

المسائل القانونية المتعلقة باعتبار الطائرة

جزء من السيادة الوطنية.



طالب الدكتوراه/ بن منصور محمد أمين .

جامعة تلمسان/ الجزائر .

Maritimthec@Gmail.com



مقدمة:

من المتعارف عليه دوليا أن لكل دولة سيادة على أراضيها ومن ذلك فضاءها الجوي، و هو ما يعتبر مجال تطبيق الطائرات والوسط الطبيعي للقيام بنشاطها، لذلك ظهرت عدة نظريات لتحديد مجال ممارسة هذه السيادة، فأجمع غالب الفقه على ما يسمى " بالنظرية الوظيفية " ، و مفادها أن لكل دولة سيادة مطلقة على فضاءها الجوي، الهدف من هذه السيادة حماية أمن الدولة و سلامتها و تحقيق النفع الإنساني و العلمي للمجتمع الدولي¹ .

من مظاهر هذه السيادة منح الجنسية ، التي تعتبر رابطة قانونية وسياسية بين الشخص و الدولة، و التي تتيح له التمتع بحقوق و القيام بواجبات، و مع أنها تمنح أساسا للأشخاص الطبيعيين و جوازا للأشخاص المعنويين، إلا أن المجتمع الدولي قد اعترف بهذه الصفة للطائرة مع أنها تعتبر من الحقوق المالية كالسفينة²، و هو ما بينته "اتفاقية شيكاغو لعام 1944"³ في الباب الثالث بعنوان جنسية الطائرات في المادة 17⁴ ، و ما أقره المشرع الجزائري باعتباره مصادقا على هذه الاتفاقية، و قد نص على هذا المبدأ في القانون رقم 98-06⁵ المتعلق بتحديد القواعد العامة للطيران المدني، في فصله الثاني من القسم الأول في المادة 20⁶ .

¹ حمد الله محمد حمد الله ، القانون الجوي "الأفكار والقواعد الأساسية عقد النقل الجوي الدولي و الداخلي للأشخاص و البضائع، الطبعة الأولى ، مكتبة القانون واقتصاد ، الرياض المملكة العربية السعودية ، سنة 2016 ، ص 28 .

² هاني دويدار ، الوجيز في قانون الطيران التجاري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، مصر ، سنة 2014 ، ص 36 .

³ "اتفاقية شيكاغو 1944" و المعروفة أيضا باسم (اتفاقية الطيران المدني الدولي) ، تم التوقيع عليها في 7 ديسمبر 1944 في شيكاغو بالولايات المتحدة من طرف 52 دولة ، و حصلت على التصديق اللازم في 5 مارس 1947، و دخلت حيز التنفيذ في 4 أبريل 1947 و هو تاريخ إنشاء منظمة الطيران المدني الدولي-ICAO . و قد تم تعديلها منذ ذلك الحين ثمان مرات (في عام 1959 و 1963 و 1969 و 1975 و 1980 و 1997 و 2000 و 2006) ، و اعتبارا منذ عام 2013 قد صادقت عليها 191 دولة وتشمل جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة باستثناء دومينيكا وليختنشتاين وتوفالو بالإضافة إلى جزر كوك ،

https://ar.wikipedia.org/wiki/اتفاقية_شيكاغو_لطيران_المدني_الدولي .

⁴ المادة 17 : تحمل الطائرات جنسية الدولة التي سجلت في سجلاتها.

⁵ قانون رقم 98-06 ، المؤرخ في 27 جوان 1998، المتعلق بتحديد القواعد العامة للطيران المدني ، ج.ر عدد 48 ، الصادر في 28 جوان 1998.

⁶ المادة 20 : "تمنح الجنسية الجزائرية لكل طائرة مقيمة في سجل ترقيم الطيران".

غير أنه قبل الاعتراف لها بهذا المبدأ، ظهر جدل كبير بين الفقه في تصنيفها إما مع الوسائل البرية، و عدم الحاجة لإعطائها الجنسية، أو جعلها كالسفينة تملك جنسية، كما اختلفوا في المعيار الضابط الذي يستند القانون عليه لمنحها هذه الجنسية.

لذلك واجهتنا الإشكالية الآتية :

- ما مدى انعكاس نظرة المجتمع الدولي للطائرة كوسيلة نقل حديثة ارتباطا بالسيادة الوطنية ؟.

للإجابة عن هذه الإشكالية تم تقسيم موضوع هذا البحث إلى مطلبين، الأول منه مخصص للوقوف على بعض المفاهيم المتعلقة بماهية السيادة الجوية و الطائرة كوسيلة لممارستها، و الثاني منه خصص لدراسة مختلف الإشكالات المرتبطة بتجنيس الدول للطائرة و الأحكام و الجزاءات المترتبة عن ذلك.

المطلب الأول : مفهوم السيادة الجوية.

بات مفهوم سيادة الدولة يتطلب من الدقة و التحديد ما يلزم لحصر نطاق تطبيق القانون، الذي ينظم الاستغلال التجاري أو المدني لوسيلة للملاحة الجوية، خاصة مع ازدهار التطور التكنولوجي الذي ساهم في ظهور ما يسمى بالأجسام الفضائية، و امتلاك الدول لأساطيل جوية كبيرة و متطورة.

فرع الأول : تعريف السيادة الجوية ووسيلة ممارستها.

سيتم تقسيم هذا الفرع إلى فترتين، الأولى منهما خصصناها لتعريف سيادة الدولة، و الثانية خصصناها لتحديد مفهوم لوسيلة الملاحة الجوية.

أولاً- تعريف السيادة الجوية : السيادة معناها ممارسة الدولة لاختصاصات مطلقة على إقليمها، وهو ما أطلق عليه الفقه مصطلح "الاختصاص الإقليمي"، و الذي يمتاز بخاصيتين هما الشمول والاستثناء، فهو اختصاص شامل في نطاقه لكل أجزاء الإقليم، تستأثر به الدولة دون غيرها، حيث يكون للدولة وحدها حق التشريع والتنفيذ والقضاء على إقليمها وعلى ما يوجد عليه من أشخاص أو أشياء¹ ، و هذا ما بينه المشرع في الدستور² المعدل في 2016 في المادة 13 بقوله : "تمارس سيادة الدولة على مجالها البري و مجالها الجوي ، و على مياهها.

كما تمارس الدولة حقها السيد الذي يقره القانون الدولي على المنطقة من مختلف مناطق المجال البحري التي ترجع إليه".

ثانياً- وسيلة ممارسة السيادة الجوية: يعد الفضاء الجوي الداخلي الوسط الذي تمارس فيه الطائرات نشاطها، عكس الفضاء الخارجي المخصص لنشاط الأقمار الصناعية ومركبات الفضاء التي لا تعتمد على فضل الهواء بل على قوتها الذاتية أو الالكترونية، فالمركبة الهوائية حتى تكتسب وصف الطائرة لابد من توافر شرطان ، أتى بهما تعديل الملحق السابع لاتفاقية شيكاغو سنة 1967 ، بعد النقل الحرفي للتعريف الوارد في اتفاقية باريس 1919³ و الذي تبنته اتفاقية شيكاغو لسنة 1944، و هما:

¹ نجم عبود مهدي ، سيادة الدولة على إقليمها الجوي دراسة تحليلية في ضوء قواعد القانون الدولي ، مجلة جامعة تكريت للحقوق ، المجلد 3، عدد 1 ، جزء 1 ، العراق ، سنة 2018 ، ص 144 .

