

الإشكالفاء القانوففة فف مالم الطفران المءنف

بفن المءومفة الاءءاءفة وإقلفم كورءسءان

Legal Problematics in the Field of Civil Aviation Between Federal Government and Kurdistan Region

الأسءاء المساعء الءكءور هفوا إبراهم قاءر

كلفة القانون والعولم السفسافة / مامفة صلاء الءفن

مءاضر بكلفة القانون والعلاقاء المءولفة / المامفة اللبنافة الفرنففة

hewa.qadir@su.edu.krd

الملمص

معلوماء البءء

برزز فف الآونة الأءفرة إشكالففة السلءة المءءصفة بالطفران المءنف فف العراق باءءبارها ءولة ففءرالففة، لاسفما بعء قرار سلءة الطفران المءنف العراقف مءزر الطفران المءولف فف مءارف أربفل والسلفماففة المءولفن اعءباراً من 2017/9/29، وءءء نءاق البءء فف ءراسة البعء القانونف لهءه المسألة بءءف ءءفء المءهفة المءءصفة بءنظفم الطفران المءنف فف العراق وفقاً لأءكام المءسءور العراقف لسنة 2005، وءشرفعااء الطفران المءنف فف العراق، واسءنءءنا بأن السلءة المءءصفة بالطفران المءنف فف إقلفم كورءسءان هف سلءاء الإقلفم ولفسء السلءاء الاءءاءفة، وأ ن قرار سلءة الطفران المءنف العراقف الصاءر بءعلق مءفع الرءلاء المءولفة إلى مءارف أربفل والسلفماففة المءولفن مءالف لأءكام المءسءور والقوانفن النافءة فف العراق، وقءمنا ءوصفة للمشرع العراقف بضرورة ءعءفل قانون الطفران المءنف العراقف رقم (148) لسنة 1974 المءءل فف ضوء أءكام المءسءور العراقف النافء لسنة 2005، أو ءشرفع قانون مءءف للطران المءنف فف العراق، وكءلك قءمنا ءوصفة لبرلمان كورءسءان بءشرفع قانون الطفران المءنف فف إقلفم كورءسءان اسءنءاءاً إلى أءكام المءهفة (115)

ءارفء البءء:

الاسءلام: ٢٠١٨/١١/١٥

القبول: ٢٠١٨/١/٢

النشر: شءاء ٢٠١٨

Doi:

10.25212/lfu.qzj.3.1.15

الكلماء المءءاءفة:

Civil Aviation, Civil Aviation Act, Chicago Convention

والماءة (121/ءانفاً) من ءءسءور العراقف (2005).

الكلمات المفءافة: الطفران المءنف، قانون الطفران المءنف، اءفاقفة شفكاغو

المفءمة

إن لمسألة ءنظفم القانونف للطفران المءنف والسلءة المءءصءة به فف ظل ءولة الففءرالفة ءصوففة معفنة، ءلك أن سفاءة ءولة لا ءنءصر فف السلءاء الاءءاففة فقط وإنما ءوزع اسءناءءاً إلى ءءسءور الاءءافء ففن السلءاء الاءءاففة وسلءاء الأقالفم، ومن بفن الأمور المءءلقة بسفواء ءولة موزوع الطفران المءنف نظراً لارءباطه بالإقلفم الفوف لها ونطاق سفاءءها عفله.

وبءء المسءءءاءءءءاءة وءءطورات الأءفراء فف العلاءاء بفن ءكومة العراق الاءءاففة وءكومة إقلفم كورءسءان برزء عدة إشكالفاء من بفنها إشكالففة السلءة المءءصءة بالطفران المءنف فف العراق وفف إقلفم كورءسءان عف وجه الءصوف، لا سفما بعء قرار سلءة الطفران المءنف العراقف ءظر الطفران ءولف فف مطارف أربفل والسلفمائفة ءولففن اعءباراً من 2017/9/29، مع الأء بنظر الاعءبار أنها إشكالففة لسء ولفءة الأوضاع الرافنة وإنما ءمءء إلى ما قبل هءه الأوضاع ءفنما ءم إقفاف الرءلاء الفوففة فف مطارف أربفل ءولف ومطار السلفمائفة ءولف من قبل سلءة الطفران المءنف فف العراق بءءة إءلاق صوارفء روسفة باءءاء سورفا ومروها فوف المءال الفوف لإقلفم كورءسءان.

أولاً- أهففة موزوع البءء وأسباب اءءفاره:

ءكمف أهففة البءء فف أهففة موزوع الطفران المءنف فف ءاؤه والسلءة المءءصءة به فف العراق، فمن المعلوم أن لءءاع الطفران المءنف والإشكالفاء الناءءة عنه بفن ءكومة الاءءاففة وإقلفم كورءسءان أهففة كبفراء وآءاراً وانعكاساء عءفءة لا سفما فف المءال السفاسف والاقءصاءف والأمنف ورفرها. ءلك ارءافنا اءءفار هءا الموزوع لنبءء ففه لارءباطه بالواقع ءالف لإقلفم كورءسءان وإقفاف الرءلاء الفوففة ءولف فف مطاراء إقلفم كورءسءان، واعءباره إحدى الإشكالفاء القائفة بفن السلءاء الاءءاففة فف العراق وإقلفم كورءسءان، مع الأء بنظر الاعءبار نءراء ءرءاساء القانونفة ءول السلءة المءءصءة بالطفران المءنف فف ءولة الففءرالفة بصورة عامة، وفف العراق عف وجه الءصوف.

ءانفاً- إشكالففة البءء:

ءكمف إشكالففة البءء فف ءءفء السلءة المءءصءة بالطفران المءنف فف العراق وءلو أءكام ءءسءور العراقف لسنة 2005 من ءء ءفء ءلك البءة وقرار سلءة الطفران المءنف فف العراق بعلق مطارف أربفل والسلفمائفة ءولففن فف إقلفم كورءسءان أمام

الرحلاء الجوية ءولفة. كما أن قانون الطفران المءنى العراقى رقم (148) لسنة 1974 المعدل، شرع قبل صدور ءسءور العراقى لسنة 2005، وبءلك لم ءؤء فىه بنظر الاعءبار مباءئ الففءرالفة وءوزفء الاءءصاءاء بفن السطاء الاءءاءفة والأقالفم . فى المقابل فإن قانون مؤسساء المطاراء المءنفة فى إقلفم كورءسءان - العراق رقم (18) لسنة 2008، لم فءم ءنففء أءكامه لءء الآن وبضمئها ءأسفس (مؤسساء المطاراء المءنفة لإقلفم كورءسءان) والءى كان سفسء إلى ءء ما الفراغ القانونى فى هءا المءال وفءل ءزءاً من الإشكالفاء القائمة مع الءكومة الاءءاءفة.

ءالءاً- نطاق البءء:

بما أن لموضوع البءء، فضلاً عن البءء القانونى، أبعاءاً سفاسفة واقتصاءفة وأمنفة وعسكرفة ورفرها، فإن نطاق البءء فءءء فى ءراسة البءء القانونى للإشكالفاء المءعلقة بالطفران المءنى بفن السطاء الاءءاءفة العراقفة وإقلفم كورءسءان فى ضوء ءسءور العراقى وءشرفعاء ءاء الصلة بالطفران المءنى فى العراق.

رابعاً- أهءاف البءء:

فءءف هءا البءء إلى بفان السلءة المءءصءة بالطفران المءنى فى العراق وإقلفم كورءسءان فى ضوء أءكام ءسءور العراقى (2005) وءشرفعاء الطفران المءنى.

ءامساً- منهء البءء:

فءم فى هءا البءء اءباع المنهء ءءلفلفى المءارن من ءلال ءءلفل النصوص القانونفة ءاء الصلة بالطفران المءنى فى العراق ومءارءئها بما فءابلها فى القانون الإماراتى، باءءبارها ءولة ففءرالفة، بغةة الاسءفءاءة من ءءارب ءول الففءرالفة فى هءا المءال، وصولاً إلى اقءراء الءلول القانونفة لءل الإشكالفاء الناءمة فى هءا الءصوص.

سادساً- ءطة البءء:

وءأسفساً على ما سبق بفانه، وبغةة ءءقق أهءاف البءء، قسمناه إلى ءلائة مءاور رؤفسة، وعلى الوجه الآءى:

1- مفهوم الطفران المءنى وءنظفمه القانونى

1-1 مفهوم الطفران المءنى

2-1 ءنظفم القانونى للطفران المءنى

2- ءشرفعاء المنظمة للطفران المءنى فى العراق

1-2 ءشرفعاء الاءءاءفة المنظمة للطفران المءنى فى العراق

2-2 ءشرفعاء المنظمة للطفران المءنى فى إقلفم كورءسءان

3- السلءة المءءصءة بالطفران المءنى فى العراق

1-3 السلطة المختصة بالطيران المدني في العراق وفقاً للدستور

2-3 السلطة المختصة بالطيران المدني في العراق وفقاً لقانون الطيران المدني

1- مفهوم الطيران المدني وتنظيمه القانوني

1-1 مفهوم الطيران المدني

يعد قطاع الطيران المدني (Civil Aviation) أحد المرافق المهمة للدولة من الناحية السياسية والتجارية والاقتصادية والسياحية وغيرها، وسمي بالطيران المدني تمييزاً له عن الطيران العسكري (Military Aviation)، ويتفرع الطيران المدني إلى قسمين⁽¹⁾:

الأول: طيران المسافرين التجاري، وبضمنها جميع الرحلات الجوية لنقل الركاب والشحن التي تعمل على خطوط ومواعيد منتظمة . وعرفت المادة (23/1) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل، الخط الجوي الداخلي المنتظم، بأنه ((خط جوي يخدم نقطاً تقع في إقليم ال دولة وتسير رحلاته طبقاً لجدول معلن عنه أو بانتظام أو تكرر واضح))⁽²⁾، كما عرفت المادة (22/1) من القانون ذاته، الخط الجوي الدولي المنتظم، بأنه ((خط جوي تكون نقطة بدايته أو نهايته في إقليم دولة أخرى غير الدولة المسجلة فيها الطائرة، وتسير رحلاته طبقاً لجدول زمني معلن عنه، أو بانتظام أو تكرر واضح))⁽³⁾.

