

النطاق القانوني للطائرة بدون طيار : موقف المشرع الجزائري من خلال اتفاقية شيكاغو 1944 و اتفاقية روما 1952 و قانون الطيران المدني رقم 98-06
The Legal Scope of The Drone: The position of the Algerian legislator through the Chicago Convention of 1944, the Rome Convention of 1952 and the Civil Aviation Law n° 98-06

بن منصور محمد امين¹، مخبر القانون البحري والنقل،
جامعة ابوبكر بلقايد، الجزائر
maritimthec@gmail.com
زروال معروزة، جامعة ابو بكر بلقايد، الجزائر
Ghania4113@hotmail.fr

تاريخ الإرسال: 2019/09/12 تاريخ القبول: 2019/10/11

ملخص:

حاول المجتمع الدولي إعطاء الاهتمام الأكبر للطائرات بدون طيار، نظرا لقيمتها الاقتصادية و العمليّة في شتى الميادين، و الذي أتاح لكثير من الأشخاص استغلالها، وذلك من خلال تحديد مفهوم لها و تكييفها كنوع من الطائرات، بالإضافة إلى محاولة خلق نظام قانوني خاص بها؛ في ظلّ الفراغ التشريعي الذي شهدته هذه التقنية، إذ لم تُشير إلى تنظيم أحكام و آثار استغلالها أيّ اتفاقية منظمّة للقانون الجوي، و بقي الأمر مقصورا على بعض التفسيرات التي اعتمدها منظمة الطيران المدني الجوي ICAO، لعدد من أحكام الاتفاقيات الجوية بما في ذلك اتفاقية شيكاغو 1944 المتعلقة بالمصالح الجوية؛ و اتفاقية روما 1952 المتعلقة بالأضرار الواقعة للغير على سطح الأرض.

من جهة أخرى لم يفغل المشرع الجزائري عن تنظيم هذه التقنية، لأنه قام بمسايرة ما أقرته منظمة الطيران المدني ICAO، وهو ما تم تجسيده في المادة 75 من قانون 98-06 المتعلق بتحديد القواعد العامة

¹ - المؤلف المراسل

المتعلقة بالطيران المدني الجزائري، وبعض التنظيمات التي أقرها إذ تعد ذات صلة بهذه المادة .

الكلمات المفتاحية: طائرة بدون طيار- اتفاقيات - مسؤولية - تصادم جوي

- ضرر.

Abstract:

The international community tried to give the major importance to drone due to its economic value and its importance in several research fields, which allowed to many economics traders and society individuals to exploit it, either for entertainment purpose or commercial purpose, by defining a conception for it and approve it as an aircrafts type, in addition of the attempt to create its own legal system, under the legislative vacuum witnessed by this technology, since the regulations of provisions and its use effects weren't indicated in any agreement organizing the air law, and It remains confined to some interpretations adopted by the International Civil Aviation Organization (ICAO), for a number of provisions of air agreements, including the Chicago Convention of 1944 on air interests and the Rome Convention of 1952 on damage to others on the ground.

From another side,, the Algerian legislator did not lose sight of the regulation of this technique, because he was in line with what ICAO recognized as one of its organizers, which is embodied in Article 75 of 98-06 on the definition of general rules relating to Algerian civil aviation, and some regulations that Approved as it is relevant to this article.

Keywords: Drone - Agreements - Liability - Air Collision - Damage.

مقدمة:

أدى استيعاب التقنيات الحديثة في مجال المعلومات والاتصالات، إلى تحوّل جذريّ في طبيعة مفاهيم صناعة الطائرات المعاصرة، ذلك ما تمّ تجسيده في تقنية الطائرات المسيّرة UAV أو DRONE أو الطائرات المقاتلة المسيّرةUCAV، والتي شكّلت دوراً هاماً في هذا التحوّل إذ أنها منحت ميزات جديدة، مستفيدة من التطوّر الرقّمي والتكنولوجيا في ميدان الروبوتات.

وبسبب ما حققته هذه التقنية من آثار فعّالة في المجالات العسكرية والمدنية والاقتصادية، وما امتازت به من سهولة اقتنائها من طرف فئات كثيرة من المجتمع، دفع المجتمع الدولي للبحث عن نظام قانوني ينظم مسؤولية مستعملها، كنتيجة للآثار التي ترتبها في الحياة العملية .

أمّا الجزائر وبحكم امتلاكها لمجالٍ وأسطولٍ جويٍّ مستقلٍ، يمثّل امتداداً لسيادتها الوطنية، صادقت على اتفاقية شيكاغو 1944 في 25 فبراير 1963، بمقتضى المرسوم 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، وكذا المرسوم رقم 64-75 المؤرخ في 02 مارس 1964 المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاق المتعلّق بعبور الخدمات الجوية الدوليّة، الملحق الثالث لاتفاقية شيكاغو، ج.ر عدد 24، الصادرة في 20 مارس 1964، وكذا الأمر 76-17 المؤرخ في 20 صفر 1396 الموافق 20 فيفري 1976، المتعلّق بالمصادقة على البروتوكول المتضمّن تعديل اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي، الموقّعة في 07 جويلية 1971 بفيينا الصادرة في 26 مارس 1976، كما صادقت على اتفاقية روما 1952 المتعلقة بالأضرار الملحقة بالغير على اليابسة من طرف مراكب جوية أجنبية، بموجب المرسوم 64-76 المؤرخ في 02 مارس 1964، ج.ر عدد 30 الصادر في 10 أفريل 1964، إذّ ساير أحكام الاتفاقية بالإشارة إلى هذا النوع الجديد من الطائرات في المادة 75 من قانون 98-06 المتعلق بتحديد القواعد العامّة المتعلّقة بالطيران المدني، المؤرخ في 27 جوان 1998 ج.ر عدد 48، الصادرة في 28 جوان 1998.