² قانون رقم 01-16 ، المؤرخ في 06 مارس 2016 ، المعدل لدستور الجزائر لسنة 1996 ، جريدة رسمية رقم 14.

³ "اتفاقية باريس لعام 1919 (The Paris Convention of 1919) والتي يطلق عليها مصطلح (الاتفاقية المتعلقة بتنظيم الملاحة الجوية) ، (Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation). أول اتفاقية دولية عالجت الصعوبات والمشاكل السياسية التي

* احتياج المركبة الهوائية لردود فعل الهواء التي تجعلها تغلو في الجو فتحتاج إلى الأكسجين المحيط بها لاستعماله في إحراق المحرك للكروسيين لتوليد الطاقة¹ .

* استغناء المركبة الهوائية عن ردود فعل الهواء المنعكس من سطح الأرض : و هذا الشرط هو ما أضيف في تعديل تعريف المركبة الهوائية الوارد في اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 ، حيث تم استبعاد المركبات التوربينية² أو ما يسمى بالمركبات ذات الوسادة الهوائية.

أما "اتفاقية جنيف لسنة 1948" الخاصة بالاعتراف الدولي للحقوق التي ترد على الطائرات³ ، فقد عرفت الطائرة في المادة 16 بقولها: "لأغراض هذه الاتفاقية ، يشمل اصطلاح "الطائرة" هيكل الطائرة والمحركات والمراوح وأجهزة اللاسلكي وجميع العناصر المعدة للاستعمال في الطائرة ، سواء المركبة عليها أو المفصولة عنها مؤقتا" ، بالتالي قد شمل هذا التعريف مختلف أجزاء المكونة للطائرة سواء كانت موصولة بهيكلها أم منفصلة عنها. و هو ما تبناه المشرع الجزائري من خلال المادة 1 من قانون رقم 64-168 يتضمن النظام القانوني للطائرات⁴ ، غير أنه بعد تعديل قانون الطيران بإصداره لقانون (رقم 98-06) المتعلق بتحديد القواعد العامة للطيران المدني) و الذي ألغى به قانون السابق الذكر، أخذ بالتعريف المعدل الوارد في اتفاقية شيكاغو في سنة 1967 ، و هذا ما يتضح من المادة 1/2: " الطائرة كل آلة تستطيع الارتفاع و التمسك و الانتقال في الجو بفضل تفاعلات هوائية من غير التفاعلات الهوائية على سطح الأرض" .

الفرع الثاني: النظريات الخاصة بمدى سيادة الدولة على إقليمها الجوي.

أكدت اتفاقية شيكاغو على مبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي سواء أكانت هذه الدولة متعاقدة أم غير متعاقدة ، من خلال المادة 1 بقولها: "تتعترف الدول المتعاقدة أن لكل دولة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها سيادة كاملة مقصورة عليها" ، كما بينت معنى كلمة إقليم في المادة 2 بقولها: " يشمل إقليم الدولة الأراضي والمياه الإقليمية الملاصقة لها، الواقعة تحت سيادة الدولة أو سلطتها أو حمايتها أو المشمولة بانتدابها" ، و هو ما انشأ خلافا بين الفقه حول مدى سيادة الدولة على إقليمها الجوي و أثمر 4 نظريات :

1- نظرية حرية الطيران المطلقة: و يرى أصحابها أن الجو لا يعد من عناصر تكوين إقليم الدولة، لاستحالة حيازته، و صعوبة إخضاعه للسيطرة الفعلية، و قد أجازت للدول استخدام الفضاء الجوي كالمياه الدولية أو البحار العالية، دون عقبات أو تدخل من أي دولة يعلوها هذا الفضاء الجوي، وكل ما يمكن إعطائه للدولة من حق على الجو هو حقها في الدفاع عن إقليمها إذا كان ثمة ضرورة لذلك .

تنطوي عليها الملاحة الجوية الدولية ، وقد أبرمت هذه الاتفاقية برعاية اللجنة الدولية للملاحة الجوية (التي أصبحت لاحقا منظمة الطيران المدني الدولي) وتم التوقيع عليها في باريس في 13 أكتوبر 1919 ، https://ar.wikipedia.org/wiki/اتفاقية_باريس_لعام_1919 .

¹ عليي فاطمة الزهراء ، النظام القانوني للأجسام الفضائية ، ماجستير في فرع القانون الدولي و العلاقات الدولية ، كلية الحقوق - بن عكنون - جامعة الجزائر ، سنة 2011 ، ص 8.

² منظمة الطيران المدني الدولي ، المرجع السابق ، ص A1.

³ "اتفاقية جنيف 1948م" وتعرف أيضا (بالاتفاقية الخاصة بالاعتراف الدولي للحقوق التي ترد على الطائرات) ، والتي تم التوقيع عليها في 19 جوان 1948 ، تعتبر نتيجة لتوصية المؤتمر الدولي للطيران المدني المنعقد في شيكاغو سنة 1944 ، دخلت حيز التنفيذ في سبتمبر 1953.

⁴ قانون رقم 64-168 ، المؤرخ في 8 جوان 1964 ، المتعلق بالنظام القانوني للطائرات ، ج.ر عدد 6 ، الصادر في 16 جوان 1964.

إن الأخذ بهذه النظرية تهدد لأمن الدولة وسلامتها و هو ما عرضها للنقض، بحيث يفقدها كل رقابة على الطائرات التي تمر فوق إقليمها¹ ، كما تتعارض مع تمسك الدولة بسيادة ما يعلوها من فضاء جوي فهو مخالف للمادة 13 من دستور الجزائر .

2- نظرية السيادة المطلقة للدولة على إقليمها الجوي: تنادي هذه النظرية بالسيادة المطلقة للدولة على مجالها الجوي الذي يعلو إقليمها باعتباره جزءاً منها، وبمقتضى ذلك يكون من حق كل دولة أن تنظم استخدام طبقات الهواء التي تعلو إقليمها وفقاً لما تراه مناسباً لها، قياساً على ما يدخل في عمق البر والبحر من طبقات إلى مالا نهاية، و هو ما يعطي للدولة الحق في السماح بالطيران فوق إقليمها أو منعه حسب رؤيتها المنفقة مع أمنها وسلامتها ومصالحها فهو أحد أساليب الدفاع عن الإقليم .

تعرضت هذه النظرية لانتقادات كسابقتها ومنها استحالة فرض الدولة سلطتها على جميع الطبقات التي تعلو إقليمها، وأن هذه السيادة المطلقة لا تتفق مع مقتضيات التعاون الدولي، وحق الملاحة الجوية البريئة، كما هي الحالة بالنسبة للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي التي لا تمس أمن وسلامة ومصالح الدولة الساحلية².

3- نظرية المناطق: حاول أصحاب هذه النظرية الخروج بحل وسيط بين النظريتين السابقتين، حيث قسموا الفضاء استناداً إلى الوضع في البحار حيث يكون للدولة الساحلية سيادة على بحرها الإقليمي الملاصق لشواطئها، بينما يبقى الجزء الآخر حراً للملاحة الدولية، فقسموا الفضاء الجوي إلى ثلاث مناطق:

- المنطقة الأولى: تخضع للسيادة المطلقة للدولة وتمتد إلى أعلى ارتفاع يمكن أن تصل إليه الطائرة.
 - المنطقة الثانية: تمتد إلى ارتفاع 300 ميل فوق سطح الأرض ويكون لدولة الإقليم فيها بعض مظاهر السيادة، لأنها تدخل في نطاق الجو الإقليمي لها، وحتى تتأكد الدولة من عدم استغلال الطائرات للإضرار بمصالحها.
 - المنطقة الثالثة: فتعلو المنطقة الثانية وتكون حرة ولا سيادة لأحد عليها.
- عيب على هذه النظرية لعدم إمكانية تشبيه الغلاف الجوي بالبحر العام، ولا يمكن تقسيمه، فالفضاء الجوي وحدة لا تقبل التجزئة و إلا ترتب على ذلك ثنائية الأحكام التي يخضع لها الفضاء الجوي³.

