**التنظيم القانوني لجنسية الطائرة (دراسة مقارنة)**

**اعداد الباحثين: م.م. عباس صاحب علي و م.م. حسنين مكي جودي**

**كلية الدراسات الانسانية الجامعة ـ قسم القانون**

**الملخص**

That it is agreed that natural persons are the only ones who are entitled to citizenship, then a secret that principle to legal persons, and the development of laws urgent need appeared to also grant citizenship to the ship. Despite being movable tangibles and lack of access to legally moral personality, but the personification of the ship became in effect under the civil status enjoyed and that the law treats the treatment of persons, when the plane appears, the debate over granting citizenship plane or not begun, there are scholars who called for the treatment of treatment ground transportation where limited to customize and differentiate certain signs, there is no need to treat the treatment of the ship, because the plane flying back atmosphere of a particular state. Hence we have marked titled (the legal regulation of the nationality of the aircraft compared to the study) to determine the importance of granting citizenship plane and how organized laws.

**المقدمة**

**اولا: موضوع البحث**

ان من المتفق عليه ان الشخاص الطبيعيين هم وحدهم من لهم الحق في التمتع بالجنسية، ثم سرى ذلك المبدأ الى الاشخاص المعنويين، وبتطور القوانين ظهرت الحاجة الملحة الى منح الجنسية للسفينة ايضا، بالرغم من كونها من المنقولات المادية وعدم تمتعها بالشخصية المعنوية قانونا، الا ان شخصنة السفينة صار معمولا به بموجب الحالة المدنية التي تمتع وان القانون يعاملها معاملة الاشخاص، عند ظهور الطائرة، بدأ النقاش بشأن منح الطائرة الجنسية من عدمه فهناك من الفقهاء من دعا الى معاملتها معاملة وسائل النقل البرية حيث يقتصر على تخصيصها وتمييزها بعلامات معينة، ولا داعي لمعاملتها معاملة السفينة، لان الطائرة تحلق اجواء عائدة لدولة معينة. ومن هنا جاء بحثنا الموسوم بعنوان (التنظيم القانوني لجنسية الطائرة ـ دراسة مقارنة) لمعرفة مدى اهمية منح الطائرة الجنسية وكيف نظمتها القوانين.

**ثانيا: اهمية البحث**

شغل موضوع جنسية الطائرة المختصين من القانونيين في باريس عام 1910 وجمعية القانون الدولي في نيويورك عام 1930، وغرفة التجارة الدولية في اجتماعها المنعقد في واشنطن عام 1931، حيث ارست اتفاقية شيكاغو الدولية للطيران الموقع عليها من الدول المشاركة في المؤتمر الدولي في الولايات المتحدة الامريكية عام 1944 في مادتها السابعة عشر منها على مبدا تمتع الطائرة بجنسية الدولة التي يتم تسجيله فيها بقولها (تحدد جنسية الطائرة بجنسية الدولة التي يتم تسجيلاها في سجلاتها)، وتنص في المادة العشرون منها على انه (كل طائرة مستخدمة في الملاحة الجوية الدولية، تحمل علامات جنسية دولة التسجيل).

فأصبح بمقتضى هذه النصوص جنسية للطائرة، ولا يجوز ان يكون هناك تعدد للجنسية الا في حالات استثنائية. وتبرز اهمية تلك الجنسية ايضا في معرفة تبعية الطائرة وتحديد القانون الواجب التطبيق على التصرفات القانونية والجرائم التي تقع على متنها.

**ثالثا: مشكلة البحث**

تبرز مشكلة البحث في معرفة ما هو المعيار او الضابط لمنح الجنسية للطائرة، حيث اختلف الفقهاء في تحديد معيار عام لمنح الجنسية، فمنهم من طرح فكرة الاشراف من قبل الدولة كمعيار لمنح الجنسية ومنهم من أكد على ضابط التسجيل، وكذلك ضابط جنسية المالك وغيرها، كما تظهر لنا مشكلة القانون الواجب للتطبيق على الوقائع التي تحدث في متن الطائرة اثناء تحليقها او جثمانها في المطار، وماهي الاحكام التي تطبق عليها عند فقدانها الجنسية.

وهل ان منح الجنسية للطائرة الوطنية فائدة مرجوة تمييزها عن الطائرات الاجنبية، وهنا نأمل ان نحل تلك المشاكل من خلال بحثنا.

**رابعا: نطاق البحث**

ان بحث موضوع جنسية الطائرة أكثر بحاجة الى دراسة منهجية تعتمد اسلوب المقارنة لما يحويه من افكار معقدة ومسائل خلافية، ولهذا سوف نعتمد اسلوب المقارنة بين القوانين، لذا سيكون الاصل الذي ننطلق منه قانون الطيران المدني العراقي الى جانب الاتفاقيات الدولية والتشريعات المقارنة.

**خامسا: خطة البحث**

سنتناول موضوع التنظيم القانوني لجنسية الطائرة، من خلال مبحثين الاول سيكون بعنوان مفهوم جنسية الطائرة مقسمين اياه الى مطلبين الاول سنبحث فيه سنبحث فيه التعريف بجنسية الطائرة مقسمين اياه الى فقرتين متعاقبتين الاولى نبحث فيها التعريف بالطائرة ثم التعريف بجنسيتها ثانيا اما المطلب الثاني فسنبحث فيه معيار منح الجنسية للطائرة مقسمين اياه ثلاث فقرات متعاقبات اولهما نبحث فيها الجدل الفقهي حول منح الجنسية للطائرة والثانية سنتكلم فيها عن ضابط جنسية الطائرة والثالثة سنتكلم فيها عن مبدا وحدة الجنسية. ما المبحث الثاني سيكون بعنوان الاحكام المترتبة على منح الجنسية للطائرة سنقسمه ايضا الى مطلبين سنتناول في المطلب الاول تسجيل الطائرة والمميزات الخاصة بالطائرات الوطنية وسنقسمه الى فقرتين الاولى سنبحث فيها تسجيل الطائرة والفقرة الثانية سنبحث فيها المميزات الخاصة بالطائرات الوطنية، اما المطلب الثاني سنبحث فيه القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث في الطائرة و فقدانها للجنسية وسنقسمه الى فقرتين الاولى سنبحث فيها القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث في الطائرة اما الفقرة الثانية سنبحث فيها فقدان الطائرة للجنسية.

**المبحث الاول**

**مفهوم جنسية الطائرة**

في ظل نظام اقتصادي قائم على الملكية الفردية ويضفي صفة المال على الاشياء من حيث قابليتها لان تكون محلا لحق الملكية اساسا. لكن نظر لخطورة النشاط الجوي، نجد ان الفقهاء يدعون الى ان يكون للدول اشراف فعال على الطائرات، ولكي يتحقق هذا الاشراف من جانب الدول لابد من تقرير تبعية تلك الطائرة لدولة معينة حتى يمكن للدولة ان تمنحها الجنسية ويستتبع ذلك ضرورة تقيدها في سجلات خاصة، وبوصفها مالا فلابد من تسجيل الاعمال القانونية المتعددة التي ترد عليها كالبيع لفرد او لشركة لا ينتمي الى الدولة المسجلة فيها بجنسيته في السجل الذي تسجل فيه عند منحها الجنسية لأول مرة.