لذلك واجهتنا الإشكالية التالية:

- ما مدى تقبل المشرّع الجزائري للطائرات بدون طيار، في ظلّ الفراغ التشريعي الدولي والوطني المنظم لها ؟ .

المطلب الأول: ماهية الطائرة بدون طيار

تطرح دراسة الطائرة بدون طيار كتقنية حديثة عدّة إشكالات، فمن جهة تعتبر مركبة هوائية تستطيع التّحليق في الجوّ، وهو ما يثير التّساؤل حول ما إذا كانت لها صفة الطّائرات المأهولة أو أنها آلة من نوع آخر، ومن جهة أخرى تتيح مثل هذه الدّراسات الوقوف على مختلف أنواع هذه التّقنيات، من حيث مواصفاتها وطبيعتها القانونية والغرض الذي أنشئت لأجله.

الفرع الأول: التعريف القانوني للطائرة بدون طيار

يتّضح من آلية طيران الطّائرات بدون طيار أنّها نوع من المراكب الهوائية، وذلك لاشتمالها على الخاصّيتين اللّتان أتى بهما تعديل الملحق السّابع لاتفاقية شيكاغو 1944 في عام 1967، وهما احتياج المركبة الهوائية لردود فعل الهواء التي تجعلها تعلق في الجوّ، واستغناؤها عن ردود فعل الهواء المنعكس من سطح الأرض (اللجنة القانونية لمنظمة الطيران المدني الدولي دورة 36، 2015 ديسمبر، ص 1A).

أمّا قيادتها فتكون إمّا كطائرات مرئية أو بعيدة عن الأنظار، يتم توجيهها عن طريق البرمجة والسيطرة ولها نظامان، فقد تكون موجّهة لاسلكيًا من طرف مشغّل يكون أساسا على الأرض، أو طائرات ذاتيّة التّحكّم تعتمد على ذكائها الاصطناعي في اتّخاذ القرارات المناسبة، لتنفيذ المهمّات وضمان سير الرحلة (Quilha Florian, 2012, p19).

أمّا باستقراء الاتّفاقيات الدّولية المنظمة للقانون الجوي، نجد أنّ الطّائرة بدون طيار جزء من الإطار القانوني لمنظمة الطيران المدني الدولي ICAO، حيث ورد هذا المصطلح في المادة 15 من بروتوكول عام 1929، المتضمّن تعديل اتّفاقية باريس لسنة 1919 الخاصّة بتنظيم الملاحة الجوية، بقوله "لا يجوز لأيّ طائرة لدولة متعاقدة قادرة على الطيران بدون طيار، أن تطير بدون طيار فوق إقليم دولة متعاقدة أخرى إلاّ بإذن خاص"، وهو ما تمّ نقله حرفيًا في الملحق السّابع من اتّفاقية شيكاغو 1944 في مادته 08 بقوله: "الطّائرات التي تطير بدون طيار:

لا يجوز للطائرات التي يمكن طيرانها بدون طيار، أن تطير فوق إقليم دولة متعاقدة بدون طيار، إلا بترخيص خاص من تلك الدولة، وطبقا لشروط ذلك الترخيص، وتتعهد كل دولة متعاقدة بأن تتخذ اللازم، نحو فرض رقابة على طيران الطائرات بدون طيار في المناطق المفتوحة للطائرات المدنية، يكون من شأنها تجنب كل خطر لهذه الطائرات. "، حيث استبدل مصطلح "الإذن الخاص" بمصطلح "الترخيص"، وهي نفسها المادة 75 من قانون 06-98 المتعلق بتحديد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري.

فطبقا لأحكام هذه الاتفاقيات، يعد النقل الجوي الدولي الذي تقوم به الطائرات الموجهة عن بعد نقلا بطائرة، هذا ما يصنّفها ضمن نطاق تطبيق جميع الاتفاقيات الخاصة بتنظيم أحكام الملاحة أو النقل الجوي، على الرغم من أن هذه الاتفاقيات قد خلت من أي تعريف لكلمة "الطائرة" (عبد الحي عماد الدين أحمد، 2017، ص 751).

أما تعبير "الطائرات بدون طيار" فترجمة عربية لمصطلحات أجنبية وردت في مفردات اللغتين الفرنسية والإنجليزية، حيث استخدم في اللغة الفرنسية مصطلح Les drones وAéronefs Télé piloté، فتبنى الفقه الفرنسي مصطلح les drones وهو مصطلح أنجلوساكسوني، تم استخدامه للدلالة على الضجيج الذي تحدثه بعض هذه الطائرات، أما مصطلح Aéronefs Télé piloté فأدرج كمصطلح في القانون الفرنسي للدلالة على الطائرات الموجهة عن بعد، وهو ما بينته قرارات 11 أفريل 2012 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 بعد (طاهر شوقي مؤمن، 2016، ص 310).

ثم ظهرت عدّة مختصرات حرفية كتسمية لهذه التقنية، أدت إلى حدوث التباسٍ وخلافٍ في تنفيذ اللوائح الوطنية لبعض الدول، والقواعد القياسية لدى منظمة الإيكاو ICAO أهمها:

« RPA Remotely piloted Aircraft »: أي الطائرات ذات التحكم عن بعد والتي لا تحمل مشغلاً بشرياً، لكن يتم التحكم فيها عن بعد من خلال طيار.

