Tikrit University Journal For Rights Year (11) Vol (11) NO (1) Part (1) (2026) 833-853

ISSN: 2519 – 6138 (Print)
E-ISSN: 2663 – 8983(On Line)

TUJR
مجلة جامعة تكريت للحقوق
Tikrit University Journal for Rights

IRAQI Academic Scientific Journals
العراقية المجلات الاكاديمية العلمية

Tikrit University Journal for Rights
Journal Homepage : http://tujr.tu.edu.iq/index.php/t

كلية القانون
College of Law

"Legislative, Judicial, and Executive Jurisdiction over Civil Aviation Accidents"

Dr. Khalid Jassim Khalaf
Directorate of Legal Affairs, Ministry of Education, Iraq

sajadkheldps63@gmail.com

A r t i c l e i n f o.

Article history:
- **Received 22 March 2026**
- **Accepted 5 April 2026**
- **Available online 1 September2026**

Keywords:

Extended incidents

- Moving sovereignty

- Public order

- Air carrier

- Presumed fault

Abstract: The air transport sector is one of the most prominent sectors embodying the concept of globalization, as aircraft cross the territories of multiple countries. This geographic fluidity often leads to a conflict of laws when seeking to resolve disputes arising from civil aviation accidents. While several international conventions have emerged to provide solutions for such conflicts, numerous challenges remain regarding the applicable law for matters not settled by these conventions, or in cases where states are not party to them.

Furthermore, determining the competent court to hear the dispute presents a significant hurdle. Traditional connecting factors—such as the law of the flag or the law of the carrier's home state—often prove insufficient, especially when the victim, the airline, and the site of the accident involve three different jurisdictions. This legal entanglement underscores the importance of this research, which aims to untangle the complexities between national legislation and international conventions(.

© 2023 TUJR, College of Law, Tikrit University

الاختصاص التشريعي والقضائي والتنفيذي لحوادث الطيران المدني

م.د. خالد جاسم خلف

مديرية الشؤون القانونية وزارة التربية, العراق

sajadkheldps63@gmail.com

معلومات البحث :

تواريخ البحث:
- الاستلام : ٢٢ / اذار/ ٢٠٢٦
- القبول : ٥ / نيسان/ ٢٠٢٦
- النشر المباشر: ١/ايلول /٢٠٢٦

الكلمات المفتاحية :
الحوادث الممتدة
- **السيادة المتحركة**
- **النظام العام**
- **الناقل الجوي**
- **الخطأ المفترض**

الخلاصة: يعد قطاع النقل الجوي من أكثر القطاعات التي تجسد مفهوم العالمية، حيث تتجاوز الطائرة أقاليم عدة دول مما يؤدي إلى حدوث تنازع بين قوانين عدة دول لحل النزاع الناشئ عن حوادث الطيران المدني، وبرزت مجموعة من الاتفاقيات التي تحاول أن تضع الحلول لذلك التنازع، ومع ذلك ظهرت عدة إشكالات حول القانون الواجب التطبيق في المسائل التي لا تحسمها الاتفاقيات، أو في حال عدم انضمام الدول لتلك الاتفاقيات، وكذلك المحكمة المختصة لنظر النزاع ، فلا يوجد ضابط اسناد كفيل لحل النزاعات سواء كان قانون العلم او قانون بلد الناقل حاصة عند ما تكون الضحية من بلد و الشركة من جنسية اخرى و الحادث وقع في دولة اخرى، وهذا التشابك يعطي للبحث اهميته في محاولة فك الارتباط بين القانون الوطني و الاتفاقيات الدولية .

© ٢٠٢٣, **كلية القانون، جامعة تكريت**

المقدمة : أولاً: التعريف بموضوع البحث

إن الطابع المرفقي والتقني للملاحة الجوية يجعل من دراسة القانون الواجب التطبيق ضرورة لابد منها، فالملاحة تقع في بيئة لا تعترف بالحدود الجغرافية والسياسية، حيث تتحرك الطائرة عبر أقاليم دول متعددة في غضون ساعات قليلة. هذا التطور المذهل في تكنولوجيا الطيران والسرعات الفائقة جعل القواعد التقليدية للقانون الدولي الخاص والمستمدة أصلاً من حوادث النقل البري أو البحري تبدو قاصرة في مواجهة إشكاليات التصادم الجوي أو السقوط المفاجئ في أعالي البحار. ومن هنا برز الصراع بين سيادة الدولة على إقليمها الجوي وبين عالمية الملاحة الجوية، فحوادث الطيران لا تمثل كارثة إنسانية فحسب، بل هي معضلة قانونية في القانون الدولي الخاص لتعدد العناصر الأجنبية في

