

محاضرات القانون الجوي المحاضرة الثانية الباب الأول الملاحاة الجوية

سبقَت الإشارة إلى أن البعض من الفقه عرّف القانون الجوي بأنه القانون الذي ينظم الملاحاة الجوية^(١).

وتقوم الملاحاة الجوية أو الطيران بوجه عام، على توافر ثلاث عناصر وهي الوسيلة أو الأداة التي تتولى تنفيذ الرحلة الجوية وهي (الطائرة). وأشخاص يتولون إدارة الرحلة الجوية وتقديم الخدمات المتعلقة بها ويطلق على هؤلاء بـ (الطاقم)، فضلاً عن مرافق أو منشآت تصمم وفقاً لمواصفات معينة لإقلاع وهبوط الطائرات، وهي (المطارات) وما يحيط بها من مناطق لتأمين سلامة الرحلة الجوية، والتي يطلق عليها (بالارتفاقات الجوية) . ولما كانت الطائرة قد تحدث في أثناء طيرانها أضراراً بالغير على سطح الأرض، الأمر الذي يتطلب البحث في المسؤولية الناشئة عن ذلك.

ونبين في أربعة فصول الأحكام المتعلقة بالطائرة (فصل أول). والطاقم (فصل ثانٍ). والمطارات والارتفاقات الجوية (فصل ثالث). المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض (فصل رابع) .

الفصل الأول الطائرة

تُعَدُّ الطائرة الأداة الأساسية للملاحاة الجوية، فضلاً عن كونها إحدى أهم المحاور الذي تدور عليه أحكام القانون الجوي، إذ استأثرت باهتمام المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية على حد سواء وذلك من خلال تقرير العديد من الأحكام التي تناولت التعريف بها وتحديد طبيعتها القانونية والتصرفات القانونية التي ترد عليها إلى غير ذلك من مسائل. ويقصد الوقوف على الأحكام المتعلقة بالطائرة، نبين أولاً التعريف بها وأنواعها وطبيعتها القانونية (مبحث أول)، وجنسياتها وتسجيلها ووثائقها (مبحث ثانٍ)، والتصرفات القانونية التي ترد عليها (مبحث ثالث).

(١) يُنظر ما سبق: ص من هذا المؤلف.

المبحث الأول التعريف بالطائرة وأنواعها وطبيعتها القانونية

إنَّ التعرف على الأحكام القانونية التي تنظم الطائرة يستدعي أن نحدد المقصود بها وأنواعها (مطلب أول)، وطبيعتها القانونية (مطلب ثانٍ) .

المطلب الأول التعريف بالطائرة وأنواعها

نبين أولاً التعريف بالطائرة (فقرة أولاً) وأنواعها (فقرة ثانياً) .

الفقرة أولاً : التعريف بالطائرة

قبل بيان التعاريف التي قدمت بقصد تحديد المقصود بالطائرة، لا بُدَّ من الإشارة إلى أن هذا التعريف يكتسب أهمية كبيرة، إذ إنَّ تحديد المقصود بالطائرة سيسهم في التمييز بينها وبين الأجهزة أو الآلات التي لها القدرة على التحليق في الجو من دون أن تكتسب وصف الطائرة. وكذلك أن الاتفاقيات الدولية، كاتفاقية وارشو ١٩٢٩، أو اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ اتطلبت لسريان أحكامها توافر وصف الطائرة في أداة النقل الجوي^(٢). فضلاً عن تحديد القواعد القانونية الواجبة التطبيق بالنسبة لطرفي عقد النقل الجوي، إذ يكون لهؤلاء مصلحة في إضفاء وصف الطائرة على واسطة النقل أو نفي ذلك. فيتمسك الناقل مثلاً بأن واسطة النقل هي طائرة للإفادة من حالات تحديد المسؤولية. وبالمقابل فقد يتمسك الراكب بعدم توافر وصف الطائرة في واسطة النقل بقصد استبعاد تطبيق أحكام الاتفاقيات الدولية، وتطبيق قانون وطني يمنع شرط تحديد المسؤولية^(٣).

وقد قدمت تعاريف عدّة بقصد التعريف بالطائرة جاء بعضها ضمن الاتفاقيات الدولية، وورد بعضها الآخر ضمن القوانين الوطنية. ففيما يتعلق بالمعاهدات أو الاتفاقيات الدولية، فقد أشارت معاهدة باريس ١٩١٩ في الملحق (A) إلى أن الطائرة هي " كل آلة يمكنها البقاء في الجو بفضل ردود فعل الهواء ". وهذا التعريف . على الرغم من سعته وشموله لجميع أنواع الطائرات . إلا أنه أصبح ضيقاً لا يتسع لما توصل إليه العلم المعاصر من مخترعات تصل إلى طبقات ما بعد الجو من دون الحاجة إلى رد فعل الهواء^(٤).

(٢) يُنظر لاحقاً: ص من هذا المؤلف .

(٣) يُنظر: الدكتور محمد فريد العريني، مصدر سبق ذكره، ص ٦٩.

(٤) يُنظر: الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٦،

وكذلك قررت اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو في ١٢/٧/١٩٤٤ في الملحق (H) بأن الطائرة هي " كل آلة يمكنها البقاء في الجو بفضل ردود فعل الهواء غير رد فعل الهواء على سطح الأرض" . ويرى البعض بأن هذا التعريف يتسم بالقصور؛ لأنه يتجاهل الاستعمال الأساس لتلك الأداة أو الآلة، وهو الملاحة الجوية المتمثلة في نقل الأشخاص أو الأموال^(٥). ومع ذلك فإنّ التعريف المتقدم بإشارته إلى أن الطائرة هي كل آلة يمكنها البقاء في الجو بفضل ردود فعل الهواء.. فهو يصلح للتمييز بينها وبين بعض الآلات أو الأجهزة التي لا تعتمد على رد فعل الهواء للبقاء في الجو^(٦).

موقف القوانين العربية :

يظهر من استقراء التعاريف التي قررتها القوانين العربية بشأن تعريف الطائرة أن أغلبها أخذ بتعريف يماثل التعريف الذي قرره اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، إذ نصت الفقرة (٧) من المادة (١) من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ على أن الطائرة " أي آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض وتشمل المركبات الهوائية كافة مثل المناطيد والطائرات الشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة وما إلى ذلك " .

وكذلك أشار قانون الطيران اللبناني الصادر في ١١/١/١٩٤٩ في المادة (٣) إلى أنه " تسمى طائرة .. كل جهاز يمكنه الارتفاع والتجول في الهواء، ويشمل هذا التعريف المناطيد والبالونات على اختلاف أنواعها " . وقد ذهب البعض إلى أن التعريف المتقدم بوضعه شرطيّ الارتفاع والتجول في الهواء فإنه استثنى المظلات والطائرات الورقية والصواريخ والمركبات الهوائية من اكتساب وصف الطائرة^(٧) .

بينما يرى البعض الآخر أن تعريف المشرّع اللبناني للطائرة هو أوسع مما قرره اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، فهو يشمل المناطيد والبالونات على اختلاف أنواعها، وكذلك الطائرات الشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة أو المتحركة، وحتى الزحافات الهوائية وإن كانت حركة الزحافات لا تستمد من ردود فعل الهواء في الجو وإنما من انعكاس الهواء من سطح الأرض أو الماء^(٨).

(٥) يُنظر: الدكتورة حفيظة الحداد، القانون الجوي، دون ذكر الناشر وسنة النشر، ص ١٣.

(٦) المصدر نفسه، ص ١٣.

(٧) يُنظر: ريمون عقل فرحات، الموسوعة القانونية للنقل الجوي والبحري والبري، الجزء الأول، المنشورات الحقوقية - صادر - بيروت، ٢٠٠٤، ص ٢٠٢.

(٨) الدكتورة حفيظة الحداد، مصدر سبق ذكره، ص ١٥-١٦.

بينما عرّف قانون سلامة الطيران المدني اللبناني رقم ٦٦٣ لسنة ٢٠٠٥، في البند الثالث عشر من المادة الثانية الطائرة بأنها مركبة هوائية أثقل من الهواء تستعمل قوة محرّكة لتسييرها وتستمد قوة رفعها في أثناء الطيران بصفة أساسية من ردود الفعل الانسيابية على أسطحها التي تبقى ثابتة في ظروف طيران معينة " (٩).

أما قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤، فقد عرّف في الفقرة (٦) من المادة (١) الطائرة بأنها " أي آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء وليس بسبب ردود فعل الهواء المنعكسة من سطح الأرض وتشمل المركبات الهوائية كافة مثل المناطيد والطائرات الشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة وما إلى ذلك " . ويبدو من هذا التعريف أن القانون العراقي، شأنه شأن باقي القوانين العربية ومعاهدة شيكاغو ١٩٤٤، يسبغ وصف الطائرة على كل آلة أو جهاز يتمكن من التحليق في الجو بواسطة ردود فعل الهواء المنعكسة على سطحها وليس بسبب ردود فعل الهواء المنعكس من الأرض . ويدخل في هذا الوصف ليس فقط الطائرة المعروفة بمعناها التقليدي، وإنما المناطيد والطائرات الشراعية والطائرات ذات الأجنحة، وكل آلة أو جهاز يتوافر فيها الوصف المتقدم .

الأوصاف الواجب توافرها في الطائرة :

يتضح من مجمل التعاريف التي تقدم ذكرها، أن توافر وصف الطائرة يتطلب توافر

الأوصاف الآتية :

أولاً: أن يكون رد فعل الهواء هو العامل الرئيس لبقاء الآلة في الجو، ومن ثم ينبغي استبعاد وصف الطائرة إذا كان رد فعل الهواء عاملاً ثانوياً لبقائها في الجو، كما هو الحال بالنسبة للصواريخ ومركبات الفضاء (١٠).

(٩) ومما تجدر الإشارة إليه أن قانون سلامة الطيران المدني اللبناني استعمل تعبير المركبة الهوائية والطائرة ، وعرف الأولى في البند الثاني عشر من المادة الثانية بأنها كل آلة تستطيع بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير تلك المنعكسة من سطح الأرض " .

ويظهر مما تقدم أن لا ترادف بين تعبير المركبة الهوائية وتعبير الطائرة، إذ إنّ للمركبة الهوائية مفهوماً أوسع من مفهوم الطائرة وتشمل البالونات والمناطيد والطائرات الشراعية، بينما تمثل الطائرة صورة خاصة من المركبات الهوائية تتميز باستعمال قوة محرّكة لتسييرها وبذلك فهي تختلف عن البالونات والمناطيد.. يُنظر: الدكتور هاني محمد دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٨، ص ٣١٣.

(١٠) يُنظر: الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور محمد الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٤٨٥.

ثانياً: ألا يكون رد فعل الهواء منعكساً من سطح الأرض بمعناها الواسع الذي يشمل اليابسة والماء، ومن ثم إذا كان ارتفاع المركبة عن سطح الأرض في أثناء سيرها هو بسبب رد فعل الهواء الذي تدفعه محركاتها رأسياً على سطح الأرض، فلا تُعدُّ مثل هذه المركبة من قبيل الطائرات^(١١)، ومثال ذلك ما يعرف بالزلافة أو الزحافة الهوائية التي يطلق عليها Hover Craft أو Aero-glisseurs وهي مركبات تسير منزلقة على وسادة هوائية نتيجة رد فعل الهواء الذي تدفعه محركاتها على سطح الأرض رأسياً على سطح اليابسة أو الماء^(١٢).

وقد تردد الفقه في إعطاء الوصف الدقيق لمثل هذه المركبات بين اتجاه يذهب إلى خضوعها من بعض الوجوه إلى قواعد القانون البحري، ومن وجوه أخرى إلى قواعد القانون الجوي^(١٣).

ونظراً للخلاف الذي أثارته هذه المركبة، فقد استبعدت المنظمة الدولية للطيران المدني وصف الطائرة عن هذه المركبة، فهي تبدو مركبة من نوع خاص تختلف عن الطائرة بكونها ترتفع عن سطح الأرض بفعل الهواء المندفع منها باتجاه اليابسة أو الماء، وهي تبدو بعيدة عن ظروف الملاحة الجوية ومخاطر الطيران^(١٤).

الفقرة ثانياً: أنواع الطائرات

أدى التطور العلمي في ميدان صناعة الطائرات إلى ظهور أنواع عديدة منها، وقد صنفت بعض القوانين والأنظمة، كالمرسوم المصري الخاص بضبط الملاحة الهوائية الصادر في ١٩٤١/٥/٨، وقانون الطيران اللبناني الصادر في ١٩٤٩/١/١١ الطائرات إلى أنواع عدّة وفقاً لمعايير معينة. وتتجلى فائدة هذه التصنيف إلى خضوع كل نوع منها إلى بعض الأحكام الخاصة. ولعل أهم التقسيمات التي يشير إليها الفقه هو تقسيم الطائرات من الناحية الفنية، ومن حيث الخدمة المخصصة لها الطائرة، وكذلك من حيث جنسيتها.

ونبين هذه التقسيمات باختصار :

أولاً: من الناحية الفنية

تقسم الطائرات من الناحية الفنية على طائرات (الأيروستات) (Aerostat) وطائرات (الأيرودين) (Aerodine). ويقصد بالنوع الأول كل طائرة أخف من الهواء تتحرك في الجو بناءً

(١١) المصدر نفسه، ص ٤٨٥.

(١٢) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٣٠.

(١٣) المصدر نفسه، ص ٣١.

(١٤) المصدر نفسه، ص ٣١.

على هذه الخاصية^(١٥) ، أو كل جهاز يخلق في الجو نظراً لأنَّ الحجم الذي يشغله في الهواء لا يشكل ثقلاً ما، وتخلق في الجو بوساطة قوة آلية محرّكة^(١٦)، ومثالها البالونات المقيدة أو الحرة أو المناطيد^(١٧).

أما النوع الثاني . أي طائرات الأيرودين . فتتمثل بكل آلة أثقل في وزنها من الهواء وتعتمد في طيرانها على قوة رد الفعل الناتج من حركة أسطح الطائرة بالنسبة للهواء^(١٨)، وهي تسيّر إما بقوة آلية، كالمحركات المروحية العمودية أو بدون قوة آلية، كالمحركات الشراعية^(١٩). وتتجلى فائدة هذا التقسيم في تحديد شروط الملاحة الجوية وشروط البناء والطاقت وأجهزتها. وقد أشارت اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ في المادة (٨) إلى عدم تطبيق أحكامها على الطائرات بدون طيار وذلك للخطورة الناجمة عن حركة الملاحة بهذا النوع من الطائرات^(٢٠).

