

الآثار القانونية المترتبة على الجنسية الوطنية والمشاركة للطائرة

Legal Implications of the National and Joint Nationality of the Aircraft

إعداد الدكتور/ حافظ بن محمد أبو شملة حكمي

دكتوراه الأنظمة، جامعة الملك خالد، وزارة التعليم، المملكة العربية السعودية

Email: hafez.3@hotmail.com

ملخص البحث

تعتبر جنسية الطائرة أحد أبرز الموضوعات ذات الصلة بالقانون الجوي، وقد عالجت اتفاقية شيكاغو 1944م الأحكام المرتبطة بجنسية الطائرة، ومدى خضوعها لسيادة الدولة، كما عالجت العديد من الاتفاقيات الدولية موضوعات متعددة تتعلق بالقوانين التي تطبق على الطائرة كاتفاقية طوكيو 1969م، واتفاقية لاهاي 1971م، وغير ذلك من الاتفاقيات التي سيأتي عرضها في ثنايا هذه الدراسة، وبما أن أغلب مظاهر النقل الجوي تتبع فيه الطائرة الجنسية الوطنية إلا أن هناك بعض النماذج التي تتبع فيه الطائرة عدة جنسيات مشتركة، ومن هنا المنطلق يظهر تعدد أشكال النقل الجوي إلى نوعين: أحدهما النقل الجوي الذي تتبع فيه الطائرة الجنسية الوطنية، وتقوم الدولة بوضع التشريعات المتعلقة بجنسية الطائرة، والثاني: النقل الجوي الذي تتبع فيه الطائرة لعدة جنسيات مشتركة يكون للدول المتعاقدة الاتفاق على التشريعات المنظمة لهذا النوع من النقل، ومن هذا المنطلق يتناول الباحث بالدراسة موضوع (الآثار القانونية المترتبة على الجنسية الوطنية والمشاركة للطائرة)، من حيث مفهوم كل من الجنسية الوطنية، والجنسية المتعددة للطائرة، ومدى اعتبار الجنسية كمحدد لتبعية الطائرة لدولة أو شركة معينة، كما تتناول الدراسة أبرز الخصائص، والفروق التي تميز كلاً من الطائرة ذات الجنسية الوطنية والجنسية المشتركة، وإيضاح القوانين المتعلقة بهما، وبيان القانون واجب التطبيق على كل منهما، مع استعراض نماذج تطبيقية للاستغلال المشترك للطائرة متعددة الجنسية، والحالات التي تفقد فيها الطائرة الجنسية، وشطبها من سجلات الدولة التي كانت تملكها.

الكلمات المفتاحية: النقل الجوي، الطائرة، الجنسية الوطنية، الجنسية المشتركة، القانون واجب التطبيق

Legal Implications of the National and Joint Nationality of the Aircraft

Dr. Hafiz Mohammed a Hakami

Doctor of Laws, King Khalid University in Abha, Ministry of Education, Saudi Arabia

Email: Hafez.3@hotmail.com

Abstract:

The nationality of the aircraft is one of the most prominent topics related to air law, and the Chicago Convention has dealt with the provisions related to the nationality of the aircraft, and the extent to which it is subject to the sovereignty of the state, and many international agreements have dealt with multiple topics related to the laws that apply to the aircraft, such as the Tokyo Convention, and the Hague Convention, And other agreements that will be presented in the course of this study, and since most of the manifestations of air transport follow the aircraft national nationality, but there are some models in which the aircraft follows several nationalities common, and from here the premise shows the multiplicity of forms of air transport into two types: one is air transport in which the aircraft follows the national nationality, and the state develops legislation related to the nationality of the aircraft, and the second: Air transport in which the aircraft belongs to several common nationalities The Contracting States shall agree on the legislation governing this type of carriage, From this standpoint, the researcher deals with the study of the subject (the legal implications of the national and joint nationality of the aircraft), in terms of the concept of both national nationality, and the multiple nationality of the aircraft, and the extent to which nationality is considered as a determinant of the subordination of the aircraft to a particular country or company, and the study also deals with the most prominent characteristics, and differences that distinguish both the aircraft with national nationality and joint nationality, Clarification of the laws relating to them, and a statement of the law applicable to each of them, with a review of practical models of joint exploitation of multinational aircraft, cases in which the aircraft loses nationality, and its deletion from the records of the State that owned it.

Keywords: Air transport, aircraft, nationality, national nationality, joint nationality, Applicable Law

1. المقدمة

يمثل النقل الجوي أهمية كبيرة ومتسارعة، إذ يعد من أبرز مظاهر التطور الحديث في الحياة المعاصرة؛ ويرجع ذلك إلى أن النقل الجوي يكتسب مكانةً مميزةً بين وسائل النقل؛ لكونه الوسيلة الأسرع لنقل المسافرين، أو شحن البضائع التي يمكن نقلها جواً، وتسعى الدول، وشركات الطيران إلى تقديم أفضل معايير الجودة في الرحلات الجوية الداخلية، أو الدولية، وبما أن الطائرة هي أداة النقل الجوي فإن أهم القواعد القانونية المتعلقة بالطائرة هي الجنسية التي تتبع لها، حيث تمثل جنسية الطائرة أحد أبرز أسس النقل الجوي، وهو ما سيكون محل الدراسة في هذا البحث.

