مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: المركز القانوني للزلاقات الهوائية
اسم الكاتب: د. علي ملحم، محمد صبيحه
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/5496
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 23:16 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية – ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

The Legal Status For Hovercraft

Dr. Ali Melhem[*]
Mohmed Sbeaha[**]

(Received 11 / 6 / 2020. Accepted 21 / 10 / 2020)

□ ABSTRACT □

Hovercraft, or what we might also know as an air-cushion, play an important role in the modern era in transporting goods and people alike, and have become widespread in many developed countries because of their important role in reducing time and achieving the purposes for which they were made, except that A major dispute arose in legislation at the national and international levels over the legal status of it. Can it be counted as ships and subject to the provisions of maritime laws, or is it considered airplanes? Consequently, air law must be implemented, or is it of a special, independent nature that has advantages that distinguish it from others and its own laws.

Key words: Hovercraft, ships, airplanes, legal status.

[*]**Professor, Department Of International Law, , Factually Of Law, Aleppo University, Aleppo,Syria.**
[**]**postgraduate student,Department Of International Law, Factually Of Law, Aleppo University, Aleppo,Syria.**

المركز القانوني للزلاقات الهوائية

الدكتور علي ملحم*
محمد صبيحه**

(تاريخ الإيداع 11 / 6 / 2020. قُبِل للنشر في 21 / 10 / 2020)

□ ملخّص □

تلعب الزلاقات الهوائية أو مايمكن أن نسميها أيضاً بالوسائد الهوائية دوراً مهماً في العصر الحديث في نقل البضائع والأشخاص على حد سواء، وأخذت بالانتشار بشكل كبير في كثير من الدول المتقدمة لما تلعبه من دور مهم في اختصار الزمن ولتحقيق الأغراض التي تم صنعها من أجلها، إلا أنه ثار خلاف كبير في التشريعات على الصعيد الوطني والدولي حول المركز القانوني لها، هل يمكن عدها من قبيل السفن وتخضع لأحكام القوانين البحرية، أم تعد من قبيل الطائرات؛ وبالتالي لابد من إعمال القانون الجوي أم هي ذو طبيعة خاصة مستقلة لها مزاياها التي تميزها عن غيرها وقوانينها الخاصة.

الكلمات المفتاحية: الزلاقات الهوائية، السفن، الطائرات، المركز القانوني.

* **أستاذ ، قسم القانون الدولي، كلية الحقوق، جامعة حلب، حلب ، سورية.**
** **طالب دكتوراه، قسم القانون الدولي، كلية الحقوق، جامعة حلب، حلب، سورية.**

مقدمة:

إن تطور الصناعات البحرية والجوية الحديثة على حدٍ سواء، وما تفرضهما من مخاطر من لحظة انطلاق الرحلة لحين وصولها لمبتغاها، اقتضى ظهور نوع من الناقلات الحديثة، تمتاز بالسرعة الكبيرة واختصار الوقت وقادرة على نقل معدات وبضائع ذات حجم كبير، وكذلك نقل أشخاص ومنها الزلاقات الهوائية.

أخذت الزلاقات الهوائية مكاناً هاماً ضمن أساطيل الدول بنوعيه، لما لها من دور هام في مجل النقل بنوعيه أيضاً؛ الأشخاص والبضائع ولما تمثله من ثورة كبيرة في مجال التسابق بالتكنولوجيا، إلا أن وجود نقص تشريعي يبين مركزها القانوني، ومايترتب عليه من آثار قانونية كان محل خلاف فقهي وتشريعي وهذا ما سنقوم بتسليط الضوء عليه في هذا البحث.

مشكلة البحث: التكييف القانوني لها، هل هي سفن بحرية وبالتالي تنطبق عليها قواعد القانون البحري، أم من قبيل الطائرات؛ وبالتالي تخضع لقواعد القانون الجوي، أم لها قانونها الخاص.

أهمية البحث وأهدافه:

أهمية البحث: تعتبر الزلاقات الهوائية من الناقلات الحديثة التي انتشر استخدامها في العصر الحديث، والتي أفرزتها تطور التكنولوجيا المعاصرة؛ إضافةً إلى دورها المهم في نقل الأشخاص والبضائع، أصبح لها دور أساسي وهام في رفد وتدعيم قوة الدولة وإعطائها ثقل نوعي في مجال النقل المعاصر.

أهداف البحث: تبيان الطبيعة القانونية للزلاقات الهوائية، وأهميتها على الصعيد الوطني والدولي ودراسة تشريعات الدول وموقف الفقه واجتهادات المحاكم وماتم التوصل إليه بخصوصها.

منهجية البحث:

المنهج التحليلي وذلك بتحليل النصوص القانونية، والمنهج المقارن باستعراض الآراء والاتجاهات المختلفة، وفيما يخص إجراء البحث فقد تم الذهاب إلى مكتبات جامعة حلب وتشرين ودمشق واستغرق مدة زمنية حوالي ستة أشهر، تم تقسيم البحث إلا المبحثين التاليين:

المبحث الأول: مفهوم الزلاقات الهوائية

المبحث الثاني: الوضع القانوني للزلاقات الهوائية

المبحث الأول: مفهوم الزلاقات الهوائية

ثارت حديثاً مشكلة مدى انطباق مفهوم السفينة كمنشأة عائمة أو الطائرة على بعض أنواع الناقلات الحديثة التي استحدثها التطور التكنولوجي الحديث مثل الزلاقات الهوائية.

المطلب الأول: تعريف الزلاقات الهوائية وآلية عملها

تعتبر الزلاقات الهوائية من وسائل النقل الحديثة والتي حظيت باهتمام الدول بالعصر الحديث نظراً لما تقدمه من سرعة في العمل وتطور هام في التكنولوجيا الحديثة وهذا ما يدفعنا إلى البحث أولاً في تعريفها ثم آلية عملها.

أولاً: التعريف بالزلاقات الهوائية

هي عبارة عن مركبة لنقل البضائع والأشخاص تسير منزلقة على وسادة هوائية على الأرض أو الماء وذلك برد فعل الهواء الذي تدفع به محركاتها رأسياً.

ليست الزلاقة سفينة، ولا طائرة بمعنى الكلمة، إذ تسير فوق مخدّة هوائية[1]، وتوفر الزلاقات الهوائية رحلات سريعة للمسافات القصيرة ولهذه المراكب مراوح أفقية قوية تولد قوة دفع هوائية مستمرة بين المركبة وقاع البحر تحتها، وتعد رائجة بصفة خاصة في بريطانيا حيث تنقل المسافرين على نهر التايمز وعلى طول السواحل وتستخدم بصفة منتظمة لتنقل المسافرين والسيارات عبر القنال الانجليزي إلى فرنسا، ويستخدم خفر السواحل الكندي هذه الزلاقات كمركبات إنقاذ[2].

ثانياً: آلية عمل الزلاقات الهوائية

في العصر الحديث تعتبر مركبة ذات أهمية كبيرة، متعددة المزايا والأغراض وأصبحت تنافس السفن والطائرات في الكثير من الدول.

تسير تلك الناقلات خلافاً للزلاقات المائية مرتفعةً عن سطح اليابس أو المياه بضع السنتيمترات (15– 30) ومنزلقة على وسادة هوائية نتيجة رد فعل الهواء الذي تدفع به محركاتها رأسياً على سطح اليابسة أو المياه، وبهذا لا تلامس السطح إلا عند توقفها. وإذا كانت التوقعات المرافقة لظهور هذا النوع من الناقلات تبشر بمستقبل رائع لها في مجال النقل، فإن أمر تكييفها القانوني وعدّها من قبيل السفن أو من الطائرات لم يزل محل خلاف وشك سواء على مستوى التشريعات الوطنية المختلفة أم على المستوى الدولي.

