قوانيـــن

قانون رقم 98 - 06 مؤرّخ في 3 ربيع الأوّل عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998، يحدّد القواعد العامّة المتعلّقة بالطّيران المدنيّ.

إنّ رئيس الجمهوريّة،

- بناء على الدّستور، لا سيّما المواد 17 و18 و98 و120 و122 و126 و127 منه،

- وبمقتضى المرسوم رقم 63 - 84 المؤرّخ في 5 مارس سنة 1963 والمتضمّن انضمام الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة إلى اتّفاقية شيكاغو المتعلّقة بالطّيران المدنيّ الدّوليّ، الموقّعة يوم 7 ديسمبر سنة 1944، وتعديلاتها،

- وبمقتضى المرسوم رقم 63 - 109 المؤرّخ في 6 أبريل سنة 1963 والمتضمّن نشر الاتّفاقيّات المبرمة بين بعض المنظّمات الدّولية وحكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة ومنها الاتّفاق النّموذجي المراجع المؤرّخ في 15 نوفمبر سنة 1962 المبرم مع المنظّمة العالميّة للأرصاد الجوية،

- وبمقتضى المرسوم رقم 64 - 74 المؤرّخ في 2 مارس سنة 1964 والمتضمّن انضمام الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة إلى اتّفاقيّة وارسو المؤرّخة في 12 أكتوبر سنة 1929 حول توحيد بعض القواعد المتعلّقة بالنّقل الجوّي الدّوليّ وبروتوكول لاهاي الدّوليّ المؤرّخ في 28 سبتمبر سنة 1955،

- وبمقتضى المرسوم رقم 64 - 75 المؤرّخ في 2 مارس سنة 1964 والمتضمّن انضمام الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة إلى الاتّفاق المتعلّق بعبور الخدمات الجوّية الدّوليّة، الملحق الثّالث لاتّفاقيّة شيكاغو،

- وبمقتضى المرسوم رقم 64 - 76 المؤرّخ في 2 مارس سنة 1964 والمتضمّن انضمام الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة إلى اتّفاقية روما المؤرّخة في 7 أكتوبر سنة 1952 والمتعلّقة بالأضرار الملحقة بالغير على اليابسة من طرف مراكب جوّيّة أجنبيّة،

- وبمقتضى المرسوم رقم 64 - 151 المؤرّخ في 5 يونيو سنة 1964 والمتضمّن انضمام الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة إلى اتّفاقية جنيف المؤرّخة في 19 يونيو سنة 1948 والمتعلّقة بالإعتراف الدّوليّ بالحقوق المترتّبة على الطّائرات،

- وبمقتضى المرسوم رقم 64 - 152 المؤرّخ في 5 يونيو سنة 1964 والمتضمّن انضمام الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة إلى اتّفاقيّة روما المؤرّخة في 29 مايو سنة 1933 حول توحيد بعض القواعد المتعلّقة بالحجز التّحفظيّ للطّائرات،

- وبمقتضى الأمر رقم 65 - 267 المؤرّخ في 25 أكتوبر سنة 1965 والمتضمّن انضمام الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة إلى الاتّفاقيّة المتمّمة لاتّفاقيّة وارسو حول توحيد بعض القواعد المتعلّقة بالنّقل الجوّي الدّولي الّذي يؤدّيه شخص غير النّاقل المتعاقد، والموقّعة بتاريخ 18 سبتمبر سنة 1961 بغوادا لاخارة،

- وبمقتضى الأمر رقم 76 - 17 المؤرّخ في 20 فبراير سنة 1976 والمتعلّق بالمصادقة على البروتوكول المتضمّن تعديل الاتّفاقيّة المتعلّقة بالطّيران المدنيّ الدّولي، الموقّع بتاريخ 7 يوليو سنة 1971 بفيينا،

- وبمقتضى المرسوم الرّئاسيّ رقم 95 - 214 المؤرّخ في 11 ربيع الأوّل عام 1416 الموافق 8 غشت سنة 1995 والمتضمّن المصادقة، مع التحفّظ، على ثلاث اتّفاقيّات وبروتوكول متعلّقة بالطّيران المدنيّ الدّولي :

* الاتّفاقيّة المتعلّقة بالمخالفات وببعض الأعمال المرتكبة على متن المراكب الجوّية الموقّعة بتاريخ 14 سبتمبر سنة 1963 بطوكيو،

* الاتّفاقية حول قمع الحجز غير القانونيّ للطّائرات الموقّعة بتاريخ 16 ديسمبر سنة 1970 بمدينة لاهاي،

* الاتّفاقية المتعلّقة بقمع الأعمال غير القانونيّة الموجّهة ضدّ أمن الطّيران المدنيّ الموقّعة بتاريخ 23 سبتمبر سنة 1971 بمنتريال،

- البروتوكول حول قمع الأعمال غير القانونيّة المتمثّلة في العنف في المطارات الّتي يستخدمها الطّيران المدنيّ الدّولي والمتمّمة للاتّفاقية حول قمع الأعمال غير القانونيّة الموجّهة ضدّ أمن الطّيران المدنيّ المحرّرة بمنتريال بتاريخ 23 سبتمبر سنة 1971 والموقّعة بتاريخ 24 فبراير سنة 1988،

- وبمقتضى الأمر رقم 62 - 050 المؤرّخ في 18 سبتمبر سنة 1962 والمتعلّق بترقيم وتعريف وملكيّة المراكب الجوّية،

- وبمقتضى الأمر رقم 63 - 412 المؤرّخ في 24 أكتوبر سنة 1963 والمتعلّق بقواعد ملاحة المراكب الجوّيّة،المعدّل،

- وبمقتضى الأمر رقم 63 - 413 المؤرّخ في 24 أكتوبر سنة 1963 والمتعلّق بالأحكام الجزائيّة حول المخالفات لقواعد التّرقيم وتعريف المراكب الجوّية ، المعدّل،

- وبمقتضى القانون رقم 64 - 166 المؤرّخ في 8 يونيو سنة 1964 والمتعلّق بالمصالح الجوّية،

- وبمقتضى القانون رقم 64 - 168 المؤرّخ في 8 يونيو سنة 1964 والمتعلّق بالنّظام القانونيّ للطّائرات،

- وبمقتضى القانون رقم 64 - 244 المؤرّخ في 22 غشت سنة 1964 والمتعلّق بالمطارات والمرافق المعدّة لسلامة الملاحة الجوّية ،

- وبمقتضى الأمر رقم 66 - 154 المؤرّخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 والمتضمّن قانون الإجراءات المدنيّة، المعدّل والمتمّم،

- وبمقتضى الأمر رقم 66 - 155 المؤرّخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 والمتعلّق بقانون الإجراءات الجزائيّة، المعدّل والمتمّم،

- وبمقتضى الأمر رقم 66 - 156 المؤرّخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 والمتضمّن قانون العقوبات، المعدّل والمتمّم،

- وبمقتضى الأمر رقم 75 - 58 المؤرّخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 والمتضمّن القانون المدنيّ، المعدّل والمتمّم،

- وبمقتضى الأمر رقم 75 - 59 المؤرّخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 والمتضمّن القانون التّجاريّ، المعدّل والمتمّم،

- وبمقتضى الأمر رقم 75 - 89 المؤرّخ في 29 ذي الحجّة عام 1395 الموافق 30 ديسمبر سنة 1975 والمتضمّن قانون البريد والمواصلات،

- وبمقتضى القانون رقم 79 - 07 المؤرّخ في 26 شعبان عام 1399 الموافق 21 يوليو سنة 1979 والمتضمّن قانون الجمارك، المعدّل والمتمّم،

- وبمقتضى القانون رقم 83 - 03 المؤرّخ في 22 ربيع الثّاني عام 1403 الموافق 5 فبراير سنة 1983 والمتعلّق بحماية البيئة،

- وبمقتضى القانون رقم 84 - 11 المؤرّخ في 9 رمضان عام 1404 الموافق 9 يونيو سنة 1984 والمتضمّن قانون الأسرة، لا سيّما المادّة 113 منه،

- وبمقتضى القانون رقم 84 - 17 المؤرّخ في 8 شوّال عام 1404 الموافق 7 يوليو سنة 1984 والمتعلّق بقوانين الماليّة، المعدّل والمتمّم،

- وبمقتضى القانون رقم 85 - 05 المؤرّخ في 26 جمادى الأولى عام 1405 الموافق 16 فبراير سنة 1985 والمتعلّق بحماية الصّحّة وترقيتها،

- وبمقتضى القانون رقم 90 - 02 المؤرّخ في 10 رجب عام 1410 الموافق 6 فبراير سنة 1990 والمتعلّق بالوقاية من النزاعات الجماعية في العمل وتسويتها وممارسة حقّ الإضراب،

- وبمقتضى القانون رقم 90 - 09 المؤرّخ في 12 رمضان عام 1410 الموافق 7 أبريل سنة 1990 والمتعلّق بالولاية،

- وبمقتضى القانون رقم 90 - 10 المؤرّخ في 19 رمضان عام 1410 الموافق 14 أبريل سنة 1990 والمتعلّق بالنّقد والقرض،

- وبمقتضى القانون رقم 90 - 11 المؤرّخ في 26 رمضان عام 1410 الموافق 21 أبريل سنة 1990 والمتعلّق بعلاقات العمل، المعدّل والمتمّم، لا سيّما المادّة 4 منه،

- وبمقتضى القانون رقم 90 - 29 المؤرّخ في 14 جمادى الأولى عام 1411 الموافق أوّل ديسمبر سنة 1990 والمتعلّق بالتّهيئة والتّعمير،

- وبمقتضى القانون رقم 90 - 30 المؤرّخ في 14 جمادى الأولى عام 1411 الموافق أوّل ديسمبر سنة 1990 والمتضمّن قانون الأملاك الوطنيّة،

- وبمقتضى القانون رقم 90 - 31 المؤرّخ في 17 جمادى الأولى عام 1411 الموافق 4 ديسمبر سنة 1990 والمتعلّق بالجمعيّات،

- وبمقتضى المرسوم التّشريعي رقم 93 - 12 المؤرّخ في 19 ربيع الأوّل عام 1414 الموافق 5 أكتوبر سنة 1993 والمتعلّق بترقية الاستثمار،

- وبمقتضى الأمر رقم 95 - 06 المؤرّخ في 23 شعبان عام 1416 الموافق 25 يناير سنة 1995 والمتعلّق بالمنافسة،

- وبمقتضى الأمر رقم 95 - 07 المؤرّخ في 23 شعبان عام 1416 الموافق 25 يناير سنة 1995 والمتعلّق بالتّأمينات،

- وبمقتضى القانون رقم 95 - 22 المؤرّخ في 29 ربيع الأوّل عام 1416 الموافق 26 غشت سنة 1995 والمتعلّق بخوصصة المؤسّسات العموميّة،

- وبمقتضى الأمر رقم 95 - 25 المؤرّخ في 30 ربيع الثّاني عام 1416 الموافق 25 سبتمبر سنة 1995 والمتعلّق بتسيير رؤوس الأموال التّجاريّة التّابعة للدّولة،

وبعد مصادقة البرلمان،

يصدر القانون الآتي نصّه :

الفصل الأوّل

أحكام عامّة

المادّة الأولى : يهدف هذا القانون إلى تحديد القواعد العامّة المتعلّقة بالطّيران المدنيّ.

القسم الأوّل

تعاريف

المادّة 2 : يقصد بالمصطلحات الواردة في هذا القانون، ما يأتي :

الطّائرة : كلّ آلة تستطيع الارتفاع والتّماسك والانتقال في الجوّ بفضل تفاعلات هوائيّة من غير التّفاعلات الهوائيّة على سطح الأرض.

الطّائرات المدنيّة : كلّ الطّائرات باستثناء الطّائرات التّابعة للدّولة.

طائرات الدّولة : كلّ الطّائرات المملوكة للدّولة، والّتي تؤجّرها الدّولة أو تستأجرها وتخصّصها لإحدى خدماتها فقط، وتشمل بوجه خاصّ طائرات رئاسة الجمهوريّة والطّائرات العسكريّة بما في ذلك الطّائرات التّابعة للدّرك الوطنيّ والطّائرات التّابعة للشّرطة وللجمارك وللحماية المدنيّة.

تعتبر الطّائرات المدنيّة المستعملة مؤقّتا في خدمة الدّولة، طائرات تابعة للدّولة أثناء مدّة استعمالها.

محطّة جوّية : مساحة محدّدة على سطح الأرض أو على الماء تشمل مساحات التّحرّك المتكوّنة من المدارج، وطرق المرور، وحظائر الطّائرات، الموجّهة للاستعمال الكلّي أو الجزئيّ لوصول الطّائرات ورحيلها وتحرّكها على السّطح.

محطّة جوّية مختلطة : محطّة جوّية تستعملها سويّا مصالح الطّيران المدنيّ ومصالح الطّيران العسكريّ وفقا لاتّفاق يحدّد حقوق كلّ طرف وواجباته.

محطّة الطّوافات : محطّة جويّة أو مساحة محدّدة على بناية، موّجهة للاستعمال الكلّيّ أو الجزئيّ لوصول الطّوافات ورحيلها وتحرّكها على السّطح.

مبنى مطار : منشأة فوقيّة تستعمل لتسهيل نقل الرّكاب والشّحن.

مطار : مجموعة من منشآت النّقل الجوّي موجّهة لتسهيل وصول الطّائرات ورحيلها ومساعدة الملاحة الجويّة وتأمين الرّكوب والنّزول وتوصيل المسافرين والبضائع والبريد المنقول جوّا.

خدمات جويّة : كلّ خدمات النّقل بالطّائرات للرّكاب والشّحن والبريد، سواء كانت هذه الخدمات منتظمة أو غير منتظمة، دوليّة أو داخليّة، والعمل الجوّي والطّيران الخفيف وكافّة الخدمات الجويّة الخاصّة.

الملاحة الجويّة : مجمل الطّائرات المحلقة في الجوّ أو على الأرض الموجودة في مساحة التحرّك بالمحطّة الجويّة وفقا للقواعد المحدّدة.

المستغلّ :

- كلّ شخص اعتباريّ مرخّص له باستغلال خدمات النّقل العموميّ أو العمل الجوّي.

- كلّ مالك مقيّد في سجلّ ترقيم الطّيران الجوّي.

- كلّ مؤجّر طائرة احتفظ بالتّسيير التّقنيّ وبقيادة طاقم الطّائرة أثناء مدّة التّأجير.