النـــزاع (جنســـية الطـــائرة، جنســـية الضـــحايا، مكـــان وقـــوع الحـــادث، والمركـــز الرئيســـي لشـــركة الطيـــران). ومـــن هنـــا بـــرزت الحاجـــة إلـــى اتفاقيـــات دوليـــة موحـــدة (مثـــل وارشـــو ومونتريـــال) لتوحيـــد النـــزاع، إلا أن الواقـــع العملـــي لا يـــزال يطـــرح إشـــكالات كبـــرى عنـــدما يثـــور التســـاؤل حـــول القـــانون الواجـــب التطبيـــق فـــي المســـائل التـــي لـــم تحســـمها الاتفاقيـــات، أو فـــي حـــال عـــدم انضـــمام الـــدول لتلـــك الاتفاقيـــات، وتكـــرر الحال نفسه بالنسبة لتحديد اختصاص المحاكم بنظر النزاع.

عـــلاوة علـــى ذلـــك، فـــإن الإشـــكالية القانونيـــة فـــي حـــوادث الجـــو لا تقتصـــر علـــى تحديـــد مكـــان وقـــوع الفعـــل فحســـب، بـــل تمتـــد لتشـــمل حمايـــة الطـــرف الضـــعيف فـــي عقـــد النقـــل وهـــو الراكـــب، ففـــي ظـــل التفـــاوت الاقتصـــادي بـــين شـــركات الطيـــران العملاقـــة والمســـافرين، كـــان لزامـــاً علـــى المشـــرع الـــدولي والـــوطني التـــدخل لإعـــادة التـــوازن المفقـــود عبـــر فـــرض نظـــام مســـؤولية يتـــأرجح بـــين الخطـــأ المفتـــرض والمســـؤولية الموضـــوعية. إن البحـــث فـــي هـــذا النطـــاق يفـــرض علينـــا التســـاؤل حـــول مـــدى كفايـــة ضـــوابط الإســـناد (قـــانون العلـــم أو قـــانون بلـــد التـــأمين) فـــي تحقيـــق العدالـــة ، ســـيما إذا كـــان الضـــحية مـــن جنســـية، والشـــركة مـــن جنســـية ثانيـــة، ووقـــع الفعـــل فـــي دولـــة ثالثـــة، هـــذا التســـاؤل هـــو الـــذي يمـــنح البحـــث أهميـــة فـــي محاولـــة لفـــك الارتباط بين القواعد الوطنية والاتفاقيات الدولية.

إن الإجابـــة علـــى هـــذه التســـاؤلات هـــي التـــي تشـــكل العمـــود الفقـــري لهـــذا البحـــث، ســـيما وأن الوصـــول إلـــى مقاربـــة قانونيـــة تضـــمن حقـــوق الضـــحايا دون عرقلـــة نمـــو قطاع الطيران المدني الحيوي.

وســـيعتمد فـــي بحثنـــا هـــذا علـــى المـــنهج الوصـــفي التحليلـــي للنصـــوص القانونيـــة التـــي تتناول الموضوع للوصول إلى حل لتلك الإشكالات.

ســـنبحث هـــذا الموضـــوع علـــى شـــكل مبحثـــين، نبحـــث فـــي الأول ضـــوابط الإســـناد ومحاولـــة تحديـــد القـــانون الواجـــب التطبيـــق، أمـــا المبحـــث الثـــاني ســـيكون لتحديـــد

القانون الواجب التطبيق وتحديد الاختصاص القضائي في القانون العراقي والاتفاقيات المصادق عليها.

عسى أن أوفق في بحثي هذا، وبالله التوفيق.

المبحث الأول

ضوابط الإسناد في حوادث الطيران المدني

يمثل التكييف القانوني لحوادث الطيران أحد أصعب التحديات التي واجهت فقهاء القانون الدولي الخاص، فالطائرة منقول عابر (للسيادات)، وعندما تقع الكارثة الجوية يثور النزاع التقليدي بين عدة قوانين لحكم المسؤولية الناشئة عن الكارثة.

المطلب الأول

ضابط أسناد موقع وقوع الكارثة

تعد هذه القاعدة الأصل العام في المسؤولية التقصيرية، ويستند تطبيقها إلى فكرة السيادة الإقليمية، فالدولة لها الحق المطلق في بسط قوانينها على كافة الوقائع المادية التي تحدث في حيزها الجوي.

الفرع الأول: المبررات القانونية لتطبيق قانون الموقع:-

وتتمثل تلك المبررات بما يأتي:

أولاً: تحقيق العدالة الجنائية والمدنية:

غالباً ما تتبع الحوادث الجوية تحقيقات جنائية وفنية تجريها سلطات الدولة التي سقطت فيها الطائرة، وبالتالي يكون قانون ذلك المكان هو الحكم[١] .

