



التنظيم القانوني لجنسية الطائرة - دراسة مقارنة

م. م قحطان عزيز محسن

كلية القانون والعلوم السياسية / جامعة كركوك

The Legal Regulation of Aircraft Nationality – A Comparative Study

M. M. Qahtan Aziz Mohsen

College of Law and Political Science / Kirkuk University

المستخلص: مثلما أن للشخص الطبيعي والمعنوي جنسية معينة بموجب القانون، أصبحت بعض المنقولات التي تنتقل عبر أقاليم دول متعددة تتمتع بجنسية أيضاً كالسفن والطائرات والأقمار الصناعية. وتعني جنسية الطائرة بمفهومها العام البلد الذي يتم تسجيل الطائرة فيه وفقاً لبنود الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران المدني. ومن أبرز تلك الاتفاقيات، اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في مدينة شيكاغو الأمريكية عام ١٩٤٤، والمصادق عليها من قبل العراق بالقانون رقم (٦) لعام ١٩٤٧. يترتب على منح الطائرة جنسية معينة عدة آثار قانونية من أبرزها ما يتعلق بالوقائع القانونية التي تحدث على متنها والتي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بمنازعات القانون الدولي الخاص. وقد تباينت مواقف الدول وتشريعاتها في شأن المعيار المعتمد في فرض أو منح الجنسية للطائرات، فمنها من تعيد بأحكام وبنود الاتفاقيات الدولية وبما جرى عليه العرف الدولي بهذا الخصوص، في حين سعت دول أخرى إلى تشريع قوانين خاصة لتحديد جنسية الطائرة، سواء وفق معيار تسجيل الطائرة أو وفقاً لمعيار حملها لعلم هذه الدولة كون الطائرة تخضع لسيادتها ورقابتها المباشرة.

الكلمات المفتاحية: التنظيم القانوني، الجنسية، الطائرات.

**Abstract:** As natural and legal persons have a specific nationality under the law, certain movable properties that move across multiple territories

have also acquired nationality, such as ships, aircraft, and satellites. Aircraft nationality generally means the country where the aircraft is registered according to international civil aviation agreements. Among the most prominent of these agreements is the International Civil Aviation Convention signed in Chicago in 1944 and ratified by Iraq under Law No. (6) of 1947.

Granting aircraft a specific nationality entails several legal consequences, most notably those related to legal incidents occurring on board that are closely linked to private international law disputes.

States' positions and legislations have differed regarding the criteria for imposing or granting aircraft nationality. Some adhere to the provisions of international conventions and established international custom in this regard, while others have sought to enact special laws to determine aircraft nationality, whether according to the registration criterion or the flag criterion, since the aircraft is subject to their sovereignty and direct supervision. **Keywords:** Legal regulation, nationality, aircraft.

**المقدمة:** منذ ظهور الطائرة، احتدم النقاش بين المختصين في القانون والفقهاء بشأن منح الطائرة الجنسية من عدمه. وبسبب الضرورات الملحة لمنحها الجنسية، دعى الكثيرون إلى معاملتها معاملة وسائل النقل البرية والبحرية، وتمييزها بعلامات معينة للدلالة على تبعيتها لدولة أو شخصية اعتبارية معينة، كونها تجوب الأجواء الإقليمية وتنتقل في الفضاء الجوي. ومن هنا جاء داعي بحثنا الموسوم (جنسية الطائرة)...

وقد اقتضت الضرورة أن تكون مقدمة دراستنا وفق الفقرات الآتية:

أولاً - التعريف بموضوع الدراسة وبيان أهميتها:

تعد الجنسية من الروابط القانونية والسياسية التي تربط الشخص الطبيعي بالدولة التي ينتمي إليها بجنسيته. إلا أن هذا الأمر لم يعد يقتصر على الأشخاص وإنما على المنقولات التي تزاوّل أنشطتها عبر حدود إقليمية لعدة دول، مثل الطائرات. ولهذا لا بد من إعطاء إشارة دالة لهذه الطائرات تتمثل في علم الدولة للدلالة على تبعية هذه الطائرة لدولة محددة، لأجل لتحديد الوقائع والمسؤولية الناجمة عن الأضرار التي تحدث أثناء تحليق الطائرة عبر الأجواء الإقليمية للدول. وتظهر أهمية الدراسة في عدة جوانب من أبرزها: تحديد ومعرفة تبعية الطائرة من خلال جنسيتها، والتحديد القانوني الواجب التطبيق على الوقائع والأحداث التي تحصل على متنها أثناء تحليقها في الفضاء الجوي بناءً على ذلك. فضلاً عن محاولة تحديد ملامح التصور التشريعي في مسألة جنسية الطائرة في التشريعات العراقية، وكذلك لتسليط الضوء على مكامن الخلل في هذا الشأن، واقتراح معالجتها من قبل المشرع العراقي.

ثانياً - مشكلة الدراسة:

تبرز مشكلة الدراسة في معرفة ما هو المعيار أو الضابط المثالي الذي يمكن أن يُعتد به لمنح الطائرة الجنسية، نظراً لوجود اختلاف كبير بين الاجتهادات في تحديد معيار عام لمنح الجنسية. فمنهم من طرح فكرة الإشراف من قبل الدولة كمعيار لمنح الجنسية، ومنهم من أكد على ضابط التسجيل وجنسية المالك، وآخرون أشاروا إلى مبدأ وحدة الجنسية. وفي مقابل ذلك، تكون غالبية التشريعات الخاصة بهذا المجال خاليةً من الإشارة إلى معيار محدد من تلك المعايير ومنها قانون الطيران المدني العراقي النافذ أيضاً.

وقد نجم عن ذلك أن برزت الإشكالية الكبرى، وهي صعوبة معرفة القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث على متن الطائرة أثناء تحليقها أو هبوطها في المطار، وماهية الأحكام القانونية التي تسري عليها.

ثالثاً - منهجية الدراسة:

سوف نعتد أسلوب المقارنة بين القوانين، ومنها المقارنة بين قانون الطيران المدني العراقي النافذ وبين قانون الطيران المدني الأردني النافذ، إلى جانب الاتفاقيات الدولية المتخصصة بهذا الشأن، مع الاعتماد على آراء الفقه القانوني وشرح القانون في هذا المجال في بعض المسائل الخلافية فيما بينهم، وترجيح الرأي السديد منها.

رابعاً - خطة الدراسة:

ثم تناول موضوع الدراسة من خلال الخطة التالية:

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي والقانوني لجنسية الطائفة

المطلب الأول: مفهوم جنسية الطائفة ومعياري منح جنسية الطائفة

المطلب الثاني: معايير منح الجنسية للطائفة

المبحث الثاني: الآثار المترتبة على منح الجنسية للطائفة

المطلب الأول: تسجيل الطائفة والمميزات الخاصة بالطائفة الوطنية.

المطلب الثاني: القانون الواجب التطبيق على الطائفة الوطنية وفقدانها للجنسية

الخاتمة: وتتضمن أبرز الاستنتاجات والتوصيات.

قائمة المصادر.

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي والقانوني لجنسية الطائفة

من المعلوم أن الأشخاص الطبيعيين هم وحدهم من لهم الحق في التمتع بالجنسية، إلا أن هذا المبدأ قد سرى إلى الأشخاص المعنويين أيضاً، نظراً لتطور القوانين، وظهور الحاجة الملحة إلى منح الجنسية للسفينة والطائرة والبواخر العملاقة وغيرها. وبالرغم من كونها من المنقولات

المادية التي لا تتمتع بالشخصية المعنوية قانوناً، إلا أن القانون أضفى هذه الصفة على السفن والطائرات، بحيث أصبحت لها حالة مدنية للتمتع بالجنسية وفقاً لأحكام القانون، وأصبحت تُعامل معاملة الأشخاص الطبيعيين في هذا الصدد.