2.1. أهمية البحث:

ترجع أهمية البحث في أن جنسية الطائرة تعد معياراً أساسياً في تحديد القانون واجب التطبيق، ويعد الاستغلال الوطني، والاستغلال المشترك أسلوبين متبعين فيما يتعلق بالنقل الجوي؛ لذا كان من الأهمية دراسة ما يتعلق بكل أسلوب، وتسليط الضوء على بعض النماذج ذات الصلة.

3.1. أهداف البحث:

تتمثل أهداف البحث في التالي:

- 1- الوقوف على مفهوم الجنسية الوطنية، والمشاركة للطائرة.
- 2- إيضاح القانون الواجب التطبيق على النقل الجوي الوطني، والمشارك.
- 3- إيراد النماذج التطبيقية للنقل الجوي المشترك.

3.1. مشكلة الدراسة:

تعتبر جنسية الطائرة مثاراً للجدل القانوني، بالإضافة إلى أنها تمثل المعيار الرئيس في تعيين القانون واجب التطبيق، ولئن كان الأمر أكثر وضوحاً في الاستغلال الوطني للطائرة إلا أنه يثير إشكالات فيما يتعلق بالاستغلال المشترك للنقل الجوي مما يستدعي معه دراسة القواعد القانونية التي تحكم كلا النوعين.

4.1. أسئلة الدراسة:

من خلال استعراض مشكلة البحث تتمثل أسئلة الدراسة في الآتي:

- 1- ما أبرز الاتفاقيات التي ساهمت في تطور النقل الجوي؟
- 2- ما مدى إسهام التشريعات الدولية والوطنية المنظمة لجنسية الطائرة؟
- 3- ما هي خصائص كل من النقل الجوي الوطني، والمشارك؟
- 4- ما هو القانون الواجب التطبيق لكل من النقل الجوي الوطني والمشارك؟

5.1. حدود البحث:

1- الاتفاقيات الدولية والوطنية المنظمة للطيران المدني.

2- النماذج التطبيقية.

6.1. الدراسات السابقة:

من الدراسات التي وقف عليها الباحث ما يلي:

1- صاحب، وجودي. التنظيم القانوني لجنسية الطائرة (دراسة مقارنة). كلية الدراسات الانسانية الجامعية. قسم القانون.

وقد جاءت الدراسة لبيان أحكام الجنسية للطائرة دون تفصيل ما يتعلق بالطائرة متعددة الجنسية، أو إيضاح نموذج لهذا النوع من النقل الجوي.

2- مزداوات، ابتسام. الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي. جامعة العربي بن مهدي. رسالة ماجستير. 2018م.

وقد استعرضت الدراسة السابقة كذلك بعض ما يتعلق بجنسية الطائرة دون تفصيل خصوصاً ما يتعلق بالجنسية المشتركة للطائرة.

7.1. منهج البحث:

يتبع الباحث الدراسة الوصفية التحليلية، من خلال استعراض أبرز الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي كتمهيد للبحث، وإيضاح المفهوم العام لجنسية الطائرة، والقانون واجب التطبيق على الطائرة الوطنية، والطائرة متعددة الجنسية.

تمهيد في أبرز الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي:

تعد الاتفاقيات الدولية إضافة للتشريعات الوطنية الإطار التنظيمي الرئيس لما يتعلق بقواعد النقل الجوي، أو الأحكام ذات الصلة بالطائرة، ومن أبرز الاتفاقيات الدولية في مجال النقل الجوي:

1- **اتفاقية باريس (13/أكتوبر/1919م):** تعتبر اتفاقية باريس أقدم اتفاقية فيما يتعلق بتنظيم الملاحة الجوية، وقد أكدت الاتفاقية على مبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي، كما ألزمت الدول بتسهيل المرور البريء للطائرات فوق إقليمها بشرط احترام تعليمات هذه الدول، وقد دخلت حيز التنفيذ في 11/يوليو/1922م، ولم تنضم للاتفاقية كل من الولايات المتحدة الأمريكية، وغالبية دول أمريكا الجنوبية، وبعض دول أوروبا (القحطاني، 1436هـ).

2- **اتفاقية الإبيرو (30/أكتوبر/1926م):** لم تنضم أسبانيا لاتفاقية باريس؛ لاستيائها من عدم مشاركتها في إعداد اتفاقية باريس، خاصة في منع اتفاقية باريس من إبرام عقد اتفاقيات مشتركة مع الدول غير المتعاقدة، ومن بينها دول أمريكا الجنوبية التي

كانت تحرص إسبانيا في توطيد العلاقات معها؛ لذا قامت إسبانيا بإبرام هذه الاتفاقية مع عشرين دولة من دول أمريكا الجنوبية، ولا تختلف هذه الاتفاقية في مضمونها عن اتفاقية باريس.

