

مرسوم رقم (٣٥) لسنة ٢٠٠٧

بالموافقة على انضمام دولة قطر إلى اتفاقية

جنيف لعام ١٩٤٨ بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات *

أمير دولة قطر،

نحن حمد بن خليفة آل ثاني

بعد الاطلاع على الدستور،

وعلى وثيقة الانضمام الصادرة في الحادي والعشرين من شهر صفر عام ١٤٢٨ هجرية،
الموافق للحادي عشر من شهر مارس عام ٢٠٠٧ ميلادية،

وعلى اقتراح رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية،

وعلى مشروع المرسوم المقدم من مجلس الوزراء،

رسمنا بما هو آت:

مادة (١)

ووفق على انضمام دولة قطر إلى اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ بشأن الاعتراف الدولي
بالحقوق على الطائرات، المرفق نصها بهذا المرسوم، وتكون لها قوة القانون، وفقاً للمادة (٦٨)
من الدستور.

مادة (٢)

على جميع الجهات المختصة، كل فيما يخصه، تنفيذ هذا القرار. ويُعمل به من تاريخ
صدوره. ويُنشر في الجريدة الرسمية.

حمد بن خليفة آل ثاني

أمير دولة قطر

صدر في الديوان الأميري بتاريخ : ٢٠/٦/١٤٢٨ هـ

الموافق : ٥/٧/٢٠٠٧ م

* الجريدة الرسمية العدد التاسع في ٣٠ ديسمبر / ٢٠٠٧

اتفاقية بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات

لما كان مؤتمر الطيران المدني الدولي ، الذي عقد في شيكاغو خلال شهري نوفمبر وديسمبر عام ١٩٤٤ ، قد أوصى باعتماد اتفاقية في وقت مبكر بخصوص نقل ملكية الطائرات ،

ولما كان من المرغوب فيه بدرجة عالية ، لصالح التوسع في الطيران المدني الدولي مستقبلا ، أن يجرى الاعتراف دوليا بالحقوق على الطائرات ،

فإن الموقعين أدناه ، المصرح لهم حسب الامول ، قد وافقوا باسم حكوماتهم على الاحكام التالية :

المادة الاولى

(١) تتعهد الدول المتعاقدة بأن تعترف بما يلي :

- (أ) حق الملكية على الطائرة ،
- (ب) الحق لمن حاز طائرة في أن يكتسب ملكيتها عن طريق الشراء ،
- (ج) الحق في استعمال طائرة أعمالا لاحكام عقد ايجار اتفق على أن تكون مدته مدة شهر على الاقل ،
- (د) حق الرهن الرسمي ، وحق الرهن الحيازي وكل حق مشابه لهما يكون على طائرة عن طريق الاتفاق ضمانا للوفاء بدين .

شريطة أن تكون مثل هذه الحقوق :

"١" قد تأسست طبقا لقانون الدولة المتعاقدة التي سجلت فيها جلسة الطائرة وقت تأسيس هذه الحقوق ،

"٢" قد دولت بصفة منتظمة في سجل عام للدولة المتعاقدة التي سجلت فيها جلسة الطائرة ،

يتحدد .-ى لانتظام القيود المتتالية في مختلف الدول المتعاقدة وفقا لقانون الدولة التي سجلت فيها
جلسة الطائرة وقت كل قيد .

(٢) لا يطلع أى حكم في هذه الاتفاقية الدول المتعاقدة من الاعتراف بصحة أى حقوق أخرى على
الطائرات طبقا لقانونها الوطنى . ومع ذلك ، لا يجوز للدول أن تقر أو تعترف بأى حق تكون له أولوية على
الحقوق المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة .

المادة الثانية

(١) يجب أن تظهر جميع القيود الخاصة بطائرة ما في نفس السجل .

(٢) باستثناء الاحكام التي تلتص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية ، فإن الآثار المترتبة على قيد أى حق
في مواجهة المبر من الحقوق المذكورة في الفقرة (١) من المادة الاولى ، يجب أن يقرر طبقا لقانون الدولة
المتعاقدة التي جرى فيها قيد هذا الحق .

(٣) لاى دولة متعاقدة أن تطلع قيد أى حق لا يمكن تأسيه بشكل صحيح طبقا لقانونها الوطنى .

المادة الثالثة

(١) يجب الاشارة الى عنوان السلطة المسؤولة عن حفظ السجل في كل شهادة من شهادات تسجيل جنسية
الطائرات .