ثانياً: من حيث الخدمة المخصصة لها الطائرة

تقسم الطائرات من حيث الخدمة المخصصة لها على طائرة عامة وطائرة خاصة. ويقوم هذا التقسيم على معيار نوع الخدمة أو المهام التي تخصص لها الطائرة وليس وفقاً لمعيار ملكية الطائرة، فقد تكون الطائرة مملوكة للدولة، لكنها تزاوّل نشاط نقل الركاب أو البضائع^(٢١). وتُعدُّ الطائرة المخصصة للأغراض الحربية أو الجمركية أو طائرات الشرطة أو المخصصة للأغراض الزراعية أو الصحية من قبيل الطائرات العامة. وقد أشارت الفقرة (١٨) من المادة (١) من قانون الطيران المدني العراقي إلى أن طائرات الدولة تتمثل " بالطائرات العسكرية والطائرات المخصصة لخدمة مصالح الدولة كالزراعة مثلاً ". وكذلك أشارت اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ في المادة (٣) إلى أن " طائرات الدولة تمثل الطائرات العسكرية والكمارك والشرطة ". وقد استبعدت المادة المذكورة من نطاق الاتفاقية هذه الأنواع من الطائرات، وكل طائرة تقوم بخدمة مرفق عام^(٢٢).

أما الطائرات الخاصة فهي تلك المخصصة للأغراض المدنية والاستغلال في الملاحة الجوية لنقل الركاب أو البضائع^(٢٣)، وبغض النظر عن الجهة المالكة لها سواء أكانت الدولة

(١٥) يُنظر: الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سبق ذكره، ص ٤٩.

(١٦) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٣٦.

(١٧) الدكتورة حفيظة الحداد، مصدر سبق ذكره، ص ٥٦.

(١٨) المصدر نفسه، ص ٥٦.

(١٩) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٣٧.

(٢٠) يُنظر: الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٣٣.

(٢١) يُنظر: الدكتورة حفيظة الحداد، مصدر سبق ذكره، ص ٥٧.

(٢٢) المصدر نفسه، ص ٥٧.

أو الأشخاص المعنوية العامة أم القطاع الخاص. وتتجلى فائدة هذا التقسيم في استبعاد تطبيق بعض الأحكام لكل نوع من النوعين المتقدمين، فعلى سبيل المثال فقد استبعدت اتفاقية وارشو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ من نطاق تطبيق أحكامهما عمليات النقل التي تقوم بها الدولة والطائرات العسكرية وكما سنبين ذلك في موضع لاحق (٢٤).

ثالثاً: من حيث الجنسية

وكذلك تقسم الطائرات من حيث جنسيتها على طائرات وطنية وطائرات أجنبية. ونظراً لأننا سنعاد البحث في الأحكام المتصلة بهذا التقسيم عند البحث في أحكام جنسية الطائرة، فنحيل إلى ذلك لتجنب التكرار.

وفضلاً عما تقدم من تقسيمات، فقد تقسم الطائرات على أنواع أخرى، ومن ذلك تقسيمها على طائرات يتولى قيادتها طيار وأخرى بدون طيار .

المطلب الثاني الطبيعة القانونية للطائرة

أثارت الطبيعة القانونية للطائرة خلافاً في الفقه يماثل الخلاف الذي أثير بشأن الطبيعة القانونية للسفينة (٢٥)، إذ ذهب بعض الآراء إلى أن الطائرة تُعدُّ شخصاً، وهو ما نبينه في (فقرة أولاً)، بينما ذهب الاتجاه الراجح في التشريع والفقه إلى أن الطائرة تمثل مالاً، وهو ما نبينه في (فقرة ثانياً) .

الفقرة أولاً: الطائرة شخصاً

ذهب البعض إلى أن الطائرة يمكن أن تُعدُّ شخصاً قانونياً لها حياة تبدأ ببنائها وتنتهي بفقدان صلاحيتها للملاحة، فضلاً عن أن لها بعض خصائص الشخصية القانونية، كالجنسية أو المواطن (٢٦).

(٢٣) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٣٧

(٢٤) يُنظر لاحقاً: ص من هذا المؤلف .

(٢٥) في الخلاف الذي أثير بشأن الطبيعة القانونية للسفينة وفيما إذا كانت تُعدُّ شخصاً أم مالاً. والرأي الراجح في الفقه الذي يعدّها مالاً منقولاً ذا طبيعة خاصة. يُنظر: الدكتور محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الأول، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، ٢٠٠٣-٢٠٠٤، ص ٣٥، الدكتور مصطفى كمال طه، أساسيات القانون لبحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الثانية، ٢٠١٢، ص ٣٥، أستاذنا الدكتور مجيد العنكي، القانون البحري العراقي، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠١، ص ١٥.

(٢٦) في عرض هذا الرأي يُنظر: الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٧٨.

إلا أن هذا الرأي لا يعدو سوى افتراض لا تؤيده نصوص القانون أو الواقع، إذ لم يسبغ المشرع وصف الشخص المعنوي على الطائرة^(٢٧)، كما أن الإقرار 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 لاعتبارات تنظيمية تتمثل بوجود إخضاع الطائرة إلى نظام قانوني محدد من مظاهره، وجوب تسجيلها واكتسابها لجنسية دولة ما .

الفقرة ثانياً: الطائرة مالا

قررت غالبية القوانين بأن الطائرة تُعدُّ مالا وليس شخصاً، وهذا ما تبنته المادة (٤٠) من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤، إذ نصت على أن " الطائرة مال منقول فيما يتعلق بتطبيق القوانين والأنظمة في الدولة"، وكذلك ما قرره المادة (١٧) من قانون الطيران اللبناني لعام ١٩٤٩، والمادة (٥) من قانون الطيران الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم ٢٠ لسنة ١٩٩١، وكذلك المادة (٥٢) من قانون الطيران الأردني رقم ٤١ لسنة ٢٠٠٧ .

إلا أن الطائرة . وإن كانت تمثل مالا منقولاً . إلا أنه منقول ذا طبيعة خاصة^(٢٨)، فهي تخضع إلى بعض الأحكام التي يخضع لها المنقول، وكذلك إلى بعض الأحكام التي يخضع لها العقار، ومن هذه الأحكام :

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

إذا كان الأصل أن الطائرة . بوصفها منقولاً معيناً بالذات . تنتقل ملكيتها بمجرد تمام العقد، إلا أن القوانين تطلبت لانتقال ملكيتها وجوب استيفاء إجراءات محددة، فعلى سبيل المثال قررت المادة (٤٠) من قانون الطيران المدني العراقي بوجود أن يتم نقل ملكية الطائرة " بموجب سند رسمي ولا يكون له أثر تجاه الغير إلا بعد قيده في السجل الخاص بذلك " وكذلك قررت المادة (١٧) من قانون الطيران اللبناني بأن " نقل ملكية الطائرة

(٢٧) المادة (٤٧) مدني عراقي .

(٢٨) يُنظر: الدكتور أكرم ياملي، مصدر سبق ذكره، ص ٦٣، وكذلك الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، وهو يشير إلى أن الطائرة تعد " وحدة قانونية واقتصادية سواء من الناحية التكنيكية أو القانونية ولها على هذا النحو ذاتيتها المستقلة" ، ص ٤٠، وكذلك الدكتورة حفيظة الحداد التي ترى في الطائرة منقولاً يخضع لأحكام قانونية خاصة، مصدر سبق ذكره، ص ٥٧.

يجب أن يتم بموجب صك ولا يكون له مفعول بين المتعاقدين واتجاه الغير إلا بعد قيده في السجل الذي يمكّن كل شخص أن يطلع عليه " (٢٩)

ويتضح مما تقدم، أن القانون ألزم بتحرير سند رسمي عند انتقال ملكية الطائرة، ليس بوصفه ركناً فلي التصرف، وإنما بكونه يمثل شرطاً لنفاذ التصرف في حق الغير. وكذلك ينبغي إشهار التصرفات التي ترد على الطائرة في سجل خاص، إذ قررت المادة (٤١) من قانون الطيران المدني العراقي بأنه " لا يجوز إجراء أي تصرف قانوني بأية طائرة مسجلة في السجل الوطني إلى شخص أجنبي سواء بالبيع أو الرهن وأي تصرف قانوني آخر إلا بعد موافقة سلطة الطيران المدني " .

ثانياً: عدم خضوع الطائرة إلى قاعدة الحيابة في المنقول سند الحائز

لما كانت قاعدة الحيابة في المنقول سند الحائز تفترض حسن نية من يتمسك بها بكونه تلقى مالاً من مالكه، وإن المنقول يكون غالباً في حيابة مالكه، إلا أن من المتعذر تطبيق هذه القاعدة بالنسبة للطائرة، وذلك لأن انتقال ملكيتها يتم بالرجوع إلى السجل الخاص بالطائرات، ومن ثم فإن الحائز لا يخرج عن كونه سيء النية يعلم تماماً أنه يشتري من غير مالك، أو أنه أهمل إهمالاً جسيماً في التحقق من ملكية البائع (٣٠).

ويترتب على ما تقدم عدم جواز اكتساب ملكية الطائرة بالتقادم، وذلك لأنه يستند إلى الحيابة، ومن المتعذر تطبيق قاعدة الحيابة في المنقول سند الملكية بالنسبة للطائرة (٣١).

ثالثاً: يخضع الحجز على الطائرة لإجراءات تقترب من الإجراءات المقررة بشأن العقار. وسنعاود البحث في هذه الأحكام في مواضع لاحقة من هذا المؤلف .

المبحث الثاني

جنسية الطائرة وتسجيلها ووثائقها

سبقت الإشارة إلى أنه على الرغم من عدم تمتع الطائرة بالشخصية المعنوية، إلا أن الرأي استقر في التشريع والفقهاء على منحها جنسية دولة معينة. ولذا سنبحث في الأحكام المتعلقة بجنسية الطائرة في (مطلب أول). ولما كانت المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية قد فرضت

(٢٩) ومما تجدر الإشارة إليه أن المادة (٤٠) من مشروع قانون الطيران المدني المصري كانت تنص على أن نقل ملكية الطائرة يجب أن يتم بسند رسمي، إلا أن قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ جاء خالياً من هذا النص. وفي نقد هذا الموقف، إذ إن القانون المصري يشترط الشكل الرسمي لعقد بيع السفينة المخصصة للنزهة ولم يشترط ذلك بالنسبة للطائرة . يُنظر: الدكتور حفيظة الحداد، مصدر سبق ذكره، ص ٧٠.

(٣٠) الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٨٠.

(٣١) المصدر نفسه، ص ٨٠.

بوجوب خضوع الطائرة إلى نظام تسجيل يقترب من النظام الذي يخضع له العقار . ولذا سنبحث في الأحكام المتعلقة بتسجيل الطائرة في (مطلب ثانٍ)، وكذلك ألزمت المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية بوجوب حيازة الطائرة لوثائق معينة. ولذا سنبحث في الأحكام المتعلقة بهذه الوثائق في (مطلب ثالث) .

المطلب الأول جنسية الطائرة

تحتل جنسية الطائرة أهمية كبرى في النظام القانوني الذي يحكمها، فهي تُعدُّ المرتكز الأساس للكثير من الأحكام التي تنظم الطائرة، فضلاً عن أن اكتساب الطائرة لجنسية دولة ما يرتب العديد من الآثار المهمة، ومنها خضوع الطائرة للنظام القانوني لتلك الدولة، وكذلك خضوعها إلى إشرافها ورقابتها .

وقد شهدت جنسية الطائرة خلافاً في الفقه بشأن مدى إمكانية اكتساب الطائرة لجنسية دولة ما، فضلاً عن الخلاف بشأن المعيار أو الضابط الذي يتم بمقتضاه منح الطائرة جنسية دولة ما. ونبحت أولاً في الخلاف الذي أُثير بشأن جنسية الطائرة (فقرة أولاً)، والمعيار الذي بمقتضاه تمنح الجنسية (فقرة ثانياً)، والآثار المترتبة على اكتساب الطائرة للجنسية (فقرة ثالثاً) .

الفقرة أولاً: الخلاف بشأن جنسية الطائرة

أنكرت بعض الآراء تمتع الطائرة بجنسية دولة ما وذلك للاعتبارات الآتية :
أولاً: إن الجنسية . كما هو مقرر هي رابطة قانونية سياسية بين دولة ما وفرد معين . تقوم على الولاء لإقليم دولة ما، ومما لا شك فيه أن عنصر الولاء لا يتوافر لدى الطائرة لكونها جماداً .

ثانياً: إذا كان الرأي قد استقر على منح السفينة جنسية دولة ما، إلا أن الأمر يختلف بالنسبة للطائرة^(٣٢). فالسفينة تبقى لمدد طويلة في أعالي البحار غير خاضعة لسيادة دولة ما الأمر الذي تبدو فيه الحاجة ماسة بضرورة إخضاعها لقانون دولة ما تحمل جنسيتها، بينما الطائرة هي وسيلة سريعة الانتقال من مكان إلى آخر، إذ لا تكاد تدخل في فضاء

(٣٢) في المقارنة بين جنسية السفينة و جنسية الطائرة . يُنظر: محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام - القانون الجوي، الجزء السابع، مكتبة زين الحقوقية، مركز الشرق الأوسط الثقافي، بيروت، الطبعة الأولى، ٢٠١٢، ص ٦٣.

دولة ما حتى تخرج منه لفضاء دولة أخرى، ولا تبقى مدد طويلة فوق أعالي البحار التي لا تخضع لسيادة دولة ما، ومن ثم فلا حاجة إلى اكتسابها جنسية دولة ما (٣٣).

ثالثاً: إنَّ الإلزام بوجود اكتساب الطائرة لجنسية دولة ما من شأنه أن يمثل عائقاً أمام الملاحة الجوية والاستغلال الجوي (٣٤).