ومن أجل الإحاطة الشاملة بالإطار المفاهيمي والقانوني لجنسية الطائرة، سيقسّم هذا المبحث إلى جوانب عدة منها: مفهوم جنسية الطائرة، وضابط تبعية الطائرة لجنسية دولة معينة، وذلك في مطلبين، بالاعتماد على الآراء النقدية الخاصة بالفقه القانوني؛ لأجل التعرف على التكيف القانوني لمنح جنسية الطائرة، وعلى ضوء الآتي: -

### المطلب الأول: مفهوم جنسية الطائرة ومعياري منح الجنسية للطائرة

في ظل النظام الاقتصادي القائم على الملكية الفردية الذي يضيء صفة المال على الأشياء من حيث قابليتها للتملك، ونظراً لخطورة النشاط الجوي، يتجه الفقه القانوني إلى أن يكون للدول إشرافاً فعّالاً على الطائرات المدنية بمختلف أنواعها وأشكالها. ولكي يتحقق هذا الإشراف من جانب الدول، لا بد من تقرير تبعية تلك الطائرة لدولة معينة، حتى يمكن للدولة أن تمنحها الجنسية، ويستتبع ذلك ضرورة تقييدها في سجلات خاصة، بوصفها مالأً. ولا بد من تسجيل الأعمال القانونية المتعددة التي ترد عليها، كالبيع لفرد أو لشركة لا ينتمي إلى الدولة المسجلة فيها بجنسيته، في السجل الذي تُسجل فيه عند منحها الجنسية لأول مرة<sup>(1)</sup>.

من كل ما تقدم، لا بد لنا من معرفة المعنى القانوني لجنسية الطائرة، ثم معرفة آراء الفقهاء في مدى جواز منحها الجنسية من عدمه، وما هي المعايير والضوابط التي يُعتمد عليها في منحها جنسية دولة معينة. لذا سنقسم هذا المطلب من الدراسة إلى فرعين:

(1) ينظر: خميس خضر، تطور التشريع العربي في ميدان النقل الجوي، بحث منشور في مجلة القضاء، العدد (66)، السنة (28)، 2002، ص 2.

الأول: سنبحث فيه التعريف بالطائرة وجنسيتها، مقسمين إياه إلى فئتين متعاقبتين: الأولى نبحث فيها التعريف بالطائرة، ثم سنعمل على البحث في جنسية الطائرة في الفقرة الثانية. أما الفرع الثاني فسنخصصه لتبعية الطائرة وفقاً لمعيار وضابط الجنسية المتوفر لها، وعلى ضوء الاتجاهات الفقهية التي قُدمت في هذا الشأن، وكالاتي:

### الفرع الأول: تعريف الطائرة وجنسيتها

يتضمن هذا الفرع تعريف الطائرة ومن ثم التعريفات القانونية لجنسية الطائرة، وهذا ما يتم بحثه في الفقرات الآتية:

#### الفقرة الأولى - التعريف بالطائرة:

من المُسلّمات القانونية أن هذه الآلة (الطائرة) تُمنح الجنسية، ولهذا لا يكفي بالمعنى المقصود من بيان: هل كل آلة طائرة؟ أم أن هناك أنواعاً خاصة تُعد من قبيل الطائرات دون غيرها من الآلات الأخرى الطائرة التي تُمنح الجنسية، والتي هي مدار بحثنا.

عرفت معاهدة شيكاغو الصادرة سنة ١٩٤٤ الطائرة بأنها: (الجهاز الذي يستطيع البقاء في الجو بواسطة رد فعل الهواء<sup>(١)</sup>)، وهذا التعريف مقتبس من معاهدة باريس الصادرة سنة ١٩١٩ والذي أخذ بها قانون الطيران لاني المصري رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١ في المادة السابعة منه، والتي تطابق المادة الأولى من قانون الطيران المدني العراقي، إذ جاء بالفقرة الأولى منها بأن الطائرة: أي آلة في استطاعتها إن تستعمل بقائها في الجو من ردود فعل الهواء الغير منعكسة من سطح الأرض وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والطائرات بأنواعها ذات الاجنحة الثابتة والمتحركة<sup>(٢)</sup>.

ويلاحظ على التعريفات السابقة انها ذات مفهوم واسع وشامل لكافة المركبات الهوائية التي تستطيع التحليق بغض النظر عن الغرض المخصص لها، والتي قد لا تشترك مع الطائرة في

(١) ينظر: ملخص القانون الجوي وقانون الطيران المدني، بحث منشور على [www.4Moltga] الرابط: 25، تاريخ الزيارة: ٢٠٢٤/١/١٧

(٢) ينظر نص المادة (١/١) من قانون الطيران العراقي رقم (١٨٤) لسنة ١٩٧٤ النافذ

غرفها الخاص بنقل الاشخاص والاشياء، او تلك الطائرات التي تكون لأغراض عسكرية، فضلاً عن ذلك أن التعريفات اعلاه قد مزجت بين كافة انواع المركبات الهوائية التي قد تتعرض لحوادث تؤدي الى اتلاف الطائرة بالمعنى المقصود من دراستنا، واصابة الغير او الركاب على متنها او البضائع بِضَرٍ مما يستوجب معرفة القانون الواجب التطبيق وفقاً لضابط الجنسية للطائرة، حتى يتمكن المضرور من الحصول على التعويض المناسب<sup>(1)</sup>.

وعرّفها البعض من الفقهاء بأنها: "تلك الطائرة المذكورة في الجدول من مكائنها والأجهزة القياسية الخاصة بها، مع أيّة أجهزة أو آلاتٍ وأدواتٍ إضافية تُذكر بشكل صريح في الجدول، وتكون مُسجّلة في سلطة الطيران المدني."<sup>(2)</sup>

#### الفقرة الثانية - تعريف جنسية الطائرة:

تبرز جنسية الطائرة كأحد العناصر التي تتألف منها الحالة المدنية بغرض تحديدها تعييناً ذاتياً وتمييزها عن غيرها من المركبات الهوائية والطائرات الأخرى المُخصصة لأغراض خاصة.

فالجنسية في الأساس ترجمةٌ للرابطة القانونية وسياسية بين شخصٍ ودولةٍ معينة - وهي التي تميّز المواطن عن الأجنبي في حدود إقليم أيّ دولةٍ. وبالتالي يتم تحديد مدى تمتع الشخص الطبيعي أو المعنوي بالحقوق والالتزامات والواجبات العامة في الدولة. كما تبدو أهمية الجنسية أيضاً على المستوى الدولي حيث يتمتع الشخص بالحماية الدبلوماسية دولته حال وجوده خارج إقليمها<sup>(3)</sup>.

والجنسية بمعناها السابق لا تُمنح إلا للأفراد أو للشخصيات المعنوية مثل الشركات التجارية وغيرها، أما الأشياء والأموال بصفة عامة فليس لها جنسية. ولكن الفقه القانوني أبدى فكرة

(1) د.وطبان ورنس العبيدي، الجنسية في ظل التشريعات الملغية والنافذة، دار المسلة للنشر والتوزيع، العراق بغداد، ٢٠٢٣، ص ٤١

(2) ينظر: د. حسين ولي جودي، عقد التأمين على الطائرة، منشورات زين الحقوقية، بيروت، دون سنة طبع، ص 10.