الثاني: طيران عام، وبضمنها جميع رحلات الطيران المدني الأخرى، سواء كان خاصاً أم تجارياً . وقضت المادة (62/1) من قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993، بأنه ((يشمل الطيران العام ودون حصر: رحلات التعليم والتدريب ورحلات المؤسسات والهيئات والشركات والأشخاص لنقل العاملين والمعدات والرحلات الخاصة والترفيهية ورحلات الأشغال الجوية كالطيران الزراعي والتصوير الجوي واستكشاف وخدمات البترول والإنشاء والتعمير والدعاية والإعلان والإسعاف الطبي والنجدة والإنقاذ)).

وعرفت المادة (10/1) من قانون الطيران المدني العراقي، المطار بأنه ((مساحة محددة على سطح الأرض أو الماء - بما فيها من مبان ومنشآت ومعدات - مخصصة كلياً أو جزئياً لوصول ومغادرة وتحرك الطائرات))، وعرفت المادة (11/1) من القانون ذاته،

⁽¹⁾ نقلاً عن موسوعة (ويكيبيديا) الحرة، متاح على العنوان الإلكتروني الآتي: (<http://ar.wikipedia.org>).

⁽²⁾ لا مقابل لهذه المادة في قانون الطيران المدني الإماراتي رقم (20) لسنة 1991 المعدل.

⁽³⁾ تطابقها المادة (23/1) من قانون الطيران المدني الإماراتي رقم (20) لسنة 1991 المعدل.

المطار الدولي، بأنه ((مطار تعيينه الدولة في إقليمها للحركة الجوية دخولاً وخروجاً وتتخذ فيه الإجراءات المتعلقة بالكمارك والهجرة والصحة والحجر الصحي للحيوانات والنباتات وغيرها من الإجراءات المشابهة))⁽⁴⁾.

وتعتبر المطارات في هذا الخصوص المكان الذي تبدأ منه حركة الملاحة الجوية وتنتهي عنده، لذلك تقام المطارات، فضلاً عن عمليات الحركة الجوية، خدمات متعددة ومنها تسهيل حركة الانسيابية داخل المطار بالنسبة للطائرات والمسافرين والبضائع، والخدمات اللازمة للاقتراب والهبوط والأقلاع، ونظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وغيرها⁽⁵⁾.

وتوجد في العراق حالياً خمسة مطارات دولية، هي: مطار بغداد الدولي، ومطار البصرة الدولي، ومطار النجف الدولي، ومطار أربيل الدولي، ومطار السليمانية الدولي، وبذلك يقع في إقليم كوردستان مطاران دوليان هما مطاراً أربيل والسليمانية الدوليان.

2-1 التنظيم القانوني للطيران المدني

يندرج تنظيم الطيران المدني ضمن ما يعرف بقانون الطيران (Aviation Law) أو القانون الجوي (Air Law)، والذي تم تعريفه بتعاريف كثيرة استناداً إلى معايير مختلفة⁽⁶⁾، حيث عرف بالاستناد إلى معيار (الطائرة)، بأنه ((أحد فروع القانون الذي يحدد ويبحث في قوانين وقواعد القانون المنظمة لسير واستعمال الطائرات وما يترتب عليها من علاقات))⁽⁷⁾، كما عرف استناداً لمعيار (النشاط الجوي) بأنه ((فرع القانون الذي يدرس كل العلاقات العامة والخاصة، الداخلية والدولية التي تتولد من الملاحة الجوية والذي يحدد نظامها القانوني))⁽⁸⁾.

⁽⁴⁾ تقابلها المادة (13/1) من قانون الطيران المدني الإماراتي رقم (20) لسنة 1991.

⁽⁵⁾ د.أمل عبدالحسين الإبراهيمي و أحمد ميري أحمد : دور معلومات المحاسبة الإدارية في تحسين أداء المطارات، دراسة تطبيقية في مطار النجف الدولي، بحث منشور في مجلة القادسية للعلوم الإدارية والاقتصادية، جامعة القادسية، المجلد (14)، العدد (3)، لسنة 2012، (ص107-131)، بالإشارة إلى ص 110؛ سكنه جهيه فرج: واقع النقل الجوي في العراق والرؤى المستقبلية له مع إشارة إلى محافظة البصرية، بحث منشور في مجلة دراسات البصرة، السنة العاشرة، العدد (19) لسنة 2015، (ص81-120)، بالإشارة إلى ص85.

⁽⁶⁾ د.محمد ذنون يونس: التنظيم القانوني للطيران المدني في الدولة الفدرالية، دولة الإمارات العربية المتحدة نموذجاً، بحث منشور في وقائع المؤتمر العلمي الدولي السنوي العشرون لكلية القانون في جامعة الإمارات العربية المتحدة، بعنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية) المنعقد في الفترة (23-25) نيسان 2012، (ص1057-1089)، بالإشارة إلى ص1060.

⁽⁷⁾ Max Litvine: Droit Aerien, nations de droit belge et de droit international, Brauxelles, 1970, p.19.

مشار إليه عند: د.محمد ذنون يونس: المصدر السابق، ص1061.

⁽⁸⁾ Nicolas Mateesco Matte: Troite de droit aerien, Aeronoutique, Paris, 1964, p.66.

مشار إليه عند: د.محمد ذنون يونس: المصدر السابق، ص1061.

وبذلك فإن قواعد قانون الطيران المدني تتسم بالصفة الدولية وذلك بسبب أداة الملاحة ذاتها وهي الطائرة، وكذلك البيئة الجوية التي تنقل فيها الطائرة، حيث أنها تعبر الحدود الإقليمية للدول⁽⁹⁾، لذا ترتبط بالمصالح السياسية والاقتصادية والعسكرية لها⁽¹⁰⁾، وبحكم هذا الطابع الدولي للطيران المدني برزت ضرورة توحيد القواعد المنظمة لها⁽¹¹⁾، الأمر الذي أدى إلى إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية في هذا المجال، بحيث أصبحت المصدر الرئيس لقانون الطيران المدني⁽¹²⁾، فضلاً عن التشريعات الداخلية المتعلقة بتنظيم شؤون الطيران المدني، سواءً تمثلت في الدساتير أو في تشريعات خاصة بالطيران المدني والسلطة المختصة بإدارته.

وتعتبر اتفاقية باريس للملاحة الجوية المدنية الدولية لعام 1919 أول تنظيم وضع للطيران المدني الدولي⁽¹³⁾، في حين تعد اتفاقية شيكاغو⁽¹⁴⁾ لعام 1944 من أهم الاتفاقيات الدولية في هذا المجال⁽¹⁵⁾، حيث قامت العديد من الدول بتعديل تشريعاتها المتعلقة بالطيران المدني بصورة تتفق وأحكام هذه الاتفاقية أو أصدرت تشريعات جديدة تستمد غالبية أحكامها من الاتفاقية المذكورة⁽¹⁶⁾.

(9) د. كامران الصالحي: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الإماراتي، بحث منشور في وقائع المؤتمر العلمي الدولي السنوي العشرون لكلية القانون في جامعة الإمارات العربية المتحدة، بعنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية) المنعقد في الفترة (23-25) نيسان 2012، (ص43-70)، بالإشارة إلى ص45.

(10) فاطمة حسن شبيب السامرائي: الطيران المدني العربي والقانون الدولي، رسالة ماجستير من كلية القانون والسياسة، جامعة بغداد، 1982، ص21.

(11) د. عبدالله عبدالرحمن الجناحي الخطيب: إجراءات تسوية منازعات الراكب الجوي بحسب التشريعات المعمولة بها في دولة الإمارات العربية المتحدة والاتفاقيات الدولية، بحث منشور في وقائع المؤتمر العلمي الدولي السنوي العشرون لكلية القانون في جامعة الإمارات العربية المتحدة، بعنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية) المنعقد في الفترة (23-25) نيسان 2012، (ص113-116)، بالإشارة إلى ص116.

(12) قبل صدور اتفاقية شيكاغو لعام 1944، كان اتفاقية وارسو لعام 1929، من أهم الاتفاقيات المنظمة للنقل الجوي، إلى جانب اتفاقية روما لعام 1933، فضلاً عن اتفاقية جنيف لعام 1948 حول ملكية الطائرات، واتفاقية روما لعام 1952 حول الأضرار التي تنتسب فيها الطائرات، واتفاقية طوكيو لعام 1963 حول الجرائم التي يمكن ارتكابها داخل الطائرات، واتفاقية لاهاي لعام 1970 حول أساليب وقواعد لتجنب الاستيلاء على الطائرات، واتفاقيات مونتريال لعام 1971 بشأن الجرائم المرتكبة ضد أمن الطيران المدني.

(13) The Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation of 1919.

(14) Chicago Convention on International Civil Aviation of 1944.

(15) وعززت اتفاقية شيكاغو بعدة بروتوكولات، لتعديل بعض أحكامها، منها بروتوكولا مونتريال الأول في 1947/4/27، والثاني في 1954/6/14، وبروتوكول روما في 1962/9/15، وبروتوكول بوينس آيرس في 1968/9/24، ثم بروتوكول مونتريال في 1977/9/30. كما شهدت في مونتريال توقيع عدة بروتوكولات متممة وموضحة لما جاء في اتفاقية شيكاغو، ومن أبرزها بروتوكول في 1980/10/6، وبروتوكول في 1984/5/10، وبروتوكول في 1989/10/6، وبروتوكول في 1990/10/26، وبروتوكول في 1995/9/29، وبروتوكول في 1998/10/1.

(16) د. إبراهيم فهمي شحاته: القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966، ص19.

ومن بين الأحكام التي جاءت بها اتفاقية شيكاغو لعام 1944، إنشاء منظمة الطيران المدني الدولي (Inaternational Civil Aviation Organization - ICAO)، وخصصت لها الجزء الثاني منها . وهي منظمة دولية متخصصة تابعة للأمم المتحدة، يوجد مقرها في مدينة مونتريال الكندية، تم تأسيسها فعلياً في 1947/4/14.