- كلّ مستأجر طائرة بدون طاقم يتولّى قيادتها التّقنيّة بواسطة طاقم يختاره بنفسه.

محطّة الأرصاد الجويّة للطّيران : محطّة معيّنة للملاحظات وإعداد رسائل ملاحظات عن الأحوال الجويّة موجّهة للاستفادة منها في الملاحة الجويّة.

السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ : الإدارة المكلّفة بالطّيران المدنيّ.

القسم الثّاني

مبادىء عامّة

المادّة 3 : يرمي هذا القانون، في إطار أهداف السّياسة الوطنيّة للتّنمية والتّهيئة العمرانيّة، إلى ما يأتي :

- توفير الشّروط الكفيلة بتنمية متوازنة للنّقل الجوّي تستجيب لاحتياجات المستعملين في مجال نقل الأشخاص والبضائع في أحسن ظروف الأمن والاقتصاد والفعاليّة.

- ضمان استغلال وتطوير خدمات الملاحة الجويّة وخدمات المطار.

- تحديد قواعد استخدام المجال الجوّي الوطنيّ في إطار الاتّفاقيات الدّوليّة المصادق عليها والّتي تحكم الطّيران المدنيّ الدّوليّ.

المادّة 4 : النّقل الجوّي ملكيّة عامّة.

المادّة 5 : يمكن أن يسخدم الطّيران المدنيّ، زيادة على الاستخدامات الأخرى المتلائمة مع القانون الدّوليّ في هذا المجال، فيما يأتي :

- نقل الرّكاب والبضائع والبريد،

- احتياجات الأشغال الّتي تقوم بها بعض قطاعات الاقتصاد الوطنيّ،

- تطبيق الإجراءات الصّحيّة،

- الإسعافات الطّبّيّة وغيرها المقدّمة للسّكان،

- الأشغال الخاصّة بالاختبارات والتّجارب والبحث العلميّ،

- الاحتياجات التّربويّة والثّقافيّة والرّياضيّة،

المادّة 6 : تتولّى الدّولة مراقبة أمن الملاحة الجويّة في مجالها الجوّي.

يكون توسيع الرّقابة الجويّة إلى الفضاء الخارج عن الحدود المذكورة أعلاه، موضوع اتّفاقات دوليّة.

المادّة 7 : تخضع الخدمات الجويّة لرقابة الدّولة.

يمكن أن تتولّى جوانب من هذه الرّقابة هيئات مؤهّلة من طرف السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ.

المادّة 8 : تقوم الدّولة بإنجاز المطارات وتشغيلها، ويمكن أن تكون محلّ امتياز يمنح لأشخاص طبيعيّين من جنسيّة جزائريّة أو أشخاص اعتباريّين خاضعين للقانون الجزائريّ، وذلك وفقا للشّروط الّتي يحدّدها هذا القانون.

المادّة 9 : تتولّى شركة أو عدّة شركات وطنيّة للنّقل الجوّي، النّقل الجوّي العموميّ وخدمات العمل الجوّي.

ويمكن تكليف شركة أو عدّة شركات وطنيّة للنّقل الجوّي بتأدية تبعات الخدمة العامّة، مقابل استفادتها تعويضا ماليّا من الدّولة وذلك وفق الحقوق والواجبات الواردة في دفتر الشّروط المحدّد عن طريق التّنظيم.

المادّة 10 : يمكن أن يكون استغلال خدمة النّقل الجوّي العموميّ أيضا، محلّ امتياز يمنح لفائدة الأشخاص الطّبيعيّين من ذوي الجنسيّة الجزائريّة والأشخاص الاعتباريّين الخاضعين للقانون الجزائريّ.

المادّة 11 : تخضع برامج الاستغلال وشروط النّقل لمصادقة السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ.

توضّح كيفيّات تطبيق هذه المادّة عن طريق التّنظيم.

المادّة 12 : يتولّى قيادة الطّائرات مستخدمون مؤهّلون حائزون شهادات وأهليّات مطابقة للمقاييس الوطنيّة والدّوليّة مصادق على صحّتها قانونا من السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ.

تقوم السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ برقابة دوريّة للتّأهيل المهنيّ للمستخدمين الملاّحين واستعدادهم الجسديّ.

تحدّد كيفيّات تطبيق هذه المادّة عن طريق التّنظيم.

المادّة 13 : لا ينبغي بأي حال من الأحوال أن يشكّل استعمال الطّائرات في المجال الجوّي الجزائريّ مصدر ضرر للغير على السّطح.

تحدّد أحكام هذا القانون مسؤوليّة مستغلّي الطّائرات تجاه المستعملين والغير على السّطح.

المادّة 14 : لا يجوز أن تستعمل الطّائرات المرقّمة في دولة أجنبيّة لممارسة نشاط النّقل الجوّي العموميّ في الجزائر، إلاّ بموجب اتّفاقات أو اتّفاقيّات مبرمة بين الجزائر والبلد الّذي رقّمت فيه الطّائرة، أو بموجب رخصة مؤقّتة ممنوحة من السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ.

المادّة 15 : تتولّى خدمات الأرصاد الجويّة الخاصّة بالطّيران والموجّهة للمساهمة في أمن الملاحة الجوّية وانتظامها ونجاعتها، الهيئة المكلّفة بالخدمة العامّة للأرصاد الجوّية والّتي تحدّد قوانينها الأساسيّة عن طريق التّنظيم.

المادّة 16 : يمكن الوزير المكلّف بالطّيران المدنيّ، في الظّروف الاستثنائية، القيام بتسخير الطّائرات المرقّمة في الجزائر وكذا أطقمها والمستخدمين اللاّزمين على أرضيّة المطار وهذا وفق التّشريع المعمول به.

الفصل الثّاني

الطّائرات

القسم الأوّل

ترقيم الطّائرات وجنسيّتها وملكيّتها

المادّة 17 : يؤسّس لدى السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ، سجّل للتّرقيم، يسمى «سجلّ ترقيم الطّيران».

المادّة 18 : ترقّم كلّ طائرة على سجلّ ترقيم الطّيران قبل شروعها في الملاحة الجوّية.

ويسلّم مستخرج منه له قيمة وثيقة الملكيّة.

المادّة 19 : تقيّد في سجلّ ترقيم الطّيران حسب الشّروط المحدّدة عن طريق التّنظيم :

- الطّائرات التّابعة للدّولة باستثناء الطّائرات العسكريّة،

- الطّائرات المدنيّة المملوكة لأشخاص طبيعيّين من جنسية جزائريّة أو أشخاص اعتباريّين خاضعين للقانون الجزائريّ.

المادّة 20 : تمنح الجنسيّة الجزائريّة لكلّ طائرة مقيّدة في سجلّ ترقيم الطّيران.

وتلزم الطّائرة المرقّمة، في هذه الحالة، بحمل الإشارات البارزة لهذه الجنسيّة وفقا لما هو محدّد عن طريق التّنظيم.

المادّة 21 : يجوز إعفاء بعض الطّائرات من التّرقيم، استثناء لأحكام المادّة 18 أعلاه.

تحدّد، عن طريق التّنظيم، كيفيّات التّرقيم، وكذا فئات الطّائرات المعفاة من التّرقيم.

المادّة 22 : لا يجوز ترقيم طائرة إلاّ إذا كانت مملوكة كلّيّا لشخص طبيعي ذي جنسيّة جزائريّة أو مملوكة لشخص اعتباريّ خاضع للقانون الجزائريّ.

ويجب في هذه الحالة الأخيرة أن يكون من ذوي الجنسيّة الجزائريّة :

- بالنّسبة لشركات الأشخاص، الشّركاء المتضامنون أو الشّركاء بالتّوصية،

- بالنّسبة للشّركات ذات المسؤوليّة المحدودة، المالكون لأغلبية الحصص،

- بالنّسبة لشركات المساهمة، المالكون لأغلبية رأس المال، وحسب الحالة، الرّئيس المدير العامّ ومعظم أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة وأغلبية أعضاء مجلس المراقبة.

- بالنّسبة للجمعيّات، المسؤولون ومجمل الأعضاء المنخرطين.

المادّة 23 : لا يمكن قيد طائرة مرقّمة في الخارج في السّجلّ الجزائريّ إلاّ بعد شطبها من سجلّ التّرقيم في الدّولة الأجنبيّة.

المادّة 24 : لا يكون قيد طائرة في سجلّ ترقيم أجنبيّ، مرقّمة سابقا في الجزائر، ذا مفعول في التّراب الوطنيّ إلاّ بعد شطبها مسبقا من سجلّ التّرقيم الجزائريّ.

المادّة 25 : تقيّد في سجلّ ترقيم الطّيران وتذكر في شهادة التّرقيم، العمليّات الآتية :

- تحويل الملكيّة،

- عقد تأسيسيّ للرّهن،

- محضر الحجز،

- تأجير طائرة لمدّة تفوق سنة،

- تغيير خصائص الطّائرة،

- شطب الرّهن أو محضر الحجز أو عقد التّأجير،

- شطب طائرة من سجلّ التّرقيم.

المادّة 26 : في حالة فقدان شهادة التّرقيم، بصفة غير إراديّة، تسلّم نسخة ثانية من الشّهادة إلى مالك الطّائرة.

المادّة 27 : يشطب التّسجيل في سجلّ ترقيم الطّيران تلقائيّا في الحالات الآتية :

1) - عندما تصرّح السّلطة المختصّة أنّ الطّائرة غير قابلة للاستعمال نهائيّا،

2) - عندما تنعدم الأخبار عن الطّائرة منذ ثلاثة (3) أشهر ابتداء من يوم رحيل الطّائرة أو من اليوم الّذي سجلّت فيه آخر أخبار عنها،

3) - عندما ينعدم استيفاء شروط التّرقيم،

يبلّغ إجراء الشّطب لصاحب الطّائرة، ويمكن تسليم شهادة شطب لأيّ شخص يثبت مصلحته من ذلك ويقدّم طلبا،

تحدّد كيفيّات تطبيق هذه المادّة عن طريق التّنظيم.

المادّة 28 : إذا اتّضح إثر عمليّة مراقبة قامت بها الأجهزة المؤهّلة، أن أيّة طائرة لا تستوفي شروط القيام بالملاحة الجوّيّة المنصوص عليها في هذا القانون، تحتجز هذه الطّائرة من طرف السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ.

تحدّد شروط الاحتجاز وكيفيّاته عن طريق التّنظيم.

المادّة 29 : تشكّل الطّائرات أملاكا منقولة، يُثبت بيعها بعقد رسميّ، ولا يكون له مفعول إزاء الغير إلاّ بقيده في سجلّ التّرقيم.

يجب أن يقيّد كلّ تحويل ملكيّة، بسبب الوفاة، وكلّ حكم بنقل الملكيّة، أو حكم تأسيسيّ، أو تصريحيّ بالملكيّة، في سجلّ ترقيم الطّيران بطلب من المالك الجديد.

القسم الثّاني

حجز الطّائرات ورهنها وامتيازاتها

المادّة 30 : يمكن أن تكون الطّائرات محلّ حجز تحفّظيّ وفقا لقواعد اتّفاقيّة روما المبرمة في 29 مايو سنة 1933 والمذكورة أعلاه.

المادّة 31 : تعفى من الحجز التّحفّظي، الطّائرات المخصّصة لخدمة الدّولة فقط.

المادّة 32 : يمكن أن تكون الطّائرات محلّ رهن وفقا للتّشريع السّاري المفعول.

يقيّد الرّهن في سجلّ ترقيم الطّيران ولا يكون ذا مفعول إزاء الغير إلاّ بعد قيده.

ويخضع شطب الرّهن لتقديم عقد يثبت رفع الرّهن بموجب اتّفاق بين الطّرفين أو قرار قضائيّ.

المادّة 33 : تعتبر الدّيون التّالية المستحقّة على الطّائرات ذات أولويّة :

- المصاريف القضائيّة المنفقة للتّوصّل إلى بيع الطّائرة،

- المكافآت المستحقّة لإنقاذ الطّائرة،

- المصاريف اللاّزمة المنفقة من أجل الحفاظ على الطّائرة.

تخصّ هذه الدّيون الطّائرة أو تعويضات التّأمين.

المادّة 34 : في حالة فقدان الطّائرة أو عطبها، يحلّ الدّائن المرتهن، في حدود مبلغ دينه، محلّ المؤمّن له في حقّ التّعويض المستحق على المؤمّن إلاّ إذا وجدت اتّفاقيّة مخالفة لذلك.

وعلى المؤمّن قبل أيّ دفع أن يطلب بيان التّسجيلات الرّهنيّة الواردة في سجلّ ترقيم الطّيران.

لا يبرّأ أيّ دفع إذا لم يأخذ في الحسبان حقوق الدّائنين المدوّنة في البيان المذكور.

الفصل الثّالث

البناء الطّيرانيّ والرّقابة التّقنيّة وصيانة الطّائرات

المادّة 35 : يجري بناء وصيانة الطّائرات وفقا للمقاييس التّقنية الدّوليّة.

تضمن الدّولة بناء وصيانة الطّائرات، ويجب عليها أن تتأكّد بأن استخدام الطّائرة المبنية على إقليمها و/أو المقيّدة في سجلّ ترقيم الطّيران التّابع لها، يجري في ظروف استغلال تقنيّة يحدّدها صانع الطّائرة ومطابقة للمقاييس الدّوليّة للملاحة.

المادّة 36 : يخضع أيّ بناء أو تحويل أو تعديل في هيكل الطّائرة سواء كان كلّيا أو جزئيّا لموافقة السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ.

المادّة 37 : تخضع كلّ الطّائرات للرّقابة التّقنيّة للدّولة.

تحدّد كيفيّات تطبيق هذه المادّة عن طريق التّنظيم.

المادّة 38 : تحدّد كيفيّات إعتماد منشآت بناء الطّائرات وصيانتها عن طريق التّنظيم.

المادّة 39 : تخضع تحليقات اختبار نماذج الطّائرات لرخصة مسبقة من السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ، بعد إدلاء المصالح المختصّة بوزارة الدّفاع الوطنيّ برأيها.

الفصل الرّابع

المطارات والمحطّات الجوّية ومحطّات الطّوافات

القسم الأوّل

قواعد البناء والاستغلال

المادّة 40 : يندرج إنشاء المطارات والمحطّات الجوّية ومحطّات الطّوافات في إطار مخطّطات شغل الأراضي، وقواعد التّهيئة العمرانيّة ومخطّطات تطوير نشاط الطّيران.