3- اتفاقية بان أمريكيان (20/يناير/1928م): شكلت الولايات المتحدة الأمريكية لجنة للطيران التجاري بين دول القارة الأمريكية بعدما رفضت تطبيق اتفاقية باريس؛ بسبب عدم تنظيمها للملاحة الجوية التجارية، واهتمت الاتفاقية بعدة أمور، منها: التسوية في المعاملة بين الطائرات الوطنية التي تقوم بالملاحة التجارية الدولية، والطائرات التابعة للدول المتعاقدة التي تقوم بهذه الملاحة، والسماح للطائرات التجارية التابعة للدول المتعاقدة بإنزال ركاب، أو تفريغ بضائع في مطار آخر تابع لإحدى الدول المتعاقدة.

4- اتفاقية شيكاغو (1/4/1944م): تعتبر اتفاقية شيكاغو من أبرز اتفاقيات القانون الجوي التي دعت لها الولايات المتحدة الأمريكية، ولقيت قبولاً لدى العديد من الدول، وأهم المواضيع التي تعرضت لها: سيادة الدولة على فضاءها الجوي، والطيران فوق أقاليم أطراف المعاهدة، وجنسية الطائرة، وشروط صلاحيتها للطيران، وما إلى ذلك من أحكام.

5- اتفاقية طوكيو (4/12/1969م): تناولت هذه الاتفاقية الموضوعات المتعلقة بالجرائم، وما في حكمها، والتي ترتكب على متن الطائرات.

6- اتفاقية لاهاي (14/10/1971م): وتعنى هذه الاتفاقية بالاستيلاء غير المشروع للطائرات، وتحويل مسارها بالقوة.

7 - اتفاقية مونتريال (23/9/1971م): نظراً لكون اتفاقية لاهاي تعرضت لمشكلة الاستيلاء على الطائرات أثناء تحليقها، أو على تغيير مسارها بالقوة، جاءت اتفاقية مونتريال لتسد النقص، وذلك من خلال امتداد التجريم ليشمل الأعمال غير المشروعة التي تقع على متن الطائرات، أو خارجها، أو على المنشآت ذات الصلة بالمطارات، وغيرها من المنشآت المرتبطة بتسهيل الملاحة الجوية (ابتسام، 2018م. ص 12).

المطلب الأول: في التعريفات القانونية ذات الصلة بموضوع الدراسة:

أولاً: التعريف القانوني للطائرة:

للطائرة في الاصطلاح القانوني معنى شامل، ومعنى خاص:

1- المعنى الشامل للطائرة: ويشمل كل جهاز يصمد في الهواء اعتماداً على ردود فعل الهواء، كالمركبات الهوائية (المناطيد، والبالونات، والطائرات الشراعية)، والآلات الطائرة التي تطير باستعمال محرك ميكانيكي (الأمر الملكي الإنجليزي 1949م).

2- المعنى الخاص للطائرة: مع تطور الملاحة الجوية، وتقدم تقنيات الطيران تم التعديل على تعريف الطائرة بمقتضى معاهدة شيكاغو 1968م، حيث عرفت الطائرة بأنها: كل جهاز يصمد في الفضاء بفضل ردة فعل الهواء غير رد الفعل الناشئ عن سطح الأرض، وقد استبعد التعريف السابق الوسائد الهوائية (البنداري، 2006م. ص 36).

ثانياً: المفهوم العام للجنسية:

1- **الجنسية في اللغة:** مشتقة من لفظ (جنس)، ويعني: الضرب من كل شيء كالناس، وجمعه أجناس، وهو أعم من النوع، ومن مشتقاته المجانسة، أي: المشاكلة (ابن منظور، 1414هـ).

2- الجنسية في الاصطلاح:

مما هو متعارف عليه أن الجنسية عند إطلاقها تنصرف إلى تمتع الفرد بجنسية دولة ما، وعلى هذا المعنى تعرف الجنسية بأنها: رابطة سياسية، وقانونية تنشئ حقوقاً، وواجبات على الفرد يصير بمقتضاها جزءاً من العناصر التكوينية الدائمة لدولة ما (البستاني، 2003م، ص23).

ثالثاً: مفهوم الشخصية الاعتبارية:

بما أن الطائفة تعد من الأموال التي تخضع ملكيتها للدولة، أو للشركات التجارية كان من الملائم استعراض مفهوم الشخصية الاعتبارية في القانون، وفي المقام الأول يعد الانسان في الأصل الطرف الذي يتمتع بالشخصية القانونية، إلا أن الانسان كشخص طبيعي لا يستطيع بمفرده تحقيق جميع أهدافه بمفرده؛ لذا كان من الضروري أن ينضم إلى غيره في علاقات قانونية تمكنه من تحقيق الأهداف المشتركة على نحو جماعي تمثل شخصية قانونية مستقلة عن الأفراد المكونين لهما، وهو ما يعرف بالشخصية الاعتبارية، أو المعنوية، وفي هذا الإطار تعرف الشخصية الاعتبارية بأنها: عبارة عن تمتع مجموعة من الأشخاص الطبيعيين، أو مجموعات الأموال بالشخصية القانونية التي تسعى لتحقيق هدف معين بشكل مستقل عن الأشخاص المكونين لهذه الشخصية، وفي ضوء هذا التعريف تنقسم الشخصية الاعتبارية إلى شخصية اعتبارية عامة، وشخصية اعتبارية خاصة، وتنحصر الشخصية الاعتبارية العامة في المؤسسات، أو الهيئات التي أنشأتها الدولة، أو إحدى الوحدات الإدارية التابعة لها بغرض تحقيق المنفعة العامة، وتتمتع فيها الدولة بامتيازات السلطة العامة، حتى وإن لم ينص سند إنشائها على تمتعها بهذه الصفة، أما الشخصية الاعتبارية الخاصة فتتناول عدة اشكال من الشخصيات الاعتبارية الخاصة، إحداهما: الشخصية الاعتبارية الخاصة المتمثلة في الشركات المدنية والتجارية التي تمارس نشاطها الاقتصادي والتجاري بهدف تحقيق الربح المادي لأعضائها، والثانية: الشخصية الاعتبارية الخاصة التي تقوم الدولة بإنشائها وهي تلك المؤسسات التي أنشأتها الدولة بغرض الحصول على ربح مادي، وتعتبر من الأموال الخاصة حتى وإن تم دعمها من قبل الدولة وكانت تخضع لرقابتها، والثالثة: الشخصية الاعتبارية الخاصة التي يقوم الأفراد الطبيعيون بإنشائها، لكنها تستهدف المنفعة العامة، وتقوم الدولة بتمويلها، وتستخدم امتيازات السلطة العامة، كما في المؤسسات والجمعيات الأهلية (حمزة، 2001م، ص20).