ثانياً: سهولة الإثبات: إن الشهود وحطام الطائرة والمعاينة الميدانية، كلها موجودة في إقليم الدولة التي شهدت الكارثة، فقانونها هو الأقدر على تنظيم طرق الإثبات وتقدير الأضرار[٢] .

الفرع الثاني: إشكالية التنازع بين محل الفعل ومحل الضرر:-

تثور المشكلة عندما ينفصل الفعل المنشئ للمسؤولية عن النتيجة الضارة مكانياً؛ فقد يقع الخطأ في دولة (كإهمال في الصيانة)، وتنتقل النيران في المحرك في دولة أخرى، وتسقط الطائرة في دولة ثالثة، فأي قانون يحكم النزاع؟

أولاً: الاتجاه المطبق لقانون محل وقوع الخطأ :

يرى أنصار هذا الاتجاه أن المسؤولية تترتب على سلوك الشخص، ومن العدل أن يحاسب الشخص وفقاً للقانون الذي يحكم سلوكه وقت صدوره، فالميكانيكي الذي يخطأ فوق اقليم، تقاس درجة

---

[١] د. عز الدين عبد الله، القانون الدولي الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٢٠، ص ٥٣٥.

[٢] د. هشام علي صادق، تنازع القوانين، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٢١، ص ٤١٨.

خطئه وفق المعايير المتبعة في تلك الدولة[١] . ويستند هذا الرأي إلى فكرة التوقع المشروع فلا يمكن محاسبة شخص وفق معايير دولة لا يتعامل معها بل صادف وقوع الطائرة فوقها.

ثانياً: الاتجاه المطبق لقانون محل تحقق الضرر:

يميل أغلب فقهاء القانون المعاصر، ومنهم فقهاء مصر والعراق إلى تغليب قانون المكان الذي وقع فيه الضرر النهائي (سقوط الطائرة)، والحجة هنا أن الضرر هو الركن الأساسي في دعوى التعويض فبدون ضرر لا توجد مسؤولية[٢]، فضلاً عن تضرر مرافق الدولة جراء السقوط وهي التي ستباشر محاكمها إجراءات التحقيق الأولي.

ثالثاً: نظرية الخيار للمتضرر :

مع هذا الانقسام ظهرت نظرية وسط تمنح المدعي المتضرر الحق في الاختيار بين قانون محل الفعل أو قانون محل الضرر أيهما أصلح له، وذلك كحماية للطرف الضعيف وضمان لعدم ضياع الحق في التعويض[٣] . وجوبه هذا الرأي بالانتقادات بأن هذا الرأي يزعزع مبدأ الاستقرار القانوني ويجعل شركة الطيران في حالة عدم يقين بشأن القانون الذي سيطبق عليها مما يؤثر على عقود التأمين الدولي.

الفرع الثالث: الكوارث الجوية المركبة :

تزداد الصعوبة في توزيع الحادثة على عدة نقاط جغرافية، وتسمى هذه الحالة (الافعال عابرة للحدود)، وتطرح سؤالاً: هل نطبق قانوناً واحداً على الكارثة ككل أم يتم التجزئة بتعدد الأقاليم؟

أولاً: معضلة التصادم الجوي فوق الحدود :

في حالة تصادم فوق خط حدودي بين دولتين، أو وقوع خلل تقني يؤدي إلى انفجار الطائرة في الجو وتناثر حطامها وجثث الضحايا فوق إقليم دولتين، نكون أمام تزاحم سيادات، فاذا طبقنا قانون دولة (أ) على ضحايا وقانون دولة (ب) على ضحايا أخرين نصل إلى نتائج متناقضة من حيث تقدير التعويض وشروط المسؤولية ، وهذا الأمر مرفوض حيث يتم السعي لوحدة الحل.

ثانياً: الحوادث الممتدة :

أحياناً يقع الحادث في إقليم نتيجة قصور أجهزة الملاحة في دولة معينة، وتتحطم الطائرة بدولة أخرى فتبرز مشكلة السببية القانونية هل نعتد بقانون الدولة التي حدث فيها الخطأ أم قانون الدولة التي سقطت فيها الطائرة، يرى الفقه العراقي أن العبرة بالنتيجة لأنها رتبت الحق في التعويض بينما يرى جانب

---

[١] د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون الأجانب، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٢١، ص ٦٢٥.

[٢] د. محمد كمال فهمي، أصول القانون الدولي الخاص، مؤسسة الثقافة الجامعية، الإسكندرية، ٢٠١٩، ص ٥٤٠.

