

## مطالعه تطبیقی ثبت و تابعیت هواپیما

دکتر منصور جباری\*\*

### چکیده

در حمل و نقل هوایی بین المللی، حمایت از هواپیما، همیشه از اهمیت والایی برخوردار بوده است. تعلق یک هواپیما به کشور خاص، برای کشورهای ثالث نیز اهمیت ویژه‌ای دارد. هواپیما تابعیت کشوری را دارد که در آنجا ثبت می‌گردد. هر هواپیمایی که در حمل و نقل بین‌المللی اشتغال دارد، باید در کشوری ثبت و علایم مخصوص مربوط به آن کشور بر روی آن درج شود. چه مقرراتی در خصوص ثبت و تابعیت هواپیما در حقوق بین‌الملل وجود دارد؟ چه مقرراتی در مورد انتقال ثبت هواپیما اجرا می‌شود؟ در این مقاله، ثبت و تابعیت هواپیما در حقوق بین‌الملل و حقوق کشورهای ایران، انگلیس و کانادا مقایسه خواهند شد.

واژگان کلیدی: ثبت هواپیما، تابعیت هواپیما، گواهینامه قابلیت پرواز، هواپیمای کشوری، هواپیمای دولتی

## مقدمه

امر هوانوردی باید همانند سایر سیستمهای ارتباطی به وسیله دولتها کنترل شده، تحت نظارت قرار گیرد. برای تضمین امنیت هوانوردی باید استانداردهایی رعایت و مقرراتی درخصوص پرواز، فرود و عبور و مرور هواپیماها وضع و اجرا شود. هواپیما با توجه به وضعیت خاص آن با وسایل نقلیه دیگر متفاوت است. خلبان و خدمه و دیگر دست اندرکاران هواپیما موظفند از قوانین و مقررات هوایی ویژه‌ای تبعیت کنند.

وقتی هواپیماها در فضای کشورهای دیگر یا در دریاهاى آزاد پرواز می‌کنند، لازم است به کشورهای خاصی تعلق داشته باشند. بدین جهت لازم است هواپیماها به طریقی به قلمرو فضایی خاص مرتبط گردند. برای این کار، هر هواپیمایی باید در کشوری که متعلق به آن است، ثبت گردد. ثبت نه تنها وسیله احراز ملیت یک هواپیماست، بلکه از دیدگاه شناسایی مالکیت هواپیما، چگونگی نقل و انتقال آن و اعمال نظارت و کنترل، تحت صلاحیت کشوری قرار می‌گیرد که قانوناً هواپیما در آنجا به ثبت می‌رسد. ثبت هواپیما از دیدگاه صلاحیت دادگاهها و مسؤلیت کشورها نیز اهمیت ویژه‌ای دارد.

هیچ هواپیمایی نمی‌تواند اقدام به پرواز کند، مگر اینکه گواهینامه قابلیت پرواز از مقامات صلاحیتدار اخذ کرده باشد. این موضوع اهمیت بسزایی دارد، بنابراین در حقوق داخلی کشورها و در مقررات بین المللی بدان تصریح شده است. مطابق ماده ۳۱ کنوانسیون شیکاگو، هواپیماهایی که برای امور هوانوردی بین المللی به کار می‌روند، باید دارای گواهینامه قابلیت پرواز باشند و این گواهینامه از طرف مقامات صلاحیت دار کشوری که هواپیما در آن به ثبت رسیده، صادر و یا معتبر شناخته شده باشد.

چه مقرراتی در حقوق بین الملل درخصوص ثبت و تابعیت هواپیما وجود دارد؟ آیا کشورها ملزم هستند با توجه به مقررات بین المللی، قوانین خاصی را در داخل کشور خود تصویب کنند و به مرحله اجرا درآوردند؟ چه مقرراتی درخصوص هواپیماهای ثبت شده در کشور باید رعایت شود؟ مقررات داخلی یا بین المللی؟ در این تحقیق ابتدا به ثبت و تابعیت هواپیما در مقررات بین المللی پرداخته می‌شود، سپس مقررات سه کشور ایران، انگلیس و کانادا در این خصوص بررسی خواهد شد.

## گفتار اول - ثبت و تابعیت هواپیما در حقوق بین‌المللی

### الف - تعریف هواپیما

نخستین بار کنوانسیون مربوط به هوانوردی (معروف به کنوانسیون ۱۹۱۹ پاریس) تعریفی<sup>۱</sup> قابل قبول از هواپیما ارائه نمود که برطبق آن «هواپیما به هر وسیله‌ای که قادر باشد به هوا برخاسته یا در آن حرکت نماید، اطلاق می‌شود». این تعریف دستگاه‌هایی نظیر سفینه‌های هوایی، هواپیماهای بی‌موتور، بالونهای آزاد، بالونهای حامل سلاح جنگی و بالگرد را نیز دربر می‌گرفت، زیرا ملاک تعریف قابلیت برخاستن و پرواز در آسمان بود.

کنوانسیون بین‌المللی هواپیمایی کشوری (معروف به کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو)<sup>۲</sup> تغییری در تعریف هواپیما نداد.<sup>۳</sup> در حالی که اکثر معاهده‌های موجود، فاقد تعریفی از هواپیما بودند، تعریف معاهده پاریس به عنوان تعریف پذیرفته شده، در حقوق هوایی سالها به قوت خود باقی ماند. سرانجام سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) در سال ۱۹۶۷ تعریف جدیدی از هواپیما ارائه کرد که مطابق آن، هواپیما به هر وسیله‌ای اطلاق می‌شود که به کمک فشار هوا، به غیر از واکنش هوا در سطح زمین، حرکت نماید.<sup>۴</sup> خصوصیت برجسته این تعریف، اضافه شدن عبارت «به غیر از واکنش هوا در سطح زمین» است. افزودن این عبارت موجب گردید که وسایلی چون هاورکرافت (یک نوع کشتی که به کمک حجمی از هوای بسیار فشرده - که در محفظه‌ای در زیر وسیله نقلیه قرار دارد - بر روی زمین یا سطح آب، حرکت می‌کند) مشمول این تعریف

1. Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation, October 13, 1919 (Paris Convention); (1922) UNTS 173.

کنوانسیون پاریس نخستین سند حقوقی است که در حقوق هوایی به اجرا درآمده است. براساس این کنوانسیون که به وسیله ۳۲ کشور به تصویب رسیده بود، حاکمیت کامل و انحصاری کشورها بر آسمان خودشان به رسمیت شناخته شد. برای اینکه کنوانسیون مسائل فنی را هم در برگیرد، ضمایم چندی که به معیارهای قابلیت پرواز، گواهینامه صلاحیت برای خدمه و کارکنان هواپیما و نظایر آن مربوط شد، بدان اضافه گردید.

۲. کنوانسیون بین‌المللی هواپیمایی کشوری - که از این پس کنوانسیون شیکاگو نامیده می‌شود - در تاریخ چهارم آوریل ۱۹۴۷ به مرحله اجرا درآمد. این عهدنامه در کنفرانس بین‌المللی هواپیمایی کشوری که از اول نوامبر تا هفتم دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو برگزار شده بود، به تصویب رسید. امروز ۱۸۷ کشور عضو آن هستند که عملاً کل جامعه بین‌المللی را در برمی‌گیرد.

Chicago Convention, 1944, ICAO Doc, 7300/6, 156 UNTS 6605.

<http://www.icao.int/>

۳. تعریف مزبور در ضمایم ۶ و ۷ کنوانسیون شیکاگو وجود دارد.

4. ICAO Doc. No. 9294, Vol. II.

قرار نگیرد.<sup>۱</sup>

کنوانسیون شیکاگو هواپیماهای کشوری و دولتی را تفکیک نموده، مقرر می‌دارد که این کنوانسیون فقط نسبت به هواپیماهای کشوری تسری داشته، شامل هواپیماهای دولتی نمی‌گردد.<sup>۲</sup> مالکیت هواپیما و یا اداره شرکت هواپیمایی به وسیله دولت، نقشی در تعیین نوع هواپیما ندارد، بلکه واژه هواپیمای دولتی شامل هواپیماهایی است که در سرویسهای ارتش، گمرک و نیروی انتظامی استفاده می‌شوند. کنوانسیون، هواپیمای کشوری را تعریف نکرده، اما با توجه به اینکه هواپیماهای دولتی را برشمرده، می‌توان گفت هواپیماهایی که دولتی نباشند و پروازهای بین‌المللی انجام دهند، کشوری محسوب می‌شوند.<sup>۳</sup>

به دلیل ابهام واژه هواپیمای دولتی، حقوقدانان نظرات مختلفی در مورد دایره شمول آن بیان داشته‌اند. به نظر یک نویسنده،<sup>۴</sup> این نوع هواپیماها تحت کنترل دولت بوده، صرفاً برای تأمین اهداف دولتی از آنها استفاده می‌شود. به نظر وی هواپیماهای دولتی؛ هواپیماهای نیروی انتظامی، نظامی (هواپیماهایی که بخشی از نیروهای مسلح را تشکیل می‌دهند)، گمرکی، پست، هواپیماهای حامل سران کشورها و دیگر مقامات بلند پایه دولتی و هواپیماهای در حال مأموریت ویژه را در برمی‌گیرد.