ومقابل هذا الاتجاه، فقد ساق الاتجاه المؤيد لمنح الطائرة جنسية دولة ما الحجج الآتية لتسويغ منحها جنسية ما :

أولاً: إنَّ سلامة حركة الطيران تتطلب إتباع قواعد معينة في الملاحة الجوية وتوافر شروط فنية تضمن صلاحية الطائرة للملاحة، ومن العسير أن تقوم كل دولة بالتحقق من توافر هذه الشروط في جميع الطائرات التي تحلق في سمائها، وإنما لا بُدَّ أن يعهد هذا الأمر إلى دولة ما تتبعها الطائرة، وتكون هذه الدولة ضامنة ومسؤولة قبل الدول الأخرى عن صلاحية الطائرة وتوافر الشروط المطلوبة فيها (٣٥).

فالجنسية تُعدُّ وسيلة فعّالة لأحكام الرقابة على الطائرات بتبعيتها لدولة ما، إذ لا يكفي دور التسجيل في هذا الشأن (٣٦).

ثانياً: إنَّ دواعي الأمن في كل دولة . وإزاء خطورة النشاطات التي يمكن أن تقوم بها الطائرات - تستدعي أن يكون بإمكان الدولة تحديد ماهية الطائرات التي تحلق في سمائها، وألا تصرّح بالطيران للطائرات الأجنبية إلاّ بعد توافر شروط معينة (٣٧).

ثالثاً: إنَّ الطائرات تمثل عنصراً من عناصر الثروة القومية، ويمكن لها أن تقدم خدمات للدولة سواء في أوقات الحروب أو الأزمات، ومن ثم لا بُدَّ من تحديد ماهية الطائرات الوطنية الملزمة بتلبية نداء الدولة في ظل مثل هذه الأزمات (٣٨) .

وإزاء ما تقدم، فقد استقر الفقه على مبدأ تمتع الطائرة بجنسية دولة وأقرت المعاهدات الدولية هذا المبدأ، وكما سترد الإشارة إلى ذلك .

(٣٣) يُنظر: الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٨١-٨٢ ، وكذلك الدكتور محمد فريد العريني ، الدكتور هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٥، ص ١٩.

(٣٤) الدكتور حفيفة الحداد، مصدر سبق ذكره، ص ٦٢.

(٣٥) المصدر نفسه، ص ٦٢.

(٣٦) يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٤٦.

(٣٧) الدكتور حفيفة الحداد، مصدر سبق ذكره، ص ٦٣.

(٣٨) الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور هاني دويدار، مصدر سبق ذكره، ص ٢٠.

الفقرة ثانياً: معايير اكتساب الطائرة الجنسية

تعددت المعايير التي بمقتضاها تمنح الطائرة جنسية دولة ما، إذ قد تمنح الطائرة جنسية الدولة التي تم فيها تصنيعها، أو جنسية مالكيها سواء أكان شخصاً طبيعياً أم معنوياً، أو جنسية دولة مرسى الطائرة، أو جنسية طاقمها، أو جنسية الدولة التي سجلت فيها^(٣٩). وإذا كان من الممكن الأخذ بمعيار واحد أو الجمع بين معيارين أو معايير عدّة، إلا أنه من الضروري . كما يرى الفقه، ومع الإقرار لكل دولة بالحرية في اختيار المعيار أو الأساس الذي تراه لإضفاء جنسيتها على الطائرة . أن يراعى عند منح الجنسية وجود صلة وثيقة بين الدولة والطائرة بحيث لا تتمتع بجنسية الدولة إلاّ الطائرات الخاضعة بالفعل لسيطرتها أو سيطرة أحد وطنيها^(٤٠).

موقف المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية :

أخذت معاهدة باريس ١٩١٩ بمعيار مكان التسجيل، وأكملته بمعيار ملكية الطائرة، أما اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي ١٩٤٤، فقد أخذت بمعيار مكان التسجيل، إذ قررت المادة (١٧) بأنه " تحمل الطائرة جنسية الدولة التي تم تسجيلها في سجلاتها "، وكذلك ألزمت المادة (٢٠) من الاتفاقية المذكورة " كل طائرة مستخدمة في الملاحة الجوية الدولية أن تحمل علامات جنسية دولة التسجيل " .

وقد أخذت أغلب القوانين العربية بمعيار مكان التسجيل، إذ أشار قانون الطيران اللبناني لعام ١٩٤٩ في المادة (٩) إلى أن " كل طائرة تسجل في لبنان تعتبر طائرة لبنانية " . وكذلك أخذ قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ بمعيار مكان التسجيل، إذ نصت المادة (٣٤) منه بأن " تتمتع كل طائرة يتم تسجيلها في السجل المشار إليه في المادة السابقة بجنسية الدولة وعليها أن تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها " . كما أخذ قانون الطيران المدني الأردني رقم ٤١ لسنة ٢٠٠٧ بالمعيار المتقدم، إذ أشارت الفقرة (ح) من المادة (٣٧) بأنه " تكتسب الطائرة المسجلة بالسجل الوطني الجنسية الأردنية " ^(٤١).

(٣٩) يُنظر في هذه المعايير: الدكتور إبراهيم فهمي شحاته، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٦، ص ٧٩، الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٨٣، الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٣٦.

(٤٠) الدكتور إبراهيم فهمي شحاته، مصدر سبق ذكره، ص ٧٩.

(٤١) وكذلك أخذت المادة (٢٨) من قانون الطيران المدني الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة لعام

١٩٩١ بمعيار مكان التسجيل .

مبدأ وحدة الجنسية :

الأصل أنه لا يجوز للطائرة أن تتمتع بجنسية أكثر من دولة واحدة في وقت واحد، وهذا ما قرره المادة (١٨) من اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، إذ بيّنت بأنه " لا يجوز تسجيل الطائرات تسجيلاً صحيحاً في أكثر من دولة واحدة، ولكن يجوز نقل تسجيلها من دولة إلى أخرى ". وقد قصد بهذا المبدأ العمل على تفادي التنازع الذي من الممكن وقوعه بين القوانين التي تحكم الطائرة في حال تمتعها بأكثر من جنسية دولة ما، والعمل على توحيد النظام القانوني الذي تخضع له وتحديد المسؤولية الناشئة عن نشاطها^(٤٢)، إلا أن المادة (١٨) من اتفاقية شيكاغو أجازت تغيير جنسية الطائرة، وذلك بشطب تسجيلها في دولة ما وتسجيلها في دولة أخرى، إذ يترتب على ذلك فقدان الطائرة لجنسيتها السابقة واكتسابها لجنسية مكان التسجيل الجديد^(٤٣).

الفقرة ثالثاً: الآثار المترتبة على اكتساب الطائرة للجنسية

يترتب على اكتساب الطائرة جنسية دولة ما الآثار الآتية :

أولاً: خضوع الطائرة إلى النظام القانوني للدولة التي منحها جنسيتها

يترتب على اكتساب الطائرة جنسية دولة ما خضوعها إلى النظام القانوني لتلك الدولة وسلطانها، إذ تُعدُّ الطائرة كما لو كانت جزءاً من إقليم الدولة، ومن ثم يطبق قانونها على الوقائع أو التصرفات كافة التي تقع على متنها^(٤٤).

وهكذا يبدو بأن تحديد جنسية الطائرة يسهم في تعيين القانون الواجب التطبيق على الوقائع أو التصرفات التي تقع على متنها، وبما يؤدي إلى تفادي المنازعة بشأن القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تقع على متنها عندما تكون الطائرة في أعالي البحار، حيث لا سيادة لدولة معينة^(٤٥). فقانون دولة الطائرة هو أفضل. كما يرى البعض. من قانون الدولة التي تحلق فيها الطائرة أو الدولة التي تهبط فيها وذلك لصعوبة تحديد مكان الواقعة بفعل السرعة التي تنتقل بها الطائرة من مكان إلى آخر^(٤٦)، فضلاً عن الأخذ بقانون آخر كقانون نقطة انطلاق الطائرة أو قانون أول نقطة هبوط يجعل القانون الواجب التطبيق رهين الصدفة، كما لا تسوّغه رابطة

(٤٢) يُنظر: الدكتور خيرى الحسيني ياسين مصطفى، التطورات الجديدة في قانون الطيران الدولي العام بظهور مؤسسات النقل الجوي الدولية، دار وهدان للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٧٦، ص ٧٣.

(٤٣) سنينين في موضع لاحق أن المادة (٣٦) من قانون الطيران المدني العراقي أجازت شطب تسجيل الطائرة.

(٤٤) يُنظر: الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٨٨.

(٤٥) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٤٠.

(٤٦) المصدر نفسه، ص ٤٠.

قوية بالوقائع التي يحكمها، وفيه تجاهل للسيادة الإقليمية في الجو والسيادة الشخصية على الطائرة^(٤٧).

وأخيراً تتبغى الإشارة إلى أن البعض من الفقه يرى بوجوب تطبيق قانون دولة العلم على جميع الوقائع التي تحصل على متن الطائرة عندما لا تكون لدولة الإقليم مصلحة ظاهرة في تطبيق قانونها على الطائرة الأجنبية^(٤٨).

ثانياً: تمتع الطائرة بالحماية القانونية والدبلوماسية

ويترتب كذلك على اكتساب الطائرة جنسية دولة ما تمتعها بالحماية القانونية داخل إقليم الدولة، وبالحماية الدبلوماسية أو القنصلية خارج إقليم الدولة^(٤٩)، سواء في أوقات السلم أو الحرب.

ثالثاً: تمتع الطائرة ببعض المزايا

فضلاً عما تقدّم فإن اكتساب الطائرة لجنسية دولة ما يكسبها امتيازات لا تتمتع بها سوى الطائرات الوطنية، ومنها قصر الملاحة الجوية داخل إقليم الدولة على الطائرات الوطنية، أو قصر سفر الوفود الحكومية أو الدبلوماسية على متن طائراتها الوطنية، وكذلك تقديم بعض أنواع الإعانات أو منحها القروض^(٥٠).

المطلب الثاني تسجيل الطائرة

سبقت الإشارة إلى أن الطائرة تُعدُّ منقولةً ذات طبيعة خاصة تخضع إلى نظام يقترب من النظام الذي يخضع له العقار، إذ فرضت القوانين الوطنية والمعاهدات الدولية وجوب تسجيل الطائرة في سجل خاص وفقاً لإجراءات معينة .

ويهدف نظام تسجيل الطائرة إلى تحقيق أغراض عدّة، منها التحقق من الشروط التي قررها القانون بشأن جنسية الطائرة، وكذلك التحقق من توافر المواصفات الفنية اللازمة في الطائرة ومدى صلاحيتها للطيران بموجب شهادة تصدر عن جهات مختصة .

كما أن التسجيل يسهم في تحديد ذاتية الطائرة، وذلك عن طريق إثبات البيانات الخاصة بها في سجل خاص .

(٤٧) للتفصيل يُنظر: الدكتور إبراهيم فهمي شحاته، مصدر سبق ذكره، ص ٨٦.

(٤٨) المصدر نفسه، ص ٨٨.

(٤٩) يُنظر: الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور هاني دويدار، مصدر سبق ذكره، ص ٢٦.

(٥٠) المصدر نفسه، ص ٢٦.

فضلاً عن وظيفة الإشهار الذي يقوم به السجل الخاص بالطائرات، إذ يُعدُّ هذا السجل أداة لإشهار التصرفات القانونية التي ترد على الطائرة. وقد نظمت اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ الأحكام المتعلقة بالتسجيل، وقررت في المادة (١٩) بأنه " يتم تسجيل الطائرة أو نقل تسجيلها في كل دولة متعاقدة طبقاً لقوانينها "، أي أن الاتفاقية المذكورة أحالت إلى القوانين الوطنية بشأن تقرير الأحكام الخاصة بتسجيل الطائرات. وقد نظمت القوانين الوطنية، ومنها قانون الطيران المدني العراقي، الأحكام المذكورة. وبقصد الوقوف عليها نبين أولاً التعريف بسجل الطائرات وشروط القيد فيه والبيانات الواجب ذكرها فيه (فقرة أولاً) وأنواعه (فقرة ثانياً) وشطب القيد في السجل المذكور (فقرة ثالثاً) .

الفقرة أولاً: التعريف بسجل الطائرات وشروط القيد فيه والبيانات الواجب ذكرها فيه

نصت المادة (٣٣) من قانون الطيران المدني العراقي بأنه " تُعدُّ سلطات الطيران المدني سجلاً خاصاً تسجل فيه الطائرات ... " .

ويتضح من النص المتقدم أن سجل الطائرات، شأنه شأن السجلات الأخرى التي يلزم القانون بعض الجهات بمسكها، هو سجل خاص تسجل فيه الطائرات وفقاً لبيانات محددة بقصد تحديد ذاتيتها والإطلاع على كافة البيانات المتعلقة بها، كالجهة المالكة لها وكافة التصرفات التي ترد عليها .

شروط القيد في السجل :

قررت المادة (٣٣) من قانون الطيران المدني بأنه يشترط للقيد في سجل الطائرات توافر

الشروط الآتية :

- ١- " ألا تكون الطائرة مسجلة في سجل دولة أخرى .
- ٢- أن تكون مملوكة أو مؤجرة بقصد الشراء أو مؤجرة لمدة لا تقل عن ستة أشهر لأشخاص متمتعين بجنسية الدولة.
- ٣- أن تكون حائزة على شهادة صلاحية للطيران سارية المفعول وفقاً للقواعد المقررة" (٥١).

(٥١) كذلك قررت بعض القوانين العربية الشروط الخاصة بتسجيل الطائرة، إذ نصت المادة العاشرة من قانون الطيران اللبناني الصادر بتاريخ ١٩٤٩/١/١١ . المعدل بقانون ١٩٥٥/٥/٢٥ . بأن " يكون في مديرية الطيران المدني لدى وزارة الأشغال العامة سجل لقيد الطائرات ويشترط للتسجيل فيه ألا تكون الطائرة مسجلة في دولة أخرى وأن تكون مملوكة بكاملها للبنانيين أو لشركة تتوافر فيها الشروط الآتية:

- ١- أن يكون جميع الشركاء لبنانيين إذا كانت الشركة من نوع التضامن .
- ٢- أن يكون جميع الشركاء المسؤولين لبنانيين إذا كانت الشركة من نوع التوصية .

ويتضح من النص المتقدم، إنه تطلب ثلاثة شروط لتسجيل الطائرة في السجل الخاص بالطائرات وتتمثل هذه الشروط بما يأتي :

أولاً: عدم تسجيل الطائرة لدى دولة أخرى .