يكون مخطّط تطوير نشاط الطّيران موضوع موافقة من طرف الحكومة ضمن الشّروط المحدّدة عن طريق التّنظيم.

المادّة 41 : يمكن أن يكون بناء واستغلال محطّة جوّية أو مطار أو محطّة طوّافات بغرض فتحها للملاحة الجوّية العمومية، محلّ امتياز تمنحه السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ.

كما تخضع التّغييرات اللاّحقة، عندما ينجرّ عنها توسيع محيط المطار أو المحطّة الجوّية أو محطّة الطوّافات، لمنح امتياز.

يجب أن تخضع التّغييرات الّتي تجرى على البناءات والاستغلال لرخصة السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ.

المادّة 42 : يمكن أن يمنح امتياز حقّ البناء، وامتياز حقّ الاستغلال بصفة منفصلة.

المادّة 43 : فيما عدا الدّولة، فإن الأشخاص الطّبيعيّين من جنسيّة جزائريّة أو الأشخاص الاعتباريّين الخاضعين للقانون الجزائريّ والّذين يملك أغلبية رأسمالهم، أشخاص طبيعيون من جنسيّة جزائريّة، وحدهم يستطيعون إنشاء و/أو استغلال محطة جوّية أو مطار أو محطّة طوّافات مفتوحة للملاحة الجوّية العموميّة.

المادّة 44 : توقّع اتّفاقيّة الامتياز المنصوص عليها أعلاه، لحساب الدّولة، السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ، والشّخص الطّبيعيّ أو الاعتباريّ الّذي يرغب في إنشاء أو استغلال محطّة جوّية أو مطار أو محطّة طوّافات.

يحدّد دفتر شروط الإجراءات التّقنيّة والإداريّة والماليّة المتعلّقة ببناء هذه المطارات والمحطّات الجوّية ومحطّات الطّوّافات واستغلالها.

المادّة 45 : يمكن أن يرفض منح الامتياز، لا سيّما للأسباب الآتية :

- عدم تلبية المشروع للمتطلّبات التّقنيّة،
- عدم استجابة البناء لحاجة كافية،
- عدم تلاؤم البناء مع مقتضيات التّهيئة العمرانيّة أو الدّفاع الوطنيّ،
- إذا كانت الموارد الماليّة اللاّزمة للبناء أو للاستغلال غير كافية،
- في حالة اعتراض جماعة محلّيّة،
- إذا كان الاستغلال لا يتلاءم مع متطلّبات الأمن الجوّي وحماية البيئة والطّبيعة.

المادّة 46 : يخضع إنشاء واستغلال المحطّات الجوّية ومحطّات الطّوّافات، غير تلك المذكورة في المادّة 41 أعلاه، لرخصة السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ.

ويخضعان لإجراءات تقنيّة وإدارية وماليّة يحدّدها دفتر الشّروط.

توضّح أحكام هذه المادّة عن طريق التّنظيم.

المادّة 47 : للأشخاص الطّبيعيّين من جنسية جزائريّة أو الأشخاص الاعتباريّين الخاضعين للقانون الجزائريّ والّذين يملك رأسمالهم بصفة كلّية أشخاص طبيعيّون من جنسيّة جزائريّة، لهم وحدهم الحقّ في بناء المحطّات الجوّية ومحطّات الطّوّافات الموجّهة للاستعمال الخاصّ.

المادّة 48 : تحدّد القواعد المتعلّقة بإنشاء المحطّات الجوّية والمطارات ومحطّات الطّوّافات وتشغيلها وكذا مقاييس تصنيفها عن طريق التّنظيم.

المادّة 49 : تخضع المطارات والمحطّات الجوّية ومحطّات الطّوّافات للرّقابة التّقنية والإداريّة والصّحّية للدّولة.

تحدّد شروط ممارسة هذه الرّقابة عن طريق التّنظيم.

المادّة 50 : في إطار الامتياز، كما هو محدّد أعلاه، تتكفّل الدّولة بما يأتي :

- بناء وصيانة واستغلال المنشآت الموجّهة لضمان مراقبة الملاحة الجوّية في المحطّة الجوّية،
- المصاريف والتّعويضات الّتي يمكن أن تنتج عن الارتفاقات المؤسّسة لخدمة الملاحة الجوّية،

غير أنّ الاتّفاقيّة المنصوص عليها في المادّة 44 أعلاه، يمكن أن توضّح بدقّة أن صاحب الامتياز يتكفّل، كلّيًا أو جزئيًا، بالنّفقات الّتي قامت بها الدّولة تطبيقا لهذه المادّة.

المادّة 51 : يتولّى صاحب الامتياز تهيئة المنشآت القاعديّة وصيانتها وكذا المباني والمنشآت والآلات اللاّزمة للاستغلال التّجاريّ.

غير أن الدّولة باستطاعتها أن تمنح لصاحب الامتياز تعويضا ماليًا يغطّي كلّيًا أو جزئيًا تبعات الخدمة العامّة المفروضة عليه.

المادّة 52 : يمكن أن يخضع إنجاز برنامج تجهيز في المحطّات الجوّية المملوكة للدّولة، لمساهمة مالية من طرف الجماعات المحلّيّة والغرف التّجاريّة والمؤسّسات العمومية المعنيّة.

تحدّد كيفيات تطبيق هذه المادّة عن طريق التّنظيم.

المادّة 53 : تؤسّس على مستوى المحطّات الجوّية المفتوحة للملاحة العموميّة، سلطة وحيدة تضطلع بصلاحيّة التّنسيق على مجمل المصالح العاملة على مستوى المحطّة الجوّية.

تحدّد كيفيات تطبيق هذه المادّة عن طريق التّنظيم.

المادّة 54 : تحدّد شروط استخدام وإدارة المحطّات الجوّية المختلطة التّابعة للدّولة عن طريق التّنظيم.

المادّة 55 : تحدّد عن طريق التّنظيم حدود الأملاك العموميّة للمطارات والمنصوص عليها في التّشريع المعمول به.

المادّة 56 : دون المساس بإجراءات الرّقابة المنصوص عليها في هذا القانون وفي التّشريع المعمول به، وعندما تتطلّب ضرورة أمن الملاحة الجوّية ذلك، يمكن السّلطات المختصّة القيام بتفتيش الركّاب والأمتعة والشّحن والبريد.

القسم الثّاني

ارتفاقات الطّيران

المادّة 57 : تؤسّس بجوار المحطّات الجوّية ومحطّات الطّوّافات والمنشآت الموجّهة لتسهيل الملاحة الجوّية، ارتفاقات للتّوسعة والإرشاد المسمّاة «ارتفاقات الطّيران».

المادّة 58 : تشمل ارتفاقات الطّيران الخاصّة بالتّوسعة حظر إنشاء أو الإلزام بالحدّ أو باستبعاد العراقيل الّتي من شأنها أن تشكّل خطرا على الملاحة الجوّية أو تضرّ باشتغال المستلزمات المساعدة للملاحة الجوّية أو بأجهزة الأمن المقامة لصالح الملاحة الجوّية.

المادّة 59 : تشمل ارتفاقات الطّيران الخاصّة بالإرشاد والإلزام بتجهيز أو بالسّماح بتجهيز بعض الحواجز أو الأماكن بأجهزة بصريّة أو لاسلكيّة كهربائيّة موجّهة للدّلالة على وجود هذه الحواجز للملاّحين الجويّين أو التّعرّف عليها.

المادّة 60 : يجب أن يؤمر داخل منطقة ارتفاقات الطّيران الخاصّة بالتّوسعة بحظر البناءات ووضع السّياج والنّباتات الّتي يفوق علوّها العلو المنصوص عليه في مخطّط الارتفاقات أو بالحدّ منها أو استبعادها أو تغييرها وذلك لفائدة الأمن الجوّي.

المادّة 61 : يحدّد مخطّط ارتفاقات الطّيران الّذي يشمل المساحات المخصّصة للتّوسعة، وكذا كيفيّات تعيين ارتفاقات الطّيران الخاصّة بالإرشاد، عن طريق التّنظيم.

القسم الثّالث

قواعد حماية الأملاك التّابعة للمطار

المادّة 62 : تتمثّل حماية أملاك المطار والحفاظ عليها فيما يأتي :

1) - ضمان حماية أملاك المطارات والحفاظ عليها بوجه عامّ من كلّ إتلاف أو شغل غير قانوني،

2) السّهر على احترام القوانين والأنظمة المتعلّقة بحماية البيئة داخل المطار،

3) - السّهر على احترام المقاييس بخصوص :

* استخدام المساحات والمحلاّت وجميع المرافق الموجودة في المناطق العموميّة والموضوعة تحت تصرّف العموم ومختلف المتدخّلين الاقتصاديّين، والحائزين امتيازا وغيرهم من المستفيدين الموجودين في حصن المطار،

* استخدام و/أو استغلال المساحات والمحلاّت والتّجهيزات والمنشآت وأية مرافق أخرى موضوعة تحت تصرّف الركّاب ومختلف المتعاملين الحائزين امتيازا، وغيرهم من مستعملي أملاك المطار، وذلك في المناطق المحجوزة،

* مرور الأشخاص والسيّارات في أرض المطار،

* ارتفاقات التّوسعة ومخطّط تقسيم المنطقة والمخطّط التّوجيهي للمحطّة الجوّية ومخطّط شغل الأراضي الواقعة في حصن المطار،

4) - السّهر على احترام مقاييس النّظافة والصّحّة في حصن المطار.

5) - السّهر على تنفيذ مخطّط الطّوارىء ومخطّط الأمن بالمطار.

يحدّد، عند الاقتضاء، تطبيق أحكام هذه المادّة عن طريق التّنظيم.

المادّة 63 : يتعيّن على المالك أو مستغلّ الطّائرة، بناء على أمر يتلقّاه من سلطات المطار، أن يزيل الطّائرة الّتي، ولأي سبب كان، تعيق المدرّج أو الشّريط أو طريق مرور أو مساحة أو ارتفاقات التّوسعة.

إذا لم يقم مالك الطّائرة أو مستغلّها بالإجراءات الخاصّة بالإزالة، يمكن سلطة المطار أن تتّخذ تلقائيّا كلّ التّدابير اللاّزمة لإخلاء المدرّج أو الشّريط أو طريق المرور أو المساحات وكذا ارتفاقات التّوسعة وذلك على حساب وتحت مسؤولية مالك الطّائرة أو مستغلّها.

يمكن سلطة المطار أن تتّخذ نفس الإجراءات في حالة عدم قيام حارس سيّارة أو شيء أو حيوان يشكل عائقا، بعمليّات الإزالة، وفي هذه الحالة تتمّ الإزالة على حساب الحارس المعنيّ وتحت مسؤوليّته.

المادّة 64 : تؤسّس لدى السّلطة المكلّفة بالطّيران المدني، شرطة مطار تكلّف بحماية أملاك المطار والحفاظ عليها وفقا لما حدّدته المادّة 62 أعلاه.

تحدّد كيفيّات تطبيق هذه المادّة عن طريق التّنظيم.

المادّة 65 : يؤهّل للبحث ومعاينة مخالفات الحالات المذكورة في المادّة 62 من هذا القانون والمتعلّقة بالمحافظة على الأملاك التّابعة للمطار وحمايتها، زيادة على ضبّاط وأعوان الشّرطة القضائيّة، المفتّشون الخبراء في الطّيران المدني، وأعوان شرطة المطار.

ولممارسة وظائفهم يؤدّي المفتّشون الخبراء في الطّيران المدنيّ وأعوان شرطة المطار اليمين الآتي :

" أقسم باللّه العليّ العظيم أن أؤدي وظيفتي بأمانة وإخلاص وأن أراعي في كلّ الأحوال الواجبات الّتي تفرضها عليّ ".

تحدّد أحكام الفقرة السّابقة عن طريق التّنظيم.

المادّة 66 : يجب أن تفضي معاينة المخالفة إلى إعداد محضر يذكر فيه بدقّة العون الّذي أعدّه، الوقائع والتّصريحات الّتي تلقّاها.

توقّع المحاضر من طرف العون أو الأعوان الّذين أعدّوا المحاضر، ومرتكب أو مرتكبي المخالفة وتكون المحاضر موثوقا بها إلى أن يثبت العكس.

ترسل المحاضر إلى وكيل الجمهوريّة المختصّ وإلى السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ.

الفصل الخامس
الملاحة الجوّية والأرصاد الجوّية

القسم الأوّل
قواعد الملاحة الجوّية

المادّة 67 : لا يمكن لأيّة طائرة أن تحلّق أو تقلع أو تحطّ في محطّة جوّية وطنيّة إذا لم تكن تستوفي الشّروط العامّة لقابليّة الملاحة والاستغلال المحدّدة عن طريق التّنظيم.

المادّة 68 : لا يمكن استخدام طائرة مقيّدة في السّجلّ الجزائريّ لترقيم الطّيران، في الطّيران الجوّي إلاّ إذا كانت تتوفّر على شهادة قابلية الملاحة أو رخصة مرور وطنيّة في حالة صلاحيّة.

تحدّد خصائص وشروط تسليم هذه الوثائق وتجديدها عن طريق التّنظيم.

المادّة 69 : عندما تكون الطّائرة غير مقيّدة في سجلّ التّرقيم الجزائريّ، يجب أن تتوفّر على شهادة قابلية الملاحة أو رخصة مرور في حالة صلاحية مسلّمة لها من دولة ترقيمها ومعترف بصلاحيّتها من طرف السّلطات الجزائريّة.

المادّة 70 : تحدّد الشّروط التّقنيّة لاستخدام الطّائرات وقواعد التّهيئة والأمن على متنها عن طريق التّنظيم.

المادّة 71 : يجب أن تكون كافّة تجهيزات الاتّصال والملاحة والإرشاد اللاّسلكية الموجودة داخل الطّائرات المقيّدة أو بصدد القيد في سجلّ ترقيم الطّيران، معتمدة وفقا للشّروط المحدّدة في التّشريع المعمول به.

المادّة 72 : يسمح باستعمال المجال الجوّي الجزائريّ من طرف الطّائرات في حدود هذا القانون، وفي حدود التّشريع المعمول به والاتّفاقات والاتّفاقيات الّتي انضمت الجزائر إليها.

