج لبعض الحقوق والديون أولوية الوفاء بها قبل غيرها من الديون، فقرر حق الإمتياز لبعض الدائنين في استيفاء ديونهم بالأولوية من ثمن بيع الطائرة على الدائنين المرتهنيين أو العاديين؛ نظرا للأهمية القصوى للدين التي تبرر تحصيله أولاً¹، فهو خروج عن المبدأ العام الذي يقضي بتساوي الدائنين في اقتسام موجودات مدينهم. فالمشروع هو من يقرر هذه الأولوية لاستيفاء الحق بنصوص خاصة أمره، فمصدر حق الإمتياز القانون وليس الاتفاق كالرهن؛ أو حكم قضائي كالتخصيص².

الفرع الأول: مفهوم حق الإمتياز

قامت اتفاقية جنيف 1948م بتنظيم هذا الموضوع بغية القضاء على تنازع القوانين ودعم الإمتان الجوي، وهو ما يتضح من استقراء المادة 04³ والمادة 405 من الاتفاقية، أما م.ش.ج فقد بين أحكامه في المادة 33 من ق.رقم 98-06؛

الضّرر لدى دولة أو شركة تأمين في دولة ما في غياب أي حد آخر قائم بموجب قانون الدولة المتعاقدة التي يتم فيها بيع طائرة بسند تنفيذي، يعتبر التأمين ضدّ الإصابة والضّرر كافيا ضمن مدلول هذه الفقرة إذا كان مبلغ التأمين يعادل قيمة الطائرة المحتجرة وهي جديدة.

(6) أي نفقات منكبدة تحقّقاً للمصلحة المشتركة للدائنين أثناء اتخاذ إجراءات التنفيذ المؤدية للبيع، ويجوز فرضها شرعا بموجب قانون الدولة المتعاقدة التي يجري فيها البيع، تخضع من حصيلة البيع قبل الوفاء بأي مطالبات، ومن بينها المطالبات التي منحت أفضلية بحكم المادة 04⁴.

¹ رضا عبد الحليم عبد المجيد عبد الباري، الكتاب الثاني الوجيز في التأمينات العينية والشخصية، المرجع السابق، ص 354.

² عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 100.

³ المادة 04 من اتفاقية جنيف 1948: "1- تعترف الدول المتعاقدة أنّ المطالبات التي تنشأ بالنسبة لمايلي:

(أ) أتعاب مستحقة مقابل إنقاذ الطائرة. (ب) مصاريف غير عادية لا يمكن تجنّبها لحفظ الطائرة.

تكون لها أولوية، على أيّ حقوق ومطالبات أخرى على الطائرة، بشرط أن تكون امتيازية وناتجة عن حقّ وارد في قانون الدولة المتعاقدة التي انتهت فيها عمليات إنقاذ الطائرة أو حفظها.

(2) يجري ترتيب الحقوق المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة وفقا للترتيب الزمني للوقائع التي أدت إلى نشوئها.

(3) يجوز أن يدوّن في السجل أيّ حقّ من الحقوق المذكورة، وذلك خلال فترة ثلاثة أشهر من تاريخ انتهاء عمليات إنقاذ الطائرة أو حفظها.

(4) على الدول المتعاقدة الأخرى ألاّ تعترف بالحقوق المذكورة أعلاه بعد انقضاء فترة الثلاثة أشهر المذكورة في الفقرة (3)، إلاّ إذا جرى خلال هذه الفترة

مايلي: (أ) قيد الحقّ في السجل وفقا لحكم الفقرة (3). (ب) الاتفاق على مبلغ المطالبة أو رفع دعوى قضائية بشأن هذا الحقّ، وفيما يتعلّق بالدعوى

القضائية، يحدّد قانون المحكمة الطّروف الطّائرة التي تجيز الخروج عن مهلة الثلاثة أشهر أو وقفها.

(5) تسري أحكام هذه المادة على الرّغم من أحكام الفقرة (2) من المادة الأولى.

⁴ المادة 5 من اتفاقية جنيف 1948: "تمتدّ أولوية الحقوق المذكورة في الفقرة (1) (د) من المادة 01 لتشمل جميع المبالغ المضمونة. ومع ذلك، يجب ألاّ يزيد مبلغ الفوائد عمّا استحقّ خلال 03 سنوات التي تسبق إجراءات التنفيذ بالإضافة إلى ما يستحقّ من فوائد خلال فترة اتخاذ هذه الإجراءات".

ولكنه أحال مجدداً تنظيمه إلى القانون المدني. بغية دراسة هذا الموضوع تم تقسيمه إلى فقرتين؛ خصّصت الأولى للتعريف به و الإطلاع على أهم خصائصه، أما الثاني فيدرس ترتيب هذه الحقوق وكيفية انقضاءها.

الفقرة 01: تعريف الدين الممتاز الوارد على الطائرة

عرّفت المادة 982 ق.م.ج هذا الحقّ على أنه أولوية يقرّها القانون لدين معيّن مراعاة منه لصفته؛ ولا يكون للدين امتياز إلا بمقتضى نصّ قانوني، حيث تكون هذه الأولوية لبعض الدائنين على حقّ معيّن بسبب طبيعته الخاصة، فهو استثناء على المبدأ العام الذي القاضي بتساوي الدائنين في اقتسام موجودات مدينهم؛ فلا تكون للدين أفضلية إلا إذا صرح المشرّع بذلك أخذاً بعين الاعتبار الأهمية والضرورة التي يتّسم بها هذا الحقّ، فقراره مؤسس على معيار موضوعي هو الضرورة والمصلحة العامة وليس على معيار ذاتي أو شخصي للدائن¹.

من ناحية أخرى يقع الإمتياز على الطائرة التي نشأ الدين بسببها، ويستوي أن تكون مملوكة للحائز لها أم مستأجرة لأنّ حق الإمتياز يتبع الدين، فإذا هلكت الطائرة انتقل إلى التعويضات المستحقة للمالك من مبلغ التأمين، وذلك ما بيّنته المادة 02/33 من ق. رقم 98-06 بقولها: "تخصّ هذه الديون الطائرة أو تعويضات التأمين"، إلا أنّ هذا الإمتياز لا يشمل الطائرات المملوكة للدولة كما سبقت الإشارة إليه في أحكام الرهن، ولا قطع الغيار المملوكة لصاحب الطائرة من نفس الطراز، ولا أجرة النقل ولا المساعدات والإعانات التي تقدّم إلى المستغلّ الجوي من طرف الدولة كإعانات الاستثمار².

الفقرة 02: خصائص الدين الممتاز الوارد على الطائرة

يعتبر هذا النوع من الديون ذا طبيعة خاصة فهو مشابه للإمتياز العقاري الخاضع لأحكام الشهر العقاري؛ من ناحية إجراء القيد في السجلات الرسمية ليكون نافذاً في مواجهة الغير كإمتياز بائع العقار، كما يتشابه مع الإمتياز الوارد على المنقولات بحكم أنّ الطائرة منقول، غير أنّه لا تطبق عليه قاعدة الحيّزة لأنّها تعطلّ استغلال الطائرة، فلا يظل المنقول في حيّزة المدين أو الدائن لكي تستمر فاعلية الإمتياز قائمة، ولا يتصادم مع حقوق الغير حسن النية كمؤجّر الطائرة الذي حاز الطائرة محمّلة بحق إمتياز دون علمه بذلك، ولكن يجوز للدائن في هذه الحالة إذا خاف ضياع المنقول أو انخفاض قيمته أن يطلب من المحكمة وضعه تحت الحراسة وهو ما بيّنته المادة 985 من ق.م.ج.

¹ رضا عبد الحليم عبد المجيد عبد الباري، الكتاب الثاني الوجيز في التأمينات العينية والشخصية، المرجع السابق، ص 356.

² عبد الفضيل محمّد أحمد، المرجع السابق، ص 108.

في سياق آخر يستمدّ هذا الدين قوته الملزمة في أولوية الترتيب بمقتضى نصّ القانون، وهو ما بيّنته المادة 02/982 ق.م.ج بقولها: "ولا يكون للدين امتياز إلا بمقتضى نصّ قانوني". فلا دخل لإرادة الدائن والمدين في تنظيم أحكامه من ناحية نشأته وانقضائه ومرتبته وقيده ومحلّه وغيرها كالرهن؛ فإذا اتفقا على ذلك وقع اتفاقهم باطلاً، كما لا يمكن للقاضي أن يصدر حكماً بترتيب حق امتياز لم ينصّ عليه القانون. فحق الإمتياز قاعدة استثنائية ترد على قاعدة التساوي أمام الضمان العام؛ لأنها حقوق واردة على سبيل الحصر، لذا يتعيّن اتباع قاعدة التفسير الضيق للنصوص القانونية المقررة لهذا الحق فلا يتوسّع في تفسيرها ولا يقاس عليها¹.

أمّا فيما يخصّ بيع الطائرة محمّلة بهذا الحق فقد جاءت المادة 09 من اتفاقية جنيف 1948م صريحة بالحكم على بطلانه بقولها: "فيما عدا حالة البيع بسند تنفيذي وفقاً لأحكام المادة السابعة²، لا يجوز نقل قيد الطائرة أو جنسيتها من سجلّ دولة متعاقدة إلى سجلّ دولة متعاقدة أخرى، إلاّ بعد رفع اليد عن جميع الحقوق المسجّلة أو موافقة أصحاب هذه الحقوق على هذا النّقل". فمتى لم يوافق أصحاب الحقوق على هذا البيع أو يتمّ التنازل عن هذا الحق عدّ البيع باطلاً، إلاّ في حالة البيع الجبري حيث تنتقل الطائرة إلى المشتري خالية من كل الحقوق وهو ما بيّنته المادة 08 من الاتفاقية بقولها: "يؤدّي بيع الطائرة بسند تنفيذي وفقاً لأحكام المادة السابعة إلى نقل ملكية الطائرة خالية من كل الحقوق التي لم يتحمّل المشتري مسؤوليتها".

الفرع الثاني: أولويات الإمتياز الجوّي وتأثيراته

سيقسم هذا الفرع إلى فترتين تختصّ الأولى منها بدراسة ترتيب الحقوق المعترف في اتفاقية جنيف 1948م، أمّا الثانية فتعنى بدراسة فيها كيفية انقضاء هذا الدين وأهم الآثار التي يخلّفها.

الفقرة 01: ترتيب الديون الجوّية الممتازة

نصت المادة 04 من اتفاقية جنيف 1948م³ على 03 أنواع من الإمتيازات ترد على الطائرات، يتمّ تحصيلها حسب اليوم التي أنشئت فيه. وقد كان الهدف من هذا الترتيب القضاء على تنازع القوانين؛ بسبب اختلاف التشريعات الداخلية

¹ رضا عبد الحليم عبد المجيد عبد الباري، الكتاب الثاني الوجيز في التأمينات العينية والشخصية، نفس المرجع، ص.ص 356-357.

² أنظر الهامش رقم 02 في الصفحة رقم 234 من هاته الدراسة.

³ أنظر الهامش رقم 03 في الصفحة رقم 235 من هاته الدراسة.

للدول المتعاقدة¹، كما أنه من المبادئ الأساسية لهذه الاتفاقية؛ أنها أحالت تنظيم جل أحكامها إلى القوانين الداخلية بمفهوم قواعد الإسناد ما عدا هاته النقطة وهي كالاتي:

- المصروفات التي أنفقت لمصلحة جميع الدائنين في التنفيذ على الطائرة وبيعها وتوزيع ثمنها.
- الديون المتعلقة بالمكافآت المستحقة عن إنقاذ الطائرة والمصاريف غير العادية اللازمة للمحافظة عليها.
- التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على اليابسة.

وقد أجازت الاتفاقية للدول المتعاقدة الاعتراف بامتيازات أخرى؛ بشرط ألا تتقدم على الحقوق المنصوص عليها في المادة 04 من الاتفاقية، وهو ما بينته المادة 02/01 منها بقولها: (2) لا يمنع أي حكم في هذه الاتفاقية الدول المتعاقدة من الاعتراف بصحة أي حقوق أخرى على الطائرات طبقا لقانونها الوطني، ومع ذلك لا يجوز للدول أن تقر أو تعترف بأي حق تكون له أولوية على الحقوق المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة". فالأمر حسب هذه المادة لا يتوقف عند أولوية الديون الممتازة المعترف بها في الاتفاقية، بل يتعداه إلى الرهن الجوى التي جعلتها الاتفاقية أيضا ذات أولوية على الديون الممتازة والرهن المعترف بها وطنيا فقط؛ ما عدا الحقوق المذكورة في المادة 01/01 من الاتفاقية وهي: أ./ حق الملكية على الطائرة. ب./ الحق لمن حاز طائرة في أن يكتسب ملكيتها عن طريق الشراء. ج./ الحق في استعمال طائرة إعمالا لأحكام عقد ايجار اتفق على أن تكون مدته 06 أشهر على الأقل. د./ حق الرهن الرسمي والرهن الحيازي وكل حق مشابه لهما يكون على طائرة عن طريق الإتفاق ضمانا للوفاء بدين.

كما بينت المادة 03/04 مهلة 03 أشهر لقيود هذه الحقوق وإلا تم إسقاطها وعدم الاعتراف بها؛ يبدأ حسابها من تاريخ انتهاء عمليات الإنقاذ أو إذا رفعت بها دعوى أمام المحكمة، كما أنها لم تعترف بهذه الديون إلا إذا كانت ناشئة وفقا للقانون الوطني للطائرة وتتجلى الديون الممتازة فيمايلي:

1- المصروفات التي أنفقت لمصلحة جميع الدائنين على الطائرة وبيعها

نصت عليها المادة 01/33 من ق.رقم 98-06 بقولها: "تعتبر الديون التالية المستحقة على الطائرات ذات أولوية: - المصاريف القضائية المنفقة للتوصل إلى بيع الطائرة..."، والمادة 06/07 من اتفاقية جنيف 1948م بقولها: "(6) أي نفقات متكبدة تحقيقا للمصلحة المشتركة للدائنين أثناء اتخاذ إجراءات التنفيذ المؤدية للبيع، ويجوز فرضها شرعا بموجب قانون الدولة المتعاقدة التي يجري فيها البيع، تخصم من حصيلة البيع قبل

¹ عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 133.

الوفاء بأي مطالبات، ومن بينها المطالبات التي منحت أفضلية بحكم المادة الرابعة". فهي مصروفات ومبالغ تنفق حسب قانون الدولة التي يتم فيها التنفيذ على الطائرة وبيعها وتوزيع ثمنها؛ على جميع الدائنين الذين أنفقوا أموالهم في هذا الإجراء كشرط جوهري؛ ما يجعلها ممتازة بالنسبة لهم فقط دون غيرهم من الدائنين. فالمشرع قصد تشجيع الدائن إنفاق هذه المستحقات التي تعود بالفائدة على جميع الدائنين، وتمكينه من استيفاء حقه بالأولوية على باقي الدائنين¹.

2- ديون استحقاق مكافآت إنقاذ الطائرة والمصاريف الإستثنائية للمحافظة عليها

نصت عليها المادة 04/ب من الاتفاقية بقولها: "1- تعترف الدول المتعاقدة أنّ المطالبات التي تنشأ بالنسبة لماليي... (ب) أو مصاريف غير عادية لا يمكن تجنبها لحفظ الطائرة"، والمادة 01/33 من ق. رقم 98-06 بقولها: "تعتبر الديون التالية المستحقة على الطائرات ذات أولوية: - المكافأة المستحقة لإنقاذ الطائرة. - المصاريف اللازمة المنفقة من أجل الحفاظ على الطائرة".

فالتائرة معرضة لمخاطر وحوادث تجعلها تهبط اضطراريا في مكان ما، فتسرع إلى نجدتها طائرات أو سفن بحرية ما ينتج مشقة بالغة ومصاريف كبيرة؛ يصعب معالجتها من الناحية القانونية، لأنّ الخطر محقق ولا يسمح بمناقشة شروط عقد الإنقاذ بين الطرف المنقذ والطائرة الهالكة. لذلك نصت الاتفاقية على امتياز نوعين من الديون لتجنب الأضرار هي:

- **المكافآت التي يستحقها من قام بإنقاذ الطائرة:** وقد قصد المشرع من تقرير امتياز هذه المبالغ تشجيعا منه لإنقاذ الطائرات المعرضة لضرر جسيم أو الهلاك، فكان من الطبيعي تقرير مثل هذا الإمتياز لمثل هذه المبالغ نظرا لضخامة الخسائر التي تنتج عن الكوارث والحوادث التي تتعرض لها الملاحة الجوية².

- **المبالغ التي تنفق على الطائرة بقصد الحفاظ عليها:** ويشترط لامتنياز مثل هذه المبالغ والمصروفات أن تكون غير اعتيادية تُنفق في ظروف استثنائية؛ الهدف منها تقادي هلاك الطائرة أو تقادي الخسائر، كدين صاحب البضائع التي تمّ التّضحية بها للحفاظ على سلامة الطائرة، فهذا الدائن تمّ التّضحية بمصالحه الخاصة حفاظا على الطائرة التي تمرّ بظرف غير عادي، ففي حال إنفاق مثل هاته المصروفات في الظروف العادية لا تعدّ ديونا ممتازة، ومثال ذلك المبالغ والمصروفات العادية الخاصة بالصيانة الدورية، أو تغيير قطع غيار أو إصلاحها أو تزويدها بالوقود والأطعمة... الخ.

¹ عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 101.

² عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 102.

3- التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على اليابسة

بيّنتها المادة 05/07 من الاتفاقية؛ فما يصيب الطائرة من حوادث أثناء تحليقها قد يتسبب في سقوطها أو سقوط أشياء منها، تصيب الغير على الأرض بأضرار مادية أو جسمية قد تصل إلى الوفاة، لذلك حاولت الإتفاقية حماية هذا الغير في استيفاء حقه لأنه أضعف شخص متضرر قد يحصل على تعويض، فاشتطت للامتياز مبالغ التعويضات المستحقة للمضور حسب الفقرات أ و ب من الفقرة 05 من المادة 07 مايلي:

-/ ألا يكون الشخص المتضرر على سطح الأرض أو من خلفه؛ من الدائنين الحاجزين.

-/ ألا يكون مالك الطائرة قد قام بالتأمين عليها لصالح المتضررين تأميناً كافياً يغطي هذه الأضرار.

-/ ألا يزيد مبلغ التعويض عن 80 في المئة من مبلغ البيع.

الفقرة 02: آثار الإمتياز الجوي وطرق انقضاءه

يرتب الإمتياز للمستفيد منه أفضلية على غيره من الدائنين العاديين؛ كما أنه ينقضي وفق طرق حددها القانون.

1- آثار الإمتياز على الطائرة

يعطي حق الإمتياز الجوي للدائن أولوية لاستحقاق دينه بقوة القانون؛ قبل الدائنين العاديين أو المرتهنين اللاحقين له في المرتبة وفق ما يعرف بحق الأفضلية¹، وهو ما أقره م.ش.ج في المادة 33 من ق.رقم 98-06؛ واتفاقية جنيف 1948م، ففي حال تعدد الإمتيازات الجوية يتم ترتيبها كما وردت في المادة 04؛ ثم المادة 05؛ ثم المادة 05/07 من الاتفاقية، كما يستفيد الدائن الممتاز من حق تتبع² الطائرة في أي يد كانت حتى يستوفي دينه أو يمن تعويضات التأمين.

2- طرق انقضاء الإمتياز الجوي

ينقضي الدين الجوي الممتاز بأسباب تشبه إلى حد كبير الأسباب التي ينقضي بها حق الزهن على الطائرة وهي:

* انقضاء الدين المضمون لأي سبب من أسباب الإنقضاء: لأنه حق عيني تبعية يدور وجوداً وعدمياً مع الدين، فإذا انقضي الدين لأي سبب من الأسباب كالوفاء أو الإبراء أو التّقدم أو المقاصة زال معه حق الإمتياز الجوي.

* تطهير الطائرة: ويكون عن طريق التّنفيد عليها إما ببيعها بيعاً إجبارياً عن طرق القضاء أو اختيارياً بتراضي الأطراف.

* خروج مهلة 03 أشهر المحددة لقيده في سجل الطائرة: وقد بيّنته المادة 03/04 و 04 من الاتفاقية بقولها:

¹ عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 109.

² وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص 43.

"(3) يجوز أن يدون في السجل أي حق من الحقوق المذكورة، وذلك خلال فترة 03 أشهر من تاريخ انتهاء عمليات إنقاذ الطائرة أو حفظها.

(4) على الدول المتعاقدة الأخرى ألا تعترف بالحقوق المذكورة أعلاه، بعد انقضاء فترة 03 أشهر المذكورة في الفقرة (3)، إلا إذا جرى خلال هذه الفترة مايلي: (أ) قيد الحق في السجل وفقا لحكم الفقرة (3)، (ب) الإتفاق على مبلغ المطالبة أو رفع دعوى قضائية بشأن هذا الحق، وفيما يتعلق بالدعوى القضائية، يحدد قانون المحكمة الظروف الطارئة التي تجيز الخروج عن مهلة 03 أشهر أو وقفها".

يطبق هذا الإجراء على الإمتيازات المتعلقة بالمكافآت المستحقة عن إنقاذ الطائرة؛ والمصاريف غير عادية اللازمة للمحافظة عليها. تحسب بداية مدتها من تاريخ اكتمال الأعمال التي كانت سببا في نشأة الحقوق الممتازة؛ وتنقطع باتخاذ إجراءات الحجز والبيع والتطهير؛ كما تنقطع باتفاق ثابت التاريخ من ذوي الشأن على قدر مبلغ التعويض أو عند قيام صاحب الحق برفع دعوى، على أن الإمتياز المقرر لهذه المبالغ نتيجة عدم قيدها خلال المدة المحددة لا يمنع اعتبارها ديونا عادية، فيحق لصحابها استحقاقها دون أفضلية على غيره من الدائنين فاحترام المهلة معناه الإستفادة من الأولوية.

المبحث الثاني: الحبس القانوني للطائرة

يتمثل حبس الطائرة في حجزها أو احتجازها وفق أحكام التشريع. فالحجز آلية قانونية للتنفيذ على منقولات المدين والضغط عليه لسداد ديونه، وقد كانت القواعد العامة للحجز في قانون المرافعات غير ملائمة بالنسبة للطائرات؛ لأن في تطبيقها إعاقة للاستغلال الطائرة، لذلك قامت اللجنة القانونية الدولية للطيران؛ والإتحاد الدولي للطيران؛ وجمعية القانون الدولي؛ والغرفة التجارية الدولية، بإبرام اتفاقية متعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرة، ضمن أشغال المؤتمر الدولي الثالث المتعلق بقانون الجو الخاص؛ المنعقد بمدينة روما بتاريخ 29 ماي 1933م، كان الهدف منها التوفيق بين مصلحة الدائن في الحصول على حقوقه، ومصلحة الجماعة الدولية في استمرار نشاط الملاحة الجوية وقطاع الطيران المدني¹.

أما الإحتجاز فهو عقوبة إدارية تمثل رقابة الدولة على الطائرات، تقرر لها نتيجة مخالفة مستغلها لقواعد الملاحة أو إجراءات السلامة الجوية على إقليم الدولة، ما يحتّم على الأجهزة المؤهلة احتجازها على اليابسة حتى انتهاء الفحوص والتدابير المخصصة لذلك، كما يلاحظ أن م.ش.ج قد أشار إلى احتجاز الطائرات بدون طيار ضمناً من خلال الفصل السادس من م.ر. رقم 21-285 بعنوان المراقبة والعقوبات.

¹ محمد بيجت عبد الله أمين قايد، الموجز في القانون الجوي (النقل الجوي الوطني والدولي)، الطبعة 07، سنة 2015، ص 21.

المطلب الأول: حجز الطائرة

تعتبر الطائرة مالا منتقلا يجعلها عنصرا ضامنا للديون في ذمة مالك الطائرة¹، لذلك يحق لأي دائن التنفيذ عليها لاستيفاء حقه في حال تماطل مالك الطائرة في الدفع، فيلجأ إلى توقيع حجز تحفظي عليها قبل حصوله على سند تنفيذي، لأن الطائرة وسيلة نقل دولية تؤدي مجموعة من الخدمات التي لا ينبغي شلها؛ لأنها في الأصل حقوق للغير الذي يمثل في الغالب راكبا أو شاحنا. فبغية تجسيد هذا الهدف تم إبرام اتفاقية روما لعام 1933م؛ المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز الإحتقاضي على الطائرات، التي صادق عليها م.ش.ج بموجب المرسوم رقم 64-152² وتبني أحكامها على الإطلاق بموجب المادة 30 من ق.رقم 98-06.

الفرع الأول: الصيغة القانونية للحجز الوارد في اتفاقية روما 1933م

يعتبر الحجز التحفظي إجراء لا يؤدي مباشرة إلى التنفيذ على المال المحجوز عن طريق بيعه، وإنما يهدف لوضعه في يد القضاء حفاظا على حقوق الدائنين؛ بمنع المدين من التصرف فيه، ويحدث ذلك إذا لم يكن بيد الدائن سند تنفيذي يخوله التنفيذ على المال بحكم قضائي، فالقصد منه تقادي سفر الطائرة حتى لا تغلت من الدائن³.

الفقرة 01: نطاق تطبيق اتفاقية روما 1933م

أوجبت المادة 09 من الاتفاقية⁴ تطبيق أحكامها على كل الطائرات الأجنبية؛ المسجلة في إقليم دولة أجنبية متعاقدة، واستثنت بمفهوم المخالفة الطائرات الوطنية بسبب تسجيلها في نفس الإقليم؛ ما يعني خضوعها للقانون الداخلي للدولة⁵، كما استثنت اتفاقية روما 1933 إلى ثلاث أصناف أخرى من الطائرات وفق المادة 03⁶ هي:

- / الطائرات المخصصة لخدمة الدولة فقط

وقد فصلت فيه المادة 03/ أ من اتفاقية روما 1933 فاستثنت حجز طائرات الدولة؛ وهو ما أقره م.ش.ج من خلال المادة 31 من ق.رقم 98-06 بقوله: "تعفى من الحجز التحفظي الطائرات المخصصة لخدمة الدولة فقط"، ولذلك سببان

¹ هاني ويدر، الوجيز في قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 61.

² مرسوم رقم 64-125 المؤرخ في 05 يونيو 1963، يتضمن مشاركة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية في الاتفاقية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز الإحتقاضي الجاري على الطائرات، ج.ر. عدد 11 الصادرة في 03 يوليو 1963.

³ عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 135.

⁴ المادة 09 من اتفاقية روما 1933: "1) تطبق هذه الاتفاقية في أرض كل من الأطراف السامية المتعاقدة على كل طائرة مسجلة في أرض طرف سام متعاقد آخر.

(2) ومعنى [أرض طرف سام متعاقد آخر] هو كل أرض خاضعة لسيادة وتبعية وحماية وانتداب أو سلطة ذلك الطرف السامي المتعاقد الذي ينتظم طرفا في الاتفاقية."

⁵ فاروق إبراهيم جاسم، المرجع السابق، ص 81.

⁶ هاني دويدار، الوجيز في قانون الطيران التجاري، نفس المرجع، ص.ص 64-66.