« RPAS Remotely piloted Aircraft System »: أي نظام الطائرات ذات التحكم عن بعد، وهو مجموع العناصر المطلوبة لتحقيق القدرة على الطيران بدون طيار ويشمل: الطائرة، والطيار على المحطة الأرضية، ومحطة المراقبة الأرضية، ومشغلي أجهزة الاستشعار، ووصلات البيانات ووصلات الاتصالات عبر الأقمار الصناعية (ICAO, 2015, P XVIII).

« UAV Unmanned Aerial véhicules »: أي المركبات الجوية الغير مأهولة، وهي مركبات جوية بدون طيار يتم التحكم فيها عن بعد من طرف شخص عن طريق جهاز، حيث تكون طريقة الإقلاع والاسترجاع بواسطة نظام أوتوماتيكي لاسلكي. (Tullio Joseph Tanzi, 2014, P1).

« UAS Unmanned Aircraft System »: أي نظام الطائرات بدون طيار الذي يستعمل معدّات وشبكات للاتصالات، وأفراد مؤهلين للسيطرة على الطائرة بدون طيار (ICAO, 2011, p1).

فقامت منظمة (الايكاو ICAO) باستخدام مصطلح الطائرات الغير مأهولة UNMANNED، لوصف أي طائرة يراد تحليقها جواً دون وجود طيار على متنها، واعتبار مصطلح الطائرات الموجهة عن بعد RPAS، خاصاً بفئة فرعية غير مستقلة من الطائرات الغير مأهولة UNMANNED، يمكن تصنيفها ضمن الطيران التقليدي المأهول MANNED (منظمة الطيران المدني الدولي ايكاو المؤتمر 13 للملاحة الجوية، (2018 اكتوبر)، ص 1).

الفرع الثاني: التكييف القانوني للطائرة بدون طيار

استقرّ الفقه والقضاء والعديد من التشريعات على تكييف الطائرات بجميع أنواعها أموالاً منقولة، لأنها تمثل قيمة مالية واقتصادية كبيرة، ذلك ما نصّ عليه المشرع الجزائري في المادة 1/29 من قانون 06-98 بقوله: "تشكل الطائرات أملاكاً منقولة، يُبْتَعُ بيعها بعقد رسمي، ولا يكون له مفعول إزاء الغير إلا بقيده في سجل الترقيم"، كما بين طريقة تملكها وبيعها وجميع

التصرّفات الواردة عليها في قانون 98-06 السابق الدّكر، إلاّ أنّه أهمل تنظيم أحكام الطّائرات بدون طيار، فلم يذكر إلاّ مادّة واحدة هي المادّة 75، كان مضمونها الحصول على ترخيص من السّلطة المختصّة للتّحليق في المجال الجوّي الجزائري، مسaireً منه للمادّة 08 من اتّفاقية شيكاغو 1944.

ولاعتبارات أمنية لم تحرص الجزائر على اعتماد قانون صريح يجيز استغلال هذه التقنية، وذلك ما يتّضح من تصريح القائد الجوّي للنّاحية العسكرية الأولى العميد صالح شقّلال، الذي حدّر من خطر غزو الطّائرات بدون طيار للفضاء الجوّي الجزائري، وإمكانية استعمالها للجوسسة أو كسلاح فتّاك في يد الإرهاب بسبب سهولة التّحكّم بها، إذ أكّد خلال محاضرة بعنوان "تحضير القوّات الجوية لمواجهة التّحدّيات الجديدة بالمدرسة العليا الحربية"، أنّه قد تم بيع منها قرابة 400 ألف وحدة سنة 2017 مخصّصة لأغراض عسكرية ومدنيّة (باشوش نوار، 2019، <https://bit.ly/2m8JN0i>).

كما ذكرت الإحصاءات أنّه قد تمّ تسجيل أكثر من 550 ألف منظومة جويّة صغيرة بدون طيار عام 2016، وقدّرت الإدارة الفدرالية للطيران والفضاء الجوّي (FAA) أنّه سيكون حوالي 4.4 مليون طائرة هواة، و1.62 مليون طائرة تجارية مطلع عام 2021، كما ذكرت تلقيها عام 2017 لأكثر من 1800 تقرير حول طائرات درون منخرطة في نشاطات خطيرة أو غير مصرّح بها (كينيث كون، 2017، ص 1).

بالتّالي في ظلّ غياب قانون صريح يبيح أو يمنع استغلال الدرون المدني، يبقى الأمر خاضعا للسّلطة التقديرية للقاضي، ووزارتيّ النّقل والدّفاع الوطني مع إحالة إلى قانون 98-06 وكذا القانون المدني، واستقراء للقانون الفرنسي لتأثر المشرّع الجزائري بأحكامه، فمن جهة ذهبت محكمة النّقض الفرنسية وفقا لما جاء في المادّة 1384 من القانون مدني الفرنسي، إلى اعتبار طائرات "الدرون" من الأموال المنقولة التي تخضع للحراسة عند استغلالها، فإذا سبّبت ضررا ربّبت مسؤولية ناشئة عن حراسة الأشياء على أساس الخطأ المفترض،

بحكم امتلاك المستخدم سلطة الرقابة والتوجيه عليها (طاهر شوقي مؤمن، ص 330).