يرى جانبا من الفقه انه لا حاجة لمنح الطائرة الجنسية لان الجنسية لا تمنح الا للأفراد، لكن لو نظرنا من جانب اخر ان الشركات هي ليست افرادا وان كانت من اشخاص القانون فهي مع ذلك تمنح الجنسية لوجود نظام قانوني اعتبرها من اشخاص القانون، اذن فالطائرة تحمل تجمعا بشريا اثناء رحلاتها، وهذا التجمع البشري هو الذي يراد الحاقه في المقام الاول بسيادة دولة معينة.

من كل ما تقدم لابد لنا من معرفة ما المقصود بالطائرة وجنسيتها ثم معرفة اراء الفقهاء في منح الجنسية وضابط منحها لذا سوف نقسم هذا المبحث الى مطلبين الاول سنبحث فيه التعريف بجنسية الطائرة مقسمين اياه الى فقرتين متعاقبتين الاولى نبحث فيها التعريف بالطائرة ثم التعريف بجنسيتها ثانيا اما المطلب الثاني فسنبحث فيه معيار منح الجنسية للطائرة مقسمين اياه ثلاث فقرات متعاقبات اولهما نبحث فيها الجدل الفقهي حول منح الجنسية للطائرة والثانية سنتكلم فيها عن ضابط جنسية الطائرة و الثالثة سنتكلم فيها عن مبدا وحدة الجنسية.

**المطلب الاول**

**التعريف بجنسية الطائرة**

لابد لنا قبل الولوج في بيان ماذا نعني بجنسية الطائرة لابد لنا من معرفة هذه الالة التي يستوجب منحها الجنسية وهل ان كل الة طائرة ممكن ان تمنح الجنسية ام ان هناك انواع خاصة تمنح الجنسية دون غيرها من الآلات الطائرة، لذلك سنقسم هذ المطلب الى فقرتين متعاقبتين الاولى نبحث فيها التعريف بالطائرة والثانية سنتكلم فيها عن التعريف بجنسية الطائرة.

**اولا / التعريف بالطائرة**

استهوت اجنحة الطيور فكر الانسان فقرر ان يصنع لنفسه اجنحة يطير بها في الفضاء وحاول كثيرون ان يحلقوا بأجنحة صناعية لكنهم أخفقوا في ذلك واول محاولة ناجحة للإنسان كانت في اواخر القرن الثامن عشر، اذ تمكن اثنان من الفرنسيين من الطيران عام 1783 فوق باريس بواسطة الة تسمى (البالون) منفوخ بالهواء الساخن وكان من تصميم (منجو ليفيه). (1)

وفي بداية القرن التاسع عشر ظهرت الة ذات محركات كبيرة سميت بالطائرات حيث بنى الاخوين (ديلبرو ارفيل) طائرة ذات سطحين، وقد عرفها القانون الفرنسي الصادر سنة 1922 بانها (مجموعة اجهزة الارتفاع والتحليق في الجو)، لكن يعاب على هذا التعريف بأنه سيشتمل على اجهزة اخرى الى جانب الطائرة كالصواريخ والمناطيد وكما انه لم يهتم بالغرض الاساسي من صناعة الطائرة الذي يتمثل بنقل البضائع والاشخاص.

وقد عرفتها معاهدة شيكاغو الصادرة سنة 1944 بانها (الجهاز الذي يستطيع البقاء في الجو بواسطة رد فعل الهواء) (2)، وهذا التعريف قد اقتبس من معاهدة باريس الصادرة سنة 1919 والذي اخذ بها قانون الطيران المدني المصري رقم 28لسنة 1981في المادة السابعة منه والمطابقة للمادة الثالثة عشر من قانون الطيران المدني السعودي والتي تطابق المادة الاولى من قانون الطيران المدني العراقي حيث جاء بالفقرة الاولى منها بانها (اي الة في استطاعتها ان تستمد بقائها في الجو من ردود فعل الهواء الغير المنعكسة من سطح الارض وتشمل كافة المركبات آلهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات ذات الاجنحة الثابتة والمتحركة) (3).

لكن يعاب على هذه التعاريف بانها ذات مفهوم واسع اذ انها تشتمل كل الة تستطيع التحليق بغض النظر عن الغرض المخصصة له وان كانت لا تشترك مع الطائرة في غرضها الخاص بنقل البضائع والاشخاص، والتي في بعض الاحيان قد تتعرض لحوادث تؤدي الى اتلاف الطائرة بالكامل واصابة الغير او الركاب او البضائع بضرر مما يستوجب معرفة القانون الواجب التطبيق حتى يتمكن المضرور من الحصول على تعويض مناسب.

وتعرفها وثائق التأمين على الطائرة بأنها (تلك الطائرة المذكورة في الجدول مع مكائنها والاجهزة القياسية الخاصة بها مع اية اجهزة او الات وأدوات اضافية تذكر بشكل صريح في الجدول) (4)، الا انه ايضا لم يفرق ما بين الطائرة والاجهزة الاخرى لذا من كل ما تقدم، يمكن القول بان الطائرة هي (الالة التي تستطيع الارتفاع عن سطح الارض بواسطة قوة محركة ويكون غرضها نقل الاشخاص والبضائع).

او يمكن القول انها (جسم ذو حركة ديناميكية أثقل من طبقات الهواء ويمكن له الارتفاع عن سطح الارض وغرضه نقل الاشخاص والبضائع) (5).

**ثانيا /جنسية الطائرة**

تبرز جنسية الطائرة كأحد العناصر التي تتألف منها الحالة المدنية بغرض تعيينها تعيينا ذاتيا وتمييزها عن غيرها من الطائرات. والجنسية في الاساس ترجمة لرابطة قانونية وسياسية بين الشخص ودولة معينة، فهي التي تمييز المواطن عن الاجنبي، وبالتالي تحدد مدى تمتع الشخص بالحقوق والالتزامات والتكاليف العامة في الدولة، كما تبدوا اهمية الجنسية ايضا على المستوى الدولي حيث يتمتع الشخص بالحماية الدبلوماسية لدولته حال وجوده خارج اقليمها(6).