فالأول أنها أموال عمومية مملوكة للدولة؛ وثانيا أنها أموال نصّت على عدم جواز الحجز عليها القوانين الخاصة¹ وهذا حسب المادة 636 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري². كما استنتجت الاتفاقية الطائرات المعدة للبريد ما عدا الطائرات التجارية؛ ضمانا لتجسيد مبدأ استمرارية المرفق العام وأداء مهامه³، بغض النظر عن ملكية الطائرة فقد تستأجر الدولة طائرات خاصة لاستعمالها في نشاطات لخدمة عدّة مرافق كالزراعة أو الصحة...إلخ.

-/ الطائرات التي تمارس نقلا منتظما⁴ للأشخاص والأموال مقابل أجر

وقد نصّت عليه المادة 03/ب من اتفاقية روما 1933م. والمقصود بذلك الطائرات المهيأة للإطلاق التي تؤدي خدمات مفتوحة للجمهور؛ مع تعاقب رحلاتها وفق مواقيت دورية حتى لا تتعطل خدمة النقل الجوي، لأنّ مصالح الدائن غير مهدّدة حقيقة فيستطيع حجزها بعد عودتها من رحلتها المقرّرة. ويدخل ضمن نطاق هذا الحكم طائرات الإحتياط التي تحلّ عند الضّرورة محلّ الطائرة المعدة للنقل بسبب طارئ، أمّا الطائرات التي تمارس نقلا جويًا غير منتظم فيجوز حجزها.

-/ الطائرات المخصّصة لنقل الأشخاص والأموال متى كانت على وشك الترحيل وكان عليها دين أجنبي

وهو ما بيّنته المادة 03/ج من اتفاقية روما 1933م؛ غير أنها لم تحدّد زمن هذه الحالة. لذلك يرى الدكتور أبو زيد رضوان أن وشوك رحيل الطائرة يكون في اليوم الذي يريد فيه الدائن توقيع حجز الطائرة. وقد اشترطت الإتفاقية أن يكون هذا الدائن المحجوزة بسببه الطائرة أجنبيا عن الرحلة.

من ناحية أخرى لا تطبّق أحكام الإتفاقية طبقا للمادة 07 على الإجراءات التحفظية؛ في قضايا الإفلاس؛ أو المتخذة في حال مخالفة القوانين الجمركية والجنائية والجنحية، غير أنّها لا تمنع تطبيق الإتفاقيات الدولية بين الدول المتعاقدة؛ التي يقصد منها توسيع عدم قابلية الحجز وهو ماورد في المادة 08 من الإتفاقية.

الفقرة 02: حالات الحجز الموقع على الطائرة

كأصل عام اعتمدت اتفاقية روما 1933م تطبيق الحجز التحفظي على الطائرات، لأنّه الأنسب لتجسيد مبدأ استمرارية المرفق العام المتمثّل في خدمات النقل الجوي، وهو ما بيّنته المادة 02 منها حيث اعتبرت الحجز التحفظي الوارد

¹ القانون الخاص الذي منع حجز طائرات الدولة هي المادة 31 من ق.رقم 06-98 والمرسوم 64-152 المتعلّق بمصادقة الجزائر على اتفاقية روما 1933م.

² قانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، يضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

³ عبد الفضيل محمّد أحمد، نفس المرجع، ص 137.

⁴ نصّت المادة 110 من ق.رقم 06-98 على النقل الجوي المنتظم؛ ومعنى ذلك أنّ كلّ طائرة تمارس سلسلة من الرحلات بين مطارين أو عدّة مطارات، وفق مسالك جوية مصادق عليها ومواعيد محدّدة مسبقا ومنشورة بوتيرة وانتظام؛ وهذا عكس الطيران الغير منتظم الذي نصّت عليه المادة 111 من نفس القانون.

على الطائرات كل تصرف أيا كانت تسميته؛ يتم بمقتضاه توقيف الطائرة لمصلحة خاصة بواسطة أعوان القضاء أو الإدارة العمومية، سواء لمنفعة دائن أو لمالك أو صاحب حق عيني في الطائرة، دون أن يستند الحاجز إلى حكم قابل للتّفيذ كان حصل عليه حسب الإجراءات العادية أو إلى سند تنفيذي يقوم مقامه¹ وهو نفس ما ورد في المادة 646 ق.إ.م.إ، غير أنّ اتفاقية جنيف 1948م عادت وطبقت الحجز التّفيذي على الطائرة طبقا للمادتين 06 و07 منها²، وهذا في حال حصل الدّائن على سند تنفيذي بحكم قضائي؛ فيحجز المال بناء على سند واجب التّفيذ تمهيدا لبيعه واستيفاء الدّين من ثمنه، فتنتقل ملكية الطائرة للمشتري؛ خالية من الحقوق التي لا دخل له في نشأتها حسب المادة 08 من اتفاقية جنيف 1948م.

الفرع الثاني: إجراءات توقيع الحجز على الطائرة وحالة رفعه

لم تنص اتفاقية روما 1933م على إجراءات محدّدة لتوقيع حجز تحفظي على الطائرة، كما أنّها استتنت من أحكامها تطبيق قواعد الحجز التّفيذي؛ باستثناء ذكرها حالة رفع الحاجز يده عن الطائرة. لذلك سنستعين بقانون المرافعات الجزائري لتوضيح هذه الإجراءات؛ واتفاقية جنيف 1948م التي تحدّثت عن الحجز التّفيذي على الطائرة.

الفقرة 01: إجراءات توقيع الحجز على الطائرة

نصت المادة 464 من ق.إ.م.إ على وضع كلّ أموال المدين المنقولة المادّية أو العقارات في يد القضاء، لمنعه من التّصرف فيها ضمانا لحق الدّائن؛ الذي يكون مسؤولا عن أيّ ضرر يصيبها أو ينقص من قيمتها أثناء الحجز، وهو ما يتوقّر في الطائرة بحكم أنها منقول مادي تطبق عليها أحكام الشّهر العقاري.

1- أحكام الحجز التّحفظي على الطائرة

في حال وجود دين محقّق قد حلّ أجل أدائه يطلب الدّائن بعريضة مسبّبة وموقّعة منه أو ممّن ينوبه؛ استصدار أمر حجز تحفظي في حدود الدّين على الطائرة، بشرط أن يكون حاملا لسند دين؛ أو يثبت وجوده بكلّ وسائل الإثبات مع خشيته ضياعه لحقه وهو ما بيّنته المادة 647 ق.إ.م.إ، كما يجوز للدّائن أثناء دعوى قائمة طلب تثبيت الحجز التّحفظي

¹ هاني دويدار، الوجيز في قانون الطّيران التجاري، المرجع السّابق، ص62.

² بخصوص المادة 07 أنظر الهامش رقم 02 من الصّفحة رقم 234 من هاته الدّراسة.

المادة 06 من اتفاقية جنيف 1948م: "في حالة توقيع الحجز على طائرة ما أو بيعها بسند تنفيذي أو في حالة وجود أيّ حقّ عليها، لا تكون الدّول المتعاقدة ملزمة بأن تعترف، سواء ضدّ الدّائن القائم بالحجز أو بالتّفيذ أو ضدّ المشتري، بتأسيس أيّ حق من الحقوق المذكورة في المادة 01/01 أو نقله من جانب الشّخص الذي وجهت ضده إجراءات البيع أو التّفيذ وكان علما بما".

حسب المادة 648 ق.إ.م.إ. أمام نفس قاضي الموضوع؛ يتم ذلك بمذكرة إضافية تُضمُّ إلى أصل الدَّعوى للفصل فيهما معا بحكم واحد.

يتمّ الحجز التَّحفظي وفق المادة 649 ق.إ.م.إ. بأمر على عريضة صادر من رئيس المحكمة؛ الموجود في دائرة اختصاصها موطن المدين أو مقر الأموال المطلوب حجزها، ويتمّ الفصل فيها في ظرف 05 أيام من تاريخ إيداع العريضة بأمانة الضبط؛ ويبلغ مباشرة إلى المدين حسب المادة 659 ق.إ.م.إ. أو إلى أحد أفراد عائلته البالغين المقيمين معه؛ أو إلى ممثله القانوني؛ أو الإتفاقي إذا كان شخصا اعتباريا كشركات النقل الجوّي حسب المادتين 688 و689 ق.إ.م.إ.، وهذا في ظرف شهرين من تاريخ صدور الأمر وإلا اعتبر لاغيا.

كما يمكن للحاجز الإلتفاح بالطائرة حسب المادة 660 ق.إ.م.إ. إلى حين رفع الحجز؛ أو تثبيته عن طريق دعوى ترفع أمام نفس القاضي الذي أصدر أمر الحجز في ظرف 15 يوما من تاريخ صدور حسب المادة 662 ق.إ.م.إ.، وقد نصّت المادة 652 ق.إ.م.إ. على ضرورة قيد أمر الحجز التَّحفظي بالنسبة للعقارات، وهو ما يتشابه مع الطائرة حيث نصت المادة 03/25 و06 من ق.رقم 98-06 على ضرورة تسجيل أو شطب محضر الحجز في سجلّ ترقيم الطائرة.

2- أحكام الحجز التَّنفذي على الطائرة

يتحوّل الحجز التَّحفظي على الطائرة إلى حجز تَّنفذي حسب ما أقرّته أحكام اتفاقية جنيف 1948م؛ من خلال تنظيمها لبعض أحكام الحجز التَّنفذي والبيع الجبري للطائرة، وقد أحالت تنظيم إجراءات هذا الحجز إلى قانون الدولة التي يباشر بيع الطائرة فيها. فهذا الحكم يدخل ضمن حرص الإتفاقية على تجسيد مبدأ علانية وشهر البيع الجبري؛ ليتحقّق إعلام كافة أصحاب الحقوق المقرّرة على الطائرة أيّا كان محلّ إقامتهم¹.

ففي المادتين 06 و07 أقرّت إتفاقية جنيف 1948م بيع الطائرة بسند تَّنفذي؛ مع تحديد تاريخ البيع بـ 06 أسابيع على الأقل، وأن يتمّ نقل ملكية الطائرة خالية من أي دين وارد عليها إلى المالك الجديد سواء كان رهنا أو امتيازاً؛ وإلا كان البيع باطلاً بطلانا مطلقاً، إلا إذا كان السند التَّنفذي صادرا من المحكمة فهنا يكون البيع تاماً بموجب المادة 08 منها.

أما م.ش.ج فقد نصّ على الحجز التَّنفذي في المادة 687 ق.إ.م.إ.؛ حيث أجاز توقيعه في حال لم يقم المدين بالوفاء بعد انقضاء 15 يوما من تاريخ التَّكليف بالوفاء، فيجوز للحائز على سند تَّنفذي وفق أحكام المادة 600 ق.إ.م.إ. الحجز على الطائرة وأسهمها وكلّ حصصها وأرباحها؛ بل يتعدّى إلى الطائرات التي تكون في يد الغير الحائز عليها بموجب

¹ عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 145.

المادة 667 ق.إ.م.إ؛ وهذا حتى ولو لم يحن أجل استحقاقها. يكون ذلك بموجب أمر على عريضة صادر من رئيس المحكمة التي توجد فيها الطائرة، مع مراعاة نطاق تطبيق اتفاقية روما 1933م بهذا الخصوص.

في سياق متصل إذا كان المحجوز عليه أجنبيا يتم بيع طائرته وفق المادة 689 ق.إ.م.إ؛ بعد 10 أيام من تاريخ التبليغ، أما إذا كان الدائن الحاجز أجنبيا حائزا لسند تنفيذي؛ فلا يكون لسنده قوة ملزمة للتنفذ إلا بعد منحها الصيغة التنفيذية من المحاكم الجزائرية طبق لنص المادة 605 و608 ق.إ.م.إ.

الفقرة 02: حالة رفع الحجز عن الطائرة

يمكن رفع الحجز التّحفظي عن الطائرة طبقا للمادة 04 من اتفاقية روما 1933م؛ في حال إعطاء مالك الطائرة للمدين ضمانا كافيا، يمثل مبلغ الدين والنفقات المصروفة؛ أو يكون ضمانا مخصّصا فقط لتأدية الدين دون النفقات؛ أو يمكن أن يكون مساويا لقيمة الطائرة في حال كانت أقلّ من مبلغ الدين أو النفقات. وقد اشترطت المادة 05 من اتفاقية روما 1933م أن يكون رفع الحجز التّحفظي وفق إجراء وجيز ومستعجل؛ حتى تعود الطائرة للخدمة بأقصى سرعة، وهو نفس الحكم الوارد في المادة 663 ق.إ.م.إ؛ غير أنّ المادة اشترطت تسليم الضمان إلى أمانة ضبط المحكمة أو بمكتب المحضر القضائي.

من ناحية أخرى تقوم مسؤولية الحاجز بموجب المادة 06 من اتفاقية روما 1933م؛ حسب أحكام الدولة المنفذ فيها الحجز التّحفظي في مواجهة مستغل أو مالك الطائرة على أساس كلّ ضرر يصيبها بسبب مايلي:

* / في حال وقع الحجز على طائرة غير قابلة للحجز وفق أحكام اتفاقية روما 1933م.

* / في حال تقديم المدين ضمانا لمنع الحجز أو حصل على قرار برفعه.

* / في حال التّعسف وإلقاء حجز على طائرة دون وجه صحيح.

المطلب الثاني: احتجاز الطائرة

يعتبر الإحتجاز القانوني للطائرة أحد أنواع الحبس القانوني لها، فهو يختلف مع إجراء الحجز بنوعيه التحفظي والتنفيذي في السبب والجهة الموقعة له، فهذا الأخير يوقع على الطائرة بطلب المعني من طرف القضاء؛ باعتبارها مالا لضمان حقوق الدائنين مهما كانت جنسيتهم أو مراكزهم القانونية، عكس الإحتجاز الذي يوقع على الطائرة من طرف الإدارة المختصة؛ بغية احترام قواعد الملاحة وتحقيق السلامة الجوية، لذلك هو إجراء إداري ردي يطبّق من طرف السلطة المختصة على المخالفين، فهو مشابه نوعا ما لنشاط الجمارك أو الشرطة في مجال الحدّ من المخالفات وكيفية ردها.

الفرع الأول: أسباب احتجاز الطائرة وكيفياته

حتى تحتجز الطائرة على اليابسة من طرف السلطات المختصة يجب أن تتوفر أسباب مباشرة لذلك، وهو ما سنتطرق له في الفقرة الأولى؛ أما الثانية منها فسنقف على كيفيات توقيع هذا الإحتجاز.

الفقرة 01: شروط احتجاز الطائرات

فصل م.ش.ج في كيفية احتجاز الطائرات المأهولة؛ دون التجهيزات الحساسة المعدة للطيران¹ وعلى رأسها الطائرات بدون طيار، حيث أشار في المادة 41 من م.ر. رقم 21-285 إلى عبارة "... وضع التجهيزات وحمولتها النافعة وكذا المنتجات الحاصلة عن استعمالها في مأمّن إلى غاية تسوية وضعيتها..."، وهو ما يمثل نوعا من الإحتجاز لهاته الممتلكات قرره م.ش.ج ضمنا؛ وجعل اختصاص تنفيذه لمصالح الأمن حسب المادة 46 من نفس م.ر، حيث يكون هذا النوع من الإحتجاز في حال عدم التصريح بحيازتها أو تملكها في الأجل المحددة، أو استغلالها بدون اعتماد² أو ترخيص³ مسبق.

أما بخصوص الطائرات المأهولة فقد نصّت المادة 28 من ق.رقم 06-98 على احتجازها من طرف و.و.ط.م، عن طريق عملية المراقبة التقنية من طرف الأجهزة المؤهلة التي ألزمت بها المادة 37 من نفس القانون، وهذا في حال عدم استيفائها شروط القيام بالملاحة الجوية. فطبقا لنص المادة 02 من م.ت. رقم 03-134⁴ تحتجز الطائرة على اليابسة إذا خالفت الشروط العامة لقابلية الملاحة والإستغلال؛ وفي حال عدم حيازتها رخصة تحليق بالنسبة للطائرات الأجنبية.

¹ أنظر الصفحة 213 من هاته الدراسة.

² (أنظر الملحق رقم 21).

³ (أنظر الملحق رقم 22).

⁴ مرسوم تنفيذي رقم 03-134 المؤرخ في 24 مارس 2003، يحدّد شروط وكيفيات احتجاز الطائرات وكيفيات رقابتها التقنية من الدولة، ج.ر. عدد 22 الصادرة في 30 مارس 2003.

كما تحتجز الطائرة من طرف الغير على اليابسة في حال هبوطها اضطراريا على ملكيته الخاصة، وهنا نصت المادة 158 من ق.رقم 98-06؛ على عدم جواز احتجاز الطائرة من طرف المالك أو المنتفع بالملكية لما بعد اليوم التي أودعت فيه لجنة التحقيق المشكلة لهذا الغرض استنتاجاتها، فالم.ش.ج أعطى الحق للغير في احتجاز الطائرة حتى وصول لجنة التحقيق؛ حتى لا يضيع حقه في حال تسبب الطائرة بخسارة له أو أضرار في ملكيته فيحتجزها كدليل على هذا الأمر.

كما تحتجز الطائرات لظرف معين كما حصل بسبب وباء كورونا كوفيد 19، كان الهدف منه تعقيم الطائرات وفحص الركاب على متنها، ونظرا لتفاقم الوضع تمّ تجريد قطاع الطيران المدني كلياً خاصة ما تعلق بنقل الركاب، وهو ما سبب لمؤسسة مطار الجزائر منذ بداية تفشي الوباء من 18 مارس 2020م خسائر فادحة قدرت بـ130 مليار دينار، بسبب التمدد المستمر لإجراءات الحجر الصحي وعودة حركة الطائرات تدريجياً، حيث شهد مطار الجزائر انعداماً تاماً في حركة الطيران على خلفية تعليق الرحلات الجوية من وإلى دول العالم؛ خاصة ما تعلق بتجميد رحلات العمرة إلى السعودية، كما أثار انعدام حركة تدفق المسافرين وغياب حركية الملاحة الجوية على عائدات مؤسسة تسيير المطارات¹.

الفقرة 02: كيفية احتجاز الطائرات المأهولة

نصت المواد 02 و 03 من م.ت.رقم 03-134 على أن و.و.ط.م تقوم بحجز الطائرة بناء على تقرير مفصل صادر من السلطة المؤهلة قانوناً؛ لفحص الطائرة ووثائقها وبيانات أعضاء الطاقم والركاب والشحن، الهدف منه قيام السلطة المختصة باتخاذ التدابير الآتية:

/- إقامة منطقة أمنية حول الموقع المعين كمركز توقف معزول للطائرة.

/- اتخاذ الترتيبات اللازمة لتفادي اقتراب الطائرة من الأشخاص والمركبات غير مرخصة.

فبعد تقرير الحجز تعلق شهادة قابلية ملاحه الطائرة المحجوزة فوراً حسب أحكام المادة 05 من م.ت.رقم 03-134، وفي حال كانت الطائرة أجنبية وجب على و.و.ط.م تبليغ دولة ترقيم الطائرة باحتجازها حسب المادة 06؛ أو تقدم لها كل المعلومات المتعلقة بوضعيتها إذا كانت تالفة حسب المادة 02/07 من نفس م.ت. فإذا تمّ إصلاح التالف والخسائر التي ظهرت بعد المراقبة التقنية جاز لها استئناف رحلاتها بشكل عادي، كما يمكن لدولة الترقيم حسب المادة 02/08 من نفس

¹ بن منصور محمد أمين، "أثر جائحة كورونا على عقود النقل الجوي"، المؤتمر الدولي الموسوم بجائحة كورونا كوفيد 19 بين حتمية الواقع والتطلعات، الجزء 02، المركز الديمقراطي العربي بالتعاون مع المركز الجامعي مغربية، تلمسان، الجزائر، يومي 15 و16 جويلية، سنة 2020، ص 280.

م.ت؛ في حالات استثنائية أن تفرض حدود استعمال للطائرة؛ تخولها التحليق بدون راكب إلى محطة جوية بغية تصليحها بموجب رخصة صادرة من و.و.ط.م؛ ونفس الأحكام تطبق على طائرات مملوكة لمستغل جزائري حسب المادة 02/09.

أما بالنسبة لجائحة كورونا كوفيد 19 فقد ألزمت و.و.ط.م جميع مقدمي خدمات الطيران؛ كمديري المطارات؛ ومشغلي الطائرات؛ ومقدمي خدمات الملاحة الجوية؛ بتنفيذ التدابير الملائمة لمنع انتشار فيروس كورونا، وتوجيه مديري المطارات (مؤسسة تسيير مصالح مطارات الجزائر، وهران، قسنطينة، مطار الجزائر العاصمة) لعقد اجتماعات تتناول التسهيلات لاستعراض وتنفيذ إجراءات الإستجابة لفيروس كورونا بالتنسيق مع المشغلين المختصين في المطارات¹.

الفرع الثاني : قواعد الرقابة التقنية على الطائرات

نصت المادة 37 من ق.رقم 06-98 على إلزامية فرض رقابة تقنية على جميع الطائرات التي تحط أو تطلع من المطارات؛ والمحطات الجوية؛ ومحطات الطوافات الجزائرية، وكذلك المظلات المستعملة التي يطلب بشأنها استظهار شهادة قابلية الملاحة، ما عدا المظلات التي تطوى وتربط على الطائرة وهو بينته المادة 10 من م.ت رقم 03-134. فالهدف من هذه الرقابة حسب المادة 11 من نفس م.ت؛ هو التأكد من تطابق الطائرة مع الشروط التقنية للاستغلال؛ المحددة من طرف الصانع والمقاييس الدولية للملاحة.

الفقرة 01: أنواع الرقابة التقنية على الطائرة

نصت المادة 12 من م.ت رقم 03-134 على ثلاث أنواع من عمليات الرقابة تتم على اليابسة هي:

1- رقابة أولية

تتمثل حسب المادة 13 من م.ت رقم 03-134 في رقابة طراز الطائرة من أجل الحصول على شهادة الطراز، أو الرقابة الجزئية التي تشمل إجراء بعض التعديلات على الطراز، كما تشمل رقابة السلسلة أي نسخ الطائرة أو بعض أجزائها للحصول على شهادة القابلية للملاحة.

2- رقابة إضافية

بينتها المادة 14 من م.ت رقم 03-134 واعتبرتها رقابة دورية لحالة الطائرة تكون شهرية بصفة مؤقتة أو دائمة، وتشمل الطائرات المستغلة ضمن الخطوط الجوية، والطائرات التابعة للمدارس المدنية للقيادة المعتمدة من طرف الوزير المكلف بالطيران المدني. كما تشمل رقابة عرضية عقب تلف أو تصليح أو تعديل بارز في بناء الطائرة أو تهيئتها، وهذا

¹ بن منصور محمد أمين، "أثر جائحة كورونا على عقود النقل الجوي"، المرجع السابق، ص 283.

في حال وجب تغيير التصنيف في وضعية (V) أو (R)¹، غير أنه يمكن لـ و.و.ط.م التخلي كلياً أو جزئياً عن الرقابة الإضافية، في حال قيام هيئة تتوفر لديها منشآت قاعدية للصيانة توافق عليها وتراقبها باستمرار و.و.ط.م.

3- رقابة طائرة

نصت عليها المادة 15 من م.ت.رقم 03-134 واعتبرتها إجراء تفتيش للطائرات على اليابسة؛ عن طريق الفحص على متنها وحولها للتأكد من حالتها البارزة؛ وعتادها؛ ومدى تطابق وثائقها مع شروط قابلية الملاحه. وتشمل الطائرات التي تكون علامات سوء الصيانة أو الخسائر بارزة عليها، أو تم تسجيل مناورة لها غير عادية ضمن المجال الجوي الجزائري، أو تم إخضاعها من قبل لمثل هذه الرقابة ولم تصحح عيوبها.

الفقرة 02: كفاءات الرقابة التقنية على الطائرة

نصت على هذا الإجراء المادة 23 من م.ت.رقم 03-134 والذي يكون قبل تصدير الطائرة؛ فيقدم طلب لعملية الرقابة إلى و.و.ط.م في نسختين، لتقوم بعد ذلك حسب المادة 24 بتحديد تاريخ إجراء الرقابة مع الأخذ بعين الاعتبار الطلبات المبررة لمالك أو مستغل الطائرة، كما يتم تحديد البرنامج لتبدأ عملية الرقابة في أجل أقصاه 15 يوماً بعد استلام الطلب؛ مع إمكانية إجراء هذه الرقابة في بلد أجنبي إذا توافرت الأسباب لذلك.

تتم الرقابة حسب المادتين 25 و26 من نفس م.ت. بواسطة خبراء يمثلون حسب المادة 31 موظفين مؤهلين تابعين لـ و.و.ط.م؛ أو أعوانا تقوم الهيئة المختصة بتعيينهم. يبدؤون مراقبة الطائرة بعد استظهار تكليفهم بمهمة يتيح لهم حسب المادة 33 الصعود إلى الطائرة بحرية ويسلم لهم سند نقل مجاناً؛ يكون ذلك بمشاركة مستغل الطائرة أو من يمثله لتسهيل القيام بهذا الإجراء. فيجب أن تكون الطائرة المعنية بالرقابة خالية من الركاب وفق المادة 27، كما يمكن للمراقبين دخول قمرة القيادة حسب المادة 34 وهذا بموافقة قائد الطائرة الذي له الحرية في تحديد عدد الأشخاص داخل غرفة القيادة أو إبعاد كل شخص منها في صالح أمن الطائرة، وفي حال رفضه دخولهم وجب تقديم تبرير مكتوب للمراقبين المؤهلين. يمكن حسب المادتين 28 و29 إلغاء هذه الرقابة من طرف و.و.ط.م؛ أو تغيير موعدها بسبب الضرورة القصوى؛ أو تعليقها إذا كانت الوثائق ناقصة، وتختتم هذه الرقابة حسب المادة 30 بتقارير مفصلة عن عملية الرقابة تتضمن معلومات دورية و إحصائية تسمح بإعداد كشف نوعي وكمي لحوادث الطيران.

¹ حسب المادة 14/ب من م.ت.رقم 03-134 بقصد بالوضعيتين (V) و(R) مايلي:

* /وضعية (V) يقصد بها الطائرات المرخص لها التحليق /*(R) تعني الطائرات التي لايسمح لها بالتحليق إلا بعد التصليح والتعديل.

الخاتمة

حاول المجتمع الدولي وعلى رأسهم الدول المصنعة للطيران تنظيم موضوع المراكب الهوائية؛ باعتبارها وسيلة نقل حديثة، فسارعوا إلى بناء أسسها عن طريق إبرام عدّة اتفاقيات دولية تعدّدت مواضيعها؛ حول إعطاء مفهوم حديث ومختصر لهذا الإختراع، كان هدفه إبراز أهمّ الشّروط المعتمدة في تكييف صفتها؛ لتميزها عن باقي الأجسام التي تستطيع الإرتفاع والبقاء في الجو.