المطلب الثاني: موقف الفقه القانوني من منح الطائفة الجنسية:

نظراً لأهمية النقل الجوي ظهر جدل في الفقه القانوني حول منح الجنسية للطائفة من خلال اتجاهين مختلفين:

الاتجاه الأول: يرى رفض منح الطائفة جنسية أي دولة، ويؤيد هذا الاتجاه رأيه بالحجج التالية:

1- أن الجنسية رابطة ولاء، وانتفاء معنوية لا تتحقق لغير الأفراد، بينما الطائفة في القانون عبارة عن مال منقول.

2- تمتع الطائرة بالجنسية يؤدي إلى تعثر تداول الطائرات، إذ يلزم أي شركة أجنبية كالسويد تمارس النشاط الجوي في مصر مثلاً، وقامت بشراء طائرة مملوكة لمصر أن تقوم بتسجيلها في السويد؛ لتحصل الطائرة على الجنسية السويدية.

3- قياس الطائرة على السفينة في منح الجنسية قياس مع الفارق؛ إذ أن طبيعة النقل البحري يتطلب وقتاً طويلاً تكون السفينة فيه خارج الحدود الإقليمية لدولة ما مما يتطلب معه رقابة وإشراف تلك الدولة على سفنها، بخلاف ما عليه الأمر بالنسبة للطائرة.

الاتجاه الثاني: يرى فريق من فقهاء القانون ضرورة منح الطائرة جنسية الدولة التي تملكها، ويدعم هذا الفريق رأيه بالحجج التالية:

1- نظراً للمخاطر التي يمكن أن تتعرض لها الملاحة الجوية كان من الواجب فرض رقابة صارمة على صلاحية الطائرة للملاحة، وهو ما يعني إشراف الدولة التي تخضع الطائرة لمليتها مما يستوجب معه منحها الجنسية، وتقييدها في سجلات خاصة.

2- يؤدي النقل الجوي دوراً حيوياً في حالة الطوارئ، والحروب عن طريق نقل الإمدادات، مما يستلزم تحديد هوية الطائرات المملوكة للدولة من خلال منحها الجنسية.

3- بما أن الملاحة الجوية أصبحت مورداً استثمارياً يجعل التنافس بين شركات الطيران أكثر حدة، حيث تقوم الطائرة عادة بالملاحة الجوية في دول متعددة مما يعطي الدولة حق التصريح للطائرات التي تقوم بالنقل الداخلي في أجوائها، وإمكان قصر هذا النقل على طائراتها الوطنية، مما يستدعي معه تحديد هوية الطائرات، ولا يمكن ذلك إلا من خلال إضفاء الجنسية على الطائرات المسجلة في بلدانها.

والذي يظهر أن الرأي الثاني هو الأولي بالاعتبار لما تشكله حركة الطيران من أهمية كبيرة، كما أن إضفاء الجنسية للطائرة يحدد القانون الواجب التطبيق على الطائرة، وعلى الأعمال التي تحدث داخلها (موسى، 2012م، ص 26).

المطلب الثالث: معيار الجنسية للطائرة في الاتفاقيات الدولية:

إن المعيار الذي أخذت به الاتفاقيات الدولية في تحديد جنسية الطائرة هو معيار دولة التسجيل، حيث التزمت بهذا المعيار كل من اتفاقية باريس لعام 1919م، واتفاقية الإبرو أمريكيان بمديرد عام 1926م، واتفاقية بان أمريكيان بهافانا عام 1926م، واتفاقية شيكاغو 1944م، والتي نصت في المادة (17) على أنه: [تحمل الطائرة جنسية الدولة التي سجلت في سجلاتها] (أحمد، 2012م).

والمعيار المتقدم يدل على مبدأ وحدة الجنسية، ويقصد به: عدم جواز تمتع الطائرة بجنسية أكثر من دولة، وهو ما نصت عليه اتفاقية شيكاغو 1944م في المادة (18) من أنه: [لا يجوز تسجيل الطائرات تسجيلاً صحيحاً في أكثر من دولة واحدة، ولكن يجوز نقل جنسيتها من دولة إلى أخرى].

