

(النظام القانوني لتسجيل الطائرات)

م.م سمير داود عبد كنجي*

تدريسي في كلية القانون/جامعة البيان*

sameer.d@albayan.edu.iq**الملخص:**

من اجل ضمان سلامة الملاحة الجوية فانه لا بد من توافر شروط فنية تضمن صلاحية الطائرة للملاحة ومن العسير ان تقوم كل دولة بمراقبة توافر هذه الشروط في كافة الطائرات التي تحلق في سمائها، لذا يعهد بهذه المهمة الى دولة بعينها تتبعها الطائرة، وتكون هذه الدولة ضامنة ومسؤولة تجاه الدول الأخرى عن صلاحية الطائرة للطيران وتوافر الشروط المطلوبة فيها، لذا يجب ان تتبع الطائرة احدى الدول، ويكون ذلك من خلال تسجيلها في السجلات الخاصة التي تنظمها سلطات الطيران المدني في كل دولة ، لذا فان بحثنا هذا سيكون في النظام القانوني لتسجيل الطائرات.

الكلمات المفتاحية: تسجيل الطائرات، جنسية الطائرات، التسجيل المشترك للطائرة، التسجيل الدولي للطائرة.

(Legal System For Aircraft Registration)

M.M Sameer Dawood Abed Kanji*

Lecturer at the College of Law/ Al Bayan University*

sameer.d@albayan.edu.iq**Abstract:**

In order to ensure the safety of air navigation, technical conditions must be available to ensure the aircraft's airworthiness. It is difficult for each country to monitor the availability of these conditions in all aircraft flying in its skies. Therefore, this task is entrusted to a specific country to which the aircraft belongs. This country is a guarantor and responsible before other countries for the aircraft's airworthiness and the availability of the required conditions. Therefore, the aircraft must belong to one of the countries, and this is done by registering it in the special records organized by the civil aviation authorities in each country. Therefore, our research will be in the legal system for registering aircraft.

Keywords: aircraft registration, aircraft nationality, joint aircraft registration, international aircraft registration

المقدمة:

ظهرت الحاجة منذ عصر ظهور الطائرة إلى ضرورة وجود سجل خاص يتم تسجيلها فيه، بقصد ضمان تبعيتها للدولة التي تم التسجيل فيها، ذلك لأن ضمان سلامة الملاحة الجوية يجعل من دولة تسجيل الطائرة ملزمة بتأمين سلامتها من جميع الوجوه، إذ ستلتزم دولة التسجيل بكافة الإلتزامات التي تفرضها الإتفاقيات الدولية وكذلك القوانين الوطنية للتحقق من صلاحية الطائرة لتنفيذ الرحلات الجوية، إضافة الى ذلك فإن تسجيل الطائرة في سجلات تلك الدولة هو وسيلة فعالة في الرقابة والإشراف على الطائرات، وإذا كانت إتفاقية شيكاغو قد أقرت بمبدأ وحدة التسجيل ومنع تسجيل الطائرة في أكثر من دولة، إلا إنه ظهرت في العصر الحديث فكرة الإستثمار الجوي المشترك والتي تمثلت بظهور مؤسسات دولية تتبع أكثر من دولة جعل من مبدأ وحدة التسجيل تعترضه بعض الصعوبات إذ تبرز الحاجة إلى أن تكون هنالك دولة مسؤولة عن تسجيل الطائرات والإشراف على صلاحيتها للطيران، لذلك تبنى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي وضع شروط للتسجيل المشترك والدولي للطائرات، والتي اخذت به غالبية التشريعات الوطنية المعنية بالطيران المدني.

أولاً / أهمية البحث

تتجلى أهمية البحث بالدور الهام الذي تقوم به الطائرة والمخاطر الناشئة عنها، والتي فرضت أن يبادر المجتمع الدولي والمشرع الوطني إلى تقرير الكثير من القواعد القانونية التي تهدف إلى ضمان سلامة الملاحة الجوية بهدف حماية وسيلة الملاحة الجوية (الطائرة)، ومن ضمن القواعد القانونية هو ضرورة تسجيل الطائرة في سجلات خاصة لمعرفة عائدتها وضمان رقابة وإشراف الدولة عليها.

ثانياً / اشكالية البحث:

هل اغفلت التشريعات الوطنية والاتفاقيات المعنية بالطيران المدني المسائل المتعلقة بتسجيل الطائرات؟

هل تم معالجة جميع الجوانب التفصيلية بتسجيل الطائرات وخصوصاً تلك التي تتعلق بأحكام المسؤولية المترتبة على مخالفة شروط تسجيل الطائرات.
كل هذه التساؤلات سنجد لها الأجوبة في ثنايا البحث.

ثالثاً / منهجية البحث:

أتبعنا في بحثنا هذا أسلوب المنهج التحليلي من خلال تحليل نصوص الاتفاقيات الدولية، والتي تعتبر إتفاقية شيكاغو لعام 1944 للطيران المدني والملاحق الصادرة عنها أهم الاتفاقيات التي نظمت مسألة تسجيل الطائرات، ومقارنتها بقانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل.

رابعاً / هيكلية البحث:

تم تقسيم هذا البحث الى مبحثين، تناولنا في المبحث الأول التسجيل الوطني للطائرات ومنح الجنسية لها، حيث تم تقسيمه على مطلبين ، في المطلب الأول تناولنا شروط تسجيل الطائرة في السجلات الوطنية ومنح الجنسية لها ، وفي المطلب الثاني تطرقنا لنتائج المترتبة على هذا التسجيل، أما المبحث الثاني فقد خصصناه للتسجيل المشترك والدولي للطائرات ، حيث تم تقسيمه على مطلبين، في المطلب الأول تناولنا تعريف التسجيل المشترك والدولي للطائرات وشروط تطبيق هذا التسجيل ، وفي المطلب الثاني تطرقنا الى احكام التسجيل المشترك والدولي والنتائج المترتبة على هذا التسجيل.

المبحث الأول

التسجيل الوطني للطائرات ومنح الجنسية لها

نصت المادة (31) من قانون الطيران المدني العراقي على انه "لا يجوز لأية طائرة أن تعمل في إقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه، مالم تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها طبقاً لقانون دولة التسجيل." كما أشارت المادة (19) من اتفاقية شيكاغو لعام 1944 إلى "يتم تسجيل الطائرة أو نقل تسجيلها في كل دولة متعاقدة طبقاً لقوانينها وأنظمتها"⁽¹⁾، يتضح مما تقدم إن اتفاقية شيكاغو تركت للدول المنضمة من تسجيل الطائرات وفقاً لقوانينها وأنظمتها، ومن ثم يجب على جميع الدول أن تخضع جميع الطائرات العائدة لها أو لرعاياها والعاملة في النقل الجوي للتسجيل في سجلاتها الوطنية طبقاً لقوانينها الوطنية وللشروط التي تضعها وتحددها لهذا التسجيل، ومن ثم إضفاء الجنسية لهذه الطائرات⁽²⁾، وهذا ما سوف نبينه في هذا المبحث من خلال تقسيمه على مطلبين، نتناول في المطلب الأول شروط تسجيل الطائرة ومنحها للجنسية، ونخصص المطلب الثاني لنتائج التسجيل الوطني للطائرات.

المطلب الأول

شروط تسجيل الطائرة ومنحها الجنسية

نص قانون الطيران المدني العراقي على عدة شروط لغرض تسجيل الطائرات في السجل الوطني، والذي بدوره يضيف جنسية الدولة عليها، ونظراً لأهمية شروط التسجيل في ضمان سلامة الملاحة الجوية، إذ يحقق رقابة وإشراف الدولة على الطائرات المسجلة لديها من حيث توفر شروط السلامة فيها، لذلك سوف نقوم ببيان هذه الشروط في الفرع الأول ومن ثم بيان منح الجنسية لهذه الطائرات في الفرع الثاني.

(1) ينظر المادة (19) من اتفاقية شيكاغو لعام 1944.

(2) ينظر د. مصطفى البنداري سيد أحمد، الموجز في القانون الجوي، ط بلا، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995، ص43.

الفرع الأول

شروط تسجيل الطائرة

نصت المادة (33) من قانون الطيران المدني العراقي على "تعد سلطات الطيران المدني

سجلاً خاصاً تسجل فيه الطائرات، ويشترط لتسجيل اية طائرة بهذا السجل توفر الشروط التالية: -

1-إلا تكون الطائرة مسجلة في سجل دولة أخرى.

2-أن تكون مملوكة أو مؤجرة بقصد الشراء أو مؤجرة لمدة لا تقل عن ستة أشهر لأشخاص

متمتعين بجنسية الدولة.3-أن تكون حائزة على شهادة صلاحية للطيران سارية المفعول وفقاً للقواعد

المقررة، وتصدر هذه السلطات شهادة التسجيل بعد إتمام الإجراءات اللازمة، ويجوز لأي شخص

الاطلاع على هذا السجل".

لذا فإن شروط القيد في السجل الوطني للطائرات تتمثل بما يأتي: -

أولاً/ إلا تكون الطائرة مسجلة في سجل دولة أخرى⁽¹⁾.