والجنسية بمعناها السابق لا تمنح الا للأفراد اما الاشياء والاموال فليس لها جنسية، حيث ابدى الفقهاء تحفظهم تجاه فكرة الجنسية للطائرة باعتبارها مالا منقولا، ومع ذلك فقد ايد فقهاء القانون الجوي ما اجمعت عليه التشريعات من ضرورة تمتع الطائرة بالجنسية نظرا لوجود علاقة قوية ومتبادلة بين الدولة والطائرة.،فهذه الاخيرة تمارس الملاحة الجوية في فضاء الدول حيث لا توجد سيادة على ذلك الفضاء لأي دولة، ومن ثم فلأيمكن لأي مركز قانوني ان ينشأ الامن خلال ربط تلك الطائرة بدولة معينة أي منحها الجنسية(7)، وتخول هذه الجنسية الدولة بفرض قانونها على تلك الطائرة بهدف تنظيم سلوك الاشخاص على الموجودين على متنها، وعليه فان الجنسية امر ضروري لضمان التنظيم القانوني لمجتمع الطائرة خلال تحليقها في اعالي الفضاء(8).

اذن فكل طائرة يجب ان يكون لها جنسية أي يجب ان تحمل على ظهرها علامة مميزة لها، ونعني به علم الدولة الذي تنتمي اليها. وهي بهذا لا يمكن لها ان تحمل أكثر من علم دولة والا كانت اعتبرت بدون جنسية. والطائرة بدون جنسية تعتبر طائرة قرصنة خارجة عن القانون وبالتالي عدوا مشتركا لكافة الدول بحيث يكون للدول اعتراضها ومصادرتها(9)، ومن ناحية اخرى فأنها تكون خاضعة للسيادة الشخصية وليس الاقليمية اذن سيادة الدولة تمتد اليها وان كانت خارج اقليمها.

وبهذا الصدد ارست المادة السابعة عشر من اتفاقية شيكاغو الدولية للطيران الصادرة بتاريخ 7/ 12/ 1944 والمصادق عليها في العراق بالقانون رقم 6 لسنة 1947 (ان الطائرة تتمتع بجنسية الدولة التي تسجل في سجلاتها الخاصة بوسائط النقل)، كما تنص المادة الثامنة عشر من الاتفاقية المذكورة على (عدم جواز تسجيل الطائرة في أكثر من دولة مع جواز نقل جنسيتها من دولة لأخرى) (10)، كما نصت المادة التاسعة عشر منها على ان تحديد شروط تسجيل الطائرات في السجلات الخاصة بها لغرض منحها الجنسية امر متروك للقوانين الداخلية في الدول المختلفة، حيث تنص المادة الرابعة والثلاثون من قانون الطيران العراقي رقم 48 لسنة 1974 المعدل على (تتمتع كل طائرة يتم تسجيلها في السجل المشار اليه في المادة السابقة بجنسية الدولة وعليها ان تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها). (11)

يفهم من النص اعلاه ان الطائرة العراقية تتمتع بالجنسية العراقية التي تمنحها سلطة الطيران المدني بعد ان تسجل في السجل الخاص بتلك السلطة وعليها ان تحمل علامات جنسيتها التي تحددها تلك السلطات وتشطب الطائرة من السجل وتسحب عنها الجنسية العراقية إذا فقد مالكها الجنسية العراقية او إذا انتقلت ملكيتها الى أجنبي.

وتظهر اهمية تحديد الجنسية بالنسبة للطائرة من حيث تطبيق القانون الواجب التطبيق على الجرائم التي ترتكب على متنها اذ بالتثبت من جنسيتها تحدد صفتها الوطنية او الاجنبية ويتم تعيين المحكمة المختصة والقانون الواجب التطبيق في الجرائم التي ترتكب اثناء طيرانها في الفضاء الجوي (12)، حيث ان الطائرات العسكرية والزراعية والمختبرات تكون جزء من اقليم الدولة التي تمتع بجنسيتها سواء كانت محلقة في اجواء فضائية اقليمية لدولة اجنبية او لنفس الدولة التي منحتها الجنسية.

وفي العراق لا يجوز لأي طائرة عسكرية التحليق فوق اقليم العراق او آلهبوط فيه الا بموجب معاهدة او اتفاقية تكون الدولة طرفا فيها او بموجب تصريح خاص من السلطات العراقية المختصة ويجب ان تحمل تلك الطائرة العلامات الدالة على جنسيتها بشكل واضح، وبهذا فانه يطبق قانون جنسية الطائرة على كل الوقائع والاعمال التي تحدث في الطائرة المدنية اثناء طيرانها اينما وجدت الا إذا كانت مبادئ القانون الدولي تقضي بخلاف ذلك او كانت هناك اتفاقية دولية تقضي بتطبيق قانون اخر(13).

ومن خلال ما تقدم يمكن القول بان جنسية الطائرة تعني (الرابطة القانونية التي تحدد تبعية المنقول بدولة معينة ويطبق قانونها على الوقائع التي تحدث في ذلك المنقول اينما وجد).

**المطلب الثاني**

**معيار منح الجنسية للطائرة**

اختلف الفقهاء حول مدى امكانية منح الجنسية للطائرة وما هو ضابط منح الجنسية للطائرة فيذهب البعض منهم الى رفض اضفاء الجنسية على الطائرة في حين البعض الاخر يضفي عليها الجنسية ولكن بشرط معينة لذا سنقسم هذا المطلب الى ثلاث فقرات نبحث في الاولى الجدل الفقهي حول منح الجنسية للطائرة والثانية نبحث فيها ضابط منح الجنسية للطائرة وفي الثالثة سنتكلم عن مبدأ وحدة الجنسية.

**اولا: الجدل الفقهي حول منح الجنسية للطائرة.**

يذهب الفقهاء الى رفض اضفاء صفة الجنسية على الطائرة ويذهب اصحاب هذا الاتجاه الى حجج رئيسية ثلاث:

1ـ ان رابطة الجنسية ماهي الا رابطة انتماء وولاء بين الفرد والدولة. وبهذا المعنى فهي رابطة معنوية ووجدانية لأتأتى لغير الفرد الشعور بها، والطائرة ماهي الا جمال يأخذ حكم الاموال المنقولة في القانون، وبالتالي تنتفي اية رابطة ولاء وانتماء بينها وبين احدى الدول (14).

2ـ انه لا ينبغي قياس الطائرة على السفينة كما يذهب مؤيدو فكرة جنسية الطائرة.

ذلك ان الضرورات العملية من بقاء السفينة مددا طويلة في اعالي البحار غير خاضعة لسيادة دولة معينة هي التي دعت الى الحاقها بدولة محددة،لكي يحكم قانونها الوقائع والعلاقات التي تنشأ اثناء تواجدها في اعالي البحار، ام الطائرة فعادة تحلق في الفضاء الجوي لأحدى الدول وان كانت تجوب اجواء اعالي البحار فسرعان ما تدخل اقليم دولة معينة وتخضع لسيادتها فلا حاجة اذن لإضفاء الجنسية على الطائرة (15).