والهدف من إقرار هذا المبدأ عدم وجود تعارض بين القوانين المختلفة في حال اكتساب الطائرة أكثر من جنسية؛ حتى لا يؤدي ذلك إلى تنازع القوانين خصوصاً ما يتعلق بالرقابة في شؤون الملاحة الجوية، وعليه فإن القوانين تشترط في حال تغيير جنسية الطائرة شطب التسجيل السابق، وإجراء تسجيل جديد؛ لتكتسب الطائرة جنسية الدولة الجديدة (عباس، د ط، ص 10).

ومن خلال ما تقدم تتمتع الطائرات التي تحمل جنسية دولة التسجيل بعدة مميزات أبرزها:

1- امتياز النقل الداخلي للطائرات الوطنية، والحصول على التمويل والإعانة المالية من الدولة التي تحمل الطائرات جنسيتهما تجنباً لمنافسة النقل الجوي الأجنبي، وهذا الامتياز يعتبر قاعدة عامة يمكن الاستثناء منها من قبل السلطة المختصة مراعاة لاحتياجات النقل الداخلي.

2- تساعد جنسية الطائرة في تحديد مسؤولية الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتهما، وأشكال الحماية الدبلوماسية، والقانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث في الطائرة، خاصة عند انتقال الطائرة في أجواء عدة دول، أو فوق أعالي البحار.

أما في حال تعدد جنسية الطائرة فإن ذلك يعتبر صورة للاستغلال المشترك للنقل الجوي، فهو عبارة عن: عقد يتم بين مؤسسات النقل الجوي المملوكة لأكثر من دولة عن طريق اتفاقية دولية تخضع لها الدول المتعاقدة، ومن المفهوم المتقدم يظهر أن أبرز خصائص الاستغلال المشترك للنقل الجوي تتمثل في الآتي:

1- الطبيعة العقدية، والاستثمارية للاستغلال المشترك، وعليه لا بد أن يخضع العقد للأركان والشروط الواردة في العقد.

2- لزوم التوافق التشريعي بين الدول التي تقوم بتنظيم الاستغلال المشترك فيما بينها.

3- يعد الاستغلال المشترك عقداً من العقود الدولية التي تخضع للاتفاقيات والمعاهدات بين الدول المنشئة له.

4- يتميز الاستغلال المشترك للنقل الجوي بأحكام خاصة من حيث جنسية الطائرة، وطريقة تسجيلها، كما سيأتي بيانه.

5- يوفر الاستغلال المشترك التكاليف العالية لاقتناء الطائرات، وتشغيل الطاقم الجوي، وتوزيع الأرباح، والخسارات بين أكثر من جهة.

6- يعتبر الاستغلال المشترك من قبيل شركات الأموال التي تقوم على الاعتبار المالي، ولا يكون لشخصية الشريك أثر فيها، فالعبرة في هذه الشركات بما يقدمه كل شريك من مال.

7- توزيع المسؤولية بين الدول المتعاقدة بشكل تضامني عن ديون الشركة، أو ما يطرأ من تصرفات، أو مخالفات قانونية (أحمد، 2012 م).

ومن خلال ما تقدم بيانه حول الاستغلال المشترك للنقل الجوي يثور التساؤل حول الوضع القانوني لمؤسسات النقل الجوي المشترك بين أكثر من دولة؟

وقد أجابت المادة (77) من اتفاقية شيكاغو 1944م على ذلك، حيث نصت على أنه: [ليس في نصوص هذه الاتفاقية ما يمنع دولتين متعاقدتين أو أكثر من إنشاء مؤسسات للنقل الجوي، أو وكالات دولية للتشغيل المشترك بين دولتين أو أكثر من الدول المتعاقدة على أن يخضع كل ذلك لأحكام هذه الاتفاقية بما في ذلك الأحكام الخاصة بتسجيل كل اتفاق لدى المجلس، ويقرر المجلس الطريقة التي تتبع في تطبيق الأحكام الخاصة بجنسية الطائرات التي تستغلها المؤسسات الدولية].

ومن النص السابق يتضح أن اتفاقية شيكاغو تتيح من الناحية القانونية تمتع الطائرة بأكثر من جنسية، إلا أن اتفاقية شيكاغو تركت مسألة التنظيم لأحكام الاتفاقية، ولما يقرره مجلس إدارة الطيران المدني الدولي في هذا الإطار (موسى، 2012م، ص 38).

المطلب الرابع: تسجيل الطائرة:

أ- تسجيل الطائرة الوطنية:

بما أن معيار منح الطائرة الجنسية الوطنية يخضع لدولة التسجيل كما هو مقرر في المادة (17) من اتفاقية شيكاغو 1944م، فقد صادقت العديد من الدول على هذه الاتفاقية، وأصبحت جزءاً من قانونها الوطني، وعليه تكتسب الطائرة الجنسية الوطنية إذا تم تسجيلها في دولة التسجيل مما يعني خضوع الطائرة للقوانين الداخلية لدولة التسجيل، وقد نصت الفقرة الثالثة من المادة (18) لنظام الهيئة العامة للطيران المدني السعودي على أنه: [تعد الهيئة سجلاً لتسجيل الطائرات المدنية الوطنية يسمى (السجل السعودي الوطني لتسجيل الطائرات) وتتمتع كل طائرة يتم تسجيلها في السجل بجنسية المملكة].