يتوافق هذا الشرط مع المبدأ العام الذي قرره إتفاقية شيكاغو وهو عدم جواز تسجيل الطائرة

في أكثر من دولة وذلك لما ينشأ عنه من ازدواج في النظام القانوني الذي يحكم نشاطها وصعوبة تحديد

الدولة المسؤولة عن رقابتها والإشراف عليها من حيث توفر شروط السلامة فيها وصلاحيتها للطيران⁽²⁾

إذ أن ضمان سلامة الملاحة الجوية يتحقق من خلال تسجيل الطائرة في السجلات الخاصة المعدة لهذا

الغرض بعد أن يتم فحصها من قبل الفنيين وإصدار شهادة صلاحية للطيران لها والذي يعتبر شرطاً

لتسجيلها، أما في حال سبق تسجيلها في دولة أخرى فينبغي شطب القيد المذكور لغرض قبول طلب

تسجيلها في سجل الطائرات الخاص⁽³⁾.

ثانياً/ أن تكون مملوكة أو مؤجرة بقصد الشراء أو مؤجرة لمدة لا تقل عن ستة أشهر لأشخاص

متمتعين بجنسية الدولة⁽⁴⁾.

منذ بدء عصر الطيران في أوائل القرن العشرين ساد الإتجاه الذي يتخذ من قاعدة ملكية

الطائرة لدولة معينة أو لرعايا تلك الدولة أساساً لتسجيلها في السجلات الوطنية لتلك الدولة، وقد كان

الفقيه الفرنسي (FAUCHILLE)⁽⁵⁾ أول من دعا إلى ذلك، إذ نادى بضرورة تسجيل الطائرات في

(1) ينظر المادة (1/33) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.

(2) نصت المادة (18) من اتفاقية شيكاغو لعام 1944 على "لا يمكن تسجيل الطائرة تسجيلاً صحيحاً في أكثر من دولة ولكن يجوز نقل تسجيلها من دولة إلى أخرى".

(3) ينظر د. فاروق إبراهيم جاسم، القانون الجوي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2017، ص57.

(4) ينظر المادة (2/33) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.

(5) Paul Auguste Joseph Fauchille (February 11, 1858 – February 9, 1926) was a French lawyer and scholar, best remembered as a pioneer of air law. He was born in Loos, France, and studied law in Douai and at the University of Paris. He had been a founder of the

سجلات دولة موطن المالك⁽¹⁾ لما له من دور واضح في رقابة وإشراف الدولة على الطائرات المسجلة في سجلاتها الوطنية وقد تمسكت أغلبية دول العالم إلى وقت قريب عند تنظيمها لهذه المسألة بشرط ملكية الطائرة إلى الأشخاص المتمتعين بجنسيتها كأساس لتسجيلها⁽²⁾، وهذا ما أخذ به المشرع العراقي إذ اشترط أن تكون الطائرة مملوكة لأشخاص متمتعين بالجنسية العراقية كشرط لتسجيلها، وفي حال فقدان المالك للجنسية العراقية بعد التسجيل فإنه يكون سبباً من أسباب شطب الطائرة من السجل الوطني، إذ نصت المادة (36/أولاً/1) من قانون الطيران المدني العراقي على "تشطب الطائرة من السجل في الحالات التالية 1- إذا فقد مالكيها أو مستأجرها جنسية الدولة... الخ"، إلا إنه بالنظر لإرتفاع أسعار شراء الطائرات، واضطرار المستثمرين العراقيين إلى استئجار هذه الطائرات بقصد الإستثمار في مجال النقل الجوي، فقد أجاز المشرع بتسجيل الطائرات المستأجرة في السجل الوطني بشرط أن تكون مستأجرة بقصد الشراء أو أن تكون مستأجرة لمدة تزيد على ستة أشهر كشرط لتسجيلها، والحكمة من وراء تسجيل الطائرات المستأجرة هو إخضاعها لرقابة وإشراف الدولة عليها من حيث توفر شروط صلاحيتها للطيران وإلتزامها بمعايير السلامة، ومن ثم ضمان سلامة الملاحة الجوية طيلة مدة إيجارها⁽³⁾.

ثالثاً/ أن تكون حائزة على شهادة صلاحية للطيران سارية المفعول وفقاً للقواعد المقررة⁽⁴⁾.

يهدف نظام تسجيل الطائرة إلى تحقيق عدة أغراض، ومنها التحقق من توفر المواصفات الفنية اللازمة في الطائرة ومدى صلاحيتها للطيران بموجب شهادة الصلاحية التي تصدرها الدولة قبل تسجيلها في السجلات الوطنية⁽⁵⁾، كما يمكن إعتداد شهادة صلاحية للطائرة صادرة من دولة متعاقدة أخرى لكنها لم تسجل في سجلات تلك الدولة، ومن ثم تسجيلها في السجل الوطني، حيث يعتبر إصدار الشهادة من تلك الدولة دليل كافٍ كلياً أو جزئياً على صلاحية الطائرة للطيران⁽⁶⁾، وبعد إستيفاء جميع الشروط أعلاه فإن سلطات الطيران المدني العراقي تصدر شهادة التسجيل لهذه الطائرة، ويجوز لأي شخص الإطلاع على هذا السجل وعلى البيانات التي يتضمنها⁽⁷⁾.

Institute of Higher International Studies. ينظر في ذلك الموقع الإلكتروني <https://www.panjury.com/trials/Paul-Fauchille> الساعة 08:30م.

(1) See John Cobb Cooper, Backgrounds of International Public Air Law, Yearbook of Air and Space Law, McGill University, Montreal, Canada, 1965, P.31.

(2) ينظر د. خيرى الحسيني، أحكام التسجيل والارهاب الجوي، ط بلا، من دون ذكر مكان النشر، 1992، ص40.

(3) ينظر د. عزة الحاج سليمان، محاضرات في القانون البحري والجوي إقيت على طلبة مرحلة الماجستير في كلية الحقوق، الجامعة اللبنانية، بيروت، ص88.

(4) ينظر المادة (3/33) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.

(5) ينظر د. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص53.

(6) See, Annex 8 to the Convention on International Civil Aviation, Airworthiness of Aircraft, Eleventh Edition, July 2010, P.II-3-1.

(7) نصت المادة (35/أولاً) من قانون الطيران المدني العراقي على البيانات التي يتضمنها السجل الوطني الخاص بالطائرة وهي "1-رقم وتاريخ القيد. 2-علامات الجنسية والتسجيل. 3-البيانات الأساسية عن الطائرة ومحركاتها وشهادة صلاحيتها للطيران. 4-أسم وموطن ومحل إقامة المالك أو المستأجر وأي تغيير يطرأ على كل منهما. 5-بيان

الفرع الثاني

منح الجنسية للطائرة

نصت المادة (34) من قانون الطيران المدني العراقي على "تتمتع كل طائرة يتم تسجيلها في السجل المشار اليه في المادة السابقة بجنسية الدولة، وعليها أن تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها" مما لا شك فيه أن إضفاء الجنسية على الطائرات المسجلة في السجل الوطني يمكن عدّه من أهم آثار التسجيل حيث ترتبط جنسية الطائرة بتسجيلها ارتباطاً وجود أو عدم⁽¹⁾ وقد اختلف الفقه كثيراً حول مبدأ إضفاء الجنسية على الطائرات بين رافض لجنسية الطائرة ومؤيد لها، كما اختلف حول الضابط أو المعيار الذي يتعين الأخذ به لتحديد هذه الجنسية، فالإتجاه الرافض لإضفاء الجنسية إستند إلى حجج معينة، منها إن رابطة الجنسية ما هي إلا رابطة إنتماء وولاء بين الفرد والدولة⁽²⁾، وهي بهذا المعنى تعني رابطة معنوية وروحية واجتماعية إضافة إلى كونها رابطة قانونية وسياسية⁽³⁾ وبما إن الطائرة جماد فإنه لا يمكن أن تكتمل لها عناصر الجنسية وبالذات العنصر المعنوي، إذ لا يتصور أن يكون للطائرة إحساس بانتماء أو ولاء إلى دولة معينة⁽⁴⁾، وكذلك لا يمكن قياس الطائرة على السفينة في تمتعها بالجنسية لان الضرورات العملية دعت إلى إلحاق السفينة بدولة ما ومنحها جنسيتها وذلك بسبب بقائها مدداً طويلة في أعالي البحار غير خاضعة للسيادة الإقليمية لدولة ما، ومن ثم فإن إضفاء الجنسية للسفينة هو من أجل تحديد القانون الواجب التطبيق عليها وعلى الوقائع والعلاقات التي تنشأ على متنها أثناء تواجدها في أعالي البحار⁽⁵⁾، أما الطائرة وإن كانت تطير فوق أعالي البحار، إلا إنها سرعان ما تدخل في الإختصاص الإقليمي الجوي لإحدى الدول وتخضع بالتالي لقانون يحكم الوقائع التي تنشأ على متنها، لذا لا حاجة لإضفاء الجنسية على الطائرة⁽⁶⁾ فضلاً عما تقدم فإن اضعاف الجنسية للطائرة فإنه يمثل عائقاً امام الملاحة الجوية وإستغلال الطائرات والإتجار فيها⁽⁷⁾.

إن الفقه الغالب لم يقنع بوجاهة هذه الحجج وأستند إلى اعتبارات عملية وضرورية لإضفاء الجنسية للطائرات، ومن هذه الاعترافات على سبيل المثال لا الحصر، إن ضمان سلامة الملاحة الجوية، يعني إتباع قواعد معينة في الملاحة الجوية وتوفير شروط فنية في الطائرات لضمان صلاحيتها

= عن كافة الوثائق والعقود الدالة على ملكية الطائرة وإستثمارها. 6- كافة الوقائع والتصرفات التي ترد على الطائرة

وتاريخ حدوثها. 7- إية بيانات أخرى تقرر سلطات الطيران المدني أن يحتوي عليها السجل".

(1) ينظر د. سميحة القليوبي، القانون الجوي، ط بلا، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989، ص 56.