(٢) يحق لاي شخص الحصول من السلطة على نسخ أو مقتطفات معدقة حسب الامور من البيانات المقيدة .
يشكل هذه النسخ أو المقتطفات دليلا ظاهرا لمحتويات السجل .

(٣) اذا كان قانون دولة متعاقدة ينص على أن ايداع وثيقة ما لغرض قيدها له نفس مفعول القيد ، فان
هذا الايداع يكون له نفس المفعول لاغراض هذه الاتفاقية . وفي تلك الحالة ، يجب تخاد ما يلزم من تدابير
لاتاحة هذه الوثيقة للجمهور .

(٤) يجوز فرض رسوم معقولة تظهر الخدمات المقدمة من السلطة التي تحتفظ بالسجل .

المادة الرابعة

(١) تعترف الدول المتعاقدة أن المطالبات التي تنشأ بالنسبة لما يلي :

(أ) أتعاب مستحقة مقابل انقاذ الطائرة .

(ب) أو مصاريف غير عادية لا يمكن تجنبها لحفظ الطائرة .

تكون لها أولوية ، على أي حقوق ومطالبات أخرى على الطائرة ، بشرط أن تكون امدائية ونتيجة عن حق وارد في قانون الدولة المتعاقدة التي انتهت فيها عطيات انقاذ الطائرة أو حفظها .

(٢) يجرى ترتيب الحقوق المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة وفقاً للترتيب الزمني للوقائع التي أدت إلى نشوتها .

(٣) يجوز أن يدون في السجل أي حق من الحقوق المذكورة ، وذلك خلال فترة ثلاثة أشهر من تاريخ انتهاء عمليات انقاذ الطائرة أو حفظها .

(٤) على الدول المتعاقدة الأخرى ألا تعترف بالحقوق المذكورة أعلاه بعد القضاء فترة الثلاثة أشهر المذكورة في الفقرة (٣) ، إلا إذا جرى خلال هذه الفترة ما يلي :

(أ) قيد الحق في السجل وفقاً لحكم الفقرة (٣) ،

(ب) والاتفاق على مبلغ المطالبة أو رفع دعوى قضائية بشأن هذا الحق . وغیرما يتعلق بالدعوى القضائية ، يحدد قانون المحكمة الظروف الطارئة التي تجيز الخروج عن مهلة الثلاثة أشهر أو وقفها .

(٥) نسرى أحكام هذه المادة على الرغم من أحكام الفقرة (٢) من المادة الأولى .

المادة الخامسة

تمتد أولوية الحقوق المذكورة في الفقرة (١) (د) من المادة الأولى لتشمل جميع المبالغ المضمونة . ومع ذلك ، يجب ألا يزيد مبلغ الفوائد عما استحق خلال الثلاث سنوات التي تسبق اجراءات التنفيذ بالإضافة إلى ما يستحق من فوائد خلال فترة انخراط هذه الاجراءات .

المادة السادسة

في حالة توفيق الحجز على طائرة ما أو بيعها بسند تنفيذي أو في حالة وجود أي حق عليها ، لا تكون الدول المتعاقدة ملزمة بأن اتمتتف ، سواء ضد الدائن القائم بالحجز أو بالتنفيذ أو ضد المشتري ، بتأشير أي حق من الحقوق المذكورة في الفقرة (١) من المادة الأولى أو نقله من جانب الشخص الذي وجهت ضده اجراءات البيع أو التنفيذ وكان عالما بها .

المادة السابعة

(١) تحدد اجراءات البيع بسند تنفيذي لطائرة ما طبقا لقانون الدولة المتعاقدة التي يجرى فيها البيع .

(٢) ومع ذلك ، يجب مراعاة الاحكام التالية :

(أ) يحدد تاريخ البيع ومكانه قبل اجرائه بمدة أسابيع على الاقل ،

(ب) على الدائن القائم بالتنفيذ أن يقدم الى المحكمة أو أية سلطة أخرى مختصة مستخرجا معتمدا من القيود المتعلقة بالطائرة . وعليه أن يعطى اخطارا عاما عن البيع في محل تسجيل جنسية الطائرة ، طبقا لاحكام القانون المحلي ، وذلك قبل شهر واحد على الاقل من اليوم المحدد ، وعليه في نفس الوقت اخطار المالك المسجل وأصحاب الحقوق المسجلة على الطائرة وأصحاب الحقوق المقيدة في السجل بموجب الفقرة (٢) من المادة الرابعة ، وذلك بواسطة ارسال كتاب سجل ، وبالبريد الجوي ان أمكن ، الى عناوينهم المبثثة في السجل .