وكمثال عنها في العصر الحديث وتحديداً هذا العام في 2020م نشرت شبكة الإنترنت مقطع فيديو لنسخة صينية من سفينة الإنزال السوفيتية العاملة بالوسادة الهوائية من طراز "زوبر". وقد بنيت سفينة الإنزال الصينية في مصنع Guangzhou Huangpu Shipbuiding Company، وأفادت وسائل الإعلام الصينية بأن 80% من مكوناتها صينية الصنع. يذكر أن الصين وقعت مع أوكرانيا في تسعينيات القرن الماضي اتفاقية شراء 4 سفن عاملة بالوسادة الهوائية من طراز "بيزون"، وقضت الاتفاقية ببناء السفينتين في القرم وتسليم الصين التكنولوجيا لتبني سفينتين في مصنع صيني للسفن.

جدير بالذكر أن الاتحاد السوفيتي بدأ في إنتاج سفن "زوبر" العاملة بالوسادة الهوائية نهاية الثمانينيات، وبمقدورها أن تسير بسرعة حتى 100 كيلومتر في الساعة، وتحمل 150 طناً من الحمولة، بما في ذلك 3 دبابات، أو 10 مدرعات و140 فرداً، أو 8 عربات "بي إم بي"، أو 8 دبابات برمائية، وفي حال غياب المعدات الحربية يمكن أن تحمل السفينة 500 فرد من قوات الإنزال البحري[3].

المطلب الثاني: التمييز بين الزلاقات الهوائية وغيرها من وسائل النقل

قبل دراسة الطبيعة القانونية للزلاقات الهوائية يقتضي الأمر بنا التمييز بينها وبين وسائل النقل الأخرى المشابهة لها كالسفينة والطائرة.

---

[1] مكتب البحوث في دار الفكر، الموسوعة العلمية الشاملة، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع، لبنان، الطبعة الأولى،2012، ص162.

[2] د.محمد محمد كذلك، عالم السفن، مصر– دمياط، 2018، ص59.

[3] انظر المرجع الالكتروني: 2020/2/2 .https://www.arabic.rt.com/technology

أولاً: السفينة: السفينة إحدى أقدم وسائل المواصلات وأكثرها أهمية، ففي كل يوم تعبر آلاف السفن المحيطات إما لغرض التجارة أو كوسيلة لنقل الأشخاص أو لأغراض أخرى، وهذا مايجعلها موضع اهتمام كبير من قبل تشريعات الدول لتوفير الحماية لها وضمان حسن سيرها.

أ- تعريف السفينة: بصدور قانون التجارة البحرية[4] الجديد السوري رقم 46 لعام 2006، تولت المادة الأولى في فقرتها التاسعة تعريف السفينة بأنها: (كل منشأة عائمة ذاتية الدفع صالحة للملاحة البحرية، وتعدّ ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها).

تعرف المادة 3/أ من القواعد الدولية لمنع التصادم كلمة سفينة بأنها: " تشمل كل أنواع الوحدات العائمة بما في ذلك الوحدات التي ليس لها إزاحة والطائرات المائية التي تستخدم أو تصلح لأن تستخدم كوسيلة للنقل المائي"، وتعتبر الهوفركرات والهيدروفيل والطائرات المائية سفن تخضع لقانون منع التصادم[5].

عرفت محكمة النقض المصرية السفينة بقولها: (وصف السفينة ينصرف إلى كل منشأة عائمة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد بغض النظر عن حمولتها أو حجمها أو طريقة بنائها وأياً كانت أداتها المسيرة)[6].

ويتطلب المركب بالضرورة أن يكون جسماً متحركاً فوق سطح الماء، وهذا لا يتسنى له إلا إذا غمر الماء قسماً والقسم الآخر ظاهرٌ على السطح، ومن شروط السفينة أن تكون منشأة وهذا يعني تجميع الأجزاء جنباً إلى جنب على نحو تتكون معه الأداة، وعليه يستبعد من السفينة كل ما لم ينشأ بصنع الإنسان كجذوع الشجر.

وقابلية المنشأة للعوم شرط ضروري لإضفاء وصف السفينة عليها، فأية منشأة تكون مخصصة للسير في أعماق البحار دون أن تستطيع ترك سطح الماء لا ينطبق عليها وصف السفينة.

ولا يؤثر في وصف السفينة على المنشأة طريقة بنائها أو الوسيلة المستخدمة في تسييرها وسواء كانت البخار أم الشراع أم الطاقة الذرية[7]. ولا تعتبر سفناً الأجسام التي تطفو على سطح الماء فحسب من دون أن تتحرك فوقه كالفواشات. ولكي يوصف المركب بأنه سفينة يشترط فيه أن يكون صالحاً للملاحة البحرية ولا يتسنى له ذلك إلا إذا اكتمل بناؤه وجهز بالعدد والمعدات اللازمة له فنياً، وأما قبل ذلك فنحن أمام هيكل سفينة. وتعتبر المراكب الصالحة للملاحة البحرية سفناً بغض النظر عن المهام التي خصصت لها، وعلى هذا تعتبر سفناً سواء أكانت معدة لنقل البضائع أم للصيد أم للنزهة أم للبحث العلمي، فالغرض من استثمار السفينة لا يغير من وصفها القانوني مادامت صالحة للملاحة البحرية[8].

ب- تخصيص المنشأة للملاحة البحرية:

إن اشتراطنا ضرورة كون السفينة صالحة للملاحة البحرية ليس هدفاً بحد ذاته، ولكن الهدف أن تقوم السفينة بالملاحة البحرية بالفعل، وعلى هذا لا تعتبر سفناً المراكب المعدة للملاحة النهرية أو في البحيرات أساساً، حتى وإن قامت في بعض الأحيان بملاحة بحرية كالمراكب النهرية التي تقوم بجزء من رحلاتها في البحر أحياناً.

1- صلاحية السفينة للملاحة: ومع ذلك فقد ثار خلاف إذا كانت صلاحية المنشأة للملاحة البحرية تعتمد أساساً على قدرتها على السير في البحر ومواجهة أخطاره بوسائلها الخاصة من عدمه. وبالرجوع للفقرة التاسعة من المادة الأولى

---

[4] قانون التجارة البحرية السوري رقم 46 لعام 2006، نُشر بتاريخ 2006/12/5.

[5] د.محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري، منشورات الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2005، ص88.

[6] د.حسين حنفى عمر، احتجاز وتفتيش سفن القرصنة والاتجار بالمخدرات والمخالفة لحق المرور البريء- (حق الملاحة الدولية بين النظرية والتطبيق)، دار النهضة العربية، القاهرة،ط1، 2009، ص 16.

[7] د. محمد فريد العريني؛ د. محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية ، 2003.، ص36.

[8] د.هشام فرعون، القانون التجاري والبحري، منشورات جامعة حلب، ط2، 1985، ص15.