هیچ یک از هواپیماهای دولتی کشورهای عضو معاهده، حق ندارد بدون اخذ اجازه (از طریق عقد قرارداد و غیره و با رعایت مفاد و شرایط آن) بر فراز خاک کشور دیگر پرواز کند و یا در آن فرود بیاید.<sup>۵</sup> و نیز «کشورهای متعاقد باید در هنگام وضع مقررات برای هواپیماهای دولتی خود، به امر امنیت و جلوگیری از مخاطرات هوایی برای هواپیماهای کشوری توجه لازم را مبذول دارند.»<sup>۶</sup>

هواپیماهای حامل سران کشورها و یا مقامات بلند پایه دولتی در مأموریتها، به عنوان هواپیماهای دولتی تلقی می‌شوند. معمولاً برای هواپیماها علامتهای ویژه دولتی وجود دارد

1. Matte, N.M. *Treaties on Air - Aeronautical Law*, (Montreal: Institute and Center of 1981) . 114-119, Verschoor, *An Air and Space Law*, McGill University, Carswell, Introduction to Air Law, (Deventer / Netherlands: Kluwer Law and Taxation Publishers, Denventer/ Neterlands, 1983 at 171-173.

۳. همان.

۲. کنوانسیون شیکاگو، همان، ماده ۳.

4. Verschoor, op. cit, p. 13.

۶. همان، ماده ۳(د).

۵. کنوانسیون شیکاگو، ماده ۳(ج).

(مانند هواپیماهای مخصوص عملیات نجات یا مأموریت‌های علمی و غیره). ماده ۳ کنوانسیون شیکاگو برای هواپیماهای دولتی تنظیم شده است که براساس پیشنهاد یک حقوقدان نیازمند اصلاحاتی به قرار زیر است:

- ۱ - درباره هواپیماهای تعیین شده در ماده ۳ (ب) توضیح بیشتری داده شود.
- ۲ - مقرراتی درخصوص هواپیماهای بهداشت عمومی اضافه گردد.
- ۳ - مقرراتی برای هواپیماهای حامل سران کشورها وضع گردد، زیرا اگر سران کشوری، از هواپیماهای کشوری و یا چارتر استفاده کنند، وضعیت حقوقی هواپیما نامشخص است.
- ۴ - از تعریف کلی برای واژه هواپیماهای دولتی خودداری می‌شود، زیرا در عمل گنجاندن همه عناصر مختلف هواپیمای دولتی، در یک فرمول امکان‌پذیر نیست.<sup>۱</sup>

#### ب - مقررات مربوط به ثبت و تابعیت هواپیما در مقررات بین‌المللی

موضوع ثبت و تابعیت هواپیما در بعضی از معاهدات بین‌المللی مطرح شده است. تلاش حقوقدانان برای تنظیم مقررات بین‌المللی هوایی، منجر به وضع مقرراتی در زمینه تابعیت هواپیما در کنوانسیون پاریس گردید. طبق ماده ۶ کنوانسیون پاریس، هواپیما، تابع کشوری است که در آن به ثبت رسیده است. مقررات مشابهی در ماده ۶ کنوانسیون ایپرو امریکن (مادرید)<sup>۲</sup> و ماده ۷ کنوانسیون پان امریکن (هاوانا)<sup>۳</sup> ذکر شده است.

مطابق ماده ۲۳ از بخش دوم کنوانسیون ۱۹۵۲ رم<sup>۴</sup> «... کشتی یا هواپیما در دریاهای آزاد، به

1. Vershoor, op. cit., at 29.

2. Madrid: Ibero-American Convention on Air Navigation (CIAANA), Known as Madrid Convention; (1972) XI, Rjidela 173; (1973) JAL 263.

بعد از کنوانسیون پاریس، کنوانسیون ایپرو امریکن در سال ۱۹۲۶ در مادرید به تصویب رسید. این کنوانسیون مشابهت زیادی با کنوانسیون پاریس داشت.

3. Havana (Habana); Inter-American International Convention on Commercial Aviation (Known as pan-American Convention); (1932) 129 LNTS 225.

4. Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface (Rome 1952 Convention) 310 UNTS 181; ICAO Doc. 7634; (1952) JALC 447; (1963) USA v r 318.

کنوانسیون ۱۹۳۳ رم در مورد خسارات وارده به اشخاص ثالث بر روی زمین است که کنوانسیون ۱۹۵۲ رم جایگزین آن شده است.

مثابه بخشی از سرزمین کشوری که در آن به ثبت رسیده است، تلقی می‌شود.<sup>۱</sup>

در سال ۱۹۴۴، کنوانسیون شیکاگو جایگزین کنوانسیونهای پاریس، مادرید و هاوانا شد. کنوانسیون شیکاگو، علاوه بر اینکه اساسنامه سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) محسوب می‌شود، عهدنامه چند جانبه‌ای برای برقراری نظم و امنیت و کمک به پیشرفت حمل و نقل بین‌المللی است. با در نظر گرفتن این اهداف، کنوانسیون، حقوق و تعهدات کشورهای عضو را در خصوص مسایل هواپیمایی کشوری تعریف و اعضا را متعهد کرده است تا در برنامه‌هایی که برای تسهیل حمل و نقل هوایی بین‌المللی و بهبود بخشیدن به خدمات هوانوردی ضروری است، همکاری مجدانه داشته باشند. اکثر کشورهای جهان به این کنوانسیون ملحق شده‌اند. مفهوم تابعیت، جایگاه خاصی در کنوانسیون شیکاگو داشته و جوانب آن مورد بحث قرار گرفته است.<sup>۲</sup> مطابق آن «هر هواپیما، تابعیت کشوری را دارد که در آنجا به ثبت رسیده است.»<sup>۳</sup> ضمناً هیچ هواپیمایی را نمی‌توان در بیش از یک کشور به ثبت رسانید، لیکن ثبت آن ممکن است از یک کشور به کشور دیگر تغییر یابد.<sup>۴</sup> ثبت یا انتقال ثبت هواپیما در هر کشور متعاهد، طبق قوانین و مقررات آن کشور انجام خواهد گرفت.<sup>۵</sup> «هر هواپیمایی که در سرریسهای هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارد، باید دارای علایم تابعیت کشور متبوع خود باشد.»<sup>۶</sup> کشورها تعهد کرده‌اند، بنا به درخواست دول متعاهد اطلاعات مربوط به ثبت و مالکیت هر هواپیمایی را که در آن کشور به ثبت رسیده است، به سایر کشورهای متعاهد و یا سازمان هواپیمایی کشوری ارسال دارند. ضمناً هر یک از کشورهای متعاهد ملزم است طبق مقرراتی که ایکائو ممکن است وضع نماید، اطلاعات و مدارک مربوط به مالکیت و مراقبت هواپیمایی را که در آن کشور به ثبت رسیده و معمولاً به امور هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارند، به سازمان مزبور ارسال نماید. اطلاعاتی را که ایکائو بدین ترتیب به دست می‌آورد، ممکن است در صورت تقاضای سایر کشورهای عضو معاهده در دسترس آنها قرار دهد.<sup>۷</sup>

۱. منصور جباری، حقوق بین‌الملل هوایی، انتشارات فروزش، تبریز، ۱۳۸۱، صص ۱۹ - ۲۳.

۲. ماده ۱۷ کنوانسیون شیکاگو.

۳. همان، ماده ۱۸.

۴. همان، ماده ۱۹.

۵. همان، ماده ۲۰.

۶. همان، ماده ۲۵.

ج - ثبت هواپیماهای متعلق به متصدیان حمل و نقل چند ملیتی

در بعضی مواقع هواپیمایی در شرکتهای چند ملیتی مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد. موضوع تابعیت و ثبت هواپیما در صورت بهره‌برداری مشترک از هواپیما ممکن است منجر به مشکلات سیاسی و حقوقی گردد. این مسأله در سال ۱۹۶۱ در مورد شرکت هواپیمایی ایرافریکا بدین صورت مطرح شد که آیا این نوع بهره‌برداری از هواپیما با مواد ۱۷ تا ۲۲ و مواد ۷۷ تا ۷۹ کنوانسیون شیکاگو - که به سازمانهای بهره‌برداری مشترک مربوطند - مطابقت دارد یا نه؟ به عبارت دیگر، آیا ماده ۱۸ کنوانسیون شیکاگو - که ثبت هواپیما در بیش از یک کشور را ممنوع نموده است - با ماده ۷۷ کنوانسیون مغایر است؟ مطابق ماده ۷۷ کنوانسیون، هیچ یک از مواد این کنوانسیون نباید مانع از آن شود که دو یا چند کشور عضو کنوانسیون نتوانند از تشکیل سازمانهای بهره‌برداری مشترک برخوردار شوند. ضمناً کلیه شرایط و مقررات مربوط به ملیت در این کنوانسیون باید در مورد هواپیماهای متعلق به سازمانها و سرویسهای هوایی مزبور رعایت گردد. کمیته حقوقی ایکائو موضوع را بررسی کرد و بدین نتیجه رسید که در صورت وجود شرایط زیر، نیازی به اصلاح کنوانسیون نخواهد بود:

الف - کشورهای مورد نظر، ثبت مشترک ایجاد نمایند؛

ب - ثبت مشترک به تعداد شرکت کنندگان، بخشهای متعدد داشته باشد؛

ج - هواپیما باید همیشه در یکی از کشورها ثبت گردد؛

د - به جای نشان ملی، هواپیمای ثبت شده از نشان مشترک استفاده کند؛

ه - کشوری که به عنوان کشور ثبت کننده هواپیما معین گردیده است، باید همه مراحل ثبت را که در کنوانسیون شیکاگو لازم شمرده شده است، طی نماید؛