4- النظرية الوظيفية في استخدام الفضاء الجوي: يرى أنصار هذه النظرية أن الفضاء الجوي وحدة غير قابلة للتجزئة بطبيعتها، وأنه لا يمكن تقسيمه إلى مناطق، لذلك يجب أن يكون النظام القانوني للبيئة الجوية في خدمة " الوظيفة " التي يمكن أن يؤديها الفضاء لإسعاد البشرية وليس هلاكها، وبناءً على ذلك يحق للدولة الادعاء بسيادة لا حدود لها على فضاءها في مواجهة استخدامات قد تؤدي إلى تهديد أو ضرر بأمنها وسلامتها أو بمصالحها الاقتصادية، فالفضاء الجوي يجب أن لا يكون حراً أمام أقمار التجسس والمسح والتصوير والتجارب النووية، وعلى العكس يجب أن يكون الفضاء الجوي حراً للاستخدامات التي لا تمس بسيادة الدولة وأمنها، كالطيران التجاري وأعمال الأرصاد الجوية و الاتصالات الإذاعية والتلفزيونية، وانطلاق المركبات الفضائية إلى كواكب أخرى⁴.

¹ هاني دويدار، المرجع السابق ، ص 114.

² نجم عبود مهدي ، المرجع السابق ، ص 147.

³ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 114.

⁴ نجم عبود مهدي ، المرجع السابق ، ص 149.

المطلب الثاني : علاقة الطائرة بالسيادة الوطنية

بعد تفشي استعمال الطائرة كوسيلة للنقل، ظهرت الحاجة إلى تنظيمها و اعتبارها كأحد مقومات السيادة الوطنية عن طريق تجنيسها، و التي تبرز كأحد العناصر التي تتألف منها الحالة المدنية، بغرض تعيينها ذاتيا وتمييزها عن غيرها من الطائرات، والجنسية في الأساس ترجمة لرابطة قانونية وسياسية بين الشخص و الدولة، تمنحه امتيازات و حقوق و واجبات وتميزه عن الأجانب، كما تتيح معرفة القانون الأصلح في حال تنازع القوانين¹. لذلك أبدى الفقهاء تحفظهم تجاه فكرة تجنيس الطائرة باعتبارها مالا منقولاً، كما اختلفوا في وضع ضابط معتمد لمنحها هذه الجنسية و هو ما سيعالج في الفرع الأول من هذا المطلب ، أما الفرع الثاني فستتم فيه دراسة مختلف تطبيقات السيادة الوطنية على الطائرة .

الفرع الأول : الإشكالات الفقهية الواردة على الجنسية

شهدت الجنسية خلافا كبيرا بين الفقه حول نقطتين مهمتين هما منح الجنسية للطائرة وذلك ما سידرس في الفقرة الأولى ، أما النقطة الثانية فكانت حول المعيار الذي يتم بمقتضاه منح هذه الجنسية وهو ما سيعالج في الفقرة الثانية من هذا الفرع. أولا- **الجدل الفقهي حول منح الجنسية للطائرة** : شغل هذا الموضوع المختصين القانونيين في باريس عام 1910 ، و جمعية القانون الدولي في نيويورك سنة 1930، و غرفة التجارة الدولية في اجتماعها المنعقد في واشنطن عام 1931²، وانقسم الفقه فيه إلى مؤيد لمبدأ تجنيس الطائرة و آخر رافض :

1. الرافضون لفكرة تجنيس الطائرة: أما الرافضون فقد تبنا الحجج الآتية :

تعتبر رابطة الجنسية كيانا معنويا يعبر عن شعور انتماء و ولاء بين الفرد و الدولة، هذا ما يفتقد في الطائرة التي تعتبر جمادا ، كما لا يمكن تشبيه الطائرة بالسفينة، لان الطائرة عادة ما تحلق في فضاء دولة معينة، و بالتالي هي خاضعة لقانون و سيادة تلك الدولة، عكس السفينة التي تجوب أعالي البحار الغير خاضعة لسيادة الدولة مدة طويلة، مما دعا إلى إلحاقها بدولة معينة عن طريق الجنسية ليحكم قانونها الوقائع التي تحدث على متنها، كما يخلق تجنيس الطائرة إعاقة الملاحة الجوية و استغلالها، من خلال الإجراءات الإدارية المتبعة و التي تعتبر مضیعة للوقت خاصة إذا استعملت لأغراض تجارية.

2. المؤيدون لفكرة تجنيس الطائرة : و هم غالب الفقه فقد أسسوا حججهم على ما يلي :

يُتيح تجنيس الطائرة للدولة مراقبتها الدورية، فيما يتعلق بصلاحياتها و قدرتها على الملاحة الجوية بسبب وجود مخاطر أثناء تحليقها، كما يساهم في حماية اقتصاد الدولة من المنافسة الأجنبية، خاصة إذا تعلق الأمر بمشروعات النقل الجوي، كما يسهل مراقبة دخول و خروج الطائرات الأجنبية، وهذا حماية لسيادتها عن طريق فرض رخص لولوج مجالها الجوي . من جهة أخرى تعد الطائرة ثروة قومية، تؤدي خدمات للدولة خاصة في أزمات الحرب و الكوارث، كما قد يقتصر استغلال النقل الجوي الداخلي على الطائرات التي تحمل جنسية الدولة فقط دون غيرها من الطائرات الأخرى الأجنبية³.

¹ حسن الهداوي، القانون الدولي الخاص- تنازع القوانين *المبادئ العامة و الحلول الوضعية في القانون الأردني*دراسة مقارنة- ، الطبعة الثانية ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، سنة 1998 ، ص 13.

² طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص 35.

³ هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص من 36 إلى 38.

ثانياً_ **الجدل الفقهي حول ضابط الجنسية:** اختلفت الآراء الدولية حول تحديد المعيار الذي تمنح بموجبه الجنسية للطائرة و هو ما سيوضح فيما يلي:

1. موقف الدول : أما الدول المتقدمة في صناعة النقل الجوي فاخترت "معيار البناء" فاشتترطت أن تكون مصنوعة فيها، إلا أن هذا الأمر لا يناسب الدول المتخلفة التي لا تملك هذه الصناعة كالجزائر، كما تم التخلي عن هذا المعيار بسبب احتكارهم لهذه الصناعة فلا داعي لحمايتها من المنافسة .

من جهة أخرى أخذت بعض الدول "بالمعيار الرئيسي للاستغلال" و هو المركز الرئيسي للمستغل¹، سواء كان شخصا طبيعيا أو شركة، و هناك من أخذ "بمعيار جنسية الطاقم" أي القائد و المساعدون الملاحون كلهم أو نسبة منهم باعتبار أن عنصر الولاء للدول يمثل الأشخاص، و هناك من أخذ "بمعيار الملكية" حيث اشترطوا أن تكون الطائرة مملوكة كليا أو جزئيا لمواطنيها، و الملاحظ أن هذا المعيار لا يلائم الدول التي لا تملك أسطولا جويا وغالبا ما تكون دولا فقيرة أو نامية ، وهناك من أخذ "بمعيار التسجيل" و مفاده تسجيل الطائرة لدى المصالح المكلفة بالطيران لدى الدولة² .