[٣] د. غالب علي الداوودي، القانون الدولي الخاص اللبناني، مكتبة السنهوري، بيروت، ٢٠١٩، ص ٢٣٢.

من الفقه إلى الأخذ بمكان وقوع الخطأ، وهذا الاختلاف يبرر الأخذ بضوابط أخرى مثل قانون العلم أو الاتفاقيات الدولية لحكم النزاع[١] .

المطلب الثاني

ضابط اسناد علم الطائرة

نتيجة للاختلافات السابقة برز ضابط قانون العلم الذي يعد من أهم الركائز في تنظيم الملاحة الجوية أو البحرية، وهذا الضابط لا ينظر إلى الطائرة كجسم مادي بل ينظر لها ككيان قانوني يتمتع بجنسية دولة معينة.

الفرع الأول: الطبيعة القانونية للطائرة وجدلية الإقليمية الاعتبارية.

تعتبر الطائرة مالاً منقولاً ذات طبيعة خاصة جداً فهي تخضع للتسجيل الإجباري في سجلات الدولة وهذا يمنحها رفع علم الدولة ويحدد جنسيتها ، وانقسم الفقه إلى اتجاهين:

أولاً: نظرية السيادة المتحركة:

ذهب الفقه التقليدي إلى تشبيه الطائرة بالسفينة واعتبارها جزء لا يتجزأ من إقليم الدولة وبالتالي فأي واقعة قانونية تقع على الطائرة كأنها وقعت على إقليم الدولة[٢] ، وترى أن هذه النظرية توفر نوع من الأمان القانوني حيث يحدد القانون سلفاً حسب علم الطائرة.

ثانياً: الاتجاه المعارض للإقليمية:

يرى الفقه الحديث أن وصف الطائرة هو مجرد اقليم هو خيال قانوني لا يمكن الركون إليه، فالطائرة هي منقول خاضع لسيادة الدولة التي يمر في أجوائها، وجنسية الطائرة هي رابطة إدارية تهدف إلى تنظيم الملاحة ولا يمكن أن تُستخدم كضابط إسناد لتحديد القانون الواجب التطبيق[٣] .

وتظهر لنا هنا حالتين تبرزان القيمة القانونية لضابط قانون العلم:

أولاً: سيادة قانون العلم في الفضاء الجوي الحر:

---

[١] د. مصلح أحمد الوادي، أصول القانون الدولي الخاص، المكتبة القانونية، دار بغداد، ٢٠١٠، ص ٢٦٤. وينظر: د. براء منذر كمال عبد اللطيف، الطائرات المسيرة في القانون الدولي الإنساني، مجلة جامعة تكريت للعلوم القانونية والسياسية
العدد: ٢٨، ٢٠١٦،ص ١٢٠.

[٢] د. عز الدين عبد الله، مرجع سابق، ص ٥٧٥.

[٣] د. هشام علي صادق، مرجع سابق، ص ٤٦٨.

إن وقوع الحادث فوق أعالي البحار أو في الفضاء الجوي الذي لا يخضع لسيادة دولة، ينفرد هنا قانون العلم ليحكم النزاع في حالة غياب أي قانون آخر. ويرى القضاء الفرنسي أن الطائرة في الفضاء الحر تظل محتفظة بجنسيتها، وتحديد المسؤولية والتعويض يخضع لقانون علم الطائرة ومنع حالة الفراغ القانوني[١].

ثانياً: التنازع بين قانون العلم وقانون الدولة المضيفة:

تثور المشكلة إذا وقع الحادث في إقليم دولة أجنبية، فيحدث تنازع بين قانون علم الطائرة وقانون الدولة التي وقع فيها الحادث، ويذهب الاتجاه الغالب (ومنها القانون العراقي والمصري) إلى ترجيح قانون العلم فيما يتعلق بقواعد الملاحة الجوية والمسؤولية التقصيرية[٢] .

ويرى جانب من الفقه إذا كان الحادث لا يؤثر على إقليم الدولة التي وقع فيها الحادث على أرضها فقانون العلم هو المطبق، وإذا مسّ الأمر إقليم الدولة فيطبق قانون دولة الإقليم. وهذا الأمر يقودنا إلى فكرة التجزئة الإرادية للنزاع، فقانون العلم يحكم الأفعال الداخلية وقانون الموقع يحكم الآثار الخارجية للحادث[٣] .

الفرع الثاني: إشكاليات فنية وإدارية:

الواقع العملي أبرز عدة إشكاليات في التطبيق منها:

أولاً: ظاهرة أعلام الملاذ الجوية .