و - کشورهایی که در ثبت هواپیما دخالت دارند، به طور تضامنی مسئولند

گفتار دوم - ثبت و تابعیت هواپیما در قوانین هواپیمایی کشوری

الف - تعریف هواپیما در قوانین هواپیمایی کشوری

قانون هواپیمایی کشوری جمهوری اسلامی ایران تعریف ساده‌ای از هواپیما ارائه کرده است. مطابق آن منظور از هواپیما وسیله نقلیه‌ای است که بتواند در نتیجه عکس العمل هوا خود را در

فضا نگه دارد.<sup>۱</sup> ضمناً قانون هواپیمایی کشوری ایران مربوط به هواپیماهای کشوری است و شامل هواپیماهای نظامی نمی‌باشد.<sup>۲</sup>

در حقوق کامن لا، اگر چه تلاشهایی برای تعریف هواپیما صورت گرفته است، ولی تعریف قابل قبولی در این سیستم برای هواپیما وجود ندارد. در این سیستم به کرات تلاش شده است هواپیما را با توجه به طبیعت وسایل نقلیه دیگر مثل اتومبیل و کشتی تعریف کنند<sup>۳</sup> ولی باید توجه کرد که علی‌رغم شباهت این وسایل نقلیه، هواپیما، با توجه به خصوصیات خاص آن، وسیله منحصر به فردی بوده و نمی‌تواند در همان طبقه‌بندی با دیگر وسایل نقلیه قرار گیرد.<sup>۴</sup> از دیدگاه فنی هم، قانون هواپیمایی کشوری انگلستان<sup>۵</sup> تعریف خاصی از هواپیما نکرده است، ولی مقررات هوانوردی<sup>۶</sup> آن، که در اجرای قانون هواپیمایی کشوری تهیه و تنظیم شده است، حاوی مقرراتی در این زمینه است. مقررات هوانوردی ۱۹۴۹ و ۱۹۵۴ هواپیما را بدین صورت تعریف کرده است: «هواپیما عبارت است از: هرگونه بالون، بادبادک<sup>۷</sup>، هواپیمای بی موتور، کشتی هوایی<sup>۸</sup> و ماشین پرواز<sup>۹</sup>، بنابراین، حتی مقررات هوانوردی انگلستان هم به برشمردن وسایلی که هواپیما نامیده می‌شوند اکتفا کرده است و تعریفی کلی از هواپیما ارائه نداده است. البته، قانون مزبور در ادامه برشمردن موارد مزبور به توضیح هر کدام از واژه‌های مزبور پرداخته است. قوانین بعدی انگلیس نیز همچون مقررات ۱۹۷۶ هوانوردی انگلستان، ضمن برشمردن موارد مذکور، چند مورد به این فهرست افزوده است که عبارتند از: هواپیمای قابل پرواز در سطح زمین با وجود برف و یخ<sup>۱۰</sup>، هواپیمای دریایی<sup>۱۱</sup>، هواپیمای آبی خاکی<sup>۱۲</sup>، هواپیمای بی موتور خود پرواز، ژیروپلین<sup>۱۳</sup> و هلیکوپتر.

۱. قانون هواپیمایی کشوری ایران، ماده ۱. ۲. همان، ماده ۲.

3. The British Nationality Act 1948 s. 32(5).

۴. مثلاً در این قانون، حمل پرندگان با هواپیما تابع قانونی مشابه حمل با کشتی است.

Pete Martin & J.D. Mc Clean et al., *Air Law, Shawcross and beaumont*, 4 th ed. Vol.1(London; butterworths, 1988) atp. 159.

5. The Civil Aviation Acts

6. Air Navigatio order

7. Kite

8. Airship

9. Flying Machine

10. Land plane

11. Sea planes

12. Amphibians

13. Gyro plane



علی رغم نبود تعریف مشخص در قوانین انگلستان و با توجه به مشخص شدن مصداقهای هواپیما، هیچ مشکلی در شناسایی هواپیما و اعمال مقررات هوایی بر آن در انگلستان وجود ندارد.

در بعضی از موارد در دادگاههای انگلستان، قوانین و مقررات مربوط به کشتی در خصوص هواپیما هم قابل اجرا دانسته شده است. علت این امر در بعضی از موارد صراحت قانون دریایی انگلیس است که در مواردی هواپیما را هم نام برده و قوانین مزبور را در خصوص آن هم قابل اعمال دانسته است. از جمله آنها می‌توان به عملیات نجات هواپیما و انهدام هواپیما در دریا و بنادر اشاره کرد.<sup>۱</sup> در بعضی از موارد هم علی‌رغم عدم ذکر کلمه هواپیما در قوانین دریایی، در بعضی از قضایا، قوانین دریایی در مورد هواپیما قابل استناد دانسته شده است.<sup>۲</sup>

با توجه به اینکه در توضیح مصداق هواپیما، انواع وسایل پروازی برشمرده نشده‌اند، بر این اساس، مقررات مربوط به هواپیما در مورد همه این وسایل پرواز قابل اجرا هستند. البته، باید این مطلب را هم افزود که در انگلستان مقررات خاصی هم وضع شده‌اند که مخصوص نوع خاصی از هواپیما هستند و در مورد انواع وسایل پروازی به کار نمی‌روند.<sup>۳</sup> قوانین انگلستان هم همچون کنوانسیونهای بین‌المللی و مقررات بسیاری از کشورها، هواپیماها را از نظر نوع استفاده طبقه‌بندی کرده است. مطابق آن، تعدادی از انواع مختلف هواپیماها در زمره هواپیماهای تجاری (از جمله هواپیماهایی که برای حمل و نقل، آموزش، یک‌کش<sup>۴</sup> و...) قرار می‌گیرند و تعدادی دیگر در جرگه هواپیماهای دولتی هستند. همچنین قوانین انگلستان هواپیماها را به منظور اعطای قابلیت پرواز و اعطای مجوز و گواهینامه تقسیم‌بندی می‌کنند. در این کشور مقررات مفصلی در خصوص هر کدام مقرر شده است که پرداختن به آنها خارج از مباحث این مقاله است.

#### ب - شرایط و نحوه ثبت هواپیما در قوانین هوایی کشوری

قانون هوایی کشوری ایران<sup>۵</sup> مقرراتی در زمینه ثبت و تابعیت هواپیما دارد. مطابق آن،

1. The Prize Act 1939 and the prize Salvage Act 1944 (2 Halsbury's *Laws of England* (4th edn).

2. Martin, op. cit., at 160.

3. Air Navigation Order, 1976, S. 1, 1976, No. 1783, Sch. I part A; *Air Law*, op. cit., at 162.

4. Aircraft towing or being towed

۵ سازمان هوایی کشوری، مجموعه قوانین و مقررات هوایی کشوری، چاپ اول، سال ۱۳۷۵، ص ۱.

«برای اینکه هواپیمایی به تابعیت ایرانی شناخته شود، باید در دفتر ثبت هواپیماها که در اداره کل هواپیمایی کشوری نگهداری می‌شود، به ثبت برسد.»<sup>۱</sup> اگر هواپیمایی در کشور دیگری به ثبت رسیده باشد، در صورتی می‌تواند در ایران به ثبت برسد، که از ثبت کشور مزبور خارج شده باشد. ضمناً هواپیما باید به شخص حقیقی یا حقوقی ایرانی تعلق داشته باشد. اگر هواپیما به شرکتی غیر ایرانی تعلق داشته باشد، در صورتی در ایران قابل ثبت خواهد بود که اولاً اقامتگاه آن شرکت در ایران باشد و ثانیاً سهام آن شرکت با نام بوده و اکثریت سهام آن به اتباع ایرانی تعلق داشته باشد.<sup>۲</sup>

مطابق قوانین ثبت و مالکیت هواپیما در کانادا، هیچ فردی مجاز نیست مالک هواپیمایی بوده و آن را مطابق قوانین کانادا به ثبت برساند، مگر آنکه ۱۶ سال تمام داشته باشد. اشخاص حقوقی که تابعیت کانادا را نداشته باشند، ولی تحت قانون کانادا دارای شخصیت حقوقی بوده و یا تحت قوانین یکی از ایالت‌های کانادا شکل گرفته و ثبت شده باشند، به شرط رعایت استانداردهای ثبت هواپیما و علائم مربوط به آن، می‌توانند هواپیمایی را در کانادا به ثبت برسانند. البته، وزیر مربوطه می‌تواند استثنائاتی را بپذیرد.<sup>۳</sup>

به منظور ثبت هواپیمایی در کانادا به غیر از بالون، بدنه خارجی، پوسته و ساختمان هواپیما هويت آن را تشکیل می‌دهد. در صورتی که بدنه خارجی، پوسته و ساختمان هواپیما فرسوده شود، هواپیما اسقاطی تلقی و از رده خارج می‌شود. به منظور ثبت بالون در کانادا، پوشش بالون هويت آن را می‌سازد و در صورتی که پوشش آن صدمه ببیند، از رده خارج می‌شود.<sup>۴</sup> هیچ کس حق ندارد هواپیمایی را که بر طبق قانون ثبت نشده، یا تاریخ ثبت موقت آن منقضی شده و یا ثبت آن باطل شده باشد، در داخل یا خارج از کشور کانادا به پرواز درآورد. اسناد مربوط به ثبت و تابعیت هواپیما باید همواره در داخل هواپیما نگهداری شود.<sup>۵</sup> چنانچه هواپیمایی در یک کشور خارجی که با کانادا معاهده دو جانبه‌ای نداشته، ثبت شده باشد ممکن است وارد کانادا شده، یا در آنجا به کار گرفته شود؛ مشروط بر اینکه از اداره ثبت کانادا تقاضای مجوز نموده و وزیر با پرواز آن موافقت کرده باشد. در این صورت وزیر شرایطی را مشخص خواهد کرد که هواپیما باید آنها

۱. همان، ماده ۸۱.