وتنتفي عنه المسؤولية إذا أثبت أنّ وقوع الضرر كان بسبب أجنبي، إمّا قوة قاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ الغير، وهذا ما بيّنه المشرع الجزائري في المادة 138 قانون مدني، فيما يخص تنظيمه لأحكام حراسة الأشياء. فالطائرة سواء كانت بطيار أو بدونه، تعدّ وسيلة نقل تخضع لأحكام المنقول الواردة في المادة 1/683 قانون مدني جزائري، حيث جاء فيها "كلّ شيء مستقرّ بحيزه وثابت فيه، ولا يمكن نقله من دون تلف فهو عقار، وكل ما عدا ذلك من نشئ فهو منقول".

في سياق آخر تعتبر الطائرة مالا عقارا، لما يرد عليها من أحكام تخصّ العقارات، حيث يطبّق عليها الرهن الرسمي الهادف لإبقائها في يد مالکها أو مستأجرها أو مستغلّها، لأنّ نقل حيازتها إلى المرتهن يعطلّ هذا الهدف المتمثّل عادة في الحصول على المال، لإكمال الرحلة الجوية واستغلالها، كما تعدّ الطائرة شخصا قانونيا تبدأ حياتها ببنائها، وتنتهي بفقدان صلاحيتها للملاحة الجوية، كما تخضع من حيث تنظيم بيعها لأحكام بيع العقار، إذ يشترط توافر التراضي في عقد رسمي مع إجراءات محدّدة، وهي قيدها في "سجلّ الترقيم" لدى السّلطة المكلفة بالطيران المدني، وهذا حسب المادة 17 من قانون 06-98.

والمقصود بالسّلطة المكلفة بالطيران هي الوزير المكلف بالطيران، وهذا حسب المادة 01 من "الأمر 10-03 المعدّل لقانون 06-98، المؤرّخ بتاريخ 13 اوت 2003، ج.ر. عدد 48 الصادرة في 13 اوت 2003"، حيث يتكوّن سجلّ الترقيم حسب المادة 10 من "المرسوم التنفيذي رقم 03-260، المؤرّخ في 23 جويلية 2003، المتعلق بشروط وكيفيات قيد الطائرات في سجلّ ترقيم الطيران والإشارات البارزة لجنسيّتها وفئات الطائرات المعفاة من هذا الترقيم وكذا شروط الشطب التلقائي، ج.ر. عدد 46 الصادرة في 30 جويلية 2003"، من سجلّ إيداع تدوّن فيه كلّ الوثائق، التي يسلمها مالك الطائرة عقب إيداع طلب التسجيل، والتي توضح هويّته كاسمه وعنوان مسكنة... الخ، وهويّة

الطائرة كنوعها وطرارها وحجمها....الخ، وكذلك سجل الترقيم الذي تُذكر فيه عملية الترقيم، وكذا العمليات المقررة في المادة 25 من القانون رقم 98-06 كنقل الملكية والعقد التأسيسي للرهن ومحضر الحجز...الخ، وقد استثنى المشرع المناطيد الحرة بدون قائد، التي لا تحمل حمولة إيرادية من هذه الأحكام، وذلك ما بيّنه في المادة 13 من المرسوم 03-260.

كذلك يمكن رهن الطائرة رهنا حيازيا، وإن وجدت وصية من ميراث بجميع المنقولات فإنها تشمل الطائرة أيضا، غير أنها لا تتمتع بالحماية المقررة في دعوى الحيازة، لأنها دعوى تهدف إلى حماية العقار، كما يعدّ البائع دائما ممنازا في استيفاء ثمن البيع (اللهيبي صالح أحمد، 2013، ص 289).

من ناحية أخرى لا ترد قاعدة " الحيازة في المنقول سند الملكية " على الطائرة، لأن انتقال ملكيتها يتم بالرجوع إلى السجل الخاص بالطائرة، فسواء كان الحائز سيئ النية لا يعلم تماما أنه يشتري من غير مالك، أو مهملا إهمالا جسيما في التحقق من ملكية البائع، فإنه يترتب على ذلك عدم جواز اكتساب ملكية الطائرة بالتقادم لأنه يستند إلى الحيازة (فاروق إبراهيم جاسم، 2017، ص 45).

المطلب الثاني: تطبيق المادة 75 من قانون 98-06 على الطائرة بدون طيار:

طرحت أحكام هذه المادة إشكاليتين، أولاهما رخصة التحليق وهو ما سيتم تبيانها في الفرع الأول، وثانيهما مصطلح الطيار وهو موضوع الفرع الثاني.

الفرع الأول: تطبيق المادة 75 على رخصة التحليق:

نصت المادة 75 من قانون 98-06 على الطائرة بدون طيار بقولها: "لا يجوز لأي طائرة يمكن قيادتها بدون طيار، أن تحلق بدون طيار فوق التراب الوطني، إلا إذا كانت تتوفر على رخصة خاصة، تصدرها السلطة الوطنية المختصة تنص على الإجراءات التي يتعين اتخاذها، والتي تسمح بتجنب أي خطر على الطائرات المدنية"، فهي نفس المادة 08 من اتفاقية شيكاغو 1944 كما التوية لذلك، حيث اعتبرت الاتفاقية هذا التحليق خاصا بخط جوي دولي منتظم، وذلك ما بيّنته في المادة 06 بقولها: "الخطوط الجوية المنتظمة: لا يجوز لأي خط جوي دولي منتظم، أن يطير فوق إقليم دولة متعاقدة أو في