وتهدف منظمة الطيران المدني الدولي إلى تحقيق العديد من الأهداف الإستراتيجية التي من بينها تحسين سلامة الطيران المدني العالمي، وزيادة قدرة شبكة الطيران المدني العالمي وتحسين كفاءته، من خلال تحديث الملاحية الجوية والبنية الأساسية للمطارات، وكذلك تعزيز أمن الطيران المدني العالمي وتسهيله، كذلك تعمل المنظمة على تحقيق الحماية البيئية، عبر تقليل الآثار البيئية الضارة لأنشطة الطيران المدني⁽¹⁷⁾.

وفي الإطار التشريعي تعمل منظمة الطيران المدني الدولي مع الدول الأعضاء في اتفاقية شيكاغو - وعددها (191) دولة⁽¹⁸⁾ - ومع مجموعات قطاع الطيران، للتوافق على القواعد والتوصيات الدولية التي تخص الطيران المدني الدولي، والتي من خلالها يتم العمل على وضع معايير مشتركة وممارسات موصى بها للطيران المدني على مستوى العالم.

ويلاحظ أن لدى كل أعضاء منظمة الطيران المدني الدولي، هيئة طيران مدني، وذلك للإشراف على منح التراخيص للأفراد، وعمليات الطيران المدني ومراقبة السلامة وصلاحيات الطيران للطائرات المدنية وكذلك عمل المطارات وتصميمها وتشبيدها فضلاً عن إدارة المرور في المجال الجوي للدولة.

فما هي التشريعات المنظمة للطيران المدني في العراق؟ وما هي الهيئة المختصة بشؤون الطيران المدني فيه؟ هذا ما سنحاول الإجابة عنه في المحور الثاني من هذا البحث.

2- التشريعات المنظمة للطيران المدني في العراق

2-1 التشريعات الاتحادية المنظمة للطيران المدني في العراق

استناداً إلى طبيعة عملية الطيران المدني في ذاتها، اتخذت الملاحية الجوية طابعاً دولياً إلى جانب طابعه الداخلي، الأمر الذي أدى إلى وجود تنظيم قانوني دولي وتنظيم قانوني داخلي للطيران المدني بموجب أحكام الدستور والقوانين ذات الصلة. ونظراً لأن الدستور العراقي لسنة 2005، وبخلاف دستور دولة الإمارات العربية المتحدة لسنة 1971 المعدل⁽¹⁹⁾، لم ينظم أحكام الطيران المدني، لذلك يتحدد التنظيم التشريعي للطيران المدني في العراق في وثيقتين قانونيتين، وهما⁽²⁰⁾:

⁽¹⁷⁾ وتتألف المنظمة من ثلاثة أجهزة رئيسية، هي : الجمعية العامة، والمجلس، والسكرتارية، إضافة إلى ستة فروع إقليمية للمنظمة في مدن (مكسيكو سيتي) و(ليما) و(باريس) و(القاهرة) و(بانكوك) و(داكار). يراجع: موسوعة الجزيرة العلمية، متاح على العنوان الإلكتروني الآتي:

<http://www.aljazeera.net/encyclopedia/organizationsandstructures>

⁽¹⁸⁾ حتى تاريخ 2017/10/25، يراجع الموقع الرسمي لمنظمة الطيران المدني الدولي على الإنترنت:

<http://www.icao.int/Pages/default.aspx>

1- قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل⁽²¹⁾.

2- نظام المنشأة العامة للطيران المدني العراقي رقم (4) لسنة 1996⁽²²⁾.

قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل

يتكون قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل⁽²³⁾، من (211) مادة قانونية موزعة على (17) باباً⁽²⁴⁾، لتنظيم سيادة وسلطات الدولة في مجال الطيران المدني والمطارات والخدمات الملاحية الأخرى وتسجيل وملكية وإيجار الطائرات وحجزها وصلاحياتها للطيران، وحوادث الطيران، والمسؤولية والجرائم والأفعال المرتكبة ضد أمن وسلامة الطيران المدني وتنازع القوانين والعقوبات والجزاءات.

ويلاحظ أن قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل، والصادر في سبعينات القرن العشرين، لا يزال نافذاً في العراق بعد أن أجريت عليه حتى الآن أربعة تعديلات تشريعية⁽²⁵⁾، إلا أنها تعديلات غير كافية للإحاطة بالتطور الحاصل

⁽¹⁹⁾ حيث نصت المادة (120) من دستور دولة الإمارات العربية المتحدة لسنة 1971 المعدل، على أنه ((ينفرد الاتحاد بالتشريع والتنفيذ في الشؤون التالية : ... 10- المراقبة الجوية وإصدار تراخيص الطائرات والطيارين)).

⁽²⁰⁾ في سنة 1939 صدر في العراق أول قانون لتنظيم الطيران المدني تحت تسمية قانون ال ملاحه الجوية العراقي رقم (41) لسنة 1939 (منشور في الوقائع العراقية، العدد 1725، بتاريخ 1939/8/21)، وكان يتألف من (14) مادة قانونية، ثم عدل القانون المذكور بالقانون رقم (16) لسنة 1947 (منشور في الوقائع العراقية، العدد 2477، بتاريخ 1947/6/7)، إلى أن تم في سنة 1974 إلغاء القانون المذكور وذلك بعد صدور قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل.

⁽²¹⁾ منشور في الوقائع العراقية، العدد (2415)، بتاريخ 1974/11/18.

⁽²²⁾ منشور في الوقائع العراقية، العدد (3641)، بتاريخ 1996/10/28.

⁽²³⁾ يقابله قانون الطيران المدني الاتحادي الإماراتي رقم (20) لسنة 1991.

⁽²⁴⁾ خصص الباب الأول للأحكام العامة وسيادة وسلطات الدولة، وخصص الباب الثاني للمطارات ومنشآت الخدمات الملاحية، وخصص الباب الثالث لل طائرات، والباب الرابع لقواعد الجو، والباب الخامس للإجازات و تعليم الطيران، والباب السادس للوثائق والسجلات، والباب السابع لعمليات النقل الجوي التجاري، والباب الثامن للنقل الجوي التجاري والأعمال الجوية، والباب التاسع لأجور الطيران، والباب العاشر لحوادث الطيران، والباب الحادي عشر للبحر والإقناذ، والباب الثاني عشر للمسؤوليات والضمانات المتعلقة باستثمار الطائرات، والباب الثالث عشر للجرائم والأفعال التي ترتكب ضد أمن وسلامة الطيران، والباب الرابع عشر لتنازع القوانين، والباب الخامس عشر للعقوبات والجزاءات، والباب السادس عشر للطائرات العسكرية، والباب السابع عشر للأحكام الختامية.

⁽²⁵⁾ وذلك بموجب : قانون رقم (125) لسنة 1983 قانون التعديل الأول لقانون الطيران المدني رقم (148) لسنة 1974 (منشور في الوقائع العراقية، عدد 2918، بتاريخ 1983/1/3). وقانون رقم (19) لسنة 1984 قانون التعديل الثاني لقانون الطيران المدني رقم (148) لسنة 1974 المعدل (منشور في الوقائع العراقية، عدد 2981، بتاريخ 1984/2/20). وقانون رقم (55) لسنة 2000 قانون التعديل الثالث لقانون الطيران المدني رقم (148) لسنة 1974 المعدل (منشور في الوقائع العراقية، عدد 3848، بتاريخ 2000/10/16). وقانون رقم (17) لسنة 2016 قانون التعديل الرابع لقانون الطيران المدني رقم (148) لسنة 1974 المعدل (منشور في الوقائع العراقية، عدد 4408، بتاريخ 2016/6/20).

- والمتوقع حصوله مع ازدياد حركة الطيران المدني في العراق⁽²⁶⁾ هذا من جانب، ومن جانب آخر فإنه قانون صدر في ظل دولة مركزية موحدة تختلف تماماً عن واقع العراق الحالي باعتباره دولة فيدرالية تتضمن إقليمياً فيدرالياً يتمثل في إقليم كوردستان - العراق، وذلك بالاستناد إلى الدستور العراقي لسنة 2005.

نظام المنشأة العامة للطيران المدني العراقي رقم (4) لسنة 1996

يعد نظام المنشأة العامة للطيران المدني العراقي رقم (4) لسنة 1996⁽²⁷⁾، نظاماً مقتضباً حيث يتكون من (8) مواد قانونية فقط، وتم بموجب المادة (6) منه إلغاء نظام المؤسسة العامة للطيران المدني العراقي رقم (77) لسنة 1980.

وقد نصت المادة (1) من النظام المذكور على أن ((المنشأة العامة للطيران المدني، هي سلطة الطيران المدني في العراق التي تشرف على جميع أعمال الطيران المدني، وهي المسؤولة عن الإشراف على كافة أعمال الهيئات والأجهزة العاملة في المطارات المدنية ذات العلاقة بالمطارات وسير العمل فيها أيّاً كانت الجهة التي يرتبطون بها)).

ونظمت المادة (2) من النظام ذاته اختصاصات المنشأة العامة للطيران المدني في العراق، والتي تتمثل فيما يأتي:

- أ- تأمين سلامة الطيران المدني بموجب القوانين والأنظمة والتعليمات المحلية والدولية المتعلقة بشؤون الطيران المدني.
- ب- العمل على التقليل من حوادث الطيران المدني ومنعها.
- ج- الارتقاء بمستوى الطيران المدني في العراق بوضع الأسس الفنية والإدارية لفعاليات الطيران المدني وترخيص الجهات المستثمرة للطائرات المدنية والعاملين فيها والإشراف على أعمالهم.
- د- الاستغلال الكفوء للمطارات المدنية وتحقيق مستوى من الخدمات ينسجم مع المستويات الدولية والقوانين العالمية التي تنظم تشغيل المطارات بكفاءة في التشغيل الاقتصادي للمرافق والخدمات.
- هـ- وضع الخطط والسياسات العامة للنقل الجوي في العراق والإشراف عليها وتنفيذها ضمن صلاحيات واختصاصات سلطة الطيران المدني.
- و- تقديم الخدمات الملاحية وفق القواعد والأنظمة الدولية المعمول بها عالمياً.
- ز- إدارة وتشغيل الأسواق الحرة في المطارات المدنية العراقية.
- ح- تقديم التسهيلات اللازمة لخدمة المسافرين والشحن الجوي.
- ط- تدريب وتطوير القوى العاملة في مجال الطيران.