ثانياً: شرط الملكية الوطنية أو حيازتها من أشخاص وطنيين .

ثالثاً: حائزة على شهادة صلاحية الطيران^(٥٢). ونبين هذه الشروط تباعاً :

٣- أن تكون الشركة لبنانية وأن يكون رئيس مجلس إدارتها وأكثريّة أعضائه من اللبنانيين إذا كانت الشركة مساهمة " .

(٥٢) تنبغي الإشارة إلى وجوب توافر شروط عامة في الطيران، وهي شروط يقصد بها مصلحة الدولة، وأخرى تهدف إلى حماية الطائرات وما عليها على وفق الآتي :

النوع الأول: شروط يقصد بها حماية مصلحة الدولة، وتتمثل هذه الشروط بما يأتي :

١- الحصول على ترخيص بالطيران :

قررت المادة (٤) من قانون الطيران المدني بأن " للدولة السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها " . وتبعاً لذلك لا يجوز بمقتضى المادة (٩) من القانون المذكور " لأية طائرة أن تعمل في إقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه إلا بموجب تصريح تصدره وتحدد شروطه سلطات الطيران المدني بعد استطلاع رأي الجهات ذات العلاقة ... " .

٢- وجوب الهبوط والإقلاع من المطارات المعلن عنها وسلوك الطرق المحددة : =

= قررت المادة (٢٠) من قانون الطيران المدني بأنه " تستعمل الطائرات المطارات المعلن عنها وعليها مراعاة القوانين والأنظمة والتعليمات الخاصة بذلك ولا يجوز الهبوط في غير هذه المطارات إلا في الحالات الاضطرارية أو بتصريح من سلطات الطيران المدني... " وكذلك ينبغي على الطائرات أن تسلك الطريق أو الطرق الجوية المحددة لها. ولا يجوز لها أن تسلك منطقة محرّمة أو مقيدة أو خطيرة. والمنطقة المحرّمة وفقاً لما نصت عليه الفقرة (١٨) من المادة (١) من قانون الطيران المدني هي " منطقة محددة من الإقليم والفضاء الجوي تعلن عنها السلطات المختصة ويكون الطيران فيها محرّماً " ، أما المنطقة المقيدة فهي، وكما قررت الفقرة (١٩) من المادة المذكورة " منطقة محددة من الإقليم والفضاء الجوي تعلن عنها السلطات المختصة ويكون الطيران فيها مقيداً بقيود معينة " . وأخيراً فإن المنطقة الخطرة هي، وكما أشارت الفقرة (٢٠) من المادة المتقدم ذكرها، " منطقة محددة من الإقليم والفضاء الجوي تعلن عنها السلطات المختصة لنشاطات خطيرة على الطيران قد تتواجد فيها في أوقات معينة " .

٣- حظر استعمال أجهزة التصوير :

قررت المادة (١٣) من قانون الطيران المدني العراقي بأنه " لا يجوز الطيران فوق إقليم الدولة بطائرات مجهزة بآلات التصوير الجوي واستعمال هذه الآلات إلا بتصريح مسبق من السلطات المختصة ووفقاً للشروط المقررة في هذا القانون " .

٤- حظر استعمال الأجهزة اللاسلكية :

أولاً: عدم تسجيل الطائرة لدى دولة أخرى

فلما كان من غير الجائز، وفقاً لما قررته المادة (١٨) من اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، تسجيل الطائرة في أكثر من دولة واحدة تسجيلاً صحيحاً لما يترتب على ذلك من ازدواج في الأحكام التي تخضع لها الطائرة بين قوانين مختلفة، لذا ينبغي أن تكون الطائرة موضوع التسجيل

نصت المادة (١١) من قانون الطيران المدني العراقي بأنه " لا يجوز تجهيز أية طائرة تعمل في إقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه بأية أجهزة لاسلكية ما لم يكن لديها ترخيص بذلك من السلطات المختصة في الدولة المسجلة فيها، ولا يجوز استعمال هذه الأجهزة إلا في الأغراض الخاصة بالملاحة الجوية وفقاً للشروط المقررة وبمعرفة هيئة قيادة الطائرة " .

٥- حظر نقل بعض المواد :

قررت المادة (١٢) من قانون الطيران المدني العراقي بأنه " لا يجوز أن تنقل بالطائرات إلا بتصريح خاص مسبق من السلطات المختصة ووفقاً للشروط المقررة في هذا الشأن الآتية :

- ١- المتفجرات أو المفرقات إلا ما كان لازماً لتسيير الطائرة أو لإعطاء الإشارات المقررة .
- ٢- المواد النووية والنظائر المشعة وكل ما يتعلق بها .
- ٣- الغازات السامة.
- ٤- الجراثيم والمواد الخطرة .
- ٥- كل شيء يحظر نقله بقرار من السلطات المختصة " .

النوع الثاني: شروط خاصة بالطائرات

وتتمثل بالشروط التي تهدف إلى حماية الطائرة ومن عليها، ومن ذلك ما قررته المادة (١٠) من قانون الطيران المدني العراقي التي نصت على أن " يجب أن تتوافر بالنسبة للطائرات التي تعمل في إقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه الشروط الآتية :

- ١- أن تكون مسجلة في الدولة التابعة لها .
- ٢- أن تكون شهادة صلاحيتها للطيران سارية المفعول صادرة عن الدولة المسجلة فيها الطائرة أو معتمدة منها .
- ٣- أن تحمل بطريقة ظاهرة علامات جنسيتها وتسجيلها وفقاً للقواعد التي تقرها سلطات الطيران المدني .
- ٤- أن تكون مجهزة بالأجهزة والمعدات المقررة .
- ٥- أن يكون أعضاء هيئة القيادة حائزين على إجازات سارية المفعول صادرة عن سلطات الطيران المدني في الدولة المسجلة فيها الطائرة أو معتمدة منها وأن يكونوا بالعدد المقرر في شهادة الصلاحية .
- ٦- أن تكون مؤمنة لصالح طاقمها وركابها وللغير على سطح الأرض وفقاً للقواعد المقررة في هذا الشأن ويجوز لسلطات الطيران المدني إعفاء الطائرات التي تطير بقصد التجربة الفنية أو التعليم من شرط أو أكثر من هذه الشروط " .

غير مسجلة في إقليم دولة أخرى^(٥٣)، فإذا كان قد سبق تسجيلها في دولة أخرى فينبغي شطب القيد المذكور لغرض قبول طلب تسجيلها في سجل الطائرات الخاص. وقد أجازت المادة (١٨) من اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ نقل تسجيل الطائرة من دولة إلى أخرى.

ثانياً: شرط الملكية الوطنية أو حيازتها من أشخاص وطنيين

نظراً لخطورة النشاطات التي تقوم بها الطائرة، وارتفاع قيمتها المالية بالمقارنة مع المنقولات الأخرى، فقد تطلبت المادة (٣٣) من قانون الطيران المدني العراقي لتسجيل الطائرة في السجل الخاص بالطائرات أن تكون الجهة التي قدمت طلب القيد في السجل المذكور . سواء أكان مالك الطائرة أو مستأجرها بقصد الشراء، أو لمدة لا تقل عن ستة أشهر . متمتعاً بالجنسية العراقية، وإذا كانت جنسية الشخص الطبيعي لا تثير إشكالاً، إلا أن الإشكال ينهض بالنسبة لجنسية الشخص المعنوي، فإذا كانت الجهة المالكة للطائرة هي شركة ما فينبغي أن تكون شركة عراقية وفقاً لما قرره المادة (٢٣) من قانون الشركات رقم ٢١ لسنة ١٩٩٧ التي نصت على أن " تكون الشركة المؤسسة في العراق وفق أحكام هذا القانون عراقية" ، إلا أن قانون الشركات . بعد تعديله بالأمر المرقم ٦٤ لسنة ٢٠٠٤ . أصبح يجيز للأجانب تأسيس الشركات العراقية والمساهمة في رأس مالها، ومن ثم فقد تكون الشركة عراقية لكن مؤسسها أو مساهمها أو الشركاء فيها هم أجانب سواء بمجموعهم أو بنسبة منهم^(٥٤)، ولذا كان من المفروض النص صراحةً على وجوب أن يكون المساهمين أو الشركاء في الشركة حائزين على الجنسية العراقية أما في مجموعهم أو في نسبة معينة منهم ووفقاً للاتجاه ذاته الذي قرره القانون اللبناني^(٥٥).

ثالثاً: حائزة على شهادة صلاحية الطيران

وينبغي . فضلاً عما تقدّم . أن تكون الطائرة موضوع التسجيل حائزة على شهادة صلاحية للطيران سارية المفعول، إذ تُعدُّ هذه الشهادة شرطاً لتسجيل الطائرة في السجل الخاص بالطائرات، كما هي شرطٌ لعمل الطائرة في الأجواء العراقية كما سبقت الإشارة إلى ذلك في موضع سابق^(٥٦).

(٥٣) وهو ما يعرف بمبدأ وحدة التسجيل الذي يقضي بعدم جواز تسجيل الطائرة تسجيلاً صحيحاً في أكثر من دولة واحدة في وقت واحد. يُنظر: الدكتور خيرى الحسيني، مصدر سبق ذكره، ص ٧٣.

(٥٤) في هذا التعديل يُنظر: كتابنا الموجز في الشركات التجارية، المكتبة القانونية، بغداد، الطبعة الأولى، ٢٠٠٧، ص ٩٢.

(٥٥) يُنظر ما سبق: ص .

(٥٦) يُنظر ما سبق: ص .

وكذلك تطلبت اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ في المادة (٣١) بوجود " أن يكون لدى كل طائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية شهادة بصلاحياتها للطيران صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة ". وبيّنت في المادة (٣٣) بأنه " تعترف الدول المتعاقدة بصحة شهادات الصلاحية للطيران .. المعتمدة من الدولة المتعاقدة المسجلة بها الطائرة بشرط أن تكون الشروط التي منحت أو اعتمدت بمقتضاها الشهادات معادلة أو أعلى من شروط الحد الأدنى التي تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه الاتفاقية ". وقد قرر الملحق الثامن لاتفاقية شيكاغو الخاص بصلاحية الطائرة للطيران Air Worthiness، هذه الشروط، والذي أصبح نافذاً بتاريخ ١٩٤٩/١٠/١.

ثانياً: البيانات الواجب قيدها في سجل الطائرات

قررت المادة (٣٥) بوجود أن يتضمن القيد الخاص بالطائرة في سجل الطائرات الخاص على البيانات الآتية :

- ١- رقم وتاريخ القيد .
- ٢- علامات الجنسية والتسجيل .
- ٣- البيانات الأساسية عن الطائرة ومحركاتها وشهادة صلاحيتها للطيران .
- ٤- اسم وموطن ومحل إقامة المالك أو المستأجر أو أي تغيير يطرأ على كل منهما .
- ٥- بيان عن كافة الوثائق والعقود الدالة على ملكية الطائرة واستثمارها .
- ٦- كافة الوقائع والتصرفات التي ترد على الطائرة وتاريخ حدوثها .
- ٧- أية بيانات أخرى تقرر سلطات الطيران المدني أن يحتويها السجل " .

الفقرة ثانياً: أنواع سجل الطائرات

أشار قانون الطيران المدني العراقي إلى ثلاث أنواع من سجل الطائرات هم: السجل الوطني والسجل المشترك والسجل الدولي، ونبين الأحكام المتعلقة بكل نوع .

أولاً: السجل الوطني

وهو السجل الخاص الذي تمسكه سلطات الطيران المدني العراقية لتسجيل الطائرات، والذي نظمت أحكامه المواد (٣٣-٣٦) من قانون الطيران المدني. وقد سبقت الإشارة إلى تعريفه وشروط القيد فيه والبيانات الواجب ذكرها فيه في الصفحات السابقة .

ثانياً: السجل المشترك

يعرّف السجل المشترك بأنه سجل تسجل فيه الطائرات المملوكة لمؤسسات نقل جوي دولية أو مشتركة تكون الدولة عضواً فيها. وقد عرّفت الفقرة (٢٥) من المادة (١) من قانون

الطيران المدني العراقي التسجيل المشترك بأنه " التنظيم الذي تسجل فيه الطائرات بمقتضاه في سجل مشترك خاص غير السجل الوطني سواء أكان موحداً أو مجزئاً " .

وقد نظمت المادة (٣٨) من قانون الطيران المدني العراقي الأحكام المتعلقة بالسجل المشترك، إلا أنه قبل البحث في هذه الأحكام لا بُدَّ من الإشارة إلى أن المادة (٧٧) من اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ تضمنت حكماً عاماً يسمح بإنشاء مؤسسات نقل جوية بين دولتين أو أكثر للاستغلال والتشغيل المشترك، إذ نصت على أن " ليس في نصوص هذه الاتفاقية ما يمنع دولتين متعاقدتين أو أكثر من إنشاء مؤسسات للاستغلال المشترك للنقل الجوي أو وكالات دولية للتشغيل المشترك في شأن مؤسساتها الجوية في أي خط أو في أية منطقة على أن يخضع ذلك لأحكام هذه الاتفاقية بما في ذلك الأحكام الخاصة بتسجيل كل اتفاق لدى المجلس. ويقرر المجلس الطريقة التي تتبع في تطبيق الأحكام الخاصة بجنسية الطائرات التي تستغلها المؤسسات الدولية" .

إلا أن اتفاقية شيكاغو لم تتضمن أحكاماً بشأن التسجيل المشترك، وإنما نظمت الأحكام الخاصة بالتسجيل الوطني للطائرات ضمن أحكام المادتين (١٨) و(١٩) والتي سبقت الإشارة إليهما في موضع سابق، وهذا ما مثّل نقصاً اعتور الاتفاقية^(٥٧) عمل على تلافيه قرار مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني الخاص بجنسية وتسجيل الطائرات التابعة لمؤسسات النقل الجوي الدولية في دورته الثانية والستين المنعقدة في ١٤ ديسمبر ١٩٦٧. وقد تضمن هذا القرار إنشاء سجل مشترك بين الدول الأعضاء لمؤسسات الاستغلال الجوي المشترك لتسجيل الطائرات التي يجري تشغيلها بوساطة هذه المؤسسات. ويكون هذا السجل منفصلاً عن السجل الوطني لأية دولة عضو في مؤسسات الاستغلال الجوي المشترك، ويجوز أن يكون هذا السجل موحداً أو مجزئاً، فإذا كان موحداً فينبغي على إحدى الدول الأعضاء في مؤسسات النقل الجوي المشترك مسكه والاحتفاظ به، أما إذا كان مجزئاً فيجوز لكل دولة عضو في المؤسسات المذكورة الاحتفاظ بجزء منه، ولا يجوز تسجيل الطائرة إلا مرة واحدة، وقد أشار القرار المذكور في المادة الثانية إلى تمتع الطائرات المستعملة بوساطة مؤسسات الاستغلال الجوي المشترك بجنسية كل دولة من الدول الأعضاء للهيئة الدولية للاستغلال المشترك^(٥٨). وبصدور هذا القرار أصبح بإمكان الطائرات التابعة لهذه المؤسسات . والتي تجوب الآفاق من دون أن تكون مسجلة في السجلات

(٥٧) يُنظر: الدكتور خيرى الحسيني ياسين مصطفى، مصدر سبق ذكره، ص ٦٨.