داخله، إلا إذا كان يحمل إذناً خاصاً أو ترخيصاً من قبل تلك الدولة، وبشرط مراعاة أحكام ذلك الإذن أو الترخيص."، والمقصود بخط جوي دولي منتظم حسب الفقرتين (أ وب) من المادة 96 الواردة في الاتفاقية، هو الخط الجوي الذي يمر فوق عدة أقاليم دولية، تُستخدم فيه طائرات نقل عامة للركاب أو البريد أو البضائع، ذلك ما بيّنه المشرع في المادة 109 من قانون 06-98 بقوله: "تهدف الخدمات الجوية للنقل العام إلى نقل الأشخاص والأمتعة، والشحن، والبريد الجوي بمقابل"، كما قصد بكلمتي "منتظمة ودولية" حسب المادة 110 و112 من نفس القانون، الرحلات الموجهة للعموم والتي تشكل سلسلة متماسكة من الرحلات، وفق مواقيت متواترة بين عدة مطارات، أو مطار وطني وآخر أجنبي.

أما مصطلح التحليق فقد قصد به حسب المادة 4/2 من "المرسوم التنفيذي رقم 10-199، المؤرخ في 20 رمضان 1431 الموافق 30 أوت 2010، يحدد قواعد تحليق طائرات الدولة الأجنبية فوق التراب الجزائري، ج.ر عدد 50 الصادرة في 01 سبتمبر 2010"، استعمال المجال الجوي الجزائري من طرف طائرة دولة أجنبية، مع أو بدون هبوط على مطار جزائري.

وقد فسّرت منظمة ايكافو ICAO المادة 08 من الاتفاقية، معتبرة مصطلح الترخيص اتفاقاً خاصاً، يتيح الطيران فوق إقليم دولة ما، تنظمه أحكام المادة 03 فقرة "ج" بقولها: "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 وطبقاً لشروط ذلك الترخيص"، فيكون اتفاقاً ثنائياً هدفه تقديم خدمة جوية (منظمة الطيران المدني الدولي اللجنة القانونية دورة 36، ص 2). A2).

وقد يكون إصداراً فردياً من طرف إحدى الدول الأعضاء، على شكل تراخيص طويلة الأمد، تتعلق بنظم الطائرات الغير مأهولة كبيرة الحجم، مثل طائرة "فانتوم 3" المصنّعة من طرف شركة "دي جي آي DJI" المستخدمة في الرحلات الدولية، كما تسمح بعض الدول بعدم إصدار تراخيص إطلاقاً، لبعض فئات الطائرات الموجهة عن بعد، وهو ما يطلق عليها اسم "الفئة المفتوحة

من عمليات نظم الطائرات الموجهة عن بعد "، المذكور في التشريع التأسسي للاتحاد الأوروبي (اللجنة القانونية لمنظمة الطيران المدني الدولي ICAO الدورة 37، (2018 سبتمبر)، ص 3).

أما المشرع الجزائري فلم يبين جنسية الطائرات بدون طيار، المسموح لها التحليق فوق التراب الوطني، إذا ما كانت أجنبية أو وطنية، فتحديد ذلك يوضح الجهة المخولة لها إصدار هذا النوع من التراخيص، فإذا كانت طائرات وطنية مسجلة في سجل الترخيم الجزائري وفق المادة 01 من "المرسوم التنفيذي 108-04 المؤرخ في 13 أفريل 2004، يحدد خصائص وشروط تسليم وتجديد شهادة قابلية الملاحة ورخصة المرور الوطنية للطائرات المقيدة في السجل الجزائري لترقيم الطيران، ج.ر 24 الصادر في 18 أفريل 2004"، كانت السلطة المكلفة بالطيران المدني، أي وزير النقل حسب المادة 03 من نفس القانون، هي الجهة المختصة في إصدار وتسليم هذا الترخيص، أما إذا كانت الطائرات أجنبية، عدّ إصدار هذا التصريح من سلطة وزير الدفاع الوطني، وهذا ما أشارت إليه المادة 3/02 من المرسوم التنفيذي 199-10.

وبالتالي يفهم من السماح للطائرات بدون طيار المرور فقط فوق إقليم الوطن دون الهبوط فيه حسب المادة 75، أن المشرع قد قصد الطائرات الأجنبية بالمفهوم الوارد في المادة 2/74 و3 من قانون 06-98، المعدلة بقانون رقم 08-02 المؤرخ بتاريخ 23 جانفي 2008، ج.ر عدد 4 الصادرة في 27 جانفي 2008 حيث جاء فيها: "تعدّ طائرة دولة أجنبية، كل طائرة تملكها أو توّجّرها أو تستأجرها دولة أجنبية أو منظمة دولية.

تعتبر طائرة دولة أجنبية، الطائرة المرقمة في دولة غير منضمة إلى اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي، ولم تُبرم أي اتفاق جوي مع الجزائر". فالمشرع أجاز للطائرات الأجنبية بدون طيار الكبيرة الحجم، المرور عبر التراب الوطني في خطّ جوي دولي منتظم، وهذا بعد حصولها على رخصة التحليق المبينة في المادة 5/02 من المرسوم التنفيذي 199-10، وهي الإجراء الذي تسمح بواسطته السلطة الوطنية المؤهلة، أي وزير الدفاع الوطني لطائرة دولة أجنبية التحليق فوق الإقليم الوطني، مع مراعاة الاستثناء الوارد في المادة

75 من قانون 98-06، وهو التّحليق دون الهبوط على أرض الوطن، وكذا مراعاة المناطق المحظورة، والمناطق المقنّنة المنشورة في نشرة المعلومات الجوية (AIP) التي تصدرها السّلطة المختصة للدّولة أو بتفويض منها، وتحتوي على معلومات الطّيران ذات الصّفة المستديمة واللّازمة للملاحة الجوية، وكذا الخضوع لأحكام "المرسوم الرّئاسي رقم 06-151 المؤرخ في 02 ربيع الثاني 1427 الموافق 30 أفريل 2006، يؤسّس التّسيق المدني العسكري فيما يتعلّق بتسيير المجال الجوي، ج.ر عدد 29 الصادرة في 03 ماي 2006".