ولم تكن وجهة نظر التشريعات الداخليّة مختلفة عن ما ورد في الاتفاقيات الدوليّة. فالعربية منها نقلت حرفيا أحكام اتفاقية شيكاغو 1944م، أمّا الأجنبيّة فأبقت على المعيار الجوهرى لحركة هذه المركبة؛ المتمثّل في استعمالها لأغراض الملاحة الجويّة لكي تعتبر طائرة، غير أنّ المشرّع الجزائري بإصداره للقانونين رقم 64-166 ورقم 64-168 بعد الإستقلال؛ تبنّى التعريف الوارد في اتفاقية جنيف 1948م الخاصّة بالإعتراف بالحقوق الواردة على الطّائرة؛ فجعلها آلة مكوّنة من قطع لا تصلح إلاّ بها، ثم عاد وانتهج نهج الدول العربيّة بنقله التعريف الوارد في الملحق 07 من اتفاقية شيكاغو 1944؛ المعدّل التعريف الوارد في اتفاقية باريس 1919م الخاصّة بالملاحة الجويّة، بعد إصداره قانون الطيران المدني رقم 98-06؛ الذي ألغى بموجبه القانونين السّابقين. أمّا الطّائرة بدون طيار فرغم تعدّد مصطلحات تسميتها إلاّ أنّها اشتملت على شرط تعريفّي واحد لها؛ هو تحليقها بدون أيّ شخص على متنها، وذلك ما أقرّه المشرّع الجزائري من خلال إصداره للمرسوم الرئاسي رقم 21-285 المنظّم لهذا الصّنف من الطّائرات.

وقد اتّفاق المجتمع الدولي على اعتبار الطّائرة كالسفينة ذات طبيعة خاصّة. فهي منقول يمكنها التواجد في عدّة أماكن أو أقاليم دون أن يتسبّب ذلك في تلفها أو ينقص من قيمتها، كما تمّ إخضاعها لقاعدة التّسجيل والشّهر مثل العقار للإعلان عن حالتها المدنيّة والتجارية؛ بهدف تحديد قواعد الإسناد وحل النزاعات التي تكون الطّائرة محلاً لها؛ وحماية أصحاب الحقوق من الغشّ والتّدليس الذي قد يشوب عملية البيع والشّراء من طرف مالك الطّائرة السيئ النّيّة. كما قام المجتمع الدولي بالإعتراف للطّائرة بجنسية تمثّل انتماءها لجهة معيّنة؛ وهذا عن طريق تعريفها كالسفينة وإن كانت عنها تختلف بعض الشّيء في هذه النّقطة، لأنّ الطّائرة لا تحمل اسما وإنّما مجموعة من الأرقام والرّموز التي تشير إلى جنسيتها ونوعها وطرازها، كان الهدف منها تسهيل عمليات الإتصال بين برج المراقبة على اليابسة وطاقم الطّائرة على متنها.

فاستغلال الطّائرة مسّ مبدأ سيادة الدول المطلق على أراضيها؛ الذي يعدّ قاعدة أمرّة في مضمون كلّ الاتفاقيات الجويّة، فأنّتج استثناء تمثّل في الحرّيات الخمس التي تسمح بولوج أي طائرة فوق أراضي كلّ دولة مصادقة عليها، ولكنّ

مبدأ السيادة أثبت قوته القانونية من خلال استصدار الدول لرخص مقدّمة من قبلها؛ تقيد هاته الحريات التي أصبحت تسعا، تسمح للحاصلين عليها بالتّحليق فوق إقليم أيّ دولة تحصّلت عليها. وقد خلق هذا الأمر مشكل دفاع الدول عن أقاليمها في مواجهة خطر اختراق الطائرات لأجوائها؛ أو عدم احترامها لقواعد الملاحة الجوية الخاصّة باحترام الطّرق الجويّة وعدم التّحليق فوق المناطق المحظورة، وهو ما يسبّب إسقاط الطائرة وبالتالي حدوث كارثة ماديّة وبشرية دفاعا عن المصالح الأمنية للدولة المعنية، وهو ما لاقى استنكارا ورفضاً قاطعا من طرف المجتمع الدولي، ماعدا التّشريع الإسلامي الذي غلب المصالح العظمى على المفاصد الدّنيا في حال ثبوت خطر قطعي، لأنّ المجتمع الدولي بعد أحداث 11 سبتمبر كيف الطّائرة على أنّها سلاح دمار شامل يمكن استعماله في عمليات القرصنة والإرهاب.

من ناحية أخرى ارتبط استغلال الطّائرة بأشخاص على متنها أو على اليابسة، يساهمون في توجيهها؛ وصيانتها؛ ويسهرون على السّير الحسن لقطاع الطّيران، الذي مبدؤه ملكية عامة للدولة ومنتهاه حقوق شخصية للمتعاملين بهذا الإختراع من ناقلين جويين أو مسافرين، فما يعزّز استغلال وتطوير هذا القطاع هو الثّقة المتبادلة الناتجة عن سرعة النّقل وضمان الأمن والسّلامة للأرواح والممتلكات في الجو و على اليابسة، وهو ما يكون عن طريق شهادات و رخص وسجّلات تثبت أهلية هؤلاء الأشخاص لضمان احترافية في تشغيل هذا القطاع الضخم.

في سياق آخر ينتج عن استغلال الطّائرة التزامات تكون محلاً لها نظمتها اتفاقية جنيف 1948م؛ من خلال جعلها لهذه الآلة منقولا تشهر جميع التّصرّفات الواردة عليه ولا تكون نافذة في مواجهة الغير إلّا باعتماد هذا الإجراء، كما أحالت تنظيمها إلى القانون الداخلي سواء كانت عينية أصلية أو تبعية، وذلك ما جعل المجتمع الدولي من جديد يبرم اتفاقية جديدة لجبر الخلل الوارد في هذه الإتفاقية لأنّ التشريعات تختلف من مكان لآخر؛ فمنها ما يعترف بالحقوق ومنها ما ينكر ذلك، لذلك أبرمت اتفاقية كيب تاون عام 2001م وألحقت ببروتوكول عام 2006م؛ تعلق بتوحيد الضّمانات الواردة على معدّات الطائرات تمثّلت في هياكلها ومحركاتها وطائرات الهليكوبتر.

كما تمّ اعتماد مستجدّات جديدة خصّصت موضوع السّلامة والأمن الجويّ. ورغم أنّ المشرّع الجزائري لم يصادق على هذه المستجدّات التي تعلّقت غالبا بتكليف جرائم جديدة على أنّها جرائم إرهاب أو سطو أو قرصنة، وتضمّنت أشكالاً وكيفيات جديدة لتنفيذ الجرائم الجوية، إلّا أنّه أدرج بعضها في قانون العقوبات والإجراءات الجزائية، مفرّرا لها أفضى عقوبة تمثّلت في الإعدام؛ وهذا في ظلّ غياب تنظيم قانوني أو هيئة محدّدة لتطبيق هذه العقوبة الجنائية.

فقانون الطّيران المدني الجزائري مبعر وغير مكتمل من حيث تنظيم أحكام الطّائرة، وغالبا ما يحيل إلى

القواعد العامة الخاصة بالقانون المدني أو القوانين الأخرى كالمرافعات، كما تم إهمال تنظيم أحكام الطائرات بدون طيار في ظل بطئ إصدار نصوص تطبيقية تشرح المرسوم الرئاسي رقم 21-285.

أخيرا إنَّ تنظيم أحكام الطائرات وما يرد عليها من تصرفات يسهل على مالكيها أو مستغليها معرفة حقوقهم وواجباتهم بسهولة. فاستغلالها وطنيا ودوليا تعطي الفعالية الاقتصادية لتنمية هذا القطاع الخدماتي؛ الذي يعد ثروة اقتصادية هامة، لذلك أبرمت اتفاقية روما 1933 التي شددت على عدم حبس الطائرة؛ إلا عن طريق حجز تحفظي مراعاة لتجسيد مبدأ استمرارية المرفق العام، المتمثل هنا في مرفق الطيران المدني الذي يقدم خدمات للعموم. غير أن اتفاقية جنيف 1948م التي وضعت الإطار القانوني لتحصيل الديون اللصيقة بالطائرة، أباحت التنفيذ الجبري عليها بقوة القضاء لاستحقاق الدائن أمواله، وأبطلت كل البيوع المنشأة بغير سند تنفيذي حماية للدائن أو المشتري، من النية السيئة للمدين الذي قد يريد التخلص من الطائرة محملة بالديون الرهنية أو الممتازة.

فمجمّل القول حول الطائرة أنّها ثروة متنقلة وضع لها إطار قانوني لحمايتها؛ من النوايا السيئة لكثير من الأشخاص؛ وحماية الأشخاص المستغلين لها أو العاملين عليها أو المتضررين من سلبياتها، لأنها تبقى اختراعا متطورا يشوبه النقص لأنه من صنع الإنسان.

التوصيات:

على دولة الجزائر مواكبة التطورات الحاصلة في مجال الطيران المدني بجديّة وهذا عن طريق مايلي:

- / مواكبة المستجدات القانونية التي جاء بها المجتمع الدولي ابتداء من سنوات 2009م إلى يومنا، لأنّ جلّ الاتفاقيات المصادق عليها من طرف المشرع الجزائري قديمة، واعتمادها على الإحالة إلى القوانين الوطنية قد ضيّع بعض الحقوق من خلال عدم اعتراف الدول الأخرى بها، لذا يمكن للدولة الجزائرية المصادقة على هذه الاتفاقيات بتحفظ كما جرت العادة.
- / على المشرع الجزائري جمع قانون الطيران المدني بمختلف مواضيعه في قانون موحد، مع التّهميش بخصوص المواد الملغاة أو المعدلة؛ والكفّ عن الإحالة إلى القواعد العامة أو التنظيمات والمراسيم والأوامر والقرارات الملحقة بهذا القانون.
- / الإسراع في تفعيل توصيات الهيئات الدولية الجوية خاصة منظمي الطيران الجوي الدولي ICAO؛ والاتحاد الدولي للطيران التجاري IATA، واعتماد الأطر المالية الجديدة كالصكوك الإسلامية، لتجديد واقتناء أسطول جوي حديث ومتطور بمعدّات متطورة، خاصة ما تعلق بالمراقبة والأمن والسّلامة الجوية، وفتح مجال الاستفادة من نظم الطائرات بدون طيار في المجالات المدنية والتجارية، والتّعجيل بإصدار النصوص التطبيقية المنظمة للمرسوم الرئاسي رقم 21-286.

قائمة المراجع

- باللغة العربية :

1- الكتب والمؤلفات

/المراجع المتخصصة:

- * أحمد بطيخ، الطيران والفضاء في الموسوعة العربية، الناشر مجلة الطيران للجميع، سنة 2020.
- * أحمد عبد السلام الكردي، بسائط الطيران، مؤسسة هنازي للنشر، سنة 2021.
- * إيناس محمد البهجي، القانون الجوي الدولي، الطبعة 01، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة. مصر، سنة 2013.
- * حسن الساعدي. وائل الوائلي، الطائرات المسيّرة وتطبيقاتها العسكرية، موقع التّحميل <https://bit.ly/2SqQ17J> ، سنة 2014.
- * حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي "الأفكار والقواعد الأساسية عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، الطبعة 01، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض المملكة العربية السعودية، سنة 2016.
- * حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي "إيجار الطائرة"، الطبعة 01، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض. المملكة العربية السعودية، سنة 2016.
- * سعد سهبان، صواريخ العصر، دار القومية للطباعة والنشر، سنة 2010.
- * سليم الحسني، ألف اختراع واختراع التراث الإسلامي في عالمنا"، الناشر مؤسسة العلوم والتكنولوجيا والحضارة في المملكة المتحدة، سنة 2016.
- * سعيد بن سليمان الفريخ، المسافر الذكي، مؤسسة علوم الأمة للإستثمارات الثقافية، الرابط: <https://bit.ly/3hff9Jx> .
- * طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر، عمان، سنة 2005.
- * عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، سنة 2012.
- * عصام الدين عمر، تأمين النقل البحري والبرّي والجويّ، الناشر الإتحاد المصري للتأمين، القاهرة، مصر، سنة 1992.
- * عبد المجيد إبراهيم سلمان الطائي، عقد النقل الجوي التجاري في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين التجارية العربية (دراسة مقارنة)، الطبعة 01، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، سنة 2017.
- * علاء النجار حسانين أحمد، دور المراقب الجوي في سلامة الحركة الجوية، "دراسة ميدانية إحصائية حول أسباب حوادث الطائرات في العالم ونسبة أخطاء المراقبة الجوية فيها"، دار التعليم الجامعي للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر، سنة 2020.
- * فريق عمل الطيران AWG، اتفاقية بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة 2001، مشروع أكاديمي، الهيئة الإستشارية القانونية التابعة لفريق عمل الطيران، لندن، المملكة المتحدة، سنة 2014.
- * فاروق إبراهيم جاسم، القانون الجوي، الطبعة الأولى، دار النشر منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، سنة 2017.
- * فوزي عبد الله الأزرق، طائرات التحكم عن بعد، الطبعة 01، الأردن، سنة 2019.

- *فضلي عمرو محمّد، الضمانات الدولية على المعدات المنقولة: حماية للمستثمرين وتسيير الطائرات -دراسة تحليلية مقارنة لاتفاقية كيب تاون للضمانات الدولية على المعدات المنقولة وإنجازاتها على الصعيد الدولي والإقليمي وبشأن تمويل المعدات المنقولة، دار الفتح للطباعة والنشر، سنة 2020.
- *لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي الأونسيترال، نصوص لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) ومؤتمر لاهاي والمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص (اليونيدروا) المتعلقة بالمصالح الضمانية، الأمم المتحدة، طبع في النمسا، سنة 2012.
- *محمد فريد العريني. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، سنة 1995.
- *محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام 'القانون الجوي'، الطبعة الأولى، الجزء 07، مكتبة زين الحقوقية مركز الشرق الأوسط الثقافي، بيروت، سنة 2012.
- *محمّد نصر محمّد، الحماية الجنائية للنقل الجوي، الطبعة 01، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض، سنة 2012.
- *ميديا بنجامن، حرب الطائرات بدون طيار "القتل بالتحكم عن بعد"، الطبعة 01، المؤسسة العامة للحي الثقافي "كتارا"، الدوحة، قطر، سنة 2014.
- *محمّد بهجت عبد الله أمين قايد، الموجز في القانون الجوي (النقل الجوي الوطني والدولي)، الطبعة 07، سنة 2015.
- *محمّد رياض، جغرافية النقل، الناشر مؤسسة هنداي سي آي سي، المملكة المتحدة، سنة 2018.
- *منظمة الأنتربول، إطار الأنتربول لمواجهة حوادث الطائرات المسيّرة "خاص بالمستجيبين الأوّل والعاملين في مجال الأدلة الجنائية الرقمية"، مختبر مركز الأدلة الجنائية الرقمية، مركز الأنتربول للإبتكار، سنغافورة، سنة 2019.
- *محمّد نجيب عبد الواحد، إنشاءات الطائرة، الناشر مجلة الطيران للجميع، سنة 2020.
- *وهيبة بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، سنة 2014.
- * هيئة الموسوعة العربية (سوريا)، الموسوعة العربية، المجلد 19، الناشر الهيئة، سوريا، سنة 1998.
- *هاني الدويدار، الوجيز في قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، سنة 2014.
- *هاني الدويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، سنة 2014.
- *هدى عبد المنعم، الضيافة الجوية علم وفنّ، الأكاديمية الحديثة للكتاب الجامعي، الطبعة الأولى، سنة 2016.
- /المراجع الغير متخصصة:**
- *أحمد شرف الدين، أحكام التأمين "دراسة في القانون والقضاء المقارنين"، الطبعة 03، نادي القضاة، سنة 1991.
- *بن عبدة عبد الحفيظ، الجنسية ومركز الأجانب في الفقه والتشريع الجزائري، دار هومه، الطبعة 02، سنة 2007.
- *حفناوي بعلي، الترجمة وجماليات التلقي المبادلات الفكرية والثقافية، دروب للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، سنة 2018.
- *رضا عبد الحليم عبد المجيد عبد الباري، الوجيز في الملكية والحقوق العينية التبعية، الكتاب الأوّل الحقوق العينية الأصلية "الملكية"، مركز التعليم المفتوح كلية الحقوق جامعة بنها، الرياض، سنة 2009.

- *رانيا عدلي، قرطبة عروس الأندلس، الطبعة الأولى، عصير الكتب للنشر والتوزيع، سنة 2020.
- *سهام عبد الرزاق مجلي السعدي، فكرة رهن المنقول دون الحيابة والحماية القانونية له، المركز العربي للنشر والتوزيع، الطبعة 01، القاهرة، مصر، سنة 2018.
- *عبد المنعم زمزم، الجنسية ومراكز الأجانب في القانون الدولي والقانون المصري المقارن، مركز جامعة القاهرة للطباعة والنشر، مصر، سنة 2016.
- *محمد شرعان، الخطر في عقد التأمين، دار النشر منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، سنة 2018.
- *ميشيو كاكو، مستقبل البشرية استصلاح المريخ والسفر بين النجوم، الطبعة 01، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، مصر، سنة 2021.
- *نبيل إبراهيم سعد، العقود المسماة، الجزء 01 "البيع"، الطبعة 01، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، سنة 1997.
- *نبيل إبراهيم سعد، العقود المسماة "الإيجار"، الجزء 02، الطبعة 01، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، سنة 1998.

2-المقالات العلمية:

/مقالات قانونية متخصصة:

- *أحمد سلمان الشهيبي. صفاء تقي عبد نو. أسيل باقر جاسم، قيام مسؤولية الناقل عن الإخلال بضمان السلامة في حوادث الإرهاب الجوي، مجلة واسط للعلوم الإنسانية، المجلد 22، عدد 22، جامعة واسط، الكوت، العراق، سنة 2013، ص.ص 111-185.
- * براء منذر كمال عبد اللطيف، الطائرات المسيّرة من منظور القانون الدولي الإنساني، جامعة العلوم التطبيقية الخاصة، كلية الحقوق، الأردن، سنة 2016، ص.ص 02-29.
- *بن صغير مراد، إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، مجلة جامعة الشارقة، مجلة جامعة الشارقة، المجلد 15، عدد 01، الشارقة، الإمارات العربية المتحدة، سنة 2017، ص.ص 351-378.
- *بن عيسى حياة، التأمين الجوي كدعامة لحركة النقل الجوي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 05، عدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، الجزائر، سنة 2017، ص.ص 09-18.
- *بن منصور محمد أمين، المسائل المتعلقة باعتبار الطائرة جزء من السيادة الوطنية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 06، عدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، الجزائر، سنة 2019، ص.ص 104-118.
- *بن منصور محمد أمين. زروال معزوزة، النطاق القانوني للطائرة بدون طيار "موقف المشرع الجزائري من خلال اتفاقية شيكاغو 1944 واتفاقية روما 1952 وقانون الطيران المدني رقم 98-06، المجلة الجزائرية للأمن الإنساني، المجلد 05، عدد 01، جامعة باتنة 1، الجزائر، سنة 2020، ص.ص 727-744.
- *حسني موسى رضوان، مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني (دراسة تحليلية للصوصك الدولية وقوانين مملكة البحرين)، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 31، العدد 62، الرياض، سنة 2015، ص.ص 235-271.
- *زرهوني نبيلة، الإلتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص، مجلة المحكمة العليا، عدد 01، سنة 2013، ص.ص 80-100.

- * صالح أحمد اللهيبي، الإشكالات القانونية لملكية الطائرة والقيود القانونية على العقارات المجاورة، مجلة جامعة الشارقة، المجلد 10، عدد 02، الشارقة، الإمارات العربية المتحدة، سنة 2013، ص.ص 285-307.
- * طاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني للطائرات بدون طيار "الدر ونز/ les drones"، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، المجلد 58، عدد 02، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، سنة 2016، ص.ص 304-338.
- * طاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني لتأجير الطائرات، كلية العلوم الإدارية والمالية، جامعة الملك خالد، السعودية، متاح للتحميل عبر الرابط: <https://bit.ly/319gyVh>، سنة 2016، ص.ص 01-59.
- * عبد الرحيم بن بوعيدة، الإتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة الإرهاب في مجال الطيران المدني، مطبوعة جامعية، جامعة القاضي عياض، المملكة المغربية، سنة 2020، ص.ص 02-34.
- * عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، كلية القانون والعلوم الساسية، جامعة ديالي، عدد 01، يعقوبة، العراق، سنة 2012، ص.ص 01-26.
- * عبد الحي عماد الدين أحمد، التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد ذات الإستخدامات المدنية والتجارية من وجهة منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، المجلد 59، عدد 02، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، سنة 2017، ص.ص 741-800.
- * علاء عزيز حميد الجبوري. حسنين مكي جودي، عقد التأمين على الطائرة -دراسة مقارنة، مجلة أهل البيت، عدد 20، متاح للتحميل عبر الرابط: <http://abu.edu.iq/research/articles/13790>، ص.ص 347-366.
- * فاروق إبراهيم جاسم، ملاحظات في اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة 2009 (نطاق تطبيقها-أحوال عدم تطبيقها-شروط تطبيقها)، المجلة القانونية، كلية القانون، الجامعة المستنصرية، عدد 03، سنة 2011، ص.ص 38-62.
- * فاروق إبراهيم جاسم، أضرار ضجيج الطائرات والمسؤولية الناشئة عنها وفقاً للاتفاقيات الدولية وبعض القوانين الوطنية، مجلة جامعة الشارقة، المجلد 16، عدد 01، الشارقة، الإمارات العربية المتحدة، سنة 2019، ص.ص 181-206.
- * كرناس سريست عمر، التنظيم القانوني لشروط سلامة الطيران المدني "العراق أنموذجاً"، المجلة الأكاديمية لجامعة نوروز، المجلد 06، عدد 04، كلية الحقوق، جامعة نوروز، إقليم كردستان، العراق، سنة 2017، ص.ص 66-80.
- * مرتضى عبد الله خيرى، أحكام التعويض عن مسؤولية أعمال المراقبة الجوية، مجلة أماراباك، المجلد 08، عدد 26، الأكاديمية الأمريكية العربية للعلوم والتكنولوجيا، سنة 2017، ص.ص 99-120.
- * نسرين محسن نعمه الحسيني، الحماية الجزائرية للبيئة الجوية، مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية، المجلد 27، عدد 01، العراق، سنة 2019، ص.ص 141-161.
- * نجم عبود مهدي، سيادة الدولة على إقليمها الجوي دراسة تحليلية في ضوء قواعد القانون الدولي، مجلة جامعة تكريت للحقوق، المجلد 03، عدد 01، جزء 01، العراق، سنة 2018، ص.ص 139-165.
- * وليد بن علي، رهن الطائرة تأمين عيني لدعم الإئتمان في نطاق تمويل مشاريع النقل الجوي، مجلة القانون، معهد العلوم القانونية والإدارية، المركز الجامعي أحمد زبانه، المجلد 06، عدد 02، غليزان، سنة 2017، ص.ص 315-337.

/مقالات إلكترونية متخصصة:

- * أحمد صالح، الغلاف الجوي حيث نعيش ونطير، مجلة الطيران للجميع، عدد 04، سنة 2015، ص.ص 22-24.
- * محمد باسم بلال، تاريخ الطيران في العصر الإسلامي، مجلة الطيران للجميع، عدد 02، سنة 2015، ص.ص 08-10.
- * أحمد بطّيح، الطائرة الكهربائية نحو طيران نظيف وصامت، مجلة الطيران للجميع، عدد 06، سنة 2015، ص.ص 29-26.
- * حمزة حمّامي، ليوناردو دافينشي الفنان المهندس، مجلة الطيران للجميع، عدد 03، سنة 2015، ص.ص 8-10.
- * سمية مصطفى بانه، أوتو ليلينثال (1848-1896)، مجلة الطيران للجميع، عدد 05، سنة 2015، ص.ص 08-09.
- * محمود نديم النحاس، الكونكورد ملكة الجو "أنواع الآلات الطائرة"، عدد 02، سنة 2015، ص.ص 12-15.
- * محمّد أمين ليلي، رائد الطيران المنسي الفرنسي كليمان أدير، مجلة الطيران للجميع، عدد 10، سنة 2016، ص.ص 24-25.
- * مجلة CRYPTO، الإتصال الآمن من أجل نظام دفاع جوي أرضي، المصدر شركة 6301 Box 460, P.O. Box 460, Crypto AG, Zug, Switzerland، سويسرا، عدد 01، سنة 2016، ص.ص 01-23.
- * محمّد نور حايك، الطيران الأخضر، مجلة الطيران للجميع، عدد 12، سنة 2017، ص.ص 38-40.
- * محمّد أمين ليلي، برنامج ناسا لتطوير المراقبة الجوية، مجلة الطيران للجميع، عدد 13، سنة 2017، ص.ص 42-44.
- * محمّد السويسي، ضجيج الطائرات، مجلة الطيران للجميع، عدد 14، سنة 2018، ص.ص 52-55.
- * محمّد حسام الشالاتي، رحلة المنطاد من طرفة علمية إلى سفينة هوائية، مجلة الطيران للجميع، عدد 15، سنة 2019، ص.ص 08-11.
- * محمود نديم نحاس، النقل الجوي هو الأكثر أمنا والعام 2017 هو الأفضل، مجلة الطيران للجميع، عدد 15، سنة 2019، ص.ص 14-18.
- * محمّد أمين ليلي، التأثير السلبي للطيار الآلي على كفاءة الطيارين، مجلة الطيران للجميع، عدد 16، سنة 2019، ص.ص 12-14.
- * محمّد حسام الشالاتي، من هم أول رواد الطيران في التاريخ العربي الإسلامي، مجلة الطيران للجميع، عدد 17، سنة 2020، ص.ص 08-10.
- * هبة الله عزّابي، دليل الطيارين المبتدئين لإتقان المهارات اللغوية للاتصالات اللاسلكية، مجلة الطيران للجميع، عدد 06، سنة 2015، ص.ص 38-41.
- * هبة الله عزّابي، استقرار الطائرة "اختبارات التمكن اللغوي من إنجليزية الطيران"، مجلة الطيران للجميع، عدد 13، سنة 2017، ص.ص 18-20.
- /مقالات قانونية غير متخصصة:
- * شادي حسن أبو عفيفة، عقد الإجارة المنتهية بالتأمليك وأثره في التضخم، مجلة دراسات العلوم الشرعية والقانون، مجلد 45، عدد 01، ملحق 04، الجامعة الأردنية، سنة 2018، ص.ص 150-171.

*زرارة صالح، عقد الإعتماد الإجاري للأصول المنقولة، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، سنة 2012، عدد 27، ص.ص 341-360.

*منصور حاتم محسن، رهن المنقول المادي دون الحيابة - المفهوم والأثر -، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، عدد 01، سنة 2017، ص.ص 45-98.

3- التقارير والوثائق والمنشورات

*الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (إدارة الشؤون القانونية)، اتفاقية بشأن الحريتين الأولى والثانية للطائرات المدنية العربية، الشبكة القانونية، www.arablegalnet.org، تم التوقيع عليها في مدينة القاهرة بتاريخ 25 مارس 1963.