۲. همان.

3. Canadian Aviation Law, Division II-Aircraft Registration, General, Sec. 202. 15 (1), as amended to December 2004.

4. *Ibid* . 202. 19.5. *Ibid* . 202. 26.

را رعایت کند.<sup>۱</sup> اداره ثبت و تابعیت هوایما در کانادا وظیفه دارد پس از ثبت هر هوایما، اطلاعات مربوط به آن را منتشر کند. اطلاعات منتشره شامل نوع ثبت (ثبت دائم یا موقت)، نام و مشخصات مالک، علامت ثبت و هر مشخصه‌ای خواهد بود که به نظر اداره مربوطه، ضروری تشخیص داده شود.

ثبت و تابعیت هوایما در بریتانیا از پیچیدگی خاصی برخوردار است. مطابق قانون ۱۹۴۹ هوایمایی کشوری انگلیس، ملکه می‌تواند قانونی را برای ثبت هوایما در پادشاهی انگلستان تصویب کند.<sup>۲</sup>

عبارت پادشاهی انگلستان معمولاً به بریتانیا (انگلستان، اسکاتلند و ولز) و ایرلند شمالی اشاره دارد. قدرت ملکه معمولاً جزایر مانش<sup>۳</sup>، جزیره من<sup>۴</sup> و دیگر سرزمینهای تحت قیمومت را نیز دربرمی‌گیرد. در این مقاله، منظور از انگلستان، هوایمایی ثبت شده در بریتانیا و ایرلند شمالی است.

عبارت مشترک المنافع به وسیله قانون هوانوردی سال ۱۹۷۹ تعریف شده است که مطابق آن، این عبارت شامل پادشاهی انگلستان، جزیره من و کشورهای ذکر شده در بند (۳) است. قانون ۱۹۴۸ شامل تابعیت انگلیس و تمامی سرزمینهایی که محدوده پادشاهی را تشکیل می‌دهند، یا سرزمینهایی که پادشاه در آن صلاحیت و اقتدار قضایی دارد، خواهد بود.

به طور کلی، قانون هوایمایی کشوری هیچ تمایزی بین هوایمایی ثبت شده در سرزمینهای تحت اقتدار انگلستان و هوایماهای ثبت شده در کشورهای خارجی قایل نشده است. تفاوت اصلی بین هوایمایی ثبت شده در انگلستان و هوایمایی ثبت شده در هر جای دیگر است. بنابراین، عبارت هوایمایی مشترک المنافع به معنی هوایمایی ثبت شده در کشورهای مشترک المنافع است که در بالا تعریف شد و تمامی هوایماهای دیگر از نظر قانون انگلیس هوایماهای خارجی و یا هوایماهای بدون تابعیت هستند.<sup>۵</sup>

در انگلستان، مسؤولان هوایمایی کشوری مسؤولیت ثبت هوایما را به عهده دارند.<sup>۶</sup>

1. *Ibid* . 202. 43.

2. Sec. 2(2) of the Royal and parlamentary Titles Act 1927.

3. Channil Islands.

4. Isle of Man

5. Sec. 2(2) of the Royal and Parlimentaary Titles Act. 1927. arts 3.4 and 77.

6. U.K. Air Navigation order 1976, S.I, 1976, No 1783. Art. 4 (1).

هواپیماهایی که می‌توانند در انگلستان ثبت شوند با دو کشور ایران و کانادا متفاوتند. در این کشور به منافع عمومی توجه خاصی شده است. در موارد مشروحه ذیل، هواپیما نمی‌تواند در انگلستان به ثبت برسد یا ثبت آن ادامه یابد:

۱- هواپیما در جایی خارج از انگلستان به ثبت رسیده باشد؛<sup>۱</sup>

۲- ثبت هواپیما در یکی از کشورهای مشترک المنافع ترجیح داده شود؛<sup>۲</sup>

۳- از نظر منافع عمومی ثبت هواپیما یا ادامه فعالیت آن در انگلستان به مصلحت نباشد؛<sup>۳</sup>

۴- شخص حقیقی یا حقوقی که از نظر حقوقی سهم یا منافی در هواپیما دارد، تابعیت ایرلند را داشته، یا شرکیتی باشد که فعالیت تجاری آن در اسکاتلند متمرکز است، یا شخصی باشد که در یکی از کشورهای مشترک المنافع فعالیت داشته یا مرکز اصلی فعالیت وی در یکی از این کشورها باشد.<sup>۴</sup>

علی‌رغم شرایط مذکور، مسؤولان هواپیمایی کشوری انگلیس ممکن است شخصی را که مطابق شرایط مذکور، نمی‌تواند هواپیمایی را در انگلیس به ثبت برساند، ثبت هواپیمای وی را قبول نمایند، به شرطی که وی ساکن انگلیس بوده<sup>۵</sup> و مرکز فعالیت تجاری وی نیز در انگلستان باشد یا این که هواپیمای خود را در اختیار شرکیتی قرار دهد که شرایط ثبت در انگلستان را داراست.<sup>۶</sup>

درخصوص شرایط ثبت هواپیما در انگلیس و مدارکی که باید به وسیله متقاضی ارائه شود، در مواردی با شیوه ثبت در کانادا تشابه دارد، لیکن مطابق قانون هواپیمایی انگلیس در صورتی که شخص ثالثی حقی بر هواپیما پیدا می‌کند، ثبت هواپیما لغو می‌گردد و ثبت کننده مکلف است، مراتب را بلافاصله به اطلاع اداره مربوط برساند.<sup>۷</sup> مورد دیگری که با حقوق کشورهای ایران و کانادا متفاوت است، درخصوص حقوق راهنین نسبت به هواپیماست. مطابق بند ۱۷ ماده ۴ قانون هواپیمایی کشوری انگلیس، در صورتی که هواپیمایی در رهن اشخاص متعدد باشد و همه اشخاص مزبور با لغو ثبت هواپیما موافق نباشند، ثبت هواپیمای مزبور به قوت خود باقی خواهد بود. در این موارد، مقامات هواپیمایی کشوری باید به مصلحت عمومی بیندیشند و هر چه به

1. *Ibid.* art. 4(2)(a).

2. *Ibid.* art. 4(2)(c).

3. *Ibid.* art. 4(2)(d).

4. *Ibid.* art. 4(2)(b).

5. *Ibid.* art. 4(4).

6. *Ibid.* art. 4(5).

7. *Ibid.* art. 4(10).

صلاح جامعه است، عمل نمایند.<sup>۱</sup>

### ج - ثبت انواع مختلف هواپیما

قانون هواپیمایی کشوری ایران و آیین نامه ثبت و تابعیت هواپیما در این کشور، در مورد ثبت و تشریفات مربوط به انواع مختلف هواپیما تفکیکی قایل نشده‌اند. مطابق قانون مربوط به ثبت هواپیمایی کشوری کانادا، هواپیما با عنوانهای هواپیمای کشوری، دولتی و خصوصی به ثبت خواهد رسید. هواپیمایی که مالکیت آن به طور کامل متعلق به دولت بوده و در خدمت دولت کانادا قرار گرفته، استفاده شود، به عنوان هواپیمای دولتی ثبت می‌شود. وسیله‌هایی مثل هلی‌کوپتر که برای آموزش به پرواز درمی‌آیند، به عنوان هواپیمای کشوری ثبت می‌شوند.<sup>۲</sup> متقاضی ثبت، علاوه بر تعیین نوع استفاده از هواپیما، باید اطلاعات لازم از جمله مدل، شماره سریال و کارخانه سازنده و وضعیت فعلی هواپیما را در تقاضانامه خود مشخص نماید. متقاضی همچنین باید ثابت نماید که هواپیمای مورد نظر در هیچ کشوری قبلاً به ثبت نرسیده و اگر به ثبت رسیده، از ثبت آن کشور خارج شده است.<sup>۳</sup> پس از ثبت هواپیما، مالک آن باید به طور مرتب وضعیت هواپیمای خود را به اداره ثبت هواپیما گزارش نماید. گزارش مزبور شامل تعداد پروازها، نوع پرواز، تعداد توقفها و زمان پرواز در مدت ثبت خواهد بود.<sup>۴</sup>

### د - تشریفات و آیین نامه ثبت هواپیماها

آیین نامه ثبت و تابعیت هواپیماهای ایرانی در سال ۱۳۴۳ تهیه و به تصویب دولت رسیده است.<sup>۵</sup> مطابق آن، تقاضای ثبت هواپیما باید از طرف مالک یا نماینده او بر روی برگه ویژه‌ای که سازمان هواپیمایی کشوری برای آن تخصیص داده تنظیم و به سازمان تحویل گردد. اداره مزبور پس از بررسی شرایط، آن را در دفتر ثبت هواپیماها ثبت و علایم ثبت و تابعیت هواپیما را تعیین

1. *Ibid.*, art. 4(16).