الفرع الثاني: تطبيق المادة 75 على القواعد الناضمة للطّيار:

طرحت منظّمة الطّيران المدني الدّولي ICAO، إشكاليةً حول مدى اعتبار الشّخص أو الهيئة، الموجهة من الأرض عبر إشارات اللّاسلكي للطّائرة الغير مأهولة، طياراً بالمفهوم التقليدي الوارد في المادة 32 من اتفاقية شيكاغو 1944، أي حصول قائد وطاقم الطّائرة على شهادات ورخص تثبت أهليتهم لمزاولة هذه المهنة، لذلك حاولت سدّ هذه الثّغرة بطرحها قواعد قياسية تنظم هذا النّوع من الطّيارين، من خلال تعديل الملحق الثّاني لاتفاقية شيكاغو 1944 إلّا أنّها ما زالت لم تطبق، لذلك أتت بتفسير آخر وهو تطبيق أحكام المادة 33 من الاتفاقية، والتي مفادها اعتراف الدّول المتعاقدة بالشّهادات والإجازات الممنوحة، والمعتمدة من الدّول المسجلة فيها الطّائرة، إلّا أنّه بعد مناقشة الموضوع، اعتُبرت هذه المادة خاصّة بالطّيار التقليدي على وجه التّخصيص، ما نفى تطبيق أحكامها على الطّائرات بدون طيار (اللّجنة القانونية لمنظّمة الطّيران المدني الدّولي الدّورة 36، ص 36A2).

بعد ذلك تمّ طرح كحلّ مؤقت، ما جاء في "قرار الجمعية العمومية للإيكاو رقم 38-12، الخاص بالبيان الموحد لسياسات الإيكاو المستمرة وممارساتها التي تخصّ الملاحة الجوية، المرفق ج شهادات الصّلاحية للطّيران وشهادات الكفاءة وإجازات طاقم قيادة الطّائرات"، والذي يجيز للدّول المتعاقدة الاعتراف بشهادات، وإجازات الطّيارين عن بعد صادرة من دولة السّجل، ريثما يبدأ سريان القواعد القياسية للملحق الأول، إلّا أنّه اعتُبر كنصّ المادة 33 من الاتّفاقية موجهة أحكامه للطّيارين التقليديين دون الطّيارين عن بعد، وبيان ذلك

ما تمّ النصّ عليه في الوثيقة رقم 10019، الخاصة بالدليل التوجيهي لنظم الطائرات الموجهة عن بعد، في الفقرات 1 و3 و12 بقولها: " لم توضع بعد قواعد قياسية للتّرخيص والإجازة (لنظم الطائرات الموجهة عن بعد)، ومن ثمّ ريثما يتمّ ذلك فإنّ أيّ ترخيص وإجازة، لا حاجة لاعتبارهما تلقائياً مُمثّلين للقواعد والتوصيات الدوليّة، للملاحق ذات الصّلة بما في ذلك الملاحق الأول والسادس والثامن، إلى حين وضع القواعد والتوصيات الدوليّة المرتبطة بنظم الطائرات الموجهة عن بعد (اللجنة القانونية لمنظمة الطيران المدني الدولي دورة 36، ص 36). (A3).

في ظلّ هذا الفراغ القانوني يبقى المشرّع الجزائري، مسائرا لما جاء في اتفاقية شيكاغو 1944، وما تبنته منظمة الطيران المدني الدولي ICAO من تفاسير، أي تكييف الطائرة بدون طيار المخصّصة للملاحة الجوية الدوليّة على أنّها طائرة عادية تقليدية، ما يتيح تطبيق أحكام وشروط اتفاقية شيكاغو 1944 عليها، إذ يجب عليه الامتثال لأوامر الهبوط والتّعليمات الأخرى التي تصدرها الدّولة التي تطير فوقها طبقا للمادة 03 مكرّر، وتعمل وفقا لقواعد الجوّ طبقا للمادة 12، وتفتح لاستعمالها المطارات على أساس غير تمييزي بمقتضى المادة 16، وتحمل علامات الجنسيّة والتّسجيل الملائمة المطلوبة بمقتضى المادة 20، وتحمل المستندات المطلوبة حسب المادة 29، وتمتلك شهادة صلاحية للطيران، صادرة أو معتمدة من الدّولة المسجّلة فيها الطائرة وفقا للمادة 31 (منظمة الطيران المدني الدولي اللجنة القانونية دورة 36، ص 36). (A4).