2. موقف الاتفاقيات و المشرع الجزائري: تبنت الاتفاقيات الدولية "معيار التسجيل" كمدأ لتحديد جنسية الطائرة، حيث أخذت "اتفاقية باريس 1919 م" بمعيار التسجيل و الملكية معا وهو ما ورد في المادة 6 ، أما "اتفاقية شيكاغو 1944" فقد تحدثت عن الموضوع في المادة 17 من الباب الثالث "جنسية الطائرات".

أما المشرع الجزائري فقد سار على نهج اتفاقية شيكاغو، وهذا ما يتضح من استقراء المادة 20 من قانون رقم 98-06 بقوله : " تمنح الجنسية الجزائرية لكل طائرة مقيدة في سجل ترقيم الطيران"، كما يلاحظ أنه أخذ بما ذهب إليه المشرع الفرنسي في القانون الصادر سنة 1926 المعدل بقانون رقم 664 لسنة 1964 فيما يخص الشركات³، و هو ما يتضح من نص المادة 1/22 من نفس القانون بقولها: " لا يجوز ترقيم الطائرات إلا إذا كانت مملوكة كليا لشخص طبيعي ذي جنسية جزائرية أو مملوكة لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري، حيث اشترط أن تكون الشركة خاضعة لأحكام القانون الجزائري، و اشترط في الفقرة 2 من نفس المادة إضافة إلى ما سبق أن يحمل الجنسية الجزائرية الشركاء المتضامنون أو شركاء التوصية فيما يخص شركات الأشخاص، و أن يكون أغلبية المالكين للحصص في الشركات ذات المسؤولية المحدودة، و المالكون لأغلبية رأس المال و المدير العام و معظم أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرية و أغلبية أعضاء مجلس المراقبة في شركات المساهمة حاملين للجنسية الجزائرية، وكذلك مجمل المنخرطين في الجمعيات أو المسؤولين عليها، كما أجاز تقييد الطائرة المستغلة من طرف شخص طبيعي يملك جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري، و هو ما يتضح من المادة 22 مكرر من قانون 2000-05⁴ المعدل لقانون رقم 98-06.

¹ انظر المادة 10/2 من قانون رقم 98-06 المتعلق بتحديد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.

² عبد الفضيل محمد احمد ، المرجع السابق ، ص 73.

³ طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص 36.

⁴ قانون رقم 2000-05، المؤرخ بتاريخ 06 ديسمبر 2000، يعدل و يتمم قانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 ، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني ، ج .ر عدد 75 الصادرة في 10 ديسمبر 2000.

كما أرسيت المادة 18¹ من اتفاقية شيكاغو 1944 مبدأ وحدة الجنسية، و مفاده عدم جواز تسجيل الطائرة في أكثر من دولة مع جواز نقل جنسيتها من دولة لأخرى، أي لا يمكن للطائرة أن تحمل جنسيتين في آن واحد، فبمجرد تسجيلها في سجل ترقيم الطيران تصبح متجنسة بجنسية تلك الدولة، و يقصد بالتسجيل إعطاء الطائرة مجموعة من الأرقام والأحرف التي بها تعرف تبعيتها لذلك البلد، وهو ما يعتبر جزءا من مهام المراقبين الجويين، و التي بها تكفل نجاح عملية التواصل. و استناداً إلى معاهدة الطيران المدني الدولي اتفاقية شيكاغو لعام 1944، فإن جميع الطائرات يجب أن تسجل في هيئة أو وكالة وطنية، كما فوضت أحكام التسجيل إلى القوانين الوطنية²، و هذا ما يتضح من قراءة نص المادة 19 بقولها: " القوانين الوطنية هي التي تحكم التسجيل.

يتم تسجيل الطائرات أو نقل تسجيلها في أي دولة متعاقدة طبقاً لقوانينها وأنظمتها".

نظم المشرع الجزائري هذا الموضوع في المرسوم التنفيذي 03-260، حيث نص على أن: "يحدد شروط و كفاءات قيد الطائرة في سجل ترقيم الطيران و الإشارات البارزة لجنسياتها و فئات الطائرات المعفاة من هذا الترخيم وكذا شروط الشطب التلقائي"³، و جعل السلطة المكلفة بالطيران المدني المخولة بتنفيذ هذا المرسوم، و قصد بذلك الوزير المكلف بالطيران المدني و هو ما أورده في الأمر رقم 03-10⁴ الذي عدل به المادة 2 من قانون رقم 98-06، و هذا المنصب يعد من صلاحيات وزير النقل حسب ما جاء في المرسوم التنفيذي رقم 89-165 المتعلق بتحديد صلاحيات وزير النقل⁵ في المادة 2 و 6⁶.

فبتسجيل الطائرة في سجل ترقيم الطيران المدني الجزائري، تكسب الطائرة علامات جنسيتها و قد بين الملحق السابع لمنظمة الإيكاو⁷ رموز تحديد جنسية كل بلد و كيفية وضعها على الطائرة، و هو ما بينه المشرع الجزائري من خلال

¹ المادة 18: تعدد التسجيل: لا يجوز تسجيل الطائرة تسجيلاً صحيحاً في أكثر من دولة واحدة ولكن يجوز نقل تسجيلها من دولة إلى أخرى.

² حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 51.

³ مرسوم تنفيذي رقم 03-260، المؤرخ في 23 جويلية 2003، المتعلق بتحديد شروط و كفاءات قيد الطائرة في سجل ترقيم الطيران و الإشارات البارزة لجنسياتها و فئات الطائرات المعفاة من هذا الترخيم وكذا شروط الشطب التلقائي، ج.ر عدد 46، صادرة في 30 جويلية 2003.

⁴ امر رقم 03-10، المؤرخ في 13 أوت 2003، يعدل و يتمم قانون رقم 98-06 بحدود القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر عدد 48 الصادرة في 13 أوت 2003.

⁵ مرسوم تنفيذي رقم 89-165، المؤرخ في 29 أوت 1989، يحدد صلاحيات وزير النقل، العدد 36 الصادر في 30 أوت 1989.

⁶ المادة 02: "يمارس وزير النقل صلاحياته في ميدان النقل الذي يشمل كل الأعمال المخصصة لضمان نقل الأشخاص والأموال برا عبر الطرق أو السكك الحديدية وبحرو جوا.

كما يمارس صلاحياته في ميدان الأرصاد الجوية والأعمال المرتبطة بها مباشرة.

و تدخل في مجال اختصاص وزير النقل المهام المتعلقة بتصوير أعمال النقل والأرصاد الجوية وتنظيمها واستغلالها وتسويقها قصد تلبية الطلب في أحسن ظروف الكلفة و جودة الخدمة".

المادة 4/6 على: "يتولى وزير النقل في مجال التقنين ترقية ما يأتي ومتابعته ورقابته بالتشاور مع القطاعات والمؤسسات المعنية: 4..... في ميدان الطيران: التدابير المتعلقة بتسجيل الطائرات المدنية واستغلالها التقني وصلاحياتها للملاحة.

⁷ ICAO, La convention relative à l'aviation civile internationale, annexe 7, p3 = 3. MARQUES DE NATIONALITÉ, MARQUES COMMUNES ET MARQUES D'IMMATRICULATION À UTILISER.