(٥٨) ويرى البعض أن قرار مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني المشار إليه في المتن يتعارض مع مبدأ وحدة جنسية الطائرة، هذا المبدأ الذي تقتضيه ضرورة أحكام الرقابة على الملاحة الجوية وعدم تضاربها. يُنظر: الدكتورة حفيظة الحداد، مصدر سبق ذكره، ص ٦٦.

الوطنية للدول الأعضاء . أن تسجل وفقاً لنظام التسجيل المشترك وتحمل علامات هذا التسجيل^(٥٩).

وقد تضمن قانون الطيران المدني العراقي أحكاماً تفصيلية بشأن السجل المشترك نظمتها المادة (٣٨)، وقد نصت هذه المادة على أن " تطبق القواعد التالية عند التسجيل المشترك للطائرات التي تملكها مؤسسة نقل جوي دولية أو مشتركة تكون الدولة عضواً فيها :

- ١- تتفق سلطات الطيران المدني مع سلطات الطيران المدني بالدول الأخرى الأعضاء في المؤسسة على إنشاء سجل مشترك لتسجيل الطائرات التي تملكها المؤسسة على أن يكون هذا السجل منفصلاً عن السجل الوطني طبقاً لحكم المادة (٣٣) من هذا القانون .
- ٢- تتفق سلطات الطيران المدني مع سلطات الطيران المدني بالدول الأخرى الأعضاء في المؤسسة على أن يكون السجل المشترك موحداً أو مجزئاً مع مراعاة الآتي:

أ- في حالة الموافقة على إنشاء سجل مشترك موحد، على سلطات الطيران المدني الاتفاق مع سلطات الطيران المدني بالدول الأخرى الأعضاء في المؤسسة على تحديد دولة من بينها تحتفظ بالسجل المشترك الموحد .

ب- في حالة الموافقة على تقسيم السجل المشترك على أجزاء عدّة على سلطات الطيران المدني الاتفاق مع سلطات الطيران المدني بالدول الأخرى الأعضاء في المؤسسة على احتفاظ أي منها بجزء من هذا السجل .

ج - تسجل الطائرة المملوكة للمؤسسة مرة واحدة فقط في السجل المشترك الموحد أو في الجزء من هذا السجل المشترك الذي تحتفظ به الدولة، ولا يجوز تسجيل الطائرة المذكورة في السجل الوطني للدولة سواء احتفظت بالسجل المشترك الموحد أو بجزء منه .

د - تحمل جميع الطائرات التي تملكها المؤسسة والتي يتم تسجيلها في السجل المشترك أو الموحد أو في جزء منه علامة عامة .

هـ - تُعدّ الطائرات المسجلة على النحو الموضح في هذه المادة كأنها تحمل جنسية كل من الدول الأعضاء في المؤسسة .

٣- تلتزم الدولة بالتضامن مع الدول الأخرى الأعضاء في المؤسسة، بكافة الالتزامات التي يفرضها هذا القانون على دولة التسجيل وتلك التي تفرضها الاتفاقيات الدولية المنظمة للطيران المدني .

٤- مع عدم الإخلال بالمسؤولية التضامنية طبقاً لأحكام الفقرة (٣) من هذه المادة، تقوم الدولة، في حال احتفاظها 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 " .

ويتضح من الأحكام الواردة في هذه المادة بأن السجل المشترك هو سجل مستقل عن السجل الوطني الذي تمسكه سلطات الطيران المدني وفقاً لأحكام المادة (٣٣) من قانون الطيران المدني التي سبق بحثها، إذ لا تسجل في السجل المشترك سوى الطائرات المملوكة لمؤسسات النقل الجوي الدولي المشتركة، والسجل المشترك إما يكون موحداً إذ يتم الاتفاق بين الدول الأعضاء على قيام إحداها بمسك السجل المذكور، أو قد يكون مجزئاً إلى أجزاء عدّة، ويتم الاتفاق بين الدول الأعضاء على تحديد الجزء الذي تحتفظ به كل منهما. وفي الأحوال جميعاً فإن السجل المشترك سواء أكان موحداً أو مجزئاً فإنه من المتعذر تسجيل الطائرة في السجل الوطني للدولة، لعدم جواز تسجيل الطائرة أكثر من مرة^(٦٠). ويترتب على التسجيل في السجل المشترك ما يأتي :

- ١- تمتع الطائرات المسجلة في السجل المذكور بعلامات تسجيل موحدة تختلف عن علامات التسجيل الخاصة بالطائرات المسجلة في السجل الوطني الخاص بالدولة^(٦١).
- ٢- تُعدّ الطائرات المسجلة في السجل المذكور وكأنها تحمل جنسية كل من الدول الأعضاء في مؤسسات النقل الجوي المشتركة.
- ٣- تتحمل الدول الأعضاء في المؤسسات المذكورة كافة الالتزامات التي تفرضها الاتفاقيات الدولية المنظمة للطيران المدني بالتضامن مع الدول الأعضاء الأخرى.

ثالثاً: السجل الدولي

فضلاً عن السجل الوطني والسجل المشترك، فقد يكون سجل الطائرات سجلاً دولياً، وقد عرّفت الفقرة (٢٦) من المادة (١) من قانون الطيران المدني العراقي التسجيل الدولي بأنه " التنظيم الذي تسجل الطائرات بمقتضاه لدى منظمة تتمتع بالشخصية القانونية الدولية" . وقد نظمت المادة (٣٩) من قانون الطيران المدني العراقي الأحكام المتعلقة بالتسجيل الدولي للطائرات، إذ نصت " تطبق القواعد التالية عند التسجيل الدولي للطائرات :

(٦٠) الدكتور أكرم ياملكي، مصدر سبق ذكره، ص ٧٢.

(٦١) المصدر نفسه، ص ٧٢.

- ١- 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 .
 - ٢- لا يجوز التسجيل الدولي للطائرات المملوكة للمؤسسة لدى أكثر من منظمة دولية واحدة في نفس الوقت .
 - ٣- تحمل جميع الطائرات التي تملكها المؤسسة، والتي يتم تسجيلها دولياً، علامة عامة .
 - ٤- تُعدُّ الطائرات المسجلة دولياً على النحو الموضح في هذه المادة كأنها تحمل جنسية كل من الدول الأعضاء في المؤسسة .
 - ٥- تلتزم الدولة، بالتضامن مع الدول الأخرى الأعضاء في المؤسسة، بكافة الالتزامات التي يفرضها هذا القانون على دولة التسجيل وتلك التي تفرضها الاتفاقيات الدولية المنظمة للطيران المدني .
 - ٦- تتفق سلطات الطيران المدني مع سلطات الطيران المدني بالدول الأخرى الأعضاء في المؤسسة على دولة من بينها للقيام بمهام دولة التسجيل، طبقاً للأحكام المقررة بهذا الشأن، وعلى الأخص فيما يتعلق بإصدار شهادات التسجيل وشهادات الصلاحية للطيران وإجازات هيئة القيادة. وتقوم الدولة عند ممارستها لهذه المهام بتنفيذ تعهداتها أصالة أو نيابة عن جميع الدول الأعضاء في المؤسسة " .
- ويتضح من الأحكام الواردة في هذه المادة أن السجل الدولي يختلف عن السجل الوطني والسجل المشترك بكون سجل تمسكه منظمة دولية ذات شخصية معنوية، بينما تتولى الدولة مسك السجل الوطني، أو إحدى الدول أو مجموعة منها مسك السجل المشترك الذي تقدم الإشارة إليه ويترتب على التسجيل الدولي للطائرة الآثار الآتية :
- ١- عدم جواز تسجيل الطائرة دولياً لدى أكثر من منظمة دولية واحدة في وقت واحد، وذلك امتثالاً لمبدأ وحدة التسجيل .
 - ٢- تحمل جميع الطائرات المسجلة لدى المنظمة الدولية علامات تسجيل عامة .
 - ٣- تمتع جميع الطائرات المسجلة في السجل الدولي بجنسية كل من الدول الأعضاء في المنظمة الدولية .

الفقرة ثالثاً: شطب التسجيل

نصت المادة (٣٦) من قانون الطيران المدني العراقي بأنه :

" أولاً: تشطب الطائرة من السجل في الحالات الآتية :

- إذا فقد مالكاها أو مستأجرها جنسية الدولة .

- إذا انتقلت ملكيتها إلى أجنبي .
 - إذا هلكت أو فقدت أو سحبت نهائياً من الاستعمال .
- وتُعدُّ الطائرة في حكم المفقودة عند صدور قرار بذلك من سلطات الطيران المدني .
- ثانياً: على مالك الطائرة أو مستأجرها أن يخطر سلطات الطيران المدني بكل تغيير نصت عليه هذه المادة فور حدوثه مع إعادة شهادة تسجيل الطائرة " .

ويستفاد من النص المتقدم أن أحوال شطب التسجيل تتمثل بما يأتي :

أولاً: فقدان مالك الطائرة أو حائزها سواء أكان مستأجرها بقصد الشراء أو لمدة تزيد على ستة أشهر الجنسية العراقية

فلما كان شرط الملكية الوطنية للطائرة . وكما سبقت الإشارة .^(٦٢) يُعدُّ أحد شروط تسجيل الطائرة في سجل الطائرات الخاص، ومن ثم يترتب على فقدان مالك أو حائز الطائرة الجنسية العراقية شطب تسجيلها، وبغض النظر عن السبب الذي أدى إلى فقدان الجنسية، كإسقاطها أو التخلي عنها لمصلحة جنسية دولة أخرى .

ثانياً: انتقال ملكية الطائرة إلى أجنبي

وتشطب الطائرة من سجل الطائرات إذا انتقلت ملكيتها إلى شخص أجنبي، وسواء أكان شخصاً طبيعياً أم شخصاً معنوياً .

ثالثاً: هلاك الطائرة أو فقدانها

يؤدي هلاك الطائرة في حادث ما، أو فقدانها في ظروف معينة إلى شطب تسجيلها، وفي هذه الحالة ينبغي على سلطات الطيران المدني إصدار قرار بفقدان الطائرة بعد التثبت من واقعة الفقدان ، ومن الممكن أن تشطب الطائرة من السجل الخاص بالطائرات في أحوال أخرى، كحل الشخص المعنوي المالك للطائرة وتصفية أمواله .

المطلب الثالث وثائق الطائرة

فرضت المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية على كل طائرة تعمل في حقل الملاحة الجوية أن تحمل وثائق معينة، فضلاً عن قيام هيئة قيادة الطائرة ومستثمرها بمسك سجلات معينة. وتتجلى أهمية هذا الالتزام بتأمين سلامة الملاحة الجوية وذلك بالتحقق من صلاحية الطائرة وقدرتها على تنفيذ الأعمال التي تضطلع بتنفيذها، وكذلك التحقق من كفاءة الأشخاص الذين يتولون قيادة وتشغيل الطائرة ومدى جدارتهم وأهليتهم على تنفيذ الأعمال الموكلة إليهم، فضلاً عن إمكانية التحقق من بعض الوقائع التي تحصل على متن الطائرة وإثباتها .

(٦٢) يُنظر ما سبق: ص .

ونبين أولاً الوثائق التي ينبغي أن تحملها الطائرة (فقرة أولاً)، والسجلات الواجب مسكها.

الفقرة أولاً: الوثائق التي تحملها الطائرة

نظمت اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ والقوانين الوطنية الوثائق التي تحملها الطائرة، إذ نصت المادة (٢٩) من الاتفاقية المذكورة بأنه " يجب أن تحمل كل طائرة تابعة لدولة متعاقدة في الملاحة الدولية طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية المستندات الآتية :

- أ- شهادة تسجيلها .
- ب- شهادة صلاحيتها للطيران .
- ج- الإجازات الخاصة بكل أعضاء طاقمها .
- د- سجل الرحلات الخاص بها .
- هـ- رخصة جهاز اللاسلكي إذا كان بها مثل هذا الجهاز .
- و- كشف بأسماء الركاب والمكان الذي سافروا منه والمكان الذي يقصدونه إذا كانت تحمل ركاباً .

ز- كشف بالبضائع وإقرار بكل التفصيلات الخاصة بها إذا كانت تحمل بضائعاً " .
وكذلك قرر قانون الطيران المدني العراقي ذات هذا الحكم وقرر في المادة (٨٨) بأنه : " لا يجوز لأية طائرة أن تعمل في إقليم الدولة والفضاء الذي يعطوه إلا إذا كانت تحمل الوثائق والسجلات الواجب حملها بموجب قوانين وأنظمة وتعليمات الدولة المسجلة فيها الطائرة وأية وثائق أو سجلات أخرى تحددها السلطات المختصة في الدولة .

٢- لا يجوز لأية طائرة مسجلة في الدولة أن تبدأ رحلة ما لم تحمل الوثائق والسجلات المنصوص عليها في المادة التالية ويستثنى من ذلك الرحلات التي تبدأ وتنتهي في نفس مطار الدولة دون أن تمر الطائرة خلالها فوق إقليم أية دولة أخرى. وفي هذه الحالة يجوز الاحتفاظ بالوثائق والسجلات المقررة بالمطار بدلاً من حملها بالطائرة " .