المادّة 73 : تقبل للتّحليق في الفضاء الجوّي الجزائريّ، شريطة الامتثال لقواعد وإجراءات الملاحة الجوّية :

- الطّائرات الجزائريّة التّابعة للدّولة،

- الطّائرات المقيّدة في سجل ترقيم الطّيران والّتي تتوفّر على الوثائق المنصوص عليها في المادّتين 68 و 69 أعلاه،

- الطّائرات الّتي باستطاعتها استعمال المجال الجوّي الجزائري بموجب اتّفاقات دولية،

- الطّائرات المرخّص لها من طرف السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ.

المادّة 74 : لا يجوز لأيّة طائرة دولة أجنبية أن تحلّق فوق التّراب الوطنيّ أو النّزول عليه إلاّ بموجب رخصة خاصّة تصدرها السّلطة الوطنيّة المختصّة، وهذا طبقا لشروط هذه الرّخصة.

تأخذ حكم طائرة دولة أجنبيّة كلّ طائرة مدنيّة مرقّمة في دولة غير منضمّة إلى اتّفاقية شيكاغو أولا يربطها مع الجزائر أيّ اتّفاق جوّي ثنائي.

المادّة 75 : لا يجوز لأيّة طائرة يمكن قيادتها بدون طيّار، أن تحلّق بدون طيّار فوق التّراب الوطنيّ إلاّ إذا كانت تتوفّر على رخصة خاصّة تصدرها السّلطة الوطنيّة المختصّة تنصّ على الإجراءات الّتي يتعيّن اتّخاذها والّتي تسمح بتجنّب أيّ خطر على الطّائرات المدنيّة.

المادّة 76 : يشترط أن لا يتمّ الطّيران فوق ملكيّات خاصّة إلاّ في ظروف عدم المساس بحقّ صاحب الملكيّة الموجودة على السّطح.

المادّة 77 : لا يمكن أيّة طائرة التّحليق فوق مدينة أو تجمّع سكّانيّ إلاّ بارتفاع يسمح لها بأن تتوجّه دوما خارج التّجمّع السّكانيّ حتى في حالة تعطّل وسيلة التّسيير.

المادّة 78 : تخضع رحلات الطّائرات الأسرع من الصّوت لشروط تحليق خاصّة تحدّد عن طريق التّنظيم.

المادّة 79 : لا يمكن أن تتمّ مناورات طائرات لغرض عروض عامّة إلاّ بترخيص من السّلطة المختصّة.

المادّة 80 : لا يمكن الطّائرات أن تحطّ أو تقلع، عدا حالة القوّة القاهرة أو استثناء محدّد عن طريق التّنظيم، إلاّ في محطّات جوّية قائمة بصفة قانونية.

المادّة 81 : لا يمكن أية طائرة قادمة من الخارج أو في اتّجاهه، أن تهبط أو تقلع إلاّ في مطار جمركيّ أو منه باستثناء الحالات المنصوص عليها في المادّة 98 من هذا القانون.

المادّة 82 : يكون من حقّ السّلطات المؤهّلة قانونا تفتيش أيّة طائرة أجنبية عند وصولها إلى التّراب الوطنيّ أو مغادرته.

المادّة 83 : تلزم كلّ طائرة عابرة للحدود الوطنيّة في اتّجاه دوليّ بأن تسلك الطّريق الجوّي الّذي حدّدته لها السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ.

المادّة 84 : يجب أن يتمّ استعمال الطّائرات بساحات المناورة بالمحطّات الجوّية وفي الطّيران طبقا لقواعد المرور الجوّي.

المادّة 85 : تلزم الطّائرات المحلّقة في الجوّ بالإذعان للأوامر والإشارات الاصطلاحية الّتي تأمرها بالهبوط.

المادّة 86 : يجب على الطّائرات أن تذعن لأوامر قادة الطّائرات العسكريّة وطائرات الشّرطة والجمارك أو لأوامر مصالحها على الأرض.

المادّة 87 : يعترف بصحّة شهادات الملاحة وشهادات الكفاءة والرّخص ومؤهّلات ملاّحي الطّيران

المدنيّ، الّتي تسلّمها أو تعترف بتنفيذها الدّولة الّتي تنتمي الطّائرة إلى جنسيّتها، للتّحليق فوق التّراب الوطنيّ إذا كانت المعاملة بالمثل مقبولة بموجب معاهدات دوليّة أو اتّفاق جويّ ثنائيّ.

المادّة 88 : تخضع أيّة طائرة تحطّ بالمحطّات الجويّة، لمراقبة السّلطات الإداريّة المعنيّة.

المادّة 89 : لا يمكن المؤسّسات الأجنبيّة أن تستغلّ خدمات تجاريّة دوليّة منتظمة فوق التّراب الوطنيّ عند توقّف تقنيّ أو بدونه، إلاّ بمقتضى رخصة تسلّمها السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ.

لا يمكن الطّائرات المسجّلة في دولة أجنبية والتي تقوم بخدمات جويّة دوليّة تجاريّة غير منتظمة، أن تحلّق فوق التّراب الوطنيّ أو تقوم بتوقّفات تقنيّة، إلاّ بعد حصولها على رخصة مسبقة.

تحدّد أحكام هذه المادّة عن طريق التّنظيم.

المادّة 90 : يمكن أن يحظر التّحليق فوق بعض المناطق من التّراب الوطنيّ أو يخضع لقيود في الحالات وبالشّروط المحدّدة عن طريق التّنظيم.

المادّة 91 : تجبر كلّ طائرة تحلّق أو تعبر المجال الجوّي الوطنيّ، دون رخصة مسبقة، كما هو منصوص عليه في هذا القانون، على الهبوط في أقرب مطار جمركي وعند اللّزوم في أقرب محطّة جويّة.

المادّة 92 : يمكن أن تمنع الخدمات التّجاريّة في اتّجاه الخارج أو توقف عندما يقتضي ذلك أمن الاستغلال.

القسم الثّاني

حوادث الطّائرات وإسعاف الطّائرات في حالة خطر

المادّة 93 : يقصد في مفهوم هذا القانون بعبارة :

- حادث : واقعة مرتبطة باستغلال طائرة يحدث خلالها :

* اختفاء أو تحطّم طائرة،

* وفاة شخص أو عدّة أشخاص على متن الطّائرة أو على الأرض أو إصابتهم بجروح بليغة،

* تعرّض الطّائرة لخسارة من شأنها أن تقلّل بصفة ملحوظة من مقاومتها وأدائها عند الطّيران وتتطلّب تصليحا هامّا.

- عارض : واقعة مختلفة عن الحادث ومرتبطة باستغلال طائرة تعرقل أو من شأنها عرقلة أمن الاستغلال.

- خطر : حالة تكون فيها الطّائرة وركّابها مهدّدين بخطر كبير ووشيك الوقوع ويكونون في حاجة إلى إنقاذ فوريّ.

المادّة 94 : يفضي كلّ حادث طائرة يقع بالتّراب الوطنيّ إلى تحرّيات.

وفور وقوع حادث، ودون المساس بالتّحريّات الّتي تقوم بها الجهات المختصّة الأخرى، تفتح السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ تحرّيات وتنصبّ لهذا الغرض لجنة تحقيق لتحديد ظروف الحادث وأسبابه طبقا للمعايير الدّوليّة.

المادّة 95 : كلّ حادث طائرة يقع بالتّراب الوطنيّ يبلّغ وجوبا وفورا لمصالح الطّيران المدنيّ، ويناط هذا الواجب بـ :

- إمّا ربان الطّائرة أو، عند تعذّر ذلك، كلّ عضو آخر ينتمي لطاقمها،

- وإمّا السّلطة المدنيّة أو العسكريّة،

- وإمّا مسؤول أقرب محطّة جويّة من مكان الحادث.

تتّخذ فورا السّلطة المحلّية أو مسؤول المحطّة الجويّة وذلك، حسب الحالة، كلّ التّدابير المجدية والضّرورية :

- لإنقاذ الرّكاب،

- للحفاظ على الأماكن الّتي وقع بها الحادث كما هي وتسهر على ألاّ يتمّ أيّ تغيير من شأنه عرقلة التّحقيق.

المادّة 96 : في حالة وقوع حادث لطائرة أجنبيّة بالتّراب الوطنيّ، تشعر السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ فورا دولة التّرقيم وتبلّغها كلّ المعلومات المتوفّرة لديها.

يمكن السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ بطلب من دولة ترقيم الطّائرة المصابة، أن ترخّص بحضور ممثّل أو عدّة ممثّلين من هذه الدّولة في التّحقيق.

غير أنّه في حالة وقوع الحادث بمنطقة يكون دخولها محدودا أو محظورا، تتّخذ السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ التّدابير الملائمة لنقل الطّائرة إلى أماكن أخرى حيث يكون الدّخول إليها مسموحا به.

يبلّغ التّقرير النّهائيّ عن التّحرّيات في الوقت المناسب لدولة ترقيم الطّائرة.

المادّة 97 : في حالة وقوع حادث لطائرة جزائريّة خارج التّراب الوطني، ودون المساس بالتّبليغ الّذي يتمّ من طرف الدّولة الّتي وقع بها الحادث، يجب على الربّان أو عضو من الطّاقم إذا كان بإمكان أحدهما ذلك، أو كذلك المالك أو المستغلّ أو المستأجر أن يشعر فورا أو يكلّف الغير بإشعار السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ.

يمكن السّلطة المكلّفة بالطّيران المدني إذا كانت الدّولة الّتي وقع بها الحادث عضوة في المنظّمة الدّولية للطّيران المدنيّ، أن تعيّن ممثّلا للمشاركة في التّحريّات.

إذا وقع الحادث فوق تراب دولة غير عضوة في المنظّمة الدّولية للطّيران المدنيّ، يقوم الوزير المكلّف بالطّيران المدنيّ بكلّ المساعي الضّروريّة لمشاركة ممثّل الجزائر في التّحريّات.

وفي حالة وقوع حادث بأعالي البحار، تطبّق فيما يتعلّق بالحقوق والواجبات، الأحكام المتّصلة بالموضوع والواردة في الملحق 13 من اتّفاقية شيكاغو المؤرّخة في 7 ديسمبر سنة 1944.

المادّة 98 : إذا كانت طائرة تقوم برحلات دوّلية في حالة خطر وكانت مضطرّة للهبوط في مطار غير جمركيّ، يجب أن يلتمس ربّانها تعليمات السّلطة الوطنيّة المختصّة.

وتبقى الطّائرة وركّابها تحت مراقبة الهيئات المختصّة المكلّفة بالأمن لغاية وصول التّعليمات.

المادّة 99 : تتولّى البحث عن الطّائرات الموجودة في خطر وإنقاذها هيئات الدّولة المؤهّلة.

تحدّد كيفيّات تطبيق هذه المادّة عن طريق التّنظيم.

المادّة 100 : يجري التّصريح الرّسمي عن فقدان طائرة طبقا للتّنظيم الوطنيّ والدّولي، بواسطة الهيئات المؤهّلة، في مهلة ثلاثة (3) أشهر بدءا من تاريخ إرسال آخر المعلومات.

يمكن أن يمّ التبليغ عن الأشخاص المتوفّين الموجودين بداخل الطّائرة، بعد انقضاء المهلة المذكورة، بحكم، طبقا للتّشريع السّاري المفعول.

تطبّق أحكام هذه المادّة على الطّائرات الجزائريّة التّابعة للدّولة.

يتعيّن على الوزير المعني أن يصرّح بقرينة الفقدان وأن يوجّه إلى الجهة القضائيّة المختصّة الطّلبات الضّرورية من أجل الإثبات القضائيّ لوفاة الأشخاص المفقودين.

المادّة 101 : تطبّق القواعد المتعلّقة بالحطام البحريّ على حطام الطّائرات الّتي يعثر عليها في البحر أو الشّاطىء البحري أو اليابسة.

الفصل الثّالث

الأرصاد الجوّيّة للطّيران

المادّة 102 : تهدف الأرصاد الجوّيّة للطّيران إلى المساهمة في ضمان أمن وتنظيم الملاحة الجوّيّة ونجاعتها.

المادّة 103 : تلزم مصلحة الأرصاد الجوّيّة الوطنيّة بتزويد مستغلّي المصالح الجوّيّة والمطارات وأعضاء طاقم قيادة الطّائرات وهيئات مصالح المرور الجوّي وهيئات مصالح البحث والإنقاذ والمصالح المعنيّة بتسيير وتنمية الملاحة الجوّيّة والهيئات المكلّفة بدراسات وإنجاز وصيانة هياكل المطارات، بمعلومات الأرصاد الجوّيّة الضروريّة لقيام كلّ واحد بمهامّه.

يحدّد تنظيم وممارسة نشاطات الأرصاد الجوّية الوطنيّة عن طريق التّنظيم.

المادّة 104 : تنشأ بضواحي محطّات الأرصاد الجوّية الرّئيسيّة ومحطّات الأرصاد الجوّية للطّيران مرافق تدعى : " ارتفاقات الأرصاد الجوّية ".

تحدّد طرق إرساء الارتفاقات المذكورة أعلاه عن طريق التّنظيم.

الفصل السّادس

الإتاوات

المادّة 105 : تؤسّس إتاوات التّحليق والدّنو والهبوط لمجازاة استعمال منشآت وخدمات الملاحة الجوّية والأرصاد الجوّية المستعملة لحاجات مراقبة المرور الجوّي وكذا إتاوات وحقوق المطار لسداد استعمال منشآت المطارات ومصالحها.

يحدّد قانون الماليّة قائمة الإتاوات وتعريفها ونسبتها.

المادّة 106 : لا يطالب بإتاوات التّحليق والدّنو بالنّسبة :

- للتّحليقات الّتي تقوم بها الطّائرات الجزائريّة التّابعة للدّولة.
- لتحليقات الاختبار واستلام الطّائرات الجزائريّة.
- للتّحليقات الّتي تقوم بها مراكز التّكوين في الطّيران.

المادّة 107 : تخضع الطّائرات المسجّلة في دولة أجنبيّة لدفع الإتاوات المبيّنة أعلاه.

لا يمكن أن يتمّ أي إعفاء إلاّ في إطار المعاملة بالمثل وبعد ترخيص من السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ.

الفصل السّابع

الخدمات الجوّية

المادّة 108 : يقصد بالخدمات الجوّية، المصالح المندرجة في أحد الأصناف الآتية :

- الخدمات الجوّية للنّقل العامّ سواء كانت منتظمة أو غير منتظمة، دوليّة أو داخليّة،
- خدمات العمل الجوّي،
- خدمات الطّيران الخفيف،
- الخدمات الجوّية التّابعة للخوّاص.