(٣) تكون العواقب المترتبة على مخالفة الاحكام الواردة في الفقرة (٢) أعلاه وفقا لما يُلص عليه قانون الدولة المتعاقدة . ومع ذلك ، يجوز الغاء أي بيع يجرى بصورة مخالفة لاحكام تلك الفقرة اذا ما طلب ذلك ، في غضون ستة أشهر من تاريخ البيع ، أي شخص يلحقه ضرر من جراء هذه المخالفة .

(٤) لا يمكن اتمام أي بيع بسند تنفيذي الا اذا أمكن تغطية جميع الحقوق التي لها أولوية على مطالبة الدائن القائم بالحجز طبقا لاحكام هذه الاتفاقية ، والتي تأسست أمام السلطة المختصة ، من حصيله البيع أو تكفل بها المشتري .

(٥) عند حدوث اصابة أو ضرر على السطح في اقليم الدولة المتعاقدة التي يجرى فيها البيع بسند تنفيذي ، بواسطة طائرة خاضعة لاي من الحقوق المشار اليها في المادة الأولى ومحتجزة كضمان للوفاء بدين ما ،

يجوز أن ينص المثلون الوطنى لهذه الدولة المتعاقدة فى حالة الحجز على تلك الطائرة أو أية طائرة أخرى بملئها نفس الشخص وتخضع لاي حقوق مماثلة لمالح نفس الدائن ، على ما يلى :

(أ) أن لا يكون لاحكام الفقرة (٤) أعلاه أى أثر باللمبة للشخص الذى وقع ضحية الاصابة أو الضرر أو من يتوب عنه ، لذا كان دالنا قالما بالتلفيد .

(ب) أنه لا يجوز تأسيس الحقوق التى ذكرت فى المادة الاولى كضمان للوفاء بدين يمس الطائرة ، على أى شخص وقع ضحية الاصابة أو الضرر أو من يتوب عنه ، بمبلغ يزيد على ٨٠ فى المائة من سعر البيع .

ومع ذلك ، لا تسمى الاحكام المذكورة أعلاه من هذه الفقرة عندما يكون المستثمر أو من يتوب عنه مؤمنا تأمينيا كافيا .وفعلا ضد تلك الاصابة أو الضرر لدى دولة أو شركة تأمين فى دولة ما

فى غياب أى حد آخر قائم بموجب قانون الدولة المتعاقدة التى يتم فيها بيع طائرة بسند تنفيذى ، يعتبر التأمين ضد الاصابة والضرر كافيا ضمن مدلول هذه الفقرة اذا كان مبلغ التأمين يماثل قيمة الطائرة المحجزة وهى جديدة .

(٦) أى نفقات مكتوبة تحققت للمصلحة المشتركة للدائنين أثناء اتخاذ اجراءات التنفيذ المؤدية للبيع ، ويجوز فرضها شرعا بموجب قانون الدولة المتعاقدة التى يجرى فيها البيع ، تخضع من حصيلة البيع قبل الوفاء بأى مطالبات ، ومن بينها المطالبات التى ملحت لفضلية بحكم المادة الرابعة .

المادة الثامنة

يودى بيع الطائرة بسند تنفيذى وفقا لاحكام المادة السابعة الى نقل ملكية الطائرة خالية من كل الحقوق التى لم يتحمل المشتري مسؤوليتها .

المادة التاسعة

فيما عدا حالة البيع بسند تنفيذى وفقا لاحكام المادة السابعة ، لا يجوز نقل اليد الطائرة أو جنسيتها من سجل دولة متعاقدة الى سجل دولة متعاقدة أخرى ، الا بعد رفع اليد عن جميع الحقوق المسجلة أو موافقة أصحاب هذه الحقوق على هذا النقل .

المادة العاشرة

(١) إذا كان هناك حق بدون بصفة منتظمة على طائرة ما ، من نوع الحقوق المشار إليها في المادة الأولى ، ويشترط ضمانا للوفاء بدين ما ، ويمتد ذلك الحق وفقا لقانون الدولة المتعاقدة المسجلة فيها الطائرة ، ويشمل قطع الغيار المخزونة في مكان محدد أو أماكن محددة ، فعلى جميع الدول المتعاقدة أن تعترف بهذا الحق ما لم يثبت قطع الغيار في المكان المحدد أو الأماكن المحددة . شريطة عرض اشارة عمومي ملانم في المكان الذي توجد به قطع الغيار يبين صفة الحق واسم وعنوان صاحبه والسجل الذي قيد فيه ، وذلك لاختيار النير بطبيعة ومدى الحق الذي تخضع له قطع الغيار هذه .

(٢) يرفق بالوثيقة المسجلة بيان يشير الى طبيعة قطع الغيار المذكورة وعددها التقريبي . ويمكن استبدال هذه القطع بقطع أخرى مماثلة بدون أن يؤثر ذلك في حق الدائن .

(٣) يجرى تطبيق أحكام الفقرتين (١) و (٤) من المادة السابعة ، والمادة الثامنة على البيع بسند تنفيذي لقطع الغيار . الا أنه في حالة كون الدائن القائم بالتنفيذ غير مزود بضمان فعلي ، فيجب تفسير أحكام الفقرة (٤) من المادة السابعة ، عند تطبيقها على هذا البيع ، بحيث تسمح بالبيع في حالة الحصول على عرض بمبلغ لا يقل عن ثلثي قيمة قطع الغيار حسبما يحددها خبراء تصنيفهم السلطة المسؤولة عن البيع . وبالإضافة الى ذلك ، يحق للسلطة المختصة عند توزيع حصيلة البيع ، ولصالح الدائن القائم بالتنفيذ ، أن تحدد المبلغ الواجب دفعه الى الدائنين من الدرجة الاعلى بثلاثي العائدات من البيع بعد دفع التكاليف المشار إليها في الفقرة (٦) من المادة السابعة .

(٤) لغرض هذه الفقرة ، يعنى اصطلاح "قطع الغيار" أجزاء الطائرة والمحركات والمراوح وأجهزة اللاسلكي والمفروشات ، أو أى أجزاء من هذه العناصر ، وبصورة عامة أية أشياء أخرى مهما كانت طبيعتها ، يحتفظ بها لتكبيها في الطائرة استبدالاً للأجزاء أو الادوات المرفوعة منها .

المادة الحادية عشرة

(١) تسرى أحكام هذه الاتفاقية في كل دولة متعاقدة على جميع الطائرات المسجلة في دولة متعاقدة أخرى .

(٢) على كل دولة متعاقدة أن تطبق أيضا على الطائرات المسجلة في اقليمها ما يلي :

(أ) أحكام المواد الثانية والثالثة والتاسعة .

(ب) أحكام المادة الرابعة إلا إذا التبت في أقلها عمليات القاذ الطائرة أو حفظها .

المادة الثانية عشرة

ليس في هذه الاتفاقية ما يمن حق أية دولة متعاقدة في أن تطبق تجاه أية طائرة الاجراءات التنفيذية التي تنص بها قوانينها المتعلقة بالهجرة أو الجمارك أو الملاحة الجوية .

المادة الثالثة عشرة

لا تسرى هذه الاتفاقية على الطائرات المستعملة في خدمات عسكرية أو جمركية أو في خدمات الشرطة .

المادة الرابعة عشرة

لاغراض تطبيق هذه الاتفاقية ، يحق للملطات القضائية والادارية المختصة في الدول المتعاقدة ، أن تقوم مباشرة بالتواصل بين بعضها البعض ، ما لم يمس قانونها الداخلي على خلاف ذلك .

المادة الخامسة عشرة

على الدول المتعاقدة اتخاذ الاجراءات الضرورية لكفالة تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية ، وعليها ابلاغ الامن العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بهذه الاجراءات دولما تأخير .

المادة السادسة عشرة

لاغراض هذه الاتفاقية ، يشمل اصطلاح "الطائرة" هيكل الطائرة والمحركات والمراوح وأجهزة اللاسلكي وجميع العناصر المعدة للاستعمال في الطائرة ، سواء المركبة عليها أو المفصلة عنها مؤقتا .

المادة السابعة عشرة

في حالة وجود سجل مفصل لجلسية الطائرات في إقليم تتولى احدى الدول المتعاقدة المسؤولية عن علاقته الخارجية ، تفسر أية اشارة في هذه الاتفاقية الى قانون الدولة المتعاقدة على أنها اشارة الى قانون ذلك الاقليم .

المادة الثامنة عشرة

تظل هذه الاتفاقية مفتوحة للتوقيع عليها حتى سريان مفعولها بموجب أحكام المادة العشرين .

المادة التاسعة عشرة

(١) تخضع هذه الاتفاقية للتصديق من جانب الدول الموقعة عليها .

(٢) تودع وثائق التصديق في محفوظات منظمة الطيران المدني الدولي ، التي يجب عليها ابلاغ تاريخ الابداع الى كل دولة من الدول الموقعة على الاتفاقية والمنظمة اليها .

المادة العشرون

(١) بمجرد ابداع وثائق التصديق على هذه الاتفاقية من قبل دولتين موقعتين ، تصبح الاتفاقية سارية المفعول فيما بينهما ابتداء من اليوم التامين من تاريخ ابداع وثيقة التصديق الثانية . وبالنسبة لكل دولة تصدق عليها بعد ذلك ، فالتاريخ تصبح سارية المفعول بالنسبة لها ابتداء من اليوم التامين من تاريخ ابداع وثيقة تصديقها .

(٢) تقوم منظمة الطيران المدني الدولي بابلاغ تاريخ سريان مفعول هذه الاتفاقية الى كل دولة موقعة عليها .

(٣) يقوم الامين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بتسجيل هذه الاتفاقية لدى الاسم المتحدة بمجرد سريان مفعولها .

المادة الواحدة والعشرون

- (١) لا يترتب على الاتفاقية أي مسؤولية لعضام الدول غير الموقعة عليها .
- (٢) يكون الانضمام بإيداع وثيقة الانضمام في محفوظات منظمة الطيران المدني الدولي ، التي يجب عليها ابلاغ تاريخ الإيداع إلى كل دولة موقعة على الاتفاقية ومنظمة اليها .
- (٣) يسرى مفعول الانضمام اعتباراً من اليوم التاسع من تاريخ إيداع وثيقة الانضمام في محفوظات منظمة الطيران المدني الدولي .

المادة الثانية والعشرون

- (١) لاية دولة متعاقدة أن تنسحب من هذه الاتفاقية باخطار منظمة الطيران المدني الدولي بهذا الانسحاب ، وعلى المنظمة ابلاغ تاريخ استلام هذا الاخطار إلى كل دولة موقعة على الاتفاقية ومنظمة اليها .
- (٢) يسرى الانسحاب بعد ستة أشهر من تاريخ استلام منظمة الطيران المدني الدولي للاخطار بالانسحاب .

المادة الثالثة والعشرون

- (١) لاية دولة عند إيداع وثيقة التمديق أو الانضمام أن تعلن بأن قبولها لهذه الاتفاقية لا ينطبق على واحد أو أكثر من الاقاليم التي تكون هذه الدولة مسؤولة عن علاقاتها الخارجية .
- (٢) على منظمة الطيران المدني الدولي ابلاغ مثل هذا الاعلان إلى كل دولة موقعة على الاتفاقية ومنظمة اليها .
- (٣) فيما عدا الاقاليم التي صدر بشأنها اعلان وفقاً لاحكام الفقرة (١) من هذه المادة ، تسرى هذه الاتفاقية على جميع الاقاليم التي تكون علاقاتها الخارجية من مسؤولية دولة متعاقدة .
- (٤) يحق لاية دولة الانضمام إلى هذه الاتفاقية بصورة منفصلة نيابة عن جميع الاقاليم أو أي من الاقاليم التي أصدرت اعلاناً بشأنها بمقتضى الفقرة (١) من هذه المادة ، وتطبق أحكام الفقرتين (٢) و (٣) من المادة الحادية والعشرين على مثل هذا الانضمام .

(٥) لاية دولة متعاقدة أن تلمح من هذه الاتفاقية ، طبقا لاحكام المادة الثانية والعشرين ، بصورة منفصلة بالنسبة لاصبح الاقاليم أو أى من الاقاليم التى تكون هذه الدولة مسؤولة عن علاقاتها الخارجية .

البابا لذلك قام المفوضون الموقعون أدناه بمقتضى الملطة المخولة لهم ، بالتوقيع على هذه الاتفاقية .

حررت فى مدينة جليف فى اليوم التاسع عشر من شهر يونيو من سنة ألف وتسعمائة وثمان وأربعين باللغات الانجليزية والفرسية والاسبانية وكل منها متساو فى الحجية .

تودع هذه الاتفاقية فى محفوظات منظمة الطيران المدنى الدولى حيث تبقى مفتوحة للتوقيع عليها بمقتضى حكم المادة الثامنة عشرة .