المادة 15 من المرسوم التنفيذي 03-260 حيث نص على أن الرمز 7T يدل على الجنسية الجزائرية، و يجب أن يكتب الرقم بالخط العربي دون زخرفة -7- وأن يكتب الحرف -T- بالخط الروماني الكبير، أما علامات الترميم فتتكون من ثلاث حروف رومانية كبيرة مثل -VAA- الهدف منها إبراز نوع الطائرة وهي على الشكل الآتي:

✓ من 7T.VAA إلى 7T.VXW ترمز إلى الطائرات المدنية.

و لا يعني بالضرورة أن تكون هذه الطائرة ملكاً للبلد المسجلة فيه، فقد تكون ملكاً لأجنبي، غير أن الظروف قد تضطر المالك إلى تسجيلها في دولة أخرى، كما يحدث في حال تأجير طائرة للعمل، أما المشرع الجزائري فقد اشترط حمل المالك الطائرة للجنسية الجزائرية حتى يتم منح طائرته الجنسية الجزائرية، بحيث تشطب الطائرة من السجل وتسحب عنها الجنسية إذا فقد مالكها الجنسية أو إذا انتقلت ملكيتها إلى أجنبي .

وقد أشار المشرع الجزائري في المادة 27 من القانون رقم 98-06 إلى الحالات التي تفقد فيها الطائرة جنسيتها مع ضرورة إعلام المعني بالأمر وتسليمه شهادة الشطب سواء كانت له مصلحة في ذلك أم لا، و هي :

****إذا كانت غير قابلة للاستعمال نهائياً ، أما إذا كانت غير صالحة للملاحة الجوية فيتم فحصها¹ من طرف الأجهزة المؤهلة ، و إذا ثبت ذلك يتم حجزها من طرف السلطة المكلفة بالطيران المدني وهو ما أكدته المادة 28 من نفس القانون.**

****عندما تفقد خلال 3 أشهر تحسب من يوم رحيلها أو من آخر يوم تم تلقي فيه الأخبار عنها.**

****في حالة عدم توافر شروط الترميم .**

3. إشكالات تطبيق قانون جنسية الطائرة : تتجلى أهمية تحديد الجنسية بالنسبة للطائرة ، من خلال إعمال القانون الواجب التطبيق على الجرائم التي ترتكب على متنها إذ بالنسبة من جنسيتها تحدد صفتها الوطنية أو الأجنبية ، ويتم تعيين المحكمة المختصة ، والقانون الواجب التطبيق في الجرائم التي ترتكب أثناء طيرانها في الفضاء الجوي ، فالطائرات العسكرية والزراعية والمختبرات تكون جزء من إقليم الدولة التي تحمل جنسيتها، سواء كانت محقة في أجواء فضائية إقليمية لدولة أجنبية أو لنفس الدولة التي منحتها الجنسية.

في الجزائر لا يجوز لأي طائرة عسكرية التحليق فوق إقليم الدولة أو الهبوط فيه إلا بموجب معاهدة أو اتفاقية تكون الدولة طرفاً فيها، أو بموجب تصريح خاص من السلطات المختصة، كما يجب أن تحمل تلك الطائرة العلامات الدالة على جنسيتها بشكل واضح، وبهذا فإنه يطبق قانون جنسية الطائرة على كل الوقائع و الأعمال التي تكون الطائرة المدنية محلاً لها أثناء طيرانها أينما وجدت، إلا إذا كانت مبادئ القانون الدولي تقضي بخلاف ذلك أو كانت هناك اتفاقية دولية تقضي بتطبيق قانون آخر .

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

« تطبيق قانون دولة السطح: أي قانون الدولة التي تمارس الطائرة الملاحة الجوية في فضاءها، وحجتها في ذلك أن الفضاء الذي يعلو الدولة يعد من إقليمها الخاضع لسيادتها، إلا أنه انتقد لأنه يطبق على الوقائع التي تكون خلالها الطائرة في أعالي البحار لأنها لا تخضع لأي دولة.

¹ انظر مرسوم تنفيذي رقم 04-108، المؤرخ في 13 أفريل 2004 ، يحدد خصائص وشروط تسليم وتجديد شهادة قابلية الملاحة ورخصة المرور الوطنية للطائرات المقيمة في السجل الجزائري لترقيم الطيران ، العدد 24 الصادر في 18 أفريل 2004.

- ◀ تطبيق قانون دولة الهبوط أو الإقلاع: وحجتهم في ذلك أن دولة الهبوط يمكنها جمع الأدلة و إجراء التحقيق اللازم، إلا انه انتقد لان هذه الدولة قد لا تكون لها مصلحة في التدخل إذا كانت لا تمس أمنها و رعاياها.
- ◀ تطبيق قانون دولة العلم : و قد قيل بتطبيقه على جميع الوقائع التي تحدث على متن الطائرة أينما وجدت ، غير انه انتقد لأنه قد يكون تحليل الطائرة ماسا بأمن الدولة فيتوجب تطبيق قانون الدولة لا قانون العلم .
- ◀ الرأي التوفيقى : و هو المزج بين قانون دولة السطح و قانون دولة العلم فيطبق الأول عند مخالفة قوانين و لوائح الملاحة الجوية و كذا ارتكاب الجرائم عند التحليق فوق إقليم الدولة أو عند مكوث الطائرة في المطار ، أما قانون دولة العلم فيطبق على مخالفة النظام الداخلي للطائرة و الجرائم التي تقع على متنها أثناء تحليقها فوق البحر العالي¹ ، وهو ما تبنته " اتفاقية طوكيو"² ، حيث جعلت تطبيق معيار دولة العلم قاعدة عامة في المادة 3 بقولها : " 1- تكون الدولة المسجلة فيها الطائرة صالحة للنظر في الجرائم و الأفعال التي ترتكب على متن الطائرة. 2- تقوم كل دولة متعاقدة باتخاذ التدابير اللازمة لوضع اختصاصها باعتبارها دولة التسجيل بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المسجلة فيها. 3- لا تبعد هذه المعاهدة أي اختصاص جزائي يمارس طبقا لاحكام القانون الوطني".
- و أعطت الأفضلية لقانون "دولة السطح" في خمس حالات أوردتها على سبيل الحصر في" المادة 4 بقولها : " لا يجوز لدولة متعاقدة غير دولة التسجيل أن تعرقل استثمار طائرة في حالة طيران لممارسة اختصاصها الجزائي بالنسبة لجريمة ارتكبت على متن طائرة إلا في الأحوال الآتية:
- أ- إذا كان للجريمة مفعول في أراضي هذه الدولة.
- ب - إذا ارتكبت الجريمة من قبل أو ضد أحد رعايا هذه الدولة أو أحد الأشخاص المقيمين فيها إقامة دائمة.
- ج- إذا ارتكبت الجريمة ضد أمن الدولة.
- د- إذا كانت الجريمة تعد خرقا للقواعد أو الأنظمة النافذة في هذه الدولة والمتعلقة بالطيران أو تحركات الطائرات.
- هـ- إذا كانت مباشرة هذا الاختصاص ضرورية لتأكيد احترام هذه الدولة لأي من تعهداتها وفقا لاتفاقية دولية جماعية." و عليه فإن نطاق تطبيق الاتفاقية يمتد إلى الجرائم الخاضعة لأحكام قانون العقوبات والأفعال التي من شأنها أن تعرض سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة على متنها للخطر، وكذا تعريض حسن النظام والانضباط على متنها للخطر ولا يشترط هنا تحقق الخطر بل يكفي باحتمال تحققه³.
- كما قد استنتجت الاتفاقية تطبيقها على الطائرات العسكرية و الشرطة و الجمارك هو ما جاء في المادة 1 / 4 بقولها : " لا تطبق هذه الاتفاقية على الطائرات المستعملة لأغراض عسكرية أو لأغراض الجمرک و الشرطة." ، بالإضافة

¹ هاني دويدار، المرجع السابق ، ص 44-45.