وقد حددت المادة (٨٩) من القانون المذكور الوثائق والسجلات التي ينبغي على الطائرة حملها، وميزت بين الرحلات الدولية والرحلات الداخلية، ففيما يتعلق بالرحلات الدولية فإن الوثائق المطلوبة تتمثل بما يأتي :

- أ- شهادة تسجيل الطائرة .
- ب- شهادة صلاحية الطائرة للطيران .
- ج- إجازات أعضاء طاقم الطيران .
- د- سجل رحلات الطائرة والإقرار العام الخاص بالرحلة .
- هـ- رخصة محطة لاسلكي الطائرة .

و - أدلة التشغيل ووثائق الصيانة بالنسبة لعمليات النقل الجوي التجاري أو الأعمال الجوية.
ز - قائمة بشحنة البضائع والبريد وإقرار بكل التفصيلات الخاصة بها إذا كانت الطائرة تحمل بضائعاً أو بريداً .

ح - كشف الحمولة وتوزيعها إذا كانت الطائرة قائمة بعملية نقل جوي تجاري .
ط - أية وثيقة أخرى تحددها سلطات الطيران المدني " .

أما فيما يتعلق بالرحلات الداخلية، فقد قررت المادة المذكورة أعلاه بأنه " تحدد سلطات الطيران المدني من الوثائق والسجلات المنصوص عليها في البند أولاً من هذه الفقرة ما يجب أن تحمله الطائرات في الرحلات الداخلية، ويجوز لهذه السلطات إعفاء الطائرات التي تطير بقصد التجربة الفنية أو التعليم من حمل هذه الوثائق أو السجلات " .

وكذلك قررت الفقرة (٢) من المادة المذكورة بأنه " في جميع الأحوال يجب أن تكون الشهادات والإجازات والوثائق المشار إليها في المادة السابقة سارية المفعول " .

ويظهر من النصوص المتقدمة أن الوثائق التي تطلبها اتفاقية شيكاغو وقانون الطيران المدني العراقي مقررّة لضمان سلامة الملاحة الجوية، وهذا ما يظهر بالوثائق الثلاث الأولى التي أشارت إليها النصوص المتقدمة وهي شهادة تسجيل الطائرة وشهادة صلاحيتها للطيران وشهادات أو إجازات أعضاء طاقم الطائرة .

ويشير البعض من الفقه إلى أن شهادة صلاحية الطائرة للطيران تُعدُّ أهم الوثائق، إذ تفيد بصلاحية الطائرة للملاحة والتحقق من مطابقة الطائرة المصنعة للشروط والتعميمات الخاصة بصناعة الطائرات^(٦٣)، ولا تقل شهادة أو إجازة أعضاء طاقم الطائرة أهمية عن شهادة صلاحية الطائرة للطيران، إذ يفترض في هؤلاء الكفاءة والجدارة في قيادة الطائرة والتغلب على الصعوبات والمخاطر الملازمة للملاحة الجوية .

الفقرة ثانياً: سجلات الطائرة

ينبغي فضلاً عن الوثائق التي تحملها الطائرة أن يقوم القائمين على تشغيل الطائرة أو استثمارها بمسك سجلات معينة. وقد أشارت اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ وقانون الطيران المدني العراقي إلى وجوب مسك سجلات تختلف في مسمياتها، إلا أنها تتشابه فيما تتضمنه من بيانات، ومن هذه السجلات سجل الرحلات والسجل الفني، ففيما يتعلق بسجل الرحلات، فقد نصت المادة (٣٤) من اتفاقية شيكاغو على أن " يحتفظ لكل طائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية بسجل رحلات تفيد به كل مميزات الطائرات وطاقمها وكل رحلة من رحلاتها وذلك بالطريقة التي تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه الاتفاقية " .

(٦٣) يُنظر: الدكتورة حفيظة الحداد، مصدر سبق ذكره، ص ٥٩.

أما فيما يتعلق بالسجل الفني، فقد نصت الفقرة (٢) من المادة (٦٦) من قانون الطيران المدني العراقي على أن :

" على قائد أية طائرة مسجلة في الدولة وتعمل في رحلة نقل جوي تجاري أو عمل جوي أن يدون في السجل الفني للطائرة البيانات الآتية :

- ١- وقت بدء الرحلة ووقت انتهائها .
- ٢- معلومات عن أي عيب فني أو عطل في أي جزء من الطائرة أو أي من معداتها يحدث في أثناء الرحلة، وإذا لم يحدث أو يلاحظ مثل هذا العيب أو العطل فعليه تدوين ما يفيد ذلك في السجل، وعلى قائد الطائرة أن يوقع على مثل هذه البيانات ويؤرخها ... "
- وفضلاً عما تقدم، فقد قررت المادة (٦٨) من قانون الطيران المدني بأنه :
- ١- " يجب الاحتفاظ بالسجلات الآتية لكل طائرة مسجلة في الدولة وتعمل في النقل الجوي التجاري أو الأعمال الجوية :
 - أ- سجل الطائرة .
 - ب- سجل المحرك .
 - ج- سجل المروحة متغيرة الخطوة .
- ٢- يجب تدوين البيانات التي تحددها سلطات الطيران المدني في أي من السجلات الفنية للطائرة، بمجرد ما تسمح الظروف بذلك بعد إتمام العمل الذي تتعلق به هذه البيانات، وعلى ألا يتعدى ذلك سبعة أيام من وقت إتمام العمل .
- ٣- يجوز عند تدوين تلك البيانات في أي من السجلات الفنية للطائرة الإشارة إلى أية وثائق أو مستندات أخرى، وفي هذه الحالة تُعدُّ مثل هذه الوثائق أو المستندات جزء من هذا السجل .
- ٤- يكون مستثمر الطائرة مسؤولاً عن الاحتفاظ بالسجلات الفنية للطائرة لمدة لا تقل عن سنتين من تاريخ التوقف نهائياً عن استعمال مثل هذه الطائرة أو المحرك أو المروحة حسبما تكون الحالة " .

المبحث الثالث

التصرفات القانونية التي ترد على الطائرة

لما كانت الطائرة مالاً منقولاً، ومن ثم فهي من الممكن أن تكون محلاً أو موضوعاً للتصرفات القانونية الجائز إبرامها من بيع أو إيجار أو رهن. ولأهمية هذه التصرفات فقد تكفلت بعض المعاهدات الدولية بتنظيم بعض أحكامها، ومنها اتفاقية الاعتراف الدولي بالحقوق على

الطائرات الموقعة في جنيف في ١٩٤٨/٦/١٩^(٦٤)، وكذلك نظمت القوانين الوطنية بعض الأحكام الخاصة المتعلقة بالتصرفات المذكورة .

ونبحث في الأحكام المتعلقة ببيع الطائرة (مطلب أول)، وإيجار الطائرة وإيجار سعتها (مطلب ثانٍ)، ورهن الطائرة والحجز عليها (مطلب ثالث) .

المطلب الأول بيع الطائرة

يُعدُّ عقد بيع الطائرة أهم التصرفات التي بموجبها تكتسب ملكية الطائرة^(٦٥). إلا أن القوانين الوطنية، ومنها القانون العراقي، لم تتضمن أحكاماً تفصيلية بشأن عقد بيع الطائرة، ومن ثم فإن هذا العقد يخضع إلى أحكام عقد البيع المقررة بمقتضى القواعد العامة، فضلاً عن بعض الأحكام الخاصة الواردة في قانون الطيران المدني، إذ لا يخرج عقد بيع الطائرة في مفهومه العام عن باقي البيوع الأخرى في كونه عقد يلتزم فيه البائع بنقل ملكية طائرة إلى المشتري لقاء ثمن معلوم .

وينبغي أن تتوافر في هذا العقد أركان العقد المقررة بمقتضى القواعد العامة من تراضٍ ومحل وسبب، إلا أن مجرد توافر هذه الأركان لا يكفي لصحة انعقاد العقد المذكور، وإنما تطلبت المادة (٤٠) من قانون الطيران المدني العراقي لنقل ملكية الطائرة " أن يتم بموجب سند رسمي ولا يكون له أثر تجاه الغير إلا بعد قيده في السجل الخاص بذلك " .

ويبدو من هذه النص أن بيع الطائرة ينبغي أن يتم بمقتضى سند أو محرر رسمي، ومن ثم فإن وقوعه في محرر عادي لا يكفي لصحته، وكذلك ينبغي تسجيل البيع في السجل الخاص بالطائرات^(٦٦) الذي سبقت الإشارة في مواضع سابقة وذلك لنفاذ العقد قبل الغير .

(٦٤) وقد صادق العراق على هذه الاتفاقية بموجب القانون رقم ١٩١ لسنة ١٩٨٠ المنشور في الجريدة الرسمية، العدد ٢٧٩٢ في ١ أيلول ١٩٨٠ .

(٦٥) ومن الممكن أن تكتسب ملكية الطائرة عند تصنيعها من جهة ما، وكذلك من الممكن اكتساب ملكيتها بأي تصرف آخر كالهبة أو الوصية أو الميراث .

(٦٦) وهذا ما دعا البعض من الفقه إلى وصف عقد بيع الطائرة بأنه من العقود الشكلية. يُنظر: الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، وذلك بإشارته إلى أحكام قانون الطيران المدني الأردني رقم ٥٠ لسنة ١٩٨٥، ص ٦٢ . وقد أُثير التساؤل في الفقه والقضاء بشأن مدى جواز نقل ملكية الطائرة بمجرد الاتفاق من دون الحاجة إلى تحرير العقد وشهره في السجل الخاص بالطائرات، إذ أجازت بعض أحكام القضاء . وهو الحكم الصادر عن محكمة باو في 17/4/1949, 519, Dalloz 194. نقل ملكية الطائرة بمجرد الاتفاق. إلا أن بعض الفقه عارض هذا الحكم وذهب إلى وجوب تحرير البيع كتابةً وشهره في السجل الخاص؛ وذلك لأنَّ نقل ملكية الطائرة يقترب من نقل ملكية العقار. يُنظر في هذا الخلاف : الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٥٠ .

إلا أنه ينبغي التمييز . كما 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 شرط لنفاذ العقد، وليس شرطاً لصحته^(٦٧) .

وقد منعت المادة (٤١) من قانون الطيران المدني العراقي إجراء أي تصرف قانوني، كالبيع أو الرهن، على أية طائرة مسجلة في السجل الوطني الخاص بالطائرات إلى شخص أجنبي إلا بعد موافقة سلطات الطيران المدني.

ولما كان قانون الطيران المدني العراقي قد تطلب لصحة عقد البيع قبل الغير وجوب قيده في السجل الخاص بالطائرات، ومن ثم فإن ملكية الطائرة تنتقل من تاريخ القيد في السجل المذكور . فالتسجيل في سجل الطائرات . كما يرى البعض . هو ليس مجرد بيّنة أو إثبات للحق، وإنما هو ناقل للملكية بين المتعاقدين واتجاه الغير^(٦٨) .

وإذا كان الوفاء بثمن البيع يتم غالباً بالاتفاق، إلا أن البعض من الفقه يرى بجواز بيع الطائرة بثمن مؤجل استناداً إلى نص المادة (٥٣٤) من القانون المدني التي أشارت إلى أنه " إذا كان البيع مؤجل الثمن جاز للبائع أن يحتفظ بالملكية إلى أن يستوفي الثمن كله حتى لو تم تسليم المبيع "، إذ يُعدُّ هذا النوع من البيوع الشائعة في الولايات المتحدة الأمريكية، إذ لا تنتقل ملكية المبيع . إذا كان الثمن على شكل أقساط . إلا بعد وفاء المشتري للقسط الأخير منه^(٦٩) .

المطلب الثاني

عقد إيجار الطائرة وإيجار سعتها

يُعدُّ عقد إيجار الطائرة . سواء ورد على الطائرة وطاقمها أو بدونه، أم مجرد إيجار سعتها بكاملها أو بجزء منها . من التصرفات الشائعة في الاستغلال الجوي والملاحة الجوية وذلك للمزايا التي يؤمنها، ومن ذلك أنه لا يتطلب دفع أي مقدمة كتلك التي تدفع عند شراء الطائرة فيحقق للمستأجر إمكانية حيازة الطائرة واستعمالها الفوري . كما أن تأجير الطائرات يكون أحياناً هو الوسيلة المتاحة أمام الشركات لاستغلال الطائرة المستعملة التي لا تستطيع بيعها لعدم وجود سوق لها^(٧٠) .

(٦٧) يُنظر: الدكتور أكرم ياملكي، مصدر سبق ذكره، ص ١٣٣ .

(٦٨) يُنظر: ريمون عقل فرحات، مصدر سبق ذكره، ص ٢١٣ .

(٦٩) يُنظر: الدكتور أكرم ياملكي، مصدر سبق ذكره، ص ١١٢-١١٣ .

(٧٠) في مزايا عقد إيجار الطائرة يُنظر: الدكتورة حفيظة الحداد، مصدر سبق ذكره، ص ٧١ .

وفضلاً عما تقدم، فقد تواجه الناقل الجوي ظروف معينة، كأيام الأعياد أو المناسبات التي يكثر فيها السفر من قبل الأفراد، ولا يتمكن الناقل من تنفيذ طلبات هؤلاء بفعل محدودية إمكانياته، فيضطر إلى استئجار طائرة أو طائرات لأجل تنفيذ عقود النقل التي أبرمها. وقد تضمن قانون الطيران المدني العراقي أحكاماً خاصة بعقد إيجار الطائرة وردت ضمن المواد (٤١-٤٨)، وكذلك نظم عقد إيجار سعة الطائرة ضمن المواد (٤٩-٥٣). ونبين هذه الأحكام في فقرتين، نخصص الأولى لعقد إيجار الطائرة، ونبين في الثانية أحكام عقد إيجار سعة الطائرة .

الفقرة أولاً: عقد إيجار الطائرة

عرّفت المادة (٤٢) من قانون الطيران المدني العراقي عقد إيجار الطائرة بأنه " عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بتمكين المستأجر من الانتفاع بطائرته مع هيئة القيادة أو بدونها برحلة أو أكثر أو لعمل جوي أو لمدة معينة وذلك مقابل أجر أو مكافأة ولا يعمل بعقد إيجار الطائرة إلا بعد موافقة سلطات الطيران المدني " .

ويتضح مما تقدم، أن عقد إيجار الطائرة لا يختلف في مفهومه عن عقود إيجار الأموال الأخرى في كونه ينصب على التزام المؤجر بتمكين المستأجر من الانتفاع بالمأجور الذي يتمثل هنا بالطائرة مع هيئة قيادتها أم بدون ذلك لقاء أجر معين . ولهذا العقد ذات خصائص عقد الإيجار بوجه عام، فهو عقد ملزم للجانبين، ومن عقود المعاوضات، فضلاً عن كونه من العقود المحددة .