(3) ينظر: خميس خضر، تطور التشريع المصري في ميدان النقل الجوي، مصدر سابق، ص 2.

مغايرة، حيث أجاز منح الجنسية للطائرة باعتبارها مالاً منقولاً - وإن بدا تحفظه تجاه فكرة الجنسية للطائرة. ومع ذلك، أيد غالبية الفقهاء ما أجمعت عليه التشريعات في نطاق القانون الدولي، من ضرورة تمتع الطائرة بالجنسية نظراً لوجود علاقة قوية ورابطة متبادلة بين الدولة والطائرة.<sup>(1)</sup>

إذن، فكل طائرة تمارس النشاط الجوي يجب أن يكون لها جنسية، أي يجب أن تحمل على ظهرها علامة مميزة لها، وتعني به علم الدولة التي تنتمي إليها. وهي بهذا لا يمكن أن تحمل أكثر من علم دولة واحدة، وإلا اعتُبرت بدون جنسية، والطائرة بدون جنسية تُعتبر طائرة قرصنة خارجة عن القانون، وبالتالي تُعتبر عدواً مشتركاً لكافة الدول، بحيث يكون للدول اعتراضها ومصادرتها.<sup>(2)</sup>

وبهذا الصدد، أشارت المادة السابعة عشر من اتفاقية شيكاغو الدولية للطيران الصادرة بتاريخ 1944/12/7 والمصادق عليها في العراق بالقانون رقم (٦) لسنة ١٩٤٧ إلى أن: (الطائرة تتمتع بجنسية الدولة التي تُسجل في سجلاتها الخاصة بوسائل النقل).

كما تنص المادة الثامنة عشر من الاتفاقية المذكورة على أنه:

(عدم جواز تسجيل الطائرة في أكثر من دولة، مع جواز نقل جنسيتها من دولة لأخرى)<sup>(3)</sup>.

كما أرسّت المادة التاسعة عشر من الاتفاقية المذكورة شروط تسجيل الطائرات في السجلات الخاصة بها لغرض منحها الجنسية، أمراً متروكاً للقوانين الداخلية في الدول المختلفة، وجاء في نص المادة الرابعة والثلاثين من قانون الطيران المدني العراقي رقم (٤٨) لسنة ١٩٧٤ المعدل على أنه: (تتمتع كل طائرة يتم تسجيلها في السجل المشار إليه في المادة السابقة بجنسية الدولة، وعليها أن تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها)<sup>(4)</sup>

(1) ينظر: د. محمد فريد العريني، القانون البحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٣، ص ٧٣.

(2) ينظر: المحامي محمد نعيم علوه، القانون الجوي، ج ١، الدار الجامعية، القاهرة ٢٠٠٩، ص ٦.

(3) ينظر: د. محمد فريد العريني، القانون البحري والجوي، مصدر سابق.

(4) ينظر نص المادة المذكورة في قانون الطيران المدني العراقي رقم (٤٨) لسنة ١٩٧٤ المعدل.

ويتبين لنا من خلال النص أعلاه أن الطائفة العراقية تتمتع بالجنسية العراقية التي تمنحها سلطة الطيران المدني بعد أن تُسجل في السجل الخاص بتلك السلطة، وعليها أن تحمل علامات جنسيتها التي تُحددها تلك السلطات. وتُسطب الطائفة من السجل وتُسحب عنها الجنسية العراقية إذا فقد مالكها الجنسية العراقية، أو إذا انتقلت ملكيتها إلى شخص أجنبي.

ومن هنا تظهر أهمية تحديد الجنسية بالنسبة للطائفة من حيث تطبيق القانون الواجب التطبيق على الجرائم التي تُرتكب على متنها، إذ من خلال التثبت من جنسيتها تُحدد صفاتها الوطنية أو الأجنبية، ويتم تعيين المحكمة المختصة والقانون الواجب التطبيق في الجرائم التي تُرتكب والوقائع أثناء طيرانها في الفضاء الجوي.<sup>(1)</sup>

وجدير بالذكر أنه في العراق لا يجوز لأي طائرة عسكرية أو غيرها التحليق في أجوائه أو الهبوط فيه إلا بموجب معاهدة أو اتفاقية تكون الدولة طرفاً فيها، أو بموجب تصريح خاص من السلطات العراقية المختصة. ويجب أن تحمل تلك الطائرة العلامات الدالة على جنسيتها بشكل واضح وصريح.<sup>(2)</sup>

ومما تقدم نستخلص إلى أن الطائرات المدنية بكافة أنواعها يجب أن تحمل الجنسية الدالة على تبعيتها لدولة معينة، حتى يُطبق قانون جنسية الطائرة على كل الوقائع والأعمال التي تحدث في تلك الطائرة المدنية أثناء طيرانها في الأجواء أينما وُجدت، إلا إذا كانت مبادئ القانون الدولي تقضي بخلاف ذلك أو كانت هناك اتفاقية دولية تقضي بتطبيق قانون آخر، وبإمكاننا تعريف جنسية الطائرة بأنها: (الرابطة القانونية المستمدة من أي إشارة أو علامة دالة، تُحدد تبعية هذه الآلة أو المال المنقول لدولة معينة، لكي يُسترشد بها على القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث على متنها أو تلك التي تتسبب فيها أينما وُجدت).

(1) ينظر: د. معن القضاة، مذكرة القانون الجوي، كلية القانون والحقوق، المملكة العربية السعودية، بحث منشور على الرابط الإلكتروني: [www.google.com](http://www.google.com) تاريخ الزيارة: ١٨/١/٢٠٢٢

(2) ينظر: عباس صاحب عيلوم، التنظيم القانوني لجنسية الطائرة، بحث منشور في مجلة كلية الدراسات الإنسانية، العدد (1)، السنة الرابعة، المجلد (3)، ص 318.

## الفرع الثاني: الجدل الفقهي بشأن منح الجنسية للطائرة

يذهب الفقه القانوني إلى اتجاه رفض إضفاء الجنسية على الطائرة، وقد استند أصحاب هذا الاتجاه إلى العديد من الحجج، ومن بينها<sup>(1)</sup>:

أولاً: أن رابطة الجنسية ما هي إلا رابطة انتماء وولاء بين الفرد والدولة. وبهذا المعنى فهي رابطة معنوية ووجدانية لا تتحقق إلا للفرد القادر على الشعور بها. والطائرة ما هي إلا مالٌ منقولٌ يأخذ حكم الأموال المنقولة في القانون الوضعي، وبالتالي تنتفي أية رابطة ولاء بينها وبين إحدى الدول.<sup>(2)</sup>

ثانياً: لا يمكن القياس على السفينة في شأن منح الجنسية لها، لأن الأمر مختلف بين السفينة والطائرة. ذلك أن الضرورات العملية لبقاء السفينة مدداً أطول في أعالي البحار (غير الخاضعة لسيادة دولة معينة) هي التي دعت إلى إلحاقها بدولة محددة، لكي يحكم قانونها الوقائع والعلاقات التي تنشأ أثناء تواجدها في أعالي البحار. أما الطائرة فعادةً ما تحلق في الفضاء الجوي لأحدى الدول، وإن كانت تجوب أجواء أعالي البحار، كذلك لأنها سرعان ما تدخل إقليم دولة معينة وتخضع لسيادتها، فلا حاجة إذن لإضفاء الجنسية على الطائرة.<sup>(3)</sup>

ثالثاً: أن القول بتمتع الطائرة بجنسية دولة محددة من شأنه إعاقة التداول للطائرات، مما له أثر سلبي على نشاط الطيران المدني ذاته.