² " اتفاقية طوكيو " المحررة في 14 سبتمبر سنة 1963م بطوكيو ، المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات و التي دخلت حيز التنفيذ في 4 ديسمبر 1969 وقد صادقت عليها 186 دولة منذ إبرامها الى غاية عام 2015

https://ar.wikipedia.org/wiki/الاتفاقية_المتعلقة_بالجرائم_وبعض_الأفعال_الأخرى_المرتكبة_على_متن_الطائرات

³ حسني موسى رضوان ، مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد امن وسلامة الطيران المدني، المجلة العربية للدراسات الأمنية و التدريب ، المجلد 31 ، العدد 62 ، الرياض ، سنة 2015 ، ص 239.

لاستبعادها للجرائم ذات الطابع السياسي و الديني و العنصري وهو ما نصت عليه في المادة 2 ، وقد المشرع الجزائري على هذه الاتفاقية بتحفظ و ذلك بموجب المرسوم الرئاسي رقم 95-214¹، ما يعني تطبيق نصوصها على الطائرات الجزائرية .

الفرع الثاني : تطبيقات سيادة الدولة على إقليمها الجوي و الجزاءات المترتبة على ذلك.

سيقسم هذا الفرع إلى ففرتين أولهما لدراسة تطبيق سيادة الدولة على إقليمها الجوي، و الثاني منه مخصص للوقوف على الجزاءات المترتبة في حالة عدم احترام الدول لالتزاماتها ضمن أحكام الاتفاقيات و القوانين الداخلية.

أولاً- تطبيقات سيادة الدولة على إقليمها الجوي:

أوردت معاهدة شيكاغو التي صادقت عليها الجزائر أحكاما بخصوص هذا الموضوع ، أولها التزام كل الدول المتعاقدة بعدم استعمال الطيران المدني في أغراض تنافي أحكام المعاهدة، منها رخصة المرور أو التحليق ، و هو ما نصت عليه الاتفاقية في المادة 6 بقولها : "الخطوط الجوية المنتظمة. / لا يجوز تشغيل أي خط جوي دولي منتظم فوق إقليم دولة متعاقدة أو في داخله، إلا بإذن خاص أو أي ترخيص آخر من تلك الدولة وطبقا لشروط ذلك الإذن أو الترخيص." ، و كذلك المادة 3 /ج' الطائرات المدنية وطائرات الدولة.: " ... (ج) لا يجوز لأي طائرة من طائرات الدولة التابعة لدولة متعاقدة أن تطير فوق إقليم دولة أخرى أو أن تهبط فيه إلا إذا كانت قد حصلت على ترخيص بذلك من خلال اتفاق خاصا و غيره، وطبقا لشروط ذلك الترخيص." ، و قد أشار إليها المشرع الجزائري في المادة 68 من ق. رقم 98-06 بقوله : "لا يمكن استخدام طائرة مقيدة في السجل الجزائري لترقيم الطيران في الطيران الجوي إلا إذا كانت تتوفر على شهادة قابلية الملاحة أو رخصة المرور الوطنية في حالة الصلاحية" ، فعادة هذه الرخصة تقدم من طرف الطائرات الأجنبية، أي المسجلة في سجل ترقيم دولة أخرى أو في سجل دولة غير مصادقة² على اتفاقية الطيران المدني الدولي شيكاغو 1944، و هو ما نصت عليه المادة 3 من م.ت. رقم 10-199 المتعلق بتحديد قواعد تحليق الطائرات الأجنبية فوق التراب الأجنبي بقولها: " يخضع التحليق فوق التراب الجزائري من طرف طائرة دولة أجنبية مع أو بدون هبوط طبقا و احتراماً للأحكام التشريعية والتنظيمية السارية المفعول للحصول المسبق على رخصة تسلمها السلطة الوطنية المؤهلة حسب شروط هذا المرسوم" ، وقد قصد بالسلطة الوطنية المؤهلة وزير الدفاع الوطني، وهو ما ورد في المادة 3/2 ، أما التحليق فقد عرفته نفس المادة في الفقرة 4 بقولها : " -التحليق : استعمال المجال الجوي الجزائري من طرف طائرة دولة أجنبية مع أو بدون هبوط على مطار جزائري" ، أما رخصة التحليق فقد قصد بها: " الإجراء الذي تسمح بواسطته السلطة الوطنية المؤهلة لطائرة دولة أجنبية بالتحليق فوق التراب الجزائري"، وهناك أيضا رخصة التحليق والهبوط وهو الإجراء الذي تسمح بواسطته السلطة الوطنية المؤهلة لطائرة دولة أجنبية بالتحليق فوق التراب الجزائري والهبوط فيه، و هذا ما أكدته المادة 5/2 و 6 .

و بالتالي فإنه لا يمكن لأي طائرة دخول المجال الجوي إلا عن طريق حصولها على هذا الترخيص الذي يثبت مع وثائق الطائرة في حالة مراقبتها أو تفتيشها، كما لم تستثنى الاتفاقية الطائرة بدون طيار من هذه الرخصة ، و هو ما صرحت به

¹ المرسوم الرئاسي رقم 95-214 المؤرخ في 08 أوت سنة 1995، يتضمن المصادقة مع ثلاثة اتفاقيات دولية و بروتوكول تتعلق بالطيران المدني، ج.ر. 44 الصادر في 16 أوت 1995.

² انظر المادة 74 من ق. رقم 98-06.

في المادة 8 بقولها : " الطائرات التي تطير بدون طيار . / لا يجوز لأي طائرة يمكن طيرانها بدون طيار إن تطير بدونه فوق إقليم دولة متعاقدة إلا بترخيص خاص من تلك الدولة وطبقاً لشروط ذلك الترخيص .
وتتعهد كل دولة متعاقدة بأن تخضع طيران مثل هذه الطائرة بدون طيار في المناطق المفتوحة للطائرات المدنية، لمراقبة تسمح بتجنب كل خطر على الطائرات المدنية . "

و مع أن الترخيص الخاص لخط جوي منتظم يتخذ عادة شكل اتفاق ثنائي تتبادل بموجبه الدول حقوق الحركة الجوية، فذلك يسمح باعتبار الطائرات الموجهة عن بعد وفقاً لاتفاقية شيكاغو 1944 طائرات بالمعنى القانوني ، وعليه فإن الترخيص الخاص المطلوب لطيران الطائرات ، التي تطير بدون طيار فوق إقليم دولة أخرى بمقتضى المادة 8 من اتفاقية شيكاغو مماثل للترخيص من خلال اتفاق ثنائي خاص أو غيره المطلوب فوق إقليم دولة أخرى أو الهبوط فيه من قبل طائرات الدولة بموجب المادة 3 من ذات الاتفاقية¹ ، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 75 من ق. رقم 98-06، غير أن مثل هذه الطائرات لا يمكن أن تحمل وثائق بحكم طبيعتها الخاصة، لأنها لا تتوفر على طاقم يقودها و إن كان موجوداً فإنه يتم التحكم بها من بعيد و ليس على متنها، و للتعرف عليها يستعان بلوحة تعريفها و كذلك طريقة ترقيمها².