بقانون التجارة البحرية السوري رقم 46 لعام 2006 عندما نصت " ذاتية الدفع صالحة للملاحة البحرية" نجد أن مفهوم السفينة يستلزم قدرة المنشأة العائمة على السير ذاتياً أو استقلالاً سواء كانت مجهزة بمحرك أم بشراع أم كانت تسير بمجاديف، فصلاحية المنشأة للملاحة البحرية واكتسابها وصف السفينة يتطلبان في الواقع توفر حد أدنى من الاستقلالية أو الذاتية للسير في البحر[9]، ومواجهة أخطاره دون تلقي مساعدة من أي عنصر خارجي. ونتيجة لذلك يخرج عن مفهوم السفينة الجسور العائمة والأحواض والأرصفة العائمة وكذلك المستشفيات والفنادق العائمة والعوامات[10]. ويمكن القول إن كافة هذه المنشآت، وإن أمكن اعتبارها منشآت بحرية، لا يمكن اعتبارها ولا يصدق عليها وصف السفينة؛ لسبب واحد هو أنها غير صالحة للملاحة البحرية بالمعنى الذي نشير إليه في تخصيص السفينة للملاحة البحرية. وتخصيص المنشأة العائمة للملاحة البحرية المترتب عليه إدراجها في عداد السفن ليس ماقصده المالك أو الشخص الذي قام ببنائها وإنما التخصيص الفعلي للملاحة البحرية.

2- بناء السفينة: تعتبر المنشأة المخصصة للقيام بالملاحة البحرية سفينة، ولو لم يلامس هيكلها مياه البحر أو كانت تحت الاختبار، فإن أبحرت وقامت فعلاً بالملاحة البحرية ثبت تخصيصها لهذه الملاحة وتأكد وصفها كسفينة، أما إذا تغير تخصيصها ومارست الملاحة الداخلية ارتفع عنها وصف السفينة واعتبرت كأنها دائماً مركب لا سفينة.

ومع ذلك، واستثناء لما أوردناه، فإن اشتراط أن تكون السفينة مخصصة للملاحة البحرية كمعيار لاكتساب المنشأة وصف السفينة قد لا يؤخذ به في بعض الأحيان وذلك كما هو الحال بالنسبة إلى المنشأة وهي في دور البناء[11]. ويقتضي تخصيص السفينة للملاحة البحرية أن يراعى في بنائها صلاحية السير في البحر وتحمل مخاطره، وذلك لا يتأتى لها إلا إذا جهزت بوسائل وأدوات معينة تمكنها من التنقل باطمئنان على سطح البحر بقوتها الذاتية؛ لهذا فإن الماعون البحري الذي ينقل البضائع من الرصيف إلى السفينة وبالعكس لا يعتبر سفينة مهما كبر حجمه لأنه لا يسير في البحر بقوته الذاتية، بل يقطر بواسطة عائمة أخرى، وصلاحية السفينة للملاحة البحرية تحدد بدء حياتها ونهايتها، فتظل المنشأة تحتفظ بصفتها كسفينة إلى الوقت الذي تفقد فيه صلاحيتها للملاحة البحرية أو تصبح حطاماً أو ينتهي فيه تخصصها للملاحة المذكورة، أي إن الصلاحية للملاحة البحرية هي معيار السفينة.

3-معيار التخصيص للملاحة: يشترط في المنشأة أن تخصص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد[12]، ولا يخلع عن المنشأة وصفها كسفينة القيام بشكل استثنائي بالملاحة الداخلية مادامت تمارس نشاطها المعتاد في المياه البحرية، وتبقى المنشأة التي تمارس الملاحة البحرية على وجه الاعتياد إذا قامت برحلة نهرية عارضة أو برحلات متفرقة محتفظةً بوصفها القانوني كسفينة وتخضع لأحكام القانون البحري، والملاحة التي تقوم بها السفن الحربية والسفن التي تخصصها الدولة لخدمة حكومية وغير تجارية كسفن البحوث الحكومية وسفن الرقابة وسفن المستشفيات، وسفن التموين، وسفن التعليم[13] تندرج ضمن نوع من أنواع الملاحة البحرية العامة، وهذا النوع من الملاحة يخرج من نطاق القانون البحري، ولا تنطبق عليه أحكامه، وتتمتع السفن العامة بحصانة قضائية خاصة؛ إذ نصت عليها المعاهدة

[9] عرف الفقيه دانجون السفينة بأنها: (كل منشأة تستخدم للسير في البحر)، انظر: دواخة نادية و بودبوز آمنة،الحجز التحفظي على السفينة في ظل القانون الجزائري، بحث أعد لنيل درجة الماجستير قي قانون الأعمال،جامعة8 ماي1945،كلية الحقوق والعلوم السياسية، ص25.

[10] وينطبق القول ذاته على الكراكات والرافعات والصنادل والمواعين والبراطيم والزوارق وقوارب الغطاسة وكذلك منشآت الحفر أو التنقيب.

[11] هذا ما ذهب إليه المشرع المصري في المادة 66 من قانون التجارة البحرية؛ إذ اعتبر المنشأة في دور البناء سفينة فيما يتعلق بإمكانية ورود الرهن البحري عليها، وهذه الرخصة يلجأ إليها مالك السفينة أو المجهز كثيراً لتمويل عملية إنشاء السفينة.

[12] د. محمد فريد العريني و د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 46.

[13] د. محمد فريد العريني و د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص17.

المتعلقة بحصانة سفن الحكومات والمبرمة في بروكسل[14] في (10 إبريل سنة 1926)، أما المنشأة التي تقوم عادة بالملاحة النهرية، وقامت مرة أو مرات متفرقة برحلات بحرية، لا يرفع عنها وصف المركب وبالطبع تبقى خاضعة لأحكام القانون البري، وإذا خصصت المنشأة العائمة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد، فإنها تكسب وصف السفينة، وذلك حتى لو هلكت إثر تعرضها لحادث في أثناء قيامها بأول رحلة بحرية لها، ولا يتغير الأمر فيما لو كانت الرحلة الأولى التي هلكت في أثنائها المنشأة رحلة نهرية؛ إذ لا تكفي هذه الرحلة الوحيدة للدلالة على تغيير تخصيص المنشأة واعتيادها القيام بالملاحة النهرية. أما بالنسبة إلى السفن التي تقوم بملاحة مختلطة؛ أي تسير تارة في المياه البحرية، وأخرى في المياه الداخلية، فيتحدد وصفها بناءً على الملاحة الغالبة التي تقوم بها، فإذا كان الجزء الأكبر من ملاحتها يتم في البحر وجب اعتبارها سفينة، وتطبق على الرحلة قواعد القانون البحري.

ثانياً: الطائرة:

بشكل عام يثير مفهوم الطائرة مسائل عدة، من حيث التعريف والأنواع والتصرفات القانونية التي ترد عليها والنظام القانوني لها، ومن الصعب وضع تعريف شامل ودقيق لها نظراً لما يكتنف ذلك من صعوبات فنية كبيرة، والتطور السريع في الفن الملاحي الجوي.

أ- تعريف الطائرة: عرفت المادة الثانية من قانون الطيران المدني السوري[15] رقم 6 لعام 2004 الطائرة بالقول: (مركبة هوائية، أي آلة باستطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء، غير المنعكسة عن سطح الأرض، وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل الطائرات ذات الأجنحة الثابتة والطائرات العمودية والطائرات الشراعية والمناطيد والبالونات وما إلى ذلك).

يمكن تعريف الطائرة بأنها" كل جهاز له قوة آلية محركة تمكنه من الارتفاع والتحليق في الفضاء؛ إذ يعتمد على ردة فعل الهواء، والغرض منه نقل البضائع والأشخاص في الجو". في الحقيقة لابد من توافر ثلاثة عناصر يشملها تعريف الطائرة:

1- أن يشمل كافة أنواع الطائرات.

2- الأجهزة، أي وجود قوة آلية محركة.

3- الغرض الرئيسي لهذه الأجهزة؛ النقل الجوي الجوي بنوعيه.