من جهة أخرى في حالة إحداث الطائرة الموجهة أضرار، للأشخاص والأموال على سطح الأرض، تقوم مسؤولية المشغل لها باعتباره حارسا عليها، وهنا تطبق اتفاقية روما الموقعّة في 07 أكتوبر 1952 بمدينة روما بإيطاليا، والمتعلّقة بالأضرار الواقعة للغير على سطح الأرض من قبل الطائرات الأجنبية، والتي صادقت عليها الجزائر بمقتضى "المرسوم 64-76 المؤرخ في 02 مارس 1964، ج.ر عدد 30 الصادر في 10 أبريل 1964"، فمّمّا سبق تعتبر الطائرات الموجهة بالنسبة للجزائر طائرات أجنبية، وهنا يطبق نوعان من الأحكام، فحسب ما ورد في المادة 3/159 من قانون 06-98 تطبّق الأحكام العامّة على مجموع

الأضرار والخسائر التي لم تذكر في القسم 04 بعنوان مسؤولية المستغل إزاء الغير على اليابسة، من الفصل 08 بعنوان عقد النقل الجوي والمسؤولية والتأمينات من نفس القانون، أي تطبق أحكام المسؤولية عن حراسة الأشياء، المذكورة في القسم 03 بعنوان المسؤولية الناشئة عن الأشياء، في الفصل 03 بعنوان العمل المستحق التعويض، في الكتاب 02 تحت عنوان الالتزامات والعقود من القانون المدني الجزائري.

وأما النوع الثاني من الأحكام، فيظهر من خلال ما ورد في قانون الطيران المدني 06-98، إذ نجد سببان يقيمان مسؤولية المشغل وهما إحداث الضرر للغير والتصادم الجوي، ففي حالة نشوء ضرر تقوم مسؤولية غير مفترضة للمشغل، يجب إثباتها من طرف الغير، وهو ما يتضح من المادة 2/159 والتي جاء فيها: " يحق لكل شخص يتعرض لخسارة على السطح في الظروف المحددة في هذا القانون التعويض، عندما يبرهن أن الخسارة ناتجة عن تحليق الطائرة، أو سقوط شخص أو شيء منها ". أما في حالة التصادم الجوي فتخضع للتحقيق الجوي المبين في القسم 02 من "قانون رقم 14-15 المؤرخ في 28 رمضان 1436 الموافق 15 جويلية 2015 المعدل والمتمم لقانون 06-98، ج. ر عدد 41 الصادرة في 29 جويلية 2015".

من ناحية أخرى عرفت كل من اتفاقية روما المشغل الجوي في مادتها 02 وقانون 06-98 في مادته 12/02، بأنه المستغل للطائرة وقت حصول الضرر، سواء كان مالكا لها مقيمة باسمه أو مؤجرا لها أو مستأجرا أو مكلفا بالرقابة الملاحية عليها، حيث تقوم مسؤوليته إذا ارتكب ضررا للغير أو تسبب في تصادم جوي:

الضرر الحاصل للغير: في حالة حصول ضرر للغير حسب المادة 1/159، يكون المستغل مسؤولا عن الخسائر التي يسببها تحليق الطائرة، أو الأشياء التي تنفصل عنها وتقع على شخص الغير أو ملكيته على اليابسة، أما إذا وقع اصطدام بين طائرتين فأكثر وأحدث أضرارا على اليابسة، فيتقاسم مستغلو الطائرات الخسائر الحاصلة له وهذا ما بينته المادة 162.

و تنتفي مسؤولية المشغل في حالة حصول قوّة قاهرة حسب المادة 1/157، وفي حالة نشوب نزاع مسلّح أو وقوع اضطرابات مدنية، أو كانت الطائرة في يد السّلطة العمومية، وكذا في حالة إثباته أنّ الخسارة الحاصلة كانت بخطأ الغير وذلك ما بيّته المادة 160.

تتقدم دعاوى المسؤولية عن الخسائر التي تصيب الغير على السّطح، بسنتين تحسب من يوم حصول الضرر، وترفع أمام محكمة مكان حصول الضرر. **الضرر الناتج عن التصادم الجوي:** يخضع التصادم الجوي للتحقيق من طرف هيئة دائمة ومستقلة، وهو ما نصّت عليه المادة 93 من قانون 14-15، حيث تقوم مسؤولية الطرف المسبّب للتصادم عن جميع الأضرار متى أثبت التحقيق تورطه في الأمر، وإذا كانت الخسائر ناتجة عن عدّة مستغلّين، وجب عليهم جبر الضرر حسب نسبة خطورة الخطأ المرتكب وهذا ما أشارت إليه المادة 165 من قانون 06-98.

كما أنّهم ملزمون بتعويض المستغلّين، الذين قاموا بدفع تعويض عن الخسائر التي أحدثتها طائراتهم، ولم يقوموا بجبر ضررها وذلك ما بيّته المادة 166 من نفس القانون، كما اعتبر المشرع الخسائر الناتجة عن عرقلة الملاحة الجوية حسب المادة 168، من قبيل التصادم الجوي فتطبق عليها نفس الأحكام.

أمّا التعويض فتطبّق أحكام المادة 167 من القانون السّابق الدّكر، فلا يجب أن يفوق قيمة الطائرة أو ثمن تصليحها أو استبدالها قبل الاصطدام، وفي حالة الوفاة أو الجرح أو التّأخير تطبّق أحكام اتفاقية وارسو، بالتعويض عن طريق 250 ألف وحدة حسابية تحوّل إلى العملة الوطنية، حسب قيمة الذهب يوم صدور الحكم القضائي، كما تتقدم الدّعوى بسنتين تحسب من يوم حصول الاصطدام، وترفع الدّعوى أمام محكمة موقّع حصول الخسارة.