2. Canadian Aviation Law, Division II- Aircraft Registration, General. Sec. 202. 16 & 17.

3. Canadian Aviation Law, Subpart 2, Division I-Aircraft MarKing and Registration, Sec. 222. 02.

4. *Ibid.* 222. 15.

۵. مجموعه قوانین و مقررات هواپیمایی کشوری، همان، ص ۵۷۱.

و گواهی نامه ثبت و تابعیت را صادر می‌نماید.<sup>۱</sup> کلیه اطلاعاتی که در گواهینامه ثبت و تابعیت هواپیما ذکر می‌شود، باید در دفتر ثبت هواپیما که در اداره کل هواپیمایی کشور نگهداری می‌شود درج گردد. آگواهینامه‌های مزبور همیشه باید در هواپیما موجود باشد تا در صورت لزوم به مقامات صلاحیت‌دار ارایه گردد.<sup>۲</sup> هواپیما از تاریخی که ثبت می‌گردد، تابعیت ایرانی خواهد داشت.<sup>۳</sup>

مقررات دقیقتر و کاملتری در قانون کانادا در خصوص ثبت و تابعیت هواپیما وجود دارد. مطابق قانون هواپیمایی کشوری کانادا، هیچ شخصی نمی‌تواند هواپیمایی را در کانادا به پرواز درآورد، مگر آنکه در کانادا یا در یکی از کشورهای دیگر طرف قرارداد با کانادا طبق قانون ثبت رسیده و علایمی مطابق قانون بر روی آن درج شده و قابل رؤیت باشد.<sup>۴</sup> علایم درج شده روی هواپیما در خصوص هواپیمای کانادایی باید مطابق قوانین هواپیمایی کانادا بوده و در خصوص هواپیماهای ثبت شده در کشورهای خارجی، قوانین مربوطه در کشور مزبور باید رعایت شده باشد.<sup>۵</sup> در مواردی ممکن است، امکان درج علایم خاص روی هواپیما امکان نداشته باشد. مثلاً ممکن است هواپیمایی برای نمایش هوایی یا تهیه فیلم تلویزیونی به کار رود در این صورت، متقاضی پرواز هواپیما باید کتباً از وزیر تقاضای مجوز کند. وزیر می‌تواند مجوز لازم را صادر و یا آن را منوط به شرایطی خاص نماید که دارنده مجوز باید کلیه آنها را رعایت نموده، مجوز را بهنگام پرواز به همراه خود داشته باشد.<sup>۶</sup>

در صورت درخواست صدور و یا رزرو علامت ثبت، وزیر، مقررات مربوطه را بررسی و در صورت احراز شرایط، برحسب مورد علامت ثبت مورد تقاضا را ثبت و یا رزرو خواهد کرد. ثبت علامت دوازده ماه معتبر خواهد بود و متقاضی باید ظرف مدت مذکور هواپیمای خود را ثبت نماید. علامت مذکور ممکن است برای هواپیمای ملی و یا هواپیمای خارجی به کار رود. در صورتی که متقاضی از علامت ثبت شده در مدت دوازده ماه استفاده نکند، علامت ثبت شده

۱. همان، ماده ۲.

۲. همان، ماده ۱.

۳. همان، ماده ۱.

۴. همان، ماده ۳.

5. Canadian Aviation Law, Subpart 2, Division I-Aircraft Marking and Registration, Sec. 202. 01 (1)(a), 202.13, as amended to December 2004.

6. *Ibid.* 202. 01(1)(Lo)

7. *Ibid.* 202. 01(2),(30),(4).

باطل خواهد شد.<sup>۱</sup>

برای مشخص شدن تابعیت هواپیماهایی که قبل از سال ۱۹۷۴ ثبت شده‌اند، و هواپیماهایی که پس از این تاریخ به ثبت رسیده‌اند، علامتهای مختلفی روی هواپیما درج می‌شود. علاوه بر آن علامت خاص، نشانی که از چهار حرف تشکیل می‌شود به عنوان علامت ثبت باید روی هواپیما حکا شود.<sup>۲</sup>

شماره ثبت و نشانهای ویژه روی هواپیما نباید از روی آن پاک شوند، مگر آنکه هواپیما به طور کلی از سرویس خارج شود، به خارج از کانادا صادر شود، در موقع انجام تعمیرات و به کار اندازی کردن علامات ضروری باشد، نوع علامت مطابق قانون تغییر داده شود، وزارت مربوطه حذف علامت روی هواپیما را خواستار شود یا چنین مجوزی را صادر کند.<sup>۳</sup> قانون ثبت و تابعیت هواپیما در کانادا برای شیوه ثبت و درج نشانها روی هواپیماهای متعلق به کارخانجات کانادایی سازنده هواپیما، که قبل از فروش به دلایلی همچون آزمایش هواپیما، مجبورند هواپیما را به پرواز درآورند، وظایفی مشخص کرده است، از جمله این که سازندگان هواپیما باید علامتهای ویژه‌ای روی هواپیما درج نمایند.<sup>۴</sup> درخصوص درج علامت بر بدنه هواپیما در حقوق انگلستان موارد مشابهی با حقوق کانادا دیده می‌شود. مراجعه به قانون انگلستان نشان می‌دهد که بعضی از اشیای پرنده همچون بالونها، گلایدر و کایت در شرایطی می‌توانند از این امر مستثنی شوند.<sup>۵</sup>

#### ه - ثبت موقت هواپیما

سازمان هواپیمایی کشوری ایران مجاز است، در موارد خاص به هواپیماهای خارجی اجازه دهد که بدون دارا بودن گواهینامه ثبت و تابعیت و علایم ثبت تابعیت ایرانی، در فضای ایران پرواز نمایند. در این قبیل موارد سازمان هواپیمایی کشوری برای هواپیمای مزبور، مجوز موقت صادر و آن را در دفتر مخصوص ثبت هواپیما، که در سازمان هواپیمایی کشوری موجود است، ثبت خواهد نمود.<sup>۶</sup> آیین نامه ثبت هواپیما، از بیان توضیحات بیشتر درباره «موارد خاص»

1. *Ibid.* 202.02(1)to(4).

2. *Ibid.* 202.04.

3. *Ibid.* 202.07.

4. *Ibid.* 202.07.

5. *Ibid.* art.5(1).

۶- ماده ۴ آیین نامه ثبت هواپیما مصوب ۱۳۴۳/۱۱/۲۴. آیین نامه ثبت هواپیما در تاریخ ۱۳۷۳/۱۱/۱۵ به

فوق‌الذکر خودداری نموده، تشخیص این موضوع را که در چه مواردی به هواپیماهایی که گواهینامه ثبت و تابعیت و علایم ثبت تابعیت ایرانی را ندارند، می‌تواند اجازه ثبت موقت بدهد، به عهده سازمان هواپیمایی کشوری واگذار نموده تا در این مورد راساً اقدام نماید، که این مورد ممکن است مشکلاتی را در تابعیت هواپیماهایی که در ایران به پرواز درمی‌آیند، به وجود آورد.<sup>۱</sup> آیین‌نامه ثبت هواپیما که در سال ۱۳۷۳ اصلاح شده است، دو تغییر اساسی در این آیین‌نامه به وجود آورده است: نخست اینکه مدت زمان اعطای اجازه موقت را از سه ماه به یک سال تغییر داده و آن را قابل تمدید اعلام نموده است، و دوم اینکه اختیار اعطای مجوز موقت پرواز را که در قانون قبلی، از اختیارات شورای عالی هواپیمایی کشوری بود، در اصلاحات جدید، در اختیار وزیر راه و ترابری گذاشته شده است.<sup>۲</sup> به وزیر راه و ترابری اختیار داده شده است، تا مدت مذکور را در مورد هواپیماهای استیجاری و اجاره به شرط تملیک نیز تمدید نماید.<sup>۳</sup> با توجه به تحریمهای اعمال شده علیه جمهوری اسلامی ایران در سالهای پس از انقلاب اسلامی، سیستم بهره‌برداری به صورت اجاره در صنعت هوایی کشور توسعه یافته و موجب شده است تا سازمان هواپیمایی کشوری از اختیار خود، در صدور مجوز موقت ثبت و تابعیت هواپیما در سطحی گسترده استفاده نماید.

حمل و نقل هوایی، آثار قابل توجهی در اقتصاد کشورها داشته و موجب شده است دولتها برای تأمین نظم و دوام این فعالیت نهایت تلاش خود را به کار گیرند. ثبت و تابعیت هواپیماها و کنترل دولتها، موجب می‌شود هواپیماهای متعلق به یک کشور، در زمینه حمل و نقل هوایی داخلی آن کشور فعالیت داشته باشند. اختیار اجازه اعطای مجوز ثبت و تابعیت موقت به وزیر راه و ترابری خود جای سؤال دارد.

به نظر می‌رسد که هیچ کدام از اصلاحات انجام شده به نفع کشور نباشد. افزودن مدت اجازه موقت پرواز برای هواپیماهای خارجی موجب خواهد شد آنان بیشتر بتوانند از مزایایی که دولت برای هواپیماهای ایرانی قایل شده است، بهره‌مند شوند. همچنین اختیار تصمیم‌گیری در این خصوص به یک نفر (وزیر راه و ترابری) موجب خواهد شد تصمیمات با درایت کمتری اتخاذ

استناد ماده ۲۲ قانون هواپیمایی کشوری به وسیله هیأت وزیران اصلاح شده است.