3ـ ان القول بتمتع الطائرة بجنسية دولة محددة من شأنه اعاقة تداول الطائرات مما له اثر على نشاط الطيران ذاته. ويضرب في سبيل ابراز هذه الحجة المثال الاتي: (لو ان شركة امريكية تمارس نشاطها في فرنسا وقامت بشراء طائرة فرنسية فأنها ملزمة بتسجيل الطائرة في الولايات المتحدة الامريكية ليتسنى لها الحصول على الجنسية الامريكية)

الا انه جانب كبير من الفقه لم يقتنع بتلك الحجج واعتبرها حجج واهية واستند في منح الجنسية للطائرة على اعتبارات عملية عديدة للقول بوجوب تمتع الطائرة بالجنسية:

1ـ يجب ان تتوفر في الطائرة شروط صلاحية معينة، ونظرا للمخاطر الجسام التي تتعرض لها الطائرة اثناء الطيران لابد من فرض رقابة فعالة على صلاحية الطائرة للملاحة الجوية، ولا يتأتى الاشراف الفعال الامن قبل دولة محددة تتبعها الطائرة.

2ـ ان من دواعي الامن من جانب ومواجهة شراسة المنافسة بين مشروعات النقل الجوي من جانب اخر تفرض على كل دولة تحديد ماهية الطائرات التي تجوب اجوائها فلا تسمح للطائرات الاجنبية بالتحليق الا بموجب تصريح بذلك.

وقد تقصر النشاط الداخلي على طائراتها الوطنية دون الاجنبية.

3ـ ان الطائرات تمثل عنصرا هاما من عناصر الثروة القومية، ويمكن للطائرات الوطنية ان تؤدي خدمات لازمة للدولة في اوقات الحروب او الازمات، لذلك لابد من تحديد ماهية الطائرات الوطنية الملزمة بتلبية نداء الدولة التي تتبعها في هذه الاوقات.

4ـ وردا على حجة معارضي فكرة اضفاء الجنسية على الطائرة والقائلة بأنها غالبا ما تحلق في الجو الاقليمي لأحدى الدول فان ذلك لا يمنع من ضرورة تعيين القانون الواجب التطبيق على الوقائع والعلاقات الناشئة على تحليق الطائرة في اجواء الا تخضع لسيادة دولة معينة، حتى وان كان مالها آلهبوط او المرور بأقاليم دولة من الدولة.(16)

من كل ما تقدم نجد ان الفقهاء أكدوا على ضرورة منح الجنسية للطائرة حتى يتمكن القضاء من تطبيق القانون الواجب التطبيق على الاحداث التي تجري داخل الطائرة وهذا ما تأكده قوانين الدول اذ تنص الرابعة والثلاثون من قانون الطيران المدني العراقي والمطابقة للمادة التاسعة عشر من قانون الطيران المدني الاردني (تتمتع كل طائرة يتم تسجيلها في السجل المشار اليه في المادة السابقة بجنسية الدولة وعليها ان تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها).

**ثانيا: ضابط منح الجنسية الطائرة**

بعد ان استقر الفقهاء على ضرورة منح الجنسية للطائرة، اختلفوا في ضوابط منح الجنسية واهم الضوابط التي قال بها الفقهاء:

**1ـ ضابط دولة الانشاء**

يؤدي تبني هذا المعيار الى اكتساب الطائرة لجنسية الدولة التي صنعت بها واهمية هذا المعيار تبدو من الدولة التي تنشئ الطائرة و تصنعها انما يحق لها ان تحتفظ بهذا العنصر الجديد من عناصر ثروتها القومية فتظل الطائرة تابعة لها وتخضع لأشرافها وتسخرها لخدمة الدولة عن تثور الحاجة اليها.

ولكن قيل في انتقاد هذا الضابط ان الطائرة قد يتم تصنيعها في بلد معين ثم تنتقل ملكيتها الى مؤسسة تابعة لدولة اخرى بل ان المؤسسة الاجنبية يمكن ان تكون هي طالبة بناء الطائرة وصنعها اذن لا ينفع هذا الضابط في تحديد معيار لمنح الجنسية للطائرة. (17)

**2ـ ضابط جنسية المالك**

مؤدى هذا الرأي ان الطائرة تكتسب جنسية الشخص المالك لها، فاذا كان المالك فردا تبعت الطائرة جنسيته، اما إذا كان على شكل شركة فأن الطائرة تكتسب جنسية الدولة التي يوجد بها مركز ادارة الشركة الرئيسي، ذلك ان ضابط مركز الادارة الرئيسي هو المحددة لجنسية الشركات وان مركز الاستغلال لا يصلح كضابط لتحديد جنسية الطائرة لان الغالب ان يكون نشاط الطائرة نشاطا دوليا فلا يقتصر استثمارها على دولة بعينها وانما تمتد الى عدة دولة. (18)

**3 ـ ضابط التسجيل**

تكتسب الطائرات، وفقا لهذا الضابط، جنسية الدولة التي يتم فيها تسجيلها، وقد تبنت اتفاقية شيكاغوا هذا الضابط اذ تنص في المادة السابعة عشر منها على (تحمل الطائرة جنسية الدولة التي سجلت في سجلاتها)، وقد اشار البعض الى ما يسمح به هذا المعيار الشكلي من تحايل وذلك من اجل اضفاء جنسية دولة محددة على الطائرة وابتغاء الحصول على بعض المزايا، الا انه يراعي ان القوانين الوطنية هي التي تحدد شروط تسجيل الطائرات في الدولة وهي كفيلة بوضع الضوابط وفرض القيود لمنع أي تحايل تجاه احكام القانون (19).

ايا كان شأن الخلاف الفقهي فالقانون الوضعي العراقي والقوانين المقارنة كالقانون اللبناني والاردني بعد التصديق على اتفاقية شيكاغو، قد تبنى معيار ضابط التسجيل لتحديد جنسية الطائرة فالطائرة التي يتم تسجيلها في العراق هي وحدها من تكتسب الجنسية العراقية، وهذا ما اكدته المادة الرابعة والثلاثون من قانون الطيران المدني العراقي والمقابلة للمادة التاسعة عشر من قانون الطيران المدني الاردني والمادة التاسعة من قانون الطيران المدني اللبناني بقولها (تتمتع كل طائرة يتم تسجيلها في السجل المشار اليه في المادة السابقة بجنسية الدولة وعليها ان تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها)(20).

**ثالثا: مبدأ وحدة الجنسية**

تنص المادة الثامنة عشر من اتفاقية شيكاغو على (انه لا يجوز تسجيل الطائر ة في أكثر من دولة في ان واحد)، ويتتبع ذلك عدم تمتع الطائرة سوى بجنسية واحدة مادام ضابط التسجيل هو المحدد لتلك الجنسية، وهذا ما يعرف بمبدأ وحدة الجنسية، وقد اخذ به المشرع العراقي في المادة الثالثة والثلاثين من قانون الطيران المدني العراقي اذ جاء في الفقرة الاولى منها (الا تكون الطائرة مسجلة في سجل دولة اخرى) والمقابلة للمادة الثامنة من قانون الطيران المدني اللبناني التي تنص على (يجب ان يكون لكل طائرة جنسية، ولا يجوز ان يعترف لها بأكثر من جنسية واحدة في ان واحد).(21)

والحكمة من وراء تبني هذا المبدأ تتمثل في تفادي التضارب بين احكام القوانين المختلفة في حالة تمتع الطائرة بأكثر من جنسية وبصفة خاصة فيما يتعلق بأحكام الرقابة على الملاحة الجوية، فضلا عن الصعوبات التي تنشأ عند تقرير مسؤولية الدولة عن اهمالها في الاشراف على الطائرة حيث يتعقد البحث عن الدولة المسؤولة فعلا من بين دول متعددة او ان تضطر الجماعة الدولية الى تقرير نوع من التضامن السلبي بينها جميعا مع افتراض اهماله جميعا، مع افتراض اهمالها جميعا.