(26) ينظر: د. قيس حسن عواد البدراني: الرسوم العامة مقابل خدمات الطيران المدني، دراسة قانونية مقارنة، بحث منشور في مجلة الرافدين للحقوق، جامعة الموصل، المجلد (16)، العدد (57)، السنة (18)، 2013، (صص 98-126)، بالإشارة إلى ص 99.

(27) يقابله قانون الهيئة العامة للطيران المدني الاتحادي الإماراتي رقم (4) لسنة 1996.

ي- الإشراف الكامل على شركات الطيران العربية والأجنبية العاملة في العراق بما فيها الناقل الوطني وتنفيذ خطط الدولة وفق الاتفاقيات الثنائية المعقودة مع الأطراف الأخرى فيما يخص السياسات التشغيلية لكافة الطائرات العاملة في العراق.
ك- تحقيق أي هدف استثماري أو أية مشاريع مشتركة تعنى بشؤون الطيران المدني.

2-2 التشريعات المنظمة للطيران المدني في إقليم كوردستان

أصدر برلمان كوردستان - العراق، في سنة 2003، قانون مطار أربيل المدني رقم (20) لسنة 2003، ليكون أول قانون صادر في إقليم كوردستان بخصوص الطيران المدني، إلا أن القانون المذكور تم إلغاؤه بصور قانون مؤسسة المطارات المدنية لإقليم كوردستان - العراق رقم (18) لسنة 2008. وبذلك يعتبر القانون المذكور التشريع المنظم للطيران المدني في إقليم كوردستان. ويتكون هذا القانون من (30) مادة قانونية، موزعة على أربعة أبواب، خصص الباب الأول (المواد 1-3) للأحكام العامة، والباب الثاني (المواد 4-11) لمؤسسة المطارات المدنية لإقليم كوردستان، فيما خصص الباب الثالث (المواد 12-23) للمطارات ومنشآت الخدمات الملاحية، كما خصص الباب الرابع (المواد 24-30) للأحكام الختامية⁽²⁸⁾. ومن بين أحكام هذا القانون المذكور ما قضت به المادة (الرابعة) منه، بتأسيس مؤسسة باسم (مؤسسة المطارات المدنية لإقليم كوردستان - العراق) وربطها بوزارة النقل والاتصالات في الإقليم، وتمتعها بالشخصية المعنوية والاستقلال الإداري والفني. وقضت المادة (الثانية) من القانون ذاته، بسرمان أحكامه على بأنه ((... كافة المطارات المدنية في إقليم كوردستان)). وفرضت المادة (الثالثة) منه التزام ((... المؤسسة بكافة القواعد والضوابط والتعليمات التي تصدرها سلطة الطيران المدني العراقي المتعلقة بسلامة وأمن الطيران المدني المستندة إلى المعايير الدولية وبما لا يتعارض مع نصوص هذا القانون)). وتتولى مؤسسة المطارات المدنية في إقليم كوردستان، بموجب المادة (السابعة) من القانون المؤسس له، مجموعة وظائف ومهام، من بينها التنسيق مع سلطة الطيران المدني العراقي لإنجاز أعمال متعلقة بالطيران المدني وفقاً للضوابط والتعليمات الدولية والمحلية ومنها وضع قواعد الجو والأنظمة المتعلقة بتحليق الطائرات والملاحة الجوية وحماية الأشخاص والممتلكات العامة والخاصة على السطح وطريقة استخدام الفضاء الجوي ضمن حدود الإقليم . وكذلك إصدار التصاريح الخاصة بالرحلات المنتظمة والعارضة لشركات الطيران المدني المحلية والأجنبية المستخدمة لأجواء ومطارات الإقليم.

⁽²⁸⁾ وتمثلت الأسباب الموجبة لإصدار قانون مؤسسة المطارات المدنية لإقليم كوردستان بأنه ((في إطار التوجهات السياسية والاقتصادية والاجتماعية للإقليم التي تركز على تشغيل النشاطات الاقتصادية والخدمية على أسس التنمية التجارية والمدنية ولتسهيل الاتصالات بين الإقليم والعالم الخارجي ولتوفير الخدمات والسلامة للمسافرين في مطارات الإقليم وإتاحة المجال في مرحلة لاحقة للقطاع الخاص للاستثمار في خدمات المطارات بعد أن يتم وضع الت شريعات والآليات المتعلقة بضمان توفير الخبرة الفنية والمقدرة المالية اللازمة لذلك . وبغية توفير الفرص المناسبة لنمو وتطور مطارات إقليم كوردستان بما ينسجم مع التطور الحاصل في مجالات النقل الجوي على المستوى العالمي، شرع هذا القانون)).

3- السلطة المختصة بالطيران المدني في العراق

1-3 السلطة المختصة بالطيران المدني في العراق وفقاً للدستور

يثار التساؤل في هذا الصدد حول السلطة المختصة بالطيران المدني في العراق باعتبارها دولة فيدرالية وفقاً للدستور العراقي النافذ لسنة 2005، وبعبارة أخرى هل تختص السلطات الاتحادية في العراق بشؤون الطيران المدني أم أن ذلك من اختصاص الأقاليم؟

انتهج الدستور العراقي في توزيع الاختصاصات بين السلطات الاتحادية والأقاليم أسلوب تحديد اختصاصات اصات السلطات الاتحادية على سبيل الحصر، واعتبار بعض الاختصاصات الأخرى مشتركة بين السلطات الاتحادية والأقاليم، وترك ما عدا ذلك من الاختصاصات للأقاليم.

فهل يعتبر الطيران المدني من الاختصاصات الحصرية للسلطات الاتحادية في العراق؟ أم يعتبر من الاختصاصات المشتركة بين السلطات الاتحادية والأقاليم؟ أم يعد من اختصاص الأقاليم؟

يلاحظ، باستقراء المادة (110) من الدستور العراقي (2005)⁽²⁹⁾، والتي حددت الاختصاصات الحصرية للسلطات الاتحادية، أنها لم تتضمن موضوع الطيران المدني، وبذلك نستنتج بأن شؤون الطيران المدني في العراق ليس من بين الاختصاصات الحصرية للسلطات الاتحادية.

وحتى لو سلمنا جدياً بحق السلطات الاتحادية في اختصاصها بشؤون الطيران المدني، على اعتبار أن تنظيم الطيران المدني يرتبط بالمجال الجوي للدولة والذي تمارس عليه سيادتها، إلا أن تلك السيادة تتأثر بشكل الدولة وما إذا كانت دولة فيدرالية أم بسيطة⁽³⁰⁾، وبطريقة توزيع الدستور الاتحادي للاختصاصات فيها، عليه لا يمكن دستورياً حصر اختصاص الطيران المدني بالسلطات الاتحادية في العراق لعدم وجود نص صريح يخولها حصراً بهذا الاختصاص.

⁽²⁹⁾ قضت المادة (110) من الدستور العراقي (2005)، بأنه ((تختص السلطات الاتحادية بالاختصاصات الحصرية الآتية : أولاً- رسم السياسة الخارجية والتمثيل الدبلوماسي والتفاوض بشأن المعاهدات والاتفاقيات الدولية وسياسات الاقتراض والتوقيع عليها وإبرامها ورسم السياسة الاقتصادية والتجارية الخارجية السيادية . ثانياً- وضع سياسة الأمن الوطني وتنفيذها، بما في ذلك إنشاء قوات مسلحة وإدارتها لتأمين حماية وضمأن أمن حدود العراق، والدفاع عنه . ثالثاً- رسم السياسة المالية والكمركية وإصدار العملة وتنظيم السياسة التجارية عبر حدود الأقاليم والمحافظات في العراق ووضع الميزانية العامة للدولة و رسم السياسة النقدية وإنشاء بنك مركزي وإدارته . رابعاً- تنظيم أمور المقاييس والمكاييل والأوزان . خامساً- تنظيم أمور الجنسية والتجنس والإقامة وحق اللجوء السياسي . سادساً- تنظيم سياسة الترددات البثية والبريد . سابعاً- وضع مشروع الموازنة العامة والاستثمارية . ثامناً- تخطيط السياسات المتعلقة بمصادر المياه من خارج العراق وضمأن مناسب تدفق المياه وتوزيعها العادل داخل العراق. وفقاً للقوانين والأعراف الدولية. تاسعاً- الإحصاء والتعداد العام للسكان)).

⁽³⁰⁾ د. محمد ذنون يونس: مصدر سابق، ص 1065.

وربما يثار التساؤل حول فحوى الفقرة (سادساً) من المادة (110) من الدستور العراقي (2005)، والتي اعتبرت موضوع (تنظيم سياسة الترددات البثية) من الاختصاصات الحصرية للسلطات الاتحادية، وذلك على اعتبار أن الترددات البثية⁽³¹⁾ جزء من عملية الطيران المدني لا يمكن الاستغناء عنها في الملاحة الجوية⁽³²⁾. إلا أنه في رأينا أن اختصاص السلطات الاتحادية حصراً بتنظيم سياسة الترددات البثية لا يخولها الاختصاص الحصري بموضوع الطيران المدني، كما أن الاختصاص الحصري للسلطات الاتحادية حتى في مسألة تنظيم الترددات البثية ينحصر فقط في تنظيم سياستها، بمعنى رسم الخطوط العامة لها.