القسم الأوّل

الخدمات الجوّية للنّقل العامّ وشروط استغلالها

المادّة 109 : تهدف الخدمات الجوّية للنّقل العامّ إلى نقل الأشخاص، والأمتعة، والشّحن، والبريد الجوّي، بمقابل.

المادّة 110 : تعتبر كخدمات جوّية منتظمة للنّقل العامّ، أنواع النّقل المهنيّ الّتي تتولّى، عن طريق سلسلة من الرّحلات الموجّهة للعموم، القيام بنقل بين مطارين إثنين أو عدّة مطارات، مسبقة التحديد وحسب مسالك مصادق عليها من طرف السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ، في مواقيت مسبقة التّعريف ومنشورة أو بوتيرة وانتظام، بحيث تشكّل الرّحلات سلسلة متماسكة.

المادّة 111 : تعتبر كخدمات جوّية غير منتظمة للنّقل العامّ، أنواع النّقل المهنيّ الّتي لا تتوفّر فيها الميزات المبيّنة في المادّة السّابقة.

المادّة 112 : تسمّى الخدمات الجوّية للنّقل العامّ " دوليّة " عندما تربط مطارا جزائريّا بمطار أجنبيّ.

وتسمّى " داخليّة " عندما تربط مطارين بالتّراب الوطنيّ.

لا يمكن استغلال خدمات الطّيران الدّاخلية إلا بواسطة مؤسّسات خاضعة للقانون الجزائري والّتي تتوفّر فيها الشّروط الآتية :

- بالنّسبة لشركات المساهمة: أن يكون أكثر من نصف رأسمالها ملكا لمساهمين من جنسيّة جزائريّة،
- بالنّسبة للشّركات ذات المسؤوليّة المحدودة : أن تكون أغلبية رأس المال مكوّنة من حصص مملوكة لشركاء من جنسيّة جزائريّة،

- بالنّسبة للمؤسّسة ذات الشّخص الوحيد وذات المسؤوليّة المحدودة : أن يكون الشّريك الوحيد من جنسيّة جزائريّة،

- بالنّسبة لشركات الأشخاص : أن يمتلك رأسمالها كلّيًا أشخاص من جنسيّة جزائريّة.

المادّة 113 : تستغلّ الخدمات الجويّة الدّولية للنّقل العامّ، المنتظمة منها وغير المنتظمة المنطلقة من القطر الجزائريّ أو في اتّجاهه، من طرف مؤسّسات خاضعة للقانون الجزائريّ ومع مراعاة أحكام المادّة أدناه من طرف مؤسّسات أجنبيّة.

توضّح أحكام هذه المادّة عن طريق التّنظيم.

المادّة 114 : لا يمكن المؤسّسات الأجنبيّة أن تمارس بالقطر الجزائريّ نشاطا بمقابل، إلاّ بمقتضى اتّفاقات أو اتّفاقيات تبرم بين الجزائر ودولة التّرقيم أو بمقتضى رخصة تمنحها السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ.

- توضّح أحكام تطبيق هذه المادّة عن طريق التّنظيم.

المادّة 115 : النّقل الجوّي للأشخاص والبضائع ملكيّة عامّة. كما يمكن أن يكون موضوع امتياز.

يمنح الامتياز من السّلطة المكلّفة بالطّيران في الشّكل الآتي :

- امتياز عامّ لحقّ الاستغلال،

- امتياز خاصّ لاستغلال خطّ جوّي معيّن.

يفضي منح الامتياز في جميع الحالات إلى دفع حقوق.

المادّة 116 : تمنح الامتياز، السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ حسب الشّروط والكيفيّات المحدّدة عن طريق التّنظيم.

المادّة 117 : تتمّ المصادقة على اتّفاقيّة الامتياز ودفتر الشّروط المرافق لها بمقتضى مرسوم يتّخذ في مجلس الحكومة، وينشران في الجريدة الرّسميّة للجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة.

المادّة 118 : ينبغي أن تتضمّن اتّفاقيّة الامتياز، الأحكام الخاصّة بمدّتها ومقرّ المؤسّسة، والموارد الماليّة ولزوم تحديد التّوقيت ووضع تعريفة وضمان استغلال خدمة النّقل.

المادّة 119 : عند نهاية الامتياز، يمكن الدّولة، عندما تتضّح ضرورة الإبقاء على استغلال المحطّة الجويّة أو الخطّ الممنوح، شراء المؤسّسة الخاضعة للقانون الجزائريّ، وفقا للشّروط المنصوص عليها في دفتر الشّروط.

وفي حالة الاختلاف حول مبلغ التعويضات، تبتّ في الأمر الجهة القضائيّة المختصّة.

المادّة 120 : يخضع نقل الامتياز إلى الغير، للموافقة المسبقة للسّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ.

المادّة 121 : الطّائرات قابلة للإيجار والاستئجار.

المادّة 122 : عقد إيجار الطّائرات عقد يضع بموجبه صاحب الطّائرة وبمقابل، تحت تصرّف شخص آخر يدعى مستأجرا استخدام طائرة بدون طاقم.

المادّة 123 : عقد الاستئجار عقد يضع بموجبه مؤجّر يملك طائرة وبمقابل، تحت تصرّف مستأجر، استخدام طاقات هذه الطّائرة كلّيًا أو جزئيًا.

القسم الثّاني

خدمات العمل الجوّي

المادّة 124 : تعرّف كخدمات العمل الجوّي، مجموعة الرّحلات الّتي تتمّ بمقابل والّتي تستهدف :

- التقاط مناظر جويّة فوتوغرافيّة أو سينماتوغرافيّة،

- تنفيذ كشوف جيوفيزيائيّة وطبوغرافيّة جويّة،

- قذف مستحضرات أو موادّ لأغراض فلاحيّة أو النّظافة العموميّة أو مكافحة الحرائق والحفاظ على البيئة،

- إنجاز مهامّ تربويّة أو علميّة أو إشهاريّة.

تحدّد شروط وكيفيّات استغلال خدمات العمل الجوّي عن طريق التّنظيم.

المادّة 125 : تماثل الخدمات الجوّية للنّقل العموميّ الّتي تدعى «الطّاكسي الجوّي» والّتي تستعمل طائرات تتّسع لأثني عشر (12) مقعدا أو أقلّ أو لألف ومائتي (1200) كلغ لنقل الحمولة، خدمات العمل الجوّي.

يعدّ الإخلاء الصّحّي بواسطة الطّائرة، خدمة عمل جوّي.

تحدّد القواعد المتعلّقة «بالطّاكسي الجوّي» أو النّقل الصّحّي الجوّي عن طريق التّنظيم.

القسم الثّالث

خدمات الطّيران الخفيف

المادّة 126 : يقصد بخدمات الطّيران الخفيف، جميع النّشاطات الّتي تقوم بها النّوادي الجوّية ومدارس الطّيران ومراكز التّدريب في مفهوم هذا القانون :

- النّوادي الجوّية، هي جمعيات أنشئت طبقا للتّشريع السّاري المفعول وحصلت على اعتماد السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ.

- مدارس الطّيران ومراكز التّدريب، هي مؤسّسات يحكمها التّشريع الساري المفعول وتخضع للاعتماد المسبق للسّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ.

تسهّل نوادي الطّيران ومدارس الطّيران ومراكز التّدريب وتساهم في تعميم الطّيران ومعرفته وتعليمه.

المادّة 127 : يتعيّن على نوادي الطّيران ومدارس الطّيران ومراكز التّدريب إبرام ما يأتي :

1) - عقد تأمين يغطّي أخطار الخسائر التي تصيب الغير على السّطح بفعل نشاطاتها.

2) - عقد تأمين يغطّي الأخطار الّتي يتعرّض لها الأشخاص الّذين يمارسون ضمنها الطّيران بمحرّك وبدون محرّك والإنزال بالمظلاّت.

القسم الرّابع

الخدمات الجوّية الخاصّة

المادّة 128 : تعرّف كخدمات جوّية خاصّة، جميع الرّحلات الّتي يقوم بها مالك الطّائرة لحسابه الخاصّ.

تحدّد شروط وكيفيّات استغلال الخدمات الجوّية الخاصّة عن طريق التّنظيم.

المادّة 129 : يلزم مالكو ومستغلّو الخدمات الجوّية الخاصّة بإبرام عقد تأمين يغطّي مجمل المخاطر.

المادّة 130 : يخضع مالكو ومستغلّو الخدمات الجوّية الخاصّة من ناحية المسؤوليّة، للتّشريع الساري المفعول ولأحكام هذا القانون.

الفصل الثّامن

عقد النّقل الجوّي والمسؤوليّة والتّأمينات

القسم الأوّل

عقد النّقل الجوّي للرّكاب وأمتعتهم

المادّة 131 : ينبغي أن يتمّ أيّ نقل جوّي عموميّ طبقا لعقد يلتزم بموجبه النّاقل بواسطة الطّائرة بنقل أشخاص مسجّلين، بأمتعتهم أو بدونها، بمقابل من محطّة جوّية إلى أخرى.

المادّة 132 : يجب أن يثبت عقد نقل الأشخاص بتسليم وثيقة الرّكوب. ولا يؤثّر غياب أو عدم صلاحيّة أو ضياع وثيقة الرّكوب على وجود عقد النّقل ولا على صلاحيّته.

غير أنّه إذا قبل النّاقل راكبا لا يتوفّر على وثيقة الرّكوب، لا يكون له الحقّ في الاستفادة من أحكام هذا القانون الّتي تعفيه من المسؤولية أو تحدّ منها.

المادّة 133 : تحدّد شروط إصدار وثائق الرّكوب وكيفيّاته عن طريق التّنظيم.

المادّة 134 : تحدّد تعريفة النّقل العموميّ الجوّي الدّاخلي طبقا للتّشريع المعمول به.

يجب أن تأخذ هذه التّعريفة بعين الاعتبار التّخفيضات الواردة على تذاكر السّفر أو مجانيّتها والمنصوص عليها في القانون.

المادّة 135 : تحدّد شروط تعريفة النّقل العموميّ الجوّي الدّولي المنتظم طبقا للكيفيّات المنصوص عليها في الاتّفاقات الثّنائيّة للنّقل الجوّي.

المادّة 136 : في مجال النّقل الجوّي الدّوليّ، يلزم النّاقل بالتّأكّد من أن المسافرين عند الرّكوب يحملون الوثائق الرّسميّة الّتي تسمح لهم بالدّخول إلى البلد المقصود.

تسري أحكام هذه المادّة أيضا على النّاقلين الّذين يقومون برحلة جوّية نحو التّراب الوطنيّ.

المادّة 137 : ينبغي إثبات نقل الأمتعة، غير الأشياء الصّغيرة الشّخصية الّتي يحتفظ بها الرّاكب، بتسليم بيان الأمتعة أو بتسجيلها على وثيقة الرّكوب.

لا يؤثّر غياب أو عدم صلاحيّة أو ضياع بيان الأمتعة، لا على وجود عقد النّقل ولا على صلاحيّته.

غير أنه، إذا قبل النّاقل أمتعة دون تسليم بيان بشأنها، فلا يمكنه الاستفادة من أحكام هذا القانون، الّتي تعفيه من المسؤوليّة أو تحدّ منها.

القسم الثّاني

عقد نقل البضائع

المادّة 138 : يفضي كلّ نقل جوّي للبضائع أو الموادّ أو الأمتعة إلى إبرام عقد يلتزم النّاقل الجوّي بموجبه بأن ينقل بواسطة الطّائرة وبمقابل، من مطار إلى آخر، البضائع والموادّ الّتي يستلمها من المرسل قصد تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثّله القانونيّ.

المادّة 139 : يثبت عقد النّقل الجوّي للبضائع والموادّ بوثيقة تسمّى «رسالة النّقل الجوّي» يعدّها المرسل ويقبلها النّاقل الجوّي.

ولا يؤثّر غياب أو عدم صلاحيّة أو ضياع هذه الوثيقة لا على وجود عقد النّقل الجوّي ولا على صلاحيّته.

إذا قبل النّاقل الجوّي بضاعة دون إعداد رسالة النّقل الجوّي أو إذا كانت الرّسالة لا تتضمّن البيانات اللاّزمة، فلا يكون للنّاقل حقّ الاستفادة من أحكام هذا القانون الّتي تعفيه من المسؤولية أو تحدّ منها.

المادّة 140 : يكون المرسل مسؤولا على صحّة البيانات والتّصريحات الخاصّة بالبضائع أو الموادّ الّتي يسجّلها في رسالة النّقل الجوّي.

ويتحمّل مسؤوليّة كلّ خسارة تصيب النّاقل الجوّي أو أي شخص آخر من جراء هذه البيانات أو التّصريحات غير القانونيّة أو الخاطئة أو النّاقصة.

المادّة 141 : تشكّل رسالة النّقل الجوّي دليلا على إبرام عقد النّقل الجوّي، واستلام البضاعة أو الموادّ من طرف النّاقل، وعلى شروط النّقل الصّادرة عن المرسل.

تثبت البيانات الواردة في رسالة النّقل الجوّي المتعلّقة بوزن البضائع وحجمها وتغليفها وكذا عدد الطّرود، إلى أن يثبت العكس.

لا تشكّل البيانات المتعلّقة بكمّية البضاعة أو المواد وحجمها وحالتها، حجّة ضدّ النّاقل الجوّي إلاّ بعد تأكدّ هذا الأخير منها وبحضور المرسل.

المادّة 142 : يحقّ للمرسل، شريطة أن ينفّذ جميع الإلتزامات النّاتجة عن عقد النّقل، أن يتصرّف في البضاعة، إمّا بسحبها من مطار الانطلاق، وإمّا بتوقيفها أثناء نقلها عند الهبوط، وإمّا بتسليمها في مكان وصولها أو أثناء نقلها لشخص غير المرسل إليه المذكور في رسالة النّقل الجوّي، وإمّا بطلب إرجاعها إلى مطار الانطلاق، شريطة ألاّ تضرّ ممارسة هذا الحق لا بالنّاقل الجوّي ولا بالمرسلين الآخرين وبوجوب دفع التّكاليف الّتي تنتج عن ذلك.

ينتهي حقّ المرسل عند بداية حقّ المرسل إليه طبقا للمادّة 143 أدناه.

في حالة تعذّر تنفيذ أوامر المرسل، فعلى النّاقل أن يخطره بذلك فورا، وإذا رفض المرسل إليه رسالة النّقل الجوّي أو البضاعة أو إذا تعذّر الاتّصال به، يحتفظ المرسل بحقّه في التّصرّف في البضاعة.