(2) ينظر د. محمد فريد العربي، د. هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري، ط بلا، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995، ص 19.

(3) ينظر د. عباس العبودي، شرح أحكام قانون الجنسية العراقية رقم 26 لسنة 2006 والموطن ومركز الاجانب، ط بلا، مكتبة السنهوري، بيروت، 2012، ص 118.

(4) ينظر د. جلال وفاء مهدي، دروس في القانون الجوي، ط بلا، دار الجامعة، الإسكندرية، 1989، ص 68.

(5) ينظر د. حفيظة السيد الحداد، القانون الجوي، ط بلا، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص 62.

(6) ينظر د. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2002، ص 37.

(7) ينظر د. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص 48.

للطيران⁽¹⁾، ومن العسير أن تقوم كل دولة بمراقبة توافر هذه الشروط في كافة الطائرات التي تحلق في سمائها، لذلك يُعهد بهذه المهمة إلى دولة بعينها تتبعها الطائرة وتكون هذه الدولة ضامنة ومسؤولة أمام الدول الأخرى عن توافر الشروط المطلوبة لسلامة هذه الطائرات⁽²⁾، إضافة إلى أن دواعي الامن في كل دولة تستدعي أن يكون بإمكانها تحديد ماهية الطائرات التي تحلق في سمائها وأن لا تصرح بالطيران للطائرات الاجنبية إلا بعد أن تتوفر فيها شروط معينة⁽³⁾ ويكون تحديد ماهية الطائرة، من خلال إضفاء الجنسية عليها وحملها لعلامات الجنسية والتسجيل التي تدل على تبعيتها لدولة معينة⁽⁴⁾، وقد تكفل الملحق الملحق السابع من إتفاقية شيكاغو بتفاصيل مكونات علامات الجنسية والتسجيل وطريقة إبرازها، حيث اعتبرها من الأوضاع القياسية الواجب إلزام الدول باتباعها باعتبارها ضرورية لتأمين سلامة الملاحة الجوية⁽⁵⁾.

وقد اخذت إتفاقية شيكاغو بالاتجاه الذي يقرر بوجوب أن يكون للطائرة جنسية معينة، إذ نصت في المادة (20) منها على "يجب على كل طائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية أن تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها"⁽⁶⁾ إلا إن الخلاف برز بشأن المعيار الذي بموجبه يتم منح الجنسية للطائرة، فذهب جانب من الفقه إلى إن الطائرة تكتسب جنسية الدولة التي صُنعت فيها، كما ذهب رأي آخر إلى إن الطائرة تكتسب جنسية دولة مالك الطائرة، كما ذهب رأي ثالث إلى القول بوجوب اكتساب جنسية الدولة التي يوجد فيها مركز الادارة الرئيس للشركة التي تقوم باستغلال الطائرة والمعيار الأخير هو معيار جنسية مكان تسجيل الطائرة⁽⁷⁾، ورغم اختلاف الآراء في تحديد جنسية الطائرة، إلا إنه يجب الأخذ بعين الاعتبار

(1) ينظر د. أحمد عبد اللطيف غطاشة، الطيران المدني، ط1، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان_الأردن، 2002، ص48.

(2) ينظر د. ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، طبلا، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966، ص56.

(3) ينظر د. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص49.

(4) تكفلت تعليمات رقم (1) العراقي الخاص بتسجيل الطائرات العراقية في المواد من (2 إلى 5) والمنشورة في جريدة الوقائع العراقية بالعدد 4144 في 2015/2/15 ببيان علامات الجنسية والتسجيل الخاصة بالجمهورية العراقية، حيث أشارت بأن تكون علامة الجنسية التي يجب أن تحملها الطائرات المسجلة في العراق من الحرفين (YI)، كما يجب أن تكون علامة الجنسية سابقة لعلامة التسجيل وان يفصل بينهما خط، وتكون علامات التسجيل حروفاً إيجدية، وان يتم تخصيص علامة تسجيل واحدة لكل طائرة، كذلك تمت الإشارة لشكل حروف علامات الجنسية والتسجيل بحيث تكون حروف رومانية كبيرة وبدون زخرفة... الخ.

(5) Standard: Any specification for physical characteristics, configuration materiel, performance, personnel or procedure, the uniform application of which is recognized as necessary for the safety or regularity of international air navigation and to which Contracting States will conform in accordance with the Convention; in the event of impossibility of compliance, notification to the Council compulsory, See, Annex 7 to the Convention on International Civil Aviation, Aircraft Nationality and Registration Marks, Sixth Edition, July 2012, P.Vii.

(6) ينظر المادة (20) من إتفاقية شيكاغو لعام 1944.

(7) وقد تم إنتقاد هذه الآراء، فقد يتم صناعة الطائرة في بلد ما ثم تنتقل ملكيتها إلى مؤسسة تابعة إلى دولة أخرى وبذلك تنقطع الصلة بين الطائرة والدولة التي تمت صناعة الطائرة فيها، كما لا يصلح مركز الاستغلال كمعيار لجنسية الطائرة إذ أن نشاط الطائرة هو نشاط دولي فلا يقتصر استثمارها على دولة بعينها وإنما يمتد إلى عدة دول. ينظر د.

الاعتبار بأن معيار تحديدها يجب أن يراعي الصلة الوثيقة بين الدولة والطائرة، بحيث لا تتمتع الطائرة بجنسية الدولة إلا إذا كانت خاضعة بالفعل لسيطرتها ويكون ذلك من خلال تسجيلها في سجلاتها الوطنية⁽¹⁾، لذلك أُعْتَبِرَ معيار مكان تسجيل الطائرة كأساس لتحديد جنسية الطائرات، وبهذا الاتجاه أخذت اتفاقية شيكاغو لعام 1944، إذ نصت المادة (17) منها على "تحمل الطائرات جنسية الدولة المسجلة فيها"⁽²⁾ ولم يُخالف المشرع العراقي فيما اتجهت إليه اتفاقية شيكاغو من حيث الأخذ بمعيار التسجيل لإضفاء الجنسية على الطائرات فبعد أن تستوفي الطائرة للشروط التي تطلبها للتسجيل في السجلات الوطنية فإن الطائرة تتمتع بالجنسية العراقية، وهذا ما أشار إليه قانون الطيران المدني العراقي في المادة (34) السابق ذكره.

المطلب الثاني

النتائج المترتبة على التسجيل الوطني للطائرات

يترتب على تسجيل الطائرات لدى الدولة وحملها علامات تسجيل الدولة⁽³⁾ عدة نتائج، لذلك سوف نبرز أهم هذه النتائج والتي تعنى بضمان سلامة الملاحة الجوية، من خلال تقسيم هذا المطلب على فرعين، نتطرق في الفرع الأول الرقابة والإشراف على الطائرات وفي الفرع الثاني نتناول خضوع الطائرات لنظام قانوني

الفرع الأول

الرقابة والإشراف على الطائرات

تخضع الطائرات المسجلة في الدولة للرقابة والإشراف عليها من قبل سلطات الطيران المدني وذلك فيما يتعلق بصلاحياتها للطيران، حيث يعتبر تأمين صلاحيتها فنياً للطيران، والتأكيد على استمرار صلاحيتها إحدى المهام الرئيسية الملقاة على عاتق مستثمر الطائرة والدولة المسجلة فيها الطائرة⁽⁴⁾، كما تمتد الرقابة والإشراف ليكون من حق سلطات الطيران المدني عدم تجديد شهادة الصلاحية للطيران أو إلغاؤها - كما تم بيانه سابقاً - في حال ما إذا أصبحت الطائرة لا تصلح للطيران نهائياً أو إيقافها ومنعها من

حسن محيو، محاضرات في قانون الطيران، ط1، دار المستشار للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، 1983، ص51-52.

(1) ينظر د. إبراهيم فهمي إبراهيم شحاتة، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، ط بلا، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966، ص79.

(2) ينظر المادة (17) من اتفاقية شيكاغو لعام 1944.

(3) عرفت المادة (2/1) من قانون الطيران المدني العراقي دولة التسجيل بانها "الدولة التي سجلت الطائرة في سجلها".

(4) ينظر د. محمد فريد العريني، د. جلال وفاء محمدين، القانون الجوي، ط بلا، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1998، ص132.

الطيران بصورة مؤقتة في حالة عدم استيفائها لشروط السلامة إلا بعد اتخاذ التدابير الكفيلة بتأمين سلامة طيرانها من خلال صيانتها⁽¹⁾.

ومن المشكلات التي تواجه الدول في عملية الرقابة والإشراف على الطائرات هي عمليات إيجار طائرات مسجلة في دولة أخرى بقصد استثمارها وتنفيذ بعض الرحلات الجوية، إذ رغم الفوائد الاقتصادية التي يحققها هذا العمل، لكنها تثير إشكالات متعلقة بجوانب السلامة لأنها تقسم الرقابة ما بين دولة التسجيل ودولة المستثمر.