ب_ الطائرة على المستوى الوطني والدولي

ذهبت المادة الأولى من قانون الطيران المدني الفرنسي بشكل واسع؛ إذ ذهبت للقول: "كل الأجهزة القادرة على الارتفاع أو التحليق في الهواء"، وقد أُخذ هذا التعريف عن القانون المدني الفرنسي الصادر في 31 مايو 1924م[16]، ومما يعيب في هذا التعريف أنه جاء شاملاً ليدخل فيه كل جهاز قادر على الارتفاع والتحليق في الهواء كالطائرات الشراعية والصواريخ، ولايهتم بالغرض الرئيسي والذي من أجله قد أحدثت الطائرة باعتبارها مخصصة لنقل البضائع والأشخاص. وتقسم الطائرات من الناحية الفنية إلى الأيروستات[17] و الأيرودين[18]، ومن الناحية القانونية إلى طائرات عامة أو يمكن تسميتها بطائرات الدولة، وطائرات مدنية خاصة.

---

[14] إذ تنص المادة الثالثة من هذه المعاهدة: "على أنه لا يجوز توقيع الحجز على هذه السفن أو ضبطها أو احتجازها بقرار قضائي أياً كان".

[15] قانون الطيران المدني السوري رقم 6 لعام 2004، نُشر بتاريخ 2004/3/22.

[16] حمد الله محمد حمدالله، القانون الجوي، الأفكار والقواعد الأساسية، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، الطبعة الأولى، 2016.

[17] هي الأجهزة الأخف من الهواء كالبالونات المقيدة أو الحرة وهي لاتكون مزودة بقوة آلية محركة أو المناطيد التي تحلق بواسطة قوة آلية محركة، وهذا النوع يمثل الخطوة الأولى في فن الطيران ولا يكاد يستعمل إلا في حالات نادرة جداً كالاحتفالات القومية.

لم تتضمن معاهدة شيكاغو تعريفاً للطائرة[19]، إلا أن ملاحق المعاهدة قد عرفتها على النحو التالي: "جهاز يستطيع البقاء في الجو بفضل رد فعل الهواء". أما المادة 7 من قانون الطيران المدني الجديد لعام 1981م عرفت الطائرة بأنها: "أي آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة..".

لقد تعرضت معاهدة باريس (13 أكتوبر 1919) لوضع تعريف للطائرة بأن نصت في الملحق/ أ/ بأن الطائرة:" هي كل جهاز يستطيع البقاء في الجو اعتماداً على رد فعل الهواء"، ولقد تبنت كثير من التشريعات المضمون الأساسي لهذا التعريف، على سبيل المثال نجد أن القانون البلجيكي الصادر في 27 يونيو 1927 قد أخذ بنفس التعريف كذلك القانون الفرنسي الصادر في 31 مايو 1924 قد نص على أنها الأجهزة التي تستطيع الارتفاع أو السباحة في الأجواء. ومن الملاحظ أن هذا التعريف يتكون من عنصرين أساسين هما الجهاز ثم رد فعل الهواء؛ أي أن نشاط الطائرة أو المهمة التي صنعت من أجلها قد استبعدت جانباً سواء أكانت مهمة علمية أو لنقل الأشخاص أو البضائع وربما كان هذا هو السبب الذي حدا بالمشرع في الولايات المتحدة الأمريكية أن جعل من مجرد التحليق في الجو هو المعيار لتعريف الطائرة. وقد أخذ المشرع المصري بهذا التعريف الذي كان لاتفاقية باريس السبق في وضع محاولته الأولى؛ إذ نجد أن المرسوم بقانون الصادر في 8 مايو 1941 نص في مادته الأولى على أن كلمة طائرة "تعني كل جهاز يعتمد في طيرانه على قوة رد فعل الهواء" ولقد عرفت المادة 56 من القانون رقم 26 / 1976 الطائرة بأنها كل آلة أو جهاز يرتفع و يسير في الهواء بقوة آلية محركة اعتماداً على رد فعل الهواء وبهذا خرجت من دائرة هذا التعريف كافة الأجهزة التي لا تعتمد على الحركة الآلية. وإذا كان التعريف الذي وضعته معاهدة باريس سنة 1919 هو الذي يرجع إليه الفضل في إبراز عنصر الآلة ورد فعل الهواء كأساسين لتعريف الطائرة إلا أن التعاريف التي أتت بعد ذلك قد أبرزت عنصرا ثالثاً يمكن أن ندركه من خلال العنصرين السابقين فمثلاً نجد أن القانون رقم 1976/6 أو 1981/28 يشددان على أن العنصر الأول وهو الآلة أو الجهاز الذي يقوم بفعل الطيران أو البقاء في الجو بذاته دون أن يكون لأي فعل خارجي أثر على هذه الذاتية التي تأتي من حركة الآلة ورد فعل الهواء.

وننتهي من ذلك إلى أن التعريف يتكون من الجهاز وحركته الذاتية ثم رد فعل الهواء، ويعتبر هذا التعريف مرناً لدرجة كبيرة حتى يمكن سحبه على كل أنواع الأجهزة التي يعكس أن تظهر في المستقبل ويكون الهدف الرئيسي لها هو الطيران في الجو بصرف النظر عن هدف هذا النشاط أو القصد من عملية الطيران في حد ذاتها.

تولد الطائرة ماديا بالانتهاء من بنائها ولكن لا تصلح للقيام بالمهام التي بنيت من أجلها إلا من تاريخ اتمام الإجراءات الخاصة بصلاحيتها وبدخولها مجتمع الطيران دوليا، وقد جاءت المادة 29 من اتفاقية شيكاغو بالفصل الخامس منها بالشروط التي يجب أن تتوفر في الطائرة وهذا ما سبق أن قررته اتفاقية باريس في مادتها التاسعة عشر، وقد جاء القانون رقم 1981/28 في مصر بنفس البيانات التي جاءت بها اتفاقية شيكاغوا إذ يشترط أن تحمل الطائرة على ظهرها سبعة مستندات أساسية:

---

[18] وهي الطائرات الأكثر ثقلاً من الهواء وتعتمد في تحليقها على قوة رد فعل ناتج من حركة الأسطح الطائرة بالنسبة للهواء، وقد تكون مزودة بقوة آلية كالهليوكوبتر، أو أن تحلق من غير قوة آلية كالطائرات الشراعية.

[19] د. علي ملحم، قانون النطاق الدولي، منشورات جامعة حلب، 2015، ص 163.

1- شهادة التسجيل. 2- شهادة صلاحية. 3- المؤهلات العلمية لكل فرد من أفراد طاقمها. 4- خط السير. 5- رخصة جهاز اللاسلكي. 6- قائمة الركاب. 7- قائمة البضائع التي إذا كانت طائرة نقل بضائع[20].

من هذا يتضح أن الطائرة كجهاز للطيران ممنوعة من الناحية القانونية من القيام برحلاتها دون أن يتوفر على ظهرها هذه المجموعة من المستندات والتي تجيب عن تساؤلات ثلاث: الجنسية، التسجيل، الصلاحية.

المبحث الثاني: الوضع القانوني للزلاقات الهوائية

في هذا المبحث سوف نبحث الوضع القانوني للزلاقات الهوائية في تشريعات الدول الوطنية ثم الانتقال والبحث إلى ماذهبت إليه الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، ثم رأي الفقه واجتهادات المحاكم من خلال طرح بعض القضايا.

المطلب الأول: الوضع القانوني على المستوى الوطني والدولي:

من خلال هذا المطلب يتم عرض ماذهبت إليه تشريعات الدول ثم عرض ما قررته الاتفاقيات والمعاهدات الدولية.