ويثور التساؤل عن حكم جنسية الطائرات التي تملكها وتستغلها مؤسسات دولية؟ للا جابة نقول واجهت اتفاقية شيكاغو هذا الفرض اذ نصت المادة السابعة والسبعون منها على انه (لا يمنع من انشاء مؤسسات للاستغلال المشترك للنقل الجوي او وكالات دولية للتشغيل المشترك بين دولتين او أكثر من الدول المتعاقدة).(22)

لكن الاتفاقية لم تحدد جنسية الطائرات بل احالة الامر الى منظمة الطيران المدني الدولي، ليقرر الطريقة التي تتبع في تطبيق الاحكام الخاصة بجنسية الطائرات التي تستغلها المؤسسات الدولية.

وقد أصدر المجلس المذكور قرارا عام 1968 اذ جاء في مادته الثانية (ان الطائرات التابعة لمؤسسات نقل دولية تعتبر كأنها متمتعة بجنسية كل دولة من الدول المكونة للهيئة الدولية للاستغلال المشترك) كما نص على وجوب اقامة سجل مشترك بين دول الاعضاء لتسجيل الطائرات يكون مستقلا ومنفصلا عن السجلات الوطنية لهذه الدول.

**المبحث الثاني**

**الاحكام المترتبة على منح الجنسية للطائرة**

لكي تكتسب الطائرة الجنسية لابد من ان يتم تسجيلها في السجل الوطني لدولتها بعد توفر شروط معينة يطلبها التسجيل، هذا من ناحية كما ان تمتع الطائرة بالجنسية يمنحها مميزات خاصة تختلف عن الطائرات الاجنبية كما ان اكتساب الطائرة للجنسية يؤدي الى تطبيق القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث في داخلها اثناء تطبيقها، لكن هذا لا يعني ان الطائرة لا تفقد الجنسية بل هناك حالات لفقدان الطائرة لجنسيتها.لذا سوف نقسم هذا المبحث الى مطلبين سنتناول في المطلب الاول تسجيل الطائرة والمميزات الخاصة بالطائرات الوطنية وسنقسمه الى فقرتين الاولى سنبحث فيها تسجيل الطائرة والفقرة الثانية سنبحث فيها المميزات الخاصة بالطائرات الوطنية، اما المطلب الثاني سنبحث فيه القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث في الطائرة و فقدانها للجنسية وسنقسمه الى فقرتين الاولى سنبحث فيها القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث في الطائرة اما الفقرة الثانية سنبحث فيها فقدان الطائرة للجنسية

**المطلب الاول**

**تسجيل الطائرة والمميزات الخاصة بالطائرات الوطنية**

يترتب على منح الجنسية للطائرة لابد من تسجيلها في سجل خاص بالطائرات الوطنية ولكن قد تكون الطائرة مشتركة ما بين اكثر من دولة في هذه الحالة تسجل في السجل المشترك، وتحصل على جنسية الدول المالكة، كما ان الطائرات الوطنية تمتاز بمميزات خاصة عند منحها الجنسية لذا سنقسم هذا المطلب الى فقرتين الاولى سنبحث فيها تسجيل الطائرة والفقرة الثانية سنبحث فيها المميزات الخاصة بالطائرات الوطنية.

**اولا: تسجيل الطائرة**

ذكرنا ان المادة السابعة عشر من اتفاقية شيكاغو لعام 1944 تبنت معيار دولة تسجيل الطائرة لتحديد جنسيتها. وقد صادق العراق على هذه الاتفاقية فصارت جزءا من نظامه القانوني، وبالتالي تكتسب الطائرة الجنسية العراقية إذا تم تسجيلها في العراق.

ولما كانت المادة التاسعة عشر من اتفاقية شيكاغو تنص على ان (تسجيل الطائرة او نقل تسجيلها يجب ان يتم في كل دولة متعاقدة طبقا لقوانينها الداخلية) لذا فأن تسجيل الطائرة في العراق وبقية الدول يخضع لقانون الطيران المدني الخاص بكل دولة.

ويخضع تسجيل الطائرات في العراق لأحكام الباب الثالث الفصل الاول من قانون الطيران المدني العراقي المعدل وطبقا للمادة الثالثة والثلاثون والمقابلة للمادة العاشرة من القانون اللبناني انه (تعد سلطات الطيران المدني سجلا خاصا لتسجيل الطائرات...) كما تتضمن المادة اعلاه شروط تسجيل الطائرات العراقية.(23)

لكي تسجل الطائرات بالعراق يشترط ان تكون مملوكة او مؤجرة لمدة لا تقل عن ستة أشهر لعراقي وان لا تكون مسجلة في دولة اخرى وان تكون حاصلة على شهادة صلاحية الطيران وان تكون سارية المفعول.

فان كانت الطائرة مملوكة لفرد او أكثر كان تكون مملوكة على الشيوع فلا بد من ان يكونوا جميعا من حاملي الجنسية العراقية، اما اذا كان المالك من الشركات فنلاحظ ان القانون اللبناني قد نظم هذا الامر في المادة العاشرة من قانون الطيران المدني اللبناني التي نصت في (1ـ ان يكون جميع الشركاء من اللبنانيين اذا كانت الشركة من شركات التضامن 2ـ ان يكون جميع الشركاء المسؤولين لبنانيين اذا كانت من شركات التوصية 3ـ ان تكون الشركة لبنانية و ان يكون رئيس مجلس ادارتها واكثرية اعضائها من اللبنانيين اذا كانت شركة مساهمة) ولا يوجد مقابل لهذا النص في قانون الطيران المدني العراقي لكن يمكن القول بأنه لا مانع من تطبيقه في العراق، اذا ان اشتراط المشرع العراقي ان يكون مالك الطائرة عراقيا حتى تمنح الجنسية فهذا يمكن تطبيقه على الشركات كونها ايضا تملك طائرات، فلابد اذن من التفرقة بين الشركات المختلفة، فاذا كانت الشركة من شركات التضامن لابد ان يكون الشركاء فيها من العراقيين. اما إذا كانت الشركة من الشركات المساهمة فلابد من ان تكون الشركة عراقية، وضابط تحديد جنسية الشركات هو موقع مركز ادارتها الرئيسي الفعلي فلابد ان يقع هذا المركز في العراق ويضاف الى ذلك ضرورة ان تكون اغلبية اعضاء مجلس الادارة من العراقيين وان يكون رئيس مجلس الادارة عراقي الجنسية وان كانت من شركات التوصية، فلا بد من تمتع جميع الشركاء المتضامنين فيها بالجنسية، ويلاحظ انه لم يرد ذكر للشركة ذات المسؤولية المحدودة لكن قياسا على حكم الشركات المساهمة يمكن القول بضرورة ان تكون الشركة ذات المسؤولية المحدودة عراقية ومديرها عراقيا.ان ما تقدم من تسجيل الطائرة وشروط تسجيلها يخص التسجيل في السجل الوطني، لكن هناك نوع اخر من التسجيل يسمى التسجيل المشترك للطائرات، ان هذا التسجيل يشكل بين مجموعة من الدول او الاشخاص الاعتباريين تابعين لها ويتم تنظيمه وفقا للقوانين الداخلية لتلك الدول، وتعتبر الطائرة المسجلة في السجل المشترك او في السجل الدولي، كأنها تحمل جنسية كل من الدول الاعضاء في المؤسسة و يتضح مما تقدم ان الطائرة لها اكثر من جنسية واحدة، وهذا ما يسمى بتعدد الجنسية و هذا يخالف القواعد العامة في القانون.