أما بخصوص الاخ تصات المشتركة بين السلطات الاتحادية في العراق وسلطات الأقاليم، والتي حددتها المادة (114) من الدستور العراقي (2005)⁽³³⁾؛ يلاحظ، وعلى غرار الاختصاصات الحصرية للسلطات الاتحادية، أن موضوع الطيران المدني لم يأت

(31) إن الاتصالات اللاسلكية وأبراج المراقبة وسائل مساعدة في الملاحة والمراقبة الجوية، إذ أن خدمات الحركة الجوية تنقسم إلى ثلاثة أقسام رئيسية، وهي : خدمة مراقبة الحركة الجوية (ATS)، وخدمة معلومات الطيران (FIS)، وخدمة التتبيه أو البحث والإنقاذ (ALR.S). وتعني المراقبة الجوية تنظيم حركة الطائرات في التنقل والحركة، وتنقسم إلى : (1) مراقب الانطلاق (Delivery Control - DEL)، (2) مراقب الأرضية (Ground Control - GND)، (3) برج المراقبة (Aerodrome Control Tower)، (4) مراقبة الاقتراب (Approach Control Unit)، (5) مراقبة المنطقة (Area Control Center). ومن الأهداف الأساسية للمراقبة الجوية منع الحوادث بين الطائرات وحمايتها من العوائق الجوية وتسهيل حركة الطائرات بشكل سريع ومنظم وآمن. ولكي يتمكن المراقب الجوي من القيام بوظيفته بشكل متكامل تتم الاستعانة بمدخلي معلومات الطيران (Flight Data)، وهم القائمون على إدخال بيانات الطائرة (اسم الطائرة ونوعها وموعد ومطار الإقلاع والهبوط والطريق الجوي الذي ستخذه الطائرة وعدد الركاب وكمية الوقود وغير ذلك) عن طريق التنسيق مع شركة الطيران والمرحّلين الجويين عن طريق شبكة موجودة في المطار تسمى (AFTN automatic fixed telecommunication network). فمن المعلوم أن عملية الطيران تعتمد على عدد من الأنظمة الإلكترونية المستخدمة في الطائرة، والتي تعرف بمصطلح إلكترونيات الطيران (Avionics)، مثل أنظمة الاتصالات والملاحة الجوية والتحكم بالطيران وتجنب التصادم والطقس وإدارة الطائرة . وفيما يتعلق بالاتصالات ومدى ارتباطها بالترددات البثية، فإن نظام الاتصالات الإلكتروني (VHF) يستخدم للاتصال بين الطائرات فيما بينها وكذلك بين الطائرة ومركز مراقبة الحركة الجوية (ATC)، وأن نظام الاتصال الإلكتروني (VHF) ذو التردد العالي يعمل على مجال حزمة الطائرة من التردد (118) ميكا هرتز إلى (136,975) ميكا هرتز، حيث أن كل قناة متباعدة عن الأخرى بمقدار (8,33) ك هرتز في أوروبا، و(25) ك هرتز في بقية مناطق العالم. يراجع موسوعة ويكيبيديا المتاح على العنوان الإلكتروني الآتي:

<https://ar.wikipedia.org/wiki>

ووفقاً للمادة (5/ك) من نظام المنشأة العامة للطيران المدني العراقي رقم (4) لسنة 1996، فإن قسم اتصالات الطيران، باعتباره من تشكيلات المنشأة، يتولى (صيانة وإدامة ونصب الأجهزة الإلكترونية والأجهزة الملاحية وأجهزة الاتصالات الثابتة والمتحركة وأجهزة الرادار والقيام بتبادل البرقيات الخاصة بسلامة الطيران مع الدول الأخرى والاتصال بالطائرات)). كذلك فإن قسم الرقابة الجوية، باعتباره جزءاً من تشكيلات المنشأة العامة للطيران المدني العراقي، بموجب المادة (5/ل) من النظام المذكور، يتولى (تأمين سلامة الطائرات في الجو وعلى الأرض والمحافظة على دقة وانتظام انسيابية الحركة الجوية بالشكل الذي يضمن اقتصاديات العمليات الجوية، وذلك من خلال الالتزام بتطبيق القوانين الدولية والمحلية التي تخص عمليات الفصل بين الطائرات القادمة والمغادرة والعبارة للأجواء العراقية ووضع ونشر وتطبيق السياقات الخاصة لذلك، ويقوم بإعداد ونشر الخرائط الملاحية وشبكة الممرات الجوية والمشاركة بالبحث والإنقاذ وتقديم المساعدات للطائرات التي تتعرض للخطر)).

(32) يقصد بالملاحة الجوية تحديد موضع واتجاه الطائرة بالنسبة للأرض، وذلك من خلال أنظمة الملاحة الجوية الإلكترونية التي تقوم بتحديد موقع الطائرة بشكل آلي وعرضه على طا قم الرحلة، وذلك اعتماداً على الأقمار الاصطناعية، كنظام تحديد المواقع (GPS)، أو أنظمة ملاحية أرضية مثل نظام (VOR). يراجع موسوعة ويكيبيديا، المصدر السابق.

(33) قضت المادة (114) من الدستور العراقي (2005)، بأنه (تكون الاختصاصات الآتية مشتركة بين السلطات الاتحاديّة وسلطات الأقاليم : أولاً- إدارة الكمارك بالتنسيق مع حكومات الأقاليم والمحافظات غير المنتظمة في إقليم، وينظم ذلك بقانون . ثانياً- تنظيم مصادر الطاقة الكهربائية الرئيسية وتوزيعها . ثالثاً- رسم

ذكره ضمن الاختصاصات المشتركة بين السلطات الاتحادية في العراق وسلطات الأقاليم، وبذلك لا يعتبر ضمن الاختصاصات المشتركة.

وحتى لو اعتبرت المطارات من المنافذ الحدودية وبالتالي خضوعها لإدارة الكمارك⁽³⁴⁾، على أساس أن المادة (114) من الدستور العراقي (2005) قضت بأنه ((تكون الاختصاصات الآتية مشتركة بين السلطات الاتحادية وسلطات الأقاليم: أولاً- إدارة الكمارك بالتنسيق مع حكومات الأقاليم والمحافظات غير المنتظمة في إقليم، وينظم ذلك بقانون))، فإن الاشتراك في الاختصاص يكون فقط في موضوع إدارة الكمارك وليست عملية الطيران المدني، كما أن هذا الاختصاص يبقى، وفقاً للمادة (114/أولاً) من الدستور العراقي (2005)، من الاختصاصات المشتركة بين السلطات الاتحادية وسلطات الأقاليم، فإنه وفقاً لحكم المادة (115) من الدستور العراقي (2005)، فإن الصلاحيات المشتركة بين الحكومة الاتحادية والأقاليم تكون الأولوية فيها لقانون الأقاليم في حالة الخلاف بينهما.

إذن، بالاستناد إلى حكم المادة (115) من الدستور العراقي (2005)، والتي قضت بأن ((كل ما لم ينص عليه في الاختصاصات الحصرية للسلطات الاتحادية يكون من صلاحية الأقاليم ...))، ونظراً لعدم ذكر موضوع الطيران المدني في ضمن الاختصاصات الحصرية للسلطات الاتحادية (المادة 110 من الدستور العراقي)، وكذلك عدم ذكره ضمن الاختصاصات المشتركة بين السلطات الاتحادية وسلطات الأقاليم (المادة 114 من الدستور العراقي)؛ نستنتج بأن موضوع الطيران المدني ليس من الاختصاصات الحصرية للسلطات الاتحادية في العراق وليس من الاختصاصات المشتركة، وبالتالي فإن تنظيمه يكون من اختصاص سلطات الأقاليم، عليه فإن السلطة المختصة بالطيران المدني في حدود إقليم كوردستان ينحصر بسلطات الإقليم.

2-3 السلطة المختصة بالطيران المدني في العراق وفقاً لقانون الطيران المدني

نصت المادة (2) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل، على أنه ((ينظم هذا القانون الأحكام الأساسية المتعلقة بالطيران المدني في الدولة بما في ذلك المطارات والطائرات المدنية...)). وقضت المادة (4) من القانون المذكور، بأن ((للدولة السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلوه إقليمها))، وأضافت المادة (5) من القانون ذاته، بأن ((سلطات الطيران المدني هي المسؤولة عن جميع شؤون الطيران المدني في الدولة)).

السياسة البيئية لضمان حماية البيئة من التلوث والمحافظة على نظافتها بالتعاون مع الأقاليم والمحافظات غير المنتظمة في إقليم . رابعاً - رسم سياسات التنمية والتخطيط العام . خامساً - رسم السياسة الصحية العامة بالتعاون مع الأقاليم والمحافظات غير المنتظمة في إقليم . سادساً - رسم السياسة التعليمية والترفيهية العامة بالتشاور مع الأقاليم والمحافظات غير المنتظمة في إقليم . سابعاً - رسم سياسة الموارد المائية الداخلية وتنظيمها بما يضمن توزيعاً عادلاً لها، وينظم ذلك بقانون)).

⁽³⁴⁾ حيث عرفت المادة (1/سادساً) من قانون الكمارك العراقي رقم (23) لسنة 1984 المعدل، الحرم الكمركي بأنه ((القطاع الذي تحدده إدارة الكمارك لمباشرة العمل الكمركي وبضمنه الإجراءات والرقابة الكمركية في كل ميناء بحري أو جوي أو في مكان آخر يوجد فيه مكتب كمركي))، كما نصت المادة (7) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل، على أن ((المندوبي الكمارك ... الحق في تفتيش الطائرات أو أي شخص أو حمولة على متنها طبقاً للقوانين والأنظمة والقواعد المعمول بها في الدولة ويجري هذا التفتيش تحت إشراف سلطات الطيران المدني دون تدخل في اختصاص المندوبين المذكورين)).

وفف هءا الخصوء عرفء المءءة (4/1) من القانوء المءكور، سلطة الطفران المءنف بآنها ((المنشأة العامة للطفران المءنف وفمءلها وزفر النقل فف مجلس الوزراء))⁽³⁵⁾.

وقضء المءءة (1) من نظام المنشأة العامة للطفران المءنف العراقي رقم (4) لسنة 1996، بأن ((المنشأة العامة للطفران المءنف، هف سلطة الطفران المءنف فف العراق ءف ءشرف على جمفع أعمال الطفران المءنف، وهف المسؤولة عن الإشراف على كافة أعمال الهفءاء والأجهزة العاملة فف المطارات المءنففة ذات العلاقة بالمطارات وسفر العمل ففها أفا كانت الجهة ءف فرءبءون بها)). وبءلك فإن السلطة المءخءة بالطفران المءنف فف العراق هف المنشأة العامة للطفران المءنف العراقي⁽³⁶⁾ وفمءلها وزفر النقل فف مجلس الوزراء العراقي.

وأسفساً على ما سبء بفانه، فإن لسلءة الطفران المءنف العراقي، بموجب المءءة (6) من قانوء الطفران المءنف العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل⁽³⁷⁾، الحق فف منع الطفران إء أنه، وفقاً للمءءة (9) من القانوء المءكور⁽³⁸⁾، لا ففوز لأفة طائرة أن ءعمل فف إقلفم ءءولة والفضاء الءف ففلهو إلا بموجب ءصرفح ءصءره وءءءء شروطه سلطة الطفران المءنف.