ويخضع تسجيل الطائرة في الدولة لعدة شروط، وهذه الشروط متوافق عليها في العديد من القوانين، وتتمثل هذه الشروط في الآتي:

1- أن لا تكون الطائرة مسجلة في دولة أخرى.

2- أن تتحصّل الطائرة على شهادة سارية المفعول تفيد صلاحيتها للطيران.

3- أن تكون الطائرة مملوكة أو مؤجرة لمدة لا تقل عن ستة أشهر لأحد مواطني الدولة، وفي حال كانت الطائرة مملوكة لأكثر من فرد فلا بد أن يكون جميع المالكين من حاملي الجنسية الوطنية، أما إذا كان مملوكة لشركة فلا يخلو الأمر من ثلاثة أحوال:

1/3- أن تكون الشركة المالكة للطائرة شركة تضامن، فيلزم أن يكون جميع الشركاء من حاملي الجنسية الوطنية.

2/3- أن تكون الشركة المالكة للطائرة شركة توصية، فيلزم أن يكون الشركاء المسؤولين بالتضامن فيها من حاملي الجنسية الوطنية.

3/3- أن تكون الشركة المالكة للطائرة شركة مساهمة، فيلزم أن تكون الشركة مملوكة للدولة، وأن يكون رئيس مجلس إدارتها وأغلبية أعضائها من حاملي الجنسية الوطنية (المادة 10 من قانون الطيران اللبناني).

ب- تسجيل الطائرة متعددة الجنسية:

بما أن المادة (17) من اتفاقية شيكاغو 1944م لم تحسم مسألة جنسية الطائرة التي تعمل في مؤسسات النقل الجوي المشترك فإن اللجنة القانونية لمنظمة الطيران المدني (الإيكاو) قامت بإصدار قرار ينظم طريقة الاستغلال المشترك، حيث أصدر المجلس في العام 1966م قراراً ينص في المادة الثانية منه على أن: [الطائرات التابعة لمؤسسات نقل دولية تعتبر كأنها متمتعة بجنسية كل دولة من الدول المكونة للهيئة الدولية للاستغلال المشترك]، ويمكن استخلاص أبرز الشروط الواردة في هذا القرار في الآتي:

- 1- وضع سجل مشترك بين الدول المتعاقدة في النقل المشترك.
- 2- أن يكون هذا السجل منفصلاً عن السجل الوطني الذي تخضع له الطائرات التي تحمل جنسية الدولة منفردة.
- 3- تقسيم السجل إلى عدة أقسام على عدد الدول المتعاقدة، مع إمكانية تسجيل أي طائرة بالقسم الخاص لدى إحدى الدول.
- 4- أن تكون علامة التسجيل موحدة ومشاركة بين الدول المتعاقدة.
- 5 - تكتسب الطائرة جنسية الدول المتعاقدة المشتركة.

ومما تقدم يظهر إمكان تعدد جنسية الطائرة بالدول المتعاقدة، لكن وفق الضوابط التي حددها قرار اللجنة الدولية للطيران المدني الإيكاو، وهذا يعني ضرورة توافق التشريعات لدى الدول المتعاقدة فيما يخص الاستغلال المشترك للنقل الجوي (أحمد، 2012م، ص 75).

ومن أبرز تطبيقات الاستغلال المشترك:

أ/ شركة الخطوط الجوية الاسكندنافية، الناقل الرئيسي لكل من الدنمارك والنرويج والسويد، وقد تأسست الشركة في أغسطس عام 1946م؛ لغرض إنشاء خدمات جوية في الدول الاسكندنافية بالإضافة إلى صيانة الطائرات والشحن، وتعد الشركة من الشركات الرائدة في الالتزام بالمواعيد، والرحلات الجوية، والخدمات المقدمة للركاب (<http://ar.avia.pro>)، بتاريخ 12/2/2015م).

ب/ شركة طيران الخليج، حيث قام رجل الأعمال البريطاني فريدي بوسورت في الأربعينات من القرن المنصرم بخدمة التاكسي الجوي إلى الدوحة والظهران من البحرين، وتوسع بعدها في تأسيس شركة طيران الخليج المحدودة كشركة مساهمة خاصة، وفي عام 1951م أصبحت شركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار أحد المساهمين الرئيسيين في طيران الخليج بالحصول على حصة 22% من خلال شركة بواك التابعة لها، وفي عام 1973م وافقت إمارة أبوظبي والبحرين وقطر وسلطنة عمان على شراء حصة شركة بواك في طيران الخليج، وتم التوقيع على المعاهدة في 1/يناير / 1974م، وأعطيت كل حكومة مساهمة نسبة 25%، والتي أصبحت شركة قابضة تعمل باسم طيران الخليج، وفي 28/أبريل/2006م بدأ الانسحاب من

قبل إمارة أبوظبي بعدما قررت إنشاء شركة طيران خاصة بها، وهي الاتحاد للطيران، وفي 6/مايو/2007م أعلنت حكومة البحرين الملكية الكاملة للشركة بعد انسحاب سلطنة عمان من الاتفاقية (موقع الموسوعة الحرة ar.wikipedia.org).