۱. همان، تبصره ۱ ماده ۴.

۲. همان.

۳. همان، تبصره ۲ ماده ۴.



شوند، و مسائل، نیازهای مقطعی و توجیهات اجرایی بیشتر مدنظر قرار گیرند. در کانادا در موارد مختلف ممکن است گواهینامه موقت ثبت به هواپیما داده شود. در صورتی که مدارک مربوط به ثبت یا سوابق ثبتی شرکت متقاضی ثبت هواپیما ناقص بوده و یا به دلایلی مراحل اداری ثبت پایان نیافته باشد، به هواپیمای مزبور گواهی ثبت موقت اعطا می‌شود. قانون مزبور، درخصوص گواهی ثبت موقت، بین موارد متعدد، تفاوت قایل شده است. به عبارت دیگر، دلیل اعطای گواهی موقت (مانند عدم تأمین شرایط ثبتی یا نقص در تکمیل مدارک...) در اعطای نوع گواهی موقت مؤثر است.<sup>۱</sup> تاریخ انقضای گواهی موقت نیز، بستگی به علت صدور این نوع گواهی دارد و بسته به مورد، اعتبار آن منقضی خواهد شد.<sup>۲</sup>

#### و - ثبت مشروط هواپیما

ثبت مشروط هواپیما در قانون کانادا پیش بینی شده است. مطابق آن اگر هواپیمایی در کانادا یا کشور دیگری به ثبت نرسیده باشد، حق پرواز به کانادا یا در داخل کانادا از فرودگاهی به فرودگاه دیگر رانخواهد داشت، مگر اینکه مالک آن تقاضای ثبت مشروط را نموده و با آن موافقت شده باشد. در گواهینامه ثبت مشروط، شرایطی که پرواز امن را تضمین می‌کند، مقصد پرواز و نیز تاریخ پرواز ذکر می‌گردد. گواهینامه مشروط، برای پروازی معتبر است که ویژه آن پرواز صادر شده، و پس از آن اعتبار ساقط خواهد شد. در صورتی که دارنده گواهینامه مشروط برخلاف شرایط مذکور در گواهینامه عمل نماید، گواهینامه مشروط لغو خواهد شد.<sup>۳</sup>

#### ز - تغییر مالک هواپیما و خروج هواپیما از تابعیت

مطابق قانون ایران، در صورت تغییر مالک هواپیما، مالک اول یا قائم مقام قانونی او، و در صورت فوت مالک، وارث یا قائم مقام قانونی او باید مراتب را کتباً به اداره کل هواپیمایی کشوری اعلام کنند. اداره مزبور، شرایط مالک جدید را بررسی و در صورت وجود شرایط ثبت، هواپیما را به نام مالک جدید ثبت، و تابعیت جدیدی به نام وی صادر خواهد نمود.<sup>۴</sup> بدیهی است

1. *Canadian Aviation Law, Division II-Aircraft Registration*, Sec. 202. 17.

2. *Ibid* .202.25.

3. *Ibid* .202.34.

۴. آیین نامه ثبت، همان، ماده ۵.

در صورت عدم احراز شرایط ثبت، ثبت هواپیما و همچنین گواهینامه ثبت و تابعیت آن باطل می‌شود.

برای ثبت هواپیما و کسب تابعیت ایرانی، شرایطی در صفحات پیشین ذکر گردید. کلیه شرایط مربوط، باید به هنگام ثبت هواپیما موجود باشد. در صورتی که پس از ثبت هواپیما، یکی از شرایط مزبور از بین برود، و یا مالک آن تغییر تابعیت دهد، ثبت هواپیما و همچنین گواهینامه ثبت و تابعیت آن، از تاریخ وقوع یکی از علل مذکور باطل می‌شود.<sup>۱</sup> در صورت ابطال گواهینامه ثبت و تابعیت هواپیما، دارنده مکلف است، عین گواهینامه را به اداره کل هواپیمایی کشوری مسترد نماید.

در این زمینه، در حقوق کانادا هم، قوانین تقریباً مشابه قوانین ایران تبیین شده است. مطابق آن، چنانچه شخصی که هواپیما به نام وی ثبت شده است، هر قسمت از هواپیما یا تصدی آن را متقل کند، اعتبار ثبت هواپیما باطل می‌گردد. در این صورت وی مکلف است، حداکثر ظرف مدت هفت روز از انتقال آن، مراتب را به صورت مکتوب، به اداره ثبت هواپیما اطلاع دهد. مطابق قانون این کشور، زمانی فردی تصدی قانونی هواپیمایی را دارد، که وی مسئولیت کامل، برای عملیات و نگهداری هواپیما را به عهده داشته باشد.<sup>۲</sup> زمانی که تصدی قانونی، یا کنترل هر قسمت از یک هواپیمای کانادایی انتقال داده می‌شود، و مالک جدید شرایط لازم برای ثبت را دارا باشد، هواپیما باید با ثبت موقت به نام مالک جدید ثبت شود. وقتی که نام، آدرس یا دیگر اطلاعات مالک ثبت کننده هواپیما تغییر کند، یا اگر کلیه شرایط ثبت و تابعیت وجود داشته باشد، هواپیما ثبت موقت خواهد شد.<sup>۳</sup>

اگر تصدی قانونی و کنترل هواپیما برای بار دوم انتقال داده شود، هواپیما نباید به نام مالک جدید به صورت موقت ثبت شود، حتی اگر مالک جدید کلیه شرایط لازم را برای ثبت فراهم سازد.<sup>۴</sup>

اگر هواپیمایی که تابعیت کانادا را دارد، فروخته یا به اجاره داده شود و مالک جدید و یا موجر شرایط لازم را برای ثبت هواپیما نداشته و در زمان فروش یا اجاره هواپیما در خارج از کانادا بوده

۱. قانون هواپیمایی کشوری، ماده ۱۲.

2. Canadian Aviation Law, Division II-Transfer of Legal Custody and Control, Sec.202.35.

3. *Ibid* .202.36(4)

4. *Ibid* .202.36(2)

باشد، و یا فروشنده یا موجر اظهار نماید که هوایما را برای فروش یا اجاره صادر نموده است، مکلف است مراتب فروش یا اجاره را به مسؤولان اطلاع بدهد و کلیه علامات ثبت و تابعیت را از بدنه هوایما پاک نماید.<sup>۱</sup>

### ح - ضمانت اجرای مقررات ثبت هوایما

طبق قانون هوایمایی کشوری ایران، هوایمایی که در ایران به ثبت می‌رسد، باید کلیه شرایط مندرج در این قانون را داشته باشد. قانون مزبور محدودیتهایی را به همراه ضمانتهای اجرایی لازم در استفاده و راندن هوایمایی غیر ایرانی یا هوایمایی ایرانی، با اسناد مجعول پیش بینی کرده است. این قانون برای هر کس که دانسته، هوایمایی را که دارای علامات ثبت و تابعیت مجعول یا فاقد نشانهای ثبت و تابعیت باشد، براند و همچنین هر کس که دانسته هوایمایی را که بدون مجوز، علامت تابعیت ایرانی بر روی آن نصب شده، در خارج از کشور براند، مجازاتی تعیین کرده است.<sup>۲</sup>

### ط - اجرای مقررات مربوط به هوانوردی

قوانین و مقررات مربوط به هوانوردی، در هر یک از کشورهای عضو کنوانسیون شیکاگو، باید بدون اعمال تبعیض درخصوص هوایماهایی که به آن کشور داخل یا از آن خارج می‌شوند، تا هنگامی که در خاک آن کشور باشند، رعایت گردد.<sup>۳</sup> همچنین قوانین و مقررات قابل اجرای هر یک از کشورها، درخصوص ورود و خروج مسافران و کارکنان یا بار هوایما از قبیل مقررات مربوط به ورود، ترخیص، مهاجرت، گذرنامه، گمرک و قرنطینه باید از طرف همه مسافران و کارکنان رعایت شود.<sup>۴</sup> طبق ماده ۲۳ کنوانسیون شیکاگو، هر یک از کشورهای عضو کنوانسیون تعهد می‌کند، که تا حد امکان مقرراتی را در مورد تشریفات گمرکی و مهاجرتی که در امور هوانوردی بین المللی مؤثر است، طبق اصول و ترتیبات تابع این کنوانسیون که در مواقع معینی پیشنهاد یا وضع می‌شود، به مرحله اجرا گذارد. کلیه کشورها باید مراقب باشند، که هوایماهای

1. *Ibid* .202.38.

۲. قانون هوایمایی کشوری ایران، مواد ۲۴ و ۲۵.

۳. کنوانسیون شیکاگو، ماده ۱۱.

۴. همان، ماده ۱۳.