وهنا فءار ءءساؤل: هل أن سلطة الطفران المءنف العراقي، ممءلة فف وزفر النقل العراقي، هف الجهة المءخءة بشؤوء الطفران المءنف فف إقلفم كورءسءان أفضاً؟ لا سفما وأن المءءة (6) من قانوء الطفران المءنف العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل، وإن أعطء الحق لسلءاء الطفران المءنف العراقي فف منع الطفران، إلا أن المءءة المءكورة قفءء ممارسة هءا الحق بشرفء عدم الإءلال بحق وصلاحفاء الجهات المءخءة الأءرى.

قبل الإءابة على ءلك، ءءءر الإءشارة إلى أنه، فضلاً عن ءءصرفاء الوطنفة للطفران المءنف، فإن نطاق سلطة ءءولة فف ءنظفمها للطفران المءنف على إقلفمها، فءءءء فف ضوء الءءافقاء ءءولفة المنظمة إفها والءءعلقة بءنظفم الطفران المءنف، وفف هءا المءال ففء الفقهاء اءءاففة شفكاغو لعام 1944 بمءابة ءءسءور العالمف للقانوء الءوف من ءلال وضعها الءطوء الرففسفة الهامة لءنظفم وءءطفء المسائل الأساسية المءعلقة بالطفران المءنف فف العالم⁽³⁹⁾.

⁽³⁵⁾ وءءءر الإءشارة إلى أن المءءة المءكورة قبل ءءءفمها بموجب القانوء رقم (17) لسنة 2016 (قانوء ءءءفءل الرابع لقانوء الطفران المءنف رقم 148 لسنة 1974 المعدل) كانت ءءص على أن ((سلءاء الطفران المءنف: وزارة النقل والمواصلاء والمنشأة العامة للطفران المءنف)).

⁽³⁶⁾ فلاحظ أن الجهة المءخءة بالطفران المءنف فف العراق هف المنشأة العامة للطفران المءنف، ولكنها لا ءءءفر هفئة مسءقلة، وإنما منشأة ع امة ءابعة لوزارة النقل الءءاءفة، فضلاً عن ءنظفم اءءصاصاءها وءشكفلاءها وفقاً لنظام ولفس وفقاً لقانوء، وءلك بءلاف ما هو علىه الءال فف ءولة الإمارات، ءفء ءوءء هفئة العامة للطفران المءنف الءءاءف الإماراتف، والمؤسس بالقانوء الءءاءف رقم (40) لسنة 1996.

⁽³⁷⁾ نصء المءءة (6) من قانوء الطفران المءنف العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل، على أن ((سلءاء الطفران المءنف الحق فف ءفففش الطائراء وم نعها من الطفران أو ءءز أفة وءائف ءءعلق بها لمراقبة ءنففء أءام هءا القانوء ءون الإءلال بالءقوق والصلاحفاء المءولة للجهات المءخءة الأءرى)).

⁽³⁸⁾ قضء المءءة (9) من قانوء الطفران المءنف العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل، بأنه ((لا ففوز لأفة طائرة أن ءعمل فف إقلفم ءءولة والفضاء الءف ففلهو إلا بموجب ءصرفح ءصءره وءءءء شروطه سلءاء الطفران المءنف بعء اسءطلاع رأف الجهات ذات العلاقة واسءءاءاً إلى : (1) معاهءة ءءولفة منظمة إفها ءءولة أو (2) اءفاق ءوف ءئائف نافء المفعول معقوء بفن ءءولة وإءءى ءءول الأءبففة لءنظفم الرقل الءوف...)).

⁽³⁹⁾ ء.مءمء ءنوء فونس: مصدر سابق، ص1069؛ ء. إبراهفم ففمف شءاءه: مصدر سابق، ص75.

وقد انضم العراق إلى هذه الاتفاقية المذكورة بموجب القانون رقم (6) لسنة 1947 (قانون تصديق الاتفاقية الوقتية والدائمة للطيران المدني الدولي والمروور الجوي الموقع عليها في شيكاغو)⁽⁴⁰⁾. وفي هذا الخصوص نصت المادة (3) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل، على أنه ((تعد أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو في 7/ كانون الأول/ سنة 1944 وغيرها من المعاهدات والاتفاقيات الدولية للطيران المدني التي انضمت إليها الدولة أو التي تنضم إليها مستقبلاً جزءاً مكماً لهذا القانون)).

وفيما يخص نطاق سلطة الدولة على إقليمها الجوي، أكدت المادة (1) من اتفاقية شيكاغو لعام 1944، على سيادة الدولة على فضاءها الجوي الذي يعلو إقليمها سيادة كاملة ومطلقة⁽⁴¹⁾.

ووفقاً للمادة (6) من الاتفاقية ذاتها، فإنه لا يجوز لأي خط جوي دولي منتظم أن يطير فوق إقليم دولة متعاقدة إلا إذا كان يحمل إذناً خاصاً أو ترخيصاً من قبل تلك الدولة⁽⁴²⁾. كما أقرت المادة (9) من الاتفاقية المذكورة، بأنه من حق الدولة أن تمنع الطيران بمجالها الجوي لظروف استثنائية أو أثناء أزمة أو لأسباب تتعلق بالأمن العام بشرط عدم التمييز بين الجنسيات⁽⁴³⁾.

في المقابل احتفظت اتفاقية شيكاغو لعام 1944 للدول الأطراف فيها بالاختصاص التشريعي لكل منها في إقليمها الجوي من خلال نص المادة (11) منها، والتي قضت بتطبيق قوانين وأنظمة الدولة (المتعاقدة) بشأن دخول الطائرات المستعملة في الملاحة الجوية الدولية إقليمها أو خروجها منه وأثناء وجودها به بشأن استغلال هذه الطائرات أو ملاحظتها، على جميع طائرات الدول (المتعاقدة) دون تمييز بسبب الجنسية⁽⁴⁴⁾. بمعنى أن تنظيم الطيران المدني فوق إقليم الدولة المعنية يختص به تلك الدولة مع التزامها بما جاء في اتفاقية شيكاغو لعام 1944 من أحكام.

⁽⁴⁰⁾ منشور في الوقائع العراقية بتاريخ 1947/5/26.

⁽⁴¹⁾ Article 1: "The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the air-space above its territory".

⁽⁴²⁾ Article 6: "No schedules international air service may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that State, and in accordance with the term of such permission or authorization".

⁽⁴³⁾ Article 9: "(a) Each contracting State may, for reasons of military necessity or public safety, restrict or prohibit uniformly the aircraft of other States from flying over certain areas of its territory, provided that no distinction in this respect is made between the aircraft of the State whose territory is involved, engaged in international acheduled airline services, and the aircraft of the other contracting State like wise engaged. Such prohibited areas shall be of reasonable extent and location so as not to interfere unnecessarily with air nabigation. Descriptions of such prohibited areas in the territory of a contracting State, as well as any subsequent alterations therein, shall be communicated as soon as possible to the other contracting States ans to the International Civil Aviation Organization".

⁽⁴⁴⁾ Article 11: "Subject to the provisions of this Convention, the laws and regulations of a contracting State relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and

وتأسيساً على أن أحكام اتفاقية شيكاغو لعام 1944 جزء مكمّل لقانون الطيران المدني في العراق، وعلى اعتبار أن من طبيعة الدولة الفيدرالية أن يتم توزيع السيادة فيها بين الحكومة الاتحادية وحكومة الولايات، فإنه يثار التساؤل التالي : هل أن الاتفاقية المذكورة حددت مسألة تنظيم الطيران المدني والسلطة المختصة به في الدولة الفيدرالية بوصفها جزءاً من تنظيم السيادة ذاته؟

للجواب على ذلك نقول أنه إذا كانت اتفاقية شيكاغو لعام 1944 قد حددت نطاق سلطة الدولة في تنظيم الطيران المدني على إقليمها الجوي، إلا أنها لم تتعرض لكيفية تحديد سلطة الدولة في هذا المجال فيما إذا كانت دولة فيدرالية، حيث لا يوجد نص قانوني صريح في اتفاقية شيكاغو لعام 1944 يحصر سلطة الطيران المدني بالسلطات الاتحادية في الدولة الفيدرالية أو العكس، وإنما جاء لفظ الدولة (State) في الاتفاقية المذكورة بصورة مطلقة، وبذلك ينصرف معناها إلى جميع أشكال الدول بما فيها الدولة الفيدرالية.

بمعنى أن سلطة الطيران المدني تتمثل في الدولة، سواء كانت موحدة أم فيدرالية كما هو الحال في العراق. ومن ثم يتحتم علينا الرجوع إلى الدستور الاتحادي للدولة المعنية لأجل تحديد السلطة المختصة بالطيران المدني فيها، لأن سلطات الدولة الفيدرالية توزع وفق دستورها الاتحادي بين السلطات الاتحادية وبين الأقاليم المكونة لها. وقد سبق وأن بينا بأنه وفقاً لأحكام المواد (110) و(114) و(115) من الدستور العراقي النافذ (2005) فإن السلطة المختصة بالطيران المدني في إقليم كوردستان هي سلطات الإقليم وليست السلطات الاتحادية والمتمثلة بوزير النقل في حكومة العراق الاتحادية.

وتأسيساً على ما سبق بيانه، نستنتج بأن قرار سلطة الطيران المدني العراقي الصادر بتعليق جميع الرحلات الدولية إلى مطاري أربيل والسليمانية الدوليين⁽⁴⁵⁾ بدءاً من الساعة (الثالثة) بالتوقيت العالمي يوم 2017/9/29، إجراء تعسفي ومخالف لأحكام الدستور والقوانين النافذة في العراق، وذلك استناداً إلى ما يأتي:

1- مخالفته لحكم المادة (115) من الدستور العراقي (2005)، والتي قضت بأن ((كل ما لم ينص عليه في الاختصاصات الحصرية للسلطات الاتحادية يكون من صلاحية الأقاليم...)).

navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of all contracting State without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of that State".