المادّة 143 : يحقّ للمرسل إليه، إلاّ في الحالات المبيّنة في المادّة السّابقة، بمجرّد وصول البضاعة إلى المكان الّذي أرسلت إليه، أن يطلب من النّاقل الجوّي أن يسلّم له رسالة النّقل الجوّي والبضاعة مقابل دفع مبلغ الدّيون، وتنفيذ شروط النّقل الجوّي المبيّنة في رسالة النّقل الجوّي.

في حالة وجود تنصيص مناف لذلك، يلزم النّاقل بإشعار المرسل إليه بمجرّد وصول البضاعة.

إذا اعترف النّاقل الجوّي بضياع البضاعة، أو إذا لم تصل بعد انقضاء مهلة سبعة (7) أيام بعد التّاريخ المتوقّع لوصولها، يحقّ للمرسل إليه أن يطالب النّاقل الجوّي بالحقوق الناتجة عن عقد النّقل.

المادّة 144 : يتمّ نقل موادّ أو منتجات خطرة على متن طائرات مدنيّة مرقّمة بالقطر الجزائري، أو طائرات مدنيّة أجنبيّة تحلّق فوق التّراب الوطنيّ، طبقا للاتّفاقيات الدّوليّة والتّشريع الوطنيّ.

تحدّد شروط وكيفيّات نقل موادّ خطرة جوّا عن طريق التّنظيم.

القسم الثّالث

مسؤولية النّاقل الجوّي إزاء المسافرين والشّحن والأمتعة

المادّة 145 : النّاقل الجوّي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول والّتي تؤدّي إلى وفاته أو تسبّب له جرحا أو ضررا شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطّائرة أو خلال أيّة عملية إركاب أو إنزال.

تشمل عبارة الضّرر حسب مفهوم هذه المادّة أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية.

المادّة 146 : يكون الناقل بالطّائرة مسؤولا عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجّلة أو الشّحن شرط أن يكون السبّب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الّذي كانت فيه الأمتعة المسجّلة أو الشّحن تحت حراسة النّاقل الجوّي، سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطّائرة أو في أيّ مكان، في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطّة جوّية.

لا تغطّي مدّة النّقل الجوّي أيّ نقل برّي أو بحريّ يتمّ خارج المحطّة الجوّية.

غير أنّه عند إتمام مثل ذلك النّقل في إطار تنفيذ عقد نقل جوّي من أجل الشّحن أو التّسليم أو إعادة الشّحن، يفترض في كلّ خسارة، إلا عند إثبات العكس، أنها ناتجة عن حدث وقع أثناء النّقل الجوّي.

المادّة 147 : النّاقل الجوّي مسؤول عن الخسائر النّاتجة عن تأخّر في النّقل الجوّي للأشخاص والأمتعة والشّحن طبقا للقواعد المنصوص عليها في التّشريع المعمول به.

المادّة 148 : النّاقل الجوّي غير مسؤول عندما يبرهن أنّه اتّخذ صحبة كلّ مندوبيه الإجراءات الضّرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتّخاذهم ذلك.

لا يكون النّاقل الجوّي مسؤولا عند نقل الأمتعة والشّحن، إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها.

المادّة 149 : في حالة تقديم النّاقل الجوّي البيّنة عن كون الخسارة صادرة عن الشّخص المتضرّر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤوليّة أو التّخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصّة.

المادّة 150 : مع مراعاة أحكام المادّة 152 أدناه، تمارس مسؤوليّة النّاقل الجوّي إزاء كلّ شخص منقول طبقا لقواعد اتّفاقية وارسو المؤرّخة في 12 أكتوبر سنة 1929 وبروتوكول لاهاي المؤرّخ في 28 سبتمبر سنة 1955 والمصادق عليهما من طرف الجزائر.

وتحدّد قيمتها بمائتي وخمسين ألف (250.000) وحدة حسابية كحدّ أقصى عن كلّ مسافر.

يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا القانون وحدة حساب متشكّلة من خمسة وستّين ميلغراما ونصف من الذّهب على أساس تسعمائة من الألف من الذّهب الخالص، ويمكن أن تحوّل وحدات الحساب المذكورة إلى العملة الوطنيّة بأرقام صحيحة ويتمّ التّحويل، في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذّهب للعملة المذكورة في تاريخ النّطق بالحكم.

المادّة 151 : لا تسري حدود المسؤوليّة المحدّدة في هذا القانون إذا ثبت أن الخسارة ناتجة عن غشّ أو خطإ يقدّر أنّه معادل للغشّ أو الخطإ الّذي ارتكبه النّاقل أو مندوبوه خلال ممارسة وظيفتهم.

المادّة 152 : يشكّل تسلّم الأمتعة المسجّلة والشّحن دون احتجاج من المرسل إليه، قرينة عن تسلّمها في حالة جيّدة طبقا لسند النّقل إلاّ في حالة إثبات العكس.

في حالة تلف، يجب أن يوجّه المرسل إليه للنّاقل إحتجاجا فور اكتشاف ذلك وفي مهلة أقصاها ثلاثة (3) أيام فيما يتعلّق بالأمتعة وسبعة أيّام (7) فيما يتعلّق بالشّحن ابتداء من تاريخ تسلّمها.

وعند الضّياع أو التّأخر يجب أن يتمّ الاحتجاج في مهلة أقصاها أربعة عشر (14) يوما من التّاريخ الّذي كان من المفروض أن توضع فيه الأمتعة أو الشّحن تحت تصرّفه.

يجب أن يسجّل أيّ احتجاج بتحفّظ خطّي مدوّن على سند النّقل أو بأيّ محرّر آخر يرسل في المهلة المنصوص عليها بشأن ذلك الاحتجاج.

وفي حالة حدوث خسارة لشخص منقول من جراء تأخّر في النّقل، يجب أن يتمّ الطّلب في مهلة الثّلاثين (30) يوما الموالية لتاريخ توقّع الحصول.

وعند انعدام الاحتجاج في المهلة المحدّدة تكون كلّ دعوى مرفوعة ضدّ النّاقل مرفوضة ما عدا في حالة غشّ صادر عن هذا الأخير.

المادّة 153 : في حالة إتمام نقل جوّي من طرف عدّة ناقلين متتاليين، يعدّ كلّ ناقل يقبل مسافرين أو أمتعة أو شحنا، طرفا متعاقدا في عقد النّقل في حدود الجزء من النّقل الّذي تمّ تحت رقابته.

وفي حالة حدوث خسارة أو ضرر :

1) - لا يمكن المسافر أو ذوي حقوقه أن يرفعوا دعوى إلاّ ضدّ النّاقل الجوّي الّذي أتمّ النّقل الّذي وقع خلاله الحادث أو التّأخّر، إلاّ إذا وقع التنصيص الصّريح بأن النّاقل الجوّي الأوّل تولّى المسؤوليّة أثناء الرّحلة بكاملها.

2) - يمكن مرسل أمتعة أو سلع أن يرفع دعوى ضد النّاقل الجوّي الأوّل والمرسل إليه صاحب حقّ التّسلّم ضدّ النّاقل الأخير، وفضلا عن ذلك يمكن الإثنين التّصرّف ضدّ النّاقل الّذي أتمّ النّقل الّذي وقع خلاله التّلف أو الضّياع أو الخسارة أو التّأخير.

يتقاسم هذان النّاقلان المسؤوليّة تجاه المرسل والمرسل إليه.

المادّة 154 : إذا كانت الخسارة من فعل شخص استعمل طائرة دون موافقة مستغلّها، يتقاسم هذا الأخير مسؤولية الاستعمال غير المشروع إلاّ إذا أثبت أنّه قدّم العناية المطلوبة لتفادي ذلك الاستعمال، وكلّ منهما ملزم بالشّروط والحدود المنصوص عليها في هذا القانون.

المادّة 155 : يمكن أن ترفع الدّعاوى من أجل مسؤولية الخسائر المسبّبة للأشخاص المنقولين أو الأمتعة أو الشّحن المنقولة إمّا أمام محكمة موطن النّاقل الجوّي أو محكمة المقرّ الرّئيسي لمؤسّسته أو محكمة مكان تواجد المؤسّسة الّتي أبرم فيها العقد.

المادّة 156 : تحدّد مهلة تقادم الدّعوى بمضي سنتين إثنتين فيما يتعلّق :

1) - بالدّعاوى من أجل سداد الإتاوات المستحقّة للأبحاث والإسعاف والإنقاذ.

تسري المهلة اعتبارا من اليوم الّذي تنتهي فيه العمليّات.

2) - بدعاوى مسؤولية الخسائر المسبّبة للأشخاص المنقولين والأمتعة والشّحن المنقول ولأعضاء الطّاقم، مع مراعاة أحكام المادّة 153 أعلاه.

تسري المهلة اعتبارا من يوم وصول الطّائرة أو اليوم الّذي يفترض فيه وصولها إلى المكان المقصود.

القسم الرّابع

مسؤولية المستغلّ إزاء الغير على اليابسة

المادّة 157 : ما عدا حالات القوّة القاهرة، يمنع أن تلقى من الطّائرة المحلّقة سلع أو أيّة أشياء أخرى.

تعتبر الطّائرة محلّقة من وقت تحرّكها بوسائلها الخاصّة بغرض الإقلاع إلى غاية توقّفها نهائيّا.

المادّة 158 : في حالة هبوط اضطراري أو سقوط على ملكية خاصّة، لا يمكن مالك هذه الأخيرة أو الشّخص المنتفع بها أن يحتجز الطّائرة لما بعد اليوم الّذي أودعت فيه استنتاجات لجنة التّحقيق المشكّلة لهذا الغرض.

المادّة 159 : يكون مستغل الطّائرة مسؤولا عن الخسائر الّتي يسبّبها تحليق الطّائرة أو الأشياء الّتي تنفصل عنها وتقع على الأشخاص والأملاك الموجودين على اليابسة.

يحقّ لكلّ شخص يتعرّض لخسارة على السّطح في الظّروف المحدّدة في هذا القانون، التّعويض عندما يبرهن أن الخسارة ناتجة عن تحليق الطّائرة أو سقوط شخص أو شيء منها.

تخضع لأحكام القانون العامّ كلّ الأضرار والخسائر الّتي لم تشملها أحكام القسم الرّابع من الفصل الثّامن من هذا القانون.

المادّة 160 : المستغلّ غير ملزم بتعويض الضّرر :

1) - إذا كان هذا الضرر نتيجة مباشرة لنزاع مسلّح أو اضطرابات مدنيّة، أو إذا حرم ذلك المستغلّ من استعمال الطّائرة بفعل من السّلطة العموميّة.

2) - إذا برهن أن الخسارة ناتجة أساسا عن خطإ سبّبه الشّخص الّذي تعرّض للخسارة أو مندوبوه، وإذا كان الخطأ المذكور جزءا فقط من سبب الخسارة يخفض التّعويض بقدر مساهمة الخطإ في الخسارة.

المادّة 161 : لا يمكن مبلغ التعويض المستحقّ على المستغلّ عن الخسائر الّتي تصيب الأشخاص والأملاك على اليابسة، أن يفوق بالنّسبة لكلّ طائرة وحسب الحدث، الحدود المبيّنة في اتّفاقية روما المبرمة في 7 أكتوبر سنة 1952 والمتعلّقة بالخسائر التي تصيب الغير على اليابسة بفعل طائرات أجنبية.

المادّة 162 : إذا وقعت خسائر لأشخاص وأملاك على اليابسة إثر اصطدام طائرتين أو عدّة طائرات في حالة تحليق، يتقاسم المستغلّون مسؤولية هذه الخسائر.

المادّة 163 : تحدّد مهلة تقادم دعاوى مسؤولية الخسائر الّتي تصيب أشخاصا أو أملاكا على اليابسة بسنتين اثنتين وتسري تلك المهلة اعتبارا من يوم الواقعة الّتي أدّت إلى الخسارة.

المادّة 164 : ترفع دعاوى مسؤولية الخسائر الّتي تصيب الغير على اليابسة، أمام محكمة مكان الواقعة الّتي أدّت إلى الخسارة.

القسم الخامس

المسؤولية النّاتجة عن اصطدام طائرتين

المادّة 165 : في حالة اصطدام طائرتين في الجوّ :

1) - إذا ثبت أن خطأ مستغلّ إحدى هاتين الطّائرتين أو أحد مندوبيه أثناء ممارسة وظائفهما، سبّب ضررا لطائرة أخرى أو لأشخاص أولأملاك على متن هذه الطّائرة، يكون ذلك المستغلّ مسؤولا عن جميع الأضرار المذكورة.

2) - إذا كانت الخسائر ناتجة عن خطإ من مستغلّي طائرتين أو أكثر أو من مندوبيهم، يكون كلّ واحد منهم مسؤولا إزاء الآخرين عن الخسارة التي أصابتهم حسب نسبة خطورة الخطإ الّذي ارتكبه كلّ واحد منهم والمسبّب للخسارة.

المادّة 166 : يكون المستغلّ أو المستغلّون مسؤولين أيضا عن الخسائر المبيّنة في المادّة السّابقة ويكون أو يكونون مسؤولين عن التّعويضات الّتي يكون قد دفعها مستغلّ أو مستغلّو الطّائرات الأخرى الّتي تكون قد تسببت في الخسارة لتعويض الخسائر النّاتجة عن الاصطدام.

المادّة 167 : لا تتعدّى مسؤولية مستغلّ طائرة متورّط في اصطدام، الحدود الآتية :

أ) - بالنّسبة لضياع الطّائرة الأخرى أو إصابتها بأضرار : القيمة التّجارية لما قبل الاصطدام أو ثمن التّصليحات أو الاستبدال مع اعتماد أصغر رقم.

ب) - بالنّسبة لعدم استعمال الطّائرة المعنيّة : 10٪ من القيمة المعتمدة لهذه الطّائرة في الفقرة «أ» أعلاه.

ج) - بالنّسبة لوفاة أشخاص على متن تلك الطّائرة ولجروح أو تأخير أصابهم : مائتان وخمسون ألف (250.000) وحدة حسابية عن كلّ شخص طبقا لاتّفاقية وارسو.

د) - بالنّسبة لكلّ الأشياء الّتي كانت لدى كلّ شخص على متن الطّائرة وتحت حراسته : خمسة آلاف (5000) وحدة حسابية لكلّ شخص.