أولاً: في التشريعات الوطنية

لقد اختلفت التشريعات المحلية من دولة إلى أخرى، فإذا ألقينا نظرة على التشريعات التي تعرضت لتعريف هذا الجهاز أهو سفينة أم طائرة ؟ يبدو لنا مدى عمق هذا التردد.

1- قانون هوفر وهو قانون خاص بريطاني؛ هذا القانون لم يعتبرها سفينة وأيضاً لم يعتبرها طائرة، إذ أصدر المشرع الانكليزي في 26 يوليو عام 1968 قانوناً خاصاً بالناقلات (Hovercraft Act) أقام بمقتضاه تفرقة بين نقل البضائع الذي تقوم به الزلاقات الهوائية حيث تخضع فيه لقواعد القانون البحري ونقل الأشخاص الذي تنطبق عليه قواعد القانون الجوي، والنصوص المكملة له؛ حيث عرفتها المادة 1/4 من هذا القانون بأنها: (مركبة مصممة لكي تعتمد أثناء حركتها كلياً أو جزئياً على الهواء المدفوع منها والذي يكون وسادة تحدها الأرض أو الماء أو أي سطح آخر أسفل المركبة)[21].

تضمنت المادة الحادية عشر من قانون المركبات الهوائية عام 1938، والمادة الثامنة من قانون عام 1972، والمادة السابعة والثمانون من قانون الطيران المدني الانجليزي عام 1949، والمعدلة بالمادة مائة وتسعة من قانون الطيران المدني عام 1982، النص على أن أي خدمات مقدمة لمساعدة أو إنقاذ الأشخاص أو الأموال أو البضائع من المركبات ذات الوسائد الهوائية والمقدمة في البحر أو أية مياه بحرية، سوف تعامل كما لو كانت هذه الخدمات مقدمة من سفينة وفي حال تقديم تلك الخدمات من قبل وسادة هوائية فإن مجهز تلك الوسادة يستحق نفس مكافأة الإنقاذ عن تلك الخدمات التي قُدمت، كما لو كانت مقدمة من سفينة (المادة 51)[22].

2- في النقاشات التي سبقت إصدار اتفاقية فيينا لعام (1980)، اعتبرت الهند[23] أنه لادواعي لذكر الحوامات كنوع من أنواع السفن ويجب استبعادها من الاتفاقية، وحجتها في ذلك أنه مع الزمن من الممكن أن تنشأ أنواع مختلفة من السفن

---

[20] انظر الموقع الالكتروني: 2020/1/25 http://www.konouz.com/ar

[21] د.فائز ذنون جاسم، مبادئ القانون البحري: نشأته وتطوره-السفينة- أشخاصها- عقد النقل البحري- الأخطار البحرية- التأمين البحري، الطبعة الأولى، دار أمجد للنشر والتوزيع، الأردن،2017، ص42.

[22] د. صلاح محمد سليمة، التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، الطبعة الأولى، 2014، ص 190.

[23] شوق حسين أحمد شويكي، مدلول البضائع وفقاً لاتفاقية البيع الدولي للبضائع (فيينا 1980)- دراسة تحليلية مقارنة، ،جامعة بيرزيت، فلسطين، 2015-2016، ص 11.

وبمسميات معينة، وبالتالي لايمكن أن يشملها النص، لأنه ذكَرَ أنواع محددة من السفن كالمراكب والزلاقات الهوائية، ولو أنها نصت الاتفاقية على استبعاد السفن لتم استبعاد جميع أنواع السفن سواء كانت قديمة أو حديثة النشأة.

2- وفي الولايات المتحدة الأمريكية فإن المشرع لم يعتبرها طائرة؛ إذ أعلنت اللجنة الفيدرالية وهيئة الطيران المدني في يونيو 1964، عدم إدراج الزلاقات الهوائية تحت وصف الطائرة استناداً إلى القرار الصادر من وكالة الطيران الفيدرالية في هذا الشأن[24].

3- كذلك يعتبر المشرع الكندي هذه الزلاقات سفناً متى كانت تسير فوق سطح البحر، بينما تصبح منشأة برية في أثناء سيرها على سطح الأرض[25].

4- ويذهب الاتجاه العام في فرنسا إلى تشبيه الزلاقات الهوائية بالسفن؛ إذ تضمنت بعض التشريعات البحرية الخاصة نصوصاً تدخل هذه الناقلات في مفهوم السفينة، وتهدف إلى تطبيق النظام القانوني لهذه الأخيرة عليها.

5- أما المشرع المصري عرف الطائرة بالمادة السابعة من القانون[26] رقم 28 لسنة 1981 بأنها في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض، وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة وما إلى ذلك. وبناء على نص هذه المادة أخرج المشرع المصري هذا الجهاز المسمى بالزحافات الهوائية من عداد الطائرات، ولكن هل معنى ذلك أنها اصبحت تعتبر سفينة بمفهوم نصوص القانون البحري ؟.

الإجابة لا تكون إلا نفياً، وإن ما يخفف من حدة الأمر أن هذا الجهاز لم يستعمل بعد في مصر أو البلاد المجاورة، ولكن حال ظهوره سيتضح للعاملين في هذا المجال غياب النص.

ثانياً: في الاتفاقيات والمعاهدات الدولية:

وعلى الصعيد الدولي – الاتفاقيات والمعاهدات الدولية- اختلفت النصوص الدولية حول المركز القانوني للزلاقات الهوائية.

1- عرفت الاتفاقيات الدولية البحرية ومنها القواعد الدولية لمنع التصادم[27] الزلاقات الهوائية في معرض تعريفها للسفينة بالقول: (يقصد كل سفينة: هي كل أنواع الوحدات العائمة بما في ذلك الوحدات التي ليس لها إزاحة في الماء والطائرات المائية التي تستخدم أو يمكن استخدامها كوسيلة نقل بحرية).

2- الاتفاقية الخاصة بالمساعدة والإنقاذ المقدم للمركبات ذات الوسادة الهوائية أو إليها عام 1938؛ إذ تحتوي على (17 مادة)، وذهبت إلى معاملة المركبة ذات الوسادة الهوائية كالسفينة عندما عددت العوامل التي يتم على أساسها تقدير مكافأة الإنقاذ (المادة 4)[28].

---

[24] تفرق اللجنة البحرية الفيدرالية بالولايات المتحدة الأمريكية بين استعمال هذه الأجهزة ذات الوسائد الهوائية على الماء أو اليابسة، فإذا استعملت في البحر فهي سفينة، وإذا استعملت في البر فهي مركبة برية استناداً إلى القرار الصادر من وكالة الطيران الفيدرالية، والذي يستبعد وصف الطائرة عن أي جهاز كذلك إذا زادت المسافة التي تفصله عن الماء بمسافة 28 بوصة.

[25] د.رفعت فخري ود.علي عبد الرحيم الوجيز في القانون البحري القاهرة بدون سنة نشر، ص 63.

[26] قانون الطيران المدني المصري رقم 28 الصادر بتاريخ 1981/4/23.

[27] انظر القاعدة الثالثة الفقرة أ/2 من القواعد الدولية لمنع التصادم لعام 1972، بعد تعديلها بقرار الجمعية العمومية للمنظمة البحرية رقم (22) (A910) وتاريخ 2001/11/29 وتاريخ دخوله حيز التنفيذ 2003/11/29.

[28] تضمنت المادة الرابعة من الاتفاقية العوامل التي يتم على أساسها تقدير المكافأة، منها: " الخطر الذي تعرضت له السفينة أو المركبة ذات الوسادة الهوائية". انظر د. صلاح محمد سليمة، التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة، مرجع سابق، ص192.