كما أعطت المادة 7 من الاتفاقية للدولة المتعاقدة حق احتكار النقل على الخطوط الجوية الداخلية، ونصت المادة 9 على احتفاظ كل دولة متعاقدة بحقها في التقييد أو المنع المؤقتة الطيران فوق إقليمها أو جزء منه، وذلك بسبب ظروف استثنائية أو أثناء أزمة لأسباب تتعلق بالأمن العام، بشرط تطبيق هذا المنع أو التقييد دون تمييز تبعاً لجنسية الطائرة، كما أعطت للدولة المتعاقدة حرية التصرف في فضائها الجوي في حالة الحرب دون حاجة إلى إعلان، أما في حالة الأزمة الوطنية فإنه يجب أن تعلن الدولة بأزمته الوطنية وتبلغ ذلك إلى المجلس التنفيذي للمنظمة الدولية للطيران المدني ICAO.

ثانياً_ الجزاءات المترتبة عن عدم احترام سيادة الدول :

و هنا نجد حالتين حالة خرق الطائرات الأجنبية للمجال الجوي ، و حالة عدم الامتثال لقواعد القانون الداخلي :

1. حالة خرق الطائرات الأجنبية للمجال الجوي :

عادة ما تؤول حالة خرق المجال الجوي لأي دولة ما من طرف طائرة أجنبية، غير مصرح دخولها، بأنها جريمة ذات طابع جنائي كالتهريب أو التجسس، و هو ما جعلته اتفاقية شيكاغو يتعارض مع أهدافها وأحكامها، ففي حالة حصول هذا الخرق لا يجوز لتلك الدولة الجانية أن تحتج على استخدام القوة من قبل الدولة التي خرقت أجوائها، مع الأخذ بعدم إسقاط الطائرات المدنية وذلك حفاظاً على الأرواح البشرية للمسافرين، عكس الطائرات الحربية التي يجوز ردها بالقوة و حتى إسقاطها، ويكون ذلك بعد إثبات تعدي تلك الطائرة تماماً على مجالها الجوي، فتمارس الدولة صاحبة السيادة سلطتها الإدارية أو القضائية على الطائرات التي تعبر مجالها الجوي، وقد تعدد أحياناً إلى قصف الطائرة وتدميرها أو إجبارها على

¹ عبد الحي عماد الدين أحمد، التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد ذات الاستخدامات المدنية و التجارية من وجهة منظمة الطيران المدني الدولي - ICAO -، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، مجلد 59، عدد 2 -كلية الحقوق -جامعة عين شمس ، مصر ، سنة 2017 ، ص 757.

² منظمة الطيران المدني الدولي ، المرجع السابق ، ص A3.

تغيير مسارها أو الهبوط في إقليمها؛ مستندة في تبرير تصرفها هذا بما ورد في اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 حول حق الدولة بممارسة سيادتها على الأجواء الوطنية التي تعلو إقليمها، و قد أدى ذلك في معظم الأحيان إلى إثارة نزاعات و أزمات دولية خطيرة ، كإسقاط الدولة الصهيونية لطائرة مدنية ليبية اخترقت مجال سينا المحتلة، بسبب الأحوال الجوية و خطأ الریان في تقدير المسافة، و هو ما دفع غالبية الدول الأعضاء في المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO إلى إعلان عدم جواز استخدام القوة لإجبار طائرة مدنية على الهبوط، حتى ولو أن تلك الطائرة لم تدعن للإشارات التي أعطيت لها حفاظاً على سلامة الركاب والطيران المدني¹.

كما أن حادثة إسقاط الطائرة الحربية الروسية من قبل السلطات التركية في نوفمبر 2015 ، من أكثر الحوادث صلة بهذا الموضوع، لذلك استقر التعامل الدولي بهذا الشأن على ضرورة التمييز بين حالتين:

- **الحالة الأولى:** خرق الطائرات المدنية الأجنبية لأجواء الوطنية لدولة ما، وهنا لا يجوز استخدام القوة لإسقاط الطائرة أو تدميرها أو تعريض حياة ركابها للخطر حفاظاً على سلامة الطيران المدني، مع الاعتراف بأن هذا الخرق يعد تعدياً على سيادة الدولة التي تم خرق أجوائها الوطنية، وهي تتحمل مع ذلك المسؤولية فيما إذا أسقطت الطائرة، وجل ما تستطيع فعله هو إجبار الطائرة على الهبوط من دون تعريض ملاحيا وركابها أو سلامة الملاحة الجوية للخطر، أو إجبار هذه الطائرة على مغادرة أراضيها، ثم الاحتجاج لدى الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها وتحميلها مسؤولية هذا التصرف.

- **الحالة الثانية:** خرق الطائرات الحربية الأجنبية لأجواء الوطنية لدولة ما، وهنا تستطيع هذه الدولة إجبار الطائرة المعتدية على مغادرة أجوائها الوطنية وتغيير مسارها ، أو الهبوط في إقليمها وممارسة ولايتها الإدارية والقضائية عليها ، أو تدمير الطائرة في حال عدم الإذعان لتعليمات الدولة التي خرقت هذه الطائرة أجواءها².

2. حالة عدم تسجيل أو ترقيم الطائرة في القانون الجزائري :

❖ يعاقب بالحبس من 3 أشهر إلى سنة و بغرامة مالية تتراوح من مئة ألف 100.000 دج إلى مئتي ألف 200.000 أو بإحدى هاتين العقوبتين كل مالك لطائرة قامت بملاحة جوية دون حصوله على شهادة التسجيل ، أو دون ترقيمها بعلامة الجنسية -T7- وذلك حسب م 196، أو كل شخص قام بقيادة طائرة لا تحمل علامات ترقيم أو تحمل علامات زائفة أو مزورة وهذا حسب م 202 /ب و الملاحظ هنا أن المشرع قد عاقب مالك أو مستغل الطائرة و من قادها في حالة ارتكاب هذه المخالفات.

❖ في حالة رفض شهادة الترقيم أو سحبها و تم ارتكاب المخالفات السابقة الذكر في م 196 أو تم محو علامات الترقيم أو كانت علامات الترقيم غير مطابقة لشهادة الملاحة فإن العقوبة المقررة في م 196 ترتفع لتصبح خمسمائة ألف 500.000 دج و عقوبة حبس لمدة 5 سنوات و هذا ما أقرته م 197.

** الجزاءات المترتبة على عدم حمل الوثائق المطلوبة على متن الطائرة :

❖ نصت المادة 201/ ب من ق .رقم 98-06 على معاقبة ريان الطائرة الذي قام برحلة جوية دون أن يحمل على الطائرة الوثائق المطلوبة أو دون ضبطها بالحبس من شهرين إلى سنة أو بغرامة مالية من عشرة آلاف 10.000 دج إلى مئة ألف 100.000 دج أو بكلاهما معا .

¹ نجم عبود مهدي ، المرجع السابق ، ص 160.

² نجم عبود مهدي ، المرجع نفسه ، ص 161.