بعض الدول تضع أعلامها على بعض الطائرات لسهولة إجراءاتها وتعطي تعويضات منخفضة للضحايا في حالة وقوع الحوادث، ويذهب الفقه الحديث إلى ضرورة وجود علاقة وطيدة بين الطائرة والدولة حتى تمنحها جنسيتها لها، فإذا كانت التسجيل صورياً ولا توجد علاقة بين الدولة والطائرة فيحق للقاضي استبعاد قانون العلم ويطبق قانون الدولة التي يوجد فيها المركز الرئيسي لنشاط الشركة أو قانون موطن الضحايا[٤] .

ثانياً: إشكاليات الطائرات المشتركة والتأجير التمويلي :

---

[١] د .ممدوح عبد الحميد، القانون الدولي الخاص، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية،٢٠٢٠، ص ٦٠٥.

[٢] د. غالب علي الداوودي، مرجع سابق، ص ٢٥٨؛ وينظر: أ. زهار محمود لهمود، القانون الواجب التطبيق في منازعات العقود الدولية، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية – جامعة تكريت ، ٢٠٢٤، ص١٧٩.

[٣] د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص ٦٤٠.

[٤] د. محمد كمال فهمي، مرجع سابق، ص ٥٢٢.

في الوقت الحاضر لا تملك شركة طيران واحدة كافة أسطولها، فمثلاً توجد طائرات مملوكة لبنوك دولية أو مؤجرة لشركة طيران وطنية ومسجلة في دولة ثالثة، فأي قانون يطبق في حالة وقوع الحادث؟

يفرق الفقه بين الناقل التعاقدي والناقل الفعلي، والعبرة في تحديد القانون الواجب التطبيق هو القانون الأكثر ارتباطاً بالحادث، فالنزاع المدني المرتبط بعقد نقل أبرم في دولة أخرى غير دولة التسجيل، فقانون العلم يظل ضابطاً احتياطياً يلجأ إليه في حالة وقوع الحادث في مكان لا يحكمه قانون إقليمي[١] .

المطلب الثالث

الاتجاهات الحديثة في الإسناد

نتيجة للروابط التقليدية السابقة، ظهرت روابط إسناد مفادها أن القانون المختار هو الذي يملك أقوى الروابط بالنزاع وأهمها:

الفرع الأول: معيار مركز الجاذبية في حوادث الجو:

أشار الفقيه (ريسي) إلى أن القاضي المعروض أمامه النزاع يجب أن يبحث عن الدولة التي لها المصلحة الأكبر في حكم النزاع[٢] .

فإذا كانت الدولة مسجلة في دولة (أ)، والناقل الجوي في دولة (ب)، والراكب اشترى تذكرته من دولة (ج)، والرحلة متجهة إلى دولة (د)، وسقطت الطائرة في دولة (هـ). وفقاً للمعايير التقليدية يطبق قانون دولة (هـ) باعتبارها قانون موقع الكارثة، لكن وفقاً لهذا المعيار يُختار القانون الخاص بدولة (ب) حيث يوجد مقر الشركة المنظمة للرحلة أو قانون دولة (ج) حيث أبرم العقد وشهدت جوهر العلاقة القانونية بين المسافر والناقل.

وفلسفة هذا الاتجاه هو حماية ما يتوقعه الأطراف عند التعاقد، فالمسافر يتوقع ضمناً المعايير القانونية التي يعرفها ولا يتوقع أن تطبق عليه قوانين أخرى، وهذا المنهج يمنع المفاجأة القانونية ويحقق توازناً بين مصلحة شركة الطيران ومصلحة الضحايا[٣] .

الفرع الثاني: قانون الإرادة :

---

[١] د.مصلح أحمد الوادي، مرجع سابق، ص ٢٧٥.

[٢] د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص ٦٨٠.

[٣] د. مصلح أحمد الوادي، المرجع السابق، ص ٢٢٠.

(٣) د. غالب علي الداودي ، مرجع سابق ، ص٣٨٠

ظهر اتجاه فقهي حديث يشير إلى القانون الذي أشارت له تذكرة الطيران لابد من احترامه ما لم يخالف النظام العام . فاختيار الأفراد للقانون الواجب التطبيق يرفع عن القضاء كاهل البحث عن ضابط إسناد يحكم النزاع، ويضع القانون الدولي الخاص العراقي و المصري قيوداً صارمة على هذا الاختيار، فالقاضي عليه أن يراقب هذا الاختيار، فإذا كان هذا القانون يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية، فالقاضي عليه استبعاد هذا القانون وتطبيق قانون آخر[٣] .