وبهذا الصدد تنص المادة الثامنة والثلاثون من قانون الطيران المدني العراقي على (تطبق القواعد التالية عند التسجيل المشترك للطائرات التي تملكها مؤسسة نقل جوي دولية او مشتركة تكون الدولة عضوا فيها:

1ـ تتفق سلطات الطيران المدني مع سلطات الطيران المدني بالدول الاخرى الاعضاء في المؤسسة على انشاء سجل مشترك لتسجيل الطائرات التي تملكها المؤسسة على ان يكون هذا السجل منفصلا عن السجل الوطني الذي تحتفظ به الدولة طبقا لحكم المادة 33 من هذا القانون) وتنص الفقرة الثانية على انه (.... تعتبر الطائرات المسجلة على النحو الموضح في هذه المادة كأنها تحمل جنسية كل من الدول الاعضاء في المؤسسة). وهذا يدل على مبدأ تعدد الجنسيات الممنوحة للطائرة (24).

**ثانيا: ـ المميزات الخاصة بالطائرات الوطنية**

درء لمنافسة مؤسسات النقل الجوي الاجنبية قد تمنح الدولة لطائراتها الوطنية امتيازا بالنقل الداخلي. ويترتب على ذلك ان الطائرات الوطنية هي وحدها القادرة على العمل على خطوط النقل الداخلية ويمتنع على الطائرات الاجنبية العمل على هذه الخطوط. الا ان هذا الامتياز قد يتقرر كأصل عام مع تخويل السطات المختصة الحق في منح بعض الاستثناءات على ضوء احتياجات النقل الداخلي. (25)

كذلك قد تمنح الدولة طائراتها الوطنية بعض الحقوق كحق الحصول على اعانات مالية تيسر عليها تمويل رحلاتها المختلفة، كما ان الدولة تمدها بالحماية الدبلوماسية اثناء تواجدها في اقليم الدولة الاجنبية.

كذلك فان الدولة تعتبر كفيل للطائرة باحترامها لالتزاماتها وتعد الدولة مسؤولة عنها في نطاق القانون الدولي العام، وان تحديد جنسية الطائرة يساعد على تعيين القانون المختص الذي يسري على الوقائع التي تحدث في الطائرة، فالطائرة تنتقل بسرعة فائقة من سماء دولة الى سماء دولة اخرى، وقد تطير في سماء اعالي البحار حيث لا سيادة لدولة معينة عليه. وان تطبيق قانون على الطائرة يؤدي الى استبعاد الكثير من النزاعات التي تدور حول تحديد القانون الواجب التطبيق على التصرفات والوقائع التي تحدث في متنها، وان هذا القانون هو أفضل من القوانين الاخرى التي اقترحها البعض مثل قانون الدولة التي تحلق فوق اقليمها وقانون دولة الهبوط، ان هذه القوانين الاخيرة صعبة التحديد، نظر لصعوبة تحديد مكان وقوع التصرف او الواقعة، بسبب انتقال الطائرة بين الدول في وقت قصير فضلا، عن ان هذه الدول، لا يكون لها مصلحة او صلة في تطبيق احكامها (26).

ان تطبيق قانون علم الطائرة يجد له سندا في القانون البحري على اساس ان الطائرة كالسفينة تعد امتدادا لا اقليم الدولة التي تحمل جنسيتها كما ينفع في تحديد القانون عندما تحلق الطائرة في سماء فوق اعالي البحار.

يذهب بعض الشراح الى ابعاد هذا القانون في المسائل الجزائية عندما يكون الضحية من جنسية الدولة التي حطت فيها الطائرة او ان الجريمة وقعت في الطائرة بعد هبوطها فيها، وبهذا الصدد فان اتفاقية طوكيو الموقعة عام 1963 والخاصة بتحديد القانون الواجب التطبيق على ما يقع في الطائرة من جرائم، حيث توجه هذه الاتفاقية على الاخذ بمعيار الجنسية لتحديد القانون الواجب التطبيق أي ان تختص دولة تسجيل الطائرة بمحاكمة الاشخاص عن الجرائم والافعال التي تقع على متن الطائرة، الا اذا تخلت دولة التسجيل بأراداتها عن اختصاصها لدولة اخرى او كان قانون دولة التسجيل يحيل الى دولة اخرى (27).

**المطلب الثاني**

**القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث في الطائرة وفقدانها الجنسية**

لابد من وجود قانون يطبق على الوقائع التي تحدث في متن الطائرة، فاذا ما ارتكبت جريمة داخل الطائرة فهل سنطبق قانون جنسية الطائرة ام سنطبق قانون دولة الهبوط، او قانون دولة الاقلاع، وان منح الطائرة الجنسية لا يعني انها لن تفقدها مستقبلا بل يمكن ان يتحقق سبب من اسباب الفقدان وبالتالي تفقد الجنسية.

لذا سنقسم هذا المطلب الى فقرتين الاولى سنبحث فيها القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث في الطائرة والثانية سنبحث فيها فقدان الطائرة للجنسية.

**اولا: القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث في الطائرة**

اختلف الفقه حول القانون الواجب التطبيق على الجرائم والوقائع التي تتم على متن الطائرة، فقد قيل بتطبيق قانون الدولة التي تحلق في سمائها وحجة اصحاب هذا الراي ان الفضاء الجوي الذي يعلو اقليم تلك الدولة جزء لايتجزء من هذ الاقليم فتمتد اليه سيادتها، واهم ما وجه اليه من انتقاد يتمثل في ان الواقعة قد تحدث في متن الطائرة وهي تحلق فوق اعالي البحار العالية او مناطق لا تخضع لسيادة ثمة دولة، وبالتالي لا يحكم هذه الواقعة أي قانون، كما ان الواقعة قد تكون منبتة الصلة بالدولة التي تحلق الطائرة في فضائها الجوي بأن يكون اطرافها من الاجانب فضلا عن عدم تمتع الطائرة بجنسيتها وعدم مساس الواقعة بأمنها (28).