آنان، هنگام عبور از آسمان و یا حرکت در داخل کشوری، مقررات و آیین نامه‌های مربوط به پرواز و حرکت هواپیما را که در آن کشور نافذ است، رعایت کنند. در ضمن، کشورها باید برای انطباق آیین نامه‌های هوانوردی خود با مقررات کنوانسیون شیکاگو بکوشند.<sup>۱</sup> در اجرای مقررات این کنوانسیون در وضع قوانین برای هواپیما، انگلستان مقرراتی در این زمینه وضع و حتی اعتباری فرا سرزمینی به این قوانین نسبت به کلیه هواپیماهایی که در این کشور به ثبت می‌رسند، اعطا نموده است.<sup>۲</sup> مطابق آن، کلیه مقرراتی که درخصوص هواپیماهایی که در انگلستان به ثبت می‌رسند اجرا می‌شود، عیناً در مورد همین هواپیماها وقتی خارج از این کشور پرواز می‌کنند، اجرا می‌گردد.<sup>۳</sup>

علاوه بر آن، کلیه مقررات هوانوردی انگلستان، که اجرای اموری را درخصوص هواپیما برعهده هر کس گذاشته باشد، در مورد کلیه هواپیماهایی که در این کشور به ثبت می‌رسند، اجرا خواهد شد. در این خصوص فرقی نمی‌کند هواپیمای مزبور در انگلستان به پرواز درآید یا در هر کشور دیگری به پرواز مشغول باشد. این مقررات شامل هر کس است و «هرکس» در این ماده اعم از خدمه هواپیما یا هر شخص دیگری است که مسؤولیتی بر عهده وی باشد. مقررات هوانوردی انگلستان اضافه می‌نماید که اگر انجام دادن کاری در مورد هواپیما منع شده باشد، این مقررات نیز در مورد هر کس (خدمه یا دیگر افراد خارج از هواپیما)، در انگلستان یا هر کشور دیگری در مورد هواپیماهای ثبت شده در این کشور، به طور یکسان اجرا خواهد شد.<sup>۴</sup>

۱. همان، ماده ۱۲.

2. Civil Aviation Act 1949, ss. 59(1), 60.62.

این مقررات در اجرای ماده ۱۲ کنوانسیون ۱۹۴۵ شیکاگو تدوین یافته‌اند که مطابق آن «هر کشور متعاهدی تعهد می‌نماید تدابیری اتخاذ کند که هر هواپیمایی که بر فراز قلمرو آن به پرواز مبادرت می‌کند و هر هواپیمایی که علامت تابعیت آن کشور را داراست، در هر کجا که هست، مقررات و نظامات مربوط به پرواز و مانور هواپیما را که در آنجا معمول است، مراعات نماید. هر کشور متعاهدی تعهد می‌نماید که نظامات هوایی خود را تا هر اندازه که امکان داشته باشد، در این موضوع با آنهايي که به موجب مقررات این قرارداد گاه گاهی وضع می‌گردد، تطبیق دهد. هر کشور عضو تعهد می‌کند کلیه کسانی که این مقررات در حال اجرا را نقض نمایند، مورد تعقیب قرار دهند. مقررات هوانوردی بر فراز دریاها عیناً همانهایی خواهد بود که در کنوانسیون شیکاگو وضع و مقرر گردیده است.»

3. Air Navigation Order 1976, S.I. 1976 No. 1783 art. 85(1).

4. *Ibid* .No.1783. art.85(1)(C),(d).

همچنانکه ملاحظه شد، مقررات انگلستان<sup>۱</sup> تفاوتی میان هواپیماهایی که در کشورهای مشترک المنافع به ثبت می‌رسند و کشورهای خارجی نمی‌گذارد، بلکه مقررات مذکور، هواپیماهایی را که در انگلستان به ثبت می‌رسند، از هواپیماهای خارجی، به طور کلی جدا می‌نماید، و مقررات خود را درخصوص هواپیماهای انگلستان مجری می‌داند. بسیاری از مقررات مذکور، در قانون این کشور، به نوع خاصی از هواپیماها اشاره دارند، و به همین جهت، در مورد کلیه هواپیماها اجرا نمی‌گردند. این مقررات ممکن است، به هدف و شیوه استفاده از یک نوع هواپیما هم مربوط شوند. به عبارت دیگر، اگر از یک نوع هواپیما استفاده خاصی شود، مقررات مربوط به آن تغییر خواهد کرد.<sup>۲</sup>

بعضی از مقررات قانون هواپیمایی کشوری انگلستان، در مورد هواپیماهای خارجی که بر فراز انگلستان یا سواحل آن پرواز می‌کنند، اعمال می‌گردد.<sup>۳</sup> منظور از هواپیماهای خارجی آنهایی هستند، که طبق مقررات یکی از کشورها و با رعایت مقررات آنها به ثبت رسیده باشد. بعضی از مقررات هواپیمایی کشور مزبور، در مورد هواپیماهای خاص خارجی اجرا می‌گردند.<sup>۴</sup>

۱. منظور بریتانیا و ایرلند شمالی است.

۲. این مقررات از جمله علائم ثبت تابعیت و مقررات دیگر است. در این خصوص مثلاً می‌توان به قانون زیر مراجعه کرد:

Air Navigation Order, 1976, S.I.1976 No.1783, art 5 and Sch.1,part B.

و مقرراتی را که هواپیماهای حمل و نقل عمومی باید رعایت کنند و خاص این هواپیماهاست، می‌توان در قانون ذیل یافت:

Air Navigation Order, 1976, S.I. 1976 No.1783. arts 6 and 9 (maintenance) arts. 11 and 13 Sch. 5, Tables 2 and 4, art. 14 and Sch. 5, Table 2, art. 15 and Sch. 7(log books), art. 18(3), (4) and Sch. 9, arts 25-30 and Sch. 11(air operators duties) art. 34 (Commander, duty), art. 36 (flight data), art 43. (exits and break- in marking), art.52 (fatigue of crew), art. 55.

(records to be kept), art. 66(taking - off and landing at aerodromes) and art. 79 (manatory reporting of occurrences).

۳. از جمله می‌توان به مقررات مربوط به حداقل سن خلبان در ماده ۲۴، جرایم مربوط به اسناد هواپیما و ضبط آنها در مواد ۳۹، ۴۰، ۴۲، ۴۴، ۴۶، ۴۹ و ۵۹ محدودیت مربوط به پرواز به مناطقی از کشور در مواد ۶۴ و ۶۰، در مورد بالونها و کاپتها در ماده ۶۵؛ آلودگی صوتی فرودگاهها در ماده ۷۳ و اجرای دستورها در ماده ۸۳ اشاره نمود.

۴. به عنوان مثال درخصوص مقرراتی که در مورد هواپیماهای حمل و نقل خارجی قابل اجرا هستند، به قوانین زیر می‌توان اشاره کرد:

Air Navigation Order 1964, S.I, 1976 no. 1783, arts. 19(2)(a) & 31.

کشورهایی که عضو سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری هستند، در قبول این مقررات و انطباق خود با آنها مشکلی نخواهد داشت، زیرا کنوانسیون (شیکاگو) در بعضی از مواد خود مواردی مشابه قانون هواپیمایی کشوری انگلستان را یادآور شده و به نظر می‌رسد کشورهای دیگر عضو کنوانسیون، مقررات مشابهی در کشور خود داشته باشند. از آن جمله می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد: مطابق کنوانسیون مزبور، هواپیماهایی که در سرویس هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارند، باید علائم تابعیت کشور متبوعه خود را دارا باشند.<sup>۱</sup> هواپیماهای متعلق به کشورهای عضو کنوانسیون شیکاگو که در هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارند، باید گواهینامه ثبت هواپیما، گواهینامه قابلیت پرواز آن، پروانه‌های لازم جهت هر یک از کارکنان هواپیما، دفتر روزنامه مسافرت هواپیما، پروانه دستگاه بی‌سیم نصب شده در هواپیما، صورت اسامی، محل عزیمت و مقصد مسافران، دفترچه و اظهارنامه حاوی جزئیات و مشخصات بار را به همراه داشته باشند.<sup>۲</sup> استفاده از دستگاه فرستنده، در قلمرو کشور متعاهدی که هواپیما در آنجا پرواز می‌نماید، باید برحسب مقررات آن کشور باشد.<sup>۳</sup>

در خصوص گواهینامه‌های کارکنان پرواز، کنوانسیون شیکاگو مقرر می‌دارد که هر کشور عضو معاهده، می‌تواند از شناسایی گواهینامه‌های صلاحیت که از طرف کشور دیگر عضو معاهده به اتباع وی، به منظور پرواز در قلمرو خود اعطاء شده باشد، خودداری نماید.<sup>۴</sup> گواهینامه‌های قابلیت پرواز و گواهینامه‌های صلاحیت و اجازه‌هایی که از طرف کشور عضو کنوانسیون شیکاگو که هواپیما در آنجا به ثبت رسیده یا معتبر شناخته شده، از طرف سایر کشورهای متعاهد به رسمیت شناخته خواهد شد، به شرطی که شرایط و مقرراتی که طبق آن، گواهینامه‌ها یا پروانه‌های مورد نیاز صادر و یا معتبر شناخته شده‌اند، با حداقل استانداردهایی که ممکن است گاه‌گاهی طبق این کنوانسیون وضع شود، برابر یا بالاتر باشد.<sup>۵</sup> بنابراین، مقررات هوانوردی انگلستان ناظر به موارد یاد شده، در اجرای مواد کنوانسیون شیکاگو وضع شده‌اند و کشورهای دیگر نیز طبیعتاً باید چنین مقرراتی داشته باشند. قانون هواپیمایی کشوری ایران در بسیاری از این موارد سکوت کرده یا به کلیات پرداخته است. برای مثال، مطابق ماده ۸ قانون هواپیمایی کشوری

یا در مورد مقررات مربوط به هواپیماهای آموزشی به ماده (۲) ۱۹ همان قانون می‌توان مراجعه کرد.

۱. ماده ۲۰ کنوانسیون شیکاگو.

۲. همان، ماده ۲۹.

۳. همان، ماده (الف) ۳۰.

۴. همان، ماده (ب) ۳۲.