وأخيراً نجد المشرع العراقي في المادة ٢٥ من القانون المدني العراقي يتبنى قاعدة موقع وقوع الفعل الضار كقاعدة عامة، وعلى غرار ذلك المادة ١٨ من القانون البحري المصري، إلا أن التطور التكنولوجي الجوي يفتح الباب امام القاضي لاستخدام الاستثناء بدلاً من الأصل، فالحوادث الجوية التي تقع في فضاء مجهول . يميل القضاء العربي لاعتبار محل النتيجة هو الضابط الأقوى، وفي حال تعذره يتم الانتقال إلى قانون موطن الراكب باعتباره القانون الأكثر صلة بالمتضرر[١] . ونرى أن النصوص العربية رغم قدم صدورها إلا أنها تمتلك مرونة كافية لاستيعاب معيار الارتباط الوثيق من خلال تغيير قواعد الإسناد.

الفرع الثالث: قانون الموطن المشترك:

في حالة عدم اتفاق الأطراف صراحة على قانون معين يذهب الفقه والقضاء العراقي والعربي إلى إعمال قانون الموطن المشترك إذا كان المتعاقدان ينتميان لدولة واحدة، أما إذا اختلفت الجنسيات فيتم اللجوء إلى قانون مكان إبرام العقد، ويصبح هذا الضابط (مكان الإبرام) ضابطاً عرضياً في عصر التذاكر الإلكترونية والحجز عبر الإنترنت، إذ قد يبرم العقد في فضاء افتراضي لا يمكن نسبته لإقليم دولة بعينها، فالقضاء يميل نحو قانون مركز إدارة الناقل الجوي باعتباره القانون الأكثر اتصالاً بالعلاقة العقدية والأكثر قدرة على توفير الاستقرار القانوني للعمليات الجوية[٢].

وتتجلى أهمية هذه التوسعة في رصد كيفية تعامل القانون العراقي مع القواعد الآمرة التي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها في عقد النقل، فإذا اختار الأطراف قانوناً أجنبياً يعفي الناقل من المسؤولية عن الخطأ الجسيم، فالقاضي العراقي سيستبعد هذا القانون لمخالفته النظام العام استناداً للمادة (٣٢) من القانون المدني العراقي، وهذا هو صمام الأمان يضمن عدم الالتفاف على الضمانات التشريعية الوطنية تحت ستار حرية التعاقد الدولي[٣].

---

[١] - د.غالب علي الداودي ، مرجع سابق، ص ٣٢٥

٢. د. هشام علي صادق ،تنازع القوانين ، مرجع سابق ، ص٣٤٥

٣.د. مصلح احمد الوادي ، مرجع سابق ، ص ٢٩٠.

المبحث الثاني

القانون الواجب التطبيق في التشريع العراقي والاتفاقيات المصادق عليها

يعد النظام القانوني العراقي من الأنظمة التي واكبت التطور الدولي في مجال الطيران المدني ، حيث حاول المشرع الموازنة بين قواعد القانون المدني وبين القواعد الخاصة الواردة في قانون الطيران المدني والاتفاقيات الدولية التي انضم إليها العراق، وإن تحديد القانون الواجب التطبيق على حوادث الطيران لا يستند إلى نص واحد بل هو منظومة متكاملة تبدأ من الاتفاقيات الدولية وتنتهي بقواعد إسناد وطنية .

المطلب الأول

القواعد العامة للتنازع في القانون المدني العراقي

إن أول ما يواجه القاضي العراقي في نزاعات حوادث الطيران هو مسألة التكييف القانوني للحادث هل هو إخلال بعقد نقل (مسؤولية عقدية) أم فعل ضار (مسؤولية تقصيرية).

الفرع الأول : اسناد الاختصاص الى قانون موقع الفعل الضار:

١. قاعدة موقع ونوع الفعل :

نصت المادة (٢٧) من القانون المدني العراقي على أن (الالتزامات غير التعاقدية يسري عليها قانون الدولة التي وقع فيها الفعل المنشئ للالتزام) وبناءً عليه فإن الأصل في حوادث الطيران التي تقع فوق الإقليم العراقي هو تطبيق القانون العراقي، وذهب بعض الفقه أن مكان وقوع الفعل يجب أن يفسر بدقة، فإذا حدث انفجار في الجو وسقطت الطائرة، فالعبرة بمكان الفعل المنشئ (مكان الانفجار) وليست بمكان النتيجة إلا إذا تعذر تحديد مكان الفعل فيعتد بمكان النتيجة كضابط احتياطي[١] .