وقد يكون الحل لتلافي هذا الإشكال هو بتسجيل الطائرات المستأجرة لدى الدولة المستثمرة، بحيث تخضع للرقابة والإشراف طيلة فترة إيجارها⁽²⁾ وهذا الحل أخذ به القانون العراقي-كما تم بيانه سابقاً- حيث يتم تسجيل الطائرات المستأجرة في السجل الوطني وبالتالي إخضاعها لرقابة وتفطيش الدولة طيلة فترة إيجارها⁽³⁾، ويمكن حل الاشكال ايضاً من خلال نقل المسؤولية من دولة التسجيل إلى دولة المستثمر دون تسجيل الطائرات في السجل الوطني لدولة المستثمر، حيث تبنت الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني بإضافة مادة جديدة للاتفاقية هي المادة (83) مكرر، تخول دولة تسجيل الطائرة أن تنقل كلياً أو جزئياً لدولة مستغل الطائرة، باتفاق بينهما، كل أو بعض مسؤوليتها وواجباتها بصفتها دولة تسجيل⁽⁴⁾ حيث تقوم دولة المستثمر وكونها دولة التسجيل في كل ما يتعلق بضمان سلامة الطائرة، في حالة الإتفاق على نقل المسؤولية بصورة كلية أو قد يكون نقل المسؤوليات جزئياً بأن تكون المسؤولية متوزعة على الطرفين بحيث يتحمل المستثمر مسؤولية تنظيم ومراقبة تشغيل الرحلات الجوية ويكون مسؤولاً عن وضع وتجديد الترتيبات اللازمة لصيانة الطائرات واختيار طاقم الطائرة وضمان إمتثالهم للشروط المطلوبة في كل الرحلات التي يقوم بها خلال فترة الإيجار⁽⁵⁾ وتتحمل دولة التسجيل مسؤولية صلاحية كل طائرة مسجلة لديها، وهذا لا يعني رفع يد دولة المستثمر عن المراقبة والتفتيش لهذه الطائرات لأن الطائرات قد تفقد صلاحيتها للطيران مؤقتاً بسبب عطل أو أي حدث آخر⁽⁶⁾ لذلك يمكن منعها من الطيران وإعلام دولة تسجيل الطائرة بذلك، لذلك فإن عملية الرقابة والإشراف لها الدور الكبير في ضمان سلامة الملاحة الجوية.

الفرع الثاني

خضوع الطائرات لنظام قانوني

(1) See, Annex 8 to the Convention on International Civil Aviation, Op, Cit., P.II-3-2.

(2) ينظر د. طاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني لتأجير الطائرات، ط بلا، دار النهضة العربية، القاهرة، 2017، ص36.

(3) ينظر نص المادة (2/33) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.

(4) See, Annex 8 to the Convention on International Civil Aviation, Op, Cit.,P.II-1-2.

(5) See, Annex 6 to the Convention International Civil Aviation, Operation of Aircraft ,part 1

,Eighth Edition ,July 2001 Op, Cit.,P.3-1

(6) See, Annex 6 to the Convention International Civil Aviation, part 1, Op, Cit.,P.3-2

ومن نتائج تسجيل الطائرات هو سريان أحكام قانون الطيران المدني العراقي والقرارات والأنظمة النافذة والمكملة له على الطائرات الوطنية وكذلك الطائرات الاجنبية اثناء فترة تشغيلها داخل إقليم الجمهورية أو طيرانها فوقه، وذلك لضمان التزام الطائرات بالشروط والقيود التي تضعها الدولة، لذلك على الطائرات المسجلة في الدول الاجنبية والمستوفية لشروط السلامة والتي توافق عليها سلطات الطيران المدني للعمل في إقليم الدولة، الإلتزام بالأنظمة والتعليمات التي تضعها الدولة، وعلى سبيل المثال فأن من حق الدولة لضرورات عسكرية أو أمور متعلقة بالسلامة أن تمنع الطائرات من الطيران فوق المناطق المحرمة التي تعلن عنها⁽¹⁾ أو أن تقيد تلك الطائرات بقيود معينة عند الدخول إلى هذه المناطق⁽²⁾ بالإضافة إلى إعلان الدولة عن المناطق الخطرة للطيران والتي تشكل خطراً على هذه الطائرات⁽³⁾، ويكون تمييز الطائرات المخالفة من خلال ما تحمله من علامات جنسية وتسجيل الطائرة .

ومن النتائج الأخرى على تسجيل الطائرات والتي تعنى بضمان سلامة الملاحة الجوية ما يتعلق بسلطات ومسؤولية دولة التسجيل بالنسبة لإتفاقيات الأمن الجوي ومنها على سبيل المثال إتفاقية طوكيو بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات لسنة 1963⁽⁴⁾ فقد جعلت مناط تطبيق الإتفاقية هو وقوع الجريمة أو الفعل على متن طائرة مسجلة تسجيلاً وطنياً لدى دولة متعاقدة طرفاً فيها⁽⁵⁾ وأعطت الإختصاص القضائي لدولة التسجيل بالنسبة للجرائم والإفعال التي ترتكب على متنها⁽⁶⁾، أما إتفاقية لاهاي لقمع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات لسنة 1970⁽⁷⁾ فقد مدت تطبيقها تطبيقها إلى الرحلات الجوية الدولية أو الرحلات الجوية الداخلية سواء بسواء وذلك بشرط أن يكون مكان الإقلاع أو مكان الهبوط الفعلي واقعاً خارج إقليم دولة تسجيل الطائرة تسجيلاً وطنياً⁽⁸⁾، وقد أوجبت الإتفاقية على كل دولة من الدول الأطراف فيها، بإتخاذ الإجراءات اللازمة لتأسيس إختصاصها القضائي

- (1) عرفت المادة (18/1) من قانون الطيران المدني العراقي المنطقة المحرمة بإنها "منطقة محددة من الإقليم والفضاء الجوي تعلن عنها السلطات المختصة ويكون الطيران فيها محرماً".
- (2) عرفت المادة (19/1) من قانون الطيران المدني العراقي المنطقة المقيدة بإنها "منطقة محددة من الإقليم والفضاء الجوي تعلن عنها السلطات المختصة ويكون الطيران فوقها مقيداً بقيود معينة".
- (3) عرفت المادة (20/1) من قانون الطيران المدني العراقي المنطقة الخطرة بإنها "منطقة محددة من الإقليم والفضاء الجوي تعلن عنها السلطات المختصة لنشاطات خطيرة على الطيران قد تتواجد فيها في اوقات معينة".
- (4) وقد صادق العراق بالقانون رقم (89) لسنة 1980 على هذه الإتفاقية بتاريخ 1980/4/23.
- (5) نصت إتفاقية الجرائم وبعض الافعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو بتاريخ 14 /ايلول/ 1963 في المادة (2/1) على "تطبق هذه الإتفاقية على الجرائم التي يرتكبها أو الافعال التي يقوم بها شخص ما على متن إيّة طائرة مسجلة في دولة متعاقدة اثناء وجود تلك الطائرة أما في حالة طيران أو فوق سطح أعالي البحار أو فوق سطح إيّة منطقة لا تشكل جزءاً من إقليم إيّة دولة".
- (6) نصت المادة (1/3) من إتفاقية طوكيو لعام 1963 على "يكون لدولة تسجيل الطائرة الصلاحية في ممارسة الإختصاص بالنسبة للجرائم والافعال التي ترتكب على متن تلك الطائرات".
- (7) صادق العراق على الإتفاقية بالقانون رقم (127) لسنة 1971 بتاريخ 1971/8/19.
- (8) نصت المادة (3/3) من اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي بتاريخ 16/كانون الاول/1970 على "لا تطبق هذه الاتفاقية إلا إذا كان مكان إقلاع الطائرة التي ارتكبت الجريمة على متنها أو مكان هبوطها الفعلي واقعاً خارج إقليم دولة تسجيل تلك الطائرة، بصرف النظر عما إذا كانت الطائرة مستعملة في رحلة دولية أو داخلية".

بنظر الجريمة أو أي فعل من أفعال العنف ضد الركاب أو الطاقم إذا ما ارتكبت هذه الأفعال على متن طائرة مسجلة لديها⁽¹⁾.

والمثال الآخر حول سلطات ومسؤوليات جهة التسجيل طبقاً لاتفاقيات الأمن الجوي ما تضمنته إتفاقية مونتر يال لقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني لسنة 1971، فقد قصرت تطبيق هذه الإتفاقية على الجرائم التي تحدث إذا كان مكان الإقلاع أو هبوط الطائرة واقعاً خارج إقليم دولة تسجيل الطائرة أو إذا ارتكبت الجريمة داخل إقليم دولة غير دولة تسجيل الطائرة⁽²⁾ وعلى دولة تسجيل الطائرة فرض إختصاصها القضائي إذا ما ارتكبت الجريمة في إقليم تلك الدولة على متن طائرة مسجلة لديها أو عندما تهبط الطائرة التي ارتكبت الجريمة على متنها وما زال المتهم على متنها⁽³⁾.

وهكذا نخلص إلى إن تسجيل الطائرة له دور كبير في ضمان سلامة الملاحة الجوية من خلال تحديد مسؤوليات الدول والأشخاص للإشراف والرقابة على الطائرات المسجلة في سجلاتها الوطنية.

المبحث الثاني

التسجيل المشترك والدولي للطائرات

نصت المادة (77) من إتفاقية شيكاغو على "ليس في أحكام هذه الإتفاقية ما يمنع دولتين متعاقبتين أو أكثر من إنشاء مؤسسات إستثمار مشترك للنقل الجوي أو وكالات دولية، ولا من إتباع نظام الحصص بين مؤسساتها الجوية على أي خط، أو في أية منطقة شرط ان يخضع كل ذلك لأحكام هذه الإتفاقية بما فيه كل ما يتعلق بتسجيل الاتفاقيات لدى المجلس... الخ"⁽⁴⁾ ووفق النص أعلاه ، فإنه بالإمكان إنشاء مؤسسات إستثمار مشتركة للنقل الجوي تعود لعدة دول، وهو ما أثار تساؤلات عديدة، ومنها كيفية تسجيل هذه الطائرات وتحديد الدولة التي تلتزم امام الدول في ما يتعلق بسلامة وصلاحيات الطائرات

(1) نصت المادة (1/4) من إتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لعام 1970 على " تتخذ كل دولة متعاقدة الإجراءات الضرورية لتأسيس إختصاصها بالنسبة للجريمة وأي من افعال العنف الأخرى الموجهة ضد الركاب أو الطاقم والتي يرتكبها الجاني المشتبه فيه بالنسبة لتلك الجريمة مباشرة، وذلك في الحالات التالية: أ / عندما ترتكب الجريمة على متن طائرة مسجلة في تلك الدولة. ب / عندما تهبط الطائرة التي ارتكبت الجريمة على متنها في إقليم تلك الدولة والجاني المشتبه فيه ما يزال على متنها.... ومال الى ذلك".