خاتمة

بتبيّن من خلال ما سبقته دراسته، أنّ المشرّع الجزائري حاول الالتزام بما ورد في الاتفاقيات المنظمة للملاحة الجوية، ورغم الفراغ القانوني الذي مسّ تنظيم أحكام الطائرات بدون طيار دوليا، إلا أنّ منظمة الطيران المدني

(ايكاو ICAO) بذلت مجهودا كبيرا لسدّ هذا العجز، من خلال محاولتها تفسير بعض الأحكام المدوّنة في اتفاقية شيكاغو، الخاصة بالمصالح الجوية المبرمة في عام 1944، إذ اعتبرت هذا النوع من الطائرات مراكب جوية، مثلها مثل الطائرات المأهولة، تطبّق عليها جملة من الأحكام الخاصّة بالطائرات التقليدية، نذكر بالخصوص تسجيلها في سجلّ التّرقيم، وخضوعها لقواعد الملاحة الدوليّة.

في سياق آخر نفت منظمة الايكاو عن الموجّه للطائرة الغير مأهولة صفة الطيّار، بحجة عدم إمكانية تطبيق اللوائح الخاصّة بالإعتراف بالشّهادات والإجازات لأعضاء طاقم الطائرة عليها، ذلك ما دفعها إلى طرح فكرة تأسيس لوائح قياسية خاصّة بالموجهين عن بعد لهذه التقنية، إلا أن هذا الأمر مازال لم يصغ، وبقي محصورا ضمن القوانين الوطنيّة لبعض البلدان التي أجازت استغلال هذه الآلة.

أمّا المشرع الجزائري فاعترف بالطائرة بدون طيار من خلال المادة 75 من قانون 06-98، ولكنّه حصرها في الطائرات الأجنبية الكبيرة الحجم المعدّة للرحلات الجويّة المنتظمة، وسمح لها بالمرور والتّحليق فوق الأراضي الوطنيّة دون الهبوط فيها، وذلك بشرط حصولها على ترخيص خاصّ للتّحليق تصدره وزارة الدفاع الوطني .

أمّا من ناحية تنظيم مسؤوليّة المشغّلين لهذا النوع من الطائرات، فتطبّق أحكام اتفاقية روما 1952، الخاصّة بالتّعويض عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض من طرف الطائرات الأجنبية، وفي حالة غياب نصوصها تحال القضية إلى القواعد العامّة أي القانون المدني الجزائري.

قائمة المراجع

المراجع باللغة العربية:

الكتب

فاروق إبراهيم جاسم، 2017، القانون الجوي، الطبعة الأولى، بيروت لبنان، دار النشر.

الدوريات والملتقيات

طاهر شوقي مؤمن، 2016، النظام القانوني للطائرات بدون طيار " الدر ونز/les drones"، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، مجلد 58 عدد 2، 338-304 .

عبد الحي عماد الدين احمد، 2017، التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد ذات الاستخدامات المدنية والتجارية من وجهة منظمة الطيران*المدني الدولي-ICAO، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، مجلد 59 عدد 2، 800-741 .

كينيث كون، 2017، إصدار الشهادات للمنظومة الجوية الصغيرة بدون طيار وانظمة إدارة حركة مرورها، بحث مقدم ضمن برنامج معهد مؤسسة RAND للعلم والتكنولوجيات والسياسات.

اللهيبي صالح احمد، 2013، الإشكالات القانونية للملكية الطائرة والقيود القانونية على العاقرات المجاورة، مجلة جامعة الشارقة، المجلد 10، عدد 2، 307- 285 .

اللجنة القانونية لمنظمة الطيران المدني الدولي إيكاو ICAO، (2015)، ديسمبر، النظر في المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد، ورقة عمل مقدمة من الامانة العامة الدورة 36، مونتريال، كندا.

اللجنة القانونية لمنظمة الطيران المدني الدولي إيكاو ICAO، (2018)، سبتمبر، توضيح وجوب تطبيق اتفاقية شيكاغو والقواعد والتوصيات الدولية على بعض فئات نظم الطائرات الموجهة عن بعد / نظم الطائرات غير مأهولة، ورقة عمل مقدمة من الجمهورية التشيكية وفرنسا وهنغاريا وبولندا الدورة 37، مونتريال، كندا.

منظمة الطيران المدني إيكاو ICAO، (2018)، أكتوبر، نظم الطائرات الموجهة عن بعد-ماذا في الاسم، ورقة مقدمة من طرف دولة كندا في مؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية، كندا، مونتريال.

المواقع الالكترونية

باشوش نوار، سلاح فتاك للإرهاب والجوسسة القائد الجوي للناحية العسكرية الأولى: جاهزون لحماية الجزائر من خطر 400 ألف طائرة بدون طيار، جريدة الشروق <https://bit.ly/2m8JN0i>، تاريخ الزيارة 2019/09/02، الساعة 18: 52.

المراجع باللغة الاجنبية

PERIODICITY AND FORUMS International Civil Aviation Organization- ICAO-, 2011, **Unmanned Aircraft Systems (UAS)**, Canada Quebec. <https://bit.ly/2mcYyPJ>, Day of visit 07/09/2019, H 17: 36.

International Civil Aviation Organization- ICAO-, 2015, **Manual on remotely piloted aircraft systems (rpas)**, Canada Montréal <https://bit.ly/2k1qDIS>, Day of visit 07/09/2019, H14: 59.

Quilhac Florian, 2012, LES DRONES CIVILS: Une future révolution industrielle?, <https://bit.ly/2kapAqi>, jour de visite 08/09/2019, H15: 14.

Tullio Joseph Tanzi, (2014Février), **Drones...quelques réflexions, Séminaire drone-LIM-**, France, Institut Mines-Telecom -Telecom Paris Tech, <https://bit.ly/2kEdS7t>, jour de visite 28/08/2019, H15: 10.