الصفة الشكلية لعقد إيجار الطائرة :

نصت المادة (٥٤) من قانون الطيران المدني العراقي بأنه " لا يعتد بعقد إيجار الطائرة أو إيجار سعتها ما لم يكن خطياً " . ووفقاً لهذا النص فقد ذهب البعض من الفقه بأن عقد إيجار الطائرة أو إيجار سعتها هو من العقود الشكلية استثناءً من الأصل العام في رضائية العقود، ومنها عقد الإيجار، فينبغي تحرير العقد كتابةً وتسجيله في سجل الطائرات بموافقة سلطات الطيران المدني^(٧١).

التزامات أطراف العقد :

حدد قانون الطيران المدني العراقي التزامات كل من المؤجر والمستأجر في عقد إيجار الطائرة. ففيما يتعلق بالمؤجر فهو يلتزم بما يأتي :

(٧١) الدكتور أكرم ياملي، مصدر سبق ذكره، ص ١٣٩.

أولاً: تمكين المستأجر من الانتفاع بالطائرة، والامتناع عن كل ما من شأنه حرمان المستأجر من ذلك، وهذا ما قرره المادة (٤٢) من القانون المذكور .

ثانياً: يلتزم المؤجر . وفقاً لما قرره المادة (٤٣) من قانون الطيران المدني . بتسليم الطائرة بحالة جيدة وصالحة للملاحة. وينبغي عليه القيام بصيانتها وإجراء الكشوف الفنية اللازمة للتأكد من حالتها وصلاحياتها ما لم يتفق على غير ذلك. وقد عدت المادة (٤٤) من القانون المذكور المؤجر مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عن عيوب الطائرة، إلا إذا أثبت أنه كان يجهل وجودها ولم يكن بإمكانه معرفتها .

ثالثاً: يلتزم المؤجر . إذا كان الإيجار قد ورد على الطائرة وهيئة القيادة . بتجهيزها بهيئة قيادة وطاقم كفوء وبالعدد المناسب .

أما التزامات المستأجر، فتتمثل بما يأتي :

أولاً: دفع بدل الإيجار أو (المكافأة) كما أشارت إلى ذلك المادة (٤٢) من قانون الطيران المدني العراقي.

ثانياً: استعمال الطائرة وفقاً لخصائصها الفنية، وما أعدت لنقله، وإعادتها عند انتهاء العقد في الزمان والمكان المتفق عليه. ويجب على المستأجر كذلك وضع الطائرة تحت تصرف المؤجر والجهات المختصة لإجراء الصيانة والكشوف الفنية ما لم يتفق على خلاف ذلك، وهذا ما قرره المادة (٤٥) من قانون الطيران المدني العراقي.

ثالثاً: بمقتضى المادة (٤٧) من قانون الطيران المدني العراقي يمنع المستأجر من التنازل عن الإيجار للغير إلا بموافقة المؤجر وسلطات الطيران المدني .

وقد عدت المادة (٤٦) من القانون المذكور مستأجر الطائرة مسؤولاً عن الأخطاء التي تقع من أي عضو من أعضاء هيئة قيادة الطائرة وذلك في حال استئجاره الطائرة من دون هيئة قيادة أو بهيئة قيادة تخضع لأوامره. وبخلاف ذلك لا يُعدُّ المستأجر مسؤولاً عن أخطاء هؤلاء إذا استأجر الطائرة بهيئة قيادة تخضع لأوامر المؤجر .

وتتبعي الإشارة أخيراً بأن المادة (٤٨) من قانون الطيران المدني العراقي قررت بأن مالك الطائرة المؤجرة يُعدُّ مسؤولاً بالتضامن مع مستأجرها عن الالتزامات القانونية الملقاة على عاتق المستثمر فيما يتعلق بالطائرة وهيئة قيادتها .

الفقرة ثانياً: عقد إيجار سعة الطائرة

عرّفت المادة (٤٩) من قانون الطيران المدني العراقي عقد إيجار سعة الطائرة بأنه " عقد يحتفظ بموجبه المؤجر بإدارة ملاحتها ويلتزم بتمكين المستأجر من الانتفاع بكامل سعتها أو بجزء منها لرحلة أو أكثر أو لعمل جوي أو لمدة معينة وذلك مقابل أجر أو مكافأة " .

ويتضح مما تقدم، أن عقد إيجار سعة الطائرة يتفق مع عقد إيجار الطائرة بكونه يتضمن التزاماً من جانب المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر طائرة بقصد الانتفاع بها، إلا أنه يختلف عنه في احتفاظ المؤجر بسلطة قيادة الطائرة وتوجيه الأوامر^(٧٢)، ولا أهمية لتأجير الطائرة مع هيئة قيادتها (طاقمها) أم بدون هيئة قيادتها^(٧٣)، ففي عقد إيجار سعة الطائرة يحتفظ المؤجر بكامل سلطاته على الطائرة وطاقمها مقابل التزامه بتمكين المستأجر من استغلال كامل سعة الطائرة أو جزء منها^(٧٤).

ويتميز عقد إيجار سعة الطائرة بذات خصائص عقد إيجار الطائرة التي سبق ذكرها، فهو عقد ملزم للجانبين، ومن عقود المعاوضات، وهو كذلك من العقود الشكلية، إذ تطلبت المادة (٥٤) من قانون الطيران المدني . كما سبقت الإشارة .^(٧٥) وجوب تحريره خطياً. فضلاً عما تقدم، فإن البعض من الفقه يرى بأن هذا العقد هو من قبيل العقود القائمة على الاعتبار الشخصي^(٧٦).

الالتزامات المترتبة على عقد إيجار سعة الطائرة :

يترتب على عقد إيجار سعة الطائرة العديد من الالتزامات في ذمة المؤجر والمستأجر، ففيما يتعلق بالمؤجر فإنه يلتزم بما يأتي :

أولاً: الالتزام بتمكين المستأجر من الانتفاع بسعة الطائرة كلاً أو جزءاً وذلك في المطار المعين.

ثانياً: يلتزم المؤجر بتقديم طائرة من طراز الطائرات المتفق عليها، أي وفق المواصفات المتفق عليها، وبحالة جيدة وصالحة للملاحة، وهذا ما قرره المادة (٥٠) من قانون الطيران المدني العراقي .

ثالثاً: يلتزم مؤجر سعة الطائرة . وفقاً لما قرره المادة (٥١) من قانون الطيران المدني . بتقديم الخدمات الفنية ومراقبتها .

رابعاً: وفقاً لما قرره المادة (٥٣) من قانون الطيران المدني يُعدُّ مؤجر سعة الطائرة مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالغير والناجمة عن عيوب الطائرة أو خطأ قائدها أو باقي أعضاء هيئة قيادتها، وذلك لأنَّ هؤلاء يعدّون تابعين للمؤجر يعملون تحت إشرافه ورقابته .

(٧٢) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٦٥.

(٧٣) المصدر نفسه، ص ٦٥.

(٧٤) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٥٢.

(٧٥) يُنظر ما سبق: ص .

(٧٦) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٥٢.

أما فيما يتعلق بالتزامات المؤجر، فهو يلتزم بما يأتي :

- أولاً: دفع بدل الإيجار المتفق عليه لقاء انتفاعه بسعة الطائرة .
- ثانياً: الالتزام برد الطائرة إلى المؤجر بذات الحالة التي تسلمها .
- ثالثاً: الالتزام باستعمال الطائرة وفقاً للأغراض المحددة في العقد .

وتتبعي الإشارة أخيراً بأن المادة (٥٥) من قانون الطيران المدني العراقي قررت بأنه " لا يجوز لمؤسسات وشركات النقل الجوي الأجنبية تشغيل طائرات مستأجرة من غير جنسيتها في أغراض تجارية من وإلى وعبر الدولة إلا بعد توافر الشروط التي تقرها سلطات الطيران المدني".

المطلب الثالث رهن الطائرة والحجز عليها

يمثل الرهن بوجه عام إحدى وسائل الحصول على الائتمان. وفي نطاق الاستغلال الجوي تبدو الحاجة إلى الرهن ضرورية، وذلك لتطوير صناعة الطائرات وصيانة الأساطيل الجوية أو افتتاح خطوط جديدة أو زيادة عدد الطائرات العاملة في الأسطول الجوي أو لتطوير المنشآت الجوية، ومما لا شك فيه أن هذا الأمر يتطلب رؤوس أموال كبيرة قد لا تكون متوافرة لدى الجهات القائمة على الاستغلال الجوي، هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإنه يقع أحياناً أن يطلب أحد الدائنين الحجز على الطائرة وفاءً للدين الذي له بذمة مالكيها أو مستثمرها .

وقد نظمت بعض الاتفاقيات الدولية الأحكام المتعلقة برهن الطائرة والحجز عليها، ومنها اتفاقية الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات الموقعة في جنيف في ١٩/٦/١٩٤٨، وكذلك المعاهدة المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة بالحجز على الطائرات الموقعة في روما في ٢٩/٥/١٩٣٣، فضلاً عن تنظيم القوانين الوطنية للأحكام المتعلقة بالموضوعين المتقدمين. ونبحت أولاً في الأحكام المتعلقة برهن الطائرة (فقرة أولاً)، والحجز عليها (فقرة ثانياً) .

الفقرة أولاً: رهن الطائرة

نظمت القواعد العامة نوعين من الرهن هما الرهن التأميني وهو لا يرد سوى على العقار^(٧٧)، والرهن الحيازي وهذا النوع يرد على العقار والمنقول على حد سواء، إلا أنه يتطلب لصحة انعقاده . كما هو مقرر . انتقال حيازة المرهون إلى الدائن المرتهن^(٧٨). ولما كان انتقال الحيازة في بعض المنقولات، ومنها الطائرة، من شأنه تعطيل استغلال هذه الأموال، فضلاً عن تحمل المرتهن عبء إدارة هذه الأموال واستغلالها وهو قد لا يكون قادراً على ذلك .

(٧٧) المادة (١٢٨٥) من القانون المدني العراقي .

(٧٨) المادة (١٣٢٢) من القانون المدني العراقي .

لذا نظمت المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية نظاماً خاصاً لرهن الطائرة يكفل الحصول على الائتمان، ويضمن بقاء الطائرة في حيازة المدين الراهن من دون أن يعطل استغلالها. وبالمقابل يعمل على ضمان حق الدائن المرتهن وذلك بتسجيل الرهن في سجل خاص^(٧٩).

وقد أجاز قانون الطيران المدني العراقي رهن الطائرة وتأشير الرهن في السجل الخاص بالطائرات. فإذا كان أحد طرفي عقد الرهن أجنبياً فينبغي وفقاً لما قرره المادة (٤١) من القانون المذكور موافقة سلطات الطيران المدني على تسجيل الرهن في السجل الخاص بالطائرات. وفيما عدا ذلك لم يتضمن قانون الطيران المدني العراقي أحكاماً تفصيلية بشأن الرهن الذي يرد على الطائرة. ولما كان العراق من الدول التي صادقت على الاتفاقية الخاصة بالاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات الموقعة في جنيف في ١٩/٦/١٩٤٨ وذلك بموجب القانون رقم ١٩١ لسنة ١٩٨٠^(٨٠).

وقد تضمنت هذه الاتفاقية أحكاماً خاصة برهن الطائرة ومن ذلك ما أشارت إليه المادة الأولى من أن تتعهد الدول المتعاقدة بأن تعترف ببعض الحقوق على الطائرة ومنها (د- حق الرهن الرسمي، ورهن الغاروقة (المورتجاج) وكل حق مشابه لهما يكون على طائرة ينشأ عن طريق التعاقد ضماناً للوفاء بدين ... " ^(٨١).

وقد تطلبت المادة الأولى من الاتفاقية للاعتراف بالرهن الواقع على الطائرة ما يأتي:

(٧٩) يمثل رهن المنقول من دون الحاجة إلى نقل حيازته إلى الدائن المرتهن وذلك بتأشير في سجل خاص إحدى النظم المعروفة في نطاق القانون التجاري. وقد نظم قانون التجارة رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ هذا النظام ضمن أحكام المواد (١٨٦-٢٠١) إذ يكفي بتأشير رهن بعض المنقولات في دفاتر الجهة التي أصدرت السند، كما هو الحال في رهن الأوراق المالية، وكذلك نظمت بعض القوانين التجارية = الخاصة بإمكانية رهن حقوق الملكية الصناعية أو التجارية، كجواز رهن العلامة التجارية وبإشهار الرهن وتأشير له لدى مسجل العلامات التجارية، كما أشارت إلى ذلك المادة (١٧) من قانون العلامات والبيانات التجارية رقم ٢١ لسنة ١٩٥٧، وكذلك من الجائز رهن براءة الاختراع وتأشير ذلك في السجل الخاص الذي يمسكه مسجل براءة الاختراع والنماذج الصناعية، وكما قضت بذلك المادة (٢٥) من قانون براءة الاختراع والنماذج الصناعية رقم ٦٥ لسنة ١٩٧٠.

(٨٠) المنشور في الوقائع العراقية، العدد ٢٧٩٢ تاريخ ١٢/٨/١٩٨٠.

(٨١) يرى أستاذنا الدكتور أكرم ياملكي أن النص المترجم للاتفاقية المنشور مع قانون التصديق عليها في الجريدة الرسمية، العدد ٢٨٠٦ في ١٢/٨/١٩٨٠ تضمن عبارة (الرهن الرسمي) التي يستخدمها القانون المصري. بدلاً من عبارة الرهن التأميني التي يستخدمها القانون العراقي. وكذلك استخدامه لعبارة (المورتجاج) المأخوذة عن الإنكليزية (Mortgage) وكان من الأولى عدم استخدام هذه العبارة واستخدام عبارة الرهن العائم أو المستمر. مصدر سبق ذكره، ص ١٣٧.

أولاً: وجوب إنشاء طبقاً لقانون الدولة المتعاقدة . أي التي طرفاً في الاتفاقية . إذ تم تسجيل الطائرة وفقاً لجنسيتها وقت إنشاء هذا الحق .
ثانياً: وجوب قيد الرهن في سجل عمومي للدولة المتعاقدة التي تكون الطائرة قد سجلت فيها وفقاً لجنسيتها .