٢. الاستثناء الخاص بقانون الجنسية المشتركة:

تستدرك الفقرة (٢) من المادة (٢٥) من القانون المدني العراقي بوضع استثناء هام وهو إذا كان الالتزام ناشئاً عن فعل وقع في الخارج فإنه يسري عليه قانون الدولة التي يجمع الخصوم جنسيتها أو موطنها المشترك، فهنا يمكن للقاضي أن يطبق قانون العلم أو قانون الموطن، وهذا التوجه ينسجم مع أحدث النظريات الدولية التي تسعى لربط النزاع بالقانون الأكثر صلة بالأطراف وهذا يوفر حماية قانونية للمواطن العراقي[٢] .

---

[١] د. غالب علي الداوودي، مرجع سابق ، ص ٤٦٠.

[٢] د. سعيد مبارك، القانون الدولي الخاص، دار الحكمة، بغداد، ٢٠٢١، ص ٢٩٨.

الفرع الثاني: أولوية قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٠٢ لسنة ١٩٧٤

على الرغم من أن القانون المدني العراقي يضع القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية والعقدية إلا أن المشرع أفرد تنظيماً خاصاً للملاحة الجوية من خلال تطبيق قانون الطيران المدني رقم ١٠٢ لسنة ١٩٧٤ وهو قانون خاص يقيد القانون العام.

أولاً: نطاق سريانه .

يسري قانون الطيران المدني على كافة الطائرات المدنية التي تعمل في إقليم الجمهورية العراقية، وعلى الطائرات العراقية المسجلة في العراق أينما وجدت مالم تتعارض أحكامه مع الاتفاقيات الدولية[١] .

ثانياً: التكييف القانوني للمسؤولية في القانون العراقي.

يفرق قانون الطيران المدني بين المسؤولية تجاه الراكب (يحكمها عقد النقل) وبين المسؤولية تجاه الغير على سطح الأرض، فالمادة (١٣١) في القانون المذكور أحالت الأمر إلى قواعد اتفاقية وارشو على أساس أن مسؤولية الناقل هي اتفاقية في أصلها وقانونية في حكمها[٢]

وبالتالي يتم استبعاد المادة (٢٥) في القانون المدني (موقع الفعل الضار)، والهدف من ذلك هو توحيد المراكز القانونية لركاب الطائرة الواحدة، وهذا الأمر يقود إلى مدى دقة المشرع العراقي في عزل حوادث الطيران عن القواعد التقليدية.

وأشار بعض الفقه الى ان القضاء العراقي بدأ يهجر قانون موقع الفعل الضار لصالح قانون اقامة الراكب [٣] وبالتالي نجد تطبيق القانون العراقي على الحوادث الجوية التي تحدث خارج العراق مادام الراكب المتضرر مقيم في العراق ة في هذا حماية له من تطبيق قوانين خارج الاقليم المتوطن به .

---

[١] د. غالب علي الداوودي، مرجع سابق ، ص ٤٧٥.

[٢] د. مصلح أحمد الوادي – مرجع سابق، ص ٣٣٠.

(٣) د. حيدر فوزي الغزالي المسؤولية المدنية للناقل الجوي في التشريع العراقي ، دراسة مقارنه زين الحقوقية ، بيروت،٢٠٢١، ص١٤٠

المطلب الثاني

نفاذ الاتفاقيات الدولية في القضاء العراقي

يعترف القانون العراقي بسمو الاتفاقيات الدولية على القوانين الوطنية، وأن اللجوء إلى الاتفاقيات الدولية ليس مجرد خيار للقاضي العراقي وإنما إلزام له.

الفرع الأول: القوة الإلزامية لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ في العراق:

بموجب القانون العراقي تُعد الاتفاقية جزءاً من القانون الداخلي بمجرد التصديق عليها. إن انضمام العراق إلى اتفاقية مونتريال جعلها شريعة عامة واجبة التطبيق، فلابد للقاضي أن يطبق نظام التعويضات ثنائي الطبقة في الاتفاقية واستبعاد أي نص في القانون المدني العراقي يحدد سقفاً للتعويض.

أما إذا وجد تعارض بين نص في الاتفاقية ونص في قانون الطيران المدني، استقر اتجاه القضاء العراقي أن الاتفاقية هي قانون خاص وهو ينسخ القانون العام وهو قانون الطيران المدني، والسبب في ذلك هو حفظ سمعة العراق الدولية في مجال الطيران المدني[١] .

الفرع الثاني: قواعد الاختصاص القضائي الدولي للمحاكم العراقية :

تخضع مسألة اختصاص المحاكم العراقية في نظر النزاع الناشئ لمزيج من قواعد قانون المرافعات المدنية رقم ٨٣ لسنة ١٩٦٩ وقواعد اتفاقية مونتريال.