لذلك فان بعض الفقهاء توجهوا الى القول بتطبيق قانون دولة الهبوط، وسند هذا الرأي بعض الاعتبارات العملية اذ ان دولة آلهبوط هي التي يمكنها جمع الادلة واجراء المعاينات اللازمة، الا انه قيل في الرد على ذلك ان دولة آلهبوط قد لا يكون لها مصلحة في التدخل إذا كانت الواقعة لا تمس أمنها وأمن رعاياها، وذهب فريق على العكس من ذلك بقولهم بضرورة تطبيق قانون دولة الاقلاع. ويمكن توجيه نفس الانتقاد الموجه الى الرأي السابق ان الواقعة قد تكون منبتة الصل بالدولة مما لا يحقق لها مصلحة في مد سيادتها الى هذه الواقعة. (29)

ويذهب جانب هام من الفقه الى ضرورة تطبيق قانون دولة علم الطائرة ويقيس أنصار هذا الراي الطائرة على السفينة. فكما تخضع الوقائع التي تحدث على متن السفينة لقانون علمها يجب ان تخضع الوقائع التي تحدث في الطائرة لقانون العلم ايضا، لكن قيل في ان الواقعة قد تكون ماسة بأمن الدولة التي تحلق الطائرة بفضائها الجوي ويتعين في هذه الحال تغليب قانون هذه الدولة الاخيرة على قانون علم الطائرة(30).

لم تستقر الجماعة الدولية على تطبيق قانون جنسية الطائرة او قانون علم الطائرة الا عند توقيع اتفاقية طوكيو لعام 1963 المتعلقة بالجرائم والافعال التي ترتكب على متن الطائرة، حيث ان هذه الاتفاقية بهذا المعيار على اطلاقه.

وقد تبنت تلك الاتفاقية معيار علم الطائرة كقاعدة عامة لتحديد القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث في متنها، وذلك بنصها في المادة الثالثة منها على ان (تختص دولة تسجيل الطائرة بمباشرة اختصاصها القضائي فيما يتعلق بالجرائم والافعال التي ترتكب على متن الطائرة).

وبما ان تسجيل الطائرة هو معيار تحديد الجنسية فأن القانون الواجب التطبيق هو قانون علم الطائرة او جنسية الطائرة، وبهذا الصدد تنص المادة الثانية والتسعون بعد المئة في فقرتها الخامسة على (يطبق قانون جنسية الطائرة على الوقائع والاعمال التي تحصل في اثناء طيرانها اينما وجدت، الا إذا كانت مبادئ القانون الدولي الخاص المسلم بها تقضي بغير ذلك، او اذا اختار الاطراف قانون اخر واجب التطبيق).

الا ان هذه الاتفاقية لم تأخذ بهذا المعيار على اطلاقه بل اعطت الافضلية لقانون دولة السطح أي قانون الدولة التي توجد فيها الطائرة على اقليمها وذلك في خمس حالات وردة على سبيل الحصر هي:

أ ـ إذا امتد إثر الجريمة الى اقليم الدولة.

ب ـ إذا كان مرتكب الجريمة او المجني عليه من رعايا هذه الدول او المقيمين فيها.

ج ـ إذا كان من شأن الجريمة المساس بأمن الدولة.

د ـ إذا كانت الواقعة تمثل مخالفة للقواعد التي تحكم الملاحة الجوية في هذه الدولة.

هـ ـــ إذا كان فرض الاختصاص ضروريا لتمكين دولة السطح من الوفاء بالتزاماتها الدولية.

اما فيما يتعلق بنطاق تطبيقها فهي تطبق على كل الجرائم التي ينطبق عليها القانون الجنائي لاية دولة متعاقدة مادام ان الاختصاص قد انعقد لها، وبالنسبة الى الافعال التي لا تعتبر جرائم ولكن من شأنها تهديد سلامة الطائرة او الاشخاص او الاموال او الاخلال بنظام الطائرة وتعريضها للخطر. (31)

وعلى ذلك تكون الاتفاقية قد احالت الى القانون الداخلي للدولة التي انعقد لها الاختصاص القضائي، فاذا انعقد الاختصاص للمحاكم العراقية فأن جميع الجرائم المنصوص عليها في قانون العقوبات او في القوانين الخاصة تخضع لأحكام الاتفاقية، ويرجع في تكييف الافعال المقترفة الى احكام القانون الداخلي.

وتنص الفقرة الثانية من المادة العاشرة من اتفاقية طوكيو على سريان احكامها على الوقائع والافعال التي ترتكب على متن الطائرة وهي في حالة طيران او فوق سطح اعالي البحار او فوق أي منطقة اخرى تقع خارج اقليم أي دولة. وتعتبر الطائرة في حالة طيران منذ لحظة إطلاق قوتها المحركة بغرض الاقلاع حتى لحظة اكتمال الهبوط، ويترتب على احكام هذه الاتفاقية انها لا تسري اذا حدثت الواقعة والطائرة رابضة على ارض المطار.

**ثانيا: فقدان الطائرة للجنسية**

تفقد الطائرة جنسيتها عندما تفقد أحد الشروط اللازمة لاستمرار تسجيلها، وان قانون الطيران المدني العراقي لم يستعمل مصطلح فقدان الجنسية وانما استخدم مصطلح تشطب الطائرة من السجل.

اذ نصت المادة السادسة والثلاثون من قانون الطيران العراقي والمطابقة للمادة احدى وعشرون من قانون الطيران المدني الاردني والمقابلة للمادة السابعة والعشرون من قانون الطيران الجزائري على حالات فقد الطائرة للجنسية بقولها:

اولا: تشطب الطائرة من السجل في الحالات الاتية:

أـ إذا فقد مالكها او مستأجرها جنسية الدولة.

ب ـ إذا انتقلت ملكيتها الى أجنبي.

ج ـ إذا هلكت او فقدت او سحبت من الاستعمال نهائيا. وتعتبر الطائرة بحكم المفقودة عند صدور قرار بذلك من سلطات الطيران المدني.

ثانيا: على مالك الطائرة او مستأجرها ان يخطر سلطات الطيران المدني بكل تغيير نصت عليه هذه المادة فور حدثه، مع اعادة شهادة تسجيل الطائرة).