*الاتفاقية العربية مكافحة الإرهاب: صدرت بقرار من مجلسي وزراء العدل والداخلية العرب في اجتماعهما المشترك الذي عقد بمقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية بتاريخ 1998/4/22 وقد دخلت حيز النفاذ بتاريخ 7 أيار/مايو 1999، رابط التحميل: <https://www.flyingway.com/ar/ar-terrorism.html>.

*الهيئة العربية للطيران، الدورة الثالثة عشر للجمعية العامة، "ورقة عمل"، سنة 2010.

*الأمم المتحدة (مجلس حقوق الإنسان)، تقرير المقرر الخاص المعني بتعزيز وحماية حقوق الإنسان والحريات الأساسية في سياق مكافحة الإرهاب، الدورة 34، رقم الوثيقة A/HRC/34/61، من 27 فبراير إلى 24 مارس 2017.

*توليو ترفيس، اتفاقية جنيف لعام 1985 بشأن قانون البحار، متاح للتحميل عبر الرابط:

https://legal.un.org/avl/pdf/ha/gclos/gclos_a.pdf

*منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، بروتوكول بشأن تعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي (الفقرة 03 مكرّر) بعنوان: عدم استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء الطيران، تم التوقيع عليه في 1984/05/26، وثيقة رقم 9436، مونتريال، كندا.

*منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، اللوائح والإجراءات الخاصة بالسجل الدولي، منظمة الإيكاو، وثيقة رقم 9864، الطبعة 02، مونتريال، كندا، سنة 2007.

*منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، دليل بشأن منع اقتحام المدرج، وثيقة رقم 9870، الطبعة 01، مونتريال، كندا، سنة 2007.
*منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الإقتصادي للنقل الجوي الدولي، الطبعة 03، وثيقة رقم 9587، الناشر منظمة إيكاو، مونتريال، كندا، سنة 2008.

*منظمة الطيران المدني الدولي "إيكاو ICAO"، اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة، المؤتمر الدولي لقانون الجو، وثيقة رقم DCCD 42، مونتريال من 04 أبريل إلى 02 ماي 2009.

*منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، المبادئ التوجيهية لبرنامج التدريب على اللغة الإنجليزية في مجال الطيران، وثيقة رقم Cir323AV/185، الناشر منظمة إيكاو، مونتريال، كندا، سنة 2010.

*منظمة الطيران المدني الدولي "إيكاو ICAO"، اتفاقية قمع الأفعال الغير مشروعة المتعلقة بالطيران المدني، المؤتمر الدولي بشأن قانون الجو، وثيقة رقم DCAS 21، بيجين من 30 أوت إلى 10 سبتمبر 2010م.

- * مجلس الأمن لدى الأمم المتحدة، قرار 1973 (2011) الذي اتخذ مجلس الأمن في جلسته 6498، المنعقدة في 17 مارس 2011.
- * منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، دليل طب الطيران المدني، وثيقة رقم 8984AN/895، الطبعة 03، الناشر منظمة إيكاو، مونتريال، كندا، سنة 2012.
- * منظمة الطيران المدني الدولي، سياسات إيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، الطبعة 09، الناشر منظمة إيكاو، مونتريال، كندا، سنة 2012.
- * منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، الملحق السابع "علامات الجنسية وتسجيل الطائرات"، الطبعة 06، الناشر منظمة إيكاو، مونتريال، كندا، سنة 2012.
- * منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، اللجنة الفرعية الخاصة للجنة الشؤون القانونية المعنية بتحديث اتفاقية طوكيو بما في ذلك مسألة الركاب المشاغبيين، ورقة عمل، رمز الوثيقة: LC/SC-MOT-WP/1، تاريخ الإنعقاد: من 22 إلى 25 ماي 2012.
- * منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، اعتماد الملحق التاسع عشر، رقم الوثيقة AN.8/3-13/30، رابط تحميل الوثيقة: <https://bit.ly/3pHtHH6>، تاريخ الوثيقة 2013/04/08.
- * منظمة الطيران المدني (ICAO)، دليل طب الطيران، وثيقة رقم 895/AN8984، الطبعة الثالثة 2012، الناشر منظمة إيكاو ICAO، مونتريال، كندا، سنة 2015.
- * منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، النظر في المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد، اللجنة القانونية الدورة 36، مونتريال، كندا، سنة 2015.
- * منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، الخطة العالمية للسلامة الجوية 2017-2019، وثيقة رقم 10004، الطبعة 02، مونتريال، كندا، سنة 2016.
- * منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، تقرير الاجتماع 09 لفريق خبراء التسهيلات (البند 03: التعديلات على الملحق 09)، من 04 إلى 07 أبريل 2016، مونتريال، كندا، سنة 2016.
- * منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، مشروع الخطة العالمية للملاحة الجوية 2016-2030، الناشر منظمة إيكاو، وثيقة رقم 9750-AN/963، الطبعة 05، مونتريال، كندا، سنة 2016.
- * منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، الخطة العالمية لأمن الطيران، رابط التحميل: <https://bit.ly/3oIIneZ>، سنة 2017.
- * منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، اعتماد التعديل رقم 26 للملحق 09 (المرفق "ب" استمارة تقييم الأثر فيما تعلق بالتعديل 26 على الملحق 09)، رقم الوثيقة EC 6/3-17/88، مونتريال يوم 2017/07/14، رابط التحميل <http://portal.icao.int>.
- * منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، الطيران المستدام يتخذ خطوة مهمة إلى الأمام في إيكاو، نشرة صحفية، مونتريال، كندا، سنة 2019.
- * منظمة إيكاو، المرفق (أ) "الوحدة النموذجية رقم BO-40: تعزيز السلامة والكفاءة بالتطبيق الأولي لوصلة البيانات في مرحلة أثناء الطريق"، وثيقة رقم AN-Conf/12-WP/17.

* منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، اتفاقية الطيران المدني الدولي "الملاحق من الأول إلى الثامن عشر"، رابط تحميل الوثيقة: <https://bit.ly/34CwtFr>.

* منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، اعتماد التعديل رقم (23) للملحق 09، وثيقة منشورة من طرف منظمة الإيكاو، منتريال، كندا، www.icao.int/icaonet.

4- الإتفاقيات والبروتوكولات الدولية

أ. إتفاقيات متعلقة بالملاحة الجوية:

* الاتفاقية بالمتعلقة بتنظيم الملاحة الجوية أبرمت في 13 أكتوبر عام 1919م بباريس.

* اتفاقية الطيران المدني الدولي لعام 1944م المسماة اتفاقية شيكاغو، أبرمت في 07 ديسمبر 1944م شيكاغو.

* اتفاق عبور الخطوط الجوية الملحق باتفاقية شيكاغو 1944.

* اتفاقية النقل الجوي الدولي المتضمن الحريات الخمس للطيران المدني الملحق باتفاقية شيكاغو 1944.

ب. إتفاقيات متعلقة بالقانون الخاص الجوي:

* الإتفاقية الخاصة بالحجز التحفظي على المركبات الهوائية، وقّع عليها في 29 ماي 1933م بروما.

* الإتفاقية الخاصة بالإعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات، وقّع عليها في 19 جوان 1948م بجنيف.

* الاتفاقية المتعلقة بالضمانات الدولية على المعدات المنقولة اعتمدت في 01 أبريل 2001م بكيب تاون.

* بروتوكول ملحق باتفاقية كيب تاون 2001 متعلق بالمسائل التي تخصّ معدات الطائرات اعتمد في 01 مارس 2006.

ج. إتفاقيات تعويض الطرف الثالث على السطح:

* الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالأضرار التي تحدث للغير من طائرة على سطح الأرض، اعتمدت في 29 ماي 1923 بروما.

* الاتفاقية المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض، اعتمدت في 07 أكتوبر 1952م بروما.

* بروتوكول تعديل الإتفاقية المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض، اعتمدت في 23 سبتمبر 1978م بمونتريال.

* الإتفاقية المتعلقة بالتعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة، اعتمدت في 02 ماي 2009م بمونتريال.

* الإتفاقية المتعلقة بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والناتج عن أفعال التدخل الغير مشروع التي تشمل الطائرات، اعتمدت في 02 ماي 2009م بمونتريال.

د. إتفاقيات متعلقة بالأمن الجوي:

* اتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرة، اعتمدت بتاريخ 14 سبتمبر 1963م بطوكيو.

* اتفاقية قمع الإستيلاء غير مشروع على الطائرات، في 16 ديسمبر 1970م بلاهاي.

* اتفاقية لقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، اعتمدت في 23 سبتمبر 1971م بمونتريال.

- *اتفاقية قمع الأفعال غير مشروعة المتعلقة بالطيران المدني اعتمدت في 10 سبتمبر 2010 في بيجين.
*البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير مشروع على الطائرات حرر في بيجين 10 سبتمبر 2010.
*بروتوكول تعديل اتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات حررت في مونتريال 2014/04/04.

5- النصوص القانونية الوطنية

أ. القوانين:

- *قانون رقم 64-166 المؤرخ بتاريخ 08 جوان 1964، المتعلق بالمصالح الجوية، ج.ر عدد 06 الصادرة في 16 جوان 1964.
*قانون 64-244 المؤرخ في 22 أوت 1964، المتعلق بالمطارات والمرافق المعدة لسلامة الملاحة الجوية، ج.ر عدد 29 الصادرة في 04 سبتمبر 1964.
*قانون رقم 64-168 المؤرخ في 08 يونيو 1964، المتعلق بالنظام القانوني للطائرات، ج.ر عدد 06 الصادرة في 16 جوان 1964 .
*قانون 98-06 المؤرخ في 03 ربيع الأول 1419 الموافق لـ 27 جوان 1998، المتعلق بتحديد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر عدد 48 الصادرة في 28 جوان 1998.
*قانون رقم 2000-05 المؤرخ في 10 رمضان 1421 الموافق لـ 06 ديسمبر 2000، يعدل ويتمم ق.رقم 98-06 المؤرخ في 03 ربيع الأول 1419 الموافق لـ 07 جوان 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر عدد 75 الصادرة في 10 ديسمبر 2000.
*قانون رقم 06-04 المؤرخ في 21 محرم 1427 الموافق لـ 20 فبراير 2006، يعدل ويتمم الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات، ج.ر عدد 15 الصادرة في 12 مارس 2006.
*قانون رقم 06-23 المؤرخ في 29 ذي القعدة 1427 الموافق لـ 20 ديسمبر 2006، يعدل ويتمم الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر 1386 الموافق لـ 08 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات، ج.ر عدد 84 الصادرة في 24 ديسمبر 2006.
*قانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق لـ 25 فبراير 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.
*قانون رقم 08-02 المؤرخ في 23 جانفي 2008، يعدل ويتمم ق.رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر عدد 04 الصادرة في 27 جانفي 2008.
*قانون 14-01 المؤرخ في 04 ربيع الثاني 1435 الموافق لـ 04 فبراير 2014، يعدل ويتمم الأمر رقم 66-156، المؤرخ في 18 صفر 1386 الموافق لـ 08 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات، ج.ر عدد 07 الصادرة في 16 فبراير 2014.
*قانون رقم 15-14 المؤرخ في 28 رمضان 1436 الموافق 15 يونيو 2015، يعدل ويتمم قانون الطيران المدني رقم 98-06، ج.ر عدد 41 الصادرة في 29 يوليو 2015
*قانون رقم 19-04 يتضمن إنشاء الوكالة الوطنية للطيران المدني، المؤرخ في 14 ذي القعدة 1440 الموافق لـ 17 يوايو 2019، يعدل ويتمم القانون رقم 98-06، ج.ر عدد 46 الصادرة في 21 يوليو 2019.

ب. الأوامر:

- *أمر رقم 66-155 المؤرخ في 18 صفر 1386 الموافق لـ 08 يونيو 1966، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، المعدل والمتمم.

- *أمر رقم 75-47 المؤرخ في 07 جمادى الثانية 1395 الموافق لـ 17 يونيو 1975، يعدل ويتمم الأمر رقم 66-156، المؤرخ في 18 صفر 1386 الموافق لـ 08 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات، ج.ر. عدد 53 الصادرة في 04 يوليو 1975.
- *أمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم بالقانون 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005، المتضمن القانون المدني.
- *أمر رقم 76-17 المؤرخ في 20 صفر 1396 الموافق 20 فيفري 1976، المتعلق بالمصادقة على البروتوكول المتضمن تعديل اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي، الموقعة في 07 جويلية 1971 بفيينا، ج.ر. عدد 25 الصادرة في 26 مارس 1976.
- *أمر رقم 95-10 المؤرخ في 25 رمضان 1415، الموافق لـ 25 فبراير 1995، يعدل ويتمم الأمر رقم 66-156، المؤرخ في 18 صفر 1386 الموافق لـ 08 يونيو 1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، ج.ر. عدد 11 الصادرة في 01 مارس 1995.
- *أمر رقم 95-11 المؤرخ في 25 رمضان 1415، الموافق لـ 25 فبراير 1995، يعدل ويتمم الأمر رقم 66-156، المؤرخ في 18 صفر 1386 الموافق لـ 08 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات، ج.ر. عدد 11 الصادرة في 01 مارس 1995.
- *أمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق لـ 25 يناير 1995 يتعلّق بالتأمينات، ج.ر. عدد 13 الصادرة في 08 مارس 1995.
- *أمر رقم 96-09 المؤرخ بتاريخ 10 جانفي 1996، يتعلّق بالاعتماد الاجباري ، ج.ر. عدد 3 الصادرة في 14 جانفي 1996.
- * أمر رقم 03-10 المؤرخ بتاريخ 13 أوت 2003، يعدل ويتمم ق.رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998، يحدّد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر. عدد 48 الصادرة في 13 أوت 2003.

ج.المراسيم:

- *مرسوم رقم 63-84 المؤرخ في 05 مارس 1963، المتعلق بانضمام الجزائر إلى اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي وتعديلاتها، الموقعة في 07 ديسمبر 1944 ج.ر. عدد 14 المؤرخة في 19 مارس 1963.
- *مرسوم رقم 64-75 المؤرخ في 02 مارس 1964 المتضمن انضمام الجزائر إلى الإتفاق المتعلق بعبور الخدمات الجوية الدولية، الملحق الثالث لاتفاقية شيكاغو، ج.ر. عدد 24 الصادرة في 20 مارس 1964.
- *مرسوم رقم 64-76 المؤرخ في 02 مارس 1964، المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية روما 1952، المتعلقة بالأضرار الملحقة بالغير على اليابسة من طرف مراكب جوية أجنبية، ج.ر. عدد 30 الصادرة في 10 أفريل 1964.
- *مرسوم رقم 64-151 المؤرخ بتاريخ 05 جوان 1964، يتضمن مشاركة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية في الاتفاقية الخاصة بالإعتراف الدولي بالحقوق المترتبة على الطائرات، ج.ر. عدد 13 الصادرة في 10 جويلية 1964.
- *مرسوم رقم 64-125 المؤرخ في 24 محرم 1384 الموافق لـ 05 يونيو 1964، يتضمن مشاركة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية في الاتفاقية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز الإحتياطي الجاري على الطائرات، ج.ر. عدد 11 الصادرة في 03 يوليو 1964.
- *مرسوم رقم 84-347 المؤرخ في 01 ربيع الأول 1405 الموافق لـ 24 نوفمبر 1984، يتعلّق بالمؤسسة الوطنية لاستغلال الخدمات الجوية "الخطوط الجوية الجزائرية"، ج.ر. عدد 60 الصادرة في 25 نوفمبر 1984.

- * مرسوم تنفيذي رقم 91-149 المؤرخ في 04 ذي القعدة 1411 الموافق لـ 18 مايو 1991، يتضمن تعديل القانون الأساسي للمؤسسة الوطنية لاستغلال الطيران وأمنه ويجعل تسميتها الجديدة "المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية"، ج.ر. عدد 25 الصادرة في 29 مايو 1991.
- * مرسوم تنفيذي رقم 94-50 المؤرخ في 16 رمضان 1414 الموافق لـ 26 فبراير 1994، يتضمن إحداث اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني ولجان أمن المطارات، ج.ر. عدد 11 الصادرة في 28 فبراير 1994.
- * مرسوم رئاسي رقم 94-96 المؤرخ في 12 ذي القعدة 1414 الموافق لـ 23 أبريل 1994، يتضمن إحداث مصلحة للجغرافيا والكشف عن بعد للجيش الوطني الشعبي ويحدد مهامها، ج.ر. عدد 25 الصادرة في 27 أبريل 1994.
- * مرسوم رئاسي رقم 95-214 المؤرخ في 11 ربيع الأول 1416 الموافق لـ 08 غشت 1995، يتضمن المصادقة مع التّحفظ على ثلاث اتفاقيات وبروتوكول تتعلق بالطيران المدني الدولي.
- * مرسوم تنفيذي رقم 2000-43 المؤرخ في 21 ذي القعدة 1420 الموافق لـ 26 فبراير 2000، يحدد شروط استغلال الخدمات الجوية وكيفياته، ج.ر. عدد 08 الصادرة في 01 مارس 2000.
- * مرسوم تنفيذي رقم 02-03 المؤرخ في 22 شوال 1422 الموافق لـ 06 يناير 2002، المحدد لشروط إنجاز واستغلال المحطات الجوية ومحطات الطّوافات الموجهة للاستعمال الخاص وكيفياته، ج.ر. عدد 02 الصادرة في 09 يناير 2002.
- * مرسوم تنفيذي رقم 02-40 المؤرخ في 30 شوال 1422 الموافق لـ 14 يناير 2002، يتضمن المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة الطيران "الخليفة للطيران" وكذا دفتر الشروط المرافق، ج.ر. عدد 04 الصادرة في 16 يناير 2002.
- * مرسوم تنفيذي رقم 02-41 المؤرخ في 30 شوال 1422 الموافق لـ 14 يناير 2002، يتضمن المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة الطيران "أنتينيا للطيران" وكذا دفتر الشروط المرافق، ج.ر. عدد 04 الصادرة في 16 يناير 2002.
- * مرسوم تنفيذي رقم 02-89 المؤرخ في 18 ذي الحجة 1422 الموافق لـ 02 مارس 2002، يتعلق بمدة العمل بعنوان النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين المهنيين في الطيران المدني، ج.ر. عدد 17 الصادرة في 06 مارس 2002.
- * مرسوم تنفيذي رقم 03-134 المؤرخ في 21 محرم 1424 الموافق لـ 24 مارس 2003، يحدد شروط وكيفيات احتجاز الطائرات وكيفيات رقابتها التقنية من الدولة، ج.ر. عدد 22 الصادرة في 30 مارس 2003.
- * مرسوم تنفيذي رقم 03-260 المؤرخ في 23 جويلية 2003، المتعلق بشروط وكيفيات قيد الطائرات في سجل ترقيم الطيران والإشارات البارزة لجنسيتها وفئات الطائرات المعفاة من هذا التّرقيم وكذا شروط الشطب التلقائي، ج.ر. عدد 46 الصادرة في 30 جويلية 2003.
- * مرسوم رئاسي رقم 03-403 المؤرخ في 10 رمضان 1424 الموافق لـ 05 نوفمبر 2003، يتضمن إلغاء المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة الطيران "الخليفة للطيران" وكذا دفتر الشروط المرافق لها، ج.ر. عدد 68 الصادرة في 09 نوفمبر 2003.
- * مرسوم رئاسي رقم 03-404 المؤرخ في رمضان 1424 الموافق لـ 05 نوفمبر 2003، يتضمن إلغاء المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة الطيران "أنتينيا للطيران" وكذا دفتر الشروط المرافق لها، ج.ر. عدد 68 الصادرة في 09 نوفمبر 2003.

- * مرسوم تنفيذي رقم 03-501 المؤرخ في 03 ذي القعدة 1424 الموافق لـ 27 ديسمبر 2003، يتضمن دفتر الشروط المطبق على الشركة الوطنية للنقل الجوي المكلفة بتأدية تبعات الخدمة العامة مقابل استقاداتها تعويضا ماليا من الدولة، ج.ر عدد 82 الصادرة في 28 ديسمبر 2003.
- * مرسوم تنفيذي رقم 04-108 المؤرخ في 23 صفر 1425 الموافق لـ 13 أبريل 2004، يحدد خصائص وشروط تسليم وتجديد شهادة قابلية الملاحه ورخصة المرور الوطنية للطائرات المقيّدة في السجل الجزائري لترقيم الطيران، عدد 24 الصادرة في 18 أبريل 2004.
- * مرسوم تنفيذي رقم 04-109 المؤرخ في 13 أبريل 2004، يحدد شروط اعتماد شهادة طيران أعضاء طاقم القيادة وكذا المستخدمين الآخرين على متن طائرة مدنية مرقمة في الجزائر، عدد 24 الصادرة في 18 أبريل 2004.
- * مرسوم تنفيذي رقم 04-110 المؤرخ في 23 صفر 1425 الموافق لـ 13 أبريل 2004، يحدد تصنيف المستخدمين الملاحين المهنيين حسب الفئات وشروط القيد في سجلات المستخدمين الملاحين المهنيين والمستخدمين الملاحين الخواص، ج.ر عدد 24 الصادرة في 18 أبريل 2004.
- * مرسوم تنفيذي رقم 04-414 المؤرخ في 08 ذي القعدة 1425 الموافق لـ 20 ديسمبر 2004، يتعلّق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدموا الطيران المدني، ج.ر عدد 82 الصادرة في 22 ديسمبر 2004.
- * مرسوم رئاسي رقم 06-151 المؤرخ في 02 ربيع الثاني عام 1427 الموافق 30 أبريل 2006، يؤسس التنسيق العسكري فيما يتعلّق باستيوار المجال الجوي، ج.ر عدد 29 الصادرة في 03 مايو 2006.
- * مرسوم تنفيذي رقم 08-46 المؤرخ في 26 محرم 1429 الموافق لـ 03 فبراير 2008، يعدّل المرسوم التنفيذي رقم 04-414 المتعلّق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدمو الطيران المدني، ج.ر عدد 07 الصادرة في 10 فبراير 2008.
- * مرسوم تنفيذي رقم 09-206 المؤرخ في 17 جمادى الثاني 1430 الموافق لـ 11 يونيو 2009، يتمّ المرسوم التنفيذي رقم 04-414 المؤرخ 08 ذي القعدة 1425 الموافق لـ 20 ديسمبر 2004، المتعلّق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدموا الطيران المدني، ج.ر عدد 35 الصادرة في 14 يونيو 2009.
- * مرسوم تنفيذي رقم 09-207 المؤرخ في 17 جمادى الثانية 1430 الموافق لـ 11 يونيو 2009، يحدّد الشروط العامة لقابلية ملاحه الطائرات واستغلالها، ج.ر عدد 35 الصادرة في 14 يونيو 2009.
- * مرسوم تنفيذي رقم 09-208 المؤرخ في 17 جمادى الثانية 1430 الموافق لـ 11 يونيو 2009، يحدّد الشروط التقنية لاستخدام الطائرة وقواعد التهيئة والأمن على متنها، ج.ر عدد 35 الصادرة في 14 يونيو 2009.
- * مرسوم تنفيذي رقم 09-410 المؤرخ في 23 ذي الحجة 1430 الموافق لـ 10 ديسمبر 2009، يحدّد قواعد الأمن المطبقة على النشاطات المنصبة على التجهيزات الحساسة، ج.ر عدد 73 الصادرة في 13 ديسمبر 2009.
- * مرسوم تنفيذي رقم 10-199 المؤرخ في 30 أوت 2010، يحدّد قواعد تحليق طائرات الدولة الأجنبية فوق التراب الجزائري، ج.ر عدد 50 الصادرة في 01 سبتمبر 2010.
- * مرسوم تنفيذي رقم 10-140 المؤرخ في 09 جمادى الثانية 1431 الموافق لـ 23 مايو 2010، يحدّد مدة العمل بعنوان النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين المهنيين في الطيران المدني، ج.ر عدد 34 الصادرة في 23 مايو 2010.

- *مرسوم تنفيذي رقم 13-178 المؤرخ في 24 جمادى الثانية 1434 الموافق لـ 05 مايو 2013، يعدل المرسوم التنفيذي رقم 04-108 المؤرخ في 23 صفر 1425 الموافق لـ 13 أبريل 2004، يحدد خصائص وشروط تسليم وتجديد شهادة قابلية الملاحه ورضعة المرور الوطنية للطائرات المقيدة في السجل الجزائري لترقيم الطيران، ج.ر عدد 25 الصادرة في 12 مايو 2013.
- *مرسوم تنفيذي رقم 14-109 المؤرخ في 10 جمادى الأولى 1435 الموافق لـ 12 مارس 2014، يعدل ويتم المرسوم التنفيذي رقم 04-414 المتعلق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدمو الطيران المدني، ج.ر عدد 17 الصادرة في 26 مارس 2014.
- *مرسوم تنفيذي رقم 16-175 المؤرخ في رمضان 1437 الموافق لـ 14 يونيو 2016، يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي، ج.ر عدد 36 الصادرة في 19 يونيو 2016.
- *مرسوم تنفيذي رقم 16-213 المؤرخ في 01 ربيع الأول 1438 الموافق لـ 01 ديسمبر 2016، يتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة الأشغال العمومية والنقل، عدد 71 الصادرة في 11 ديسمبر 2016.
- *مرسوم تنفيذي رقم 16-260 المؤرخ في 08 محرم 1438 الموافق لـ 10 أكتوبر 2016، يحدد شروط وكيفيات تسليم معادلة شهادات الطيران المدني ملاح خاص أو ملاح مهني أجنبي، ج.ر عدد 60 الصادرة في 13 أكتوبر 2016.
- *مرسوم تنفيذي رقم 16-281 المؤرخ في 02 صفر 1438 الموافق لـ 02 نوفمبر 2016، يحدد شروط وكيفيات التبليغ عن الحوادث والوقائع الخطيرة الخاصة بالطيران المدني، ج.ر عدد 67 الصادرة في 13 نوفمبر 2016.
- *مرسوم رئاسي رقم 16-295 المؤرخ في 22 صفر 1438 الموافق لـ 22 نوفمبر 2016، يتضمن إحداث مؤسسة لتطوير صناعة الطيران، ج.ر عدد 69 الصادرة في 06 ديسمبر 2016.
- *مرسوم تنفيذي رقم 16-306 المؤرخ في 28 صفر 1438 الموافق 28 نوفمبر 2006، يتضمن تشكيل اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني واللجان المحلية لأمن المطارات ومهامها وعملها، ج.ر عدد 70 الصادرة 08 ديسمبر 2016.
- *مرسوم تنفيذي رقم 16-311 المؤرخ 01 ربيع الأول 1438 الموافق لـ 01 ديسمبر 2016، يحدد صلاحيات وزير الأشغال العمومية والنقل، عدد 71 الصادرة في 11 ديسمبر 2016.
- *مرسوم رئاسي رقم 16-333 المؤرخ في 14 ربيع الأول 1438 الموافق لـ 14 ديسمبر 2016، يتضمن التصديق على الإتفاق حول النقل الجوي بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية مالطا، الموقع بالجزائر في 18 نوفمبر 2015، ج.ر عدد 76 الصادرة في 25 ديسمبر 2016.
- *مرسوم تنفيذي رقم 17-134 المؤرخ في 09 رجب 1438 الموافق لـ 06 أبريل 2017، يتضمن اعتماد البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني، ج.ر عدد 22 الصادرة في 09 أبريل 2017.
- *مرسوم رئاسي رقم 17-224 المؤرخ في 14 ذي القعدة 1438 الموافق لـ 06 غشت 2017، يتضمن التصديق على اتفاق النقل الجوي بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الجمهورية التونسية، الموقع بالجزائر بتاريخ 26 أكتوبر 2015، ج.ر عدد 47 الصادرة في 16 غشت 2017.
- *مرسوم رئاسي رقم 18-171 المؤرخ في 18 شوال 1439 الموافق لـ 02 يوليو 2018، يتضمن التصديق على الإتفاق حول خدمات النقل الجوي بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية إيطاليا، الموقع بالجزائر في 22 يناير 2013، ج.ر عدد 40 الصادرة في 08 يوليو 2018.