(2) نصت المادة (2/4) من إتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني والموقعة بمدينة مونتر يال بتاريخ 23/ ايلول/ 1971 على "لا تسري هذه الإتفاقية إلا في الحالتين ألتاليتين أ / إذا كان مكان إقلاع أو هبوط الطائرة، الفعلي أو المقصود، واقعاً خارج إقليم دولة تسجيل تلك الطائرة. ب / إذا ارتكبت الجريمة داخل إقليم دولة غير دولة تسجيل الطائرة".

(3) نصت المادة (1/5) من إتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني لسنة 1971 على "على كل دولة متعاقدة أن تتخذ الإجراءات اللازمة لفرض إختصاصها القضائي بنظر الجرائم في الحالات التالية: أ / عندما ترتكب الجريمة في إقليم تلك الدولة. ب / عندما ترتكب الجريمة ضد أو على متن طائرة مسجلة في تلك الدولة. ج / عندما تهبط الطائرة التي ارتكبت على متنها الجريمة في إقليم تلك الدولة وما يزال المتهم على متنها. د / عندما ترتكب الجريمة ضد أو على متن طائرة مؤجرة بدون طاقم إلى مستأجر يكون مركز أعماله الرئيسي في تلك الدولة، أو تكون له إقامة دائمة فيها إذا لم يكن له فيها مثل هذا المركز".

(4) ينظر المادة (77) من إتفاقية شيكاغو لعام 1944.

للطيران في هذه المؤسسات، وما هي أهم النتائج المترتبة على تسجيلها؟ لذا سنبين الموضوع من خلال تقسيم البحث على مطلبين نتناول في المطلب الأول تعريف التسجيل المشترك والدولي للطائرات والشروط المطلوبة للتسجيل وفي المطلب الثاني أحكام التسجيل المشترك والدولي والنتائج المترتبة عليهم.

المطلب الأول

تعريف التسجيل المشترك والدولي للطائرات وشروط تطبيقه

لإيضاح ما المقصود بالتسجيل المشترك والدولي للطائرات ينبغي علينا التعريف بهم وبيان الشروط المطلوبة لتطبيق التسجيل المشترك والدولي للطائرات، وهذا ما سوف نتناوله في هذا المطلب من خلال تقسيمه على فرعين، نتناول في الفرع الأول، تعريف التسجيل المشترك والدولي للطائرات، وفي الفرع الثاني نتطرق شروط التسجيل المشترك والدولي.

الفرع الأول

تعريف التسجيل المشترك والدولي للطائرات

عرف قانون الطيران المدني العراقي التسجيل المشترك بأنه "التنظيم الذي تسجل فيه الطائرات بمقتضاه في سجل مشترك خاص غير السجل الوطني، سواء كان موحداً أو مجزأاً"⁽¹⁾، كما عرف مجلس منظمة الطيران المدني الدولي المقصود بالتسجيل المشترك بأنه "نظام تسجيل الطائرات الذي بمقتضاه تنشئ الدول المكونة لمؤسسة نقل جوي دولية سجلاً خلاف السجل الوطني من أجل التسجيل المشترك للطائرات التي تقوم المؤسسة بتشغيلها"⁽²⁾ ويتضح من هذه التعاريف بأن التسجيل المشترك يعني به أن تتفق سلطات الطيران المدني مع سلطات الطيران المدني بالدول الأخرى الأعضاء في مؤسسة النقل الجوي الدولي على إنشاء سجل مشترك لتسجيل الطائرات التي تملكها هذه المؤسسة⁽³⁾ ويكون هذا السجل منفصلاً عن السجل الوطني للطائرات، والسجل المشترك يكون أما سجلاً موحداً أو مجزأاً، ويكون

(1) ينظر المادة (25/1) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.

(2) See, ICAO, Doc 8722 -C/976, Resolution adopted by the Council on Nationality and Registration of Aircraft Operated by International Operating Agencies, 14 December 1967, P.5.

(3) من النماذج على هكذا مؤسسات هو ما تم تشكيله في شهر كانون الاول لعام 1951 ما بين الدول الاسكندنافية (السويد والنرويج والدنمارك) والذي يعرف باسم (S.A.S) وهو مختصر لكلمة (Scandinavian Airlines System) ومن النماذج الأخرى لهذه المؤسسات هو المؤسسة الجوية الأفريقية التي تأسست في 28 / آذار / 1967 ما بين إحدى عشر دولة من المجموعة الأفريقية، ومن النماذج الأخرى لهذه المؤسسة هو مؤسسة الخطوط الجوية العربية العالمية، والتي انشئت بموجب إتفاقية وقعت في بغداد في 17 / نيسان / 1961 والتي تضم العراق والاردن والمملكة العربية السعودية ومصر والكويت، ينظر د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، ط بلا، دار الفكر العربي، القاهرة، 1977، هامش ص42.

السجل موحداً عندما يكون الإتفاق ما بين أعضاء مؤسسة النقل الدولي على تحديد دولة من بينها تحتفظ بالسجل المشترك الموحد، ويكون جزءاً عندما يتم الاتفاق ما بين أعضاء المؤسسة على احتفاظ أي منها بجزء من هذا السجل⁽¹⁾.

أما التسجيل الدولي فقد عرفه قانون الطيران المدني العراقي على إنه "التنظيم الذي تسجل الطائرات بمقتضاه لدى منظمة تتمتع بالشخصية القانونية الدولية"⁽²⁾ أما مجلس منظمة الطيران المدني الدولي فقد عرف التسجيل الدولي بأنه "الحالات التي تسجل فيها الطائرات التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي الدولية لدى منظمة دولية تتمتع بالشخصية القانونية وليس في السجل الوطني، سواء كانت تلك المنظمة مشكلة من نفس الدول الأعضاء في مؤسسة النقل الجوي الدولية أو لم تكن كذلك"⁽³⁾ وان الفكرة الرئيسية للتسجيل الدولي تنحصر في إنشاء منظمة دولية بواسطة الدول المكونة لمؤسسات النقل الجوي الدولية، وتكون هذه المنظمة ذات شخصية قانونية دولية، وتقوم هذه المنظمة بتسجيل الطائرات التابعة لمؤسسات النقل الجوي الدولية في السجلات التابعة لها⁽⁴⁾، وهذا ما أشار إليه قانون الطيران المدني العراقي والذي نص على "تتفق سلطات الطيران المدني مع سلطات الطيران المدني في الدول الأخرى الأعضاء في مؤسسة النقل الجوي الدولية أو المشتركة على تحديد المنظمة الدولية التي تسجل لديها طائرات المؤسسة تسجيلاً دولياً"⁽⁵⁾.

الفرع الثاني

شروط التسجيل المشترك والدولي

ظل النص المذكور في المادة (77) من إتفاقية شيكاغو -السابق ذكره- نصاً بدون تطبيق، إذ ان النقل الجوي كان يعتمد أساساً على شركات ومؤسسات نقل جوي وطنية تقوم بتسجيل الطائرات التابعة لها تسجيلاً وطنياً لدى الدول التي تتبعها مثل هذه الشركات أو المؤسسات، ولكن هذا الوضع لم يبق طويلاً على هذا الحال، إذ ما لبث أن ظهرت مؤسسات النقل الجوي الدولية والمشاركة التي تتبع دول عدة، لذلك تبنى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي إنشاء دورته الثانية والستين المنعقدة في 14 كانون الاول لعام 1967 بوضع الشروط المطلوبة للتسجيل المشترك أو الدولي لهذه الطائرات⁽⁶⁾ والذي يعد من العلامات المميزة في تطور قواعد قانون الطيران الدولي والذي تنبه عليه واضعي إتفاقية شيكاغو في ذلك الوقت، إذ أصبح بإمكان الطائرات التابعة لهذه المؤسسات والتي تجوب الآفاق من دون أن تكون مسجلة تسجيلاً

(1) ينظر د. أكرم ياملكي، القانون الجوي العام والخاص، ط1، الذاكرة للطباعة والنشر، بغداد، 2014، ص72.

(2) ينظر المادة (26/1) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.

(3) See, ICAO, Doc, 8722 -C/976, Op, Cit., P.5.

(4) ينظر ريمون عقل فرحات، الموسوعة القانونية للنقل الجوي والبحري والبري، ج1، ط بلا، مكتبة صادر دار المنشورات الحقوقية، بيروت، 2004، ص277.

(5) ينظر المادة (1/39) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.

(6) See, Doc, 8722-C/976, Op, Cit., P.6.

وطنياً أن تسجل وفقاً لنظام التسجيل المشترك أو الدولي⁽¹⁾ والشروط التي نص عليها قرار مجلس منظمة الطيران المدني للتسجيل المشترك أو الدولي للطائرات هي كالتالي :-

اولاً/ إنشاء مؤسسات نقل جوي دولي بإتفاق بين الدول لتسيير خطوط جوية دولية.