ومع ذلك، لم يقتنع جانب كبير من الفقه القانوني بتلك الحجج واعتبرها ضعيفةً وواهية، واستند في تأييد منح الجنسية للطائرة على اعتبارات عديدة، من أهمها<sup>(4)</sup>:-

(1) ينظر: المحامي محمد نعيم علوه، القانون الجوي، مصدر سابق، ص 75. وكذلك د. عمر الزريقات، ملخص مادة النقل الجوي، بحث منشور على الرابط الإلكتروني: [www.google.com](http://www.google.com) تاريخ الزيارة: 2024/1/18

(2) ينظر: د. طالب حسين موسى، القانون الجوي الدولي، مصدر سابق، ص 35.

(3) ينظر: د. خميس خضر، تطور التشريع المصري في ميدان النقل الجوي، مصدر سابق، ص 116.

(4) ينظر: د. حسنين مكي جودي، عقد التأمين على الطائرات، رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة كربلاء - كلية القانون، 2013، ص 10. وكذلك د. عمر الزريقات، ملخص النقل الجوي، مصدر سابق، ص 38.

1- يجب أن تتوفر في الطائرة شروط صلاحية معينة، نظراً للمخاطر الجسيمة التي تتعرض لها أثناء الطيران. وهذا لا يتحقق إلا من خلال الإشراف الأمني الفعّال من قبل دولة محددة تتبعها الطائرة.

2- إن دواعي الأمن من جانب، ومواجهة شراسة المنافسة بين مشروعات النقل الجوي من جانب آخر، تفرض على كل دولة تحديد ماهية الطائرات التي تجوب أجوائها، فلا تسمح للطائرات الأجنبية بالتحليق إلا بموجب تصريح بذلك، وقد يقتصر النشاط الداخلي على طائراتها الوطنية فقط.

3- أن الطائرات تمثل عنصراً هاماً من عناصر الثروة القومية، إذ تؤدي الطائرات الوطنية خدمات لازمة في أوقات الأزمات والحروب، لذلك لا بد من تحديد ماهية الطائرات الوطنية الملزمة بتلبية حاجات الدولة التي تتبعها في هذه الأوقات<sup>(1)</sup>.

ومما تقدم، نميل إلى الاتجاه الفقهي الذي يؤكد على ضرورة منح الجنسية للطائرة؛ حتى يتمكن القضاء من تطبيق القانون الواجب التطبيق على الأحداث والوقائع التي تجري داخل الطائرة، ومن أبرزها مسألة منح الجنسية للمولودين التي تتم على متن الطائرة أثناء تحليقها في الأجواء الإقليمية للدول.

وهذا الاتجاه يتسق تماماً مع موقف المشرع العراقي وتأكيد غالبية القوانين الدولية، إذ جاء في نص المادة الرابعة والثلاثين من قانون الطيران المدني العراقي النافذ بأنه:

(تتمتع كل طائرة يتم تسجيلها في السجل المشار إليه في المادة السابقة بجنسية الدولة، وعليها أن تحمل علامات جنسيتها أو تسجيلها)، والتي تُطابق نص المادة (١٩) من قانون الطيران المدني الأردني النافذ.

(1) ينظر: عباس صاحب عيلوم، التنظيم القانوني لجنسية الطائرة، مصدر سابق، ص ٣٣.

### المطلب الثاني: معايير منح الجنسية للطائفة

بيننا فيما سبق عند استقراء آراء الفقه القانوني وشرح القانون الدولي الخاص أن غالبيتهم قد استقرّوا على ضرورة منح الجنسية للطائفة بناءً على الاعتبارات والضرورات العملية والقانونية في هذا الشأن. إلا أنهم اختلفوا في المعايير (الضوابط) التي على أساسها يتم منح الجنسية؛ فمنهم من اعتد بضابط دولة الإنشاء، ومنهم من يرى أساس ضابط جنسية مالك الطائفة، والبعض على أساس ضابط التسجيل أو مبدأ وحدة الجنسية. لذا سنقسم هذا المطلب إلى فرعين، نبحث في كل فرع منهما ضابطين من الضوابط المذكورة أعلاه، وكالاتي:

#### الفرع الأول: ضابط دولة الإنشاء وجنسية المالك

يؤدي تبني معيار ضابط دولة الإنشاء كأساس قانوني في منح الطائفة جنسية دولة معينة إلى اكتساب الطائفة لجنسية الدولة التي صَنَعَتْهَا، وتبرز أهمية هذا المعيار في أن الدولة التي أنشأت الطائفة (صنعتها) يحق لها أن تحتفظ بهذا العنصر الجديد من عناصر ثروتها القومية، فتظل الطائفة تابعة لها، وتخضع لإشرافها، وتُسَجَّرُها لخدمة الدولة عندما تثور الحاجة إليها ولكن ما قيل في انتقاد هذا المعيار أن الطائفة قد تُصنَّع في بلد معين ثم تنتقل إلى مؤسسة تابعة لدولة أخرى، بل أن المؤسسة الأجنبية يمكن أن تكون هي الجهة طالبة بناء الطائفة وصنعها<sup>(1)</sup>.

إذن لا ينفع هذا المعيار (الضابط) في تحديد جنسية الطائفة، لاعتبارات عدة، من أبرزها أن الطائرات تُعد من الأموال المنقولة في الأساس، ويحدد تداولها وفقاً لمنظور هذا المعيار. فضلاً عن أن الأخذ بهذا المعيار يُخل إخلالاً جسيماً بالعقود الأولية وبمبدأ "العقد شريعة المتعاقدين"، خاصةً إذا كانت الدولة قد ألزمت نفسها بتعاقد مع الدولة المصنعة للطائفة وبموجب عقد ملزم بين الدولتين.

(1) ينظر: محمد فريد العريني، القانون البحري والجوي، مصدر سابق، ص 19.

أما عن معيار ضابط جنسية المالك، فإن مؤيدي هذا الرأي يرون أن الطائفة تكتسب جنسية الشخص المالك لها؛ فإذا كان المالك فرداً تتبع الطائفة جنسيته، أما إذا كان المالك شركة فإن الطائفة تكتسب جنسية الدولة التي يوجد فيها مركز إدارة الشركة الرئيسي، ذلك أن ضابط مركز الإدارة الرئيسي يكاد يكون هو المحدد لجنسية الشركات في أغلب التشريعات العالمية<sup>(1)</sup>.

ونعتقد أن هذا المعيار لا يصلح أيضاً في تحديد جنسية الطائفة، وذلك لأن نشاط الطائفة نشاطاً دولياً لا يقتصر على دولة معينة، وإنما يمتد إلى عدة دول. فضلاً عن أن الاستناد إلى هذا المعيار في منح جنسية الطائفة أمر غير مقبول من الناحيتين القانونية والمنطقية، إذ قد يكون الفرد (الشخص الطبيعي) لديه أكثر من جنسية لأكثر من دولة، وبالتالي لا يمكن تحديد القانون الواجب التطبيق أو الاختصاص القضائي الدولي للمحاكم، مع تعدد (وجود) أكثر من ضابط اسناد للشخص الواحد.

#### الفرع الثاني: ضابط التسجيل ومبدأ وحدة الجنسية

وفقاً لضابط التسجيل، يرى المؤيدون لهذا الرأي أن الطائرات تكتسب جنسية الدولة التي يتم فيها تسجيلها. وقد أشارت اتفاقية شيكاغو إلى هذا المعيار في نص المادة السابعة عشر منها على أنه: ( تحمل الطائفة جنسية الدولة التي سُجلت في سجلاتها) .

