**جنسية الطائرة**

**اثارت** الطائرة حالها حال السفينة التساؤل في مدى امكانية منح جنسية دولة معينة للطائرة ؟

 باعتبار انها من الاموال او الاشياء و غير متمتعة بالشخصية القانونية فيرى البعض ضرورة معاملتها معاملة وسائل النقل البري - فهي مجرد جماد - حيث يقتصر الامر على تخصيصها وتمييزها بعلامات معينة، ولا تعامل معاملة السفينة لأن الطائرة تحلق في أجواء عائدة للدولة بخلاف السفينة التي تبحر في المياه الدولية احيانا ان لم نقل غالبا ، في حين ان هذه المياه لا تختص بدولة معينة

في حين يرى الراي الغالب ضرورة منح الجنسية للطائرة قياسا على جنسية السفينة ،فضرورة تأمين الطيران تقتضي رقابة الطائرات و تحديد المسؤوليات .

و عليه كان وجوبا ان تحمل الطائرة جنسية دولة معينة و هو ما اكدته العديد من الاتفاقيات الدولية و التي من بينها اتفاقية باريس لسنة 1919 ، و كذا اتفاقية شيكاغو التي نصت المادة 17 منها على أن" تتحدد جنسية الطائرات بجنسية الدولة التي تم تسجيلها في سجلاتها"

كما نصت في مادتها 20 على أن" كل طائرة مستخدمة في الملاحة الجوية الدولية تحمل علامات جنسية دولة التسجيل"

**الفرع الاول**

**اهمية اكتساب الطائـرة لجنسية دولة معينة**
**اولا :الاهمية من الناحية السياسية**

1 - يمكن تحديد تبعية الطائرة لدولة معينة إذ تعتبر الدولة بمثابة كفيل للطائرة باحترامها لالتزاماتها وتعد الدولة مسؤولة عنها في نطاق القانون الدولي العام ، فتتمتع الطائرة بذلك بحماية الدولة التابعة لها في زمن الحرب و السلم كما تستطيع الدولة تجنيد هذه الطائرات للاعمال الحربية .

 مع الاشارة ال ان الطائرات التي لا تحمل جنسية دولة ما فانها تعد كالسفن طائرات قرصنة .

**ثانيا: الاهمية من الناحية الاقتصادية**

تنفرد الطائرات الوطنية بميزات لا تتمتع بها الطائرات الاجنبية ، كامتياز احتكار النقل الداخلي ، و الحصول على منح و اعانات من الدولة .

 **ثالثا :الاهمية من الناحية القانونية :**

 تحديد القانون المختص الذي يسري على الوقائع التي تحدث على متنها .

و قد كان موضوع تحديد القانون الواجب التطبيق على مختلف الاحداث التي تقع على متن الطائرة من جرائم و تصرفات قانونية و وقائع محل جدل كبير دفع الفقهاء الى تقديم العديد من المعايير لفض هذا الجدل كقانون الدولة التي تحلق الطائرة فوق إقليمها وقانون دولة الهبوط وإن كانت هذه القوانين الأخيرة صعبة التحديد نظرا لصعوبة تحديد مكان وقوع التصرف أو الواقعة بسبب تنقل الطائرة من دولة الى اخرى في فترة وجيزة يصعب معها الى حد كبير تحديد مكان وقوع الفعل ليكون العلم الذي تحمله الطائرة انسب قانون يحكمها .

 غير ان البعض يرى بإبعاد هذا القانون في المسائل الجزائية لعدم ملاءمته كحالة وقوع الجريمة في الطائرة بعد هبوطها في دولة اخرى غير دولة العلم .