حتى يمكن تسجيل الطائرات تسجيلاً دولياً أو مشتركاً، يجب إنشاء مؤسسات نقل جوي دولي تتولى إستثمار وتشغيل خطوط جوية دولية، ويُعرّف قانون الطيران المدني العراقي في المادة (22/1) الخط الجوي الدولي بأنه "الخط الجوي الذي تكون بدايته أو نهايته في إقليم دولة أخرى غير إقليم الدولة المسجلة فيها الطائرة، وتسير رحلاته طبقاً لجدول زمني معن عنه، أو بانتظام أو تكرار واضح".⁽²⁾ ثانياً/ أن تكون كافة الدول المكونة لمؤسسة النقل الجوي الدولية أطرافاً في إتفاقية شيكاغو وأن تبقى هذه الدول أطرافاً في هذه الإتفاقية طالما استمرت الطائرات التابعة للمؤسسة مسجلة تسجيلاً دولياً أو مشتركاً⁽³⁾.

يجب أن تكون الدولة المراد تسجيل طائراتها في السجل الدولي أو المشترك طرفاً في إتفاقية شيكاغو، ومن ثم إذا كانت الدولة غير طرف في هذه الإتفاقية فلا يجوز لها تسجيل طائراتها في هذه السجلات⁽⁴⁾، وكذلك الحال إذا انسحبت الدولة من الإتفاقية⁽⁵⁾ أو تم إنهاء إشتراكها فيها⁽⁶⁾ وبالتالي تكون هذه الدولة فاقدة لأحد شروط التسجيل الدولي أو المشترك ويتوقف بالتالي استمرار تسجيل طائراتها بهذه المؤسسات.

ثالثاً/ ألا تكون الطائرات المراد تسجيلها في السجل المشترك أو الدولي مسجلة تسجيلاً وطنياً.

- (1) ينظر د. خيرى الحسيني، مصدر سابق، ص 97.
- (2) يمكن كذلك إنشاء مؤسسة إستثمار مشتركة للشحن الجوي ونقل البضائع، ويتم تسجيل طائرات هذه المؤسسة تسجيلاً مشتركاً، ومن هذه المؤسسات على سبيل المثال لا الحصر، الشركة العربية للشحن الجوي ما بين المنشأة العامة للخطوط الجوية العراقية ومؤسسة عالية للخطوط الجوية الأردنية، وقد عرضت الحكومتان العراقية والأردنية، الأمر في 1983/11/2 على مجلس منظمة الطيران المدني الدولي الذي أخذ علماً بالتسجيل المشترك بالنسبة لطائرات الشركة والذي أصبح نافذاً اعتباراً 1984/1/1، ينظر ريمون عقل فرحات، مصدر سابق، ص 280.
- (3) See , Dr. Khairy El-Hussainy , Registration and Nationality of Aircraft Operated by International Agencies in Law and Practice ,Air Law ,VolX,Number1,1985,P.17
- (4) تقدمت جامعة الدول العربية في سنة 1960 بطلب إلى مجلس منظمة الطيران المدني حول تسجيل وجنسية الطائرات التي تتبع مؤسسة جوية عربية تنشأها دول هذه الجامعة، وكان الجواب بأن المادة (77) من إتفاقية شيكاغو ينصرف إلى المؤسسات التي تكونها دول أطراف في الإتفاقية ولا ينصرف إلى المؤسسات التي تكونها دول ليست جميعها أطراف في الإتفاقية، حيث كانت بعض الدول في الجامعة العربية انذاك غير منظمة إلى إتفاقية شيكاغو. ينظر في ذلك د. إبراهيم فهمي إبراهيم شحاتة، مصدر سابق، ص 84.
- (5) نصت المادة (95) من إتفاقية شيكاغو لعام 1944 على " أ- لكل دولة متعاقدة الحق بنقض هذه الإتفاقية بعد مرور ثلاث سنوات على وضعها موضع التنفيذ.... الخ".
- (6) نصت المادة (93/أ) من إتفاقية شيكاغو لعام 1944 على "1- كل دولة توصي الجمعية العمومية للأمم المتحدة بإسقاط عضويتها من الوكالات الدولية التي انشأتها الأمم المتحدة أو المرتبطة بها، تسقط عضويتها من تلقاء نفسها في هيئة الطيران المدني الدولي. 2- كل دولة تقصى من عضوية هيئة الأمم المتحدة تفقد من تلقاء نفسها عضويتها في هيئة الطيران المدني الدولي.... الخ".

إن نظام التسجيل الوطني هو الأساس في تسجيل الطائرات العائدة للدولة، وإن نظام التسجيل الدولي أو المشترك قد جاء كنظام جديد لتسجيل طائرات مؤسسات النقل الجوي التابعة لأكثر من دولة والعاملة في الإستثمار الجوي، لذلك يمتنع تسجيل هذه الطائرات تسجيلاً دولياً أو مشتركاً ما لم تشطب الطائرة من السجل الوطني المسجلة فيه⁽¹⁾.

المطلب الثاني

أحكام التسجيل المشترك والدولي والنتائج المترتبة عليها

هنالك أحكام أساسية يلزم توفرها في أي مشروع للتسجيل المشترك أو الدولي لمؤسسات النقل الجوي الدولي لضمان سلامة الملاحة الجوية وعلى الدول المؤسسة لهذه المؤسسات الالتزام بها، بالإضافة إلى النتائج المترتبة على هذا التسجيل سواء كان تسجيل مشترك أو تسجيل دولي، وهذا ما سوف نتناوله في فرعين نخصص الفرع الأول لدراسة أحكام التسجيل المشترك والدولي، وفي الفرع الثاني نتناول النتائج المترتبة على استيفاء التسجيل المشترك والدولي للطائرات.

الفرع الأول

أحكام التسجيل المشترك والدولي

توجد عدة أحكام للتسجيل المشترك والدولي وعلى الدول الأعضاء في مؤسسات النقل الجوي الدولي أو المشترك الالتزام بها وهي كالآتي: -
 أولاً / تلتزم الدول الأعضاء في أية مؤسسة نقل جوي دولية أو مشتركة، بشكل منفرد أو على وجه التضامن، بتنفيذ الإلتزامات التي تلقوها إتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي على عاتق دولة التسجيل كمعيار للتسجيل المشترك والدولي⁽²⁾، وهذا ما أشارت إليه المادة (3/38) من قانون الطيران المدني العراقي إذ نصت على "تلتزم الدولة بالتضامن مع الدول الأخرى الأعضاء في المؤسسة، بكافة الإلتزامات التي يفرضها هذا القانون على دولة التسجيل وتلك التي تفرضها الإتفاقيات الدولية المنظمة للطيران المدني"⁽³⁾.

وحرصاً على ضمان سلامة الملاحة الجوية فإن على الدول الأعضاء في مؤسسات النقل الدولي أو المشترك الإلتزام بتنفيذ الإلتزامات التي نصت عليها إتفاقية شيكاغو ومنها على سبيل المثال لا الحصر، التأكيد على قيام الطائرات التابعة لهذه المؤسسات باتتباع القوانين واللوائح المطبقة في الدول التي

(1) ينظر د. خيرى الحسيني ياسين مصطفى، التطورات الجديدة في قانون الطيران الدولي العام بظهور مؤسسات النقل الجوي الدولي، ط بلا، دار وهدان للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1976، ص104.

(2) ينظر د. محمد فريد العريني، د. جلال وفاء محدين، مصدر سابق، ص147.

(3) نصت المادة (5/39) من قانون الطيران المدني العراقي في حالة التسجيل الدولي على نفس الإلتزام إذ نصت على "تلتزم الدولة بالتضامن مع الدول الأخرى الأعضاء في المؤسسة، بكافة الإلتزامات التي يفرضها هذا القانون على دولة التسجيل وتلك التي تفرضها الإتفاقيات الدولية المنظمة للطيران المدني".

تدخل طائرات المؤسسة في إقليمها الجوي، والالتزام بإصدار شهادات الصلاحية للطيران للطائرات التابعة لها وصيانتها والتفتيش عليها، وعلى أن تكون جميع هذه الإلتزامات متماشية إلى حد كبير مع الأوضاع القياسية الدولية والإجراءات الموصى بها التي تصدرها منظمة الطيران المدني⁽¹⁾.

ثانياً / لا يجوز أن يؤدي إستثمار الطائرات المسجلة تسجيلاً مشتركاً أو دولياً أي تمييز في المعاملة بالنسبة للطائرات المسجلة في الدول الأخرى المتعاقدة، وذلك فيما يتعلق بتطبيق أحكام إتفاقية شيكاغو⁽²⁾، ويعني هذا بأن ما يسري على طائرات الدول الأخرى الأعضاء في إتفاقية شيكاغو، يسري على الطائرات العائدة لمؤسسات النقل الجوي الدولي أو المشترك، فيما يتعلق بتطبيق أحكام هذه الإتفاقية⁽³⁾ وعلى سبيل المثال، لا يعني إعتبار مجموع أقاليم الدول الأعضاء في مؤسسة النقل الجوي الدولية أو المشتركة بمثابة منطقة نقل جوي داخلي، لذلك فإنه ينطبق عليها القيد الوارد في المادة السابعة من إتفاقية شيكاغو فيما يتعلق بالنقل الداخلي⁽⁴⁾، والذي مقتضاه عدم الترخيص على سبيل الاحتكار لطائرات الدول الأخرى لممارسة النقل الداخلي داخل إقليم الدولة⁽⁵⁾.