- * مرسوم تنفيذي رقم 20-343 المؤرخ في 06 ربيع الثاني 1442 الموافق لـ 22 نوفمبر 2020، يتضمن اعتماد البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني، ج.ر عدد 71 الصادرة في 02 ديسمبر 2020.
- * مرسوم تنفيذي رقم 20-217 المؤرخ في 02 غشت 2020، يحدد مهام الوكالة الوطنية للطيران المدني وتنظيمها وسيورها، ج.ر عدد 46 الصادرة في 09 غشت 2020.
- * مرسوم رئاسي رقم 20-442 المؤرخ في 30 ديسمبر 2020، يتعلق بإصدار التعديل الدستوري، المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر 2020، في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، ج.ر عدد 82 الصادرة في 30 ديسمبر 2020.
- * مرسوم رئاسي رقم 21-285 المؤرخ في 03 ذي الحجة 1442 الموافق لـ 13 يوليو 2021، يحدد الإطار العام المسير لمنظومات الطائرات بدون طيار على المتن، ج.ر عدد 56 الصادرة في 18 يوليو 2021.

د.القرارات:

- * قرار مؤرخ في 20 رمضان 1426 الموافق لـ 23 أكتوبر 2005، يتعلق بوثائق ملف طلب اعتماد إنشاء خدمة الطيران الخفيف واستغلالها، ج.ر عدد 79 الصادرة 07 ديسمبر 2005.
- * قرار مؤرخ في 09 جمادى الأولى عام 1427 الموافق لـ 05 يونيو 2006، يحدد مواصفات بطاقة التدريب الخاصة بمستخدمي الطيران المدني، ج.ر عدد 52 الصادرة في 20 غشت 2006.
- * قرار وزاري مشترك مؤرخ في 19 ربيع الأول عام 1428 الموافق لـ 07 أبريل 2007، يحدد تشكيلة لجنة المجال الجوي وقواعد سير مكتبها الدائم للمتابعة، ج.ر عدد 35 الصادرة في 23 مايو 2007.
- * قرار مؤرخ في 13 شوال 1427 الموافق لـ 05 نوفمبر 2006، يحدد الإختبارات النظرية والعملية من أجل الحصول على إجازة طيار تجاري-طائرة، ج.ر عدد 08 الصادرة في 31 ناير 2007.
- * قرار مؤرخ في 27 جمادى الأولى 1428 الموافق لـ 13 يونيو 2007، يحدد الإختبارات النظرية والعملية من أجل منح إجازة طيار خاص-طائرة، ج.ر عدد 49 الصادرة في 05 غشت 2007.
- * قرار مؤرخ في 27 جمادى الأولى 1428 الموافق لـ 13 يونيو 2007، يحدد الإختبارات النظرية والعملية من أجل منح إجازة طيار خط جوي-طائرة، ج.ر عدد 49 الصادرة في 05 غشت 2007.
- * قرار مؤرخ في 27 جمادى الأولى 1428 الموافق لـ 13 يونيو 2007، يحدد الإختبارات النظرية والعملية من أجل منح شهادة الإنقاذ والأمن، ج.ر عدد 49 الصادرة في 05 غشت 2007.
- * قرار مؤرخ في 15 شوال 1426 الموافق لـ 07 نوفمبر 2006، يحدد الشروط المطلوبة للحصول على تأهيلات مراقب حركة المرور الجوية وكذا امتيازات صاحب هذا التأهيل، ج.ر عدد 29 الصادرة في 06 مايو 2007.
- * قرار مؤرخ في 22 ربيع الثاني 1431 الموافق لـ 07 أبريل 2010، يحدد الإختبارات النظرية والعملية من أجل الحصول على تأهيل الطيران بالأجهزة -طائرة وعلى تأهيل الطيران بالأجهزة -هليكوبتر-، ج.ر عدد 33 الصادرة في 19 مايو 2010.
- * قرار مؤرخ في 22 ربيع الثاني 1431 الموافق لـ 07 أبريل 2010، يحدد الإختبارات النظرية والعملية من أجل منح إجازة مراقب جوي، ج.ر عدد 33 الصادرة في 19 مايو 2010.
- * قرار وزاري مشترك مؤرخ في 15 ذي القعدة 1432 الموافق لـ 13 أكتوبر 2011، يحدد شروط وكيفيات اقتناء التجهيزات الحساسة وحيازتها واستغلالها واستعمالها والتنازل عنها، ج.ر عدد 63 الصادرة في 23 نوفمبر 2011.

*قرار مؤرخ في 02 ربيع الثاني 1435 الموافق لـ 02 فبراير 2014، يتضمن تدابير خاصة تتعلق بقواعد الطيران الخاصة بالنظر (VFR) أثناء الليل، ج.ر عدد 45 الصادرة في 30 يوليو 2014.

*قرار مؤرخ في 13 ربيع الثاني 1435 الموافق لـ 13 فبراير 2014، يعدل ويتمم القرار المؤرخ في 15 شوال 1426 الموافق لـ 07 نوفمبر 2006، الذي يحدد الشروط المطلوبة للحصول على تأهيلات مراقب حركة المرور الجوي وكذا امتيازات صاحب هذا التأهيل، ج.ر عدد 45 الصادرة في 30 يوليو 2014.

6- المؤتمرات والملتقيات

*بن منصور محمد أمين، أثر جائحة كورونا على عقود النقل الجوي، المؤتمر الدولي الموسوم بجائحة كورونا كوفيد 19 بين حتمية الواقع والتطلعات، المركز الديمقراطي العربي بالتعاون مع المركز الجامعي مغنية، تلمسان. الجزائر، يومي 15 و16 جويلية، سنة 2020، ص.ص 276-291.

*خوني رابح. حساني رقية، واقع وآفاق التمويل التاجيري في الجزائر وأهميته كبديل تمويلي لقطاع المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، ملتقى دولي بعنوان: متطلبات تأهيل المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في الدول العربية، مخبر العولمة واقتصاديات شمال أفريقيا، جامعة حسيبة بن بوعلي، شلف. الجزائر، أيام 17 و18 أبريل، سنة 2006.

*سامي محمد الصلاحات، ظاهرة سقوط وإسقاط الطائرات المدنية وأضرارها العرضية "قراءة من منظور الفقه الإسلامي" مؤتمر دولي بعنوان: الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون، جامعة الإمارات، أيام 23 و24 و25 أبريل 2012، سنة 2012، ص.ص 763-794.

*لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية، خلاصة تحليلية للردود على استبيان بشأن المسائل القانونية الممكنة فيما يتعلق بالأجسام الفضائية، مؤتمر منظمة الأمم المتحدة (الجمعية العامة) بعنوان المسائل المتصلة بتعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده (البند 07)، فيينا، أيام من 29 مارس إلى 08 أبريل 2004.

*منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، اتفاقية لتمتع الأفعال غير مشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي، المؤتمر الدولي بشأن قانون الجو، تاريخ الإنعقاد ما بين 08/30 إلى 10/09/2010، مكان الإنعقاد بيجين.الصين، رقم الوثيقة 21.

*منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، الوثيقة الختامية، المؤتمر الدولي بشأن قانون الجو بعنوان: المؤتمر الديبلوماسي بشأن أمن الطيران، رقم الوثيقة 17، سنة 2010.

*منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، مشروع بروتوكول تعديل اتفاقية طوكيو لعام 1963-سلطة حراس الأمن على متن الطائرة وأشكال الحماية التي يحظون بها، وثيقة مقدمة من طرف الولايات المتحدة الأمريكية، المؤتمر الدولي لقانون الجو، تاريخ الإنعقاد ما بين 2014/03/26 إلى 2014/04/04، رقم الوثيقة 07، سنة 2014.

*منظمة الإيكاو (اللجنة أ)، ورقة عمل مقدمة من دولة كندا: التحديات الناشئة المتعلقة بمصطلحات الطيران، المؤتمر 13 للملاحة الجوية بعنوان: تحسين النظام العالمي للملاحة الجوية "المسائل الأخرى المتعلقة بإدارة الحركة الجوية"، وثيقة رقم AN-CONF/13-WP/115، مونتريال. كندا، أيام من 09 إلى 19/10/2018.

*هوزان عبد المحسن عبد الله، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب "دراسة مقارنة"، مجلة جامعة تكريت للحقوق، عدد خاص بالمؤتمر الدولي الأول، الجزء 02، كلية الحقوق. جامعة تكريت، العراق، سنة 2016.

*يسرسية محمد عبد الجليل محمد، تقارير حوادث الطائرات ودورها في إثبات المسؤولية -دراسة مقارنة-، مؤتمر دولي بعنوان: الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون، جامعة الإمارات، أيام 23 و 24 و 25 أبريل 2012، ص.ص 379-450.

*بن منصور محمد أمين، مداخلة: مظاهر الأمن القانوني من خلال الإستثمار في ارتفاعات الطيران المدني، أيام علمية وطنية بعنوان: الأمن القانوني بين متطلبات الإستقرار ودواعي التغير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، منعقد أيام 17/18/19 ديسمبر 2019.

7- مواقع الانترنت

أ. مواقع متخصصة:

*الخطوط الجوية الجزائرية Air Algérie، (2020)، <https://bit.ly/3idNVUq>، تاريخ الزيارة 2020/08/17، الساعة 19:40.

*المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية ENNA، الرابط: <https://www.enna.dz/arabe/historique.htm>، تاريخ الزيارة: 2020/04/13، الساعة 18:23.

*إيثار موسى، (2018)، بحث قانوني حول منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، مدونة محاماة نت، <https://bit.ly/3gOUfRB>، تاريخ الزيارة 2020/07/09، الساعة 22:15.

*صندوق النقد الدولي، (2019)، حقوق السحب الخاصة، <https://bit.ly/39x9q1f>، تاريخ الزيارة 2020/12/01، الساعة 18:56.

*صفحة هندسة صيانة الطائرات B2&B1، (2020)، تأجير الطائرة، <https://bit.ly/3l0sHeU>، تاريخ الزيارة 2020/08/20، الساعة 20:08.

*فلايت أرابيا، (2020)، الخطوط الجوية الجزائرية Air Algérie، <https://bit.ly/33Y4ZKq>، تاريخ الزيارة 2020/08/17، الساعة 19:29.

*فلايت أرابيا، (2020)، ستار للطيران Star Aviation، <https://bit.ly/2DYFBZT>، تاريخ الزيارة 2020/08/17، الساعة 19:30.

*مجموعة الطيران العالمي، (2020)، تاريخ المراقبة الجوية وتطورها التاريخي، <https://bit.ly/2kginF2>، تاريخ الزيارة 2020/10/03، الساعة 10:16.

*موقع Cabin Crew، (2014)، <https://bit.ly/3dcC5qy>، تاريخ الزيارة 2020/06/17، الساعة 19:04.

*موقع منظمة الطيران المدني الدولي "إيكاو ICAO"، (2020)، تاريخ الإيكاو واتفاقية شيكاغو، <https://bit.ly/2B5v1xr>، تاريخ الزيارة 2020/05/27، الساعة 18:59.

*موقع عشاق عالم الطيران، (2020)، <https://bit.ly/2knIKKA>، تاريخ الزيارة 2020/10/02، الساعة 19:05.
*موقع Xe، (2021)، مؤشرات عملة الدينار وفق وحدات السحب الخاصة، <https://bit.ly/3IAPbSS>، تاريخ الزيارة 2020/12/01، الساعة 20:23.

ب. مواقع غير متخصصة:

*صالح محمد العريف، (2014)، العالم يحتفل خلال أيام بمرور 100 عام على أول رحلة طيران، <https://bit.ly/2L7OnF7>، تاريخ الزيارة 2020/03/22، الساعة 13:22.
*عبد السلام بارودي، (2017)، هكذا قرصن الفرنسيون طائرة زعماء الثورة التحريرية، موقع أصوات مغربية، <https://bit.ly/3nvdDyd>، تاريخ الزيارة 2020/11/12، الساعة 20:12.
*عابد شريفة، (2019)، رفع الإتوات على الخدمات الموجهة لشركات الطيران، جريدة المساء، <https://bit.ly/37IbMgw>، تاريخ الزيارة 2019/11/15، الساعة 13:15.
*عتاق محمد كمال، (2017)، "مراقب جوي" مهنة تصون سلامة الطائرات في الأرض والسما، جريدة هيسبريس، <https://bit.ly/2miHPKR>، تاريخ الزيارة 2020/10/02، الساعة 18:18.
DW نت، (2020)، إيران تعذر عن سقوط طائرة الركاب الأوكرانية "عن طريق الخطأ"، <https://p.dw.com/p/3W1tk>، تاريخ الزيارة 2020/07/23، الساعة 17:50.
*موقع ويكيبيديا، (2020)، أنتينيا، <https://bit.ly/2CQkl2Q>، تاريخ الزيارة 2020/08/18، الساعة 18:17.
*موقع ويكيبيديا، (2020)، طيران طاسيلي، <https://bit.ly/3jQpRZB>، تاريخ الزيارة 2020/08/18، الساعة 20:05.
*ميدو البرنس، (2010)، حروف ترميز الطائرات، <https://bit.ly/2MVHveR>، تاريخ الزيارة 2020/03/16، الساعة 15:56.
*يوزن سعودي وآخرون (2016)، استعادة ملكية الطائرات في الإمارات بموجب اتفاقية كيب تاون، <https://bit.ly/33LqPj3>، تاريخ الزيارة 2020/12/05، الساعة 10:35.

- المراجع الأجنبية:

1- Ouvrages:

- *Andrew Evans Parther, Cape Town Convention, Andrew.evans@ffw.com, November 2011.
- *Bin Cheng, Encyclopedia Of Public Intrnational Law (Law Of The Sea Air And Space), Published Under The Auspices Of The Max Planc Institute For Comparative Public Law And International Law Under The Direction Of Rudolf Bernhardt, ELSEVIER SCIENCE PUBLISHERS B. Y, NETHERLANDS, 1989.
- *IENAIR, Analyse de la pertinence des classifications de bruit des aéronefs, PARIS, 2012.
- *Jean François Gervais, Les clés du leasing, Éditions d'Organisation, 2004.
- *Enes Muslim, Modern Metinlerle Arapça Dil Sinavlarina Hazirlik, akdem YAYINLARI, Istanbul, Turkey, 2018.

2- Revues:

- *Anne de Luca, L'emploi de la force aérienne contre les aéronefs civils "Du terrorisme aérien à la

légitime de défense", AIR & SPACE POWER JOURNAL, volume 05, Issue 03, Air University, 3^e trimestre 2009

*Alain DEPITRE, Noise Certification Workshop "Session 02: EPNdB Metric", Meetings Environmental Workshop ICAO, day 06-07 Novembre 2006, Bangkok.

*Claude Abraham, Les Compagnies Aériennes Européennes Sont-Elles Mortelles? Perspectives à Ving ans, publier par Commissariat général à la stratégie et à la prospective, 22 avril 2013.

*Claude J .Berr, Assurance Aérienne, La base de données juridique des Éditions Dalloz, Fance, 2006.

*Isabelle Bon-Garcin, Fasc. 938: AUXILIAIRES TERRESTRES DU TRANSPORT AÉRIEN, lexis 360 le portail juridique des étudiants, Document consulté sur <https://www.lexis360.fr>, 2015.

*Mikko T.Huttunen, Uumanned Remotely Piloted or Something Else? Analysing the Teminological Dogfight, Open Journal of Air and Space Law, 2017.

*Rachel Alberstadt, Drones Under International Law, Open Journal of Political Science, N°04, 2014.

*René Mankiewickz, La problématique de la « piraterie aérienne », Études internationales, Volume 08, numéro 01, Institut québécois des hautes études internationales, 1977.

*Sandeep Gopalan, Securing Mobile Assets: The Cape Town, Convention and Its Aircraft Protocol, NORTH CAROLINA JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW AND COMMERCIAL REGULATION, UNC SCHOOL OF LAW, V29, N01, USA, 2003.

*Laurent Chassot, GBF quelques élément de droit aérien pour les plus légers que l'air...bis, conférence pour les aéroliers fribourgeois, Guim.Suisse, 26/07/2014, p02.

*Guillaume GUEGAN, L'ELEVATION DES ROBOTS A LA VIE JURIDIQUE, Thèse doctorale Centre de droit des affaires Université Toulouse 1 Capitole (UT1 Capitole), 2016, P.p18-19.

* Vincent Grellière, Abrege De Droit Aérien Et Spatial, IDETCOM, Faculté de Droit, Université De Toulouse1 Capitole, 2019.

*Fathi Zeroo Zeroo, The Role of International Convention in Aviation Law, International Law Programme, Near East University, NICOSIA-TURKY, 2016.

Documents :

*Air Algérie, Conditions Générales, <https://airalgerie.dz/wp-content/uploads/2018/08/conditions-generales-de-transport.pdf>, 2018.

*GEN 1.6, Resume Des Reglements Nationaux Ainsi Que Des Ententes Etconventions Internationales, telecharger doc: <https://bit.ly/2nO14gn>.

*IATA , Essential Documents on International Air Carrier Liability " Montreal Convention 1999" , p69.

*Organisation de l'aviation civile internationale, Annexe 7 Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs, édition 06, Publié par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE, Montréal.Canada, 2012.

*Obsrvatoire (perspective es métiers&des qualifications de l'aérien), Les métiers de Navigant"membre d'équipage technique davion dans le transport aérien", www.obsrvatoire-metiers.fr.

*Organisation de l'aviation civile internationale, Manuel de la réglementation du transport aérien international, doc 9626, édition 02, publier par l'oaci, Montérial. Canada, 2004.

Site Internet:

*Aviation Safety Network(2020), <https://aviation-safety.net/statistics/period/barometer.php>, Day19/11/2020, H10:45.

- *Aviation Safety Network(2020), <https://aviation-safety.net/statistics/period/stats.php>, Day19/11/2020, H13:19.
- *Aviation Safety Network(2020), <https://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=7T>, Day21/11/2020, H13:44.
- *Air Express Algeria , <https://bit.ly/3anGoQi>, jr: 17/08/2020, h: 14:22
- *Drone investement report, <https://bit.ly/37rz7gV>, pra02, day 14/06/2020, h12:53.
- *Etablissement National de la Navigation Aérienne(ENNA), Organisation, <https://www.enna.dz/organisation.htm>, Jr20/10/2020, H19 :49.
- *IOT ANALYTINCS, (2020), commercial Drones Market 2019-2024, <https://bit.ly/2zv6J0G>, day14/06/2020 ,h14:09.
- *Mike Grierson(2008), Aviation History—Demise of the Flight Navigator, <https://bit.ly/32Ev4Ns>, Day18/09/2020, H11:41.
- *Michel Dhénin, Gustave Ponton d'Amécourt, <https://bit.ly/2Akm7NC>, Jr 29/05/2020, H21:41.
- *OACI(2020), Entry into force of the Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, <https://bit.ly/32oQHkq>, day:08/11/2020,h11:34.
- *Tassiliairlines, (2020), Flotte, <https://bit.ly/3fY1rdl>, jr : 18/08/2020, h20:19.
- *Tassiliairlines, (2020), Navette, <https://bit.ly/2FhWO0W> , jr : 18/08/2020, h20:55.
- *Tassiliairlines,(2020), Vols réguliers , <https://bit.ly/3iG8itB> , jr :18/08/2020, h21:10.
- *Tassiliairlines, (2020), Travail aérien, <https://bit.ly/3kHPpZ8>, jr: 18/08/2020, h 21:20.

فهرس

جداول والأشكال

والمخططات والصور

فهرس الجداول

رقم الجدول	العنوان	الصفحة
01	كلمات أحرف التّواصل في العمليات الجوّية	66
02	الإجازات المطلوبة لمستخدمي الطّيران المدني	106
03	أنواع التّاهيل المذكورة في القسم الثّاني والقسم الثّالث من م.ت رقم 04-414	107
04	فئات المستخدمين الملاحين حسب السّجل	109
05	مستويات نطق اللّغة الإنجليزيّة في مجال الطّيران من المستوى 04 إلى 06	149
06	حوادث الإختطاف الجوّي للطّائرات الوطنيّة	162
07	حوادث اختطاف طائرات أجنبية داخل إقليم الدّولة الجزائريّة	163
08	دراسة ل200 حالة خطف تبين الموادّ المستعملة والنّسب المئويّة لكلّ حالة	163
09	إحصاءات الحوادث الجوّية المميّنة في العالم ما بين سنوات 2010 إلى 2020م لطائرات تنقل 14 راكب فأكثر	173
10	إحصاءات الحوادث الجوّية الخاصّة بطائرات تحمل ترقيم جزائري 7T حدثت داخل إقليم الدّولة الجزائريّة بعد الإستقلال	175
11	آخر مراجعة لسلاّات العمالات المحدّدة لوحدة السّحب الخاصّة بعد اعتماد عملة الصّين في عام 2015م	192
12	حدود مسؤوليّة مشغّل الطّائرة صبّقا لاتفاقيتي مونتريال 2009م	194

فهرس الأشكال

رقم الشّكل	العنوان	الصفحة
01	طبقات غلاف الجوّ وتمركز الأجسام الجوّية	23
02	الأسباب الرئيسيّة لتلف هيكل الطّائرة	26
03	توقّعات عائدات سوق دورن ما بين أعوام 2018-2024م	29
04	رسم بياني لواقع الطّيران المدني الجزائري مقارنة بالمعيار الدّولي لسنة 2011م	57
05	توقّعات قيم إنبعاثات الكربون والحدّ منها حتى عام 2050م	72
06	رسم بياني لنقاط قياس شهادة ضوضاء الطّائرات	74
07	المسافات المعتمدة لتحديد مستوى الضّجيج حسب عدد محرّكات الطّائرة	75
08	حلقة الإتصالات بين الطّيار ومراقبة الحركة الجوّية	143
09	أنواع المجالات الجوّية المراقبة	146
10	دور كل طرف في عقد تأجير تمويلي لطائرة	221

فهرس المخططات

الصفحة	العنوان	رقم المخطط
26	أنواع الطائرات فنيا	01
115	العوامل المعتمد عليها في تحديد كلفة تشغيل مباشر لطائرة	02
194	مؤشر عملة الدينار الجزائري مقارنة بعملة وحدات السحب الخاصة خلال 10 سنوات الأخيرة	03

فهرس الصور

الصفحة	العنوان	رقم الصورة
23	مصطلحات أجزاء الطائرة	01
24	البالون	02
24	الطائرة العمودية (الهليكوبتر)	03
39	الحيات الجوية التسع	04
115	تكاليف وأرباح رحلة طيران افتراضية مكونة من 99 مقعد ركاب	05
137	خريطة تدفق الحركة الجوية العالمية عام 2010م	06
137	توقعات تطوّر الحركة الجوية خلال الفترة ما بين أعوام 2010-2030م حسب الدليل الرسمي لشركات الطيران	07
138	خريطة الطرق الجوية لدولة الجزائر	08
141	إقلاع وهبوط الطائرة وفق تعليمات برج المراقبة	09
144	المبكل المنطقي لإدارة الحركة الجوية	10
145	تفاصيل مدرج هبوط وإقلاع الطائرات	11
177	محتويات الصندوق الأسود	12
177	أماكن وجود جهازي الصندوق الأسود على متن الطائرة	13
178	الإختبارات التقنية التي يجرّها الصندوق الأسود لتحديد متانته	14
214	كيفية حساب سعر متوسط تكلفة طائرة	15

قائمة الملاحق

الملحق رقم 01: دفتر الشروط النموذجي الخاص بمنح رخصة إنجاز واستغلال محطة جوية أو محطة طوافات الموجهة للاستعمال الخاص.

الملحق

دفتر الشروط النموذجي الخاص بمنح رخصة إنجاز واستغلال محطة جوية أو محطة طوافات موجهة للاستعمال الخاص

المادة الأولى : يحدد دفتر الشروط هذا الإجراءات التقنية والإدارية والمالية المرتبطة بمنح رخصة إنجاز واستغلال المحطات الجوية ومحطات الطوافات الموجهة للاستعمال الخاص.

الفصل الأول

الإنجاز

المادة 2 : الموافقة على المشاريع.

تخضع المشاريع المتعلقة بالعمليات العقارية والأشغال أو اللوازم التي يقترح إنجازها المالك في إطار الرخصة المذكورة أعلاه، لموافقة السلطة المكلفة بالطيران المدني التي تحتفظ بحق إدخال التعديلات التي تراها ضرورية بعد سماع المالك.

تقع المشاريع المذكورة أعلاه، تحت مسؤولية المالك دون غيره وذلك دون المساس بتدخل السلطة المكلفة بالطيران المدني.

تشتمل هذه المشاريع على كل المخططات والكشوف الحسابية والبيانات التوضيحية لإجراءات التنفيذ والبيانات التقييمية والمذكرات التوضيحية والتبريرية الضرورية لتحديد المباني والمنشآت والعتاد وكذا شروط الاستغلال التقني والتجاري والمالي التي قد تنتج عند تصميمها.

المادة 3 : تنفيذ الأشغال ومراقبتها.

1) يقوم المالك تحت رقابة السلطة المكلفة بالطيران المدني بتنفيذ المشاريع المصادق عليها طبقاً للأحكام المنصوص عليها في التنظيم الجاري به العمل.

يجب أن تنجز الأشغال بحيث تستجيب في كل الظروف لمتطلبات أمن الملاحة الجوية.

يجب أن تجهز الورشات بوسائل الإرشاد في النهار وفي الليل تبعاً للأحكام التنظيمية.

2) يجب أن يستعين المالك، عند الاقتضاء، بالمصالح المؤهلة التابعة للسلطة المكلفة بالطيران المدني بخصوص الدراسات ومراقبة الأشغال التي تشكل طابعاً تقنياً خاصاً أو أهمية خاصة أو تهتم أمن الملاحة الجوية واستغلال المحطة الجوية أو محطة الطوافات.

المادة 4 : أجال إنجاز المشاريع والأشغال.

يجب أن تنجز المشاريع والأشغال المصادق عليها في أجل مدته....

المادة 5 : تشغيل المنشآت.

تُرخص السلطة المكلفة بالطيران المدني بمقرر، تشغيل المنشآت عند الاقتضاء.

إذا تبين أن الأشغال غير ملائمة مع مواد دفتر الشروط هذا بعد إنجازها، يتحمل المالك العواقب المالية.