- ❖ يعاقب بالحبس من 3 أشهر إلى سنة و بغرامة مالية تتراوح من مئة ألف 100.000 دج إلى مئتي ألف 200.000 أو بإحدى هاتين العقوبتين كل مالك لطائرة قامت بملاحة جوية دون حصوله على شهادة الملاحة أو قام بالتحليق بالطائرة بعد نفاذ صلاحية شهادة الملاحة سواء كان جاهلا أو عالما بهذا الأمر و ذلك حسب م 196، أو كل شخص قام بقيادة طائرة بدون شهادة ملاحة أو كانت منتهية الصلاحية وهذا حسب م 202/ب.
- ❖ نصت المادة 200 على معاقبة كل طائرة من جنسية أجنبية تمارس خدمة النقل الجوي و الذي قام برحلة جوية عبر السواحل الوطنية دون رخصة و ذلك من 2 سنة إلى 5 سنوات حبس و بغرامة تتراوح ما بين مئتين ألف 200.000 دج إلى خمسمائة ألف 500.000 دج أو بإحدهما .

الخاتمة:

بعد دراسة هذا الموضوع، تم التوصل إلى أن أغلب فقهاء القانون الجوي قد أجمعوا على ضرورة منح الطائرة جنسية الدولة المسجلة فيها، نظرا لوجود علاقة قوية ومتبادلة بين الدولة و الطائرة، و هو ما أخذت به جل التشريعات، فالطائرة مركبة تمارس الملاحة الجوية في جميع الدول سواء كان في مجالها الجوي أين تملك سيادة إقليمية، أو على أراضي دولة أخرى أين تكون خاضعة للسيادة الشخصية للدولة باعتبارها امتدادا لسيادتها، أو في المجال الدولي و هو ما يطلق عليه أعالي البحار ، فربط تلك الطائرة بدولة معينة عن طريق حملها لعلامات مميزة لجنسيتها، تخول هذه الأخيرة فرض قانونها على تلك الطائرة بهدف تنظيم سلوك الأشخاص الموجودين على متنها، كما لا يمكن لها أن تحمل أكثر من علم دولة و إلا عدة بدون جنسية و هو ما يجعلها طائرة قرصنة خارجة عن القانون، أي عدوا مشتركا لكافة الدول بحيث يكون للدول اعتراضها ومصادرتها.

من خلال ما تقدم يمكن القول بأن جنسية الطائرة تعني الرابطة القانونية التي تحدد تبعية المنقول بدولة معينة ويطبق قانونها على الوقائع التي تحدث في ذلك المنقول أينما وجد، وعليه فإن الجنسية أمر ضروري لضمان التنظيم القانوني لمجتمع الطائرة خلال تحليقها في أعالي الفضاء.

قائمة المراجع :

1. حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي "الأفكار والقواعد الأساسية عقد النقل الجوي الدولي و الداخلي للأشخاص و البضائع، الطبعة الأولى ، مكتبة القانون و الاقتصاد، الرياض المملكة العربية السعودية، سنة 2016 .
2. حسن الهداوي، القانون الدولي الخاص- تنازع القوانين * المبادئ العامة و الحلول الوضعية في القانون الأردني*دراسة مقارنة- ، الطبعة الثانية، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، سنة 1998 .
3. عبد الفضيل محمد احمد ، القانون الجوي الخاص، دار الفكر و القانون ، المنصورة ، سنة 2012.
4. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر ، عمان ، سنة 2005 .
5. فاروق إبراهيم جاسم، القانون الجوي، الطبعة الأولى دار النشر منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، سنة 2017 .
6. محمد نعيم علوه ، موسوعة القانون الدولي العام - القانون الجوي-، الطبعة الأولى، الجزء 7، مكتبة زين الحقوقية -مركز الشرق الأوسط الثقافي- ، بيروت ، سنة 2012 .
7. هاني دويدار، الوجيز في قانون الطيران التجاري ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، مصر ، سنة 2014 .

8. علي فاطمة الزهراء ، النظام القانوني للأجسام الفضائية ، ماجستير في فرع القانون الدولي و العلاقات الدولية ،كلية الحقوق -بن عكنون-جامعة الجزائر، سنة 2011 .
9. حسني موسى رضوان، مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد امن وسلامة الطيران المدني،المجلة العربية للدراسات الأمنية و التدريب، المجلد 31، العدد 62 ،الرياض، سنة 2015 .
- 10.صالح احمد اللهبي، الإشكالات القانونية لملكية الطائرة و القيود القانونية على العقارات المجاورة ، مجلة جامعة الشارقة، المجلد 10، عدد2، الشارقة الإمارات العربية المتحدة ، سنة 2013.
- 11.نجم عبود مهدي ، سيادة الدولة على إقليمها الجوي دراسة تحليلية في ضوء قواعد القانون الدولي ، مجلة جامعة تكريت للحقوق ، المجلد 3، عدد 1، جزء 1، العراق ، سنة 2018.
- 12.منظمة الطيران المدني الدولي ، النظر في المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد ، اللجنة القانونية الدورة 36 ، مونتريال كندا ، سنة 2015 .
13. ICAO , La convention relative a l'aviation civile internationale, annexe7, p3 = 3.
MARQUES DE NATIONALITÉ, MARQUES COMMUNES ET MARQUES
D'IMMATRICULATION À UTILISER.
14. قانون رقم 64-168 ، المؤرخ في 8 جوان 1964 ، المتعلق بالنظام القانوني للطائرات، ج.ر عدد 6، الصادر في 16 جوان 1964.
15. قانون رقم 98-06، المؤرخ في 27 جوان 1998، المتعلق بتحديد القواعد العامة للطيران المدني، ج.ر عدد 48 ، الصادر في 28 جوان 1998.
16. قانون رقم 2000-05، المؤرخ بتاريخ 06 ديسمبر 2000، يعدل و يتم ق.رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 ، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر عدد 75 الصادرة في 10 ديسمبر 2000 .
17. مرسوم تنفيذي رقم 89-165، المؤرخ في 29 أوت 1989 ، يحدد صلاحيات وزير النقل ، العدد 36 الصادر في 30 أوت 1989.
18. مرسوم تنفيذي رقم 03-260 ، المؤرخ في 23 جويلية 2003 ، المتعلق بتحديد شروط و كفاءات قيد الطائرة في سجل ترقيم الطيران و الإشارات البارزة لجنسياتها و فئات الطائرات المعفاة من هذا الترخيم وكذا شروط الشطب التلقائي ، ج.ر عدد 46 ، صادرة في 30 جويلية 2003 .
19. مرسوم تنفيذي رقم 04-108 ، المؤرخ في 13 أفريل 2004، يحدد خصائص و شروط تسليم وتجديد شهادة قابلية الملاحه ورخصة المرور الوطنية للطائرات المقيدة في السجل الجزائري لترقيم الطيران ، العدد 24 الصادر في 18 أفريل 2004.
20. مرسوم الرئاسي رقم 95-214 المؤرخ في 08 أوت سنة 1995، يتضمن المصادقة مع التحفظ على ثلاثة اتفاقيات دولية و بروتوكول تتعلق بالطيران المدني، ج.ر 44 الصادر في 16 أوت 1995.
21. أمر رقم 03-10 ، المؤرخ في 13 أوت 2003 ، يعدل و يتم قانون رقم 98-06 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني ، ج.ر عدد 48 الصادرة في 13 أوت 2003.
22. https://ar.wikipedia.org/wiki/اتفاقية_باريس_لعام_1919 .

23. https://ar.wikipedia.org/wiki/اتفاقية_شيكاغو_لطيران_المدني_الدولي .

24. https://ar.wikipedia.org/wiki/اتفاقية_المتعلقة_بالجرائم_وبعض_الأفعال_الأخرى_المرتبكة_على_متن_الطائرات

طائرات