ج/ الاتفاقية الموقعة بين شركة الخطوط الجوية الوطنية الأذربيجانية عام 2011م، وشركة (BMI) ثاني أكبر شركة بريطانية في مطار هيثرو في لندن، وتتضمن الاتفاقية عقداً للاستغلال المشترك للنقل الجوي بين الشركتين (موقع <http://ar.trend.az>) ، بتاريخ 2/أبريل / 2011م).

د/ الاتفاقية الموقعة بين الشركة الإفريقية الليبية للنقل الجوي، وشركة الخطوط الجوية التونسية التي تنص على الاستغلال المشترك لعدد من الطائرات الليبية التي سيتم تسجيلها في تونس من أجل تمكين الخطوط الجوية الليبية من استخدامها في الرحلات نحو أوروبا، واستخدام الخطوط الجوية التونسية لها في الرحلات البعيدة والقريبة (مجلة الطيران <http://www.arabaero.com>، بتاريخ 8/أكتوبر / 2013م).

وبالنظر إلى موقف القانون السعودي من الاستغلال المشترك المتعلق بالنقل الجوي تعد المملكة العربية السعودية من الدول التي انضمت إلى معاهدة شيكاغو، والتي تنص المادة (4) منها على أنه: [تعد أحكام معاهدة شيكاغو وملاحقها وسائر المعاهدات الدولية للطيران المدني الأخرى التي وافقت المملكة عليها جزءاً مكماً لهذا النظام].

وعليه فإن النظام الجوي السعودي لا يمنع من إقامة مؤسسات نقل جوي مشترك من خلال عقد اتفاقيات أو استثمارات مع أي جهة أجنبية بواسطة هيئة الطيران المدني وفق القواعد والشروط التي تقرها هيئة الطيران المدني، كما أن للهيئة الحق في رفض أو قبول أي طلب بهذا الخصوص خلال ثلاثين يوماً من تاريخ الإشعار إذا كان من شأن الاستثمار المشترك أن يخل بقواعد المنافسة والسلامة وسياسة المملكة العامة (المادة 20 و 2-1/27، نظام هيئة الطيران المدني السعودي).

وبالنظر فيما تقدم يظهر أن القانون السعودي لا يمنع من وجود اتفاقيات للنقل الجوي المشترك وفق الضوابط النظامية.

المطلب الخامس: القانون واجب التطبيق على الوقائع التي تحدث في الطائرة:

لما يشكله النقل الجوي من أهمية كبيرة في الوقت المعاصر كان لابد من وجود قانون يطبق على الوقائع التي تحدث على متن الطائرة، فإذا ارتكبت جريمة ما داخل الطائرة فما هو القانون الذي يلزم تطبيقه؟

تعددت اتجاهات فقهاء القانون حول هذه المسألة في الآتي:

الاتجاه الأول: أن القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث على متن الطائرة هو قانون الدولة التي تحلق الطائرة في سمائها، وحجة هذا الرأي أن الفضاء الجوي الذي تحلق فيه الطائرة جزء من إقليم الدولة التي تمتد سيادتها إلى هذا الإقليم.

الاتجاه الثاني: أن القانون الواجب التطبيق هو قانون دولة الهبوط؛ ويرجع ذلك إلى سهولة جمع الأدلة، والقيام بإجراءات التحقيق.

الاتجاه الثالث: أن القانون الواجب التطبيق هو قانون دولة الإقلاع.

وقد انتقدت الاتجاهات السابقة بأن الوقائع التي تحدث على متن الطائرة عادة تكون بين أفراد أجنبي لا علاقة لهم بالدولة صاحبة الفضاء الإقليمي التابع لها، وعادة لا تؤثر تلك الحوادث على أمنها، كما أن الوقائع قد تحدث فوق أعالي البحار التي لا تخضع لسيادة أي دولة (العريني، 2003م، ص 100).

الاتجاه الرابع: أن القانون الواجب التطبيق يرجع إلى قانون دولة العلم؛ قياساً على السفينة، وانتقد هذا القول بأن الوقائع التي تقع في متن الطائرة قد تمس أمن دولة الإقليم التي تحلق الطائرة في أجوائها أو تهبط في أرضها (صاحب، د ط).

وفي ضوء الاتجاهات السابقة تبنت اتفاقية طوكيو لعام 1963م المتعلقة بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة معياراً وسطاً، حيث إنها أخذت كقاعدة عامة بمعيار علم الدولة مع وجود بعض الاستثناءات، وذلك على النحو التالي:

أ- القاعدة العامة أن دولة العلم هي صاحبة الاختصاص على الوقائع التي تحدث على متن الطائرة؛ لكونها هي الدولة التي سجلت الطائرة باسمها، وفي ذلك نصت المادة (3) من اتفاقية طوكيو 1963م بأنه: [تختص دولة تسجيل الطائرة بمباشرة اختصاصها القضائي فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة].