أما البعض من الفقهاء وشراح القانون، فقد أشاروا إلى أن الاعتماد على هذا المعيار الشكلي في تحديد جنسية الطائفة يسمح بالتحايل، وذلك من أجل إضفاء جنسية دولة معينة على الطائفة ابتغاءً للحصول على بعض المزايا الإيجابية<sup>(2)</sup>.

(1) ينظر: د. عمر الزريقات، ملخص مادة النقل الجوي، بحث منشور على: [www.google.com](http://www.google.com)

تاريخ الزيارة: 2024/1/19

(2) د. طالب حسين موسى، القانون الجوي الدولي، مصدر سابق، ص 38. وكذلك د. محمد عبد الله الداودي، القانون الدولي الخاص، ج. 1، دون سنة طبع، مكتبة السنهوري، ص 155.

ونعتقد أن هذا الرأي غير سديد من الناحية القانونية، وذلك لأن القوانين الوطنية للدول هي التي تُراعى في تسجيل الطائرة، وهي التي تحدد شروط وضوابط التسجيل وفرض القيود الكفيلة بالحد من التحايل وتوافقها مع مصالحها العليا الوطنية.

وأياً كانت الآراء والاختلافات الفقهية بشأن هذا المعيار في منح الجنسية لطائرة، فإن المشرع العراقي قد تبني ذات الموقف الذي أشارت إليه اتفاقية شيكاغو بعد التصديق عليها، إذ تتبنى معيار ضابط التسجيل لتحديد جنسية الطائرة صراحةً، وذلك في نص المادة (٣٤) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ، التي سبقت الإشارة إليها. وكذلك فعل المشرع الأردني في قانون الطيران المدني النافذ، وذلك في نص المادة (١٩) من القانون المذكور.<sup>(١)</sup>

أما فيما يتعلق بمبدأ وحدة الجنسية كمعيار لمنح الطائرة الجنسية، فإن المادة (١٨) من اتفاقية شيكاغو نصت على: (لا يجوز تسجيل الطائرة في أكثر من دولة في آن واحد).

ومن خلال النص أعلاه، يُلاحظ أنه لا يجوز تمتع الطائرة إلا بجنسية واحدة ما دام ضابط التسجيل هو المحدد لتلك الجنسية، وهذا ما يُعرف بمبدأ وحدة الجنسية.

وقد اعتمد المشرع العراقي هذا المبدأ في نص المادة (٣٣) من قانون الطيران المدني النافذ، التي جاء فيها: (١ - لا تكون الطائرة مسجلة في دولة أخرى).

ويقابل هذا النص المادة الثامنة (٨) من القانون الأردني بذات المضمون، إذ نصت على: (يجب أن يكون لكل طائرة جنسية، ولا يجوز أن يُعترف لها بأكثر من جنسية واحدة في آنٍ واحد).

ومما تقدم، يتبين لنا أن المشرعين العراقي والأردني قد أرادوا من وراء تبني هذا المبدأ الحد من تضارب القوانين المختلفة وتفاذي التنازع السلبي في حالة تمتع الطائرة الواحدة بأكثر من جنسية، وخصوصاً في الأحداث والوقائع التي تحدث على متنها أو عند دخولها الأجواء الإقليمية للدول، وفي مسألة الرقابة على الملاحة الجوية. فضلاً عن الصعوبات التي تثور من

(١) ينظر: د. عمر الزريقات، ملخص مادة النقل الجوي، مصدر سابق، ص 21.

جراء ذلك، ومن أهمها صعوبة معرفة الدولة التي يمكن أن تتحمل المسؤولية المدنية أو التقصيرية نتيجة إهمال الجوانب الفنية الخاصة بسلامة الطائرات والإشراف عليها. إذ يتعذر معرفة من هي الدولة المسؤولة فعلاً أمام المحكمة التي تنظر في نزاعٍ من هذا القبيل، نظراً لوجود أكثر من جنسية للطائرة الواحدة في آنٍ واحد.

وثمة تساؤلٌ يطرح نفسه، وهو: ما حكم جنسية الطائرات التي تملكها أو تستغلها المؤسسات والمنظمات الدولية، كونها تُعد من أشخاص القانون الدولي العام وليست دولاً؟ الإجابة عن هذا التساؤل نقول: إن اتفاقية شيكاغو قد واجهت هذا الفرض في نص المادة (٧٧) منها، التي نصت على: (لا يمنع من إنشاء مؤسسات للاستغلال المشترك للنقل الجوي أو وكالات دولية للتشغيل المشترك بين دولتين أو أكثر من الدول المتعاقدة)<sup>(1)</sup>.

ولكن الاتفاقية لم تُحدد بموجب النص أعلاه جنسية الطائرات، بل أحالت المسألة إلى منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)، ليقرر بدوره الطريقة التي تُطبَّق بها الأحكام الخاصة بجنسية الطائرات التي تملكها أو تستغلها المؤسسات الدولية.

وقد أصدر المجلس المذكور قراراً عام ١٩٦٨ يتضمن: (أن الطائرات التابعة لمؤسسات دولية تُعتبر كأنها مُتمتعة بجنسية كل دولة من الدول المُكونة للهيئة الدولية للاستغلال المشترك). كما أشار القرار أعلاه إلى وجوب إقامة سجل مشترك بين الدول الأعضاء المتعاقدة لتسجيل الطائرات، ويكون مستقلاً ومنفصلاً عن السجلات الوطنية لهذه الدول.<sup>(2)</sup>

### المبحث الثاني: الآثار المترتبة على منح جنسية الطائرة

يترتب على اكتساب الطائرة الجنسية وتسجيلها في السجل الوطني لدولتها بعد توافر شروط معينة يتطلبها التسجيل، آثاراً ومميزات خاصة تُمنح لها، تختلف عن الطائرات الأجنبية. فضلاً

(1) ينظر: د. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، مصدر سابق، ص ٢٨.

(2) ينظر: عباس صاحب عيلوم، التنظيم القانوني لجنسية الطائرة، مصدر سابق، ص 351.

عن أن اكتساب الطائرة الجنسية الوطنية يؤدي في جميع الأحوال إلى خضوعها لقانون الدولة، ليكون هو القانون الواجب التطبيق على الأحداث والوقائع التي تحدث داخلها أثناء التحليق في الأجواء الإقليمية، لكن هذا لا يعني أن الطائرة المسجلة لا تفقد الجنسية، بل هناك حالات لفقدان الطائرة جنسيتها. وسيُقسّم هذا المبحث إلى مطلبين: سببين في المطلب الأول: تسجيل الطائرات الوطنية وفقاً لضوابط خاصة تحددها القوانين الوطنية لكل دولة. أما المطلب الثاني: القانون الواجب التطبيق على الطائرة فيما يخص الوقائع والأحداث التي تحصل على متنها أثناء الطيران، ومتى تفقد الطائرة جنسيتها وتُشطب من السجل وعلى ضوء الآتي:

### المطلب الأول: تسجيل الطائرة والمميزات الخاصة بالطائرات الوطنية

لا بد من تسجيل الطائرة في سجل خاص بالطائرات الوطنية، حتى تُمنح جنسية دولة معينة. ولكن قد تكون ملكية الطائرة مشتركة بين أكثر من دولة، ففي هذه الحالة تُسجل في السجل المشترك، وتحصل على جنسية الدولة المالكة<sup>(1)</sup>، وعليه، سيبحث هذا المطلب تسجيل الطائرة والمميزات الخاصة بالطائرات الوطنية، وذلك في الفرعين الآتيين:

### الفرع الأول: تسجيل الطائرة الوطنية

بينما فيما سبق أن المادة (١٧) من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤، أرسّت معيار دولة التسجيل للطائرة كأساسٍ لتحديد جنسيتها. وقد صادق العراق على هذه الاتفاقية، وبالتالي أصبحت جزءاً من نظامه القانوني في هذا الشأن، وعليه تكتسب الطائرة الجنسية العراقية إذا تم تسجيلها في العراق.