⁽⁴⁵⁾ يذكر أن مجلس الوزراء العراقي قرر يوم الثلاثاء الموافق 2017/9/26، إعطاء مهلة ثلاثة أيام لإقليم كوردستان لتسليم مطاري الإقليم (أربيل والسليمانية) إلى سلطة الحكومة الاتحادية، قبل فرض حظر جوي دولي على المطار. حيث أبلغت سلطة الطيران المدني العراقي مطاري أربيل والسليمانية الدوليين، بالإضافة إلى وزارة النقل في الإقليم بقرار سلطة الطيران المدني وباللغتين العربية والانكليزية، في مساء يوم الثلاثاء الموافق 2017/9/26 وتضمنت الرسالة مهلة (٧٢) ساعة تنتهي في الساعة (١٨٠٠) من يوم الجمعة الموافق 2017/9/29. وجاء في بيان سلطة الطيران المدني العراقي بتاريخ 2017/9/27، ((إلى جميع الشركات العاملة في العراق، تود سلطة الطيران المدني أن تسترعي انتباهكم أنه اعتباراً من تاريخ 9/29، وفي تمام الساعة الثالثة بالتوقيت العالمي (السادسة بالتوقيت المحلي)، جميع الرحلات العاملة إلى مطاري أربيل والسليمانية سوف يتم تعليقها، عدا الشركات العراقية، ولرحلاتها الداخلية فقط)). نقلاً عن وكالة نيبأ للأخبار، متاح على العنوان الإلكتروني الآتي:

2- مءالفة القرار المءكور للماءة (121/أولاً) من ءءسءور العراقف (2005)، واءف نصء على أن ((لسلءاء الأقالفم الءق فف ممارسة السلءاءءءءشرففة واءنفففءفة والقضاءفة وفاقاً لأءكام هءا ءءسءور، باسءءناء ما ورد ففه من اءءصاءاءءءصرفة للسلءاءءءءاءفة)).

3- مءالفة القرار المءكور لءكم الماءة (6) من قانون الطفران المءنف العراقف رقم (148) لسنة 1974 المعدل، واءف قضاء بآن ((لسلءاء الطفران المءنف الءق فف ءففءفش الطاءراء ومنعها من الطفران ... ءون الإءلال بالءقوق والصالءفاءءءالمءولة للءهءاءءالمءءصءة الأءرى)).

4- إءلال القرار المءكور بالصالءفاءءءالمءولة لمؤسسة المءراءاءءءنفة لإقلفم كورءسءان، بموءب الماءة (السابعه) من قانون مؤسسة المءراءاءءءنفة لإقلفم كورءسءان - العراق رقم (18) لسنة 2008، واءف نصء على أنه ((ءءولف المؤسسة الوءائف والمهام الآءفة : ... عشاءون: ءءسفق مع سلطة الطفران المءنف العراقف لإنءاز الأعمال ءالفة ووفقاً للءوابء واءءلفماء ءءولفة والمءلفة : ... (4) وءع قواعد ءو و الأءنظمة المءعلقة بءءلفق الطاءراء والملاءءءءوفة ... وطرفةءءءءءءم الفضاء ءوفا مءن ءءوء الإقلفم ... (6) إءءار ءءصافءءءصءة بالراءلاء المءنظمة واءراءءة لشركاءء الطفران المءنف المءلفة والأءببفة المءسءءمة لأءواء ومءراءاءء الإقلفم...)).

5- لا فمكن ءءوفل على قانون الطفران المءنف العراقف رقم (148) لسنة 1974 المعدل، لءءفءءءهءءءالمءصءة بالطفران المءنف فف إقلفم كورءسءان، لأنه ءشرفع صءر فف ظل ءولة مراءزفة ولم فأءء بنظر الءءءبار مباءف الففءرالففة وءوزفء الإءءصاءاءءءءن السلءاءءءءاءفة والأقالفم وفاقاً لءءسءورا لعراقف لسنة 2005. ومن هنا نرى ضرورة ءءفءل هءا القانون فف ضوء أءكام ءءسءور العراقف النافء.

واسءناءء إلى ءكم الماءة (93) من ءءسءور العراقف (2005)، فإءنا نوصف ءءومة إقلفم كورءسءان أن ءقوم بالءعن بعءم ءسءورفة قرار سلطة الطفران المءنف العراقف (القاضف بءظر الطفران المءنف ءءولف فف مءراءاءء إقلفم كورءسءان) لءف المءكمة الآءاءفة العلفا وطلب إءفاء هءا القرار ورفء البظر ءوفا ءءولف عن مءارف أربفل والسلفماففة ءءولفبفن.

وءءءر الإءشارة إلى أن ءءومة إقلفم كورءسءان لم ءضطلع بما كان من المفروض علفها القفام به فف هءا البصوء، لأنه لم فءم لءء الآن ءأسفس (مؤسسة المءراءاءءءنفة لإقلفم كورءسءان - العراق)، الأمر الءف أءء فراءغاً قانونياً فف الإقلفم ءول سلطة الطفران المءنف، لءك فءب الإسراع فف إنشاء هءه المؤسسة ءنففءاً لأءكام الماءة (الراءفة) والماءة (ءالمة واءشاءون) من قانون مؤسسة المءراءاءءءنفة لإقلفم كورءسءان - العراق رقم (18) لسنة 2008.

وأسفساً على ءكم الماءة (121/ءانفياً) من ءءسءور العراقف (2005)، واءف قضاء بأنه ((فءق لسلءة الإقلفم ءءفءل ءببفء القانون الآءاءف فف الإقلفم، فف ءالة وءوء ءناقض أو ءعارض بفن القانون الآءاءف وقانون الإقلفم ببصوء مسألة لا ءءءل فف الإءءصاءاءءءصرفة للسلءاءءءءاءفة)). فإءنا نوصف برلمان كورءسءان بءشرفع قانون الطفران المءنف فف إقلفم كورءسءان اسءناءء إلى أءكام الماءة (115) والماءة (121/ءانفياً) من ءءسءور العراقف (2005)، ومن بفن أهم أءكام هءا ءشرفع ضرورة بفان أن ءهءء المءصءة بالطفران المءنف فف إقلفم كورءسءان هف هفئة الطفران المءنف فف الإقلفم، وءك بعء ءفففر اسم (مؤسسة المءراءاءءءءنفة لإقلفم كورءسءان) إلى (هفئة الطفران المءنف فف إقلفم كورءسءان).

الخاءمة

أولاً- الاسءءنااء:

- 1- لا فوفء نص قانونف صرفف فف اءفاقفة شفكاغو (1944) ففءر سلءة الطفران المءنف بالسلءاء الاءءاءفة فف ءولة الففءرالفة، وإنما جاء لفظ ءولة (State) فف الاءفاقفة المءكورة بصورة مطلقة لءا ففب الرجوع إلى ءسءور الاءءاءف لأجل ءءفء السلءة المءءصءة بالطفران المءنف فف الءولة المعنفة، لأن سلءاء ءولة الففءرالفة ءوزع وفق ءسءورها الاءءاءف بفن السلءاء الاءءاءفة ففها وبفن الأقالفم المكونة لفا.
- 2- إن السلءة المءءصءة بالطفران المءنف فف إقلفم كورءسءان هف سلءاء الإقلفم ولفسء السلءاء الاءءاءفة، ءلك اسءءناءاً إلى أحكام المواء (110) و(114) و(115) من ءسءور العراقف (2005)، إذ أن مواء الطفران المءنف لفس من الاءءصاءاء ءءصرفة للسلءاء الاءءاءفة ولا من الاءءصاءاء المشءرءة.
- 3- إن اءءصاء السلءاء الاءءاءفة ءصراً بءنظفم سفاسة ءرءءاء البءفة لا فءولها الاءءصاء ءءصرف بمواء الطفران المءنف، كما أن الاءءصاء ءءصرف للسلءاء الاءءاءفة ءءف فف مسألة ءنظفم ءرءءاء البءفة ففءصر فقط فف ءنظفم سفاسءها ورسم ءءطوط العامة لفا.
- 4- على فرض اءءبار المءاراء من المنافء ءءوءفة وءءوعها لإءارة الكمارك ومن ءم اءءبارها من الاءءصاءاء المشءرءة، فإن الاءءراك فف الاءءصاء فكون فقط فف مواء إءارة الكمارك ولفسء عملفة الطفران المءنف، كما أن هءا الاءءصاء فببقف، وفقاً للماءة (114/أولاً) من ءسءور العراقف (2005)، من الاءءصاءاء المشءرءة بفن السلءاء الاءءاءفة وسلءاء الأقالفم، فإنه وفقاً لءكم الماءة (115) من ءسءور العراقف (2005)، فإن الصلاءفاء المشءرءة بفن ءءوءمة الاءءاءفة والأقالفم ءكون الأولفة ففها لقانون الأقالفم فف ءالة ءءلاف بفنهما.
- 5- إن سلءة الطفران المءنف العراقف - مءمءلة فف وزفر النقل الاءءاءف - لا ءمك اءءصاء إصءار قرار بعلق مءاراء إقلفم كورءسءان العراق.
- 6- إن قرار سلءة الطفران المءنف العراقف الصاءر بءعلق جمفع الرءلاء ءءولفة إلى مءارف أربفل والسلفماففة ءءولفن إءراء ءعسفف ومءالف لأءكام ءسءور والقواءفن النافءة فف العراق نظراً لمءالفءه لأءكام الماءة (115) والماءة (121/أولاً) من ءسءور العراقف (2005)، والماءة (6) من قانون الطفران المءنف العراقف رقم (148) لسنة 1974 المعدل، والماءة (السابعة) من قانون مؤسءة المءاراء المءنفة لإقلفم كورءسءان - العراق رقم (18) لسنة 2008.

7- لا يمكن التعويل على قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل، لتحديد الجهة المختصة بالطيران المدني في إقليم كوردستان، لأنه تشريع سابق في صدوره على صدور الدستور العراقي النافذ لسنة 2005، حيث شرع في ظل دولة مركزية ولم يأخذ بنظر الاعتبار مبادئ الفيدرالية وتوزيع الاختصاصات بين السلطات الاتحادية والأقاليم، وعلى اعتبار أن العراق دولة فيدرالية تتضمن إقليمياً فيدرالياً يتمثل في إقليم كوردستان - العراق، وذلك بالاستناد إلى الدستور العراقي لسنة 2005.