الفقرة ثانياً: الحجز على الطائرة

لما كانت الطائرة، بوصفها مالا، قد تترتب عليها حقوقاً للغير، وهي بحكم طبيعتها ووظيفتها وسيلة دائمة الحركة بين أجواء دول مختلفة، وتتعرض إلى مخاطر قد تؤدي إلى هلاكها. ومن ثم كان لا بُدَّ من وجود قواعد تؤمن للدائنين اقتضاء حقوقهم المترتبة على الطائرة واتخاذ ما يلزم من إجراءات للمحافظة عليها .

وقد نظمت معاهدة روما بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على الطائرات الموقعة في ٢٩/٥/١٩٣٣ الأحكام المتعلقة بالحجز على الطائرات، وكذلك نظم قانون الطيران المدني العراقي هذا الموضوع أخذاً ببعض أحكام هذه المعاهدة، ومحيلاً إلى بعض أحكامها، إذ نصت المادة (٥٦) من القانون المذكور على "وجوب مراعاة أحكام الاتفاقيات الدولية المنظم إليها العراق بشأن الأحكام المتعلقة بالحجز على الطائرات .
ونبحث في نطاق تطبيق معاهدة روما، ومفهوم الحجز التحفظي بمقتضاها، والطائرات التي لا يجوز الحجز عليها، وإجراءات الحجز .

أولاً: نطاق تطبيق معاهدة روما

بمقتضى المادة (١٩) من المعاهدة المذكورة، يقتصر نطاق تطبيق الاتفاقية على كل طائرة مسجلة في إقليم دولة أخرى، ويشترط في الحالة توافر العنصر الأجنبي بين الدولة التي يوقع الحجز على إقليمها وبين الطائرة المزمع توقيح الحجز عليها. أما الطائرات الوطنية التي يطلب أحد الدائنين الحجز عليها في إقليم الدولة التي تتبعها الطائرة، فتطبق بشأنه أحكام القانون الوطني.

ويتضح مما تقدّم، أن معاهدة روما لا تطبق سوى على الطائرة الأجنبية التي يراد تطبيق الحجز عليها في إقليم الدولة^(٨٢).

ثانياً: مفهوم الحجز التحفظي بمقتضى المعاهدة

بيّنت المادة (٢) من معاهدة روما المتقدم ذكرها مفهوم الحجز التحفظي أو الاحتياطي بأنه " كل تصرف أياً كانت تسميته يتم بمقتضاه وقف الطائرة رعاية لمصلحة خاصة تقرره جهة

(٨٢) يُنظر في ذلك: الدكتورة حفيظة الحداد، مصدر سبق ذكره، ص ٧٤-٧٥.

قضائية لصالح دائن أو مالك أو صاحب حق عيني يتقل الطائرة من دون أن يكون بيد الحاجز حكماً واجب التنفيذ أو سند تنفيذي يقوم مقام الحكم " (٨٣).

وكذلك كررت المادة (٥٨) من قانون الطيران المدني العراقي ذات مفهوم الحجز التحفظي الذي قرره معاهدة روما، إذ نصت على أن " يقصد بالحجز التحفظي في مفهوم هذا الفصل كل تصرف أياً كانت تسميته يتم بمقتضاه وقف تشغيل الطائرة رعاية لمصلحة خاصة عن طريق أعوان القضاء أو رجال الإدارة لصالح الدائن أو المالك أو صاحب الحق العيني على الطائرة من دون أن يكون في مقدور الحاجز أن يستند إلى حكم واجب النفاذ يكون قد حصل عليه مقدماً وبالطريق العادي أو يستند إلى سند تنفيذي مساوٍ له. ويُعدُّ حق الحبس الذي يخوله القانون للدائن الذي يحوز الطائرة بغير رضا المستثمر في حكم الحجز التحفظي في مفهوم هذه المادة " (٨٤).

ويتضح مما تقدم، أن الحجز التحفظي أو الاحتياطي على الطائرة لا يخرج في مفهومه عن مفهومه العام الذي يمثل مجموعة من الإجراءات التي يباشرها الدائن الذي لا يملك حكماً قضائياً واجب النفاذ أو سنداً له قوة تنفيذية وذلك بقصد المحافظة على حقوقه .

وقد استبعدت معاهدة روما، وكذلك قانون الطيران المدني العراقي، بعض الإجراءات من الخضوع لأحكامهما ، ومنها الإجراءات التحفظية المتعلقة بمسائل الإفلاس أو عند مخالفة اللوائح الجمركية أو قانون العقوبات أو لوائح البوليس. وهذا ما أكدته المادة (٥٧) من قانون الطيران المدني العراقي، إذ استبعدت من نطاق سريانها " الإجراءات التحفظية الخاصة بدعاوى الإفلاس والدعاوى المتعلقة بديون حكومية ولا على الإجراءات التحفظية التي تتخذ عند مخالفة القواعد والأنظمة الكمركية أو قانون العقوبات أو قواعد وأنظمة الأمن العام " ، إذ تخضع الإجراءات التحفظية بشأن الدعاوى المذكورة إلى القواعد الخاصة المقررة بشأنها وفقاً لأحكام القانون الوطني .

(٨٣) يرى البعض من الفقه بأن عبارة (أياً كانت تسميته) الواردة في النص قد وضعت بقصد الحد من الخلاف الذي يمكن أن يثور في القوانين الوطنية بشأن التسمية التي تعتمدها هذه القوانين بالنسبة للإجراء التحفظي، فضلاً عن أن معاهدة روما تبدو ذات فائدة بالنسبة للقوانين الوطنية التي لا تنظم إجراءات الحجز التحفظي، إذ بالإمكان الرجوع إليها. يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٥٧.

(٨٤) ينتقد بعض الفقه عبارة (تصرف) الواردة في هذه المادة والأصح أن يقال عبارة إجراء. يُنظر: الدكتور أكرم ياملكي، مصدر سبق ذكره، ص ١٥٥.

الطائرات التي لا يجوز الحجز عليها :

بمقتضى المادة (٣) من معاهدة روما لا تخضع الطائرات الآتية لإجراءات الحجز التحفظي المقررة بموجب المعاهدة :

أولاً: الطائرات المخصصة لخدمة الدولة بصفة مطلقة بما فيها خدمة البريد فيما عدا المخصصة لخدمة (أغراض) التجارة

لا تخضع طائرات الدولة المخصصة للمرافق العامة ، كالطائرات العسكرية أو طائرات الشرطة أو الكمارك أو البريد أو الحجر الصحي وغيرها إلى إجراءات الحجز التحفظي الواردة في معاهدة روما وذلك بقصد ديمومة نشاط المرفق العام الذي خصصت لخدمته^(٨٥). ويجب أن تكون الطائرة مخصصة فعلاً وعلى وجه الإطلاق لخدمة أحد مرافق الدولة، والمعيار المعتمد هنا هو أداء الطائرة خدمة عامة للدولة، وليس معيار ملكية الطائرة^(٨٦). فلو كانت الطائرة مملوكة ملكية خاصة واستأجرتها الدولة للعمل في أحد المرافق العامة فإنها لا تخضع لأحكام المعاهدة^(٨٧). وخلافاً لما تقدم فإن طائرات الدولة المخصصة للأغراض التجارية، كتنقل البضائع أو الركاب فهي تخضع لأحكام المعاهدة ويجوز الحجز عليها .

ثانياً: الطائرات التي تعمل فعلاً وعلى وجه الإطلاق للخدمة على خط جوي عام منتظم وكذلك طائرات الاحتياط التي لا غنى عنها

فلا يجوز الحجز على الطائرات التي تعمل فعلاً وعلى وجه الإطلاق لخدمة خط جوي منتظم وذلك بهدف الحفاظ على ديمومة الخدمة، فضلاً عن عدم الخشية على حقوق الدائنين طالما أن الطائرات تغادر وتعود بانتظام، ومتى حصل الدائن على سند تنفيذي جاز الحجز عليها. أما الطائرات التي تعمل على خطوط جوية غير منتظمة . أي من دون أن يكون لديها مواعيد مغادرة وهبوط معروفة . فإنه بالإمكان الحجز عليها. ولا يجوز كذلك الحجز على الطائرات الاحتياط التي توضع في خدمة خط جوي منتظم وذلك للحجة ذاتها التي قرر بموجبها منع الحجز على الطائرات العاملة فعلاً على خدمة خط جوي منتظم، وهي تأمين استمرار الخدمة، إذ تحل الطائرة الاحتياط محل إحدى الطائرات التي أصبحت غير صالحة للخدمة وإن بشكل مؤقت^(٨٨) .

(٨٥) يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٥٨.

(٨٦) الدكتورة حفيظة الحداد، مصدر سبق ذكره، ص ٧٦.

(٨٧) المصدر نفسه، ص ٧٦.

(٨٨) يُنظر: الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٧١.

ثالثاً: الطائرات المخصصة لعمليات نقل الأشخاص أو أموال بمقابل متى كانت على وشك الرحيل، ما لم يكن الأمر متعلق بدين تم التعاقد عليه بشأن الرحلة التي ستقوم بها الطائرة أو بسبب دين نشأ خلال الرحلة

يتضح من النص المتقدم، أنه يشترط لعدم إمكان الحجز على الطائرة ما يأتي:

أولاً: أن تكون الطائرة على وشك الرحيل .

ثانياً: ألا يكون الدين الذي من أجله يراد إجراء الحجز التحفظي على الطائرة متعلقاً بالرحلة ستقوم بها الطائرة^(٨٩). فإذا كان أجنبياً فلا يجوز الحجز^(٩٠) .

ويرى البعض بأن الطائرة تكون متأهبة للإقلاع متى كان من المقرر أن تغلق في اليوم ذاته الذي يروم فيه الدائن إيقاع الحجز الاحتياطي عليها^(٩١). وقد أخذت المادة (٥٩) من قانون الطيران المدني العراقي بذات هذه الأحكام، إذ نصت على أنه " ١ - لا يوقع الحجز التحفظي على ما يأتي:

أ- الطائرات المخصصة بصفة مطلقة لخدمة الدولة بما فيها خدمة البريد عدا الطائرات المخصصة لأغراض تجارية .

ب- الطائرات المستعملة فعلاً وبصفة مطلقة على خط جوي منتظم وكذلك الطائرات الاحتياطية التي لا غنى عنها .

ج - أية طائرات أخرى مخصصة لنقل الأشخاص أو الأموال مقابل أجر أو مكافأة متى كانت على وشك الرحيل لمثل هذا النقل إلا في الحالة التي يتعلق فيها الأمر بدين تم التعاقد عليه بشأن الرحلة التي تكون الطائرة على وشك القيام بها أو بدعوى نشأت عن ذلك خلالها.

٢- لا تسري أحكام هذه المادة على الحجز التحفظي الذي يوقعه المالك الذي فقدَ حيازة طائرته بفعل غير مشروع " .

إجراءات الحجز :

لم تتضمن معاهدة روما ١٩٣٣ تفاصيل بشأن الإجراءات الواجب إتباعها عند إيقاع الحجز التحفظي أو الاحتياطي، وإنما تركت هذا الأمر لأحكام القوانين الوطنية. وقد سَوَّغ

(٨٩) الدكتور حفيظة الحداد، مصدر سبق ذكره، ص ٧٨.

(٩٠) فيجوز مثلاً لمورد المواد الغذائية المخصصة لخدمة المسافرين خلال الرحلة والذي لم يستوفِ حقوقه الحجز على الطائرة ضماناً لاستيفاء هذه الحقوق. يُنظر: الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور هاني دويدار، مصدر سبق ذكره، ص ٣٦.

(٩١) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٦٠.

البعض من الفقه عدم تنظيم المعاهدة لإجراءات الحجز بصعوبة توحيد ذلك دولياً، ومن ثمّ يفضل أن يترك ذلك للمشرع الوطني، الذي عليه أن يأخذ بنظر الاعتبار منع وقوع حجوزات القصد منها مجرد الإخلال بالملاحة الجوية، كذلك عليه الاهتمام بالإجراءات التي من شأنها الرفع الفوري للحجز بعد إيقاعه، ومقتضى ذلك عدّ النزاعات الناشئة عن الحجز من المسائل المستعجلة^(٩٢).

أما قانون الطيران المدني العراقي، فقد تضمن بعض الأحكام بشأن إيقاع الحجز وترك تنظيم باقي المسائل إلى الأحكام الواردة في قانون المرافعات المدنية، ومن هذه المسائل :

أولاً: وجوب تعيين مالك الطائرة أو مستثمرها حارساً عليها

نصت المادة (٦١) من قانون الطيران المدني بأنه " إذا وقع حجز تحفظي على الطائرة لا يجوز أن يعيّن حارساً عليها غير مالكةا أو مستثمرها إذا كان أحدهما المدين أو من يقوم مقامهما ولا يمنع الحجز من قيام الحارس باستثمار الطائرة بموجب قرار الجهة التي أوقعت الحجز " .

ومن الجلي أن الغاية من هذا الحكم هو تمكين المالك أو المستثمر من استغلال الطائرة وعدم تعطيل استثمارها، إلا أنه يشترط موافقة الجهة التي أصدرت قرار الحجز على ذلك .

ثانياً: إمكانية تفادي الحجز بتقديم كفالة تغطي مقدار الدين

أجازت المادة (٦٠) من قانون الطيران المدني العراقي تقديم كفالة تحول من دون وقوع الحجز أو تمكّن من رفعه فوراً بعد وقوعه، وهذه الكفالة ينبغي أن تغطي مقدار الدين والمصاريف وتخصص للوفاء بالدين .

ثالثاً: وجوب تسجيل الحجز في السجل الخاص بالطائرات

قررت المادة (٦٣) من قانون الطيران المدني بأنه " استثناءً من القواعد العامة المطبقة بشأن الحجز على المال المنقول، يسجل الحجز في سجل الطائرة بناءً على طلب الدائن " . ويبدو بأن إشهار الحجز على وفق النص المذكور قصد به إعلام الغير به .

رابعاً: وجوب الفصل بشكل مستعجل في الحجز الواقع على الطائرة

تلافياً لتعطيل استغلال الطائرة لمدة طويلة، فقد ألزمت المادة (٦٤) من قانون الطيران المدني العراقي بوجوب الفصل بصفة مستعجلة في المنازعات المتعلقة بحجز الطائرات .

(٩٢) يُنظر: الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٧٢-٧٣.