وجاء في نص المادة (١٩) من الاتفاقية المذكورة: (تسجيل الطائرة أو نقل تسجيلها يجب أن يتم في كل دولة متعاقدة طبقاً لقوانينها الداخلية). لذا فإن تسجيل الطائرات في العراق وبقية الدول المنظمة إلى اتفاقية شيكاغو يخضع لقانون الطيران المدني الخاص بكل دولة منها. ويخضع تسجيل الطائرات في العراق لأحكام قانون الطيران المدني العراقي النافذ، إذ جاء في نص المادة

(1) ينظر: د. خميس خضر، تطور التشريع المصري في ميدان النقل الجوي، مصدر سابق، ص 21.

(٣٣) والمقابلة لنص المادة (١٠) من القانون الأردني<sup>(١)</sup> على أنه: (تعد سلطات الطيران المدني سجلاً خاصاً لتسجيل الطائرات...) كما تتضمن المادة أعلاه شروطاً خاصة لتسجيل الطائرات العراقية.<sup>(٢)</sup>

لكي تسجل الطائرات في العراق يشترط ان تكون مملوكة أو مؤجرة لمدة لا تقل عن ستة أشهر لشخص عراقي الجنسية. وان لا تكون مسجلة في دولة أخرى، وأن تكون حاصلة على شهادة صلاحية الطيران وان تكون سارية المفعول. فأن كانت الطائرة مملوكة لفرد أو شركة، أو مملوكة على الشيوع، فيجب أن يكون جميع المالكين من حاملي الجنسية العراقية. أما إذا كان المالك من الشركاء، فقد نظم القانون الأردني هذا الأمر في المادة (١٠) من قانون الطيران المدني الأردني النافذ التي نصت على:

1. أن يكون جميع الشركاء من الأردنيين إذا كانت الشركة من شركات التضامن
2. أن يكون جميع الشركاء المسؤولين أردنيين إذا كانت من الشركات التوصية.
3. أن تكون الشركة أردنية وأن يكون رئيس مجلس إدارتها وأكثريّة أعضائها من الأردنيين إذا كانت شركة مساهمة.

ولم نجد ما يقابل هذا النص في قانون الطيران المدني العراقي لكن يمكن القول بأنه لا مانع من تطبيقه في العراق، إذ إن اشتراط المشرع العراقي أن يكون مالك الطائرة عراقياً حتى تمنح تلك الطائرة الجنسية، لا يمكن تطبيقه على الشركات كونها أيضاً تملك طائرات لمزاولة نشاطاتها في الغالب، ولذلك لا بد من التفرقة بين أنواع الشركات المختلفة، فإذا كانت الشركة من شركات التضامن، لا بد أن يكون الشركاء فيها من العراقيين حصراً، أما إذا كانت الشركة من الشركات المساهمة، فلا بد أن تكون الشركة عراقية ومسجلة في العراق. وضابط تحديد جنسية الشركات

(١) ينظر: نص المادة (١٠) من قانون الطيران المدني الأردني النافذ.

(٢) ينظر: نص المادة (٣٣) بكافة فقراتها من قانون الطيران المدني العراقي النافذ.

هو مركز إدارتها الرئيسي الفعلي. وعليه لا بد أن تقع هذا المركز في العراق، ويُضاف إلى ذلك ضرورة أن تكون أغلبية أعضاء مجلس إدارتها من العراقيين، وأن يكون رئيس مجلس الإدارة عراقي الجنسية، وإذا كانت من الشركات التوصية فلا بد من تمتع جميع الشركاء المتضامنين يحملها بالجنسية<sup>(1)</sup>.

ومما تقدم نخلص أن تسجيل الطائرة الوطنية يعد شرطاً أساسياً لتمنح الطائرة الجنسية، وبخلاف ذلك لا يمكن للطائرة اكتساب جنسية دولة معينة. مع وجوب الإشارة أن تسجيل الطائرة في السجل الوطني لا بد أن يتم وفقاً لشروط خاصة تحددها القوانين الوطنية، لكن هناك نوع آخر من أنواع التسجيل يُسمى التسجيل المشترك للطائرات. حيث أن هذا النوع من التسجيل يشمل مجموعة من الدول أو الأشخاص الاعتباريين التابعين لها. ويتم تنظيمه أيضاً وفقاً للقوانين الداخلية لتلك الدول، وتعتبر الطائرة المسجلة في السجل المشترك أو في السجل الدولي، كأنها تحمل جنسية كل من الدول الأعضاء في المؤسسة.

وهنا تجدر الإشارة أن الطائرة الواحدة قد يكون لها أكثر من جنسية، وهذا ما يسمى بتعدد الجنسية، ويؤكد ذلك نص المادة الثامنة والثلاثين من قانون الطيران المدني العراقي التي تنص على: (تطبق القواعد التالية عند التسجيل المشترك للطائرات التي تملكها مؤسسة نقل جوي دولية أو مشتركة تكون الدولة عضواً فيها)<sup>(2)</sup>.

#### الفرع الثاني: المميزات الخاصة بالطائرات الوطنية.

إذ تفرض تقادي منافسة مؤسسات النقل الجوي الأجنبية قد تمنح الدولة لطائراتها الوطنية امتيازاً بالنقل الداخلي، مما يترتب على ذلك أن الطائرات الوطنية هي وحدها المُخوّلة للعمل على خطوط النقل الداخلية، ويمتتع على الطائرات الأجنبية العمل على هذه الخطوط. إلا أن هذا

(1) ينظر: ٢٠٤ عباس صاحب علوم، التنظيم القانوني لجنسية الطائرة، مصدر سابق.

(2) ينظر: الفقرة الأولى من المادة الثامنة والثلاثين من قانون الطيران المدني العراقي المعدل

الامتياز قد لا يُقرر كأصل عام مع ترك السلطات المختصة الحق في منح بعض الاستثناءات على ضوء احتياجات النقل الداخلي.<sup>(1)</sup>

كما قد تمنع الدولة طائراتها الوطنية بعض الحقوق كالحصول على إعانات مالية تُيسر عليها تمويل عملياتها المختلفة، فضلاً عن الحماية الدبلوماسية التي تقدمها الدولة لطائراتها أثناء تواجدها في أقاليم الدول الأجنبية. كذلك فإن الدولة تعتبر كفيلاً للطائرة باحترامها لالتزاماتها، كما أن تحديد جنسية الطائرة يساعد على تعيين القانون المختص الذي يسري على الوقائع والجرائم وكافة الأحداث التي تحدث في الطائرة، فالطائرة تنتقل بسرعة فائقة من سماء دولة إلى سماء دولة أخرى، وقد تطير في سماء أعالي البحار حيث لا سيادة لدولة معينة عليها، وإن تطبيق قانون على الطائرة يؤدي إلى استبعاد الكثير من النزاعات التي تدور حول تحديد القانون الواجب التطبيق على التصرفات والوقائع التي تحدث فيها، وأن هذا القانون هو أفضل من القوانين الأخرى التي اقترحها البعض من الفقهاء مثل قانون الدولة التي تحلق فوق إقليمها، وقانون دولة الهبوط، نظرًا لأنها صعبة التحديد، وكذلك الصعوبة في تحديد مكان الواقعة أو التصرف، بسبب انتقال الطائرة بين الدول في وقت قصير، في حين أن هذه الدول لا تكون لها مصلحة أو صلة في تطبيق أحكام قوانينها.<sup>(2)</sup>

ويذهب بعض الشراح إلى أن تطبيق قانون علم الطائرة يجد له سندًا في القانون البحري، على أساس أن الطائرة كالسفينة تُعد امتدادًا لإقليم الدولة التي تحمل جنسيتها، كما ينفع في تحديد القانون عندما تحلق الطائرة في سماء فوق أعالي البحار. ولكن البعض منهم ذهب إلى إبعاد هذا القانون في المسائل الجزائية فقط عندما يكون الضحية من جنسية الدولة.<sup>(3)</sup>

(1) ينظر: د. طالب حسن موسى، مصدر سابق، ص 39.