ثانياً- التوصيات:

- 1- نوصي المشرع العراقي بضرورة تعديل قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل في ضوء أحكام الدستور العراقي النافذ لسنة 2005، أو تشريع قانون جديد للطيران المدني في العراق بحيث يكون مواكباً للمستجدات الراهنة في مجال الطيران المدني.
- 2- نوصي سلطة الطيران المدني في العراق متمثلة في وزير النقل في حكومة العراق الاتحادية برفع الحظر الجوي الدولي على مطاري أربيل الدولي والسليمانية الدولي.
- 3- نوصي برلمان كوردستان بتشريع قانون الطيران المدني في إقليم كوردستان استناداً إلى أحكام المادة (115) والمادة (121/ثانياً) من الدستور العراقي (2005).
- 4- نوصي حكومة إقليم كوردستان - العراق بالإسراع في تأسيس (مؤسسة المطارات المدنية لإقليم كوردستان - العراق) وفقاً للمادة (الرابعة) من قانون مؤسسة المطارات المدنية لإقليم كوردستان - العراق رقم (18) لسنة 2008، وتنفيذاً للمادة (الثامنة والعشرون) من القانون ذاته.
- 5- نوصي حكومة إقليم كوردستان - العراق أن تقوم بالطعن بعدم دستورية قرار سلطة الطيران المدني العراقي (القاضي بحظر الطيران المدني الدولي في مطارات إقليم كوردستان) لدى المحكمة الاتحادية العليا العراقية وطلب إلغاء هذا القرار ورفع الحظر الجوي الدولي عن مطاري أربيل والسليمانية الدوليين، وذلك استناداً إلى حكم المادة (93) من الدستور العراقي (2005).

قائمة المصادر

1. د. إبراهيم فهمي شحاته: القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966.
2. د. أمل عبدالحسين الإبراهيمي و أحمد ميري أحمد : دور معلومات المحاسبة الإدارية في تحسين أداء المطارات، دراسة تطبيقية في مطار النجف الدولي، بحث منشور في مجلة القادسية للعلوم الإدارية والاقتصادية، جامعة القادسية، المجلد (14)، العدد (3)، لسنة 2012، (ص 107-131).
3. سكنه جهيه فرج: واقع النقل الجوي في العراق والرؤى المستقبلية له مع إشارة إلى محافظة البصرية، بحث منشور في مجلة دراسات البصرة، السنة العاشرة، العدد (19) لسنة 2015، (ص 81-120).
4. فاطمة حسن شبيب السامرائي : الطيران المدني العربي والقانون الدولي، رسالة ماجستير من كلية القانون والسياسة، جامعة بغداد، 1982.
5. د. قبس حسن عواد اليدراني: الرسوم العامة مقابل خدمات الطيران المدني، دراسة قانونية مقارنة، بحث منشور في مجلة الرافدين للحقوق، جامعة الموصل، المجلد (16)، العدد (57)، السنة (18)، 2013، (ص 98-126).
6. د. كامران الصالحي: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الإماراتي، بحث منشور في وقائع المؤتمر العلمي الدولي السنوي العشرون لكلية القانون في جامعة الإمارات العربية المتحدة، بعنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية) المنعقد في الفترة (23-25) نيسان 2012، (ص 43-70).
7. د. محمد ذنون يونس: التنظيم القانوني للطيران المدني في الدولة الفدرالية، دولة الإمارات العربية المتحدة أنموذجاً، بحث منشور في وقائع المؤتمر العلمي الدولي السنوي العشرون لكلية القانون في جامعة الإمارات العربية المتحدة، بعنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية) المنعقد في الفترة (23-25) نيسان 2012، (ص 1057-1089).

ثانياً- الدساتير والقوانين والتشريعات الأخرى:

1. الدستور العراقي الفيدرالي النافذ لسنة 2005.
2. دستور دولة الإمارات العربية المتحدة لسنة 1971 المعدل.
3. قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل.
4. قانون الطيران المدني الإماراتي رقم (20) لسنة 1991 المعدل.
5. قانون الطيران المدني اليمني رقم (12) لسنة 1993.
6. قانون الملاحة الجوية العراقية رقم (41) لسنة 1939 الملغي.

7. قانون الهيئة العامة للطيران المدني الاتحادي الإماراتي رقم (4) لسنة 1996.
8. قانون الكمارك العراقي رقم (23) لسنة 1984 المعدل.
9. قانون مطار أربيل المدني رقم (20) لسنة 2003 الملغي.
10. قانون تصديق الاتفاقية الوقتية والدائمة للطيران المدني الدولي والمرور الجوي الموقع عليها في شيكاغو، قانون رقم (6) لسنة 1947.
11. قانون مؤسسة المطارات المدنية لإقليم كردستان - العراق رقم (18) لسنة 2008.
12. قانون التعديل الأول لقانون الطيران المدني رقم (148) لسنة 1974، قانون رقم (125) لسنة 1983.
13. قانون التعديل الثاني لقانون الطيران المدني رقم (148) لسنة 1974 المعدل، قانون رقم (19) لسنة 1984.
14. قانون التعديل الثالث لقانون الطيران المدني رقم (148) لسنة 1974 المعدل، قانون رقم (55) لسنة 2000.
15. قانون التعديل الرابع لقانون الطيران المدني رقم (148) لسنة 1974 المعدل، قانون رقم (17) لسنة 2016.
16. نظام المنشأة العامة للطيران المدني العراقي رقم (4) لسنة 1996.
17. نظام المؤسسة العامة للطيران المدني العراقي رقم (77) لسنة 1980 الملغي.

ثالثاً- المصادر الإلكترونية:

1. الموقع الرسمي لمنظمة الطيران المدني الدولي على الإنترنت:
<http://www.icao.int/Pages/default.aspx>
2. موسوعة (ويكيبيديا) الحرة، متاح على العنوان الإلكتروني الآتي:
<http://ar.wikipedia.org>
3. موسوعة الجزيرة العلمية، متاح على العنوان الإلكتروني الآتي:
<http://www.aljazeera.net/encyclopedia/organizationsandstructures>
4. وكالة نبأ للأخبار، متاح على العنوان الإلكتروني الآتي:
<http://n.annabaa.org/news23361>

رابعاً- المصادر باللغة الإنكليزية:

1. The Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation of 1919.

2. Chicago Convention on International Civil Aviation of 1944.

پوخته

□

□ کیشه یاساییه کانی بواری فرۆکه وانیی مهدهنیی

□ له نیوان حکومهتی فیدرالی و ههریمی کوردستاندا

□

له دوایاندا کیشهی دهسهلاتی تایبتهمهند به فرۆکه وانیی مهدهنیی له عیراق وهك دهوله تیکی فیدرالی سهرهه لداوه، به تایبته تیش له دواى بپاری دهسهلاتی فرۆکه وانیی مهدهنیی عیراقی به قهدهغه کردنی فرۆکه وانیی نیوده و له تی له ههردوو فرۆکه خانهی نیوده و له تی ههولپرو سلیمانی له ریکهوتی (2017/9/29) وه، چوارچیوهی تویژینه وه که مان تایبته بوو به رههندی یاسایی ئەم کیشهیه به نامانجی دیارکردنی دهسهلاتی تایبتهمهند به ریکخستنی فرۆکه وانیی مهدهنیی له عیراق به پپی حوکمه کانی دهستووری عیراقی سالی (2005)، و یا ساکانی فرۆکه وانیی مهدهنیی له عیراق . یه کیك له دهرئه نجامه کانی



تويزينه وه برىتى بوو له وهى دهسه لآتى تايبه تمند به فروكه وانى مهدهنى له هريمى كوردستان خودى دهسه لآته كانى هريمى كوردستانه نه وهك دهسه لآته ئىتتىحادييه كان، ههروهها برىارى دهسه لآتى فروكه وانى مهدهنى عىراقى تايبهت به هه لپه ساردنى سه رجه م گه شته كانى نيوده وه لآتى بو ههردوو فروكه خانهى نيوده وه لآتى هه ولييرو سليمانى پيچه وانى حوكمه كانى دهستوروى ياسا به ركاره كانى عىراقه، لهو روه وهش راسپارده مان پيشكهش به ياسادانه رى عىراقى كرد به پيوستى هه مواركر دنى ياساى فروكه وانى مهدهنى عىراقى ژماره (148)ى سالى 1974ى هه مواركر وه بهر روشناى حوكمه كانى دهستوروى عىراقى به ركارى سالى 2005، يان ده رچواندنى ياساى كه نوى بو فروكه وانى مهدهنى له عىراق، ههروهها راسپارده مان پيشكهشى په رله مانى كوردستان كرد بو ده رچ وواندنى ياساى فروكه وانى مهدهنى له هريمى كوردستان پالپشت به حوكمه كانى ماددهى (115) و (121/دوهم)ى دهستوروى عىراق (2005).

Abstract

Legal Problematics in the Field of Civil Aviation

Between Federal Government and Kurdistan Region

Recently the problem of civil aviation authority in Iraq as a federal state has emerged, especially after the decision of Iraqi Civil Aviation Authority to ban international flights at the international airports of Erbil and Sulaymaniyah from 29 September 2017. This research is a study for the legal dimension of this issue with a view to determining the competent authority for the organization of civil aviation in Iraq in accordance with the provisions of the Iraqi constitution of 2005 and the civil aviation legislation in Iraq. We concluded that the competent authority for civil aviation in the Kurdistan Region is the authorities of the Region itself and not the federal authorities, and the decision of the Civil Aviation Authority of Iraq to suspend all international flights to Erbil and Sulaymaniyah international airports contrary to the provisions of the Constitution and the in force laws in Iraq. We recommended the Iraqi legislator to amend the Iraqi Civil Aviation Law No. (148) for the year 1974, in light of the provisions of the Iraqi constitution (2005), or enactment a new civil aviation law in Iraq, also we recommend the Kurdistan Parliament to enact the Civil Aviation Law in the Kurdistan Region based on the provisions of Article (115) and (121/II) of the Iraqi Constitution (2005).

Keywords: Civil Aviation, Civil Aviation Law, Chicago Convention.