الفصل الثاني

الاستغلال

المادة 6 : الصيانة والسير.

يجب على المالك صيانة الأراضي والمباني والمنشآت والعتاد المرتبطة باستغلال المحطة الجوية أو محطة الطوافات والحفاظ على حسن سيرها.

في حالة الإهمال من طرفه، تقوم السلطة المكلفة بالطيران المدني تلقائياً وعلى نفقته بهذه الأعمال إذا لم يستجب لإعذار قدمته له مسبقاً.

المادة 7 : إرشاد الحواجز.

يتعين على المالك تجهيز المباني والمنشآت والعتاد بوسائل الإرشاد في النهار وفي الليل قصد الاستجابة لمتطلبات الأمن القانونية الخاصة بالملاحة الجوية واستغلال المحطة الجوية أو محطة الطوافات.

المادة 8 : إنارة التجهيزات.

يتعين على المالك إذا طلبت منه ذلك السلطة المكلفة بالطيران المدني إنارة المنشآت أثناء الليل.

المادة 9 : تعليمات الاستعمال.

يجب أن يعدّ المالك أو المستغل تعليمات استعمال المحطات الجوية أو محطات الطوافات الموجهة للاستعمال الخاص ويبلغها إلى السلطة المكلفة بالطيران المدني.

يمكن أن تطلب السلطة المكلفة بالطيران المدني في أي وقت تعديلها لصالح الأمن أو لتجعلها تتطابق مع قواعد الملاحة الجوية.

الفصل الثالث

أحكام مالية

المادة 10 : أحكام التمويل العامة.

يضمن المالك التمويل.

المادة 11 : الضرائب والرسوم.

يتحمل المالك جميع الضرائب والرسوم التي وضعت أو التي قد توضع .

الفصل الرابع

أحكام مختلفة

المادة 12 : المراقبة التقنية.

تتولى المراقبة المنصوص عليها في دفتر الشروط هذا، السلطات والمصالح التي عينتها السلطة المكلفة بالطيران المدني لهذا الغرض.

يحق للأعوان المكلفين بهذه المراقبة الدخول في كل وقت إلى الورشات والمباني والمنشآت التابعة للمالك.

يمارس المالك لغرض تنفيذ الأشغال، الرقابة على نوعية الأشغال التي تسجل عملياتها في وثائق المراقبة أو يكلف بذلك هيئة معتمدة.

المادة 13 : العقوبات المترتبة عن عدم وفاء المستفيد من الرخصة بالتزامات دفتر الشروط.

في حالة عدم وفاء المستفيد من الرخصة بالتزامات التي يفرضها دفتر الشروط هذا، يحق للسلطة المكلفة بالطيران المدني، بعد إعدار يحدد أجلا يتلاءم وطبيعة عدم الوفاء وقصد الاستعجال في تدارك الخطأ، القيام بسحب الرخصة.

المادة 14 : معلومات إحصائية.

يتعين على المالك تزويد السلطة المكلفة بالطيران المدني، بناء على طلبها، ببيانات تشتمل على جميع المعلومات ذات الطابع الإحصائي.

المادة 15 : تنظيمات عامة.

يتعين على المالك احترام القوانين والتنظيمات العامة المطبقة على محطة جوية أو محطة طوافات موجهة للاستعمال الخاص.

تم الاطلاع والموافقة عليه

حرر بالجزائر في.....

المستفيد من الرخصة

—————★—————

الملحق رقم 02: نموذج طلب قيد طائرة في سجل ترقيم الطيران الجزائري.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة النقل
مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية
طلب قيد طائرة في سجل ترقيم الطيران

1 - هوية صاحب الطلب.

الشخص الطبيعي :

- لقب مالك الطائرة
- اسم مالك الطائرة
- مهنة مالك الطائرة
- مقر سكن مالك الطائرة
- جنسية مالك الطائرة

وعند الاقتضاء

- لقب مستغل الطائرة،
- مقر سكن مستغل الطائرة.

الشخص المعنوي :

- عنوان الشركة أو اسمها
- مقر الشركة

2 - تعريف الطائرة.

- لقب ومقر سكن الصانع :
- الرمز المميز للطائرة الممنوحة من طرف الصانع
- رقم تسلسل الطائرة (أو رقم الصنع)
- رقم وتاريخ تسليم شهادة قابلية الملاحة (أو مرجع الطلب من أجل الحصول عليها).

يرفق تأييدا للطلب ما يأتي :

بالإضافة إلى :

- وثيقة تثبت أن صاحب الطلب هو مالك الطائرة نفسه،
- تصريحات على أن الطائرة غير مرقّمة في دولة أخرى (إذا كانت مرقّمة مسبقا في الخارج، إرفاق شهادة الشطب).

يرفق ما يأتي إذا كان المالك :

شخصا طبيعيا :

- وثيقة تثبت هويته،
 - شهادة الجنسية الجزائرية،
 - مستخرج من صحيفة السوابق القضائية (البطاقة رقم 3) خاصة بالمالك.
- شخصا معنويا خاضعا للقانون الجزائري :
- وثائق تثبت القانون الأساسي للشخص المعنوي،

- وثيقة تثبت وجوب امتلاك الشركاء باسم جماعي أو الشركاء الموصيين في شركات الأشخاص، ومالكي أغلبية الحصص في الشركات ذات المسؤولية المحدودة ومالكي أغلبية الأسهم في شركات المساهمة و، حسب الحالة، الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو مجلس المديرين وأغلبية أعضاء مجلس المراقبة، للجنسية الجزائرية.

تكون للطائرة المذكورة محطة جوية ملحقة (1) :

أطلب أن تقيّد هذه الطائرة في سجل ترقيم الطيران الجزائري.

حرّر بـ..... في

التوقيع

(1) المحطة الجوية الملحقة هي المحطة التي يتم فيها وضع الطائرة في المرآب وصيانتها بشكل عادي (التصليح، المراجعة الدورية، الخلية والمحركات).

الملحق رقم 03: رموز ترقيم طائرات دول العالم حسب منظمة إيكابو .

MARQUES DE NATIONALITÉ ET MARQUES COMMUNES D'AÉRONEFS

Marques de nationalité d'aéronefs notifiées à l'OACI

Dans l'ordre alphabétique des États

Afghanistan.....	YA	Érythrée.....	E3
Afrique du Sud.....	ZS, ZT, ZU	Espagne.....	EC
Algérie.....	7I	Estonie.....	ES
Allemagne.....	D	États-Unis.....	N
Angola.....	D2	Éthiopie.....	ET
Antigua-et-Barbuda.....	V2		
Arabie saoudite.....	HZ	Fédération de Russie.....	RA
Argentine.....	LQ, LV	Fidji.....	DQ
Arménie.....	EK	Finlande.....	OH
Australie.....	VH	France.....	F
Autriche.....	OE		
Azerbaïdjan.....	4K	Gabon.....	TR
		Gambie.....	C5
Bahamas.....	C6	Géorgie.....	4L
Bahreïn.....	A9C	Ghana.....	9G
Bangladesh.....	S2	Grèce.....	SX
Barbade.....	8P	Grenade.....	J3
Bélarus.....	EW	Guatemala.....	TG
Belgique.....	OO	Guinée.....	3X
Belize.....	V3	Guinée-Bissau.....	J5
Bénin.....	TY	Guinée équatoriale.....	3C
Bhoutan.....	A5	Guyana.....	8R
Bolivie.....	CP		
Bosnie-Herzégovine.....	T9	Haïti.....	HH
Botswana.....	A2	Honduras.....	HR
Brésil.....	PP, PR, PT, PU	Hongrie.....	HA
Brunéi Darussalam.....	V8		
Bulgarie.....	LZ	Îles Cook.....	E5
Burkina Faso.....	XT	Îles Marshall.....	V7
Burundi.....	9U	Îles Salomon.....	H4
		Inde.....	VT
Cambodge.....	XU	Indonésie.....	PK
Cameroun.....	TJ	Iran (République islamique d').....	EP
Canada.....	C, CF	Iraq.....	YI
Cap-Vert.....	D4	Irlande.....	EI, EJ
Chili.....	CC	Islande.....	TF
Chine (y compris les RAS de Hong Kong et de Macao).....	B	Israël.....	4X
Chypre.....	5B	Italie.....	I
Colombie.....	HJ, HK		
Congo.....	TN	Jamahiriya arabe libyenne.....	5A
Costa Rica.....	TI	Jamaïque.....	6Y
Côte d'Ivoire.....	TU	Japon.....	JA
Croatie.....	9A	Jordanie.....	JY
Cuba.....	CU		
		Kazakhstan.....	UP
Danemark.....	OY	Kenya.....	5Y
Djibouti.....	J2	Kirghizistan.....	EX
Dominique.....	J7	Koweït.....	9K
Égypte.....	SU	Lesotho.....	7P
El Salvador.....	YS	Lettonie.....	YL
Émirats arabes unis.....	A6	L'ex-République yougoslave de Macédoine.....	Z3
Équateur.....	HC	Liban.....	OD

Libéria.....	A8	République-Unie de Tanzanie.....	5H
Liechtenstein.....	HB plus l'emblème national	Roumanie.....	YR
Lituanie.....	LY	Royaume-Uni.....	G
Luxembourg.....	LX	Anguilla.....	VP-A
		Bermudes.....	VP-B
Madagascar.....	5R	Bermudes.....	
Malaisie.....	9M	Gibraltar.....	VP-G
Malawi.....	7Q	Île de Man.....	M
Maldives.....	8Q	Îles Caïmanes.....	VP-C
Mali.....	TZ	Îles Falkland (Malouines).....	VP-F
Malte.....	9H	Îles Vierges.....	VP-L
Maroc.....	CN	Montserrat.....	VP-M
Maurice.....	3B	Sainte-Hélène/Ascension.....	VQ-H
Mauritanie.....	5T	Turques et Caïques.....	VQ-T
Mexique.....	XA, XB, XC plus l'emblème national	Rwanda.....	9XR
Micronésie (États fédérés de).....	V6		
Monaco.....	3A	Sainte-Lucie.....	J6
Mongolie.....	JU	Saint-Kitts-et-Nevis.....	V4
Mozambique.....	C9	Saint-Marin.....	T7
Myanmar.....	XY, XZ	Saint-Vincent-et-les Grenadines.....	J8
		Samoa.....	5W
Namibie.....	V5	Sao Tomé-et-Principe.....	S9
Nauru.....	C2	Sénégal.....	6V, 6W
Népal.....	9N	Serbie-et-Monténégro.....	YU
Nicaragua.....	YN	Seychelles.....	S7
Niger.....	5U	Sierra Leone.....	9L
Nigéria.....	5N	Singapour.....	9V
Norvège.....	LN	Slovaquie.....	OM
Nouvelle-Zélande.....	ZK, ZL, ZM	Slovénie.....	S5
		Somalie.....	6O
Oman.....	A4O	Soudan.....	ST
Ouganda.....	5X	Sri Lanka.....	4R
		Suède.....	SE
Ouzbékistan.....	UK		
		Suisse.....	HB plus l'emblème national
Pakistan.....	AP	Suriname.....	PZ
Palaos.....	T8	Swaziland.....	3D
Panama.....	HP		
Papouasie-Nouvelle-Guinée.....	P2	Tadjikistan.....	EY
Paraguay.....	ZP	Tchad.....	TT
Pays-Bas.....	PH	Thaïlande.....	HS
Antilles néerlandaises.....	PJ	Togo.....	5V
Aruba.....	P4	Tonga.....	A3
Pérou.....	OB	Trinité-et-Tobago.....	9Y
Philippines*.....	RP	Tunisie.....	TS
Pologne.....	SP	Turkménistan.....	EZ
Portugal.....	CR, CS	Turquie.....	TC
Qatar.....	A7	Ukraine.....	UR
		Uruguay.....	CX
République arabe syrienne.....	YK		
République centrafricaine.....	TL	Vanuatu.....	YJ
République de Corée.....	HL	Venezuela.....	YV
République démocratique du Congo.....	9Q	Viet Nam.....	XV
République démocratique populaire lao*.....	RDPL		
République de Moldova.....	ER	Yémen.....	7O
République dominicaine.....	HI		
République populaire démocratique de Corée*.....	P	Zambie.....	9J
République tchèque.....	OK	Zimbabwe*.....	Z

* Cette marque n'est pas conforme aux dispositions du § 2.3 de l'Annexe.

الملحق رقم 04: نموذج شهادة ترقيم طائرة جزائرية .

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة النقل
مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية
شهادة الترخيم

1 - علامات الجنسية وعلامات الترخيم	2 - الصانع والرمز المميز للطائرة كما حدده الصانع	3 - رقم تسلسل الطائرة
4 - لقب وعنوان المالك : 5 - لقب وعنوان المستغل :		
6 - يشهد بموجب هذه الوثيقة أن الطائرة المعيّنة أعلاه تمّ قيدها حسب الأصول في سجل ترقيم الطيران الجزائري طبقاً لأحكام الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي المؤرخة في 7 ديسمبر سنة 1944 والقانون رقم 06-98 المؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998 الذي يحدّد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المعدل والمتّم.		
7 - الملاحظات		
(التوقيع والختم)		حرر بالجزائر في
المحطة الجوية الملحقة يعاد إلى السلطة المكلفة بالطيران المدني في حالة إتلاف الطائرة.		

نموذج شهادة ترقيم صادرة من منظمة الإيكاو.

* État ou Autorité d'immatriculation sous marque commune Ministère Direction ou Service		*
CERTIFICAT D'IMMATRICULATION		
1. Marque de nationalité ou marque commune et marque d'immatriculation	2. Constructeur et désignation de l'aéronef donnée par le constructeur	3. N° de série de l'aéronef
4. Nom du propriétaire		
5. Adresse du propriétaire		
6. Il est certifié par les présentes que l'aéronef ci-dessus désigné a été dûment inscrit dans le conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale (nom du registre) en date du 7 décembre 1944 et (†)		
(Signature)		
Délivré le		
(†) Lois et règlements applicables.		
*		

* Réserve à l'État d'immatriculation ou à l'autorité d'immatriculation sous marque commune.

الملحق رقم 05: نموذج شهادة قابلية الملاحه .

<p>نسخة رقم Copy n°</p>	<p>الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية PEOPLE'S AND DEMOCRATIC REPUBLIC OF ALGERIA</p>	<p>الرقم N°</p>
<p>وزارة النقل MINISTRY OF TRANSPORTS</p> <p>.....</p> <p>شهادة قابلية الملاحه CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS</p> <p>.....</p>		
<p>1. Nationality and registration marks</p>	<p>1. Manufacturer and designation of aircraft</p>	<p>3. Aircraft serial number</p>
<p>4. Catégories 4. الأصناف</p>		
<p>5. سلمت شهادة قابلية الملاحه هذه للطائرة المبينة أعلاه طبقا للاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقعه بشيكاغو في تاريخ 7 ديسمبر 1944 وللقوانين الجزائرية، تعتبر هذه الطائرة صالحة للطيران لما تتم صيانتها واستعمالها في إطار النصوص المذكورة أعلاه والحدود الاستعمالية المطبقة.</p> <p>5. This certificate of airworthiness is issued pursuant to the Convention on international civil aviation dated on december 7th 1944 and to algerians regulations, in respect of the above mentioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.</p>		
<p>Issued on the سلمت يوم</p> <p>السلطة المكلفة بالطيران المدني AUTHORITY IN CHARGE OF CIVIL AVIATION</p>		
<p>6. Validity (see overleaf)</p> <p>6. تجديد الصلاحية (أنظر إلى التأشيرات)</p>		

صلاحية شهادة قابلية الملاحة

VALIDITY OF THE CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS

تاريخ ومكان الفحص	نتائج الفحص و تاريخ انتهاء الصلاحية	إمضاء الخبراء	تاريخ ومكان الفحص	نتائج الفحص و تاريخ انتهاء الصلاحية	إمضاء الخبراء
Date and places of the exam	Results of the exam limit date of validity	visa	Date and places of the exam	Results of the exam limit date of validity	visa

الملحق رقم 06 : نموذج منظمة إيكوا لبطاقة الصحة العامة الخاصة بتحديد موقع الراكب.

المرفق (١٣) - نموذج تحديد موقع الراكب لأغراض الصحة العمومية

نموذج تحديد موقع الراكب لأغراض الصحة العمومية: تطلب سلطات الصحة العمومية أن تقوموا باستيفاء هذا النموذج، من أجل حماية صحتكم، عندما تشكل هذه السلطات في وجود مرض «سار» على متن الطائرة. ومن شأن المعلومات التي تقدمونها أن تساعد سلطات الصحة العمومية على الاتصال بكم في حالة تعرضكم لمرض «سار» ومن المهم استيفاء هذا النموذج استيفاء كاملاً ودقيقاً. وسوف تحتفظ هذه السلطات بمعلوماتكم وفقاً للقوانين السارية ولن تُستعمل إلا لأغراض الصحة العمومية.

يرجى استيفاء نموذج واحد بواسطة شخص بالغ من كل أسرة. يرجى الكتابة بخط واضح. يرجى تركه خاتماً قرعة بين الكلمات.

معلومات الرحلة	1- اسم شركة الطيران	2- رقم الرحلة	3- رقم المقعد	4- تاريخ الوصول (يوم/شهر/سنة)

معلومات شخصية:	5- اللقب (اسم العائلة)	6- الاسم الأول	7- الاسم الأوسط	8- الجنس
				نكر <input type="checkbox"/> أنثى <input type="checkbox"/>

رقم الهاتف حيث يمكن الاتصال بكم في أثناء الإقامة، يتضمن رقم الدولة والمدينة.

9- رقم المحمول	10- العمل
11- المنزل	12- أخرى
13- البريد الإلكتروني	

عنوان الإقامة الدائم	14- الرقم والشارع (يفصل بين الرقم واسم الشارع بـ مربع فارغ)	15- رقم المنطقة

16- المدينة	17- الدولة/المنطقة

18- الدولة	19- الرمز البريدي

العنوان المؤلف: إذا كنت زائراً، أكتب فقط أول مكان ستقيم به.

12- اسم الفندق (إن وجد)	21- الرقم والشارع (يفصل بين الرقم واسم الشارع بـ مربع فارغ)	22- رقم المنطقة

23- المدينة	24- الدولة/المنطقة

25- الدولة	26- الرمز البريدي

معلومات الاتصال في حالة الطوارئ للشخص يمكنه الاتصال به خلال ٢٠ يوماً التالية

27- اللقب (اسم العائلة)	28- الاسم الأول	29- المدينة

30- الدولة	31- العنوان البريدي

32- رقم المحمول	33- رقم آخرى

34- رفاق السفر - من أفراد الأسرة، ادرج فقط العمر إذا كانوا أصغر من ١٨ سنة من العمر

اللقب (اسم العائلة)	الاسم الأول	رقم المقعد	عمر > ١٨

35- رفاق السفر - من غير أفراد الأسرة، ادرج أيضا اسم المجموعة (إن وجدت)

اللقب (اسم العائلة)	الاسم الأول	المجموعة (جولة، فريق، عمل، أمور أخرى)

الملحق رقم 07: نموذج لرخصة المرور الوطنية.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC OF ALGERIA

وزارة النقل
MINISTRY OF TRANSPORT

رخصة المرور الوطنية
NATIONAL PERMIT TO FLY

تصدر رخصة المرور الوطنية هذه، طبقا للمادة 21 من اللرسوم التنفيذي رقم 04-108 المؤرخ في 23 صفر عام 1425 الموافق 13 أبريل سنة 2004 للمطائرة :

This national permit to fly issued pursuant to article 21 of the executive decree N° 04-108 dated on 13th April 2004 to the aircraft :

نموذج الطائرة : نوع الطائرة : الرقم التسلسلي :

Manufacturer : Type of aircraft : Serial number :

تمنح للمؤسسة - (الاسم والعنوان) :

Granted to company (name and address).....

الغرض :

In order to.....

هذه الوثيقة صالحة من تاريخ..... إلى تاريخ.....

This document is valid from..... to.....

تصحب رخصة المرور بالوثائق الآتية.....

Documents associated with the permit to fly.....

حدود وملاحظات خاصة :
محدد بالأراضي الجزائرية :

Limited to Algerian territory لا نعم

NO Yes

نقل المسافرين والرحلات الاستعمارية غير مرخصة :

The transport of passengers and the Air show are not authorized

أخرى :.....

Others :.....

سلمت يوم :.....

Issued on the :.....

مدير الطيران المدني والأرصاد الجوية
The Director of Civil Aviation and Meteorology

الملحق رقم 09: دفتر الشروط المطبق على الشركة الوطنية للنقل الجوي

المكلفة بتأدية تبعات الخدمة العامة مقابل استفادتها تعويضاً مالياً من الدولة .

الملحق

العقوبة الإدارية المناسبة، بعد إنذار مصحوب بأجل يتناسب مع درجة التقصير وضرورة السرعة في معالجته.

المادة 5 : تحدّد مسبقاً أسعار وشروط النّقل التي سيعمل بها في إطار دفتر الشروط هذا باتفاق مشترك بين السلطة المكلفة بالطيران المدني والشركة الوطنية.

المادة 6 : يتعيّن على الشركة الوطنية أن تؤدي بنفسها تبعات الخدمة العامة موضوع دفتر الشروط هذا.

وبهذه الصّفة توفر الوسائل البشرية والمادية المناسبة.

المادة 7 : يتعيّن على الشركة الوطنية احترام القوانين والنصوص التنظيمية الخاصة بالملاحة الجوية أثناء الاستغلال.

المادة 8 : يجب على الشركة الوطنية للنقل الجوي أن تطلع الوزير المكلف بالطيران المدني بالمعلومات المتعلقة بمدى تنفيذ شروط تبعات الخدمة العامة المؤداة.

يجب على الشركة الوطنية، في هذه الحالة أن تضع تحت تصرف السلطة المكلفة بالطيران المدني المعلومات والوثائق المالية والتقنية والتجارية التي تحتاجها هذه الأخيرة للتحقق فيما إذا كانت الشركة تحترم الالتزامات المفروضة عليها وفقاً للنصوص التشريعية والتنظيمية وكذا وفقاً لدفتر الشروط هذا.

المادة 9 : تمسك الشركة الوطنية محاسبية تحليلية تسمح بتحديد التكاليف الحقيقية والنواتج والنتائج الناجمة عن إنجاز كل تبعة من تبعات الخدمة العامة وذلك وفقاً للقوانين والتنظيمات السارية المفعول.

المادة 10 : تقدّم الشركة الوطنية عن كلّ سنة مالية، للوزير المكلف بالطيران المدني قبل 30 أبريل من كلّ سنة، تقييماً لمبالغ الاعتمادات التي يجب أن تخصص لها لتغطية التكاليف الحقيقية الناجمة عن تبعات الخدمة العامة المفروضة عليها وفقاً لدفتر الشروط هذا.

يحدّد الوزير المكلف بالطيران المدني والوزير المكلف بالمالية مبالغ الاعتمادات التي ستخصص.

يمكن مراجعة الاعتمادات المخصصة خلال السنة المالية الجارية في حالة ما إذا فرضت تبعات خدمة عامة جديدة على الشركة الوطنية هذه.

المادة 11 : تحوّل مساهمات الدولة مقابل تبعات الخدمة العامة إلى الشركة الوطنية التي تؤديها وفقاً للإجراءات الموضوعة في هذا الإطار .

المادة 12 : يجب إرسال حصيلة استعمال مساهمات الدولة إلى الوزير المكلف بالمالية في نهاية كل سنة مالية.

المادة 13 : تسجّل المساهمات السنوية المحصّدة في إطار دفتر الشروط هذا المتعلقة بتبعات الخدمة العامة في ميزانية الوزير المكلف بالطيران المدني وفقاً للإجراءات المحصّدة في التشريع والتنظيم المعمول بهما.

الوزير المكلف **الشركة الوطنية** **الوزير المكلف**
بالطيران المدني **بالمالية**

دفتر الشروط المطبق على الشركة الوطنية للنقل الجوي المكلفة بتأدية تبعات الخدمة العامة مقابل استفادتها تعويضاً مالياً من الدولة

المادة الأولى : طبقاً للمادة 9 من القانون رقم 06-98 المؤرّخ في 3 ربيع الأوّل عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998 الذي يحدّد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المعدّل والمتمم، وأحكام المرسوم التنفيذي رقم 30 - 501 المؤرّخ في 3 ذي القعدة عام 1424 الموافق 27 ديسمبر سنة 2003 والمتضمّن دفتر الشروط المطبق على الشركة الوطنية للنقل الجوي المكلفة بتأدية تبعات الخدمة العامة مقابل استفادتها تعويضاً مالياً من الدولة تكلف الشركة (عنوان الشركة).

.....
.....
..... من قبل الدولة
بتأدية تبعات الخدمات العامة الآتية :
.....
.....

المادة 2 : تستفيد الشركة الوطنية المذكورة أعلاه تعويضاً مالياً عادلاً ومنصفاً من الدولة مقابل تأدية تبعات الخدمة العامة.

المادة 3 : يتعيّن على الشركة الوطنية تأدية تبعات الخدمة المحصّدة أعلاه في أحسن إطار أمّني وكذا في أحسن الشروط الاقتصادية والاجتماعية للجماعة.

وبهذه الصّفة، تقدّر السلطة المكلفة بالطيران المدني، وفقاً للظروف، الطابع المناسب للخدمة المؤداة بالخصوص على أساس المقاييس الآتية :

- 1 - المنفعة العامة،
- 2 - إمكانية اللجوء إلى أشكال أخرى من النّقل وقدرة أشكال النّقل هذه على الاستجابة للحاجات المعنية،
- 3 - أسعار النّقل الجوي وشروطه الممكن اقتراحها على المستعملين.

المادة 4 : يمكن السلطة المكلفة بالطيران المدني، في حالة عدم احترام الشركة الوطنية للالتزامات التي يفرضها دفتر الشروط هذا اتخاذ

الملحق رقم 10: نموذج بطاقة متدرّب.