(2) ينظر: د. محمد فريد العريني، مصدر سابق، ص 98.

(3) ينظر: د. محمد نعيم علوه، القانون الجوي، مصدر سابق، ص ٧٥.

### المطلب الثاني: القانون الواجب التطبيق على الطائرة الوطنية وفقدانها الجنسية

يُعتبر وجود قانون يُطبق على الوقائع التي تحدث في متن الطائرة من أبرز الآثار المترتبة على منح الطائرة الجنسية. وكذلك إذا ما ارتُكبت جريمة داخل الطائرة، فهل سيُطبق قانون جنسية الطائرة، أم قانون دولة الهبوط، أم سيُطبق قانون دولة الإقلاع.

كما أن منح الطائرة الجنسية لا يعني أنها لن تفقدها وتُشطب من السجل مستقبلاً، إذ يمكن أن يتحقق سبب من أسباب فقدان، وبالتالي تفقد الجنسية.

لذا سنقسم هذا المطلب إلى فرعين، يُبحث في الفرع الأول منه القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث على متن الطائرة. ومن ثم سنتطرق إلى شطب الطائرة من السجل وفقدانها للجنسية في الفرع الثاني وكالاتي:

#### الفرع الأول: القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث في الطائرة

لم يتطرق المشرع العراقي إلى موضوع القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث على متن الطائرة أثناء التحليق في الأجواء أو الهبوط، وإنما ترك ذلك للقواعد العامة في القانون المدني العراقي رقم (٢) لسنة ١٩٥١ النافذ، وخاصة في حالة ولادة طفل على متن الطائرة. وكذلك لم يفعل ذلك المشرع الأردني في قانون الطيران المدني الأردني المقارن، لذا اختلف الفقه القانوني وشرّحه حول القانون الواجب التطبيق على الوقائع ومنها (الولادة على متن الطائرة) إلى آراء عدة، من أهمها:

الرأي الأول: يرى تطبيق قانون الدولة التي تحلق في سمائها الطائرة، وحجتهم في ذلك أن الفضاء الجوي الذي يعلو إقليم تلك الدولة جزء لا يتجزأ من هذا الإقليم فتمتد إليه سيادتها، إلا هذا الرأي لم يسلم من الانتقادات التي وُجّهت إليه، ومن بينها أن الواقعة قد تحدث في متن الطائرة وهي تحلق فوق أعالي البحار العالمية أو مناطق لا تخضع لسيادة أية دولة، وبالتالي لا يحكم هذه الواقعة أي قانون. كما أن الواقعة قد تكون منقطعة الصلة بالدولة التي تحلق الطائرة

في فضائها الجوي بأن يكون أطرافها من غير المتمتعين بجنسيتها وعدم مسّ الواقعة للأجانب، فضلاً عن عدم مساسها بأمنها<sup>(1)</sup>.

الرأي الثاني: توجه إلى القول بتطبيق قانون دولة الهبوط، واستند في ذلك إلى بعض الاعتبارات العملية، وهي أن دولة الهبوط هي التي يمكن لها تحديد الواقعة بشكل دقيقة ولها جمع الأدلة وإجراء المعاينات اللازمة. إلا أنه قيل في الرد على ذلك: أن دولة الهبوط قد لا يكون لها مصلحة في التدخل إذا كانت الواقعة لا تمس أمنها وأمن رعاياها<sup>(2)</sup>.

الرأي الثالث: يذهب جانب هام من الفقه القانوني إلى ضرورة تطبيق قانون دولة علم الطائرة، ويقيس أنصار هذا الرأي الطائرة على السفينة - فكما تخضع الوقائع التي تحدث على متن السفينة لقانون علمها، يجب أن تخضع الوقائع التي تحدث في الطائرة لقانون العلم أيضاً. لكن في بعض الأحيان قد تكون الواقعة ماسةً بأمن الدولة التي تحلق الطائرة في فضائها الجوي، ويتعين في هذا الحال تغليب قانون الدولة الأخيرة على قانون علم الطائرة<sup>(1)</sup> وتميل إلى تأييد الرأي الأخير:

وقد تبنت اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ المتعلقة بالجرائم والأفعال التي تُرتكب على متن الطائرة، معيار علم الطائرة كقاعدة عامة لتحديد القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث في متنها، وذلك في نص المادة الثالثة منها التي نصت على: (تختص دولة تسجيل الطائرة مباشرة اختصاصها القضائي فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي تُرتكب على متن الطائرة)، أما فيما يتعلق بنطاق تطبيقها بالنسبة للوقائع التي لا تُعتبر من قبيل الجرائم، أو تلك التي تشكل تهديداً لسلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال، أو الإخلال بنظام الطائرة وتعريضها للخطر (ونخص هنا حالة الولادة على متن الطائرة)<sup>(3)</sup>، فإن الفقرة الثانية من المادة العاشرة من الاتفاقية طوكيو أشارت إلى سريان أحكامها على كافة الوقائع التي تحصل على متن الطائرة، وهي في حالة

(1) ينظر: د. خميس خضر، مصدر سابق، ص ٧٥.

(2) ينظر: د. عمر الزريقات، مصدر سابق، ص ٥٧.

(3) ينظر: د. حسن محمد الهداوي ود. غالب علي الداودي، مصدر سابق، ص 402.

طيران أو فوق سطح البحار العالية أو فوق أي منطقة أخرى تقع خارج إقليم أي دولة. وتعتبر الطائرة في حالة طيران منذ لحظة إطلاق قوتها الحركية بغرض الإقلاع حتى لحظة اكتمال الهبوط. ويترتب على ذلك أن أحكام هذه الاتفاقية لا تُطبق إذا حدثت الواقعة والطائرة رابضة على أرض المطار<sup>(1)</sup>.

وبذلك نعتقد أن الاتفاقية قد أحالت مسألة الولادة على متن الطائرة إلى القانون الداخلي للدولة التي انعقد لها الاختصاص القضائي، فإذا انعقد الاختصاص للمحاكم العراقية، فإن القانون الواجب التطبيق هو القانون المدني العراقي وفقاً لقواعد الإسناد، أو القوانين الخاصة التي تخضع لأحكام الاتفاقية. وهنا يُترك تكييف الواقعة إلى أحكام القانون الداخلي.

#### الفرع الثاني: شطب الطائرة من السجل وفقدانها للجنسية.

تفقد الطائرة الوطنية جنسيتها عندما تفقد أحد الشروط اللازمة التي يشترطها القانون لاستمرار تسجيلها. ولم يستعمل قانون الطيران المدني العراقي مصطلح "فقدان الجنسية" للطائرة، وإنما جاءت عبارة "تُشطب الطائرة من السجل" وذلك في نص المادة السادسة والثلاثين منه، والتي تقابلها المادة السابعة والعشرون من قانون الطيران المدني الأردني النافذ والحالات التي تُشطب فيها الطائرة من السجل الوطني بموجب نص المادة أعلاه من القانون العراقي هي:<sup>(2)</sup>

أولاً: إذا فقد مالكها أو مُستأجرها جنسية الدولة.