هـ) - بالنّسبة لإتلاف وضياع أو خسارة أي شيء موجود على متن الطّائرة بما في ذلك الأمتعة المسجّلة والبريد : مائتان وخمسون (250) وحدة حسابية للكيلوغرام الواحد.

المادّة 168 : تماثل الخسائر النّاتجة عن عرقلة تسبّب لطائرة من جراء تحليق طائرة أو عدّة طائرات أخرى، الخسائر الّتي يسبّبها اصطدام.

المادّة 169 : تحدّد مهلة تقادم دعاوى المسؤولية عن خسائر ناتجة عن اصطدام، بسنتين اثنتين.

- تسري تلك المهلة اعتبارا من يوم الاصطدام.

المادّة 170 : ترفع دعاوى المسؤولية عن الخسائر الناتجة عن الاصطدام أمام محكمة المكان الّذي حدثت فيه الخسارة.

القسم السّادس

التّأمينات

المادّة 171 : يجب على كلّ مستغلّ طائرة يقوم، بالقطر الجزائري، بالخدمات الجوّية المبيّنة في هذا القانون أو يُحلّق فوق القطر الجزائري سواء كان مسجّلا بالجزائر أو بالخارج، أن يكتتب تأمينا يغطّي مسؤولياته.

المادّة 172 : لا يمكن في أيّة حال، أن يكون المبلغ المؤمّن من أجل تعويض الخسائر دون حدود المسؤولية المحدّدة في هذا القانون.

المادّة 173 : يجب أن تقدّم شهادة التّأمين عند كلّ تفتيش تقوم به السّلطة المكلّفة بالطّيران المدنيّ أو القوّة العموميّة.

الفصل التّاسع

مستخدمو الطّيران المدنيّ

القسم الأوّل

شروط عمل مستخدمي الطّيران المدنيّ

المادّة 174 : يشمل مستخدمو الطّيران المدني :

- المستخدمين الملاّحين المهنيّين المتكوّنين من أعضاء طاقم القيادة والمستخدمين المكمّلين العاملين على متن الطّائرة.

- المستخدمين التّقنيّين على اليابسة.

- المستخدمين الملاّحين الخواصّ.

المادّة 175 : ينشأ على مستوى السّلطة المكلّفة بالطّيران المدني، سجلّ للمستخدمين الملاّحين المهنيّين، يقيّد فيه المستخدمون الملاّحون المهنيون حسب أصنافهم.

المادّة 176 : ينشأ لدى السّلطة المكلّفة بالطّيران المدني، سجلّ للمستخدمين الملاحين الخواصّ يقيّد فيه المستخدمون الملاّحون الخواصّ.

المادّة 177 : يسلّم لمستخدمي الملاحة المدنية، بطلب منهم، مستخرج من سجلّ قيدهم.

المادّة 178 : تحدّد شروط وكيفيّات ممارسة الوظائف الّتي يقوم بها مستخدمو الطّيران المدني عن طريق التّنظيم.

المادّة 179 : يتمّ تكوين مستخدمي الطّيران المدني في مؤسّسات تكوين أو مراكز تدريب معتمدة من طرف السّلطة المكلّفة بالطّيران المدني حسب برامج معتمدة من الجهات المختصّة وفق التشريع والتّنظيم المعمول بهما.

المادّة 180 : لا يجوز لأيّ كان أن يمارس وظائف عضو طاقم قيادة أو عضو من المستخدمين المكمّلين العاملين على متن الطّائرة أو يقوم بخدمة داخل طائرة مرقّمة بالقطر الجزائريّ إن لم يكن حائزا شهادات أو رخصا أو شهادات صالحة مناسبة لوظائفه، مسلّمة ومجدّدة من قبل السّلطة المكلّفة بالطّيران المدني أو شهادة صلاحيّة تُمنح وفقا للشّروط المحدّدة عن طريق التّنظيم.

المادّة 181 : وفقا للتّشريع المعمول به، يمكن، عند الاقتضاء، الوزير المكلّف بالطّيران المدني تسخير كامل مستخدمي الطّيران اللاّزمين لضمان استمرارية الخدمة العمومية أو جزء منهم.

القسم الثّاني

المستخدمون الملاّحون المهنيّون

المادّة 182 : تمنح صفة الملاّح المهني من السّلطة المكلّفة بالطّيران المدني للأشخاص المعرّفين أدناه والذين يعملون عادة وأساسًا إمّا لحسابهم أو لحساب الغير :

- ربّان الطّائرة وطاقم القيادة،

- الملاّحون التقنيّون على متن الطّائرة المكلّفون بتشغيل الآلات والأدوات الضّرورية لملاحة الطّائرات،

- المستخدمون على متن الطّائرات المكلّفون بتشغيل العتاد المركّب على الطّائرة (آلات تصوير وعتاد الأرصاد الجوّية ومعدّات العمل الفلاحي وتجهيزات المناورات بالمظلاّت والمظلاّت ذاتها).

- المستخدمون الملاّحون التّجاريون للنّقل الجوّي.

المادّة 183 : ينتمي المستخدمون الملاّحون المهنيون لأحد الأصناف الآتية :

- التّجارب والاستقبال،

- النّقل الجوّي،

- العمل الجوّي.

يحدّد تصنيف المستخدمين الملاّحين المهنيّين عن طريق التّنظيم.

المادّة 184 : لا يجوز لأيّ كان أن ينتمي للمستخدمين الملاّحين المهنيّين للطّيران المدني إن لم يكن مقيّدا في السّجل المناسب لصنفه.

تحدّد شروط القيد في سجلّ المستخدمين الملاّحين المهنيّين عن طريق التّنظيم.

المادّة 185 : يتشكّل الطّاقم من مجموع الأشخاص الرّاكبين من أجل إتمام خدمة الطّائرة المحلّقة ويكون تحت أوامر الرّبّان.

المادّة 186 : يكون الرّبّان، في إطار ممارسة وظائفه، مسؤولا عن قيادة الطّائرة وأمنها خلال التّحليق وبتلك الصّفة له السّلطة على جميع الرّكّاب، وهو مؤهّل لإنزال أيّ فرد من الطّاقم أو الرّكّاب وتفريغ أو إسقاط جزء من الحمولة بما في ذلك الوقود والّتي من شأنها تشكيل خطر على أمن الطّائرة والنّظام بداخلها. وعلاوة على ذلك يسجّل تصريحات الولادات والوفيات الّتي حدثت على متن الطّائرة.

المادّة 187 : في الحدود المعرّفة في التّنظيمات وتعليمات السّلطات المختصّة والمستغلّ، يقوم الرّبّان بما يأتي :

- التّأكد من الحمولة وتوزيعها عبر الطّائرة،

- اختيار المسلك وارتفاع التحليق،

- تأجيل الرحلة أو توقيفها،

- تغيير الاتّجاه، عند الاقتضاء، إذا قدّر أن ذلك ضروري لأمن الطّائرة وركّابها.

يجب أن يقدّم عرض حال بأسباب قراره للمستغلّ.

المادّة 188 : ربّان الطّائرة أمينها ومسؤول عن حمولتها، وفي حالة وجود صعوبات في تنفيذ وكالته يجب أن يطلب تعليمات من المستغلّ، وإذا تعذّر عليه الحصول على تعليمات دقيقة يتّخذ كلّ التّدابير والتّرتيبات الضّرورية للقيام بمهمّته.

المادّة 189 : يُلزم ربّان الطّائرة بتقديم تقرير مفصّل عن أيّ حادث أو عارض يصيب طائرته إمّا جوّا أو برّا، وإرساله في الثّماني والأربعين (48) ساعة الموالية، للسّلطة المكلّفة بالطّيران المدني وللمستغلّ.

المادّة 190 : خلال التّحليق وفي حالة وفاة ربّان الطّائرة أو حصول مانع له يجب أن يكلّف بقيادة الطّائرة بقوّة القانون لغاية مكان الهبوط، عضو الطّاقم الّذي يأتي بعد الربّان حسب التّرتيب المحدّد في قائمة اسمية تعدّ قبل كلّ رحلة.

المادّة 191 : دون المساس بأحكام علاقات العمل، يحدّد النّظام النّوعي لعلاقات الشّغل الخاصّة بالمستخدمين الملاّحين المهنيّين عن طريق التّنظيم.

القسم الثّالث

المستخدمون التّقنيون على اليابسة

المادّة 192 : يكلّف المستخدمون التّقنيون على اليابسة بضمان مراقبة النّشاط الجوّي في المجال الجوّي الوطني وضواحي المحطّات الجوّية وكذا توفير وصيانة واستغلال الوسائل التّقنيّة المساعدة على أمن الملاحة الجوّية وصيانة الطّائرات وتجهيزاتها.

المادّة 193 : تخضع ممارسة بعض الوظائف التّقنية على اليابسة لنظام الرّخص.

توضّح شروط الشّروع في تنفيذ هذه المادّة عن طريق التّنظيم.

القسم الرّابع

المستخدمون الملاّحون الخواصّ

المادّة 194 : تمنح صفة الملاّح الخاصّ في الطّيران المدني للأشخاص الممارسين دون أجر، قيادة وإدارة الطّائرات أو بعض الخدمات على متنها، والمعرّفة عن طريق التّنظيم.

المادّة 195 : لا يمكن لأيّ كان أن ينتمي للمستخدمين الملاّحين الخواصّ إن لم يكن حائزا شهادات مناسبة لكفاءاته ومقيّدا في سجلّ هؤلاء المستخدمين.

تحدّد شروط القيد في سجلّ المستخدمين الملاّحين الخواصّ عن طريق التّنظيم.

الفصل العاشر

أحكام جزائيّة

المادّة 196 : يعاقب بالحبس من ثلاثة (3) أشهر إلى سنة (1) وبغرامة تتراوح بين مائة ألف دينار (100.000 د.ج) ومائتي ألف دينار (200.000 د.ج) أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كلّ مالك طائرة ملزم بالتّسجيل والّذي :

أ) - وضع أو ترك في الخدمة طائرته دون حصوله على شهادة التّسجيل والملاحة،

ب) - وضع أو ترك في الخدمة طائرته دون علامات الجنسيّة،

ج) - قام بالتّحليق أو تركها تحلّق عمدا بعد أن نفذت صلاحية شهادة الملاحة.

المادّة 197 : يمكن أن ترفع العقوبة المنصوص عليها في المادّة 196 أعلاه، إلى خمسمائة ألف دينار (500.000 د.ج) والحبس لمدّة خمس (5) سنوات إذا ارتكبت المخالفات المنصوص عليها بعد رفض شهادة التّرقيم أو سحبها أو عندما تكتب على طائرة علامات ترقيم غير مطابقة لعلامات شهادة الملاحة أو محو علامات.

المادّة 198 : يتعرّض للحبس من شهرين (2) إلى ستّة أشهر (6) ولغرامة تتراوح بين عشرة آلاف دينار (10.000د.ج) ومائة ألف دينار (100.000 د.ج) أو بإحدى العقوبتين فقط، كلّ مستغلّ يقوم عادة بنقل جوّي مقابل أجر، والّذي :

أ) - رفض دون سبب مقبول استفادة الجمهور من خدمات النّقل،

ب) - قصّر في الواجبات المبيّنة في رخصة امتياز الاستغلال،

ج) - لم يحترم خلال الخدمة المنتظمة المسالك والوتائر والأوقات المصادق عليها رسميّا.

المادّة 199 : يتعرّض للحبس من ثلاثة (3) أشهر إلى سنة (1) ولغرامة تتراوح بين مائة ألف دينار (100.000د.ج) و مائتي ألف دينار (200.000د.ج) أو بإحدى العقوبتين فقط، كلّ مستغلّ يقوم عادة بنقل جوّي مقابل أجر والّذي :

أ) - لم يضمن صيانة الطّائرة وتجهيزاتها الدّاخلية وغيرها من الأجهزة اللاّزمة لأمن الاستغلال.

ب) - لم يتبع المسالك الجوّية أو لم يستعمل المحطّات الجوّية المبيّنة في رخصة الاستغلال.

المادّة 200 : يتعرّض للحبس من سنتين (2) إلى خمس سنوات (5) ولغرامة تتراوح بين مائتي ألف دينار (200.000 د.ج) وخمسمائة ألف دينار

(500.000 د.ج) أو لإحدى العقوبتين فقط، كلّ مستغلّ لنقل جوّي دولي من جنسية أجنبية يقوم خلال وقفة عبور بإنزال أو إركاب أشخاص أو شحن بالتّراب الوطني أو يقوم دون رخصة صريحة برحلة على السّواحل الجزائريّة.

المادّة 201 : دون المساس بالعقوبات التّأديبية، يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنة (1) وبغرامة تتراوح بين عشرة آلاف دينار (10.000 د.ج) ومائة ألف دينار (100.000 د.ج) أو بإحدى العقوبتين فقط، كلّ ربّان طائرة :

أ) - ينطلق في رحلة دون التّأكّد من توفّر كلّ شروط الأمن المطلوبة،

ب) - يقوم برحلة دون أن تكون على متن الطّائرة الوثائق المطلوبة أو دون ضبطها،

ج) - يخالف قواعد الملاحة الجوّية،

د) - ينفذّ دون رخصة طيرانا بهلوانيا أو طيرانا مزعجا أو يقوم، إلاّ عند الضّرورة، بطيران أو مناورات من شأنها أن تعرّض للخطر أشخاصا على متن الطّائرة أو على الأرض،

هـ) - يتهاون في التّبليغ الفوري عن أيّ حادث،

و) - يرمي بدون رخصة أشياء أو أشخاصا بالمظلاّت.

المادّة 202 : دون المساس بالعقوبات التّأديبية، يعاقب بالحبس لمدّة تتراوح بين ثلاثة (3) أشهر وسنة (1) وبغرامة تتراوح بين مائة ألف دينار (100.000 د.ج) ومائتي ألف دينار (200.000 د.ج) أو بإحدى العقوبتين فقط، كلّ قائد طائرة ارتكب ما يأتي :

أ) - قيادة طائرة بدون شهادة ترقيم أو شهادة ملاحة أو قيادتها بشهادة انقضت صلاحيّتها،

ب) - قيادة طائرة لا تحمل علامات ترقيم أو تحمل علامات زائفة أو مزوّرة،

ج) - قيادة طائرة دون أن يكون حائزا ترخيصا صالحا جزائريّا أو أجنبيّا مصادقا عليه في الجزائر أو في طريق المصادقة عليه،

د) - قيادة طائرة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدّرات،

هـ) - النّزول خارج محطّة جوّية أو الانطلاق منها، إلاّ في حالة القوّة القاهرة،

و) - إركاب أو إنزال ركّاب أو بضائع بصفة غير قانونية،

ز) - إتلاف وثائق الطّائرة أو تسجيل عمدي لبيانات غير صحيحة في هذه الوثائق،

ط) - عدم الامتثال لتعليمات مصالح مراقبة الملاحة الجوّية، إلاّ إذا كانت ستؤدّي حتما إلى حادث،

ح) - النّزول بدون سبب مقبول لرحلة دوّلية في محطة جوّية غير مفتوحة للخدمات الدّولية أو الانطلاق منها،

ي) - رفض بدون سبب المشاركة في عمليّات بحث وإنقاذ.