ثالثاً / تلتزم الدول الأعضاء في مؤسسة النقل الجوي الدولية أو المشتركة بمراعاة أن تكون قوانينها وأنظمتها وإجراءاتها المتعلقة بتشغيل الطائرات العائدة للمؤسسة، متفقة بطريقة موحدة مع الإلتزامات الواردة في ملاحق إتفاقية شيكاغو بالنسبة للأوضاع القياسية الدولية والإجراءات الموصى بها⁽⁶⁾، لذا على الدول الأعضاء في مؤسسات النقل الدولي أو المشترك الإلتزام بالملاحق التي تصدرها منظمة الطيران المدني الدولية والتي تعنى بضمان سلامة الملاحة الجوية ويكون ذلك من خلال توحيد القوانين والأنظمة لهذه المؤسسات لتجعلها متوافقة مع الأحكام الواردة في إتفاقية شيكاغو وملاحقها، ويعتبر هذا التوحيد في القوانين ذو فائدة، إذ إنه يجعل من الوضع القانوني للطائرة واحداً في كافة أقاليم الدول الأعضاء في مؤسسة النقل الجوي الدولي أو المشترك بحيث لا تختلف في الانتقال من إقليم إلى آخر، بالإضافة إلى إنه يسهل على الغير الذي يتعامل مع المؤسسة تحديد الوضع القانوني للطائرة الذي يجري التعامل بشأنها⁽⁷⁾.

(1) ينظر د. خيرى الحسيني، مصدر سابق، ص 139.

(2) ينظر ريمون عقل فرحات، مصدر سابق، ص 277.

(3) خص قرار مجلس منظمة الطيران المدني بالذكر فيما يتعلق بهذه الفقرة المواد (7-9-15-27) لتفصيل أكثر عن هذه المواد يراجع إتفاقية شيكاغو لعام 1944.

(4) نصت المادة (7) من إتفاقية شيكاغو بشأن الطيران الداخلي على "لكل دولة متعاقدة الحق في أن ترفض الأذن لطائرات الدول المتعاقدة الأخرى بأن تأخذ ركاباً أو بريداً أو بضائع من أي نقطة داخل إقليمها لنقلهم بمقابل إلى نقطة أخرى داخل نفس الإقليم، كما تتعهد كل دولة بأن لا تعمل أي ترتيبات أو تمنح -بصفة مطلقة- أي إمتياز من هذا القبيل لدولة أخرى أو مؤسسة نقل جوي تابعة لدولة أخرى، أو أن تحصل لنفسها على مثل هذه الميزة من دولة أخرى".

(5) ينظر د. خيرى الحسيني ياسين مصطفى، مصدر سابق، ص 115.

(6) ينظر ريمون عقل فرحات، مصدر سابق، ص 276.

(7) See, ICAO, Doc 8787-LC/156-1, Vol 11, 1968, P.64.

رابعاً / قيام الدول الأعضاء في مؤسسة النقل الجوية الدولية أو المشتركة بتعيين أحدها لتلقي أية طلبات بشأن أي طائرة عائدة لها، قد تطلبها الدول الأخرى الأطراف في إتفاقية شيكاغو والرد عليها على إلا يخل ذلك بالمسؤولية التضامنية والفردية للدول المكونة للمؤسسة⁽¹⁾، ومن أجل عدم الإخلال بالمسؤولية التضامنية للدول أعضاء مؤسسة النقل الدولية المشتركة فإنه بالإمكان اختيار دولة من الدول الأعضاء لتمثل الكل فيما يتعلق بأمر هذه المؤسسة أمام الدول الأخرى، كما يمكن لهذه الدولة القيام بمهام دولة التسجيل وخصوصاً فيما يتعلق بإصدار شهادات التسجيل وشهادات الصلاحية للطيران وقيام هذه الدولة يكون بإسم كل الدول المكونة لمؤسسة النقل الجوي المشتركة⁽²⁾ وهذا ما أشار إليه قانون الطيران المدني إذ نص على "مع عدم الإخلال بالمسؤولية التضامنية، تقوم الدولة في حالة إحتفاظها بالسجل المشترك الموحد أو بأي جزء منه بمهام دولة التسجيل طبقاً للأحكام المقررة في هذا الشأن، وعلى الأخص فيما يتعلق بإصدار شهادات التسجيل وشهادات الصلاحية للطيران وإجازات هيئة القيادة، وتقوم الدولة عند ممارستها لهذه المهام بتنفيذ تعهداتها أصالة ونيابة عن جميع الدول الأعضاء في المؤسسة"⁽³⁾.

أما ما يتعلق بمهام تسجيل الطائرات في حالة التسجيل الدولي، فإنه قد يُسند الأمر إلى المنظمة الدولية لتقوم بمهام التسجيل باعتبارها ذات شخصية معنوية مستقلة عن باقي الدول الأعضاء أو قد يسند الأمر إلى إحدى الدول في المنظمة الدولية لتقوم بمهام التسجيل⁽⁴⁾ وهذا ما أشار إليه قانون الطيران المدني العراقي إذ نص على "تتفق سلطات الطيران المدني مع سلطات الطيران المدني بالدول الأخرى الأعضاء في المؤسسة على دولة من بينها للقيام بمهام دولة التسجيل، طبقاً للأحكام المقررة في هذا الشأن، وعلى الأخص فيما يتعلق بإصدار شهادات التسجيل وشهادات الصلاحية للطيران وإجازات هيئة القيادة، وتقوم الدولة عند ممارستها لهذه المهام بتنفيذ تعهداتها أصالة ونيابة عن جميع الدول الأعضاء في المؤسسة"⁽⁵⁾ لذلك على الدول الأعضاء في مؤسسة النقل الدولية أو المشتركة إخطار سكرتارية منظمة الطيران المدني بإسم الدولة التي سوف تضطلع بمسؤوليات دولة التسجيل فيما يتعلق بالإختصاص القضائي لإتفاقيات الأمن الجوي المشار إليها سابقاً⁽⁶⁾.

الفرع الثاني

النتائج المترتبة على إستيفاء التسجيل المشترك والدولي للطائرات.

يترتب على إستيفاء مؤسسات النقل الدولي لشروط وأحكام التسجيل الدولي أو المشترك عدة نتائج، نذكر منها ما يتعلق بجنسية وعلامات تسجيل هذه الطائرات.

(1) See, ICAO, Doc .8722- C/976, Op, Cit., P.7.

(2) ينظر د. خيري الحسيني، مصدر سابق، ص149.

(3) ينظر المادة (4/38) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.

(4) ينظر د. أبو زيد رضوان، مصدر سابق، ص45.

(5) ينظر المادة (6/39) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.

(6) ينظر د. خيري الحسيني، مصدر سابق، ص245.

اولاً / تتمتع الطائرات المسجلة تسجيلاً مشتركاً أو دولياً بعلامات تسجيل موحدة تختلف عن علامات التسجيل الخاصة بالطائرات المسجلة تسجيلاً وطنياً، وهذا ما أشارت إليه المادة (د/2/38) من قانون الطيران المدني العراقي إذ نصت على ان "تحمل جميع الطائرات التي تملكها المؤسسة والتي يتم تسجيلها سواء في السجل المشترك الموحد أو في أي جزء منه علامة عامة"⁽¹⁾ لذلك فان جميع طائرات مؤسسة النقل الجوي الدولية أو المشتركة تحمل علامة موحدة (Common Mark)⁽²⁾ وحمل مثل هذه العلامات في الحقيقة العامل المميز للتسجيل الدولي والمشارك عن التسجيل الوطني ومن خلالها يمكن معرفة عائدة هذه الطائرات في حال مخالفتها لشروط السلامة وتبليغ المؤسسة العائدة لها عن المخالفات التي ترتكبها والتي تؤثر في ضمان سلامة الملاحة الجوية⁽³⁾.

ثانياً / تعتبر الطائرات المسجلة تسجيلاً مشتركاً أو دولياً وكأنها تحمل جنسية كل الدولة الأعضاء في المؤسسة، فمن نتائج التسجيل الدولي أو المشترك للطائرات بأنها تكون متمتعة بجنسية كل من الدول المتعاقدة الأعضاء في المؤسسة الدولية أو المشتركة⁽⁴⁾، حيث أشارت اللجنة القانونية لمنظمة الطيران المدني الدولية إن الجنسية التي تتمتع بها الطائرة المسجلة تسجيلاً دولياً أو مشتركاً هي جنسية مفترضة بعدد الدول الأعضاء في مؤسسة النقل الجوي الدولية أو المشتركة⁽⁵⁾، وهذا ما أشارت إليه المادة (ه/2/38) من قانون الطيران المدني العراقي إذ نصت على "تعتبر الطائرات المسجلة على النحو الموضح في هذه المادة كأنها تحمل جنسية كل من الدول الأعضاء في المؤسسة"⁽⁶⁾.

ثالثاً / يمنع تسجيل الطائرات العائدة لمؤسسة النقل الدولي أو المشتركة لأكثر من مرة، فمن نتائج إستيفاء التسجيل المشترك هو عدم جواز تسجيل الطائرة التي تم تسجيلها في السجل المشترك في السجل الوطني، وهذا ما أشار إليه قانون الطيران المدني العراقي إذ نص على "تسجل الطائرة المملوكة للمؤسسة مرة واحدة فقط في السجل المشترك الموحد أو في الجزء من هذا السجل المشترك الذي تحتفظ

(1) نصت المادة (3/39) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل على نفس الإتجاه في حالة التسجيل الدولي إذ نصت هذه الفقرة على "تحمل جميع الطائرات التي تملكها المؤسسة، والتي يتم تسجيلها دولياً، علامة عامة".