2- وفقاً لاتفاقية شيكاغو التي اشتق منها تعريف الطائرة، قالوا أن ردة فعل هواء الطائرة غير منعكس على الأرض أو البحر، وبالتالي لا تعتبر الزلاقات الهوائية بالطائرة، وطالما ليست كذلك، فالأجدر اعتبارها سفينة وهذا يعني أنها تخضع لأحكام القانون البحري؛ إذ نعتبرها سفينة لأن المشرع صراحة قال أنها ليست طائرة.

3- ومنذ عام 1960، اعتبرت هيئة اللويدز[29]الزلاقات الهوائية فئة خاصة من الناقلات ليس لها أية علاقة بالطائرات، كما أنها متميزة عن السفن، وطالبت بسرعة خضوعها لتنظيم خاص بها.

4- وعلى العكس فقد تبنت لجنة القانون الجوي المنبثقة من القانون الدولي حلاً يعامل الزلاقات الهوائية كسفن فيما يتعلق بالتسجيل والحقوق العينية ونقل البضائع، بينما تعامل كطائرات عندما يتعلق الأمر بنقل الأشخاص[30].

5- وقد تصدت المنظمة الدولية للطيران المدني لموضوع الزلاقات الهوائية عندما رفضت إضفاء وصف الطائرة على الطوافات الهوائية، إذ ذهبت لتعريف الطائرة بشكل لا ينطبق معه على تلك الطوافات، حيث تم وضع التعريف في التعديل الذي أدخلته منظمة الطيران المدني على معاهدة شيكاغو لعام 1944، وقد أيدتها في ذلك المنظمة البحرية الاستشارية الدولية[31].

وإذا كانت معاهدة لندن لعام 1976م الخاصة بتحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية قد استبعدت من نطاق تطبيق أحكامها الزلاقات الهوائية على نحو يؤدي إلى عدم استفادة مجهزها من تحديد المسؤولية وفقاً للمعاهدة، فذلك يكون مفهوماً على أساس أن واضعي هذه المعاهدة لم يريدوا التعدي على مشروع المعاهدة الدولية المتعلقة بالنظام القانوني الخاص للزلاقات الهوائية.

وأمام هذا التردد قررت المنظمة الدولية للطيران المدني وأيدتها في ذلك المنظمة البحرية الاستشارية الدولية استبعاد هذا الجهاز من عداد الطائرات، وذلك بتعديل التعريف الوارد باتفاقية شيكاغو لعام 1944 بالملحق السابع منها، وقد دخل التعديل المذكور حيز التنفيذ في عام 1968، وكذلك بتعريف الطائرة بأنها كل جهاز يستطيع أن يحلق في الجو اعتمادا على رد فعل الهواء[32] غير رد فعل الهواء المنعكس على سطح الأرض[33].

المطلب الثاني: موقف الفقه والقضاء:

إن الاختلاف في التكييف القانوني للزلاقات الهوائية لم يقتصر على التشريعات الوطنية والدولية بل تعداه إلى الفقه والقضاء أيضاً، حيث اختلفوا في تحديد طبيعتها.

[29] تألفت جماعة اللويدز في لندن في أواخر القرن السابع عشر، واتخذت اسمها من مقهى افتتحه شخص يدعى ادوارد لويدز عام 1688.وكان هذا المقهى بمثابة ناد للمشتغلين بالشؤون البحرية ولمتعهدي النقل البحري قدم لهم خدمات جليلة عن طريق جمع إخبارهم لسهولة الاتصال ببعضهم البعض، وأخبار البورصة، كذلك أخبار وصول وقيام السفن من وإلى ميناء لندن، وتتكون هيئة اللويدز من أعضاء، وتشترط فيمن ينضم إليها اشتراطات خاصة منها أن يكون من أصحاب الثروات الكبيرة، وأن يكون حسن السمعة في المعاملات المالية.

[30] د.رفعت فخري ود.علي عبد الرحيم، مرجع سابق، ص61.

[31] د.صلاح محمد سليمة، الوجيز في قواعد التجارة البحرية وفقاً للاتفاقيات الدولية وبعض القوانين الداخلية (المصري- والسعودي- والاماراتي)،(الجزء الأول- صلاحية السفينة للملاحة البحرية)، الطبعة الأولى، الرياض، 2017، ص80.

[32]ولقد أخذ المشرع المصري بهذا الاتجاه عندما عرف الطائرة بالمادة السابعة من القانون رقم 28 لسنة 1981 بأنها في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض.

[33] انظر المرجع الالكتروني: تاريخ 2020/3/10 http://www.konouz.com.

أولاً: موقف الفقه:

غالبية الفقه الفرنسي تنكر على الزلاقات الهوائية وصف السفينة، وترى أنها لا تعد سفينة ولا طائرة، وإنما هي منشأة ذات طبيعة خاصة ليس لها نظام قانوني بها وتستمد نظامها القانوني من نظام السفينة تارة، ومن نظام الطائرة تارة أخرى بحسب الأحوال، فهي في حالة نقل البضائع تخضع للنظام القانوني للسفن؛ لأنها تستخدم المياه البحرية في أثناء سيرها، فهي معرضة للأخطار البحرية[34].

هذا على خلاف ما يتعلق بنقل الأشخاص؛ إذ ينطبق عليها نظام النقل الجوي باعتبار أن راكب هذه الناقلة كراكب الطائرة لا يتمتع بأية حرية، فهو يجلس في مقعده لا يملك حرية الحركة، كما أن الزلاقة الهوائية ليس لها سطح يتصل بالجو على نحو يستطيع معه الراكب أن يتنزه على متنها كالسفينة و من ثم فأمر طبيعي أن يتماثل نظام مسؤولية الناقل في هذه الحالة مع نظام مسؤولية الناقل الجوي.

ويرى جانب من الفقه المصري[35] ضرورة إبعاد وصف الطائرة عن هذه الطوافات الهوائية، حيث يرى أنه طالما أنها لاتخضع لأحكام خاصة، اعتبارها سفينة إذا كانت تمارس نشاطها فوق سطح البحر أو مركبة برية إذا كانت تمارس نشاطها فوق سطح اليابسة وذلك لأن الظروف التي تكتنف نشاطها في الحالة الأولى هي أقرب مما تكون إلى ظروف استغلال المنشآت البرية. ولكنها في أي من الحالين أبعد ماتكون عن ظروف الملاحة الجوية ومخاطر الطيران وهذا الرأي أقرب للواقع طالما أن هذه الطوافات لا تخضع لنظام قانوني خاص بها.

هناك من يراها من قبيل السفن عند ممارسة نشاطها في البحر، وذلك اعتماداً على قرار صادر من وكالة الطيران الفيدرالية عام 1953؛ إذ أنه يستبعد وصف الطائرة عن كل جسم يعتمد على وسادة هوائية يزيد ارتفاعها عن 28 بوصة وهذا الاتجاه يستفاد ضمناً من أحكام القانون البلجيكي.

ثانياً: أحكام القضاء:

تطرق القضاء في كثير من الدول إلى الزلاقات الهوائية في معرض تطرقه لموضوع الإنقاذ البحري؛ إذ في بادئ الأمر رفض القضاء الانكليزي اعتبار الخدمات التي تُقدمها الزلاقات الهوائية للغير أو المُقدَّمة لها مماثلة لتلك الخدمات التي تقدمها السفن بصفة عامة، ففي قضية Waston V.R. C.Avictor co حيث استقبلت المركبة الانكليزية Lord Talbot إشارة استغاثة من الطائرة البحرية الأمريكية Waston التي حاولت عبور المحيط الأطلسي فسقطت وغرقت وكان على متنها ثمانية أفراد من الطاقم وجهاز تصوير غالي الثمن، وعند وصول المركبة إليهم تم إنقاذهم مع جهاز التصوير، إلا أن المحكمة رفضت اعتبار ذلك إنقاذ بحري؛ إذ لم تعتد باعتبارها سفينة بحرية وبالتالي تخرج من منحها مكافأة الانقاذ، لكن القضاء الانكليزي عاد بحكمه وقرر اعتبار هذه الخدمات خدمات إنقاذ، ومن الحالات الحديثة التي قدمت فيها خدمات الإنقاذ من زلاقة هوائية كانت The Sky 2007.