۵. همان، ماده ۳۳.

ایران، هواپیمای خارجی می‌تواند با رعایت قوانین و مقررات کشور بر فراز ایران پرواز نماید، یا در ایران فرود آید، و مسافر و بار و محمولات پستی، یا یکی از آنها را پیاده یا قبول نماید. البته، هواپیماهای مزبور باید پیشتر اجازه دولت ایران را کسب کرده باشند.

#### ی - انتقال حقوق، وظایف و تکالیف دولت ثبت‌کننده هواپیما

در مواردی که هواپیمایی از کشوری به کشور دیگر اجاره داده، یا به نحو دیگری به آن کشور منتقل می‌شود، با توجه به این که هواپیما حداقل برای مدتی در ثبت کشور اول باقی می‌ماند، لذا مسائل و مشکلاتی در خصوص حقوق مربوط به هواپیما به وجود می‌آید. برخی از این مسائل عبارتند از: مقررات و اصول مربوط به پرواز، مانور هواپیما<sup>۱</sup>، رعایت مقررات مربوط به تجهیزات رادیویی هواپیما،<sup>۲</sup> و گواهینامه‌های قابلیت پروازی<sup>۳</sup>. مطابق کنوانسیون شیکاگو در تمامی موارد مذکور، مقامات صلاحیتدار کشوری که هواپیما در آن به ثبت می‌رسد، باید گواهینامه‌های مربوطه را صادر و بر اجرای مقررات توسط هواپیما نظارت داشته باشند. مشکلی که در این زمینه وجود داشت، این بود که وقتی هواپیمایی به کشور دیگری منتقل می‌شد و یا به اجاره آن کشور درمی‌آمد، اعمال نظارت بر این مقررات از طرف کشور ثبت‌کننده هواپیما عملاً امکان‌پذیر نبود. سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری، برای یافتن راه حلی در این زمینه حدود بیست سال فعالیت کرد. مجمع عمومی سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری، در بیست و سومین نشست خود در سال ۱۹۸۰، با اضافه کردن ماده جدیدی با عنوان ماده ۸۳ مکرر، کنوانسیون شیکاگو را اصلاح نمود. با توجه به افزایش استفاده از هواپیماها به صورت اجاره‌ای، اجاره درستی یا مبادله هواپیما و از سویی غیرقابل پیش‌بینی بودن مشکلات مربوط به این مبحث در زمان تدوین کنوانسیون شیکاگو، اصلاحیه مذکور امکان انتقال تمام، یا قسمتی از وظایف و تکالیف دولت ثبت‌کننده هواپیما را به دولت بهره‌بردار می‌کننده از آن محول می‌کند.

مطابق ماده ۸۳ مکرر کنوانسیون شیکاگو، وقتی که هواپیمایی در کشوری ثبت شود و به وسیله متصدی دیگری مورد بهره‌برداری قرار گیرد، که مرکز اصلی کار وی یا محل اقامت دائم او در کشور دیگری باشد، کشور ثبت‌کننده می‌تواند با انعقاد قراردادی با دولت مزبور، تمام یا

۲. همان، ماده ۳۰.

۱. همان، ماده ۱۲.

۳. همان، ماده ۳۱.

قسمتی از حقوق و وظایف خود را - که در بند اول این قسمت نیز به آنها اشاره شد - به آن کشور انتقال دهد. در این صورت، کشور ثبت کننده از مسؤلیت نسبت به وظایف و حقوق انتقال یافته‌های می‌یابد.

انتقال حقوق مذکور فقط وقتی در مورد کشورهای ثالث عملی خواهد گردید که دولت‌های مورد نظر، قرارداد منعقدہ بین خود را در شورای سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری ثبت نموده و به اطلاع عموم رسانده باشند و یا یکی از دولت‌های طرف قرارداد موجودیت و محدوده قرارداد خود را به طور مستقیم به مسؤولان دولت یا دولت‌های دیگر - که موضوع قرارداد به آنها مربوط می‌گردد - ابلاغ کرده باشد. شایان ذکر است که کلیه موافقتنامه‌های هوانوردی که در موقع اجرای کنوانسیون شیکاگو وجود دارد و موافقتنامه‌هایی که بین یک کشور عضو کنوانسیون مزبور با عضو دیگر و یا بین شرکتهای هواپیمایی یک کشور عضو با کشور دیگری وجود داشته باشد، باید در شورای سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری به ثبت برسد.<sup>۱</sup>

#### نتیجه

هواپیمایی که در کشوری به ثبت می‌رسد، باید علایم و نشانه‌های مربوط به آن کشور در روی هواپیما درج شود. اصل بر این است که قانون کشور متبوعه (محل ثبت) بر حقوق و تکالیف هواپیما و کارکنان آن حکومت داشته باشد. کشورهای مختلف راجع به ثبت هواپیما خط‌مشی‌های گوناگونی را اتخاذ می‌کنند. بعضی از کشورها برای ثبت هواپیما مقررات دقیقی را اعمال می‌کنند که حقوق افراد و دولت‌ها در آن رعایت می‌شود و برعکس، در بعضی از کشورها مقررات مربوط به ثبت و تشریفات مربوط به آن در استیفای حقوق اشخاص و دولت به طور کامل مدنظر قرار نمی‌گیرد.

این تحقیق نشان داد که هیچ هواپیمایی قادر به پرواز نیست، مگر آنکه در کشور خاصی به ثبت برسد و گواهینامه قابلیت پرواز را از کشور مربوطه دریافت نماید. در صدور گواهی ثبت و گواهینامه قابلیت پرواز، مقررات داخلی هر کشور و مقررات بین‌المللی باید رعایت گردد. قوانین و مقررات کشورهای انگلیس و کانادا در این زمینه بسیار مفصل بوده و در آن به نکات بسیاری که اهمیت زیادی هم دارند، اشاره گردیده است، لیکن مقررات ایران به کلیات اکتفا نموده است.



قانونگذار ایران در مواردی با اصلاح قوانین موجود سعی کرده است اشکالات موجود را مرتفع سازد، لیکن به نظر می‌رسد اصلاحات انجام شده در مواردی با منافع کشور منطبق نباشد. از جمله این موارد می‌توان به طولانی کردن مدتی که هواپیماهای خارجی با ثبت موقت می‌توانند در داخل ایران به پرواز درآیند، اشاره کرد. مطابق مصوبه هیأت وزیران، سازمان هواپیمایی کشوری ایران می‌تواند به هواپیماهای خارجی اجازه دهد برای مدت یک سال در داخل ایران پرواز نمایند. مسلماً هواپیماهای ایرانی از امتیازاتی در کشور برخوردارند و ثبت موقت هواپیماهای خارجی موجب خواهد شد آنها نیز از مزایایی که دولت برای هواپیماهای ایرانی قایل شده است، استفاده نمایند.

تدوین مقررات دقیق‌تر در این زمینه ضروری است، زیرا علاوه بر اینکه وجود مقررات برای حفظ امنیت هوانوردی و جلب اطمینان کشورهای دیگر لازم است، کشورهای عضو سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری متعهد شده‌اند مقررات و آیین نامه‌های مربوط به هواپیما را با مقررات بین‌المللی هماهنگ نمایند.

### فهرست منابع

#### - فارسی

- جباری، منصور، حقوق بین‌الملل هوایی، انتشارات فروزش، تبریز، ۱۳۸۱.
- سازمان هواپیمایی کشوری مجموعه قوانین و مقررات هواپیمایی کشوری، چاپ اول، سال ۱۳۷۵.

#### - انگلیسی

- Air Navigation Order, 1976, S.1, 1976, No. 1783, Sch. I part A.
- Canadian Aviation Law, Division II-Aircraft Registration, General, Sec. 202. 15(1).
- Canadian Aviation Law, Subpart 2, Division I-Aircraft Marking and Registration.
- Chicago Convention, 1944, ICAO Doc, 7300/6, 156 UNTS 6605.
- Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation, October 13 1919 (Paris)

Convention); (1922) LNTS 173.

- Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface (Rome 1952 Convention) 310 UNTS 181; ICAO Doc. 7634; (1952) JALC 447; (1963) USA v R 318.

- Havana (Habana); Inter-American International Convention on Commercial Aviation (Pan- American Convention); (1932) 129 LNTS 225.

- ICAO Doc. No. 9294, Vol. II.

- ICAO, Doc. 8787- LC/ 156 - 1 and ICAO Doc. 8787 - LC/ 156 - 2.

- Madrid; Ibero-American Convention on Air Navigation (CIAANA), Known as Madrid Convention; (1972) XI, Rjidecla 173; (1973) JAL 263.

- Martin, Pete & J.D.Mc Clean et al., **Air Law, Shawcross and beaumont**, 4 th ed. Vol.1 (London; butterworths, 1988) atp. 159.

- Mattc, N.M. **Treatise on Air-Aeronautical Law**, (Montreal; Institute and Center of Air and Space Law, McGill University, Carswell, 1981).

- Royal and Parliamentary Titles Act 1927.

- The British Nationality Act 1948 s.32(5).

- The Prize Act 1939 and the Prize Salvage Act 1944 (2 Halsbur,s Laws of England (4 th edn).

- U.K. Air Navigation order 1976, S.I, 1976, No 1783. Art. 4(1).

- Vershoor, D. **An Introduction to Air Law**, (Deventer/ Netherland; Kluwer Law and Taxation Publishers, Denventer/ Netherlands).