نموذج بطاقة المتدرّب

MODELE-TYPE DE LA CARTE DE STAGIAIRE

<p>الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE</p> <p>وزارة النقل MINISTERE DES TRANSPORTS</p> <p>مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE</p> <p>بطاقة متدرّب</p> <p>.....</p> <p>CARTE DE STAGIAIRE</p> <p>.....</p> <p>رقم N°</p>	<p>ملاحظات OBSERVATIONS</p> <p>لا يمكن لأحد أن يقوم بالتدريب في الجو إن لم يكن حائزا على رخصة طيار أو متوقفا على بطاقة متدرّب.</p> <p>لا يمكن للملاح أثناء التدريب أن يقوم برحلة بمفرده من اختصاصه على متن طائرة إلا بترخيص وتحت رقابة معلم مؤهل.</p> <p>يجب على المتدرّب أن يجدد شهادة اللياقة البدنية المتعلقة برخصة طيار التي يرغب في الحصول عليها في الأجل المحدد لتجديدها</p> <p>Nul ne peut entreprendre d'entraînement en vol s'il n'est déjà titulaire d'une licence ou détenteur d'une carte de stagiaire.</p> <p>Un navigant à l'entraînement ne peut effectuer un vol, seul de sa spécialité à bord, qu'avec l'autorisation et sous contrôle d'un instructeur qualifié.</p> <p>Le stagiaire devra faire renouveler le certificat d'aptitude physique afférent à sa licence qu'il désire obtenir dans le délai fixé pour le renouvellement de ladite licence.</p>
---	--

<p>الصلاحية VALIDITE</p>	<p>إمضاء صاحب البطاقة Signature du Titulaire</p>	<p>الصورة PHOTOGRAPHIE</p>
<p>القتم - الإمضاء CACHET-SIGNATURE</p>	<p>صالحة إلى VALABLE JUSQU'AU</p>	
<p>تأهيل مخابر هاتفي لاسلكي QUALIFICATION DE RADIOTELEPHONIE</p> <p>شهادة رقم :</p> <p>صادرة بتاريخ :</p> <p>Certificat n° du</p> <p>اللغات :</p> <p>Langues :</p>	<p>NOM :</p> <p>اللقب :</p> <p>PRENOMS :</p> <p>الاسم :</p> <p>تاريخ الميلاد :</p> <p>NE LE :</p> <p>العنوان :</p> <p>ADRESSE :</p> <p>الإصدار :</p> <p>DELIVRANCE :</p>	
	<p>مدير الطيران المدني والأرصاد الجوية LE DIRECTEUR DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE</p>	

الملحق رقم 11: نموذج اعتماد شهادة طيران طاقم ومستخدم على متن طائرة.

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

MINISTERE DES TRANSPORTS

وزارة النقل

DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE مديرية الطيران المدني والارصاد الجوية

اعتماد

VALIDATION

Validation n° اعتماد رقم

Valable jusqu'au صالح إلى

Le titre شهادة
 N° رقم
 délivré le الصادرة يوم
 par من طرف
 obtenu par Mr/Mme تحصل عليها السيد/السيدة
 (Nom et prénom) (الاسم واللقب)
 Né(e) le المولود(ة) في
 à بـ
 Adresse العنوان
 Nationalité الجنسية
 est validé تعتمد
 Restriction et autorisation الحدود والتصريحات

Alger, le الجزائر، في

الإمضاء

Signature

الختم
 Cachet,

ملاحظة: يصدر هذا الاعتماد على أساس شهادة أجنبية. لا يمكن في أي حال استعماله لطلب شهادة معادلة أو اعتراف بشهادة لدى دولة أخرى.

N.B. Cette validation est délivrée sur la foi du titre étranger. Elle ne peut en aucun cas être utilisée pour solliciter une équivalence ou reconnaissance d'un titre auprès d'un autre Etat.

الملحق رقم 12: نموذج لرخصة طيار.

<p>I الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية DEMOCRATIC AND POPULAR REPUBLIC OF ALGERIA</p> <p>سلطة الطيران المدني CIVIL AVIATION AUTHORITY</p>  <p>II رخصة طيار LICENCE</p>	<p>III رقم N° تشهد الحكومة الجزائرية الديمقراطية الشعبية أن حامل هذه الشهادة مؤهل طبقا لاحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي، خاصة المعلق الأول وأنه يتمتع بالكفاءة لاداء الوظائف المتعلقة الخاصة بهذه الشهادة</p> <p>The Government of Democratic and Popular Republic of Algeria certifies that the holder of this licence has been found duly qualified in accordance with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, especially the Annex 1 and has been found competent to exercise the privileges attached to this licence.</p> <p>IV اللقب : Name : V الاسم : First Name : VI تاريخ الميلاد : Date of birth : VII العنوان : Address : VIII الجنسية : Nationality : IX توقيع حامل الإجازة : VII Signature of holder</p>	<p>VIII إدارة الطيران المدني CIVIL AVIATION ADMINISTRATION</p> <p>IX علامة وختم السلطة المصدرة لإجازة I- Seal of using authority</p> <p>X تاريخ الإصدار : Date issued : XI توقيع اسم الموظف المفوض حسب الانتضاء : Signature and name of duly authorized official</p>	<p>XI الصلاحية : بموجب إجازة تجديد هذه الإجازة قبل يتم ممارسة الامتيازات هذه الإجازة فقط لمسا يكون في حوزته الشهادة الطبية المسارية المفعول للامتيازات المناسية. Validity : the licence should be renewed before..... The privileges shall be exercised only when the holder has a valid medical certificate for the required privilege.</p> <p>XII الإمتيازات الخاصة بالهاتف اللاسلكي (RT) : حامل هذه الشهادة كلفه للعمل باللغة الإنجليزية بجهاز RT على متن الطائرات The appropriate privileges of the radiotelephony : The holder of this licence had shown his competence to work with in english with the RT. Instrument</p> <p>XIII ملاحظة / Remarks XIV تفاصيل أخرى Others details</p>
---	---	--	--

XIII تجديد التأهيلات RATINGS TO REVALIDATED		XII تصنيفات RATINGS		XIV تفاصيل أخرى Others details		ABBREVIATIONS USED IN THIS LICENCE الاختصارات المستخدمة في هذه الإجازة	
ملاحظات / حدود Remarks/Limitations	ملاحظات / حدود Remarks/Limitations	تاريخ الامتحان Date of test	صحة إلى غاية Valid until	تصريح الممتحن Examiner's authorisation	إمضاء السلطة Authority's signature	الطراز Type	الاصنف Class
						PPL	Private Pilot Licence إجازة طيار خاص
						ATPL	Airline Transport Pilot Licence إجازة طيار خط جوي
						CPL	Commercial Pilot Licence إجازة طيار تجاري
						IR	Instrument rating is required أهلية الطيران الآلي
						(A)	Aircraft طائرة
						SE	Single-Engine المحرك الواحد
						ME	Multi-Engine المتعدد المحركات
						MPA	Multipilot Aircraft طائرة ذات طيارين متعددين
						SPA	Single Pilot Aircraft طائرة ذات طيار واحد
						R/T	Radio Telephony التراديو اللاسلكي
						MEP	Multi Engine Piston طائرة متعددة المكابس
						SEP	Single Engine Piston طائرة وحيدة المكابس
						Type	الطراز
						Class	الاصنف
						FI	Flight Instructor معلم الطيران
						CP	Co-pilot مساعد طيار
						RPPPL	As private pilot only فقط طيار خاص
						CRI	Class Ratings Instructor المصنف معلم أهليات
						TRI	Type Ratings Instructor معلم أهليات الطراز
						IRI	Instrument rating instructor معلم الطيران الآلي
						FE	Flight examiner ممتحن الطيران
						CRE	Class rating examiner ممتحن الطيران الآلي
						TRE	Type Ratings examiner ممتحن أهليات الطراز
						IRE	Instrument rating examiner ممتحن الطيران الآلي
						SFE	Synthetic flight examiner ممتحن طياران مزودج
						FIE	Flight instructor examiner معلم و ممتحن الطيران

الملحق رقم 13: نموذج لشهادة الأمن والإنقاذ.

الصورة Photographie	(VII) إمضاء صاحبها Signature du titulaire	QUALIFICATIONS				(XIII) ملاحظات OBSERVATIONS
		طابع - إمضاء Cachet-Signature	شهادة صالحة إلى Certificat valable jusqu'au	تاريخ Date	طبيعة التأهيل Nature de la qualification	
Nom : : (IV) اللقب						
Prénom : : الاسم						
Date de naissance : : (IVa) تاريخ الأيداد						
Adresse : : (V) العنوان						
Nationalité : : (VI) الجنسية						
Certificat n° : : (III) رقم الشهادة						
Délivré le : : (X) تاريخ التسليم						

(I) الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE	رقم الشهادة : Certificat n°		طابع - إمضاء Cachet-Signature	شهادة صالحة إلى Certificat valable jusqu'au
	الصلاحية VALIDITE			
(II) شهادة أمان وإنقاذ CERTIFICAT DE SECURITE ET SAUVETAGE	طابع - إمضاء Cachet-Signature	شهادة صالحة إلى Certificat valable jusqu'au		

ممتوحة وفقا لقواعد المنظمة الدولية للطيران المدني
Délivré conformément aux normes de l'Organisation de l'aviation
Civile Internationale - O.A.C.I.

الملحق رقم 14: الاختبارات العملية من أجل منح شهادة الإنقاذ والأمن.

* يتعين عليه بعد ذلك أن يقفز من حافة المسبح مع صدرية مطوية في يده و ارتدائها و نفخها حسب القواعد المعمول بها حينما يكون في الماء دون الغرق في أقل من دقيقتين أيضا.

* يتعين على المترشح بعد ارتداء الصدرية، أن يجذب على مسافة 25مترا و في أقل من دقيقتين مترشحا آخر يلعب دور مسافر في حالة غرق مزود أيضا بصدرية إنقاذ. يجب أن يكون رأس المسافر الجذوب خلال مدة الجذب، خارج الماء و يستطيع التنفس طبيعيا.

* يجب على المترشح المزود بصدرية الصعود على متن زورق الإنقاذ حسب القواعد المعمول بها دوما، وبمجرد الصعود على متنه، التمرکز بنقطة القيادة لمساعدة المسافرين على الصعود.

ب - الإسعاف :

يجري امتحان الإسعاف في تصميم الطائرة لكي يتقرب أكثر من واقع "الأرضية" (لاسيما ضيق المكان).

- الاستخراج من المقعد :

يتعين على المترشح استخراج مسافر فاقد للوعي من مقعده، وفقا لبعض القواعد ووضعه إما بطريقة PLS إذا كانت نتائج الفحص القلبي التنفسي مرضية وإما على الظهر للقيام بتدليك قلبي خارجي فضلا عن التنفس الاصطناعي حين غياب النبض و التهوية.

- الإغماس :

يقوم المترشح بعملية الإنعاش على عارض محاكاة : تدليك قلبي خارجي فضلا عن تنفس اصطناعي. حذار، إن العارض بارع! فإنه قادر على كشف نسبة الهواء المنفوخ (الكثير من الهواء يعتبر مفرطا و القليل بعد غير كاف)، وكذا كسر غير إرادي للضلع في حالة تحريك رديء على قفص صدر المسافرين. حذار، أضلاع مكسورة، هواء منفوخ ناقص أو زائد = راسب.

علاجات أخرى :

يتعين على المترشح تشخيص أي مرض من شأنه أن يصادفه على متن الطائرة (من العصاب المعدي الصغير إلى سكون الكسر مع وضع جياشر حسب الوسائل الموجودة على متن الطائرة مرورا بأزمة التقبض المستمر و الولادة السابقة الأوان عند الطيران). يكون تشخيص المرض و السلوك الواجب التحلي به و العلاج القدم و المتابعة الطبية للمسافر كلها مقاييس تعمل لجنة التحكيم على تقييمها.

الملحق الثاني**الاختبارات العملية من أجل منح شهادة الإنقاذ و الأمن****أ - الأمن :****- معدات الأمن :**

يجب على المترشح أن يقدم للممتحن مواصفات التشغيل و شروط الاستعمال و الأعمال الواجب القيام بها أثناء الفحص ما قبل الطيران لكل معدات الأمن أو جزء منها و التي من شأنها أن يتداولها على متن طائرة.

تتضمن معدات الأمن لاسيما ما يأتي : مطافئ BCF، CO2 و H2O، زوارق إنقاذ، مزالق، معالم أمنية، معدات نارية، فأس، صدريات إنقاذ، أحزمة جو - أرض و تجهيزات الحماية التنفسية.

يجب على المترشح أيضا أن يستعرض عند تحضير الطيران في حجرة القيادة الأوضاع الأمنية للسماة مجمعة أو مرفوعة باتجاه سير الطائرة أو الاتجاه المعاكس لسير الطائرة أو كذلك الإشارة إلى كيفية تحضير امرأة حامل على الهبوط الاستعجالي.

- اختبار الحريق / الدخان :

يجب على المترشح الدخول في حجرة مدخنة (تصميم) و استعمال مطفاة و حماية تنفسية بعد ذلك (قارورة أكسيجين محمولة و قناع)، ثم التوجه إلى أقصى هذه الحجرة للقيام بإعلان بواسطة هاتف داخلي و النكص على عقبه.

عند الخروج من حجرة تصميم، يراقب الممتحن التجهيز المناسب للحماية التنفسية (موضع القارورة، مسافة القناع و تشغيله) و كذا نزاع خابور المطفاة (و إلا يصبح غير قابل للاستعمال). يجب إنجاز المرحلة الأولى هذه في أقل من دقيقتين، تحسب انطلاقا من دخول المترشح في حجرة تصميم. و يمكن الزيادة في الوقت المخصص أو تخفيضه بمعىة لجنة التحكيم، تبعاً لحجم التصميم و شكله.

* يتوجه المترشح بعد خروجه من حجرة تصميم، إلى غرفة أخرى لإطفاء حريق أو عدة حرائق حقيقية. تتم عملية الإطفاء هذه أيضا في أقل من دقيقتين.

اختبار في المسبح :

* يجب على المترشح في البداية أن يقطع مسافة 50 مترا سباحة في أقل من دقيقتين على أن تكون الانطلاقة قفزا.

الملحق رقم 15: نموذج تقرير لتصليح عطل من الدرجة الأولى.

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION				Form Approved Budget Bureau No. 04-R060.1	
MAJOR REPAIR AND ALTERATION (Airframe, Powerplant, Propeller, or Appliance)				FOR FAA USE ONLY	
				OFFICE IDENTIFICATION	
INSTRUCTIONS: Print or type all entries. See FAR 43.9, FAR 43 Appendix B, and AC 43.9-1 (or subsequent revision thereof) for instructions and disposition of this form.					
1. AIRCRAFT	MAKE	Stinson		MODEL	108-3
	SERIAL NO.	4632M		NATIONALITY AND REGISTRATION MARK	N6632M
2. OWNER	NAME (As shown on registration certificate)			ADDRESS (As shown on registration certificate)	
	Douglas VanSicklen			1422 East Valley Rd. Santa Barbara, Cal. 93108	
3. FOR FAA USE ONLY					
The data identified herein complies with applicable airworthiness requirements and is approved only for above described aircraft subject to conformity inspection by a person authorized in FAR 43.7 FAA Inspector, Van Nuys FSDO: <i>[Signature]</i> Date: <u>9-23-93</u>					
4. UNIT IDENTIFICATION					5. TYPE
UNIT	MAKE	MODEL	SERIAL NO.	REPAIR	ALTERATION
AIRFRAME	***** (As described in item 1 above) *****				X
POWERPLANT	Franklin	6A4-165-B3			X
PROPELLER					
APPLIANCE	TYPE				
	MANUFACTURER				
6. CONFORMITY STATEMENT					
A. AGENCY'S NAME AND ADDRESS			B. KIND OF AGENCY		C. CERTIFICATE NO.
Walter T. Marple Marple Aviation Inc. 350 B East Santa Maria St. Santa Paula, Cal. 93060			<input checked="" type="checkbox"/> U.S. CERTIFICATED MECHANIC <input type="checkbox"/> FOREIGN CERTIFICATED MECHANIC <input type="checkbox"/> CERTIFICATED REPAIR STATION <input type="checkbox"/> MANUFACTURER		1004469 R&P
D. I certify that the repairs and/or alteration made to the unit(s) identified in item 4 above and described on the reverse or attachments hereto have been made in accordance with the requirements of Part 43 of the U.S. Federal Aviation Regulations and that the information furnished herein is true and correct to the best of my knowledge.					
DATE			SIGNATURE OF AUTHORIZED INDIVIDUAL		
16 Sept. 1993			Walter T. Marple <i>[Signature]</i>		
7. APPROVAL FOR RETURN TO SERVICE					
Pursuant to the authority given persons specified below, the unit identified in item 4 was inspected in the manner prescribed by the Administrator of the Federal Aviation Administration and it is <input checked="" type="checkbox"/> APPROVED <input type="checkbox"/> REJECTED					
BY	FAA PT. STANDARDS INSPECTOR	MANUFACTURER	<input checked="" type="checkbox"/>	INSPECTION AUTHORIZATION	OTHER (Specify)
	FAA DESIGNER	REPAIR STATION		CANADIAN DEPARTMENT OF TRANSPORT INSPECTOR OF AIRCRAFT	
DATE OF APPROVAL OR REJECTION		CERTIFICATE OR DESIGNATION NO.		SIGNATURE OF AUTHORIZED INDIVIDUAL	
9-23-93		1004469 IA		Walter T. Marple <i>[Signature]</i>	

الملحق رقم 17: دفتر الشروط العامة الذي يحدد تكاليف

وتبعات الخدمة العمومية المخصصة للمؤسسة الوطنية للملاحة الجوية.

المادة 8 : ترخص الدولة للمؤسسة الوطنية للملاحة الجوية قصد ممارسة مهمتها، تحصيل إيرادات الهياكل والخدمات والمنشآت المستعملة.

تحدد النسب القاعدية لإيرادات الاستعمال كل سنة، حيث تضبط بكيفية تسمح بتوازن الميزانية وتبقى منسجمة مع مستوى الخدمات وجودتها وذلك طبقا للقواعد الدولية.

المادة 9 : تتولى المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية فئرة الإيرادات وتحصيلها وذلك طبقا للمادة 8 أعلاه ويجب عليها أن تقوم بمتابعة دقيقة.

المادة 10 : استجابة لطابع المصالح العام الذي تخوله مهمة الخدمة العمومية، يمكن أن تطلب الدولة من المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية اهدات بعض المصالح أو الانشاءات أو الإبقاء عليها قيد الاستغلال، حتى وإن كانت هذه المصالح أو الانشاءات تمثل منفعة اقتصادية قليلة أو منعدمة لدى المؤسسة.

يفهم من عبارتي مصالح أو إنشاءات خدمة خاصة تقدم لمستعملي المجال الجوي والمطارات بما في ذلك المطارات المختلطة.

المادة 11 : تساهم الدولة في تمويل استثمارات التنمية التي تصادق عليها الحكومة في إطار المخططات الوطنية للتنمية وذلك على شكل مساهمات نهائية.

تخص هذه الاستثمارات عمليات الدراسات وتسيير وإنشاء الهياكل القاعدية وتطويرها وتجهيزاتها أمن الملاحة الجوية ومصالحها.

يفهم من عبارات هياكل وتجهيزات ومصالح أمن الملاحة الجوية، كل المباني والتجهيزات والمصالح المرتبطة بتنفيذ العمليات التقنية لاستغلال الأمن الطيران.

المادة 12 : ترسل المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية في كل سنة مالية وقبل 30 أبريل إلى وزارة النقل، تقييمها لميزانيتها والمبالغ التي تدفع لها قصد تغطية سعر تكلفة الخدمات والتبعات التي على عاتقها وذلك طبقا للمادتين 8 و10 أعلاه.

يضبط وزير النقل الاعتمادات المخصصة بالاتفاق مع الوزير المكلف بالمالية أثناء اعداد ميزانية التسيير.

ويمكن مراجعة تخصيصات القروض أثناء السنة المالية إذا ما نصت احكام تشريعية أو تنظيمية جديدة على تعديل هذه التبعات.

المادة 13 : تدفع التخصيصات المالية التي تحصلها الدولة الى المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية طبقا للاجراءات المقررة في إطار التشريع المعمول به.

دفتر الشروط العامة الذي يحدد تكاليف وتبعات الخدمة العمومية المخصصة للمؤسسة الوطنية للملاحة الجوية

المادة الاولى : المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية عنصر اساسي للمنظومة الوطنية للنقل الجوي، حيث تسهر على ضمان خدمة عمومية باسم الدولة.

تهدف نشاطاتها الى ضمان أمن الملاحة الجوية، في المجال الجوي الذي تحت مسؤولية الجزائر وذلك طبقا للالتزامات الناجمة عن المعاهدات والاتفاقيات المبرمة في هذا الميدان.

المادة 2 : تنفذ خدمات مصالح المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية حسب مبادئ الخدمة العمومية ويجب أن تكون مطابقة للمقاييس والممارسات الدولية المصادق عليها من طرف الجزائر مع الأخذ بعين الاعتبار الخصوصيات المدخلة من طرف التنظيم الجوي الوطني.

كما تهدف هذه الخدمات بصفة دائمة وفي أن واحد الى ضمان أمن النقل الجوي وانتظامه واقتصاده.

المادة 3 : تلتزم المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية في إطار وتحقيق اهدافها المسطرة في مخططات التنمية والانتاج بضمن ما يأتي :

- نتائج الاستغلال وخاصة العمل الفعال لأمن الحركة الجوية،

- تسيير الممتلكات المخصصة لها واستثمارها،

- تحسين نوعية خدمات أمن الملاحة الجوية.

المادة 4 : يتعين على المؤسسة أن تضع حيز التنفيذ، على مستوى مطلوب، الوسائل البشرية عن طريق تنفيذ مخططات التكوين وتجديد المعارف التي يستوجبها التطور التكنولوجي، والوسائل والتجهيزات والمنشآت الضرورية لممارسة مهمتها.

المادة 5 : يتعين على المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية أن تضمن صيانة المنشآت الأمنية، وتحرر دوريا تقريرا حول سير المنشآت والخدمات.

المادة 6 : يتعين على المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية أن تؤمن حراسة المنشآت والبنائنات قصد المحافظة على أمن المستعملين والممتلكات على حد سواء.

المادة 7 : تحتفظ الدولة بحق التفتيش والتحرري حول حالة مصالح الامن وتجهيزاتها وعملها وحول نوعية الخدمة ومرئودية الاستثمارات.

الملحق رقم 18: نموذج لإجازة مراقب الحركة الجوية

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
PEOPLE'S DEMOCRATIC
REPUBLIC OF ALGERIA

مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية
DIRECTORATE OF CIVIL AVIATION
AND METEOROLOGY

إجازة مراقب الحركة الجوية
AIR TRAFFIC CONTROLLER'S

LICENCE N°	رقم الإجازة
الصورة Photography	IV - إمضاء صاحب الإجازة Hplder's signature
Name in full	V - الاسم واللقب
Date of Birth	V a - تاريخ الميلاد
Place of Birth	مكان الميلاد
Address	VI - العنوان
Nationalty	VII - الجنسية
Number of licence	VIII - رقم الرخصة
Delivered	تاريخ التسليم
Signature	IX - إمضاء
and Stamp	X - الختم
عن مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية For Civil Aviation and Meteorology Directorate	

I - الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
PEOPLE'S DEMOCRATIC
REPUBLIC OF ALGERIA

مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية
DIRECTORATE OF CIVIL AVIATION
AND METEOROLOGY

II - إجازة مراقب الحركة الجوية
AIR TRAFFIC CONTROLLER'S LICENCE

III - رقم
N°

ممنوحة وفقا لتواعد المنظمة الدولية للطيران المدني،
Issued pursuant to the orders in council
and regulation in force to the international
civil aviation organization

LICENCE N°		رقم الإجازة
المطار Aerodrome	المؤهلات Rating	الفئة الثانية Second Class

LICENCE N°		رقم الإجازة
المطار Aerodrome	المؤهلات Rating	الفئة الأولى First Class

LICENCE N°		رقم الإجازة
الاقتراب Approach	المؤهلات Rating	الفئة الأولى First Class

LICENCE N°		رقم الإجازة
المطار Aerodrome	المؤهلات Rating	الفئة الثالثة Third Class

ملاحظة :
لا يمكن أن تتعدى صلاحية هذه الإجازة مدة صلاحية الشهادة الطبية
Observation :
The validity of this licence cannot exceed the period of validity of medical certificate.

LICENCE N°		رقم الإجازة
المؤهلات Rating	تاريخ السحب Date of issue	الإمضاء Signature

الملحق رقم 19: استمارة تبليغ عن الحوادث /الوقائع الخاصة بالطيران المدني.

الملحق

برامج التأهيلات

أولا - المعارف :

يجب على المترشح أن يثبت على الأقل معرفته للمواضيع أدناه، المبيّنة بالقدر الذي يكون لها أثر في المنطقة التي يكون مكلفا بها في مستوى يتطابق مع الامتيازات الممنوحة :

أ - تأهيل مراقب المحطة الجوية :

- 1 - تنظيم المحطة الجوية : الخصوصيات المادية ومستلزمات المساعدة البصرية،
- 2 - هيكل الفضاء الجوي،
- 3 - قواعد و إجراءات ومصدر المعلومات الواجب تطبيقها،
- 4 - منشآت الملاحة الجوية،
- 5 - تجهيزات مراقبة حركة المرور الجوية واستعمال هذه التجهيزات،
- 6 - طوبوغرافيا أهم النقاط المرجعية،
- 7 - خصوصيات حركة المرور الجوية،
- 8 - الظواهر الجوية،
- 9 - مخطط الاستعجال و البحث و الإنقاذ.

ب - تأهيل مراقبة الاقتراب والمراقبة الجوية :

- 1 - هيكل الفضاء الجوي،
- 2 - قواعد و إجراءات ومصدر المعلومات الواجب تطبيقها،
- 3 - منشآت الملاحة الجوية،
- 4 - تجهيزات مراقبة حركة المرور الجوية واستعمال هذه التجهيزات،
- 5 - طوبوغرافيا أهم النقاط المرجعية،
- 6 - خصائص حركة المرور الجوية و سريان حركة المرور الجوية،
- 7 - الظواهر الجوية،
- 8 - مخطط الاستعجال و البحث و الإنقاذ.

ج - تأهيل مراقبة رادار الاقتراب ومراقبة رادار الاقتراب المفصل و مراقبة رادار جهوي :

يجب على المترشح أن يستوفي الشروط كما هو منصوص عليها في الحالة الثانية أدناه بالقدر الذي يكون لها أثر في المنطقة التي يكون مكلفا بها ويثبت على الأقل معرفته للمواضيع الإضافية أدناه في مستوى يتطابق والامتيازات الممنوحة :

ثانيا - الخبرة :

يجب على المترشح أن يقوم بما يأتي :

أ - أن يكون قد تابع بنجاح درسا معتمدا،

ب - أن يضمن، بصفة مرضية، تحت إشراف مراقب حركة المرور الجوية حائز التأهيل الملائم القيام بما يأتي :

1 - تأهيل مراقبة المحطة الجوية : مراقبة المحطة الجوية للمحطة الجوية التي التمس من أجلها هذا التأهيل خلال فترة اختبار من تسعين (90) ساعة على الأقل أو شهر. و يتم الاحتفاظ بالأجل البعيد.

2 - تأهيل مراقبة الاقتراب : مراقبة رادار الاقتراب أو المراقبة الجهوية أو مراقبة رادار جهوي

التي التمس من أجلها التأهيل خلال فترة اختبار من مائة و ثمانين (180) ساعة على الأقل أو ثلاثة (3) أشهر ويتم الاحتفاظ بالأجل البعيد.

3 - تأهيل مراقبة رادار الاقتراب المفصل : إما مائتي (200) اقتراب مفصل على الأقل منها مائة (100) اقتراب كحد أقصى يتم إنجازها على جهاز مقلد رادار وافقت عليه لهذا الغرض مصلحة إصدار الإجازات و إما 50 اقتراب مفصل على الأقل يتم إنجازها بالهيئة وبواسطة التجهيز والتي التمس من أجلها هذا التأهيل.