وفي الولايات المتحدة الأمريكية ذهب الاتجاه العام في القضاء الأمريكي إلى اعتبار الزلاقات الهوائية وهي في البحر مشابه لوصف السفينة البحرية، ومن الحالات التي استقر فيها القضاء الأمريكي[36] على ذلك قضية Rein hadrdx v. Newport flying setvices corp وفي هذه القضية استقر القضاء على الصفة المزدوجة للزلاقة الهوائية حيث تكون بمثابة سفينة وهي في البحر وتعتبر طائرة وهي فوق اليابسة وقد صدر هذا الحكم في عام 1921، وفي قضية

---

[34] د.محمد السيد الفقى، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2007، ص34.

[35] د.هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعه الجديدة، الاسكندرية،2001، ص22.

[36] د. صلاح محمد سليمة، التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة، مرجع سابق، ص193.

Ambros seaplane pase in c.v. the bayory سنة 1954 والتي تتلخص وقائعها في تحطم المركبة الهوائية؛ إذ أرسل ربانها إشارة استغاثة تلقتها السفينة، وعندما وصل ربان السفينة إلى مكان الحادث وجد المركبة قد غرقت وقام بانتشال قائدها ثم قام ربان السفينة بانتشال المركبة الهوائية، فقررت المحكمة نجاح عملية الانقاذ واستحقاق مقدم الخدمات مكافأة الإنقاذ؛ أي معاملتها معاملة مماثلة للسفن البحرية.

رؤية تحليلية

لابد من تحليل ماذهبت إليه التشريعات السابقة وإلقاء الضوء على بعض النقاط، ثم ذكر رأي الباحث كنتيجة لما تقدم عرضه في هذا البحث:

1- تحليل ونقد:

بالنسبة للقانون الانكليزي الذي أشرنا إليه فإن هذه التفرقة غير موفقة، فالطبيعة القانونية لمنشأة معينة يتوقف على صفات تتصف بها وتعود لها وليس بطبيعة النشاط، إذ يترتب على صبغ المنشأة بصبغة معينة تحديد القواعد الواجبة التطبيق، وتحديد متطلبات خاصة بالسلامة والأمن، فعلى سبيل المثال فإن متطلبات السلامة الأمن التي يجب أن تتوفر بالسفينة مغايرة لتلك التي يجب توافرها بالطائرة، وبالتالي تختلف قواعد المسؤولية، فتحديد المنشأة يترتب عليه تحديد القواعد القانونية الواجبة التطبيق وليس العكس، وهنا يثور التساؤل عن المركبات المختلطة التي لها عمل مزدوج؛ إذ تقوم بنقل البضائع والأشخاص في آن واحد والتي تعرف بسفن الدحرجة.

وفيما يخص القانون الأمريكي فهو منتقد أيضاً؛ إذ يضع تفرقة في وصف المنشأة استناداً للمكان التي تزاول نشاطها فيه، فهي إن عملت في البحر كانت سفينة، أما إذا عملت خارج البحر فهي طائرة، وهنا يثور التساؤل ماذا لو كانت تعمل في الاثنين معاً، أي تقطع جزء في البحر وجزء آخر خارجه، فهل سنطبق قواعد قانونية خاصة على الجزء الأول بخلاف الجزء الآخر كما في حالة نقل أشخاص أو بضائع، فهل تطبق قواعد النقل البحري من تأمين وغيره على الجزء البحري بينما تطبق قواعد القانون الجوي على الجزء الآخر من الرحلة.

ذهب المشرع الكندي للقول برأي آخر؛ إذ اعتبر أن المركبات ذات الوسادة الهوائية سفينة متى كانت فوق سطح البحر، وأنها منشأة برية متى كانت تسير على سطح الأرض، وهنا ينتقد هذا الرأي مثل الأسباب التي وجهت للموقف الأمريكي، غير أن المشرع ذكر المنشآت البرية بدلاً من الطائرة.

وفيما يخص الموقف المصري، فإنها منتقد أيضاً على غرار الرأي الأمريكي والكندي، فالمركبات ذات الوسادة الهوائية هي مركبات ذات طبيعة خاصة تجمع بين وصف السفينة من جانب وبين وصف الطائرة من جانب ثاني والمنشآت البرية من جانب آخر، لذلك يجب وضع نظام قانوني خاص بها، فالمتطلبات التي يجب أن تتوفر في كل منشأة من هذه المنشآت الثلاث لا تنطبق بالكامل على المركبات ذات الوسادة الهوائية.

في ظل غياب نظام خاص بالزلاقات الهوائية، إنَّ الاتجاه الغالب لدى الدول بتشريعاتها وآراء فقهائها واجتهادات محاكمها هو اعتبار هذه الناقلات مثل السفن، وهذا ما يمكن استنتاجه بمفهوم المخالفة عندما رفضت المنظمة الدولية للطيران المدني إضفاء وصف الطائرة عليها وذلك بعد أن قامت بتعديل الملحق السابع من معاهدة شيكاغو الذي يتضمن تعريف الطائرة على النحو الذي لا ينطبق معه على الزلاقات الهوائية.

2- رأي الباحث

لا يمكن اعتبار الزلاقات الهوائية من قبيل السفن بالمعنى الدقيق في الأحوال كافة؛ إذ لا ينطبق عليها وصف المنشأة العائمة لكونها تسير مرتفعة عن مستوى سطح مياه البحر، ولا تلامسه إلا عندما توقفها أو تعطلها، فهي ناقلة ذات طبيعة خاصة تتطلب نظاماً قانونياً خاصاً ينطبق عليها.

وإذا كانت معاهدة لندن لعام 1976م الخاصة بتحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية قد استبعدت من نطاق تطبيق أحكامها الزلاقات الهوائية على نحو يؤدي إلى عدم استفادة مجهزها من تحديد المسؤولية وفقاً للمعاهدة، فذلك يكون مفهوماً على أساس أن واضعي هذه المعاهدة لم يريدوا التعدي على مشروع المعاهدة الدولية المتعلقة بالنظام القانوني الخاص للزلاقات الهوائية.

وأمام هذا التردد قررت المنظمة الدولية للطيران المدني وأيدتها في ذلك المنظمة البحرية الاستشارية الدولية استبعاد هذا الجهاز من عداد الطائرات، وذلك بتعديل التعريف الوارد باتفاقية شيكاغو بالملحق السابع منها، وكذلك بتعريف الطائرة بأنها كل جهاز يستطيع أن يحلق في الجو اعتمادا على رد فعل الهواء[37] غير رد فعل الهواء المنعكس على سطح الأرض[38].