اذن يفهم من نص المادة اعلاه ان الطائرة تفقد جنسيتها اذا ما فقد مالكها او مستأجرها جنسية الدولة العراقية او قام ببيعها الى اجنبي او انها اصبحت قديمة غير قادرة على تحمل الظروف الجوية واصبحت جاثمة في ارض المطار، لكن يجب على مالكها او مستأجرها ان يخطر سلطات الطيران بكل تغيير يطرأ على الطائرة حتى يتم حذفها من السجل وبذلك تفقد جنسية الدولة التي شطبت من سجلها. (32)

**الخاتمة**

بعد ان انتهينا من بحثنا (التنظيم القانوني لجنسية الطائرة ـ دراسة مقارنة) فقد توصلنا من البحث والتحليل الى استخلاص عدة نتائج اولا وهذه النتائج يمكن ان تعالج من خلال المقترحات والتوصيات التي نأمل بالمشرع ان يأخذ بها وهي كالاتي: ـ

**اولا: ـ النتائج**

1ـ من المعلوم ان الجنسية لا تمنح الا للأشخاص الطبيعية الا انه نتيجة لتطور الصناعة وظهور منقولات لها القدرة على نقل الاشخاص والبضائع من دولة الى اخرى ظهرت الحاجة الملحة لمنحها الجنسية حتى تتمكن الدولة من تطبيق قانونها على الوقائع التي تحدث على متنها.

2ـ تعد الجنسية رابطة قانونية وسياسية بين الفرد ودولة معينة، الا انها من ناحية اخرى فهي تحدد تبعية المنقول (الطائرة) بدولة معينة ويطبق قانونها على الوقائع التي تحدث على متنها.

3ـ لاحظنا ان قانون الطيران المدني العراقي رقم 184 لسنة 1974 المعدل قد أكد على ضرورة وحدة جنسية الطائرة اذ تنص المادة الثالثة والثلاثون على (الا تكون الطائرة مسجلة في سجل دولة اخرى).

4ـ ان الطائرة لا تمنح جنسية مالم تسجل في سجل دولة معينة وذلك استنادا الى اتفاقية شيكاغو اذ تنص المادة السابعة عشر منها على (تحمل الطائرة جنسية الدولة التي سجلت في سجلاتها).

5ـ على الرغم من النص على مبدأ وحدة الجنسية الا اننا نلاحظ ان اتفاقية شيكاغو قد اقرت بمبدا تعدد الجنسية.

**المقترحات والتوصيات**

1ـ نوصي المشرع بأعاده النظر في مبدأ تعدد الجنسية لان هذا الامر يؤدي الى عدم معرفة القانون الواجب التطبيق ويعقد مسألة تحديد الدولة المسؤولة عن الاضرار التي تسببها الطائرة.

2ـ ندعو فقها القانون الى وضع شروحات لقانون الطيران المدني العراقي رقم 184 لسنة 1974 المعدل للوقوف على الاحكام القانونية التي تخضع لها الطائرة.

**المراجع:**

**اولا: الكتب القانونية:**

1ـ د. خميس خضر، تطور التشريع المصري في ميدان النقل الجوي، بحث منشور في مجلة القضاء العدد 26.

2ـ حسنين مكي جودي، عقد التأمين على الطائرة (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير جامعة كربلاء ـ كلية القانون، 2013.

3ـ د. حسن محمد آلهداوي ود. غالب علي الداوي، القانون الدولي الخاص، ج1، بدون سنة طبع

4ـ د. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة، ط1، 2012.

5ـ المحامي محمد نعيم علوه، القانون الجوي، الجزء السابع، منشورات زين الحقوقية، بدون سنة طبع.

6ـانظر د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية،2003.

7ـ انظر د. محمد فريد العريني ود. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقات الدولية،1995.

8ـ د. معن القضاة، مذكرة القانون الجوي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، المملكة العربية السعودية.

9ـ د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، الاسكندرية،1982.

**القوانين:**

1ـ قانون الطيران المدني العراقي رقم 184لسنة 1974 المعدل.

**مصادر الانترنت:**

1ـ منتديات متلقى الشباب على الموقع الالكتروني، تعريف الطائرة، www.4moltqa.com.

2ـ ملخص القانون الجوي وقانون الطيران المدني، بحث منشور على منتديات الجفلة.

3ـ ملخص القانون الجوي، بحث منشور على موقع منتديات شباب مصر.

4ـ د. عمر الزريقات، ملخص مادة النقل الجوي، بحث منشور على الالكتروني www.google.com.

**الهوامش:**

1. انظر د. خميس خضر، تطور التشريع المصري في ميدان النقل الجوي، بحث منشور في مجلة القضاء العدد 26، ص2.
2. انظر تعريف الطائرة، بحث منشور على منتديات متلقى الشباب على الموقع الالكتروني [www.4moltqa.com](http://www.4moltqa.com).
3. انظر قانون الطيران العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.
4. انظر محمد زكي الدين، بحث بعنوان التأمين على الطيران مقدم الى مركز التدريب المالي والمحاسبي، بغداد،1984، ص32.
5. انظر حسنين مكي جودي، عقد التأمين على الطائرة (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير جامعة كربلاء ـ كلية القانون، 2013،ص 10.
6. انظر د. حسن محمد آلهداوي ود. غالب علي الداوي، القانون الدولي الخاص، ج1، بدون سنة طبع، ص150 وما بعدها.
7. انظر د. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة، ط1، 2012، ص35.
8. انظر المحامي محمد نعيم علوه، القانون الجوي، الجزء السابع، منشورات زين الحقوقية، بدون سنة طبع، ص63.
9. انظر د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية،2003، ص73ـ74.
10. انظر د.محمد فريد العريني ود. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقات الدولية،1995، ص 18ـ19.
11. انظر قانون الطيران العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.
12. انظر د. معن القضاة، مذكرة القانون الجوي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، المملكة العربية السعودية، ص1.
13. انظر ملخص القانون الجوي وقانون الطيران المدني، بحث منشور على منتديات الجفلة
14. انظر، ملخص القانون الجوي، بحث منشور على موقع منتديات شباب مصر.
15. انظر، د. محمد فريد العريني ود. هاني دويدار المرجع السابق، ص19.
16. انظر د. طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 26.
17. انظر د. عمر الزريقات، ملخص مادة النقل الجوي، بحث منشور على الالكتروني www.google.com.
18. انظر، د. محمد فريد العريني ود. هاني دويدار,المرجع السابق،ص21.
19. انظر د.محمد فريد العريني، القانون الجوي، الاسكندرية،1982، ص 30.
20. انظر قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974المعدل.
21. انظر قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974المعدل.
22. انظر د. طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 38.
23. انظر قانون الطيران العراقي 148 لسنة 1974المعدل.
24. انظر د. محمد فريد العريني ود. هاني دويدار، المرجع السابق، ص31.
25. انظر د. طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص.39.
26. انظر د.محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي، المرجع السابق،ص98.
27. انظر المحامي محمد نعيم علوه، المرجع السابق، ص75.
28. انظر د.محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص100.
29. انظر د. طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص40.
30. انظر د. معن القضاة، المرجع السابق.
31. انظر د. عمر الزريقات، المرجع السابق
32. انظر ملخص القانون الجوي وقانون الطيران المدني، المرجع السابق.