ب- الاستثناءات الواردة على القاعدة العامة:

1- اختيار القانون الواجب التطبيق، حيث أعطت اتفاقية طوكيو 1963م للدول الأطراف حق اختيار مبادئ القانون الدولي الخاص، أو أي قانون آخر ترخصه الأطراف ذات الصلة ليكون هو القانون واجب التطبيق على الوقائع التي تحدث على متن الطائرة، وفي ذلك نصت المادة (5) من اتفاقية طوكيو 1963م على أنه: [يطبق قانون جنسية الطائرة على الوقائع والأعمال التي تحصل في أثناء طيرانها أينما وجدت إلا إذا كانت مبادئ القانون الدولي الخاص تقضي بغير ذلك، أو إذا اختار الأطراف قانوناً آخر واجب التطبيق].

2- تطبيق قانون دولة السطح، أي قانون الدولة التي توجد الطائرة في إقليمها الجوي أو البري أو البحري، وذلك في خمس حالات:

1/2- إذا امتد أثر الجريمة إلى إقليم الدولة.

2/2- إذا كان مرتكب الجريمة، أو المجني عليه من رعايا هذه الدولة أو المقيمين فيها.

3/2- إذا كان من شأن الجريمة المساس بأمن الدولة.

4/2- إذا كانت الواقعة تمثل مخالفة للقواعد التي تحكم الملاحة الجوية في هذه الدولة.

5/2- إذا كان فرض الاختصاص ضرورياً لتمكين دولة السطح من الوفاء بالتزاماتها الدولية.

والحالات الخمس السابقة على سبيل الحصر، وتطبق على الجرائم كافة، وعلى الأفعال التي تشكل تهديداً لسلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال (الزريقات، د ط).

المطلب السادس: فقد الطائرة للجنسية:

فقد الطائرة جنسية الدولة التي سجلت فيها من الحالات القانونية التي ترد على الطائرة، أو ما يسمى في بعض القوانين باصطلاح شطب الطائرة من السجل (مادة 36 من قانون الطيران العراقي، مادة 21 من قانون الطيران المدني الأردني، مادة 27 من قانون الطيران الجزائري).

وتتعدد الحالات التي تفقد فيها الطائرة جنسيتها، وتمثل في الآتي:

- 1- إذا انتقلت ملكيتها إلى أجنبي.
- 2- إذا فقد مالكها أو مستأجرها جنسية الدولة.
- 3- إذا هلكت أو لم تعد صالحة للاستعمال.
- 4- إذا فقدت الطائرة، وصدر قرار من سلطان الطيران المدني بذلك .

الخاتمة

في نهاية هذا البحث يعرض الباحث إلى أبرز النتائج والتوصيات المستخلصة من الدراسة على النحو التالي:

أولاً: النتائج:

- 1- تمييز مفهوم الجنسية الوطنية والمشاركة للطائرة.
- 2- الأصل في التشريعات الدولية والوطنية اعتماد مبدأ وحدة الجنسية.
- 3- إتاحة المجال بين الدول وشركات الطيران المتعددة من إنشاء عقود الاستغلال المشترك للنقل الجوي، وهذا من باب التوفيق بين مبدأ وحدة الجنسية والاستغلال المشترك.
- 4- تطبيق قواعد دولة العلم في الأحداث التي ترتكب على الطائرة باستثناء ما ورد فيه النص حصراً.
- 5- ضرب الأمثلة التطبيقية على اتفاقيات الاستغلال المشترك للنقل الجوي .

ثانياً: التوصيات:

- 1- إعداد الأبحاث في جال الاستغلال المشترك.
- 2- دراسة العقود الخاصة بالاستغلال المشترك، ومجي توافق التشريعات في هذا الجانب.

المراجع

- 1- ابن منظور. محمد. 1414هـ. لسان العرب. ط 3. دار صادر. بيروت.
- 2- أحمد. عبد الفضيل. 2012م. القانون الخاص الجوي. دار الفكر والقانون. المنصورة.
- 3- البستاني. سعيد. 2003م. الجنسية القومية في تشريعات الدول العربية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت.
- 4- البنداري. مصطفى. 2006م. قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة. ط1. جامعة الشارقة.
- 5- العريني. محمد، الفقي. محمد. 2003م. القانون البحري والجوي. منشورات الحلبي الحقوقية.
- 6- صاحب. علي. 2010م. مفهوم العقد في القانون الأنكلو أمريكي - دراسة مقارنة - مجلة القادسية للقانون والعلوم السياسية. العددان 1-2. المجلد الثالث.
- 7- موسى. طالب. 2012م. القانون الجوي الدولي. ط1. دار الثقافة. عمان. 2012.
- 8- نظام هيئة الطيران المدني الصادر بالمرسوم الملكي م/44، بتاريخ 1426/7/18هـ.
- 9- موقع شبكة الألوكة www.alukah.net.
- 10- موقع: مجلة الطيران <http://www.arabaero.com>، بتاريخ 8/أكتوبر /2013م.
- 11- موقع الموسوعة الحرة ar.wikipedia.org.
- 12- موقع <http://ar.avia.pro>، بتاريخ 12/2 /2015م.
- 13- موقع <http://ar.trend.az>، بتاريخ 2/أبريل / 2011م.

جميع الحقوق محفوظة © 2023، الدكتور/ حافظ بن محمد أبو شملة حكيم، المجلة الأكاديمية للأبحاث والنشر العلمي

(CC BY NC)

Doi: <https://doi.org/10.52132/Ajrsp/v4.48.2>