ج - جمع خبرة خمس و عشرين (25) اقترابا على الأقل مع مؤشر شامل (PPI) أنجزت بواسطة أجهزة مراقبة من النوع المستعمل من الهيئة التي يلتزم من أجلها هذا التأهيل تحت إشراف مراقب رادار الاقتراب الحائز على تأهيل ملائم إذا كانت امتيازات تأهيل مراقبة رادار الاقتراب تشمل وظائف رادار اقتراب المراقبة.

ثالثا - المهارة :

يجب على المترشح أن يثبت، على مستوى يتطابق و الامتيازات الممنوحة ، أنه يتمتع بالمهارة الضرورية و يكون حصيفا و يجب أن يحقق أداءات تمكنه من القيام بخدمة مراقبة المحطة الجوية تكون آمنة ومنتظمة و سريعة.

الملحق رقم 20: نموذج لإجازة مراقب الحركة الجوية

<input type="checkbox"/> مختصر ACCID (حادث) <input type="checkbox"/> مختصر INCID (واقعة خطيرة)	مختصر ACCID بالتنسبة للحوادث مختصر INCID بالتنسبة للوقائع الخطيرة
	صانع الطائرة وطرازها وعلامات جتسيبتها وتسجيلها ورقمها المسلسل
	اسم المالك أو المستغل أو مستأجر الطائرة إن وجد
	اسم ومؤهلات قائد الطائرة
	جتسية أعضاء الطاقم والركاب
- الأشخاص على متن الطائرة :..... (الطاقم :/..... الركاب :.....) القتلى :..... - الجرحى :..... - غير ذلك :.....(قتلى أو جرحى بجروح بليغة)	عدد أفراد طاقم الطائرة والركاب الموجودين على متن الطائرة الذين قتلوا أو أصيبوا بجروح بليغة، وغيرهم ممن قتلوا أو أصيبوا بجروح بليغة.
التوقيت المحلي التوقيت العالمي	تاريخ ووقت وقوع الحادث أو الواقعة الخطيرة (بالتوقيت المحلي أو العالمي)
	آخر نقطة غادرت منها الطائرة ونقطة الهبوط المقصودة
	موقع الطائرة بالإشارة إلى نقطة جغرافية يسهل التعرف عليها وكذا خطي العرض والطول
	وصف الحادث أو الواقعة الخطيرة ومدى الضرر الذي أصاب الطائرة بقدر ما هو معروف
	بيان إلى أي مدى ستقوم دولة وقوع الحادث أو الواقعة بإجراء التحقيق أو تعتزم تفويض سلطاتها في هذا الشأن
	الخصائص الطبيعية لمنطقة الحادث أو الواقعة الخطيرة وبيان صعوبات الوصول إلى الموقع أو الإجراءات الخاصة للوصول إليه
	ذكر علامة تمييز السلطة المبلغة ووسائل الاتصال بالحقق المعين ومصالحة التحقيق في الحادث في دولة وقوع الحادث أو الواقعة
<input type="checkbox"/> نعم <input type="checkbox"/> لا	وجود محتمل لبضائع خطرة على متن الطائرة ووصفها

الملحق رقم 21: نماذج للإتمادات الخاصة بأجهزة طيران حساسة

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة الداخلية والجماعات المحلية

رقم:

إمتداد من النوع (1)

يرخص لـ (2) :
العنوان المهني :
ممارسة النشاطات المهنية المنصبة على التجهيزات الحساسة التي ذكرها، وهذا وفقا لأحكام الرسوم التنفيذية رقم 09 - 410 المؤرخ في 23 ذي الحجة عام 1430 الموافق 10 ديسمبر سنة 2009 :

نوع النشاط (3)	التجهيزات (4)

تحدد مدة صلاحية هذا الإمتداد بخمس (5) سنوات قابلة للتجديد.

حرر بـ في
(الختم والامضاء)

(1) حدد ما إذا كان الإمتداد من النوع الأول (1) أو النوع الثاني (2).

(2) أذكر الاسم واللقب أو الغرض الاجتماعي لصاحب الطلب.

(3) أشر إلى النوع كما هو محدد في المادة (6) من المرسوم التنفيذي رقم 09 - 410 المؤرخ في 23 ذي الحجة عام 1430 الموافق 10 ديسمبر سنة 2009.

(4) يجب أن تكون التجهيزات من نفس القسم الفرعي.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة الداخلية والجماعات المحلية

تمديد

المضي أسفلا

هوية صاحب الطلب (1) :

عنوان مكان ممارسة النشاط :

يتعهد بالاحترام الدقيق للشروط المحددة. يجب القوانين والتنظيمات المسبقة لممارسة النشاطات المهنية المنصبة على التجهيزات الحساسة. لا سيما المرسوم التنفيذي رقم 09 - 410 المؤرخ في 23 ذي الحجة عام 1430 الموافق 10 ديسمبر سنة 2009.

حرر بـ في
(إمضاء المعني)

(1) أشر إلى الاسم واللقب أو الغرض الاجتماعي لصاحب الطلب.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة الداخلية والجماعات المحلية

طلب إمتداد

من أجل ممارسة النشاطات المهنية المنصبة على التجهيزات الحساسة

المضي أسفلا

هوية صاحب الطلب (1) :

المولود (ة) في :

الجنسية :

العنوان (2) :

نوع الإمتداد المطلوب :

طبيعة النشاطات المطلوب ممارستها :

عنوان مكان ممارسة النشاط :

يلتمس اعتمادا لممارسة النشاطات المهنية المنصبة على التجهيزات الحساسة المعينة في الجدول أدناه :

نوع النشاط (3)	التجهيزات (4)

حرر بـ في
(إمضاء صاحب الطلب)

(1) أذكر الاسم واللقب أو الغرض الاجتماعي لصاحب الطلب.

(2) أشر إلى العنوان الشخصي إذا كان الطالب شخصا طبيعيا أو عنوان المقر الاجتماعي إذا كان الطالب شخصا معنويا.

(3) أشر إلى النوع كما هو محدد في المادة (6) من المرسوم التنفيذي رقم 09 - 410 المؤرخ في 23 ذي الحجة عام 1430 الموافق 10 ديسمبر سنة 2009.

(4) يجب أن تكون التجهيزات من نفس القسم الفرعي.

تصريح بمحاكاة تجهيزات حساسة (1)

شخص طبيعي أو معنوي (شامل) حامل التصريح :

1 - تعريف المتعامل : (اللقب والاسم أو الغرض الاجتماعي)

2 - العنوان الكامل :

3 - اللقب والاسم والصفة والعنوان الشخصي للمسؤول :

4 - طبيعة النشاطات (2) :

5 - رقم السجل التجاري :

6 - محلات تخزين التجهيزات الحساسة (3) :

قائمة التجهيزات المحاكاة :

رقم الترتيب	تعيين التجهيز	التصنيف (4)	الصنع (العلامة)	النموذج (5)	المواصفات التقنية (6)	المنشأ (والبلد الأصلي)	الكمية	الأرقام التسلسلية (7)
1								
2								
3								

أنا المضي أسفلا، أصرح بصحة المعلومات المذكورة في هذا التصريح الذي يحتوى على (X) صفحة.

حرر بـ في
(صفة، لقب واسم المسؤول الشرعي)

(ختم وإمضاء المتعامل)

إطار خامس بمصالح الأمن

استلم التصريح بتاريخ :

مسجل تحت رقم :

من طرف : كتيبة الدرك الوطني أو محافظة الشرطة

لـ : (8)

(ختم وإمضاء قائد الكتيبة أو معاهد الشرطة)

(1) يستعمل هذا النموذج في التصريح بكل التجهيزات ماعدا المركبات الخفيفة لكل الأرصيات.

(2) أذكر المعلومة أو المعلومات الملائمة : تصنيع - استيراد/تصدير - بيع بالجملة/ بالتجزئة - تقديم خدمات.

(3) تحديد العنوان الصحيح، الحدود، ووسائل الأمن المختصة.

(4) إرجع إلى الملحق الأول من المرسوم التنفيذي المذكور أعلاه (تحديد القسم الفرعي والفقرة).

(5) بالنسبة للقسم "ب" القسم الفرعي الأول (تجهيزات الطيران) تحديد النوع والقسم.

(6) حدد المواصفات التقنية الأساسية، بالنسبة لتجهيزات :

- القسم "أ" : موجات الاستغلال، القوة، الطول، المدى، إزعاغ جهاز الالتقاط.

- القسم "ب" القسم الفرعي 1 : كتلة جملة المحولة للطائرة، القوة المتجانسة والكتلة القصوى للمحرك.

(7) حدد رقم تعريف (الرقم التسلسلي) كل التجهيزات المحاكاة.

(8) يقدم التصريح على مستوى أقرب مصلحة أمن (كتيبة الدرك الوطني أو محافظة شرطة) من مكان تواجد محلات تخزين التجهيزات الحساسة.

الملحق رقم 22: نماذج لتراخيص اقتناء واستغلال أجهزة طيران حساسة

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

الرجوع: (1).....
المرجع: (1).....

رخصة اقتناء تجهيزات حساسة

إن: (1).....
- بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 09- 410 المؤرخ في 23 ذي الحجة عام 1430 الموافق 10 ديسمبر سنة 2009 الذي يحدد قواعد الأمن المطبقة على النشاطات المنصبة على التجهيزات الحساسة،
- وبمقتضى القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 15 ذي القعدة عام 1432 الموافق 13 أكتوبر سنة 2011 الذي يحدد شروط وكيفية اقتناء التجهيزات الحساسة وحيازتها واستغلالها واستعمالها والتنازل عنها،
- وبناء على رأي (2).....

يقرر ما يأتي:
مادة وحيدة: تمنح رخصة الاقتناء ل:.....
تعيين المستفيد:.....
مرجع الاعتماد (3).....
- تعيين التجهيزات:.....

تعيين التجهيزات	طبيعة التجهيزات	القسم	القسم الفرعي	الكمية

حرر ب:..... في:.....
المرجع: (1).....

تأشير اقتناء من السوق الخارجية بصفة (4) :
- نهائية
- مؤقتة
أعدت من قبل:..... في:.....
بلغت في:..... من قبل (5).....
الخدم والإيضاء:

نظام المواكبة ونوعه (6) :.....
- مصلحة الأمن العمومي.....
- شركة مواكبة معتمدة.....

قسم مخصص لمصالح الميناء

تمت جمركة التجهيزات
موضوع الرخصة بتاريخ:.....
الطبيعية والرقم التسلسلي للتجهيزات
الخدم

1 - حدد السلطة المدة للرخصة كما هو مبين في المادة 2 أو 9 أو 12 من القرار الوزاري المشترك المذكور أعلاه، حسب الحالة،
2 - حدد اللجنة أو السلطة / السلطات المستشارة لإيداء الرأي وفقا للمادة 2 أو 9 من القرار الوزاري المشترك المذكور أعلاه،
3 - بالنسبة للمتعاملين الحديدين في المادة 6 من المرسوم التنفيذي رقم 09-410 المؤرخ في 23 ذي الحجة عام 1430 الموافق 10 ديسمبر سنة 2009 والمذكور أعلاه،
4 - أشطب العبارة غير اللائقة،
5 - حدد السلطة المدة للتأشير كما هو مبين في المادة 6 أو 13 من القرار الوزاري المشترك المذكور أعلاه،
6 - حدد نظام المواكبة ونوعه طبقا لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 09-410 المؤرخ في 23 ذي الحجة عام 1430 الموافق 10 ديسمبر سنة 2009 والمذكور أعلاه،
ملاحظة استراكية : - رخصة الاقتناء شخصية،
- لا يمكن تقسيم الكمية المستوردة.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

طلب رخصة اقتناء تجهيزات حساسة

أنا المضي أسفله

هوية الطالب (1).....
الولود في:.....
الجنسية:.....
العنوان (2).....
الهنة (3).....
نوع النشاطات (4).....
مرجع الاعتماد (5).....

أطلب رخصة اقتناء و حيازة التجهيزات الحساسة المبينة أدناه :

تعيين التجهيزات	طبيعة التجهيزات (النوع والعلامة والنموذج)	القسم	القسم الفرعي	الكمية

حرر ب:..... في:.....
(إمضاء الطالب)

1- أذكر أسماء و ألقاب أو الغرض الاجتماعي لطالب الرخصة
2- حدد العنوان الشخصي أو عنوان المقر الاجتماعي لطالب الرخصة.
3- عندما يقدم الطلب من شخص طبيعي أو محتوى غير متعامل،
4-5- عندما يقدم الطلب من متعامل معتمد.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

رخصة استغلال تجهيزات حساسة

إن: (1).....
- بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 09- 410 المؤرخ في 23 ذي الحجة عام 1430 الموافق 10 ديسمبر سنة 2009 الذي يحدد قواعد الأمن المطبقة على النشاطات المنصبة على التجهيزات الحساسة،
- وبمقتضى القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 15 ذي القعدة عام 1432 الموافق 13 أكتوبر سنة 2011 الذي يحدد شروط وكيفية اقتناء التجهيزات الحساسة وحيازتها واستغلالها واستعمالها والتنازل عنها،
- وبناء على رأي (2).....

يقرر ما يأتي:
مادة وحيدة: تمنح رخصة الاستغلال ل:.....
تعيين المستفيد:.....
تعيين التجهيزات:.....

تعيين التجهيزات	طبيعة التجهيزات (النوع والعلامة والنموذج)	القسم	القسم الفرعي	الكمية

حرر ب:..... في:.....
المرجع: (1).....

1- حدد السلطة المدة للرخصة كما هو مبين في المادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 09- 410 المؤرخ في 23 ذي الحجة عام 1430 الموافق 10 ديسمبر سنة 2009 والمذكور أعلاه،
2- حدد اللجنة أو السلطة/السلطات المستشارة لإيداء الرأي وفقا للمادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 09- 410 المؤرخ في 23 ذي الحجة عام 1430 الموافق 10 ديسمبر سنة 2009 والمذكور أعلاه،
ملاحظة استراكية : رخصة الاستغلال شخصية.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

طلب رخصة استغلال تجهيزات حساسة

هوية الطالب (1).....
العنوان (2).....
الهنة أو النشاط الممارس.....
أطلب رخصة استغلال التجهيزات الحساسة المبينة أدناه :

تعيين التجهيزات	طبيعة التجهيزات (النوع والعلامة والنموذج)	كمية التجهيزات	الرقم التسلسلي أو رقم التسجيل (9)	منشأ التجهيزات	الغرض من استعمال التجهيزات (شخصي أو مهني)	مكان الاستعمال

حرر ب:..... في:.....
(إمضاء طالب الرخصة)

1- أذكر أسماء و ألقاب أو الغرض الاجتماعي لطالب الرخصة
2- حدد العنوان الشخصي أو عنوان المقر الاجتماعي لطالب الرخصة.
3- حدد رقم التسجيل عندما يتعلق الطلب بالتجهيزات الحساسة المصنفة في القسم الفرعي 1 من القسم ب أو القسم 1 من القسم ج من قائمة التجهيزات الحساسة.

الفهرس

رسالة	
قائمة المختصرات	
الصفحة	العنوان
02	مقدمة
14	الباب الأول: التنظيم القانوني والتقني للطائرة
16	الفصل الأول: المفاهيم القانونية المتعلقة بالطائرة
17	المبحث الأول: مميزات الطائرة
18	المطلب الأول: الضبط القانوني لمصطلح الطائرة
18	الفرع الأول: الفكر الدولي والتشريعي لمصطلح الطائرة
18	الفقرة 01: الإجماع الدولي لمدلول مصطلح الطائرة
20	الفقرة 02: التطويق التشريعي لمصطلح الطائرة
22	الفرع الثاني: المميزات التقنية للطائرة
22	الفقرة 01: ارتفاع المركبة بالهواء
25	الفقرة 02: استغناء المركبة عن الضغط المرتد
25	المطلب الثاني: تصنيفات الطائرة
25	الفرع الأول: التصنيفات الفنية للطائرة
25	الفقرة 01: من ناحية الهندسية
27	الفقرة 02: من ناحية التحكم
29	الفرع الثاني: التصنيفات القانونية للطائرة
30	الفقرة 01: من ناحية الجهة المالكة
30	الفقرة 02: من ناحية رابطة الجنسية
31	المبحث الثاني: علاقة الطائرة بسيادة الدولة على أجوائها
32	المطلب الأول: مظاهر سيادة الدولة على أجوائها
32	الفرع الأول: دور اتفاقية شيكاغو 1944م في تقرير مبدأ سيادة الدولة على أجوائها

32	الفقرة 01: التاصيل التاريخي لمبدأ السيادة في اتفاقية شيكاغو 1944م
34	الفقرة 02: أحكام السيادة الجوية وفق اتفاقية شيكاغو 1944م
36	الفرع الثاني: الإستثناءات الواردة على مبدأ سيادة الدول على أجوائها
36	الفقرة 01: اتفاق الحرّيات الخمس
40	الفقرة 02: القيود الواردة على الحرّيات الجوية التسع
41	المطلب الثاني: آثار سيادة الدولة على أجوائها
41	الفرع الأول: جنسية الطائرة
41	الفقرة 01: ردود أشخاص القانون من جنسية الطائرة
43	الفقرة 02: أهمية تجنيس الطائرة
45	الفرع الثاني: خرق الطائرات الأجنبية لإقليم جوي
45	الفقرة 01: الطيران الغير مصرح على إقليم أجنبي
48	الفقرة 02: خرق أجواء الدولة الجزائرية
52	الفصل الثاني: إجراءات استغلال الطائرة
53	المبحث الأول: المتطلبات الإدارية لاستغلال الطائرة
54	المطلب الأول: توثيق الطائرة
54	الفرع الأول: الأحكام القانونية لترقيم الطائرة
55	الفقرة 01: الجهة المختصة في ترقيم الطائرة
59	الفقرة 02: الإجراءات الإدارية لترقيم الطائرة
63	الفرع الثاني: مظاهر ترقيم الطائرة
64	الفقرة 01: العلامات الموضحة لجنسية الطائرة
65	الفقرة 02: حروف الترقيم ومعانيها
66	المطلب الثاني: الدلائل المادية لترقيم الطائرة
67	الفرع الأول: وثائق الطائرة
67	الفقرة 01: الشهادات
76	الفقرة 02: التراخيص

81	الفقرة 03: السجلات والكتيبات
85	الفرع الثاني: نتائج توثيق الطائرة
85	الفقرة 01: شطب الطائرات المأهولة من سجل التقييم
86	الفقرة 02: الطائرات المأهولة المعفاة من التسجيل
87	الفقرة 03: عقوبة الإخلال بتقييم الطائرة المأهولة
88	المبحث الثاني: التنظيم البشري للطائرة
89	المطلب الأول: أشخاص الطائرة
89	الفرع الأول: المعالجة القانونية لمستغل الطائرة
89	الفقرة 01: الواقع العملي لمستغل الطائرة
98	الفقرة 02: حقوق وواجبات مستغل الطائرة
105	الفرع الثاني: مستخدموا الطائرة
108	الفقرة 01: المستخدمون الجويون
131	الفقرة 02: المستخدمون البريون والمستخدمون الخواص
155	المطلب الثاني: الواقع القانوني للأخطار المصاحبة لاستغلال الطائرة
156	الفرع الأول: المستجدات القانونية الرادعة للجرائم المرتكبة ضد أمن الطائرة
159	الفقرة 01: الجرائم المكيفة على أنها تدخلات غير مشروعة ضد الطائرات
164	الفقرة 02: نطاق التدخلات الغير مشروعة الواردة في الإتفاقيات
171	الفرع الثاني: الضمانات الوقائية للحد من الخسائر التي تحدثها الطائرة
172	الفقرة 01: تطبيقات السلامة الجوية
182	الفقرة 02: الآليات القانونية لجبر الضرر المحدث بسبب الطائرة
197	الباب الثاني: التصرفات القانونية الواردة على الطائرة
199	الفصل الأول: المعالجة القانونية لملكية الطائرة
200	المبحث الأول: النظام القانوني الدولي لحماية الحقوق والضمانات المعترف بها للطائرة
201	المطلب الأول: اتفاقية جنيف 1948 الخاصة بالإعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات

201	الفرع الأول: أحكام تطبيق اتفاقية جنيف 1948م
201	الفقرة 01: نطاق تطبيق اتفاقية جنيف 1948م
202	الفقرة 02: شروط الاعتراف بالحقوق الواردة على الطائرة
203	الفرع الثاني: المحتوى القانوني لاتفاقية جنيف 1948م
203	الفقرة 01: قواعد اتفاقية جنيف 1948م
204	الفقرة 02: ترتيب الحقوق العينية التبعية في اتفاقية جنيف 1948م
205	المطلب الثاني: بروتوكول كيب تاون 2006م المتعلق بالمسائل التي تخص معدّات الطائرة
205	الفرع الأول: علاقة البروتوكول كيب تاون 2006م باتفاقية جنيف 1948م
206	الفقرة 01: التعريف ببروتوكول كيب تاون 2006م
206	الفقرة 02: الأسباب الدافعة لإبرام البروتوكول كيب تاون 2006م
207	الفرع الثاني: الأحكام القانونية المتعلقة ببروتوكول كيب تاون 2006م
207	الفقرة 01: نطاق تطبيق بروتوكول كيب تاون 2006م
208	الفقرة 02: التدابير القانونية التي جاء بها بروتوكول كيب تاون 2006م
210	المبحث الثاني: أحكام ملكية الطائرة
211	المطلب الأول: طرق اكتساب الملكية
211	الفرع الأول: الطرق العادية لاكتساب ملكية الطائرة
211	الفقرة 01: عقد البيع
213	الفقرة 02: عقد البناء
216	الفقرة 03: الميراث والوصية
217	الفرع الثاني: صور الملكية وشهرها
217	الفقرة 01: صور ملكية الطائرة
218	الفقرة 02: شهر ملكية الطائرة
219	المطلب الثاني: الاعتماد التجاري كطريق استثنائي لاكتساب ملكية الطائرة
220	الفرع الأول: تكوين عقد الاعتماد التجاري للطائرة وخصائصه
220	الفقرة 01: تركيبية عقد الاعتماد التجاري على الطائرة

200	الفقرة 02: خصائص عقد الإعتماد الإيجاري للطائرة
222	الفرع الثاني: آثار عقد الإعتماد الإيجاري للطائرة
222	الفقرة 01: التزامات المورد أو الصانع
222	الفقرة 02: التزامات المؤجر الائتماني
223	الفقرة 03: التزامات المستأجر في عقد الإعتماد الإيجاري
224	الفصل الثاني: القيود الواردة على ملكية الطائرة
225	المبحث الأول: الحقوق العينية التبعية الواردة على الطائرة
226	المطلب الأول: أحكام الرهن الجوي.
227	الفرع الأول: إنشاء رهن على طائرة
227	الفقرة 01: الشروط الموضوعية لإنشاء الرهن
229	الفقرة 02: الشروط الشكلية لإنشاء الرهن
231	الفرع الثاني: آثار الرهن وطرق انقضائه
231	الفقرة 01: آثار عقد الرهن الجوي
233	الفقرة 02: انقضاء الرهن الجوي
235	المطلب الثاني: الإمتياز الجوي
235	الفرع الأول: مفهوم حق الإمتياز
235	الفقرة 01: تعريف الدين الممتاز الوارد على الطائرة
235	الفقرة 02: خصائص الدين الممتاز الوارد على الطائرة
237	الفرع الثاني: أولويات الإمتياز الجوي وتأثيراته
237	الفقرة 01: ترتيب الديون الجوية الممتازة
240	الفقرة 02: آثار الإمتياز الجوي وطرق انقضائه
242	المبحث الثاني: الحبس القانوني للطائرة
243	المطلب الأول: حجز الطائرة
243	الفرع الأول: الصيغة القانونية للحجز الوارد في اتفاقية روما 1933م
243	الفقرة 01: نطاق تطبيق اتفاقية روما 1933م

244	الفقرة 02: حالات الحجز الموقع على الطائرة
245	الفرع الثاني: إجراءات توقيع الحجر على الطائرة وحالة رفعه.
245	الفقرة 01: إجراءات توقيع الحجز على الطائرة
247	الفقرة 02: حالة رفع الحجز عن الطائرة
248	المطلب الثاني: احتجاز الطائرة
248	الفرع الأول: أسباب احتجاز الطائرة وكيفياته
248	الفقرة 01: شروط احتجاز الطائرات
249	الفقرة 02: كيفية احتجاز الطائرات المأهولة
250	الفرع الثاني: قواعد الرقابة التقنية على الطائرات
250	الفقرة 01: أنواع الرقابة التقنية على الطائرة
251	الفقرة 02: كيفيات الرقابة التقنية على الطائرة
252	الخاتمة
254	التوصيات
255	قائمة المراجع
274	فهرس الجداول والأشكال والمخططات والصور
277	قائمة الملاحق
305	الفهرس

ملخص:

لطالما كان التطور التكنولوجي عاملاً محفزاً لنهضة المجتمعات بمختلف قطاعاتهم، وذلك ما يظهر جلياً من خلال اختراع الطائرة بمختلف أنواعها التقنية؛ التي تعدّ مركبة جوية معدة للنقل الجوي بالدرجة الأولى وسلاحاً هاماً في يد وزارة الدفاع. وقد ساهم استغلالها في تطوير المراجع القانونية المنظمة لها لأنه من الدرجة الأولى سيادة الدول بحكم انتقالها بين أقاليمها، فتارة تكون الطائرة وسيلة لإبرام العقود الجوية؛ وتارة تكون محلاً لتنفيذ الالتزامات؛ وتارة تكون سبباً لرفع الدعاوى القضائية؛ وتارة تكون وسطاً لإجراء التحقيق. كل هذا جعل منها اختراعاً مؤثراً اقتصادياً واجتماعياً وسياسياً.

الكلمات المفتاحية:

الطائرة؛ القانون الجوي؛ اتفاقيات؛ الأفعال الغير مشروعة؛ الحقوق العينية.

Abstract:

Technological development has always been a catalyst for the renaissance of societies in their various sectors, which is evident through The invention of the aircraft of various technical types; that is an air vehicle intended primarily for air transportation and an important weapon in the hands of Ministry of Defense. Its exploitation has contributed to the development of the legal references regulating it, because it primarily affects the sovereignty of countries by movement's virtue between its regions, sometimes the plane is a means for concluding air contracts; Sometimes it's subject to the implementation of obligations; Sometimes it's a reason to file lawsuits; Sometimes it's a middle ground for an investigation. All this made it an influential economic, social and political.

key words:

The Plane; air law; agreements; wrongful acts; Real rights.

Résumé:

Le développement technologique a toujours été un catalyseur pour la Renaissance des communautés dans divers secteurs, ce qui est évident à travers L'invention des aéronefs dans différents types techniques ; Qui est un véhicule de transport aérien principalement et une arme importante à la main Ministère de la Défense. Leur exploitation a contribué à l'élaboration de son auditeur juridique organisé, car il s'agit principalement de la souveraineté des États La transition entre son territoire, un jet sera un moyen de conclure des contrats aériens ; Et une quantité sera un objet pour la mise en œuvre des engagements ; Et ce sera une raison Soulever des actions judiciaires ; Et Parfois c'est un terrain d'entente pour une enquête. Tout cela a fait une invention économique et sociale et politique.

les mots clés:

L'avion; Droit aérien; Conventions; Actes illicites; Droits Reels.