غير ان بعض الاتفاقيات الدولية تتمسك بقانون الجنسية كانسب قانون يطبق على الجرائم المرتكبة على متن الطائرة كاتفاقية طوكيو الموقعة في سنة 1963 والخاصة بتحديد القانون الواجب التطبيق على ما يقع في الطائرة من جرائم، وقد أخذت هذه الاتفاقية بمعيار الجنسية في تحديد القانون الواجب التطبيق إذ تقضي مادتها(3) بان تختص دولة تسجيل الطائرة بمحاكمة الأشخاص عن الجرائم والأفعال التي تقع على متن الطائرة، إلا إذا تخلت دولة التسجيل بإرادتها عن اختصاصها أو كان قانون دولة التسجيل يحيل إلى اختصاص دولة أخرى

 **الفرع الثاني**

**معايـير جنسيـة الطائـرة**

نتيجة لخصوصية الطائرات فقد تم طرح العديد من المعايير لتقرير جنسية الطائرة كمعيار جنسية الميناء المعتاد لإيواء الطائرة، ومعيار الدولة التي تمت صناعة الطائرة فيها، ومعيار مكان إقامة المالك ومعيار جنسية المالك معيار و اخيرا دولة التسجيل و هو نفس المعيار الذي سبق الاشارة له عند الحديث على جنسية السفينة .
و نجد ان المشرع الجزتئري قد اختار هذا المعيار الاخير ففي القانون رقم 98- 06 المؤرخ في 27/06/1998 و المتعلق بالخدمات الجوية و ان كان قد استخدم مصطلح " ترقيم " بدل " تسجيل " في الجزائر.

 و بالاطلاع على نص المادة(17) وما يليها من هذا القانون نجدها تنص على انه "يؤسس لدى السلطة المكلفة بالطيران المدني سجل للترقيم يسمى« سجل ترقيم الطيران» كما أن المادة(18) تحتم على ترقيم أي طائرة قبل بداية ملاحتها الجوية فتنص على« ترقم كل طائرة على سجل ترقيم الطيران قبل شروعها في الملاحة الجوية»، ويسلم مستخرج منه له قيمة وثيقة الملكية.

 لتعطى بذلك الجنسية الجزائرية لكل طائرة تم ترقيمها في سجل الترقيم الخاص حسب ما تنص عليه المادة(20)« تمنح الجنسية الجزائرية لكل طائرة مقيدة في سجل ترقيم الطيران» وتلزم الطائرة المرقمة في هذه الحالة بحمل الإشارات البارزة لهذه الجنسية وفقا لما هو محدد عن طريق التنظيم.

 غير ان هذا الترقيم لا يتأتى إلا في الحالات التي وضحتها و نظمتها المادة 22 من القانون اعلاه لا يجوز ترقيم طائرة إلا إذا كانت مملوكة كليا لشخص طبيعي ذو جنسية جزائرية أو مملوكة لشخص اعتباري خاضع للقانون ألجزائري "

و يتم تحديد النسب بالنسبة للطائرات المملوكة للاشخاص المعنوية بنفس الطريقة و الاحكام التي سبق و ان فصلناها بالنسبة للسفن .
**الفرع الثالث**

**فقـدان الجنسيـة**

تفقد الطائرة جنسيتها عندما تفقد أحد الشروط اللازمة لاستمرار تسجيلها.

 مع الاشارة الى ان المشرع الجزائري ضمن القانون أعلاه عند تعداده لحالات فقد الطائرة للجنسية الجزائرية استعمل عبارة الشطب بدل الفقد .

 اذ جاء في نص المادة 27 انه :

تشطب الطائرة من سجل ترقيم الطيران تلقائيا في الحالات التالية :

1 عندما تصرح السلطة المختصة أن الطائرة غير قابلة للاستعمال نهائيا.
2 عندما تنعدم الأخبار عن الطائرة منذ ثلاثة(3) أشهر إبتداءا من يوم رحيل الطائرة أو من اليوم الذي سجلت فيه آخر أخبار عنها

3 عندما ينعدم استيفاء شروط الترقيم يبلغ إجراء الشطب لصاحب الطائرة، ويمكن تسليم شهادة شطب لأي شخص يثبت مصلحته من ذلك ويقدم طلبا.
وتحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم .