

الإطار المفاهيمي لجنسية الطائرة في نطاق القانون الدولي الخاص

بحث مستل من رسالة الماجستير الموسومة: (أحكام جنسية الطائرة في القانون الدولي الخاص)

آ.د. محمد جلال حسن

Mohammed.hasan@univsul.edu.iq

ارؤژین سمیر رمضان.

rozhinsamir65@gmail.com

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة السلیمانیة/ كلية القانون/ وحدة الدراسات العليا

تأریخ موافقة النشر: ٢٠٢٥/٧/١

تأریخ أستلام البحث: ٢٠٢٥/٦/٢

الملخص

يعد الطيران المدني مرفقاً حيوياً ، بعد أن كثر الأتصال بين الدول، ونشطت السياحة بين الأفراد، وتزايد حجم التجارة الخارجية، وتقدم أساليب التكنولوجيا في مجالات الحياة العامة كوسيلة للاستخدام في مختلف نواحي الحياة ، حتى أصبحت الطائرة مظهراً جوهرياً للمدينة الحديثة ، وعماداً رئيسياً للحضارة المعاصرة، ومقياساً مطرداً لتقدم الشعوب ، فجنسية الطائرة لها أهمية قانونية، إذ من خلالها يمكننا معرفة جنسية الولادات التي تحصل على متنها، أثناء تحليقها في الأجواء الوطنية أو الأجنبية أو الفضاء الجوي الحر (أعلى البحار)، أو أثناء هبوطها في المطار الوطني. وحل إشكالية موضوع البحث من خلال معرفة الضابط أو المعيار الذي بمقتضاه يتم منح الجنسية للطائرة ، وتبنت القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية ذات العلاقة (كاتفاقية باريس وشيكاغو للطيران المدني) بتنظيم احكامها وما يترتب عليها من اثار قانونية نتيجة العلاقات من تصرفات ووقائع قانونية على متنها اثناء طيرانها او في المطارات قبل ذلك ، وقد تناولتها بالتعريفات المحددة لمفهومها وبيان تصنيفاتها وطبيعتها القانونية واسس منح الجنسية لها وفق معايير محددة لانتمائها لدولة معينة، وباعتبارها مالاً منقولاً يمكن ان تكون محلا للحق وما يترتب عليها من اثار تجاه الغير . لذا تعد احكام جنسية الطائرة ذات اهمية كضابط اسناد لتحديد القانون الواجب التطبيق على هذه العلاقات من تصرفات ووقائع قانونية من خلال تحديد الاختصاص القضائي لها وفقاً لهذا الضابط في نطاق قواعد القانون الدولي الخاص ، وضمن الاطار المفاهيمي لها فقد تم بيان مفهوم الطائرة وجنسيتها من خلال تعريفها فقها واصطلاحاً قانونياً ووفقاً للإتفاقيات الدولية والتشريعات المقارنة، وبيان وجهات النظر المختلفة في تعريفها، ودورها في تحديد الاختصاص القانوني في العلاقات التي تحصل على متن الطائرة. وبيان اتجاهات الفقهاء ما بين الانكار والاعتراف بمنح الجنسية للطائرة ، أستناداً إلى نص الإتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية ، وقد تم اعتماد مبدأ قانوني مفاده أن لكل دولة السلطة بتحديد شروط منح جنسيتها للطائرات بموجب تشريعاتها الخاصة، وشروط تسجيلها بإقليمها والتي تختلف هذه الشروط من دولة لأخرى، كما وإعطائها الحق في رفع علمها، وهي الشروط التي تفرضها الدولة و ترى فيها ضمانات تكفي لترسيخ سيادتها للطائرة وفقاً لظروفها الاقتصادية ، والتي تتغير وتختلف باختلاف إمكانياتها واحتياجاتها المادية والفنية متأثرة

بالسياسة الاقتصادية المعتمدة من طرفها . وتعتمد أغلبية التشريعات الوطنية على ضابط تسجيل الطائرة لمنح الجنسية لها، ومنها التشريعات المقارنة بشكل عام، إلا أن المشرع العراقي قد أعتمد على ضابط التسجيل ، الا انه اعتمد ضابط جنسية المالك كشرط للتسجيل، وأن الدولة تملك حرية تحديد الشروط التي تمنح بموجبها الجنسية للطائراتها ، لذا أن منح الجنسية للطائرة يحافظ بقدر معين على مصالح الدول في مجال الملاحة الجوية ، فهي تعد احد ابرز اسس القانون الدولي الخاص ومن الركائز القانونية لها كضابط اسناد اصلي وفقا للقواعد القانونية المنظمة لاحكامها والتي بموجبها يمكن تحديد تابعيتها لاية دولة ، وبموجبها يمكن حل كافة المنازعات الناجمة عن التصرفات والوقائع القانونية الحاصلة على متنها .

الكلمات المفتاحية:

الطائرة، الجنسية، الطبيعة القانونية، الإتفاقيات الدولية، القوانين المقارنة.

المقدمة

الجنسية تمثل أحد أبرز أسس القانون الدولي الخاص، وفيما يتعلق بموضوع جنسية الطائرة، فهي تعد من أهم الركائز القانونية لها ؛ وفق القواعد القانونية المتعلقة بالطائرة والتي بموجبها يمكن معرفة الدولة التي تتبع لها ، وامكانية حل المنازعات القانونية وفقا للعلاقات والوقائع القانونية التي تحدث على متنها ، من خلال تحليها فوق أجواء الدول المختلفة أو الفضاء الجوي الحر، اعتمادا على ضابط الجنسية هذه ، ونظراً لأهمية جنسية الطائرة في الحياة الاقتصادية للدولة وفي نطاق القانون الدولي الخاص فقد تم اعتماد مبدأ قانوني مفاده أن لكل دولة السلطة بتحديد شروط منح جنسيتها للطائرات بموجب تشريعاتها الخاصة، وشروط تسجيلها بإقليمها والتي تختلف هذه الشروط من دولة لأخرى، كما وإعطائها الحق في رفع علمها، وهي الشروط التي ترى فيها الدولة ضمانات تكفي لسيادتها على الطائرة وفقاً لظروفها الاقتصادية، فإن هذه الشروط التي تفرضها الدولة تتغير وتختلف باختلاف إمكانياتها وحاجياتها المادية والفنية كما تتأثر بالسياسة الاقتصادية المعتمدة من طرفها ، وهذا ما سنبينه من خلال النقاط الآتية :

أولاً : أهمية موضوع البحث

تكمن أهمية البحث عملياً في الجانب الذي يعالج النصوص القانونية ذات الصلة وتوافقها مع المشرع العراقي والإتفاقيات الدولية بشأنها ، ونظراً لأعتبار الطائرة وسيلة من أهم وسائل التجارة العالمية، ومدى دورها في ردف الاقتصاد الوطني لكل دولة والانفتاح على الاقتصاديات للدول الأخرى، فلا يمكن تصور هذا الكيان التجارى للطائرات بوصفها أداة ملاحه جوية دون أن تكون منظومة وفقاً لقواعد تلائم طبيعتها الخاصة بصورة قانونية. ومن ضمن القواعد القانونية هو أهمية تسجيل الطائرة في سجلات خاصة لمعرفة تبعيتها، إذ من خلال ذلك تمنح الجنسية لها. حيث أن (جنسية الطائرة) تعد ضابطاً أساسياً للاسناد ؛ لما لها من دور مهم في تحديد القانون الواجب التطبيق والمحكمة المختصة على التصرفات والوقائع القانونية التي ترد على الطائرة، وما يحدث على متنها من ابرام العقود أو الولادات وغيرها من الوقائع القانونية ...

ثانیاً : أسباب اختيار موضوع البحث

ارتأینا اختیار هذا الموضوع لعدة أسباب، منها أسباب ذاتية تتمثل في الرغبة الشخصية وميولنا للاهتمام بدراسة القانون الدولي الخاص وتنازع القوانين والبحث في موضوعنا (أحكام جنسية الطائرة في القانون الدولي الخاص)، خاصة بعد دراسة مقياس القانون الدولي الخاص خلال مشوارنا الدراسي، وإثراء المكتبة القانونية بمرجع جديد يخص هذا الموضوع. وأسباب موضوعية وهي محاولة التعرف على المقصود بجنسية الطائرة والآثار المترتبة عليها ، ونظامها الخاص، وأهم ما يميزها عن غيرها من التصنيفات والمركبات الجوية. و أبرز موقف الإتفاقيات الدولية والتشريع العراقي في تحديد معيار منح الجنسية للطائرة، كما أن طبيعة العمل في مؤسسات الطيران يفرض علينا هذا النوع من الدراسة، وقابلية الموضوع للبحث بالإضافة إلى الأهمية التي يكتسبها موضوع البحث.

ثالثاً: مشكلة البحث

يعد موضوع جنسية الطائرة مثاراً للجدل بين فقهاء القانون الدولي الخاص، بشأن مدى إمكانية اكتساب الطائرة لجنسية دولة ما، و معرفة الأساس (المعيار أو الضابط) الذي يتم بمقتضاه منح الجنسية دولة ما، وهذا الاختلاف الذي يكمن في صعوبة تحديد ضابط عام لمنح الجنسية للطائرة، وفق السياسة التشريعية والاقتصادية للدول ، فمنهم من دعا إلى اعتماد ضابط جنسية مالك او قائدها ، أو منح الجنسية على أساس مكان تصنيع الطائرة، أو على أساس تسجيل الطائرة ، ومن ثم هل أن منح الجنسية للطائرة الوطنية فائدة مرجوة تميزها عن الطائرات الاجنبية ، وكذلك مدى امكانية هذا الضابط للاسناد في تحديد محل الوقائع والتصرفات القانونية ؛ والوصول للقانون الواجب التطبيق عليها .

رابعاً: أهداف البحث

يكمن الهدف من موضوع جنسية الطائرة ضمن بيان الاطار المفاهيمي لها في :

- 1- الوقوف على مفهوم جنسية الطائرة.
- 2- التعرف على المقصود بجنسية الطائرة.
- 3- التعرف على التصنيفات القانونية للطائرة.
- 4- إعطاء صورة واضحة للطبيعة الخاصة للطائرة، كونها أداة فعالة وهامة في تطوير وتنمية التجارة الدولية.

خامساً: نطاق البحث

نطاق البحث يشمل على دراسة وبيان مفهوم جنسية الطائرة كأداة للملاحة الجوية ؛ وبيان الطبيعة القانونية لها وتصنيفاتها القانونية ، و ثم التطرق لمعايير او اسس منح الجنسية للطائرة في نطاق قواعد القانون الدولي الخاص مع الاشارة لقانون الطيران المدني العراقي، والاتفاقيات الدولية ذات العلاقة بالموضوع والتي يكون العراق عضوا فيها ، ومدى تأثير جنسية الطائرة على التصرفات والوقائع القانونية الواقعة على متنها، والآثار المترتبة عليها للمساهمة في إيجاد الحلول القانونية لها في حال عدم ملائمة أو أسعاف قواعد الاسناد لها في القانون الدولي الخاص ؛ وهذا كدراسة اولية لموضوعنا ضمن اطار مفاهيمي له.

سادساً: منهج البحث

سنعتمد في هذه الدراسة المنهجين التحليلي والمقارن، وذلك من خلال الوقوف على تحليل النصوص التشريعية في القوانين والإتفاقيات الدولية المتعلقة بشؤون القانون الجوي والتشريعات المقارنة، كالقانون الإماراتي والقطري والبرازيلي ومقارنتها بالقانون العراقي، مع الإشارة لقوانين متفرقة حسب أهمية الموضوع فيه؛ التي قد تسعف موضوع البحث فيه.

سابعاً: خطة البحث

سنتناول موضوع الإطار المفاهيمي لجنسية الطائرة في نطاق القانون الدولي الخاص، من خلال مبحثين الأول سيكون بعنوان المفهوم القانوني للطائرة كأداة للملاحة الجوية، مقسمين إياه إلى مطلبين، في المطلب الأول تناولنا تعريف جنسية الطائرة، وفي المطلب الثاني تطرقنا إلى الطبيعة القانونية للطائرة وتصنيفاتها، أما المبحث الثاني فقد خصصناه للأسس تعيين جنسية الطائرة، حيث تم تقسيمه على مطلبين تناولنا في المطلب الأول تناولنا الأسس المبنية على اعتبارات شخصية، وفي المطلب الثاني تطرقنا إلى الأسس المبنية على اعتبارات موضوعية، وانتهاءً بالبحث بخاتمة تتضمن أهم النتائج والتوصيات.

المبحث الأول

المفهوم القانوني للطائرة كأداة للملاحة الجوية

الطائرة هي الوسيلة الأساسية للنقل الجوي، ولها مفهوم قانوني خاص بها، والطائرة باعتبارها الأداة الرئيسية للملاحة الجوية تدور من حولها معظم أحكام القانون الجوي، وعليه أصبح المجال الجوي الدولي من الرحلات البيئية لنشاط الطائرات، لذا بدأت الحاجة بالبحث إلى حلول قانونية دولية موحدة لتنظيم حركة الطيران وبيان النظام القانوني الذي تخضع له العلاقات القانونية الناشئة عن استعمال الطائرة كلما عبرت حدود دولة إلى دولة أخرى.

لذلك أتجهت الدول غداة ظهور الطائرة إلى تنظيم حركتها وأستعمالها، وما ينجم عنها من وقائع أو علاقات قانونية في معاهدات دولية. لذلك تقوم كل دولة على الصعيد الداخلي بتنسيق قواعد قانونها الجوي الداخلي على ضوء المبادئ والقواعد التي وضعتها هذه المعاهدات وهذا ما يعرف بظاهرة (الاستمالة أو الانجذاب) وإنما يتبنى أحكام هذه المعاهدات لتصبح في ذاتها قانونها الخاص وهذا ما يسمى (ظاهرة التأميم)، القواعد القانونية وفقاً لقواعد وبنود هذه المعاهدات، وذلك بهدف القضاء على ما يمكن أن يؤدي إليه تعايش هذه المعاهدات مع القوانين الوطنية المختلفة عنها من (ازدواج القواعد القانونية).

كما وهي تشغل مكانة خاصة ومؤثرة في أنظمة الطيران، ووفق اتجاه الدراسات القانونية الفقهية المتخصصة في هذا الصدد، فلا بد من بيان مفهومها وطبيعتها القانونية، وهو أمر بديهي، نظراً لأنها أداة الملاحة التي يعتني بها قانون الطيران المدني والتجاري، وهي تعد مالاً منقولاً ذات نظام قانوني خاص به يتفق وهذه الطبيعة، لذا يتمحور هذا المبحث حول دراسة مفهوم الطائرة، بتعريفها وبيان المقصود بجنسيتها وأسس منحها الجنسية وطبيعتها القانونية والآثار المترتبة على تسجيل الطائرة، وذلك من خلال المطالب الآتية:

المطلب الأول: المقصود بجنسية الطائرة.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للطائرة وتصنيفاتها.

المطلب الأول

المقصود بجنسية الطائرة

يشير اصطلاح الجنسية بالنسبة للطائرة إلى معيار إسناد هذا المال (المنقول) للنظام القانوني لدولة معينة تتولى رقابته وتحمل مسؤوليته والدفاع عنه، ولكن قبل الولوج في بيان ماذا نعني بجنسية الطائرة، أبتداءً لابد لنا من معرفة وسيلة النقل هذه التي يستوجب منحها الجنسية وهل أن كل وسيلة للطيران كآلة طائرة ممكن أن تمنح الجنسية أم ان هناك انواع خاصة منها تمنح الجنسية دون غيرها؛. لذلك سنقسم هذا المطلب على فرعين :

الفرع الأول: تعريف الطائرة.

الفرع الثاني: تعريف جنسية الطائرة.

الفرع الأول

تعريف الطائرة

عرفت الطائرة بصفة عامة في اللغة على أنها: مركبة⁽¹⁾ أثقل من الهواء ذات جناحين ومحرك أو أكثر وتكون أما طائرة ركاب: وهي التي تنقل الركاب من بلد إلى اخر، أو طائرة حربية⁽²⁾.

وأيضاً بأنها: (مركبة هوائية مزودة بمحرك تستطيع التحليق في الجو والبقاء فيه بقوى الرفع المتولدة على أجنحتها بسبب حركتها في الهواء)⁽³⁾. وكذلك عرفت الطائرة بأنها : (مركب آلي على هيئة الطائر يسبح في الجو ويستعمل في النقل والحرب)⁽⁴⁾. لذا يمكن القول ان الطائرة : مركبة على شكل آلة مكونة من اجزاء مكملة لبعضها مخصصة للملاحة الجوية، ولقد حاول الفقه في تقديم تعريف لها وكذلك الاتفاقيات الدولية، وقوانين الطيران المدني المقارنة. وقد حاول الفقهاء منذ القدم تمييزها عن باقي الآليات الأخرى ولازل هذا الاهتمام قائماً ليومنا هذا، ويعرف جانب من الفقه الطائرة بأنها "كل جهاز يرتفع ويسير في الهواء بقوة الية محرركة اعتمادا على رد فعل الهواء والتي تستخدم في نقل الأشخاص والأموال عبر الجو"⁽⁵⁾.

كما توجد العديد من الاتفاقيات الدولية التي أخذت على عاتقها تعريف الطائرة نذكر منها: إتفاقية باريس لعام 1919، والتي عرفت الطائرة في ملحقتها (A) بأنها " كل آلة تستطيع أن تبقى في الفضاء بفضل ردود فعل الهواء"، وهذا التعريف واسع كونه يشمل أي مركبة هوائية تستطيع التحليق في الجو سواء كانت أخف من الهواء أو أثقل منه⁽⁶⁾.

ثم جاءت إتفاقية شيكاغو لعام 1944⁽⁷⁾، التي تعتبر الوعاء الرئيسي المنظم لنشاط الطيران في العالم بوضع ذلك التعريف الطائرة في ملحقتها السابع الخاص بجنسية الطائرات وعلامات التسجيل فقد عرفت الإتفاقية الطائرة بأنها " جهاز يستطيع البقاء في الجو بفضل رد فعل الهواء"، وقد جاء هذا التعريف مماثلاً لتعريف إتفاقية باريس سالفة الذكر، كما ويلاحظ على هذا التعريف أنه يتجاهل الاستعمال الأساسي لتلك الأداة أو الآلة، وهو الملاحة الجوية المتمثلة في نقل الأشخاص أو الأموال⁽⁸⁾. وبعد ظهور المركبات التي تسير منزلقة على وسادة هوائية نتيجة رد فعل الهواء المنعكس من سطح الأرض والبحر، فإن المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو)⁽⁹⁾، قد أدخلت تعديلاً على إتفاقية شيكاغو في 1967/11/6، بحيث أصبح تعريف الطائرة كالآتي: "كل جهاز يمكنه الصمود في الفضاء بفضل رد فعل الهواء مع استبعاد رد فعل الهواء الناشئ عن سطح

الأرض" وبذلك تم استبعاد المركبات التمس تسير منزلقة على وسادة هوائية (المنطاد) من نطاق تعريف الطائرة⁽¹⁰⁾. كذلك عرفتها اتفاقية جنيف لعام 1948، المتعلقة بالحقوق العينية الواردة على الطائرات⁽¹¹⁾، في مادتها (16) منه على أنها "تشمل الخلايا والمحركات والمراوح والالات الراديو وكل قطعة مخصصة لخدمة الطائرة سواء كانت متصلة أو منفصلة"، وهذا التعريف لا يعدو أن يكون وصفا لمكوناتها، وبإمكان القانون الوطني للطائرة أن يقرر، شمول أدواتها الاحتياطية⁽¹²⁾.

وأما بالنسبة للتعريف الاصطلاحي، فقد توسعت بعض القوانين في تعريف الطائرة ولعل أكثر القوانين توسعاً هو قانون الملاحة الجوية المدنية للولايات المتحدة الأمريكية لسنة 1938، حيث عرف الطائرة في مادتها (الأولى) على أنها "كل اختراع معروف أو سيكشف في المستقبل ويستعمل في الملاحة أو الطيران في الجو"، يشارك القانون الأمريكي في ذلك المشرع الفرنسي إذ عرف الطائرة في المادة (الأولى) من التقنين الجوي الفرنسي لسنة 1967، على أنها "كل جهاز يستطيع الارتفاع أو السير في الجو"، ويلاحظ على هذين التعريفين أن كليهما لم يحدد شكلاً معيناً للطائرة، أو غرضاً محدداً لطيرانها وملاحظتها، فتعتبر من عداد الطائرة وفقاً لهذين التعريفين، أي أداة تستطيع التحليق في الجو ولو بغير غرض الملاحة أو النقل الجويين مثل المناطيد، المركبات الهوائية، الصواريخ، والقذائف الموجهة⁽¹³⁾.

ومن التعريفات المضيق لمفهوم الطائرة ما حاول البعض تعريفها مستحضراً الغرض من طيرانها بأنها "الأجهزة التي تستطيع نقل الأشخاص والأموال جواً"، وهو نفس التعريف الذي عرفتها بعض القوانين مثل القانون الياباني لسنة 1921 في مادتها (الأولى)، والإيطالي لسنة 1942 في مادتها (الأولى)، فقد عرفا الطائرة بأنها "الالة المخصصة لنقل الأشخاص والأشياء جواً"، وهناك من يعتبرها أنها انساب التعاريف، لأنه يتفق مع الوضع الحالي للقانون الجوي باعتباره قانوناً للطيران التجاري ويستبعد بالتالي بعض الأجهزة التي تستطيع التحليق، أو البقاء في الجو ولكن لا يقصد من وراء ذلك تحقيق خدمة للنقل الجوي⁽¹⁴⁾.

أما بالنسبة إلى قوانين الطيران المقارنة، فقد عرفها المشرع الإماراتي على أنها "أية آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض، وتشمل جميع المركبات الهوائية مثل المناطيد ذات الأجنحة الثابتة، والمتحركة وما إلى ذلك متى كانت مخصصة للأغراض المدنية"⁽¹⁵⁾. وكذلك عرفها المشرع القطري على أنها "أية آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض، وتشمل جميع المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة"⁽¹⁶⁾. وعرفها المشرع البرازيلي حيث نص على أنه "تعتبر الطائرة أي جهاز يمكن مناورته أثناء الطيران، ويمكنه الحفاظ على نفسه والتحرك في المجال الجوي، من خلال ردود الفعل الديناميكية الهوائية وقادرة على نقل الأشخاص أو الأشياء"⁽¹⁷⁾.

وقد حرص المشرع العراقي على تعريف الطائرة، حيث عرفها بأنها "أية آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء وليس بسبب ردود فعل الهواء المنعكسة من سطح الأرض، وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة، والمتحركة وما إلى ذلك"⁽¹⁸⁾. ولاربيب في أن هذا التعريف يتفق إجمالاً مع التعريف الوارد بقانون الطيران المدني الإماراتي والقطري، وإن لم يركز على الغاية التي تستخدم فيها الطائرة، وهي نقل الأشخاص والبضائع، إلا أنه من المعلوم انطباق أحكام هذا القانون على الأعمال التجارية التي تقوم بها الطائرات المدنية، فضلاً عن تعداده، على سبيل المثال، لبعض أنواع المركبات التي تعتبر من قبيل الطائرات، ومن ثم شمولية، هذا التعريف لما يستجد من مركبات في عالم الطيران. ونرى بأنه أنسب التعاريف ويتضمن ما أورده التعريف الوارد في إتفاقية شيكاغو ومنظمة الطيران المدني الدولية (الإيكافو).

يتضح من خلال التعاريف التي أوردتها الاتفاقيات الدولية والقوانين المقارنة بشكل عام، والقانون العراقي على وجه الخصوص، أنه لأعتبار المركبة طائرة يجب توافر شرطين وهما:

أولاً- أن يكون رد فعل الهواء هو العامل الأساسي لبقاء الآلة في الجو، ومن ثم ينتقى عن الآلة وصف الطائرة إذا كان رد فعل الهواء عاملاً ثانوياً لبقائها في الجو، كالصواريخ والمركبات الفضائية⁽¹⁹⁾.

ثانياً- ألا يكون رد فعل الهواء منعكساً من سطح الأرض، بمعناه الواسع الذي يشمل اليابسة والماء، ومن ثم تدخل الطائرات العمودية في عداد الطائرات لاعتمادها في طيرانها على ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض، في حين تخرج الطائرات الشراعية من عداد الطائرات، لأنها وإن كانت تنقل الأشخاص والبضائع، إلا أنها تسير مرتفعة قليلاً عن سطح الأرض أو الماء، منزلفة على وسادة هوائية ناتجة عن رد فعل الهواء الذي تدفعه محركاتها النفاثة رأسياً على سطح اليابسة أو الماء⁽²⁰⁾.

وكذلك يمكن استيضاح هذه الخصيصتين منها:

أولاً- إنها جهاز صناعي متحرك يستطيع التحليق في الجو، فأى جهاز ليس بإمكانه التحليق في الجو لا يعد طائرة وإن كان قد صنع على شكل طائرة.

ثانياً- إن هذا الجهاز ينبغي أن يعتمد في تحليقه بالجو على رد فعل الهواء⁽²¹⁾ في الجو وليس على رد فعل الهواء المنعكس من سطح الأرض.

لذلك فإن تحديد المقصود بالطائرة له أهمية كبيرة بالنسبة لأطراف عقد النقل لما لذلك من أثر على تحديد القواعد القانونية الواجبة للتطبيق على النقل، فقد يكون لأحد أطراف عقد النقل مصلحة في تطبيق أحكام المسؤولية المقررة في الاتفاقية فيزعم، من ثم، نفي وصف الطائرة عن الأداة المستخدمة في تنفيذ عقد النقل من إطار تطبيق أحكام المسؤولية المقررة في الاتفاقية ويدخله في نطاق سريان أحكام هذا القانون الوطني⁽²²⁾.

كما تظهر أهمية تعريف الطائرة من خلال تحديد القواعد القانونية الواجبة للتطبيق، وبيان المقصود بالطائرة، نظراً للتطورات التكنولوجية المتسارعة الناتجة عن عبقرية العقل البشري والمتمثلة في تلك الأداة الجديدة والمستعملة في النقل والتي يطلق عليها المركبة الزاحفة أو ذات الوسادة الهوائية⁽²³⁾. لذلك فإن التعاريف التي أوردتها التشريعات المقارنة بشكل عام، والقانون العراقي على وجه الخصوص، مقتبسة من التعريف الذي أوردته إتفاقية شيكاغو للطيران الدولي، المستمد بدوره مما كانت تنص عليه الإتفاقية الدولية الخاصة بتنظيم الملاحة الجوية المعقودة في باريس، ويعاب على هذه التعاريف أنها غير دقيقة ومقتضية، تقتصر فقط على إيراد فكرة عامة، لذلك نقترح على المشرع العراقي أن يقوم بتعديل تعريف الطائرة لتصبح كالتالي أي آلة كمركبة هوائية في أستطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء وليس بسبب ردود فعل الهواء المنعكسة من سطح الأرض، وتستخدم لنقل الأشخاص والأشياء، والتصوير الجوي، والمسح الجغرافي، الأغراض البحثية والأكاديمية، وللأغراض الزراعية أو الأمنية والبحثية.

الفرع الثاني

تعريف جنسية الطائرة

الجنسية بصورة عامة هي : الرابطة القانونية والسياسية والروحية التي تربط الفرد بدولة معينة، يصبح الفرد بموجبها أحد السكان المكونين لها، و بمعناها الحقيقي انه لا يمكن أن تناط إلا بالشخص الطبيعي ، لأن الأشخاص الطبيعيين هم وحدهم يكونون عنصر السكان ؛ شعب الدولة المكونين لها ، ومع ما يترتب على ذلك من أثار قانونية هامة من وجهة نظر القانون الدولي الخاص، لذلك يكون المتفق عليه اساسا أن الأشخاص الطبيعيين هم وحدهم لهم الحق بالتمتع بالجنسية (24).

لذا وفقا للقواعد القانونية الخاصة في الجنسية و القواعد القانونية (الخاصة الاخرى) بصفة عامة ؛ أن الشخص الذي يكتسب الجنسية يجب أن يتمتع بالخصوية القانونية سواء أكان هذا الشخص شخصاً طبيعياً أو معنوياً (25) ، وعلى هذا النحو يبدو واضحاً خطأ استخدام اصطلاح الجنسية للدلالة على تبعية بعض الأشياء ذات الطبيعة الخاصة إلى دولة معينة، لعدم تمتعها بالخصوية القانونية ؛ كما هو الحال بالنسبة للطائرات والتي تنسب عادة إلى الدولة التي ترفع علمها (26). لذلك كان من المفروض أن لا تكتسب الطائرات الجنسية، وذلك لعدم تمتعها بالخصوية القانونية، إلا أن التشريعات الوطنية وفقاً لما اورده الاتفاقيات الدولية ذات الشأن ؛ درجت بالنص على أن تكتسب الطائرات الجنسية الوطنية للدولة ، إذا توافرت فيها شروط معينة (27). ويعترف القانون العراقي بجنسية الأشياء كونها محلاً للحق، وخصوصاً الحق العيني (28)، وكونها ذات قيمة مادية (29)، والمنقولات بصورة عامة تعد في عداد الأشياء ؛ ولعل من المعلوم أن المنقول بطبيعته هو كل شيء يقبل الانتقال من مكان إلى آخر دون تلف، (كالطائرات) (30)، لذلك كما تلحق الجنسية بالأشخاص الطبيعة والأشخاص المعنوية، فأنها في ذات السياق تلحق بالطائرات أيضاً (31)، فما هذه الجنسية إلا لتكون مجازية وأستثنائية ؛ فرضها القانون على هذه الأشياء نظراً لما لها من قيمة مالية ضخمة من جهة، ومن جهة أخرى نظراً لتنقلها بين أقاليم دول مختلفة، مما يستلزم أن تكون تحت حماية دولة معينة فتتمتع جنسيتها، فالرابطة التي تربط جنسية هذه الطائرات بالدولة تختلف اختلافاً بيناً عن الرابطة التي تبنى عليها جنسية الأشخاص (32). فالجنسية في هذا المجال معناها الإنضواء تحت العلم والسيادة لدولة ما ، وبالتالي ليس لها نفس المعنى الحقيقي الذي يضيف على جنسية الأفراد ، لذا نرى هنا أن التسمية ليست عبارة عن مجاز في الصياغة والتعبير كما هو الوضع في جنسية الشخص الاعتباري، بل هي تسمية ليست في محلها كأصل ، باعتبار ان الجنسية مرتبطة بفكرة الشخصية القانونية، وهذه الشخصية غير موجودة بالنسبة للأشياء (كالطائرات)، فالمسألة إذن وفقاً للاتجاه الفقهي للبعض لا تعدو أن تكون مجرد تحديد النظام القانوني الذي تخضع له الطائرة تحت مسمى الجنسية (33).

كذلك نظراً لأهمية الطائرة في مجال النقل الجوي والتوسع في عدد الرحلات الجوية وانتقال الطائرات بين المطارات الدولية وغير ذلك من الاعمال المتعلقة بها ، مما تستلزمه التجارة الدولية وطرق المواصلات الدولية في هذا الجانب واعتبارها جزءاً منتقل من إقليم الدولة وجب تمتع الطائرة بجنسية دولة ما، وان الاعتراف للطائرة بجنسية معينة لم تكن من المسائل اليسيرة الحسم في ظل نظام اقتصادي قائم على الملكية الفردية وليضفي صفة المال (حقوق) على الأشياء ذات القيمة المادية بالرغم من حيث (الشيء) قابليتها لان تكون محلاً لحق الملكية، ونظراً لخطورة النشاط الجوي، ذهب جانب من الفقهاء إلى ان يكون للدول أشراف فعال ومباشر على الطائرات، ويتحقق هذا الأشراف من خلال تحديد تبعية الطائرة لدولة معينة لكي تتمكن الدول من منحها الجنسية وتقييدها في سجلات خاصة بها ، بوصفها مالا ؛ فلا بد من تسجيل التصرفات القانونية المتعددة بشأنها ، كبيعها إلى دولة ما او لفرد أو لشركة لا ينتمي إلى الدولة المسجلة فيها بجنسيته في السجل الذي تسجل فيه عند منحها

الجنسية لأول مرة، فاستقر الرأي في التشريع والعرف الدولي على منح الطائرة جنسية دولة معينة على الرغم من عدم تمتعها بالشخصية القانونية من اجل ذلك (34). فأن جنسية الطائرة تعد المركز الأساس للكثير من الأحكام التي تنظم للطائرة، فضلا عن أن اكتساب الطائرة لجنسية دولة ما ؛ يترتب عليها العديد من الآثار المهمة، ومنها خضوع الطائرة للنظام القانوني لتلك الدولة، وكذلك خضوعها إلى إشرافها ورقابتها (35). ونظراً لأهمية النقل الجوي ظهر جدل في الفقه القانوني حول منح الجنسية للطائرة وينقسم الفقهاء بهذا الصدد إلى اتجاهين يدعو الأول إلى رفض منح الجنسية للطائرة فيما يؤيده الثاني.

الاتجاه الأول المعارض ذهب أنصار هذا الاتجاه إلى معارضة منح الطائرة لجنسية دولة ما ورفض إضفاء جنسية دولة ما على الطائرة، ويؤيد هذا الاتجاه رأيه بالحجج التالية:

أولاً: أن فكرة الجنسية تقوم على فكرة الولاء السياسي للفرد إزاء دولته، وهذه الصلة الروحية لا يمكن عقلاً أن توجد بين الطائرات والدولة (36)، كما أن الآثار الناجمة عن الجنسية الحقيقية لا يمكن أدراكها وتطبيقها بالنسبة للطائرات، وخاصةً فيما يتعلق بممارسة الحقوق العامة أو السياسية والقيام ببعض الالتزامات المترتبة الشخص الطبيعي (37). ذلك لأن الطائرة ماهي إلا جماد يأخذ حكم الأموال في القانون، وبالتالي تنتفي أي رابطة ولاء وانتماء بينها وبين إحدى الدول، فإذا انعدمت هذه الرابطة فلا حاجة لمنح الطائرة الجنسية كون الجنسية لا تمنح إلا للأفراد (38).

ثانياً: لا يمكن قياس الطائرة على السفينة في تمتعها بالجنسية، ذلك لأن الضرورات العملية دعت إلى إلحاق السفينة بدولة ما ومنحها جنسيتها، وذلك بسبب بقائها مدداً طويلة في اعالي البحار غير خاضعة لسيادة الإقليمية لدولة ما، لكي يحكم قانونها الوقائع والعلاقات التي تنشأ على متنها أثناء تواجدها بأعالي البحار، أما الطائرة فعادة ما تحلق في الفضاء الجوي لأحدى الدول، وإن كانت تجوب أعالي البحار فسرعان ما تدخل الإقليم الجوي لإحدى الدول، وتخضع بالتالي لسيادتها، فلا حاجة إذن لإضفاء الجنسية على الطائرة (39).

ثالثاً: إن الإلزام بوجوب اكتساب الطائرة لجنسية دولة ما من شأنه ان يمثل عائقاً أمام الملاحة الجوية والاستغلال الجوي، إذ يلزم أي شركة أجنبية لتمارس نشاطها الجوي في دولة أخرى (وطنية)، وعلى سبيل المثال قيام شركة بريطانية بممارسة نشاطها الجوي في العراق وخلال ذلك قامت بشراء طائرة مملوكة للعراق أن تقوم بتسجيلها في بريطانيا، لتحصل الطائرة على الجنسية البريطانية، مما يترتب عليه ازدواج جنسية الطائرة وما يترتب عليه من تعدد النظم القانونية الخاضعة له في مرحلة من مراحل التسجيل ومدى قابلية تمتعها بأزدواج الجنسية؟ وسبل معالجتها (40).

الاتجاه الثاني المؤيد: أن جانب كبير من فقه القانون الدولي الخاص لم يقتنع بأراء معارضي منح الجنسية للطائرة، فذهب أنصار هذا الاتجاه إلى ضرورة منح الطائرة جنسية الدولة التي تملكها، ويدعم هذا الفريق رأيه بالحجج التالية:

أولاً: إن ضمان سلامة الملاحة الجوية، يعني إتباع قواعد معينة في الملاحة الجوية وتوفير شروط فنية في الطائرات لضمان صلاحيتها للطيران (41)، وذلك لصعوبة قيام كل دولة بالتحقق من توافر هذه الشروط بالنسبة لجميع الطائرات المارة في إقليمها الجوي، لذلك يعهد بهذه المهمة إلى دولة بعينها تتبعها الطائرة وتكون هذه الدولة ضامنة ومسؤولة أمام الدول الأخرى عن توافر الشروط المطلوبة لسلامة هذه الطائرات، فالجنسية تعد وسيلة فعالة لأحكام الرقابة على الطائرات بتبعيتها لدولة ما، إذ لا يكفي دور التسجيل في هذا الشأن (42).

ثانياً: ورداً على حجة معارضي فكرة إضفاء الجنسية على الطائرة والقائلة بأنها غالباً ماتلحق في الجو الإقليمي لإحدى الدول فإن ذلك لا يمنع من ضرورة تعيين قانون واجب التطبيق على الوقائع الناشئة أثناء تحليق الطائرة في أجواء لاتخضع لسيادة أي دولة، حتى وإن كان لها الهبوط أو المرور بإقليم دولة من الدول⁽⁴³⁾، كما يجب على كل دولة تحديد ماهية الطائرات التي تجوز أجوائها فلا تسمح للطائرات الأجنبية بالتحليق في أجوائها إلا بموجب تصريح بذلك، وقد تقصر نشاط الطيران الداخلي على الطائرات التابعة لها دون الطائرات الأجنبية لذا لا بد من تمتعها بجنسية دولة ما⁽⁴⁴⁾.

ثالثاً: إن الطائرات تمثل جانبا مهما من الثروة الوطنية، وأداة ضرورية لخدمة مصالح الدولة في نواحي عديدة فمن الضروري منحها الجنسية لضمان بقائها مرتبطة بالدولة وخاضعة لقوانينها ومجبرة على العودة إلى دولتها إذا ما طلبت هذه الأخيرة منها ذلك وفقاً لمسؤوليتها تجاه الدول الأخرى⁽⁴⁵⁾.

رابعاً: أن الطائرة يجب أن تحمل جنسيتها علامة مميزة لها، تتمثل في علم الدولة التي تنتمي إليها، وذلك وفقاً لتمتعها بجنسية تلك الدولة كدولة مالكة لها⁽⁴⁶⁾. وبناء على ذلك لا يمكن أن تحمل الطائرة أكثر من علم دولة، والا اعتبرت الطائرة بدون جنسية، والطائرة بدون جنسية تعد طائرة مقرصنة خارجة عن أحكام القانون، مما يجعلها عدواً مشتركاً لكافة الدول، إذ يمكن لأي دولة اعتراضها ومنها المرور في أجوائها وما ترتبه المسؤولية الدولية المشتركة تجاه ذلك من العمل وفق نظام التراخيص للتحليق والعبور في أجواء الدول المختلفة⁽⁴⁷⁾.

خامساً: يتعين من معرفة جنسية الطائرة لتحديد القانون الواجب التطبيق عليها بصفتها (مألاً) وتحديد الإجراءات الواجبة التطبيق عند نقل ملكيتها⁽⁴⁸⁾، كما أن منح الجنسية للطائرة لها أهمية كبيرة في تحديد القانون الواجب التطبيق على الوقائع والعلاقات الناشئة جراء تحليق الطائرة في أجواء لاتخضع لسيادة دولة معينة، لكي يتمكن القضاء من تطبيق القانون واجب التطبيق على الوقائع التي تقع على متن الطائرة⁽⁴⁹⁾.

لذلك رجح الاتجاه الثاني الذي ينادي بضرورة منح كل طائرة جنسية دولة معينة حيث إن الاتفاقيات الدولية المنظمة لشؤون الملاحة الجوية قد اعتمدت مبدأ (تمتع الطائرة بجنسية دولة معينة)، إذ نصت المادة (6) من إتفاقية باريس لعام 1919 على أنه (الطائرات تكتسب جنسية الدولة المسجلة بها)⁽⁵⁰⁾. وتضمنت المادة (17) من إتفاقية شيكاغو صيغة مماثلة إذ تنص على انه (تحمل الطائرات جنسية الدولة التي سجلت في سجلاتها)⁽⁵¹⁾. ونحن بدورنا نؤيد مذهب اليه الاتجاه الثاني، باعتبار أن منح الجنسية للطائرة يحافظ بقدر معين على مصالح الدول في مجال الملاحة الجوية وسلامتها بصفة عامة، وإن هذه الجنسية تعد محوراً هاماً في إطار تحديد جنسية الولادات والوقائع والتصرفات القانونية التي تحصل على متن الطائرة بصفة خاصة.

المطلب الثاني

الطبيعة القانونية للطائرة وتصنيفاتها

الطائرة بوصفها من الأموال المنقولة ذات الطبيعة الخاصة بعدم تمتعها بالشخصية القانونية وتمتعها بجنسية الدولة التي تسجل بها، وخضوعها لبعض القواعد القانونية التي تتعلق بالعقار، ولدورها الهام في عمليات النقل وقيمتها الاقتصادية الكبيرة التي لها دور في ازدهار الاقتصاد الوطني، لذلك يجب الوقوف على طبيعتها الخاصة، والتعرف على تصنيفاتها القانونية. لذلك سنقسم هذه المطلب على فرعين:

الفرع الأول: الطبيعة القانونية للطائرة.

الفرع الثاني: التصنيفات القانونية للطائرة.

الفرع الأول

الطبيعة القانونية للطائرة

أثارت الطبيعة القانونية للطائرة خلافا في فقه القانون الدولي الخاص ، حول تكييف الطائرة وتحديد طبيعتها القانونية ، إذ ذهب البعض منهم إلى أن الطائرة تتمتع بالشخصية القانونية وبذلك تعد شخصاً قانونياً (أسوة بالشخص الطبيعي الانسان ؛ بتمام ولادته حيا وتنتهي بوفاته بالنص الوارد في المادة 34 من القانون المدني العراقي) و تبدأ الشخصية القانونية للشخص الاعتباري بمجرد اعتراف القانون بوجوده القانوني بتوافر المقومات الخاصة به ، في حين ذهب الاتجاه الراجح في التشريع والفقه إلى أن الطائرة تمثل مالاً. وهذا ما سنبينه كالآتي:

الاتجاه الأول : يذهب إلى أن الطائرة يمكن أن تعد شخصاً معنوياً⁽⁵²⁾، باعتبار أن لها حياة تبدأ بتمام بنائها، وتنتهي بفقدانها صلاحيتها للملاحة، فضلا عن أن لها جنسية، ولها موطن، فالطائرة والحال كذلك شخصاً قانونياً⁽⁵³⁾ من أشخاص القانون الخاص⁽⁵⁴⁾، باعتبارها وحدة قانونية وأقتصادية سواء من الناحية التكنيكية أو القانونية ولها على هذا النحو ذاتيتها المستقلة، على أن الطائرة بالرغم من انها تتألف من العديد من العناصر والأجهزة التي لها ذاتيتها ومكملة للآخر، كجسم الطائرة وأجنحتها وأجهزة الصعود والهبوط والأجهزة الرادارية واللاسلكية ، إلا أن هذه العناصر المتعددة تتألف بطريقة ميكانيكية لتكون محصلتها في النهاية "واحدة" لها ذاتيتها المستقلة وهذا الشيء هو الطائرة ذاتها لتكون لها قيمة مادية لتكون محلا للتعامل ، لتظهر أهمية هذه النظرية الفقهية عند توقيع الحجز على الطائرة، أو تقرير الرهن عليها، إذ لا يجوز طبقاً لهذا التصور، بيع أو رهن جزء رئيسي في الطائرة، ذلك لأن هذا الجزء ليست له قيمة قانونية في ذاته، وإنما باعتبارها أحد مكونات الطائرة، لذا ينظر إلى الطائرة كوحدة متكاملة لا تقبل التجزئة⁽⁵⁵⁾. إلا أن هذا الرأي مردود عليه، ولا يعدو سوى افتراض قانوني لا تؤيده نصوص القانون أو الواقع، إذ لم يسبغ المشرع وصف الشخص المعنوي على الطائرة، كما أن الاقرار بالشخصية القانونية يفترض أن تكون لدى الشخص القدرة على اكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات، وهذا ما لا يتوافر في الطائرة. أما بشأن تمتع الطائرة ببعض خصائص الشخصية القانونية، كالجنسية أو الموطن فهو أمر مقرر لأعتبارات تنظيمية تتمثل بوجود إخضاع الطائرة إلى نظام قانوني محدد من مظاهره، ووجوب تسجيلها واكتسابها لجنسية دولة ما لضمان الحقوق المترتبة عليه⁽⁵⁶⁾.

الاتجاه الثاني يذهب إلى أن الطائرة باعتبارها مال تصلح لأن تكون محلاً للحقوق المالية⁽⁵⁷⁾، لذلك فإن الطائرة تعد مالا وتقع ضمن تقسيم الأموال ، و بحسب الأصل باعتبارها مالا تجري عليه الأحكام الواردة في القانون المدني والخاصة بالمنقول، حيث عرف المشرع العراقي المنقول على أنه " ...كل شيء يمكن نقله وتحويله دون تلف..."⁽⁵⁸⁾، ومن خلال هذا التعريف اعلاه أن المشرع العراقي كان دقيقا في تحديده لمفهوم المنقول، وتحديده بهذا الشكل الدقيق يساعد في تحديد القانون الواجب التطبيق عليه⁽⁵⁹⁾. كما تعتبر الطائرات أهم هذه المنقولات فهي إذا كانت منقولا تتحرك من مكان إلى آخر دون تلف إلا انها أضخم وأعلى قيمة من العقارات لاعتبارات خاصة بها ، والمهم فيها أنه يمكن تعيين مكان ثابت لها لا يتغير، لتقيد (تسجل) فيه الطائرة كما تقيد التصرفات الواردة عليها والقيود هنا يعادل التسجيل أو القيد في العقارات، ونرى مما تقدم أن (الطائرات)، تعد من المنقولات، ونظراً لأهميتها وإمكان إيجاد مقر ثابت لها تسجل فيه، لتشبه الكثير من الأحكام الواردة على العقار وكل حسب خصوصيته⁽⁶⁰⁾.

وعليه فقد نصت القوانين المقارنة للطيران المدني صراحة على اعتبار الطائرة من الأموال المنقولة، حيث نص المشرع الإماراتي، على أن " الطائرة مال منقول فيما يتعلق بتطبيق القوانين والقواعد والأنظمة النافذة في الدولة"⁽⁶¹⁾. وأيضاً نص المشرع القطري على نفس التعريف⁽⁶²⁾. أما بالنسبة إلى المشرع البرازيلي فقد نص على أنه " الطائرة منقول يمكن تسجيله لأغراض الجنسية وصلاحيات الطيران والنقل الأشخاص والأشياء وإنشاء الرهن والإعلان والتسجيل العام"⁽⁶³⁾. وقد نص المشرع العراقي على أن " الطائرة مال منقول فيما يتعلق بتطبيق القوانين والأنظمة النافذة في الدولة..."⁽⁶⁴⁾. ورغم أن الطائرة مال منقول فإن المنظم لقواعده القانونية (المشرع) جعل لها خصوصية تنسب بها عن باقي المنقولات مما يجعلها تضاف إليها الشخصية القانونية، حيث أقر المنظم جنسية الطائرة وأوجب ضرورة تسجيلها⁽⁶⁵⁾. ونظراً للأهمية الاقتصادية للطائرة، ووفق ما تقدم فقد عالجتها الاتفاقيات الدولية والتشريعات المقارنة، باعتبارها من المنقولات ذات الطبيعة الخاصة المتميزة. لذلك فإن أفراد سجل خاص لقيد التصرفات التي ترد على الطائرة، وفقاً لما عليه من طبيعة خاصة ، حيث تظل من المنقولات، ويترتب عليه نتائج معينة تكمن في أنه:-

أولاً: عدم الاعتداد بقاعدة الحيابة في المنقول سند الملكية

لاخلاف في أن الطائرة منقول، إلا أن الصعوبة تبدأ عند بيان القواعد التي تتشابه فيها الطائرة مع العقار، ذلك إذا كان الأصل إن الطائرة مالا، إلا أن هذا الأصل يرد عليه استثناء، حيث لا تعتبر الطائرة منقولا فيما يتعلق بالحيابة⁽⁶⁶⁾، فألحيابة في المنقول سند الملكية، لكن هذا الامر لا ينطبق على الطائرة، فهي تتجرد من واقع الحيابة، لخصوصيتها ، ولا تستند اليه في تقرير الحقوق العينية سواء كانت أصلية أو تبعية⁽⁶⁷⁾، على خلاف سائر المركبات الاخرى، وهنا يتبادر إلى الأذهان تساؤلا مفاده، لماذا لا يشبه نقل ملكية الطائرة نقل ملكية المركبات في دائرة المرور؟ لماذا شبهت بالعقار بالرغم وجود الشكلية فيهم ؟ للإجابة نقول :

أن الأصل في العقود أن تكون رضائية، والعقد الرضائي هو الذي لا يتطلب انعقاده شكلا معينا وينعقد بمجرد تطابق ارادتين، ولكن في بعض الأحيان يفرض القانون شكلية معينة لأنعقاد بعض العقود، إذ لا تنعقد هذه العقود إلا باستيفاء إجراءات شكلية معينة⁽⁶⁸⁾. والعقود التي يتم بموجبها نقل ملكية المركبات تعد من العقود الشكلية ولا تنعقد بمجرد تطابق ارادتين، بل لابد من استيفاء إجراءات معينة تتمثل في التسجيل في دائرة المرور، وعلى الرغم من إن المركبات تعد من المنقولات، وأن هذه الأخيرة تتحكم فيها قاعدتان، أو لهما : تتمثل في انتقال ملكيتها بمجرد انعقاد العقد⁽⁶⁹⁾، وثانيهما هي الحيابة في المنقول سند الملكية والتي تقضي أن من حاز وهو حسن النية منقولا أو سندا لحامله مستندا في حيازته إلى سبب صحيح فلا تسمع دعوى

الملك من احد(70)، ولكن من الواضح أن نطاق تطبيق هاتين القاعدتين ينحصر في المنقولات المادية التي يجوز حيازتها ويمكن تداولها بين الناس دون حاجة إلى اتباع إجراءات أو شكلية خاصة(71). ويلاحظ أن معيار التفرقة بين الحيازة والملكية، يكمن في أن الحيازة يجب أن يتوافر فيها عنصران (مادي ومعنوي) فالحيازة تعتبر وضع مادي نظراً لأن هناك شخص يقوم بالسيطرة الفعلية على الحق سواء كان الحائز هو صاحب الحق أو لا، والحيازة لا تتطلب بالضرورة وجود حق للحائز، ولكنها تستلزم أن يكون الشيء محل الحيازة قابلاً لأن ترد عليه ملكية خاصة، كما يجب أن يكون الشيء محل الحيازة مما يجوز سحب ملكيته بالتقادم(72). أما الملكية فهي عبارة عن الحق، أو ذلك الوضع القانوني الذي يسيطر به المالك على الشيء سيطرة قانونية فيستأثر بإستعماله وإستغلاله والتصرف فيه في حدود رسمها القانون(73). وعليه فالحائز الشرعي ليس بالضرورة أن يكون هو المالك، أما المالك الشرعي هو المالك الفعلي بحقه في الاستعمال والاستغلال والتصرف. لذلك (الطائرات) لا تسرى عليها قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، ومدى إثبات الحائز لحسن نيته، فالحائز "المشتري" يعتقد أنه تلقى المنقول من مالكة، كون الوضع الطبيعي للأمر يتمثل في أن المنقول يكون في حيازة مالكة، فضلاً عن أن تحقق المشتري من ملكية البائع امر صعب عملاً، أما في حالة الطائرة فإن المشتري يمكنه بسهولة وببسر التحقق من ملكية البائع عن طريق الرجوع إلى سجل الطائرات، وفي هذه الحالة فإن الحائز لا يخرج في كونه سيء النية يعلم تماماً أنه يشتري من غير المالك، أو أنه أهمل إهمالاً جسيماً في التحقق من ملكية البائع، وفي الحالتين يستوى سوء النية مع الخطأ الجسيم في فقدان حسن النية الذي يلزم لإمكان التمسك بالقاعدة المذكورة أعلاه(74). ولا يتصور أن يحوز شخص طائرة معتقداً أنه المالك، ويفترض فيه حسن النية، ومن ناحية أخرى قاعدة (الحيازة في المنقول) بالنسبة للطائرات رغم كون الطائرة مالياً منقولاً تعطل، نظراً لقيمة الطائرة الاقتصادية الكبيرة بالنسبة للدولة(75)، وتوافر قيود معينة لاستلامها وقيادتها وتحليقها، لذلك لا يجوز اكتساب ملكية الطائرة بالتقادم، وذلك بالاستناد إلى الحيازة، وعلى ذلك فإن الحيازة ولو استوفت كامل شروطها واقتربت بالسبب الصحيح وحسن النية، لاكتسب ملكية الطائرة، بل لابد من سبب قانوني من أسباب الملكية، كالشراء بسند رسمي من المالك، أو جهة التصنيع ولزوم اتباع إجراءات معقدة للاستلام والنقل(76).

ثانياً: وجوب استيفاء شكل محدد في التصرفات التي ترد على الطائرة

يطلب المشرع قيد بعضاً من التصرفات التي ترد على الطائرة في سجل الطائرة كما هو الحال في العقارات(77)، والطائرة باعتبارها مال، يمكن أن تكون محلاً للعديد من التصرفات القانونية(78) من بيع ورهن وخلافه(79). حيث يجوز رهن الطائرة رهناً رسمياً شديداً الشبه بالرهن الرسمي على العقار بأن يوثق في دائرة التسجيل العقاري(80)، إذ يشهر هذا الرهن بالقيد في سجل الطائرات بدولة تسجيل الطائرة، وتظل الطائرة ذاتها في حيازة المدين الراهن دون أن يؤثر ذلك في حق الدائن المرتهن ولا في سريانه على الغير، ولصاحب حق الامتياز على الطائرة حق تتبع لا يعرقه انتقال حيازتها من يد إلى يد آخر كما هو الحال في المنقولات، كما الحجز على الطائرة(81)، أكثر شبيهاً بالحجز العقاري من حجز المنقول(82). وبالنسبة إلى الملكية وفق القوانين المقارنة؛ فإن المشرع الإماراتي لم يهتم بتنظيم القواعد الخاصة بملكية الطائرة والحقوق العينية التي ترد عليها، باستثناء نص المادة (2/5) من قانون الطيران المدني الذي ينص على أنه "... لا يجوز التصرف القانوني في أية طائرة مسجلة في السجل الوطني إلى شخص آخر سواء بالبيع أو الرهن أو الايجار أو أي تصرف قانوني آخر، إلا بعد موافقة السلطة المختصة...". وهو نفس الحكم بالنسبة لما أورده المشرع القطري في المادة (2/37) من قانون الطيران المدني القطري.

أما بالنسبة إلى المشرع البرازيلي فقد نص على انه "لايؤدي نقل ملكية الطائرات عن طريق الفعل بين الأحياء إلى نقل ملكيتها، إلا من تاريخ تسجيلها في السجل الجوي البرازيلي"⁽⁸³⁾. كما وقد نص المشرع العراقي على أن "الطائرة مال منقول فيما يتعلق بتطبيق القوانين والأنظمة النافذة في الدولة ومع ذلك فإن نقل ملكية الطائرة يجب أن يتم بموجب سند رسمي ولايكون له أي أثر تجاه الغير إلا بعد قيده في السجل الخاص"⁽⁸⁴⁾. ويتضح مما تقدم، أنه لا يتم نقل ملكية الطائرة الوطنية إلا بموجب سند رسمي، ولا يكون له أثر في مواجهة الغير إلا بعد قيده في السجل، فالتصرفات، والواقعات التي ترتب إنشاء، أو نقل، أو انقضاء حق الملكية لا تكون حجة على الغير إلا إذا أشهرت بطريق التسجيل، أو القيد، بحسب الأحوال في السجلات⁽⁸⁵⁾ لذلك إذا كان الأصل أن الطائرة بوصفها منقولاً معيناً بالذات تنتقل ملكيتها بمجرد تمام العقد، إلا أن القانون العراقي يتطلب لأنتقال ملكيتها (بيع الطائرة) وجوب استيفاء اجراءات محددة، حيث ألزم بتحرير سند رسمي عند أنتقال ملكية الطائرة، ومن ثم فإن وقوعه في محرر عادي لا يكفي لصحته، وكذلك ينبغي تسجيل البيع في السجل الخاص بالطائرات، وذلك لنفاذ العقد قبل الغير. إلا أنه ينبغي التمييز هنا وفقاً لما يرى البعض من الفقه بين وجوب أن يتم البيع بموجب سند رسمي وبين تسجيل البيع في السجل الخاص بالطائرات، فعدم تحرير عقد بيع الطائرة بمقتضى سند رسمي يؤدي إلى بطلان العقد، أما عدم تسجيل البيع في السجل الخاص بالطائرات بعد وقوعه بمحرر رسمي يجعل العقد غير نافذ في حق الغير، فالتسجيل في السجل المذكور ما هو إلا شرطاً لنفاذ العقد، وليس شرطاً لصحته⁽⁸⁶⁾.

والذي يهمننا من كل ذلك، بقدر مايتعلق هنا بموضوع التسجيل و الملكية، أنه لايمكن التمسك أو الاحتجاج على الغير بملكية الطائرة أو انتقال هذه الملكية إلا بالتسجيل في السجل المعد لذلك من قبل سلطات الطيران المدني (العراقية)، وأنه لايمكن تسجيل الطائرة في هذا السجل إلا إذا لم تكن مسجلة في سجل دولة أخرى ولأشخاص متمتعين بجنسية الدولة (العراقية)، وحائزة على شهادة بصلاحياتها للطيران⁽⁸⁷⁾.

ومما يجدر ذكره ان هذا المبدأ أخذ به مجلس الطيران المدني للدول العربية التابع لجامعة الدول العربية، حيث نص في المادة (272) من المشروع العربي الموحد لقانون الطيران المدني، المعد سنة 1970، تحت عنوان (المركز القانوني للطائرة ونقل الملكية)، على أن "الطائرة مال منقول فيما يتعلق بالقوانين والأنظمة النافذة في دول الجامعة على أن نقل ملكية الطائرة يجب ان يتم بموجب سند رسمي ولايكون له أثر إلا بعد قيده في السجل المنصوص عليه في هذا القانون"⁽⁸⁸⁾.

لذلك يمكن القول بأن الطائرة بحسب الأصل تعتبر مالا منقولاً ذات طبيعة خاصة ، و ليست كسائر المنقولات، و تسرى عليه بعض أحكام العقار، إذ أن كل التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو أنقضاء حق مالي أو غيرها من الحقوق العينية على الطائرة لايقع إلا بمحرر رسمي، مع شرط التسجيل وإلا كانت هذه التصرفات باطلة، حيث لا تكون قانونية، الا اذا تم قيدها في السجل الذي تعده الهيئة العامة للطيران المدني كشرط لنفاذها في مواجهة الغير، إذ ان كتابة هذه التصرفات لا تكون صحيحة مالم تقترب بالتسجيل في السجل الذي تعود اليه⁽⁸⁹⁾. وقد منع المشرع العراقي إجراء أي تصرف قانوني بأية طائرة مسجلة إلى شخص أجنبي من خلال النص على انه "لايجوز إجراء أي تصرف قانوني بأية طائرة مسجلة في السجل الوطني إلى شخص أجنبي، سواء بالبيع أو الرهن أو أي تصرف قانوني اخر، إلا بعد موافقة سلطات الطيران المدني"⁽⁹⁰⁾.

ونحن بدورنا نؤيد ماذهب اليه المشرع العراقي من حيث اعتبار الطائرة مالا منقولاً ذو طبيعة خاصة، لما له من خاصية ذاتية شبيهة بالعقار من جهة ؛ كونه مالا يلزم شكلية معينة فيه ، والشخص المعنوي من جهة اخرى ؛ من حيث وجوب التسجيل والتمتع بأسم وجنسية ومايترتب على ذلك من حقوق، ونرى أن ما نص عليه المشرع العراقي أفضل (أكثر شمولية) مما

نصت عليه القوانين المقارنة سالفه الذكر ، من حيث أن انتقال ملكية الطائرة يجب ان يتم بموجب سند رسمي ولا يكون له أي أثر تجاه الغير إلا بعد قيده في السجل الخاص بها ، وذلك نظرا للقيمة الاقتصادية والقانونية والسياسية للطائرة، ولأنها تعتبر من ثروات الدولة وتابعة لسيادتها .

الفرع الثاني

التصنيفات القانونية للطائرة

أن تصنيف الطائرات يكون تبعاً لجوهر الرابطة القانونية التي تجمع الطائرة وصاحب الحق عليها، حيث نجد صنفان أولهما: يكون حسب الجهة المالكة التي تبرز الغرض المستعمل لأجله، وثانيهما: يكون حسب رابطة التبعية أي جنسية الدولة، ويعد هذا النوع من أهم أنواع الطائرات بما له من أثر كبير في تحديد (الأثار القانونية المترتبة على جنسية الطائرة) وهو موضوع بحثنا، وسنقتصر دراستنا على هذا التقسيم.

أولاً- تصنيف الطائرة من حيث الجهة المالكة: وتقسّم بالشكل الآتي:

1- الطائرات العامة (طائرات الدولة)، وهي التي ترصد للقيام بخدمة عامة وفق المعيار الدولي، وتعتبر من الأملاك العامة (الدومين العام) كالطائرات الحربية وطائرات البريد والجمارك والبوليس وخفر السواحل والصحة⁽⁹¹⁾. وقد عرفت إتفاقية باريس للملاحة الجوية لعام 1919، الطائرة الحربية التي هي أحد أنواع الطائرات العامة بأنها "الطائرات التي يقودها الشخص الحربي وتكون مخصصة لهذا الغرض"⁽⁹²⁾. وقد نصت إتفاقية شيكاغو في مادتها (الثالثة) على أن الطائرات العسكرية وطائرات الجمارك والشرطة تعتبر طائرات دولة. ولايجوز لطائرات الدولة التجول فوق أو الهبوط في أراضي دولة أخرى إلا بعد الحصول على ترخيص مسبق، ولا تخضع لأحكام المعاهدة⁽⁹³⁾.

لذلك فإن إتفاقية شيكاغو قد تبنت معيار ذو اتجاه واحد يتمثل في تخصيص الطائرة، ووفق هذا المعيار فإن طائرات الدولة هي الطائرات العسكرية وطائرات الكمارك والشرطة وفق معيار المرفق العام (كمعيار داخلي غير دولي)، ويعد المعيار الدولي هو الأفضل من معيار المرفق العام كون مصطلح (المرفق العام) غير محدد المعنى ولا زال غامضاً كونه يشمل مرفق البريد ومرفق النقل، وبالتالي تعد كل الطائرات التي تستخدمها الدولة حتى وان كانت لأغراض تجارية طائرات دولة، في حين أن الأخيرة تعد في نظر التشريعات المدنية "طائرات مدنية عادية"، كما ان المعيار غير الدولي يوقعنا في خطأ، فلا يمكن استبعاد طائرات الدولة من التشريع المدني باعتبارها عائدة للدولة، وان الغرض المخصص لتلك الطائرات وغالبا ما يكون غرضاً متعلقاً بسيادة الدولة⁽⁹⁴⁾.

وبالنسبة للقوانين المقارنة فلم يتطرق قانون الطيران المدني الإماراتي رقم رقم (20) لسنة 1991، وكذلك قانون الطيران المدني القطري رقم (15) لسنة 2018 المعدل، إلى تعريف طائرات الدولة، وكذلك الحال بالنسبة إلى قانون الطيران البرازيلي رقم (7565) لسنة 1986، فلم يعرفها تحت مسمى طائرات الدولة، ولكن نص على الطائرات العامة بالنص في الفقرة (الثالثة) من المادة (107) على انه "الطائرات العامة هي تلك المخصصة لخدمة السلطة العامة، بما في ذلك تلك التي تم الاستيلاء عليها وفقاً للقانون، جميع الطائرات الاخرى هي طائرات خاصة"⁽⁹⁵⁾.

واما بالنسبة إلى المشرع العراقي فقد عرف طائرات الدولة بأنها "طائرات الدولة: الطائرات العسكرية والطائرات المخصصة لخدمة مصالح الدولة كالزراعة مثلاً" (96)، ويلاحظ انه اعتمد المعيار الدولي الوارد في إتفاقية شيكاغو، وانه تعداد وارد على سبيل المثال دون أن يستخدم تعبير مرفق عام، ويلاحظ المختصون بان القوانين عندما تعدد هذه الطائرات فإنها لا تقدم تعريفا لمفرداتها، فمثلاً لانجد تعريفا للمقصود من الطائرات العسكرية، ويشير أحد الفقهاء بان تعريف هذه الطائرات، يكمن في تركيبها وتشكيلها او عانديتها لسلطة عسكرية (97).

وعليه فإنه يهدف هذا الأمر إلى إخراج طائرات الدولة من نطاق تطبيق التشريع الجوي المدني، لأن قواعد الضبط والتحكيم في الجو يجب ان تسرى على كافة انواع الطائرات (98)، فالمشرع يضع قواعد خاصة لطائرات الدولة، ان يراعى في ذلك ما يرضه من قواعد الالتزام بمراعاة سلامة الملاحة الجوية بالنسبة للطائرات المدنية (99).

2- الطائرات المدنية (الطائرات الخاصة)، وهي التي تستخدم في الاستثمار التجاري وعملية نقل البضائع والأشخاص أو للاستعمال الشخصي سواء كانت ملكاً للأفراد أو لأشخاص اعتبارية، وتخضع لأحكام القانون الجوي، وهي التي يدور من حولها معظم أحكام القانون الجوي (قانون الطيران المدني)، وعلى عكس من ذلك تخرج طائرات الدولة من نطاق تطبيق أحكام القانون الجوي (100).

والإتفاقيات الدولية الخاصة بالملاحة الجوية لم تتعرض لتعريف الطائرة الخاصة، إلا أنها تطرقت لتمييز الطائرات عن الطائرات العامة، فإتفاقية باريس لعام 1919، عدت كل الطائرات التي لا تستخدم في مصالح الدولة كالبريد والكمارك والشرطة من الطائرات الخاصة، وذلك في المادة (30) منها. إلا أن التمييز الذي جاءت به إتفاقية باريس قد تعرض للنقد وذلك لإن الإتفاقية لم تستبعد من أحكامها إلا الطائرات الحربية والطائرات المخصصة للكمارك والأمن أما ما عدا ذلك فيعد بحكم الطائرات الخاصة على الرغم من إن هذه الإتفاقية قد جعلت الضابط في التمييز بين الطائرة الخاصة والعامة هو (التخصيص لأحد مرافق الدولة)، إذ أن هذا الاستبعاد يترتب عليه إن أية طائرة ليست من الأنواع الثلاثة المذكورة تعامل كطائرة مدنية حتى لو كانت تقوم بخدمة أحد مرافق الدولة كالبريد مثلاً (101).

بالنسبة إلى القوانين المقارنة، منها المشرع الإماراتي والقطري والعراقي، لم يتعرضوا لتعريف الطائرات الخاصة في قانون الطيران المدني، إلا أن المشرع البرازيلي قد عرف الطائرات الخاصة على أنها "الطائرات الخاصة هي تلك التي لا ينطبق عليها تعريف الطائرات العامة، والتي يجب تسجيلها وفقاً للصفات المحددة قانوناً ... " (102). وبرأينا يجب وضع تعريف جامع ومانع للطائرات الخاصة (المدنية) وذلك لتجنب الخلط بينها وبين الطائرات الأخرى المشابهة لها. حيث أن الغرض الرئيسي للطائرات المدنية هي لنقل الأشخاص والبضائع عبر أقاليم الدول المختلفة. ويلاحظ أن ملكية الطائرة لا يمكن أن تعتمد كمعيار للفرقة بين الطائرات العامة والخاصة إذ أن العبرة بنوع الخدمة أو المهام التي تخصص لها الطائرة، وليس وفقاً لمعيار ملكية الطائرة، فقد تكون الطائرة مملوكة للدولة، لكنها تزال نشاط نقل الركاب أو البضائع (103)، وقد تكون الطائرة مدنية إلا أن الدولة تستغلها في بعض الأوقات في أداء المهام العسكرية، فهنا تعد الطائرة التي استعملت في تأدية هذه المهام طائرة عامة بقدر المدة الزمنية التي تستعمل فيها للأغراض المتقدمة وعلى العكس من ذلك لو أستغلت الدولة الطائرات التابعة لها في الأغراض المدنية شأنها يكون شأن الطائرات المدنية الأخرى لتطبيق قواعد الملاحة الجوية والأحكام الأساسية بالطيران المدني (104).

ثانياً: تصنيف الطائرة من حيث رابطة التبعية (الجنسية)

يفرق هذا التصنيف بين الطائرات الوطنية هي الطائرات التي تتمتع بجنسية الدولة، أما الطائرات الأجنبية هي الطائرات التي لا تتمتع بجنسية الدولة معتمدة في ذلك على رابطة التبعية بين الطائرة والدولة التابعة أو المتبعة لها بجنسيتها⁽¹⁰⁵⁾. وأهمية هذا التقسيم تكمن في استبعاد طائرات الدولة من نطاق القواعد القانونية المدنية التي تسرى على الطائرات الخاصة، فضلاً عن قصر إعانات الدولة المالية لها من خلال أستغلال شركات الطيران الخاصة لها وأستغلالها غالباً لخطوطها الداخلية التي تكون عادةً معتمدة على طائراتها الوطنية⁽¹⁰⁶⁾. وأيضاً لها أهمية في تحديد الوقائع والتصرفات على متنها الاختصاص القضائي للنظر في القضايا التي تقع على متن الطائرة، أي تحديد القانون الواجب التطبيق على تلك القضايا، إذ إن تنقل الطائرة في رحلتها من مجال سيادي لدولة معينة إلى مجال سيادي لدولة أخرى أو إلى الفضاء الجوي للبحر العالي، يجعل من معيار الجنسية معياراً مهماً وواضحاً في تحديد القانون الواجب التطبيق على ما يقع على متن الطائرة من تصرفات ووقائع قانونية⁽¹⁰⁷⁾.

المبحث الثاني

أسس تعيين جنسية الطائرة

الدول لها السلطة التقديرية، ولها مطلق الحرية في تحديد الشروط الواجب توافرها لاكتساب جنسيتها، ذلك ولاشك أن هذه الشروط تتغير وتختلف باختلاف إمكانيات الدولة وحاجياتها المادية والفنية.

تمنح الدول جنسيتها للطائرة متى توافرت في نظرها الشروط الواجب توافرها لاكتساب الجنسية، والفقهاء أستقر على ضرورة اكتساب الطائرة جنسية دولة معينة وذلك لعدة اعتبارات، ولكنه اختلفت حول المعيار الذي وفقاً له يمكن تحديد جنسية الطائرة، لذلك تختلف الدول فيما بينها في تحديد ضابط منح الجنسية للطائرة، وأن تحديدها يعتمد على مصالحها الوطنية، إذ تعددت الأسس التي يتم منح الجنسية للطائرة، وللدولة الحق بالأخذ بمعيار واحد أو أحد الأسس أو أكثر لإضفاء الجنسية على الطائرة. لذلك أستقر الرأي منذ البداية على منح الطائرة الجنسية لاعتبارات عملية محضة ابتداءً، منها إحكام الرقابة على الطائرات والتحقق من توافر شروط السلامة فيها، وتحديد القانون الذي تخضع له عند تحليقها في الفضاء الجوي للدول الأخرى أو البحار العليا.

وبالرغم من ذلك فإن هذا الاختلاف متأثر بحرية الدول الواسعة في تحديد هذه الأسس طبقاً لمصالحها وتطور نظام الطيران المدني، لذلك فبعضها أعتمد على الأساس الموضوعي، والبعض الأخر منها أعتمد على الأساس الشخصي، وهذا ما سنتناوله في هذه الدراسة، من خلال تقسيم هذا المطلب بشكل الآتي:

المطلب الأول: الأسس المبنية على اعتبارات شخصية.

المطلب الثاني: الأسس المبنية على اعتبارات موضوعية.

المطلب الأول

الأسس المبنية على اعتبارات شخصية

الطائرات تعتبر جزءاً من الاقتصاد الوطني للدول، الأمر الذي يستوجب شمولها بحامية دولها وفقاً لمدى تمتعها بجنسية تلك الدول، مما يحتم خضوعها لسلطة بلدها، وعليه فإن الأعتبارات الشخصية التي يكون لها دورها في منح الجنسية لها، والتي تكمن في جنسية مالكيها أو قائدها، ووفقاً للنظام القانوني التابع له تتعد ضوابط منح الجنسية للطائرة .

الفرع الأول: ضابط جنسية قائد الطائرة

أعتمد الاتجاه القانوني في القانون الدولي، أبتداءً في ظاهرة الطيران بضرورة أعتما د جنسية قائد الطائرة⁽¹⁰⁸⁾، كضابط لتحديد جنسية الطائرة باعتبار الطبيعة الفنية للطائرة ومخاطرها التي تواجه الطائرة وطاقمها وأعتما د العامل الوطني في ذلك بتمتع بجنسية دولة الطائرة، وحماية لليد العاملة فيها. لذلك تشترط بعض الدول تشترط بعض الدول لتمتع الطائرة بجنسيتها أن يكون قائد وطاقم الطائرة وأفراد طاقمها من رعاياها، بأعتبار أن عنصر الولاء للدولة يمثله هؤلاء الأشخاص ووفقاً للغاية المبتغاة منها⁽¹⁰⁹⁾. وبالرغم من ذلك يرى البعض بأن هذا المعيار شكلي يسمح بالتحايل من أجل إضفاء جنسية دولة ما على الطائرة أبتغاء الحصول على بعض المزايا أو يمكن التهرب من أحكام القانون المختص أصلاً عليها⁽¹¹⁰⁾.

الفرع الثاني: ضابط جنسية مالك الطائرة

وفقاً لهذا الضابط فإن الطائرة تكتسب جنسية الشخص المالك سواء كان شخصاً طبيعياً أو معنوياً، وأن كثير من الدول اعتمدت هذا المعيار بأعتباره شرط من شروط تسجيل الطائرات ومنها القانون العراقي، حيث نص على أنه " تعد سلطة الطيران المدني سجلاً خاصاً تسجل فيه الطائرات ويشترط لتسجيل اية طائرة بهذا السجل توفر الشروط التالية: "... أن تكون مملوكة أو مؤجرة بقصد الشراء أو مؤجرة لمدة لا تقل عن ستة أشهر لأشخاص متمتعين بجنسية الدولة"⁽¹¹¹⁾. أما بالنسبة إلى القوانين المقارنة، فلم يورد فيها نص مماثل لنص القانون العراقي، وعليه فإذا كان مالك الطائرة عراقي تصبح الطائرة عراقية ، وإذا كان مالك الطائرة شخص معنوي كشركة ، فهنا تحمل الطائرة جنسية الشركة التي تتبع لها والتي يتم تحديدها وفقاً لمعايير معروفة في قانون الشركات⁽¹¹²⁾، أي تكتسب جنسية الدولة التي تأسست فيها الشركة، ذلك أن محل التأسيس والتكوين هو المحدد لجنسية الشركات ويكون ضابط مركز الإدارة الرئيسي الفعلي لتحديد النظام القانوني لها كأصل، وأستثناء محل مزاوله النشاط⁽¹¹³⁾، وقيل ان مركز الاستغلال أو الإدارة لا يصلح كضابط لتحديد جنسية الطائرة لأن الغالب بعينها أن يكون نشاط الطائرة نشاطاً دولياً فلا يقتصر استثمارها على دولة بعينها وإنما يمتد إلى عدة دول⁽¹¹⁴⁾.

المطلب الثاني

الأسس المبنية على اعتبارات موضوعية

وفقاً للاعتبارات الموضوعية فإن أسس منح الجنسية للطائرة تعددت وفقاً لعدة ضوابط، ووفق حرية الدول في اختيار الضابط المناسب لها، لإضفاء جنسية الطائرة، مع مراعاة وجود صلة وثيقة بين الدولة والطائرة بحيث لا تتمتع بجنسية الدولة إلا الطائرات الخاضعة فعلاً لسيادتها أو وفقاً لمكان تصنيعها أو دولة التسجيل.

الفرع الأول

منح الجنسية على أساس مكان تصنيع الطائرة

تتوقف ملكية الطائرة أثناء صناعتها على الاتفاق الذي تم بين طرفى العقد وطبيعة هذا الاتفاق، فقد تأخذ صورة التصنيع المسماة بالتصنيع المباشر، وقد تكون في صورة التصنيع غير المباشر أو (بثمن جزافي)، وذلك على التفصيل الآتى:

الحالة الأولى: التصنيع المباشر

يعتمد هذا المعيار وفقاً لما يقوم فيها المجهز بنفسه بصناعة الطائرة إما عن طريق شراء المواد اللازمة لهذه الصناعة والتعاقد مع العمال الذين يقومون بتنفيذ هذا العقد أو أن يتعاقد المجهز مع مقاول يستخدم عمال بدوره ويقوم المقاول بشراء مواد التصنيع على أن تكون عملية التصنيع بأكملها تجري تحت إشراف المجهز، وهذه الطريقة محدودة جداً وتقتصر على صناعة الطائرات الخاصة أو المتعلقة بنماذج معينة وذلك نظراً إلى ضخامة تكلفة الصناعة المستخدمة، وملكيتها فلا تثير أية مشكلة لأنها من البداية تكون للمجهز⁽¹¹⁵⁾. وعلى ذلك، إذا أفلس أثناء التصنيع، فإن الجزء الذي انتهت صناعته يدخل في تفليسه، ويستطيع رهن الطائرة تحت التصنيع، وإذا باعها بعد رهنها تنتقل محملة بالرهن إلى المشتري، وهذه الصورة نادرة عملاً في الوقت الحاضر، باعتبار أن صناعة الطائرة عملية ضخمة تحتاج إلى تخصص دقيق وخبرة عالية، بحيث يصعب تصور قيام المجهز بصناعة الطائرة التي يحتاجها⁽¹¹⁶⁾.

الحالة الثانية: التصنيع غير المباشر أو بثمن جزافي

يعتمد هذا المعيار وفقاً لاتفاق المجهز مع أحد المصانع المتخصصة في إنشاء وصناعة الطائرات، وفق مواصفات معينة مقابل ثمن محدد، حيث يعتبر هذا العقد عملاً تجارياً بالنسبة للصانع المحترف، على عكس ذلك بالنسبة للمجهز إلا إذا كانت الطائرة معدة للاستغلال التجاري⁽¹¹⁷⁾. وبخصوص هذا العقد ذهب البعض إلى أنه عقد بيع معلق على شرط واقف فلا يرتب آثاره إلا إذا وجد المعقود عليه في ميعاده (أي الطائرة) وإذا وجدت الطائرة يتحقق عندئذ الشرط وينتج العقد آثاره مستنداً إلى وقت انعقاده فإن لم يوجد المعقود عليه (الطائرة) تخلف الشرط وعد العقد كأن لم يكن⁽¹¹⁸⁾، في حين ذهب رأي مغاير تماماً لما سبق إذ يكيف العقد على أنه عقد بيع معلق على شرط فاسخ، إذ ينعقد العقد ويرتب آثاره كافة، فإن تخلف الشرط وهو وجود الطائرة وأكتمال تصنيعها فالعقد يفسخ سواء أكان عدم التنفيذ راجعاً للبائع أو لسبب اجنبي⁽¹¹⁹⁾.

ومع تقديرنا لهذه الآراء فإننا لانتفق معها جميعاً، وإنما نتفق مع من يذهب إلى أن هذا العقد يرتب كافة الالتزامات الناشئة عنه، إلا أنه لا يرتب حكمه في انتقال الملكية (ملكية الطائرة) إلى المشتري في الحال، ولكن ذلك الانتقال يكون معلقاً على شرط واقف، إذ يعتبر العقد من الناحية القانونية عقد بيع لشيء مستقبل، وهو بيع تحت التسليم، ويترتب على ذلك:

1. ان ملكية الطائرة تحت التصنيع تكون للصانع وحتى تاريخ تسليمها للمجهز.

2. إذا أفلس الصانع أثناء التصنيع، دخل المجهز التفليسة داننا عادياً.

3. إذا هلكت الطائرة قبل تسليمها، تحمل الصانع تبعة الهلاك.

4. تنتقل ملكية الطائرة إلى المجهز محملة بالحقوق التي رتبها الصانع أثناء الصنع. لذلك ظهرت عدة مقترحات لحماية المجهز المشتري من سوء نية المصنع الذي يعد بائعاً، فالحل هو أن يتفق المتعاقدان على انتقال ملكية الطائرة تدريجياً إلى المجهز، عن طريق انتقال ملكية كل جزء يتم تصنيعه مقابل ملكية الطائرة، وهذا مقابل أقساطاً يدفعها المجهز من الثمن تساوي قيمة الجزء الذي تم نقل ملكيته قياساً على عقد بناء السفينة، وكذلك يمكن للمجهز أن يطلب من الصانع أن يرتب له رهناً على الطائرة تحت التصنيع، حتى إذا أفلس أمكنه أن يسترد ما دفعه من ثمن للطائرة بالأولوية على غيره من الدائنين⁽¹²⁰⁾، وبالتالي يتجنب قسمة الغرماء⁽¹²¹⁾.

ومما يجدر ذكره فإن الأثار التي تترتب على عقد صناعة الطائرة، يلتزم العميل بدفع ثمن الطائرة المتفق عليه، وتسلم الطائرة المتفق عليها، وتسلم الطائرة في الميعاد والمكان المتفق عليهما، مادامت مطابقة للمواصفات المذكورة في عقد التصنيع، ويلتزم الصانع بتسليم الطائرة صالحة للغرض المخصصة له في الميعاد المتفق عليه، وذلك بعد إجراء الأختبارات والتجارب اللازمة، لذلك حسبما جرى عليه العمل وفقاً للعقد، كما يلتزم الصانع بضمان العيوب الخفية التي تظهر في الطائرة بعد التسليم، ويبطل كل شرط يؤدي إلى أستبعاد هذا الضمان أو تقييده⁽¹²²⁾.

ولم يعالج قانون الطيران المدني العراقي ولا قانون الطيران المدني الإماراتي والقطري هذه المسألة وهي ملكية الطائرة أثناء تصنيعها، ذلك أن كلمة الطائرة لو تستخدم في هذه القوانين إلا وكان القصد منها الطائرات مكتملة الصنع. في حين أن المشرع البرازيلي نص على أنه (يكتسب المقاول الذي أمر ببناء الطائرة، بمجرد، تسجيل عقده في السجل الجوي البرازيلي، ملكية الطائرة في الأصل، ويكون قادراً على التصرف فيها واستردادها من سلطة أي شخص يمتلكها دون وجه حق)⁽¹²³⁾.

أما بالنسبة إلى هذا المعيار كضابط لمنح الجنسية للطائرة، إذ هنالك بعض الدول التي تأخذ من هذا المعيار كأساس لمنح الجنسية للطائرة، ومفاده أن تحمل الطائرة جنسية الدولة التي تم تصنيعها فيها، ويمكن تبنيه من قبل الدول المتمكنة في مجال صناعة الطائرات وتبرز أهميته من ناحيتين، من الناحية الأولى كون هذا المعيار يوفر فرص عمل كثير للوطنيين، صف إلى ذلك تحقيق الأكتفاء الذاتي والمحافظة على أسرار هذه الصناعة وتعزيز المنافسة بين الدول، ومن ناحية ثانية تبرز أهميته في أن الدولة التي تنشئ الطائرة وتصنعها و يحق لها أن تحتفظ بهذا العنصر الجديد من عناصر ثروتها القومية فتظل الطائرة تابعة لها، وتخضع لإشرافها وتسخرها الدولة لخدمتها عندما تحتاج إليها⁽¹²⁴⁾. إلا أنه تم أنتقاد هذا الضابط، أن الطائرة قد يتم تصنيعها في بلد معين ثم تنتقل ملكيتها إلى مؤسسة تابعة لدولة أخرى، بل أن المؤسسة الأجنبية يمكن أن تكون هي طالبة بناء الطائرة وصنعها فلا يفيد ضابط دولة الإنشاء في منح الجنسية للطائرة⁽¹²⁵⁾. أو بمعنى آخر أن الطائرة قد يتم تصنيعها في بلد معين ثم تنتقل ملكيتها إلى بلد أجنبي آخر، بل أن البلد الأجنبي قد يكون هو الذي طلب صنع الطائرة⁽¹²⁶⁾. ونحن بدورنا نرى بأن هذا المعيار لا يناسب دولة مثل دولة (العراق) حيث لم تصل صناعة الطيران فيها إلى مرحلة أخرى.

الفرع الثاني

منح الجنسية على اساس تسجيل الطائرة

تكتسب الطائرة وفقاً لهذا المعيار، جنسية الدولة التي تسجل فيها، وان هذا المعيار (معيار دولة التسجيل) أخذت به الاتفاقيات الدولية في تحديد جنسية الطائرة، حيث التزمت بهذا المعيار كل من إتفاقية (باريس) لعام 1919⁽¹²⁷⁾، وهو نفس المعيار الذي تبنته إتفاقية الإبرو أمريكيان بمدريد عام 1926، وإتفاقية (بان أمريكيان) بهافانا عام 1926، ومن ثم جاءت إتفاقية (شيكاغو) لعام 1944⁽¹²⁸⁾، وقد تبنت معيار ضابط تسجيل لمنح الجنسية للطائرة. ويعتبر هذا المعيار الأعم والأشمل إذ أن منح الجنسية للطائرة على أساس مكان التسجيل وخضوع الطائرة لمكان التسجيل، وهو المكان الأقرب والأكثر قدرة على رقابة الطائرة وفرض النظام القانوني للدولة عليها وبما أن المشرع الدولي سعى لتحقيق جملة من الأغراض، وهذه الأغراض كانت سبباً لمنح الجنسية للطائرة، وإن دولة التسجيل هي الدولة التي تتخذ فيها إجراءات رصينة، وتخضع الطائرة فيها قبل منحها الجنسية إلى كثير من الإجراءات تجعل هذه الدولة هي الأقدر على الرقابة وتحقيق أغراض الإتفاقية، فكان هذا المعيار هو الأوفق والأكثر واقعية ونجاحه، وهو ما معمول به لحد الآن، وإن ماورد في إتفاقية شيكاغو باعتبارها الشريعة الأم للنظام الجوي الدولي، فرضت كثير من الالتزامات على الدولة التي تسجل فيها الطائرة، وكذلك الحقوق الذي أقرت للدول المتعاقدة بأعتماد نظام قانوني وطني للتسجيل والجنسية ينسجم مع ماورد في الإتفاقية، وللدولة الحرية في تحديد هذا النظام مع الالتزام بالمحددات التي جاءت بها الإتفاقية، وإن تقييد الالتزامات الواردة في هذه الإتفاقية والإتفاقيات الخاصة بالقانون الجوي، سواء ما يخص القانون الجوي أو القانون الدولي الخاص، لا يمكن أن تصدر إلا عن دولة لا تشرف على إجراءات منح الجنسية أو التسجيل، وإنما تصدرها وتنفذها، وهكذا فإن التزاماتها تنسجم مع ما أعطى لها من القدرة، والمتابعة والإشراف على أمور هيئة الطائرة، وهذا المعيار بنى على أساس وجود صلة حقيقية بين الطائرة والدولة، لأن هذه الصلة الحقيقية تمنع الطائرة من التهرب عن الالتزامات التي تنشأ من جراء عملها على الدولة التي تمنح جنسيتها للطائرة، وأن تراعى وجود صلة وثيقة بين الدولة والطائرة لضمان خضوع الطائرة فعلياً لسيطرة الدولة⁽¹²⁹⁾. وبالرغم من أن هذا المعيار يعتبر معياراً دولياً، إذ اعتمده إتفاقية شيكاغو لعام 1944، و القوانين المقارنة منها المشرع الإماراتي⁽¹³⁰⁾ والقطري⁽¹³¹⁾ والبرازيلي⁽¹³²⁾، حيث أخذوا (بضابط التسجيل) لمنح الجنسية للطائرة، وبعد تصديق المشرع العراقي⁽¹³³⁾ على إتفاقية شيكاغو لعام 1944، نلاحظ أن المشرع العراقي تبنى معيار ضابط التسجيل لتحديد جنسية الطائرة، فالطائرة التي يتم تسجيلها في العراق تكتسب الجنسية العراقية، وهذا ما أكدته نص المادة (34) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل سنة 2016، حيث نصت على أنه "تتمتع كل طائرة يتم تسجيلها في السجل المشار اليه في المادة السابقة بجنسية الدولة؛ وعليها أن تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها"، إلا أنه أعتد معيار جنسية المالك لأغراض التسجيل، كأن يكون المالك أو المستأجر عراقي الجنسية، وهذا يدل على أن معيار جنسية المالك هو الذي يقيد معيار التسجيل، وهنا بمفهوم المخالفة أن معيار جنسية المالك هو المعيار الفعال لمنح الجنسية للطائرة، وكان الأجدى بالمشرع العراقي أن يتلافى هذا الخلل (اللبس) بين المعيارين، حيث أنه بالرغم من النص على اعتماد معيار التسجيل لمنح الجنسية للطائرة، وفقاً لما جاء في إتفاقية شيكاغو، إلا أنه رجع وأعتد معيار جنسية المالك لغرض التسجيل، وهنا يتبين لنا أن معيار جنسية المالك يقيد معيار التسجيل وبخلافه لا يمكن تسجيل الطائرة، وقد وضعه المشرع كشرط للتسجيل، ونرى أن على المشرع العراقي أن يعدل هذا النص باعتماد معيار جنسية المالك لمنح الجنسية للطائرة وفقاً لشرط التسجيل الذي ينص في المادة (34) منها على انه "يشترط لغرض التسجيل... أن تكون مملوكة أو مؤجرة بقصد الشراء أو مؤجرة لمدة لا تقل عن ستة أشهر لأشخاص متمتعين بجنسية الدولة". بمعنى (المالك

او المستاجر) متمتع بالجنسية العراقية . لذا يجب اعتماد ضابط جنسية المالك لمنح الجنسية العراقية للطائرة باعتباره شرطا للتسجيل ليكون النص ذات مضمون خاص وليس بالنص عليه بصورة مطلقة ؛ ثم ليقيده في التسجيل بشرط جنسية المالك او المستاجر الوطني ، كما اورده في المادة (34) منه .

الخاتمة

بعدها أنتهينا من دراسة موضوع البحث توصلنا الى عدد من النتائج والتوصيات وتتمثل في الاتي:

أولاً: النتائج :

- 1- تم تعريف الطائرة بأنها آلة مكونة من جهاز ذات أجزاء مترابطة ووظائف منفصلة، وبذلك تعتبر مركبة لنقل الأشخاص والبضائع، باعتبارها مكونة أجزاء (أجهزة آلية) تعمل بشكل أساسي لتحليق في الجو وأداء وظائفها.
- 2- لا يمكن الاعتماد على ملكية الطائرة كمعيار للترقية بين الطائرات العامة والطائرات الخاصة، إذ أن العبرة تكون بنوع المهام التي تقوم بها الطائرة، فقد تكون طائرة عامة مملوكة للدولة، وبذلك فهي تعد جزءاً من إقليم الدولة المتمتعة بجنسيتها، أينما وجدت سواء في الإقليم الوطني أو الحر أو الأجنبي (كقاعدة عامة)، إلا أنه يستثنى من هذه القاعدة الطائرات الخاصة (المدنية أو التجارية)، فهي لا تعد جزءاً من إقليم الدولة فقط في حالة إذا كانت في الإقليم الأجنبي.
- 3- كان من المتفق عليه أن الأشخاص هم وحدهم من يتمتعون بالجنسية، باعتبار ان الجنسية رابطة قانونية وسياسية و روحية تربط الفرد بدولة معينة، ولقد كان هنالك خلافاً واسعاً بين الفقهاء حول مدى إمكانية منح الجنسية للطائرة، حيث وضع كل فريق أسانيد وحجج معينة عند النظر إليها لتصل إلى نتيجة ضرورة منح الجنسية للطائرة، وذلك لأن الحجج والمبررات التي يستند عليها أصحاب الإتجاه القائل بعدم منح الجنسية للطائرة هي غير دقيقة، لذلك فقهاء القانون الدولي الخاص أجمعوا على ضرورة منح الجنسية للطائرة، لاهميتها وطبيعتها الخاصة ، وذلك لتحديد النظام القانوني الذي تخضع له، ودورها في تحديد القانون الواجب التطبيق والمحكمة المختصة على مايقع على متنها من تصرفات ووقائع قانونية.
- 4- اتفق المجتمع الدولي على اعتبار الطائرة ذات طبيعة خاصة، فهي منقول يمكنها التواجد في عدة أماكن أو أقاليم دون أن يتسبب ذلك في تلفها أو ينقص من قيمتها، كما تم إخضاعها لقاعدة التسجيل والشهر مثل العقار للإعلان عن حالتها المدنية والتجارية؛ بهدف تحديد قواعد الاسناد وحل النزاعات التي تكون الطائرة محللاً لها؛ وبالرغم من الطائرة تعد من المنقولات، إلا أنها لا تتحكم بها قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، وذلك لأن التعامل في العادة بالطائرات لا يتم بالسرعة التي يتم بها التعامل مع المنقولات المادية الأخرى الخاضعة لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية.
- 5- وفقاً لإتفاقية شيكاغو لعام 1944، يتم منح الجنسية للطائرة بناء على أساس ضابط تسجيل الطائرة، وقد أعتمد المشرع العراقي أيضاً في قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل سنة 2016، على معيار دولة التسجيل، إلا أنه قد خلط بينها وبين ضابط جنسية مالك الطائرة، إذ أعتبر جنسية مالك الطائرة إحدى الشروط الأساسية لتسجيل الطائرة.

ثانياً: التوصيات

- 1- نقترح على المشرع العراقي أن يقوم بتعديل تعريف الطائرة لتصبح كالتالي [أي الة في أستطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء وليس بسبب ردود فعل الهواء المنعكسة من سطح الأرض، وتستخدم لنقل الأشخاص والأشياء، والتصوير الجوي، والمسح الجغرافي، الأغراض البحثية والأكاديمية، وأحياناً للأغراض الزراعية أو الأمنية].
- 2- أن على المشرع العراقي أن يعدل النص الوارد في المادة (34) باعتماد معيار جنسية المالك لمنح الجنسية للطائرة وفقاً لشرط التسجيل الذي ينص في المادة اعلاه ؛ منها على انه " يشترط لغرض التسجيل... أن تكون مملوكة أو مؤجرة بقصد الشراء أو مؤجرة لمدة لا تقل عن ستة أشهر لأشخاص متمتعين بجنسية الدولة".
- 3- ندعو فقهاء القانون بصفة عامة والدولي الخاص بصفة خاصة، إلى وضع شروحات لقانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل سنة 2016، للوقوف على الأحكام القانونية التي تخضع لها الطائرة، وخاصةً فيما يتعلق بجنسية الطائرة والضابط المعتمد لمنح الجنسية لها.

هوامش البحت

- (1). "المركبة" بشكل عام تعد آلة تنقل الأشخاص أو البضائع من مكان إلى آخر، ويشمل ذلك مختلف أشكال النقل، مثل السيارات والدراجات، والحافلات، والقطارات، والطائرات... و "الآلة" جهاز يتكون من أجزاء مترابطة ذات وظائف منفصلة، يستخدم في أداء نوع ما من العمل. وتنص المادة (1/1) من قانون المرور العراقي رقم (8) لسنة 2019، على أنه "المركبة آلة ميكانيكية أو دراجة عادية أو نارية أو عربية أو أي جهاز آخر يسير على الطريق بقوة ميكانيكية أو بأية وسيلة أخرى ويشمل ذلك الجرار". وأيضاً المادة (1) من قانون المرور لإقليم كردستان رقم (86) لسنة 2004، حيث تنص على أن المركبة "كل واسطة ذات عجلات تسير بمحرك آلي أو بقوة جسدية أو تسحب بأية وسيلة عدا التي تسير منها على السكة الحديدية...". لذلك فإن المركبة هي نوع من الآلات، والطائرة مركبة آلية تعمل بشكل أساسي في الجو.
- (2). تنتظر: (المنجد الابجدي، 1967، ص 652).
- (3). تنتظر الموسوعة العربية العالمية (413/15)، الموسوعة العربية/سوريا (673/12)، الشبكة العنكبوتية: دليل أنظمة وأجراءات التحقيق في حوادث ووقائع الطيران، الهيئة العربية للطيران، ص 3، على الرابط:- <http://www.acac.org.ma/Publications.asp> تاريخ اخر زيارة 2025/2/26
- (4). تنتظر: (إبراهيم مصطفى. أحمد حسن الزيات. حامد عبدالقادر. محمد علي النجار، بلا سنة، ص 573 و 574).
- (5). (د.حنان عبدالعزيز مخلوف، بلا سنة، ص 42).
- (6). تعد هذه الإتفاقية من أولى الإتفاقيات الدولية التي وضعت المبادئ الأساسية للملاحة الجوية ويعد كأول دستور لها، وأول معاهدة في مجال القانون الجوي العام، والموقعة في باريس بتاريخ 1919/10/13، ولها الفضل في تطوير القانون الجوي من خلال وضعها الأساس للملاحة الجوية، إذ أكدت على مبدأ سيادة الدولة على إقليمها وحققها في منع بعض أشكال النقل، وأقرت حرية المرور الجوي فوق أقاليم الدول الأطراف في هذه المعاهدة، وبالمقابل الزام الدول الموقعة بتسهيل المرور الجوي فوق إقليمها بشرط احترام تعليمات هذه الدولة، وكذلك حددت القواعد المتعلقة بالإقلاع والهبوط وجثوم الطائرات وجنسية الطائرة وإصدار شهادة صلاحيتها للطيران... (د.حاتم غائب سعيد، 2022، ص 130).
- (7). تعد هذه الإتفاقية من أهم الاتفاقيات الدولية للطيران المدني، وقد جاءت للإسهام في تحقيق السلم والأمن الدوليين من خلال تنمية مرفق الطيران المدني بين الدول والذي يعزز بدوره التعاون والصداقة بين الدول ودخلت حيز التنفيذ في الرابع من نيسان عام 1947 بعد تصديق (26) دولة عليها وتشتمل على (96) مادة موزعة على أربعة أجزاء، أختص الأول بالملاحة الجوية ونظم الثاني منظمة الطيران المدني الدولية، أما الجزء الثالث فقد عالج النقل الجوي الدولي، وتناول الجزء الرابع الأحكام الختامية. (د.محمد الحاج حمود، 2020، ص 24 و 25).
- (8). (د.محمد محمد هلالية، بلا سنة، ص 11).
- (9). نص على إنشاء هذه المنظمة الجزء الثاني من إتفاقية شيكاغو لعام 1944، لتكون الأداة المنفذة لبنود هذه الإتفاقية، ولتعدو فيما بعد جهازاً للتعاون بين الدول في مجال الطيران المدني الدولي، وقد حظيت بالأهمية الكبرى منذ ظهورها إلى حيز الوجود في 4/نيسان/1947، للمزيد من التفصيل عن أجهزة هذه المنظمة وأنشطتها. (د.محمد طلعت الغنيمي، 2005، ص 971 و 980).

(10). وبناء على هذا التعريف فإن الصواريخ والأقمار الصناعية والمركبات الفضائية لا تعتبر من الطائرات ولايسرى عليها القانون الجوي وإنما ينطبق عليها نظام قانوني آخر هو قانون الفضاء الخارجي. (د.عبدالخالق صالح عبدالله معزب، 2019، ص 48).

(11). وكان العراق من الدول التي صادقت على الاتفاقية الخاصة بالاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات الموقعة في جنيف في 19/6/1948 وذلك بموجب القانون رقم 191 لسنة 1980، المنشور في الوقائع العراقية، العدد (2792) تاريخ 1980/12/8.

(12). (د.محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص 213).

(13). (د.عبدالخالق صالح عبدالله معزب، مصدر سابق، ص 49).

(14). (د.عبدالخالق صالح عبدالله معزب، المصدر نفسه، ص 50 ود. طالب حسن موسى، 2005، ص 30).

(15). تنظر المادة (6/1) من قانون الطيران المدني الإماراتي رقم (20) لسنة 1991.

(16). تنظر المادة (7/1) من قانون الطيران المدني القطري رقم (15) لسنة 2018.

(17). تنظر المادة (106) من قانون الطيران البرازيلي رقم (7565) لسنة 1986.

(18). تنظر المادة (6/1) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل سنة 2016.

(19). (د.عاطف محمد الفقي، 2004، ص 27).

(20). (د.عاطف محمد الفقي، المصدر نفسه، ص 28).

(21). (د.فاروق سعد، 1992، ص 131).

(22). (د.عاطف محمد الفقي، مصدر سابق، ص 25).

(23). (د.حاتم غائب سعيد، مصدر سابق، ص 107).

(24). (د.عزالدين عبدالله، 1986، ص 50).

(25). (د.نور محمد الحجايا، 2022-2023، ص 27).

(26). (د.هشام علي صادق، بلا سنة، ص 59).

(27). (د.نور محمد الحجايا، مصدر سابق، ص 27).

(28). تنص المادة (67) من القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951، على أنه "الحق العيني هو سلطة مباشرة على شيء معين يعطيها القانون لشخص معين". وتنص المادة (61) من نفس القانون على أنه "1. كل شيء لا يخرج عن التعامل بطبيعته أو بحكم القانون يصح أن يكون محلاً للحقوق المالية. 2. والأشياء التي تخرج عن التعامل بطبيعتها هي التي لا يستطيع أحد أن يستأثر بحيازتها، والأشياء التي تخرج عن التعامل بحكم القانون هي التي لا يجيز القانون أن تكون محلاً للحقوق المالية".

(29). تنص المادة (65) من القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951، على أنه "المال هو كل حق له قيمة مادية".

(30). تنص المادة (2/62) من القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951، على أنه "المنقول هو كل شيء يمكن نقله وتحويله دون تلف فيشمل النقود والعروض والحيوانات والمكيلات والموزونات وغير ذلك من الأشياء المنقولة". (ياسين السيد طاهر الياسري، 2012، ص 223).

(31). (د.حامد زكي، 1355هـ-1936م، ص 458).

(32). (د.علي علي سليمان، بلا سنة، ص 179 و 180).

- (33). (د. سعید یوسف البستاني، 2009، ص 104 ود. محمد جلال حسن الاتروشي، 2013، ص 172).
- (34). (د. حاتم غائب سعيد، مصدر سابق، ص 137)
- (35). (د. فاروق إبراهيم جاسم، 2017، ص 47)
- (36). (د. حفیظة السيد الحداد، 2005، ص 50).
- (37). (د. فؤاد ديب، القانون الدولي الخاص، 1418-1419هـ، 1998-1999م، ص 51).
- (38). (د. حاتم غائب سعيد، مصدر سابق، ص 139).
- (39). (د. حفیظة السيد الحداد، 1998، ص 62).
- (40). (د. هاني دويدار ود. محمد فريد العريني، 2000، ص 20).
- (41). (د. أحمد عبداللطيف غطاشة، 2020، ص 408).
- (42). (د. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص 48).
- (43). (د. محمود مختار بربري، 1985، ص 59 و 60).
- (44). (د. حاتم غائب سعيد، مصدر سابق، ص 141).
- (45). (د. محسن شفيق، بلاسنة، ص 27).
- (46). تتص المادة (32) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل سنة 2016، على أنه "تحدد سلطة الطيران المدني علامات جنسية وتسجيل الطائرات كما تحدد طريقة وضعها على الطائرات".
- (47). (د. حاتم غائب سعيد، مصدر سابق، ص 142).
- (48). (د. حفیظة السيد الحداد، الموجز في الجنسية ومركز الأجانب، مصدر سابق، ص 56).
- (49). (د. حاتم غائب سعيد، مصدر سابق، ص 142).
- (50). (د. ثروت أنيس الأسيوطي، 1996، ص 57).
- (51). قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل سنة 2016، صدر بالعدد (4408) في 2016/6/20 في الوقائع العراقية.
- (52). تتص المادة (47) من القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951، على أنه "الأشخاص المعنوية هي: أ- الدولة. ب. الادارات والمنشآت العامة التي يمنحها القانون شخصية معنوية مستقلة عن شخصية الدولة بالشروط التي يحددها. ج. الالوية والبلديات والقرى التي يمنحها القانون شخصية معنوية بالشروط التي يحددها. د. الطوائف الدينية التي يمنحها القانون شخصية معنوية بالشروط التي يحددها. هـ. الاوقاف. و. الشركات التجارية والمدنية الا ما استثنى منها بنص في القانون. ز. الجمعيات والمؤسسة وفقاً للاحكام المقررة في القانون. ح. كل مجموعة من الاشخاص أو الاموال يمنحها القانون شخصية معنوية".
- (53). (الشخص القانوني): أي كيان قانوني يتمتع بالقدرة على اكتساب الحقوق وتحمل الألتزامات سواء كان شخصاً طبيعياً (انسان) أو شخصاً معنوياً (اعتباري) كالمؤسسات والشركات والجمعيات، ولا يؤثر انعدام التمييز أو نقصه فيها.
- (54). (د. أسر محمد أبوضيف ود. سمیحة القلیوبی ود. خلیل فیکتور، 1443هـ-2021م، ص 267).
- (55). (د. سعد عبدالحمید، 2022، ص 38).
- (56). (د. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص 43).

- (57). (د. اكرم ياملكي، 1997، ص 59 و د. آسر محمد أبوضيف ود. سميحة القليوبي ود. خليل فيكتور، مصدر سابق، ص 267 ود. حاتم سعيد غائب، مصدر سابق، ص 134 ود. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص 44).
- (58). تنظر المادة (2/62) من قانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951.
- (59). لم يرد تعريف للمنقولات بشكل مباشر في القانون الإماراتي، ولكن يمكن استنباط تعريفها من تعريف العقارات الوارد في المادة (101) من قانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات المتحدة لسنة 2020، حيث ينص على أنه "كل شيء مستقر بحيزه ثابت فيه لا يمكن نقله من دون تلف أو تغيير في هيئته فهو عقار، وكل ما عدا ذلك من شيء فهو منقول". وأيضا الفقرة (الأولى) من المادة (59) في القانون المدني القطري رقم (22) لسنة 2024 تنص على أنه "كل شيء مستقر بحيزه ثابت فيه لا يمكن نقله من دون تلف أو تغيير في هيئته فهو عقار، وكل ما عدا ذلك من شيء فهو منقول". وأيضا نص المشرع البرازيلي في المادة (82) من القانون المدني البرازيلي رقم (3071) لسنة 1916 المعدل لسنة 2002، على أنه "المنقولات هي تلك التي يمكن نقلها ذاتياً، أو إزالتها بقوة خارجية، دون تغيير جوهرها أو غرضها الاقتصادي والاجتماعي".
- (60). كانت الأنظمة القانونية التقليدية تفرق بين العقار والمنقول من خلال معيار اقتصادي يتمثل في الأهمية الاقتصادية للشيء، فقد كان الاعتقاد سائدا بأهمية العقارات مقارنة بالمنقولات، حيث كان العقار يمثل في مختلف الأنظمة القانونية التقليدية، المصدر الأساسي لثراء الفرد والدولة، فهو الشيء النفيس، أما المنقول فهو الشيء الخسيس. للمزيد من التفصيل: (د. عبدالرزاق أحمد السنهوري، 2011، ص 16 و 69).
- (61). تنظر المادة (1/5) من قانون الطيران المدني الإماراتي رقم (20) لسنة 1991.
- (62). تنظر المادة (1/37) من قانون الطيران المدني القطري رقم (15) لسنة 2018 المعدل.
- (63). تنظر المادة (1/106) من قانون الطيران البرازيلي رقم (7565) لسنة 1986.
- (64). تنظر المادة (40) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل سنة 2016.
- (65). (د. آسر محمد أبوضيف ود. سميحة القليوبي ود. خليل فيكتور، مصدر سابق، ص 268).
- (66). تنص المادة (1/1145) من القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951، حيث تنص على أن "الحيازة وضع مادي به يسيطر الشخص بنفسه أو بالواسطة سيطرة فعلية على شيء يجوز التعامل فيه أو يستعمل بالفعل حقاً من الحقوق".
- (67). (د. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص 44 و 45).
- (68). (د. ناميز فاتح محمد صالح، 2022، ص 923).
- (69). تنظر المادة (531) من القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951 المعدل.
- (70). تنظر المادة (1163) من القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951 المعدل.
- (71). (د. ناميز فاتح محمد صالح، مصدر سابق، ص 923).
- (72). (أحمد المهدي وأشرف شافعي، 2005، ص 5 و 6).
- (73). (د. عبدالرزاق أحمد السنهوري، مصدر سابق، ص 493).
- (74). (د. حاتم غائب سعيد، مصدر سابق، ص 135 و 136).
- (75). (د. آسر محمد أبوضيف ود. سميحة القليوبي ود. خليل فيكتور، مصدر سابق، ص 268).
- (76). (د. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص 45).
- (77). تنص المادة (26) من القانون المدني العراقي على أنه "تخضع العقود في شكلها لقانون الدولة التي تمت فيها".
- (78). (د. هاني دويدار، 2000، ص 35).

(79). نصت المادة الفقرة (1) في (1) من إتفاقية جنيف لعام 1948، على أنه "تتعهد الدول المتعاقدة بأن تعترف: أ. بحق ملكية الطائرة. ب. بحق تملك الطائرة لمن بحوزته عن طريق الشراء. ج. بحق استعمال الطائرة تنفيذاً لعقد ايجار لمدة ستة أشهر على الأقل. د. بحق التأمين (الرهن) وكل حق مماثل على الطائرة ينشأ بالتعاقد تأمينا لوفاء دين، على أن تكون هذه الحقوق: 1. قد أنشئت وفقاً لقانون الدولة المتعاقدة التي سجلت فيها الطائرة حين انشائها. 2. قد سجلت وفقاً للاصول في السجل العام للدولة المتعاقدة التي سجلت بها الطائرة.

تحدد قانونية التسجيلات المتعاقبة مختلف الدول المتعاقدة طبقاً لأحكام قانون الدولة المتعاقدة التي سجلت بها الطائرة. وتتص الفقرة (2) من نفس المادة على انه "لايمنع أي من أحكام هذه الإتفاقية الدول المتعاقدة، تطبيقاً لقوانينها الوطنية من الاعتراف بقانونية الحقوق المسجلة على الطائرة على أن لا تقبل الدول المتعاقدة أو تعترف بافضلية لأي حق على الحقوق المذكورة في الفقرة الأولى من هذه المادة". ونصت المادة (2) منها على انه "1. تدون في سجل واحد جميع القيود المتعلقة بطائرة معينة. 2. ما لم تتص احكام هذه الإتفاقية على خلاف ذلك، تحدد نتائج تسجيل أي حق من الحقوق الملحوظة في المادة الأولى الفقرة الأولى تجاه الغير وفقاً لقانون الدولة المتعاقدة التي سجل فيها هذا الحق".

(80). تتص المادة (1/1286) من القانون المدني العراقي على انه "لاينعقد الرهن التأميني إلا بتسجيله في دائرة التسجيل العقاري، وعلى كل من المتعاقدين ان يعين محل اقامة مختار في البلد الذي تم فيه التسجيل، ويعطي لكل منهما نسخة من سند عقد الرهن موقع عليها منهما، بعد أخذ تقريرهما في مواجهة الشهود".

(81). تتص المادة (63) من قانون الطيران المدني العراقي على انه "استثناء من القواعد العامة المطبقة بشأن الحجز على المال المنقول يسجل الحجز في سجل الطائرة بناء على طلب الدائن".

(82). (د.حاتم غائب سعيد، مصدر سابق، ص 136).

(83). تنظر المادة (2/115) من الفصل الثالث الخاص (بملكية وتشغيل الطائرات)، القسم الأول (ملكية الطائرات)، من قانون الطيران البرازيلي رقم (7565) لسنة 1986.

(84). تنظر المادة (40) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل سنة 2016.

(85). (د.آسر محمد أبوضيف ود.سميحة القليوبي ود.خليل فيكتور، مصدر سابق، ص 275).

(86). (د.فاروق ابراهيم جاسم، مصدر سابق، ص 72).

(87). (د.محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص 217).

(88). (د.أكرم ياملكي، 2014، ص 64).

(89). (د.مصطفى بنداري، 1427هـ-2006م، ص 43).

(90). تنظر المادة (41) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل سنة 2016.

(91). (د.حمدالله محمد حمدالله، 2016، ص 50).

(92). تنظر المادة (30) من الإتفاقية.

(93). (محمد نعيم علوة، موسوعة 1433هـ-2012م، ص 56).

(94). (د.حاتم غائب سعيد، مصدر سابق، ص 130).

(95). تنظر أيضاً بنفس المعنى والصياغة المادة (59) من تعليمات الهيئة الوطنية للطيران المدني رقم (293) لسنة 2013 (سجل الطيران البرازيلي وتدابير أخرى).

- (96). تتظر المادة (8/1) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل سنة 2016.
- (97). الأستاذ بول شوفو نقلاً عن: (د.طالب حسن موسى، مصدر سابق، ص 33).
- (98). فالملاحظ أنه: نص المشرع العراقي في المادة (2) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل سنة 2018، على انه "ينظم هذا القانون الأحكام الأساسية المتعلقة بالطيران المدني في الدولة بما في ذلك المطارات والطائرات المدنية، ولا تسرى احكامه على طائرات الدولة الا بنص خاص كما لا تسرى احكامه في نطاق سريان اتفاقية دولية نافذة في العراق الا اذا تضمنت هذه الاتفاقية احكاما مخالفة لأحكامه". وتقابلها بنفس المعنى المادة (3) من قانون الطيران المدني الاماراتي رقم 20 لسنة 1991، كما تقابلها المادة (2) من قانون الطيران المدني القطري رقم 15 لسنة 2018 المعدل، وايضاً الفقرة (الرابعة) من المادة (107) في قانون الطيران المدني البرازيلي رقم (7565) لسنة 1986، حيث تنص على انه "ما لم ينص على خلاف ذلك لا تسرى أحكام هذا القانون على الطائرات العسكرية التي تنظمها تشريعات خاصة (المادة 14/6)". (د.ثروت انيس الأسيوطي، مصدر سابق، ص 50).
- (99). (د.طالب حسن موسى، مصدر سابق، ص 33).
- (100). (د.محمد محمد هلالية، مصدر سابق، ص 13).
- (101). (د.محسن شفيق، مصدر سابق، ص 24).
- (102). تتظر المادة (60) من تعليمات الهيئة الوطنية للطيران المدني رقم (293) لسنة 2013 (سجل الطيران البرازيلي وتدابير أخرى).
- (103). (د.فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص 41).
- (104). (د.محسن شفيق، مصدر سابق، ص 25).
- (105). (د.ثروت انيس الأسيوطي، مصدر سابق، ص 50).
- (106). (د.حاتم غائب سعيد، مصدر سابق، ص 132).
- (107). (د.محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص 221).
- (108). تنص المادة (14/1) من قانون الطيران المدني العراقي على أنه "الطيار مسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة أثناء فترة الطيران". وتقابلها بنفس المعنى المادة (15/1) من قانون الطيران المدني الإماراتي. وأيضاً المادة (14/1) من قانون الطيران المدني القطري. وكذلك المادة (166) من قانون الطيران البرازيلي "القائد مسؤول عن تشغيل الطائرة وسلامتها".
- (109). (د.حاتم غائب سعيد، مصدر سابق، ص 146).
- (110). (د.سعد عبدالحميد، مصدر سابق، ص 149 و د.حاتم غائب سعيد، مصدر، ص 146).
- (111). المادة (2/33) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل سنة 2016.
- (112). حيث تنص المادة (23) من قانون الشركات العراقي على انه (تكون الشركة المسسة في العراق وفق احكام هذا القانون عراقية). لمزيد من التفصيل: لاحظ موضوع جنسية شركات النقل البحري والجوي. (د.مصطفى ابراهيم عربي، 2007، ص 161).
- (113). تنص المادة (49) من القانون المدني العراقي على أنه "1. يسرى على النظام القانوني للأشخاص المعنوية الاجنبية من شركات وجمعيات ومؤسسات وغيرها قانون الدولة التي يوجد فيها مركز ادارتها الرئيسي الفعلي. 2. ومع ذلك فإذا باشر الشخص المعنوي الاجنبي نشاطه الرئيسي في العراق فان القانون العراقي هو الذي يسري".
- (114). (د.هاني دويدار ود.محمد فريد العريني، مصدر سابق، ص 22).

- (115). (د.طالب حسن موسى، مصدر سابق، ص 61).
- (116). (د. محمد محمد هلالیه، مصدر سابق، ص 26).
- (117). (د.مصطفى بنداري، مصدر سابق، ص 72).
- (118). في هذه المعنى ينظر: (د.مصطفى الجمال، 1995، ص 151 و د.أنور سلطان، 1983، ص 98).
- (119). تنص المادة (211) من القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951 المعدل، على أنه "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد فيه كافة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو خطأ المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك". في هذا المعنى ينظر: (د.حسن علي الذنون، 1946، ص 108 و د.جاسم الشامسي، 1997-1998، ص 139).
- (120). (د.محمد محمد هلالیه، مصدر سابق، ص 27).
- (121). (قسمة الغرماء): تعد إجراءً قضائياً يلجأ إليه عند عجز المدين عن سداد ديونه بالتراضي، وعدم كفاية أمواله لتغطية كامل الديون المستحقة عليه.
- (122). (د.مصطفى بنداري، مصدر سابق، ص 73).
- (123). تنظر المادة (126) من الفصل الرابع في قانون الطيران البرازيلي رقم (7565) لسنة 1986.
- (124). (د.سعد عبدالحميد، مصدر سابق، ص 149).
- (125). (د.هاني دويدار و د.محمد فريد العريني، مصدر سابق، ص 21).
- (126). (د.سعد عبدالحميد، مصدر سابق، ص 149).
- (127). نظر المادة (6) من إتفاقية باريس لعام 1919، حيث تنص على أنه "تحمل الطائرة جنسية الدولة التي تم تسجيلها فيها".
- (128). تنظر المادة (17) من إتفاقية شيكاغو لعام 1944، حيث تنص على أنه "تحمل الطائرة جنسية الدولة التي سجلت في سجلاتها". كما تنص المادة (20) من الإتفاقية المذكورة على انه يجب على "كل طائرة مستخدمة في الملاحة الجوية الدولية أن تحمل علامات جنسية دولة التسجيل".
- (129). (د.إبراهيم فهمي شحاتة، 1966، ص 79).
- (130). بعد الاطلاع على الدستور المؤقت، وعلى المرسوم الاتحادي رقم (35) لسنة 1972، بالموافقة على انضمام الدولة إلى المنظمة الدولية للطيران المدني بالأمم المتحدة. نصت المادة (3/28) من من قانون الطيران المدني الإماراتي رقم (20) لسنة 1991، على أنه "تتمتع كل طائرة يتم تسجيلها في السجل المشار اليه في البند السابق بجنسية الدولة، وعليها أن تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها".
- (131). أنضمت دولة (قطر) إلى إتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي في 1971/9/5. نصت المادة (34) من قانون الطيران المدني القطري رقم (15) لسنة 2018، على أنه "1. تحدد سلطة الطيران المدني علامات جنسية وتسجيل الطائرات، كما تحدد طريقة وضعها على الطائرات. 2. تعد سلطة الطيران المدني سجلاً خاصاً يسمى (السجل الوطني لتسجيل الطائرات) تسجل فيه الطائرات المدنية...".
- (132). صادقت دولة (البرازيل) على إتفاقية شيكاغو، الصادرة بموجب المرسوم الاتحادي رقم 21.713/1946. نصت المادة (108) من قانون الطيران البرازيلي رقم (7565) لسنة 1986، على أنه "تعتبر الطائرة من جنسية الدولة المسجلة فيها".

(133). صادق العراق على الإنضمام إلى إتفاقية شيكاغو وإتفاقية العبور بالقانون رقم (6) لسنة 1947 الذي نشر في جريدة الوقائع العراقية بتاريخ 1947/5/26.

المصادر والمراجع

أولاً: الكتب

أ. كتب اللغة

- 1- إبراهيم مصطفى. أحمد حسن الزيات. حامد عبدالقادر. محمد علي النجار، المعجم الوسيط، الجزء الثاني، بلا طبعة، المكتبة الاسلامية، تركي، بلا سنة.
 - 2- المنجد الابجدي، الطبعة الأولى، دار المشرق، بيروت، 1967.
- #### ب. الكتب القانونية
- 1- د. إبراهيم فهمي شحاتة، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، بلا طبعة، دار النهضة العربية، مصر-القاهرة، 1966.
 - 2- د. أحمد عبداللطيف غطاشة، الطيران المدني، الطبعة الأولى، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، 2020.
 - 3- أحمد المهدي وأشرف شافعي، منازعات الحياة على العقار والمنقول والطرق القانونية لإنهائها، الطبعة الأولى، دار العدالة، القاهرة، 2005.
 - 4- د. أسر محمد أبوضيف ود. سميحة القليوبي ود. خليل فيكتور، القانون البحري و القانون الجوي بين النظرية والتطبيق وفقاً للنظام البحري التجاري السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم 33 لسنة 1440هـ ونظام الطيران المدني السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم 44 لسنة 1426هـ والاتفاقيات الدولية مع أهم المبادئ التحكيمية والقضائية في القضاء السعودي والقضاء المقارن والتطبيقات العملية ذات الصلة، الطبعة الأولى، دار الاجادة للنشر والتوزيع، الرياض، 1443هـ-2021م.
 - 5- د. أكرم ياملكي، القانون الجوي العام والخاص، الطبعة الأولى، الذاكرة للطباعة والنشر، أربيل، 2014.
 - 6- د. أكرم ياملكي، القانون الجوي، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، 1997.
 - 7- د. أنور سلطان، شرح عقدي البيع والمقايضة، بلا طبعة، دار النهضة العربية، بيروت 1983.
 - 8- د. ثروت الأنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، بلا طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996.
 - 9- د. جاسم الشامسي، عقد البيع في ضوء قانون المعاملات المدنية لدولة الامارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، مطبوعات جامعة الإمارات العربية المتحدة، 1997-1998.
 - 10- د. حاتم غائب سعيد، النقل الجوي في ضوء الاتفاقيات الدولية والتشريعات العراقية، الطبعة الاولى، مكتبة القانون المقارن، بغداد، 2022.
 - 11- د. حفيفة السيد الحداد، القانون الجوي، بلا طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.
 - 12- د. حفيفة السيد الحداد، الموجز في الجنسية ومركز الأجانب، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان، 2005.

- 13- د.حامد زكي، القانون الدولي الخاص المصري، الطبعة الأولى، مطبعة نوري، القاهرة، 1355هـ-1936م.
- 14- د.حمدالله محمد حمدالله، القانون الجوي، الافكار والقواعد الاساسية_ عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، الطبعة الاولى، المملكة العربية السعودية-الرياض، 1437هـ-2016م.
- 15- د.حنان عبدالعزيز مخلوف، القانون الجوي، بلا طبعة، بلا دارنشر، بلا سنة.
- 16- د.سعید يوسف البستاني، الجامع في القانون الدولي الخاص، المضمون الواسع المتعدد الموضوعات، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت-لبنان، 2009.
- 17- د.سعد عبدالحميد، القانون البحري والجوي، بلا طبعة، بلا دارنشر، القاهرة، 2022.
- 18- د.طالب حسن موسى، القانون الجوي، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، بيروت، 2005.
- 19- د.عبدالخالق صالح عبدالله معزب، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء إتفاقية مونتريال 1999 والقانونين السوداني واليميني، الطبعة الأولى، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين_المانيا، 2019.
- 20- د.عبدالرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، حق الملكية مع شرح مفصل للأشياء والأموال، الجزء الثامن، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، مصر، 2011.
- 21- د.عزالدين عبدالله، القانون الدولي الخاص، الجنسية والموطن والمركز القانوني للأجانب، بلا طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1986.
- 22- د.عاطف محمد الفقى، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لأتفاقية مونتريال 1999، بلا طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004.
- 23- د.علي علي سليمان، مذكرات في القانون الدولي الخاص، الطبعة الخامسة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، بلا سنة.
- 24- د.فاروق إبراهيم جاسم، القانون الجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت_لبنان، 2017.
- 25- د.فاروق سعد، قانون الفضاء الكوني، الطبعة الثانية، الدار الجامعية، بيروت، 1992.
- 26- د.فؤاد ديب، القانون الدولي الخاص، الجنسية، الطبعة السادسة، مطبعة دمشق، منشورات جامعة دمشق، 1418هـ-1998-1999م.
- 27- د.مصطفى الجمال، أحكام المعاملات المدنية في إطار الفقهاء الإسلاميين والعربي وقانون المعاملات المدنية الإماراتي، بلا طبعة، بلا دارنشر، 1995.
- 28- د.مصطفى ابراهيم عربي، القانون البحري والجوي، الطبعة الاولى، منشورات جامعة السودان المفتوحة، السودان، 2007.
- 29- د.مصطفى بنداري، قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة، بلا طبعة، مكتبة جامعة الشارقة، الإمارات العربية المتحدة، 1427هـ-2006م.

- 30- د.محمد الحاج حمود، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، الطبعة الأولى، مكتبة الدجلة، بغداد، 2020.
- 31- د.محمد جلال حسن الأتروشي، الوجيز في الجنسية، دراسة في ضوء أحكام قانون الجنسية العراقي النافذ رقم 26 لسنة 2006، الطبعة الاولى، مطبعة بتيوتند، السليمانية، 2013.
- 32- د.محمد محمد هلالية، القانون الجوي الخاص، بلا طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، بلا سنة.
- 33- د.محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة في قانون الأمم، بلا طبعة، منشأ المعارف، الاسكندرية، 2005.
- 34- د.محمود مختار بربري، قانون الطيران وقت السلم، بلا طبعة، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985.
- 35- د.محسن شفيق، محاضرات في القانون الجوي، بلا طبعة، بلا دارنشر، الكويت، بلا سنة.
- 36- محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، القانون الجوي، الجزء السابع، الطبعة الأولى، منشورات زين الحقوقية، 1433هـ-2012م.
- 37- د.نور محمد الحجايا، الجنسية ومركز الأجانب في القانون الإماراتي وفق أحدث التعديلات التشريعية، بلا طبعة، مدار الخدمات التصميم الفني والمطبوعات، دبي-الإمارات العربية المتحدة، 2022-2023.
- 38- د.هشام علي صادق، الجنسية والمواطن ومركز الاجانب، المجلد الأول، بلا طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، بلا سنة طبع .
- 39- د.هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، النقل التجاري الدولي، بلا طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000.
- 40- د.هاني دويدار ود.محمد فريد العريني، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، بلا طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000.
- 41- ياسين السيد طاهر الياسري، القانون الدولي الخاص، الجنسية ومركز الاجانب، الطبعة الأولى، المطبعة العربية، بغداد، 2012 .

ج. الأطاريج والرسائل الجامعية

- 1- د.حسن علي الذنون، النظرية العامة للفسخ في الفقه الاسلامي والقانون المدني، رسالة دكتوراه، مطبعة دار النهضة، 1946.

د. الأبحاث المنشورة في المجالات العلمية

- 1- د.تاميز فاتح محمد صالح، التعاقد لنقل ملكية المركبات في القانون العراقي، المجلد (7)، العدد (4)، مجلة قة لاي زانست العلمية، أربيل- العراق، 2022.

هـ. الإتفاقيات الدولية

- 1- إتفاقية باريس المنظمة للملاحة الجوية لسنة 1919.
- 2- إتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي لسنة 1944.
- 3- إتفاقية جنيف المتعلقة بالحقوق الواردة على الطائرات لسنة 1948.

و. القوانين

1- القوانين العراقية

- أ- القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951.
 ب- قانون المرور لإقليم كردستان رقم (86) لسنة 2004.
 ج- قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل سنة 2016.
 د- قانون المرور العراقي رقم (8) لسنة 2019.

2- القوانين الإماراتية

- أ- قانون الطيران المدني الإتحادي الاماراتي رقم (20) لسنة 1991.
 ب- قانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات المتحدة لسنة 2020.

3- القوانين القطرية

- أ- قانون الطيران المدني القطري رقم (15) لسنة 2018 المعدل.
 ب- القانون المدني القطري رقم (22) لسنة 2024.

4- القوانين البرازيلية

- أ- القانون المدني للولايات المتحدة البرازيلية رقم (3071) لسنة 1916 المعدل لسنة 2002.
 ب- قانون الطيران البرازيلي رقم (7565) لسنة 1986.

ز. التعليمات

- أ. تعليمات الهيئة الوطنية للطيران المدني البرازيلي رقم (293) لسنة 2013 (سجل الطيران البرازيلي وتدابيره).
 س. مواقع الانترنت

1- <http://www.acac.org.ma/Publications.asp>

چوارچیوهی چه مکی نه تهوهی فرۆکه له چوارچیوهی یاسای نیوده وهنتی تاییه تدا

پوخته

فرۆکهوانی مهدهنی ئاسانکارییهکی ژیاپییه، دوای زیادبوونی پهیوهندی نیوان ولاتان، چالاکی گهشتیاری نیوان تاکهکان، زیادبوونی قهبارهی بازرگانی دهر مکی، و پیشکهرتتی میتوده تهکنهلوژییهکان له بواری مکانی ژیاپی گهشتیدا وهک ئامرازیکی بهکارهینان له لایهنه جیاواز مکانی ژیاپی، تا نهو کاتهی فرۆکه بوو به لایهنتیکی جهوهری شارستانییهتی مۆدیرن، پایهیهکی سههر مکی شارستانییهتی هاوچهرخ، و پیوهریکی جیگیر بو پیشکهرتتی گهلان. رهگهزنامهی فرۆکهکه گرنگی یاسایی ههیه، بهو پییهی له ریگهیهوه دهتوانین رهگهزنامهی نهو له دایکبوونانه بزانیان که له ناو فرۆکهکهدا روودهدهن، لهکاتی فرین له ئاسمانی نیشتمانی یان بیانی یان ئاسمانی ئازاد (دهریا بهرز مکان)، یان له کاتی نیشتمهوهی له فرۆکهخانهی نیشتمانییدا. کیشهی تهوهری لیکۆلینهوهکه به دهستنیشانکردنی نهو ئهفسهره یان پیوهره چارهسهر کرا که بههوییهوه رهگهزنامه به فرۆکهکه دهریت. یاسا نیشتمانییهکان و ریکههوتنه نیوده وهنتیه پهیوهندییهکان (وهک ریکههوتنهکانی پاریس و شیکاگو سهبارت به فرۆکهوانی مهدهنی) پهسهندکران بو ریکههوتنی برهگهکانیان و نهو کاریگهرییه یاساییانهی که له نهجای پهیوهندییهکانی کردار و راستیه یاساییهکان له ناو فرۆکهکهدا له کاتی گهشتهکهیدا یان له فرۆکهخانهکانی پیش نهوهدا سههر ههلهدهن. مامهلهی لهگهڵ کردوون لهگهڵ پیناسهی تاییهت بو چه مکهکهیان و روونکردنهوهی پۆلینکردن و سروشتی یاسایی و بنههای پیدانی رهگهزنامهیان به پنی پیوهره تاییهتیهکان بو پهیوهستبوونیان به ولاتیکی دیاریکراو، و وهک مۆلک و مالی جولاو که دهتوانیت بیته بابتهی ماف و کاریگهرییهکانی دهر نهجای نهوان بهرامهر به کهسانی دیکه. بویه برهگهکانی رهگهزنامهی فرۆکهکه وهک ئهفسهریکی پالپشت گرنگن بو دیاریکردنی یاسای کاریکراو بو نهو پهیوهندییه یاساییانه و راستیهکان به دیاریکردنی دهسهلاتی دادوهری بۆیان بهپییه نهو ئهفسهره له چوارچیوهی ریساکانی یاسای نیوده وهنتی تاییه تدا، و له چوارچیوهی چه مکییهکهیدا، چه مکی فرۆکهکه و رهگهزنامهیهکهی روونکرایهوه به پیناسهکردنی له فیه و زاراوهی یاساییا و بهپییه بو ریکههوتنه نیوده وهنتیهکان و یاسای بهراوردکاری، روونکردنهوهی دیدگا جیاواز مکان لهسهر پیناسهکردنیان، و رۆلی نهوان له دیاریکردنی دهسهلاتی دادوهری یاسایی لهو پهیوهندییهکانی که له ناو فرۆکهدا روودهدهن. ههروهها رهوتی یاساناسان له نیوان رهتکردنهوه و دانپندانان به پیدانی رهگهزنامه به فرۆکهکان روون دهکاتهوه، به پشتبستن به دهقی ریکههوتنه نیوده وهنتیهکان و یاسا ناو خۆییهکان. بنههایهکی یاسایی پهسهند کراوه که تییدا هاتوه که ههر دهولتیهک دهسهلاتی نهوهی ههیه مهرجهکانی پیدانی رهگهزنامهی خۆی به فرۆکهکان بهپییه یاساکانی خۆی دیاری بکات، ههروهها مهرجهکانی تۆمارکردنی له ناو خاکهکهیدا که له دهولتیهکهوه بو دهولتیهکی تر جیاوازه، ههروهها مافی ههڵکردنی ئالاکهی پیدهوات. نهمانه نهو مهرجانن که دهولت دهیسه پینیت و به گهرهنتی بهس دهزانیته بو چهسپاندنی سهروهی خۆی بهسهر فرۆکهکهدا بهگۆیرهی ههلمهرجی ئابوری خۆی، که بهپییه توانا و پیدایستهیه ماددی و تهکنیکیهکانی دهگۆریت و جیاوازه، لهژیر کاریگهری نهو سیاسهته ئابورییهی که له لایهن نهوه گرتوو پهتییههر. زۆربهی یاسا نیشتمانییهکان پشت به ئهفسهری تۆمارکردنی فرۆکه دهستن بو نهوهی رهگهزنامهی پیدات، لهوانهش یاسای بهراوردکاری بهگهشتی. بهلام یاسادانهری عیراق پشتی به ئهفسهری تۆمارکردن بهستوه، بهلام ئهفسهری رهگهزنامهی خاوهنهکهی وهک مهرجیک بو تۆمارکردن وهگرتهوه، دهولتهش ئازادی ههیه نهو مهرجانه دیاری بکات که بهپییه نهو مهرجانه رهگهزنامه به فرۆکهکانی دهوات.

بویه پیدانی نتهوهیی به فرۆکهیهک تا رادهیهکی دیاریکراو بهژهوندی دهولتهکان له بواری گهشتیاری ئاسمانیدا دهپاریزیت. به یهکیک له بناغه دیارمکانی یاسای نیودهولتهی تایبهت و یهکیک له پایه یاساییهکانی وهک ئهفسهریکی پالپشتی رهسهن دادهنریت بهینی ئهو ریسایه یاساییانهی که برهگهکانی ریکدهخهن، که بههویهوه دهتوانریت پهیههندییهکهی به ههر دهولتهتیکهوه دیاری بکریت، و بههویهوه دهتوانریت ههموو ئهو ناکۆکیانهی که له نهجامی کردهوی یاسایی و راستیهکانهوه سهههلهدهن که لهناو کهشتیهکهدا روودهدهن چارهسهه بکریت.

وشهه ی سهههکی:

فرۆکه، نتهوه، سهروشتی یاسایی، ریکهوتنه نیودهولتهتییهکان، یاسای بهراوردکاری.