ولدت فكرة الزحافات الهوائية بميلاد فكرة الطائرة إلا أنها لا تختلف عنها في أشياء كثيرة فهي تسير منزلقة على السطح ولا يفصلها عن المياه أو اليابسة أحيانا إلا بضع سنتميترات ولها أربع محركات مروحية وذلك لرفعها قليلا عن سطح الماء لكن حركتها تأتي من رد فعل الهواء المدفوع منها على سطح الماء لهذا فإنه إذا كانت الطائرة تطير بقوه رد فعل الهواء ذاته كما سبق البيان إلا أن هذه المركبة الجديدة تسير برد فعل انعكاس الهواء المدفوع من المركبة على سطح الماء أو اليابسة وتختلف أيضا عن السفينة ولكن تشاطرها مخاطر البحر لأن محركاتها لا تتصل بالماء وكذلك من ناحية سرعتها حيث تقل عن سرعة الطائرة بكثير إلا أنها تفوق سرعة السفينة بمراحل لهذا فقد ذهب البعض إلى القول بأنها أداة النقل في المستقبل، لكل هذه الأسباب تردد الكثيرون وذهبوا لإعطاء تعريف لهذا الجهاز بأنه طائرة.

في النهاية وأمام هذا الفراغ القانوني، وعدم وجود نص صريح حول ماهية تلك الناقلات فقد يكون من المناسب تشبيهها بالسفينة وخضوعها لنظامها القانوني، لاسيما وأنها تجوب البحر وتشاطر السفينة المخاطر ذاتها.

التوصيات:

- إن تطور أية دولة يكمن في تطوير صناعاتها بشكل عام وهذا ما يستلزم إصدار قواعد قانونية تواكب هذا التطور لحظة بلحظة، تكون عصرية تنسجم مع هذه المرحلة.
- ظهور هذا النوع من الناقلات الحديثة وتميزه بالسرعة وبتنوع الأغراض التي يسعى لتحقيقها يقتضي بالضرورة إيلائه أهمية أكثر و تسليط الضوء عليه.
- وجود فراغ قانوني في تحديد المركز القانوني للزلاقات الهوائية لاينفي عنها أهميتها باعتبارها ضرورة أفرزتها التكنولوجيا الحديثة.
- أمام هذا الفراغ لابد من صياغة نصوص تشريعية خاصة مستقلة تنظم عملها وتبين القانون الواجب التطبيق و الآثار القانونية المترتبة على تطبيقه.

[37] ولقد أخذ المشرع المصري بهذا الاتجاه عندما عرف الطائرة بالمادة السابعة من القانون رقم 28 لسنة 1981 بأنها في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض.

[38] انظر المرجع الالكتروني: تاريخ 2020/3/10. <http://www.konouz.com>

– في حال عدم خضوعها لنظام قانوني خاص بها يجب إلحاقها بوصف السفينة باعتبارها تتشابه معها بالغرض والأهداف إضافة لما يكتنفها من مخاطر وأهوال.

References:

– د.حسين حنفى عمر، احتجاز وتفتيش سفن القرصنة والاتجار بالمخدرات والمخالفة لحق المرور البريء– (حق الملاحة الدولية بين النظرية والتطبيق)، دار النهضة العربية، القاهرة،ط1، 2009.

– حمد الله محمد حمدالله، القانون الجوي، الأفكار والقواعد الأساسية، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، الطبعة الأولى، 2016.

– دواخة نادية و بودبوز آمنة،الحجز التحفظي على السفينة في ظل القانون الجزائري، بحث أعد لنيل درجة الماجستير قي قانون الأعمال،جامعة8 ماي1945، كلية الحقوق والعلوم السياسية.

– د.رفعت فخري؛ د.علي عبد الرحيم، الوجيز في القانون البحري القاهرة بدون سنة نشر.

– شوق حسين أحمد شويكي، مدلول البضائع وفقاً لاتفاقية البيع الدولي للبضائع (فيينا 1980)– دراسة تحليلية مقارنة، ،جامعة بيرزيت، فلسطين، 2015–2016.

– د. صلاح محمد سليمة، التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، الطبعة الأولى، 2014.

– د.صلاح محمد سليمة، الوجيز في قواعد التجارة البحرية وفقاً للاتفاقيات الدولية وبعض القوانين الداخلية (المصري– والسعودي– والاماراتي)، (الجزء الأول– صلاحية السفينة للملاحة البحرية)، الطبعة الأولى، الرياض، 2017.

– د. علي ملحم، قانون النطاق الدولي، منشورات جامعة حلب، 2015.

– د.فائز ذنون جاسم، مبادئ القانون البحري: نشأته وتطوره–السفينة– أشخاصها– عقد النقل البحري– الأخطار البحرية– التأمين البحري، ، الطبعة الأولى، دار أمجد للنشر والتوزيع، الأردن،2017.

– د.محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري، منشورات الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2005.

– د.محمد السيد الفقى، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2007.

– مكتب البحوث في دار الفكر، الموسوعة العلمية الشاملة، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع، لبنان، الطبعة الأولى،2012.

– د. محمد فريد العريني؛ د. محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية ، 2003.

– د.محمد محمد كذلك، عالم السفن، مصر – دمياط، 2018.

– د.هشام فرعون، القانون التجاري والبحري، منشورات جامعة حلب، ط2، 1985.

– د.هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعه الجديدة، الاسكندرية،2001.

مواقع الكترونية:

.https://www.arabic.rt.com/technology-
http://www.konouz.com/ar.-

List of references (In Arabic):

- D. Hussein hanfa omar, Detaining and searching pirate ships, drug trafficking and violation of the innocent right of passage - (the right to international navigation between theory and practice), Arab Renaissance House, Cairo, First edition,2009.
- Hamad Allah Muhammad Hamdallah, Air Law, Basic Ideas and Rules, Law and Economics Library, Riyadh, First Edition, 2016.
- Dwakha Nadia and Boudebouz Amena, precautionary seizure of a ship under Algerian law, research prepared for a Master's degree in Business Law, University of May 8, 1945, Faculty of Law and Political Science.
- Dr. Refaat Fakhry; Dr. Ali Abdel Rahim, the brief in Maritime Law , Cairo, without a year of publication.
- Shawq Hussein Ahmad Shweiki, The Meaning of Goods According to the Vienna Convention on the International Sale of Goods 1980 - A Comparative Analysis Study, Birzeit University, Palestine, 2015-2016.
- Dr. Salah Muhammad Salima, the brief in the rules of maritime trade in accordance with international agreements and some internal laws (Egyptian - Saudi - Emirati), (Part One - Vessel Validity for Maritime Navigation), first edition, Riyadh, 2017.
- Dr.Salah Muhammad Salima, Legal Regulation for Maritime Rescue for People, Money and the Environment, Law and Economy Library, Riyadh, First Edition, 2014.
- Dr. Ali Melhem, International Domain Law, University of Aleppo Publications, 2015.
- Dr. Fayez Zannoun Jasim, Principles of Maritime Law: Its Origin and Development The Ship - Its Persons - The Maritime Transport Contract - Maritime Dangers- Marine Insurance, First Edition, Amjad House for Publishing and Distribution, Jordan, 2017.
-Dr. Mohammed Farid Al-Oraini; d. Muhammad al-Sayyid al-Fiqi, Maritime and Air Law, Al-Halabi Human Rights Publications, 2003.
- Dr. Mohamed Abdel-Fattah Turk, Maritime Collision, New University Publishing Publications, Alexandria, 2005.
- Dr. Mohamed El-Sayed El-Feky, Maritime Law, New University House, Alexandria, 2007.
- _ Dr.Mohamed Mohamed also, ship scientist, Egypt - Damietta, 2018.
- Research Office at Dar Al-Fikr, the comprehensive scientific encyclopedia, Dar Al-Fikr for printing, publishing and distribution, Lebanon, first edition, 2012.
- Dr. Hisham Faroun, Commercial and Maritime Law, Aleppo University Publications, 2nd edition, 1985.
- Dr. Hani Dwidar,the brief in Maritime Law, New University House, Alexandria, 2001.