(2) ويجري التعريف باللغة الانكليزية حسب ما جاء بالملحق السابع لاتفاقية شيكاغو "Common Mark : A mark assigned by the International Civil Aviation Organization to the common mark registering aircraft of an International Operating Agency on other than a national basis ", See, Annex to the Convention on International Civil Aviation, Sixth Edition, Op, Cit., P.1. كما وعرفها قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل في المادة (27/1) بانها "علامة تعينها منظمة الطيران المدني الدولية لسلطة تسجيل تسجيل العلامة العامة، وذلك لتسجيل طائرات مؤسسة نقل جوي دولية أو مشتركة تسجيلاً غير التسجيل الوطني".

(3) See, Dr. Khairy El-Hussainy, Op, Cit., P.17.

(4) See, ICAO, Doc, 8787 –LC/156-1, Op, Cit., P.26.

(5) ينظر د. خيرى الحسيني، مصدر سابق، ص159.

(6) نصت المادة (4/39) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل على نفس الإتجاه في حالة التسجيل الدولي، إذ نصت هذه الفقرة على " تعتبر الطائرات المسجلة تسجيلاً دولياً على النحو الموضح في هذه المادة كأنها تحمل جنسية كل من الدول الأعضاء في المؤسسة ".

به الدولة، ولا يجوز تسجيل الطائرة المذكورة في السجل الوطني للدولة سواء احتفظت بالسجل المشترك الموحد أو بجزء منه⁽¹⁾ وكذلك يمنع تسجيل الطائرة التي تم تسجيلها تسجيلاً دولياً لدى إحدى المنظمات الدولية بأن يتم تسجيلها لدى منظمة دولية أخرى، وهذا ما أشار إليه قانون الطيران المدني العراقي إذ نص على "لا يجوز التسجيل الدولي للطائرات المملوكة للمؤسسة لدى أكثر من منظمة دولية واحدة في نفس الوقت"⁽²⁾.

الخاتمة:

تناولنا في هذه البحث دراسة النظام القانوني لتسجيل الطائرات، وبعد استعراضنا لأهم الشروط الواجب توفرها في تسجيل الطائرات في السجلات الخاصة بهذا الغرض سواء كان تسجيلاً وطنياً أو تسجيلاً مشتركاً أو دولياً، فقد توصلنا إلى جملة من النتائج ثم أعقبناها بمقترحات متواضعة، ونرجو أن نكون قد وفقنا في بحثنا هذا، ونلتمس من القارئ الكريم أن يتجاوز ما ورد فيها من نقص أو أخطاء، والله تعالى الحمد والمئة والفضل.

اولاً / الاستنتاجات

- 1- يعد تسجيل الطائرات في السجلات الخاصة المعدة لهذا الغرض من اهم ضمانات سلامة الملاحة الجوية، وذلك بأن تكون دولة تسجيل تلك الطائرات ملزمة بتأمين سلامتها من جميع الوجوه.
- 2- يخضع تسجيل الطائرات أو نقل تسجيلها لقوانين وأنظمة وتعليمات الدول، وهذا ما اكدته المادة 19 من اتفاقية شيكاغو لعام 1944 والتي نصت على " يتم تسجيل الطائرات أو نقل تسجيلها في كل دولة متعاقدة طبقاً لقوانينها وانظمتها".
- 3- تعتبر الجنسية التي تمنح للطائرة من اهم اثار التسجيل، بالإضافة الى ذلك فان من اهم النتائج المترتبة على التسجيل الوطني هو اخضاع الطائرات لرقابة و اشراف الدولة فيما يتعلق بمدى صلاحيتها للطيران من اجل ضمان سلامة الملاحة الجوية.
- 4- لم يقتصر موضوع تسجيل الطائرات على السجلات الوطنية للدولة بل أنشئت سجلات دولية أو مشتركة لتسجيل هذه الطائرات، ويكون ذلك في حالة انشاء مؤسسات استثمار مشترك للنقل الجوي ما بين الدول.
- 5- من اهم النتائج المترتبة على التسجيل المشترك أو الدولي للطائرات هو التزام الدول المؤسسة لهذه المؤسسات بتنفيذ الالتزامات التي تلقوها اتفاقية شيكاغو والملاحق التابعة للاتفاقية على عاتق الدول المنضمة، وخاصة تلك الالتزامات التي تهدف الى ضمان سلامة الملاحة الجوية.

(1) ينظر المادة (2/38) ج) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.

(2) ينظر المادة (2/39) ج) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.

ثانياً / المقترحات

- 1-نوصي المشرع إلى تنظيم احكام مسؤولية المستثمر الجوي في حال مخالفته لشروط التسجيل الوطني للطائرات.
- 2-ندعو المشرع إلى إضافة احكام جديدة للتسجيل المشترك أو الدولي للطائرات للاختلاف الواضح ما بين التسجيل المشترك والدولي للطائرات.
- 3-ندعو المشرع إلى تنظيم احكام مسؤولية المستثمر الجوي في حال مخالفته لتنفيذ الالتزامات التي تلقىها اتفاقية شيكاغو والملاحق الصادرة عنها وخاصة فيما يتعلق بشروط سلامة الطائرة.
- 4-نوصي المشرع إلى تنظيم احكام مسؤولية المستثمر الجوي في حال مخالفته لشروط التسجيل المشترك أو الدولي للطائرات.

المصادر**اولاً / الكتب**

- 1/ د. إبراهيم فهمي شحاتة، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، ط بلا، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966.
- 2/ د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، ط بلا، دار الفكر العربي، القاهرة، 1977.
- 3/ د. أحمد عبد اللطيف غطاشة، الطيران المدني، ط1، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان_الأردن، 2002.
- 4/ د. أكرم ياملكي، القانون الجوي العام والخاص، ط1، الذاكرة للطباعة والنشر، بغداد، 2014.
- 5/ د. ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، ط بلا، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966.
- 6/ د. جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، ط1، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1989.
- 7/ د. حسن محيو، محاضرات في قانون الطيران، ط1، دار المستشار للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، 1983.
- 8/ د. حفيظة السيد الحداد، القانون الجوي، ط بلا، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.
- 9/ د. خيرى الحسيني، أحكام التسجيل والارهاب الجوي، ط بلا، من دون ذكر مكان النشر، 1992.
- 10/ د. خيرى الحسيني ياسين مصطفى، التطورات الجديدة في قانون الطيران الدولي العام بظهور مؤسسات النقل الجوي الدولي، ط بلا، دار وهدان للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1976.

- 11 / ريمون عقل فرحات، الموسوعة القانونية للنقل الجوي والبحري والبري، ج1، ط بلا، مكتبة صادر دار المنشورات الحقوقية، بيروت، 2004.
- 12 / د. سميحة القليوبي، القانون الجوي، ط بلا، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989.
- 13 / د. طاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني لتأجير الطائرات، ط بلا، دار النهضة العربية، القاهرة، 2017.
- 14 / د. عباس العبودي، شرح أحكام قانون الجنسية العراقية رقم 26 لسنة 2006 والموطن ومركز الاجانب، ط بلا، مكتبة السنهوري، بيروت، 2012.
- 15 / د. فاروق إبراهيم جاسم، القانون الجوي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2017.
- 16 / د. محمد فريد العريني، د. هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري، ط بلا، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995.
- 17 / د. محمد فريد العريني، د. جلال وفاء محدين، القانون الجوي، ط بلا، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1998.
- 18 / د. مصطفى البنداري سيد أحمد، الموجز في القانون الجوي، ط بلا، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995.
- 19 / د. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، ط بلا، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الاسكندرية، 2002.

ثانياً / البحوث والدوريات.

- 1 / د. عزة الحاج سليمان، محاضرات في القانون البحري والجوي أقيمت على طلبة مرحلة الماجستير في كلية الحقوق، الجامعة اللبنانية، بيروت.

ثالثاً / القوانين والأنظمة والتعليمات الوطنية.

- 1 / قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.
- 2 / تعليمات رقم (1) العراقي الخاص بتسجيل الطائرات العراقية لسنة 2015.

رابعاً / الاتفاقيات الدولية.

- 1 / إتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي لعام 1944.
- 2 / إتفاقية طوكيو لسنة 1963 .
- 3 / إتفاقية لاهاي لقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لسنة 1970.
- 4 / إتفاقية مونتريال لقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني لسنة 1971.

خامساً / ملاحق إتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي لعام 1944

1. Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation, Operation of Aircraft , part 1, Eighth Edition, July 2001.
2. Annex 7 to the Convention on International Civil Aviation, Aircraft Nationality and Registration Marks, Sixth Edition, July 2012.
3. Annex 8 to the Convention on International Civil Law, Airworthiness of Aircraft, Eleventh Edition, July 2010.

سادساً / وثائق منظمة الطيران المدني الدولي

1- ICAO, Doc 8722 –C/976, Resolution adopted by the Council on Nationality and Registration of Aircraft Operated by International Operating Agencies, 14 December 1967.

2- ICAO, Doc 8787-LC/156-1, Vol 11, 1968.

سابعاً/المواقع الالكترونية.

1. <https://www.panjury.com>.

ثامناً / المصادر الأجنبية.

2. John Cobb Cooper, Backgrounds of International Public Air Law, Yearbook of Air and Space Law, McGill University, Montreal, Canda, 1965.
3. Dr. Khairy El-Hussainy , Registration and Nationality of Aircraft Operated by International Agencies in Law and Practice ,Air Law ,VolX,Number1,1985.