المادّة 203 : يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة تتراوح بين عشرة آلاف دينار (10.000د.ج) ومائة ألف دينار (100.000د.ج) كلّ قائد طائرة يحلّق فوق منطقة محظورة.

وعندما تشمل هذه المنطقة مواقع أو منشآت عسكريّة أو اقتصاديّة مصنّفة، تطبق العقوبات المنصوص عليها في قانون العقوبات.

المادّة 204 : يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنة (1) وبغرامة تتراوح بين مائة ألف دينار (100.000د.ج) ومائتي ألف دينار (200.000د.ج) أو بإحدى العقوبتين فقط، كلّ قائد طائرة لم يتبع أثناء رحلة دوّلية المسلك الّذي عيّن له لاجتياز الحدود.

المادّة 205 : يعاقب بالحبس من ثلاثة (3) أشهر إلى سنة (1) وبغرامة تتراوح بين عشرة آلاف دينار (10.000د.ج) ومائة ألف دينار (100.000د.ج) أو بإحدى العقوبتين فقط، كلّ عضو من المستخدمين التّقنيّين على اليابسة ارتكب عمدا أو سهوا عملا يعرّض للخطر أمن الطّائرات والمحطّات الجوّية ومنشآت الملاحة الجوّية.

المادّة 206 : يعاقب بالحبس من ثلاثة (3) أشهر إلى سنة (1) وبغرامة تتراوح بين عشرة آلاف دينار (10.000د.ج) ومائة ألف دينار (100.000د.ج)

أو بإحدى العقوبتين فقط، كلّ من ارتكب بغير تعمّد أو بغير حذر فعلا من شأنه أن يعرّض للهلاك الأشخاص الموجودين داخل الطّائرة أو على اليابسة.

إذا تسبّب هذا الفعل في أضرار جسديّة، يعاقب مرتكبه بالحبس من سنة (1) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة تتراوح بين مائة ألف دينار (100.000 د.ج) ومائتي ألف دينار (200.000د.ج) أو بإحدى العقوبتين فقط.

المادّة 207 : يعاقب بالحبس من ستّة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة تتراوح بين عشرة آلاف دينار (10.000 د.ج) ومائة ألف دينار (100.000د.ج) أو بإحدى العقوبتين فقط، أيّ شخص يُضبط داخل طائرة بدون وثيقة سفر شرعيّة وبدون موافقة المستغلّ.

المادّة 208 : دون المساس بالعقوبات التّأديبية، يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنة (1) وبغرامة تتراوح بين عشرة آلاف دينار (10.000د.ج) ومائة ألف دينار (100.000 د.ج) كلّ عضو من المستخدمين في الطّيران يعمل في الملاحة أو على الأرض، يرفض الإذعان إلى أمر استدعاء صادر عن السّلطة المكلّفة بالطّيران المدني.

المادّة 209 : يعاقب بغرامة تتراوح بين مائة ألف دينار (100.000 د.ج) ومائتي ألف دينار (200.000 د.ج) كلّ ناقل جوّي يخالف أحكام المادّة 136 من هذا القانون.

المادّة 210 : يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة تتراوح بين عشرة آلاف دينار (10.000د.ج) ومائة ألف دينار (100.000 د.ج) أو بإحدى العقوبتين فقط، كلّ من يلتقط مشاهد جوّية فوق مناطق محظورة، وذلك فضلا عن مصادرة ما كان موضوع الجنحة.

عندما تشمل هذه المناطق مواقع و/أو منشآت عسكريّة أو اقتصاديّة مصنّفة، تطبّق الأحكام المنصوص عليها في قانون العقوبات.

المادّة 211 : تعاقب مخالفات الأحكام التّنظيمية المتعلّقة بارتفاقات الطّيران الخاصّة بالتّوسعة والإرشاد بستّة (6) أشهر إلى سنة (1) واحدة وبغرامة تتراوح بين عشرة آلاف دينار (10.000د.ج) ومائة ألف دينار (100.000د.ج) أو بإحدى العقوبتين فقط.

يلتزم المخالفون بالشّروع في إزالة أو تغيير المنشآت موضوع الارتفاقات.

المادّة 212 : يعاقب بالحبس من شهر (1) إلى شهرين (2) وبغرامة تتراوح بين عشرة آلاف دينار (10.000 د.ج) ومائة ألف دينار (100.000 د.ج) أو بإحدى العقوبتين فقط، كلّ من طبّق تعريفات تختلف عن التّعريفات المحدّدة عندما تكون هذه الأخيرة غير خاضعة للمنافسة الحرّة.

المادّة 213 : يعاقب بالحبس من ثلاثة (3) أشهر إلى سنة (1) وبغرامة تتراوح بين مائة ألف دينار (100.000 د.ج) ومائتي ألف دينار (200.000د.ج) أو بإحدى العقوبتين فقط، الرّمي المتعمّد وغير الضّروري للموادّ والأشياء الّتي من شأنها أن تلحق أضرارا بالأشخاص والممتلكات على اليابسة.

المادّة 214 : يعاقب بالحبس من شهر (1) إلى سنة (1) وبغرامة تتراوح بين مائة ألف دينار (100.000 د.ج) ومائتي ألف دينار (200.000 د.ج) أو بإحدى العقوبتين فقط، كلّ من نقل موادّا خطرة مخالفا بذلك أحكام المادّة 144 من هذا القانون.

المادّة 215 : يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة تتراوح بين مائة ألف دينار (100.000 د.ج) ومائتي ألف دينار (200.000 د.ج) أو بإحدى العقوبتين فقط، كلّ تعمّد :

أ) - إلحاق ضرر بمنشآت الطّيران،

ب) - عرقلة ملاحة الطّائرات.

المادّة 216 : يعاقب بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة تتراوح بين مائتي ألف دينار (200.000 د.ج) وخمسمائة ألف دينار (500.000 د.ج) أو بإحدى العقوبتين فقط، كلّ من تعمّد إلحاق ضرر بطائرة أو إتلافها وهي داخل المحطّة الجوّية.

المادّة 217 : إذا نتجت عن الأفعال المنصوص عليها في المادّتين 215 و 216 أعلاه :

أ) - أضرار جسديّة، فإنّ العقوبة تكون من عشر (10) سنوات إلى خمس عشرة (15) سنة سجنا،

ب) - وفاة شخص أو عدّة أشخاص، فإنّ العقوبة تكون بالإعدام.

المادّة 218 : يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة تتراوح بين مائتي ألف دينار (200.000 د.ج) وخمسمائة ألف دينار (500.000 د.ج) أو بإحدى العقوبتين فقط، كلّ من رفض الإذعان لأوامر قادة الطّائرات العسكريّة أو الشّرطة أو الجمارك أو لمصالحها في الأرض.

المادّة 219 : يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة تتراوح بين مائتي ألف دينار (200.000 د.ج) وخمسمائة ألف دينار (500.000 د.ج) أو بإحدى العقوبتين فقط، كل من استعمل طائرة دون إذن من المستغلّ أو حاول ذلك.

المادّة 220 : يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة تتراوح بين مائتي ألف دينار (200.000 د.ج) وخمسمائة ألف دينار (500.000 د.ج) أو بإحدى العقوبتين فقط، كلّ من خصّص طائرة أو سمح بتخصيصها للنّقل الجوّي العمومي بمقابل دون الحصول على الرّخص الملائمة.

المادّة 221 : يعاقب كل من تعمّد عرقلة ملاحة الطّائرة أو أمن تحليقها بالسّجن من خمس (5) سنوات إلى عشر (10) سنوات.

وإذا تسبّب هذا الفعل في أضرار جسديّة يعاقب مرتكبه بالسّجن المؤبّد، وإذا تسبّب هذا الفعل في وفاة شخص أو عدّة أشخاص يعاقب مرتكبه بالإعدام.

المادّة 222 : يتعرّض كلّ من نقل بواسطة الطّائرة دون إذن مسبق، متفجّرات أو أسلحة أو ذخيرة حربية أو مخدّرات ومواد مؤثّرة نفسيا وكذا كلّ الموادّ الأخرى المحظورة قانونا، للعقوبات الّتي ينصّ عليها التّشريع الخاصّ بها والمعمول به.

المادّة 223 : يعاقب بالسّجن المؤبّد كلّ من أدخل إلى التّراب الوطني، بواسطة الطّائرة وبدون موافقة السّلطات الجزائريّة المختصّة، موادّ نوويّة أو ذات مفعول إشعاعيّ.

المادّة 224 : يتعرّض للعقوبة المنصوص عليها في المادّة 417 مكرّر من قانون العقوبات، كلّ من يختطف طائرة بالعنف أو بالتّهديد بالعنف.

المادّة 225 : يعاقب على عدم احترام المخطّط التّوجيهي للمحطّة الجوّية ومعلى خطّط شغل الأراضي المحيطة بهذه المحطّات الجوّية، وفقا للأحكام الجزائيّة المنصوص عليها في التّشريع المتعلّق بالتّهيئة والعمران.

المادّة 226 : يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنة (1) وبغرامة تتراوح بين ألفي دينار (2.000 د.ج) وخمسة آلاف دينار (5.000 د.ج) أو بإحدى العقوبتين فقط، كلّ من يدخل إلى المنطقة المحجوزة في المطار، دون رخصة أو وثيقة تبريريّة مسلّمة من المصالح المختصّة.

المادّة 227 : يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر وبغرامة تتراوح بين خمسة آلاف دينار (5.000 د.ج) وعشرين ألف دينار (20.000 د.ج) أو بإحدى العقوبتين فقط، مع الاحتفاظ بتعويض الضّرر الملحق، كلّ من يشغل دون إذن الأملاك العموميّة التّابعة للمطار ويبقى شاغلا لها بصفة غير قانونية بالرّغم من الإنذار الموجّه له لإخلاء الأماكن.

المادّة 228 : يعاقب بالحبس من ستّة (6) أشهر إلى خمس (5) سنوات وبغرامة تتراوح بين خمسة آلاف دينار (5.000 د.ج) و عشرين ألف دينار (20.000 د.ج) أو بإحدى العقوبتين فقط،مع الاحتفاظ بتعويض الأضرار الملحقة، كلّ من يُقيم بناء أو منشأة في المطار أو ملحقاته دون إذن من سلطة المطار.

المادّة 229 : يقمع كلّ إتلاف بقصد أو بغير قصد لمباني ومنشآت المطارات، طبقا لأحكام قانون العقوبات.

المادّة 230 : في حالة العود، تضاعف العقوبات المنصوص عليها في هذا الفصل.

الفصل الحادي عشر

أحكام ختاميّة

المادّة 231 : تلغى جميع الأحكام المخالفة لهذا القانون، لا سيّما تلك الواردة في النّصوص الآتية :

- الأمر رقم 62 - 050 المؤرّخ في 18 سبتمبر سنة 1962 والمتعلّق بترقيم وتحديد وملكية الطّائرات.

- الأمر رقم 63 - 412 المؤرّخ في 24 أكتوبر سنة 1963 والمتعلّق بقواعد ملاحة الطّائرات،

- الأمر رقم 63 - 413 المؤرّخ في 24 أكتوبر سنة 1963 والمتعلّق بالأحكام الجزائيّة المتّصلة بمخالفات قواعد ترقيم وتعريف الطّائرات،

- القانون رقم 64 - 166 المؤرّخ في 8 يونيو سنة 1964 والمتعلّق بالخدمات الجوّية،

- القانون رقم 64 - 168 المؤرّخ في 8 يونيو سنة 1964 والمتعلّق بالقانون الأساسي للطّائرات،

- القانون رقم 64 - 244 المؤرّخ في 22 غشت سنة 1964 والمتعلّق بالمحطّات الجوّية والارتفاقات الّتي تخدم أمن الطّيران.

المادّة 232 : ينشر هذا القانون في الجريدة الرّسميّة للجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة.

حرّر بالجزائر في 3 ربيع الأوّل عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998.

اليمين زروال

مراسيم فردية

مرسوم تنفيذيّ مؤرّخ في 3 ربيع الأوّل عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998، يتضمّن إنهاء مهامّ المفتّش العامّ في ولاية عين تموشنت.

بموجب مرسوم تنفيذيّ مؤرّخ في 3 ربيع الأوّل عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998 تنهى، ابتداء من 6 يونيو سنة 1998، مهامّ السّيد محمد كبير عدو، بصفته مفتّشا عامّا في ولاية عين تموشنت، لتكليفه بوظيفة أخرى.

مرسوم تنفيذيّ مؤرّخ في 3 ربيع الأوّل عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998، يتضمّن تعيين مكلّف بمهمّة لدى رئيس الحكومة.

بموجب مرسوم تنفيذيّ مؤرّخ في 3 ربيع الأوّل عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998 يعيّن السّيد الطّاهر سكران، مكلّفا بمهمّة لدى رئيس الحكومة.

مرسوم تنفيذيّ مؤرّخ في 3 ربيع الأوّل عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998، يتضمّن تعيين نائب مدير بمصالح المندوب للتّخطيط.

بموجب مرسوم تنفيذيّ مؤرّخ في 3 ربيع الأوّل عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998 يعيّن السّيد مقران بن فاضل، نائب مدير للمستخدمين والتّكوين وتحسين المستوى بمصالح المندوب للتّخطيط.

مرسوم تنفيذيّ مؤرّخ في 3 ربيع الأوّل عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998، يتضمّن تعيين رئيس دراسات بالدّيوان الوطنيّ للإحصائيّات.

بموجب مرسوم تنفيذيّ مؤرّخ في 3 ربيع الأوّل عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998 يعيّن السّيد عبد الرّحمن طالب، رئيسا للدّراسات بالدّيوان الوطنيّ للإحصائيّات.