ثانياً: إذا انتقلت ملكيتها إلى أجنبي.

ثالثاً: إذا هلكت أو فُقدت أو سُجبت من الاستعمال نهائياً. وتُعتبر الطائرة بحكم المفقودة عند صدور قرار بذلك من سلطة الطيران المدني.

(1) د. زانا اسماعيل عزيز، الجنسية والتجنس، بحث منشور في مجلة القانون والعلوم السياسية، كلية القانون والعلوم السياسية، جامعة كركوك، العدد (4)، السنة (3)، 2022، ص 51.

(2) ينظر نص المادة السادسة والثلاثين بكافة فقراتها من قانون الطيران المدني العراقي النافذ المعدل.

رابعاً: على مالك الطائرة أو مُستأجرها أن يُخطر سلطات الطيران المدني بكل تغيير يطرأ على الطائرة فور حدوثه، مع إعادة شهادة تسجيل الطائرة.

وبين لنا من مضمون المادة أعلاه أن الطائرة تفقد جنسيتها ويتم شطبها من السجل بُناءً على أحد الشروط التي تمنع استمرار تسجيلها، إما بفقدان مالكيها أو مُستأجرها الجنسية العراقية، أو بانتقال ملكيتها إلى أجنبي، أو بهلاكها أو إحالتها قديمةً غير قادرة على الطيران أو أصبحت جائمةً على أرض المطار. ولكن في جميع الأحوال، على مالكيها أو مُستأجرها أن يُبادر بإخطار سلطات الطيران المدني بكل تغيير يطرأ على الطائرة من هذا القبيل، حتى يتم شطبها أو حذفها من السجل، وبذلك تفقد جنسية الدولة التي شُطبت من سجلها.

### الخاتمة

بعد أن انتهينا من بحثنا (جنسية الطائرة)، فقد توصلنا إلى جملة من الاستنتاجات والتوصيات كالتالي:

أولاً - الاستنتاجات:

١. تبين لنا من خلال الدراسة أن الجنسية تُعد رابطةً قانونيةً سياسيةً ولائيةً بالنسبة للأشخاص الطبيعيين، إلا أنها تُمنح للأشخاص الاعتباريين. وبعد ظهور الصناعة وتطورها، أصبحت تُمنح لبعض المنقولات مثل الطائرات والسفن؛ وذلك بسبب الحاجة الملحة لمنحها لهذه المنقولات كونها تتعدى نطاق إقليم الدولة إلى أقاليم الدول الأخرى أثناء ممارستها لنشاطاتها المختلفة. ومن دواعي هذه الحاجة (لمنح الطائرة جنسية دولة معينة) تحديد المسؤولية عمّا ينشأ على متن الطائرة أثناء تحليقها في الفضاء الجوي.

2. توصلنا من خلال الدراسة إلى وجود عدة معايير تُمنح على أساسها الطائرة جنسية دولة معينة، ومن أهمها:

علم الدولة كإشارة دالة على تبعية هذه الآلة (الطائرة) أو المال المنقول لتلك الدولة، ويُعتبر ضابط التسجيل ومبدأ وحدة الجنسية من أهم المعايير المتبعة حالياً في هذا المجال.

لكي تكتسب الطائرة جنسية الدولة، وفقاً للشروط التي تحددها القوانين الداخلية للدول، قد اعتمد المشرع العراقي مبدأ وحدة الجنسية كأساس قانوني لمنح الطائرة الوطنية الجنسية العراقية، وذلك نصت عليه المادة الثالثة والثلاثين من قانون الطيران المدني العراقي النافذ، متماشياً مع نص المادة السابعة من اتفاقية شيكاغو بعد ما تم التصديق عليها من قبل العراق.

٣. لاحظنا أن من أهم الآثار المترتبة على تسجيل الطائرة الوطنية في السجل واكتسابها الجنسية، أنه يمكن تحديد القانون الواجب تطبيقه على الوقائع والجرائم التي تحصل على متن الطائرة أثناء التحليق في الفضاء الجوي. وتوصلنا إلى أن اتفاقية طوكيو أشارت إلى سريان أحكامها على كافة الوقائع التي تحصل على متن الطائرة، وبالتالي أحالت كافة الوقائع (ومنها واقعة الولادة على متن الطائرة) إلى القانون الداخلي العراقي لغرض تكييف الواقعة التكييف القانوني الصحيح.

ثانياً - التوصيات:

1- تُقترح على المشرع العراقي إيجاد تنظيم قانوني متكامل يخص كافة المسائل المتعلقة بالوقائع التي تحدث على متن الطائرة الوطنية، لكي يُعتمد به لمعرفة القانون الواجب التطبيق على الواقعة دون الحاجة إلى الرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني العراقي. ومن جانب آخر، حتى يتم من خلال ذلك تحديد الدولة التي تتحمل المسؤولية عن الأضرار التي تُسببها من خلال الاعتماد على جنسيتها.

2- نوصي بتعديل نصوص قانون الطيران المدني العراقي النافذ رقم (٨٤) لسنة ١٩٧٤، وفقاً لمتطلبات واقعة الحاضر، وإضافة نصوص قانونية إليه لمُسايرة التشريعات العالمية في خصوص بعض الوقائع، ومنها واقعة الولادة على متن الطائرة، حتى لا يتم الاعتماد على



## الآراء الفقهية فقط عند الرغبة في تكييف الواقعة، والتي أغفلها المشرع العراقي في قانون الطيران المدني العراقي النافذ حالياً

### قائمة المصادر

أولاً - المراجع القانونية:

- 1- خميس خضر، تطور التشريع المصري في ميدان النقل الجوي، بحث منشور في مجلة القضاء، العدد (1)، السنة
- 2- حسين ولي جودي، عقد التأمين على الطائرة، منشورات زين الحقوقية، بيروت، دون سنة طبع.
- 3- د. زانا اسماعيل عزيز، الجنسية والتجنس، بحث منشور في مجلة القانون والعلوم السياسية، كلية القانون والعلوم السياسية، جامعة كركوك، العدد (4)، السنة (3)، 2022.
- 4- محمد فريد العريني، القانون البحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2003.
- 5- د. محمد نعيم علوه، القانون الجوي، الدار الجامعية، القاهرة.
- 6- د. معن القضاة، مذكرة القانون الجوي.
- 7- عباس صاحب عيلوم، التنظيم القانوني لجنسية الطائرة، بحث منشور في مجلة الدراسات الإنسانية، العدد (4)، السنة الرابعة، المجلد (5) 2013.
- 8- د. غالب علي الداودي، القانون الدولي الخاص، مكتبة السنهوري، بغداد، دون سنة طبع.
- 9- د. وطبان ورنس العبيدي، الجنسية في ظل التشريعات الملغية والنافذة، دار المسلة للنشر والتوزيع، العراق، بغداد، 2023.

ثانياً - القوانين:

- 1- قانون الطيران المدني العراقي رقم (84) لسنة 1974 النافذ.
- 2- قانون الطيران المدني الأردني النافذ.

ثالثاً - مصادر الإنترنت:

- 1- ملخص القانون الجوي وقانون الطيران المدني، بحث منشور على الرابط الإلكتروني: [www.4Moltga].