أولاً: الاختصاص القائم على موطن المدعى عليه:

تختص المحاكم العراقية وفقاً للمواد (١٤-١٦) من قانون المرافعات المدنية بنظر النزاع إذا كان موطن المدعى عليه (شركة الطيران) العراق، أي أن الخطوط الجوية العراقية أو الخطوط الأجنبية التي لديها فرع في العراق يمكن مقاضاتها أمام المحاكم العراقية[٢] .

ثانياً: تفضيل موطن الراكب .

أشارت المادة (٣٣) من اتفاقية مونتريال إلى اختصاص المحاكم العراقية في حوادث الطيران إذا كان الراكب عراقياً أو مقيماً في العراق حتى لو كانت شركة الطيران غير عراقية ووقع الحادث فوق دولة أخرى، وهنا يتطلب شرطين جوهريين:-

١- أن يكون العراق محل إقامة رئيسي ودائم للراكب وقت الحادث.

٢- أن يكون للناقل الجوي نشاط في العراق.

---

[١] د. سعيد مبارك، مرجع سابق، ص ٣١٥.

[٢] د. غالب علي الداوودي، مرجع سابق، ص ٥١٢.

وفي حكم صدر عام ٢٠٢٢ اكدت محكمة التمييز الاتحادية على عالمية اختصاص القضاء العراقي في مواجهة شركات الطيران الاجنبية أذا كان للمسافر محل اقامة دائم في العراق و تتلخص الوقائع بقيام مسافر عراقي بمقاضاة شركة طيران اوربية عن حادث وقع في مطار ترازانيت دولي ، دفعت الشركة بعدم اختصاص القضاء العراقي لكون الحادث وقع خارج الاقليم ، الا ان المحكمة ردت الدفع استناداً للمادة (٣٣) من اتفاقية مونتريال انفة الذكر محددة موطن الراكب يعد معياراً سيادياُ يمنح المحاكم العراقية الولاية الكاملة وهو ما يعزز حماية المواطن العراقي من مشقة التقاضي في الخارج[١] .

واعتقد أن هذا الاختصاص يعطي حماية لحقوق العراقيين أو المقيمين به ويعزز فاعلية الحماية القانونية للمواطن في مواجهة التكتلات الاقتصادية الكبرى للناقلين الجويين.

الفرع الثالث: إثبات الحادث الجوي ودور التقارير الفنية أمام القضاء العراقي .

وتعد هذه المرحلة من أصعب المراحل، وذلك لأن الأدلة المادية غالباً ما تتحطم أو تحترق عند سقوط الطائرة، وهنا يبرز دور الخبرة الفنية كأدلة يمكن الاعتماد عليها للإثبات وقبل ذلك لابد لنا من معرفة ماهية الحادث الجوي.

اولاً : اثبات الحادث الجوي :- وتعد مسألة تكييف الواقعة بانها حادث جوي هي الاساس لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي و تحديد القانون الواجب التطبيق و قد شهد القضاء العراقي و المصري و القضاء الدولي تحولاً جوهرياً في تفسير نص المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال ، ففي قرار حديث لمحكمة التمييز الاتحادية العراقية ذهبت المحكمة الى مفهوم الحادث لا يقتصر على الكوارث الكبرى كسقوط الطائرة او اصطدامها ، بل يشمل كل واقعة غير متوقعة تحدث اثناء عملية النقل و تؤدي الى اذى جسدي للراكب . و في وقائع احدى القضايا قضت المحكمة بمسؤولية الناقل عن اصابة راكب نتيجة سقوط امتعة من الخزانة العلوية معتبرة ذلك حادثاً جويا كونه مرتبط بالمخاطر التشغيلية للطيران و مستبعدة دفع الشركة بان الحادث وقع نتيجة اهمال راكب اخر مؤكدة ان واجب السلامة الملقى على عاتق الناقل هو واجب مطلق لا بنقضي الا بوصول الراكب بالسلامة . ورفضت محكمة النقض المصرية مبدأً هاماً في حكم لها عام ٢٠٢٢ حيث فرقت بين الحادث و الحالة الصحية للراكب ، فرفضت المحكمة اعتبار النوبة القلبية التي اصابت الراكب اثناء الطيران حادثاً جوياً مالم يثبت ان هناك عاملاً خارجياً غير عادي ادى الى ثوران هذه الحالة مثل انخفاض مفاجئ في ضغط الكابينة ، و اكدت المحكمة ان الحادث يجب ان يكون واقعة خارجية غريبة عن شخص الراكب و بذلك ضيقت المحكمة من نطاق المسؤولية الموضوعية لكي

[١] محكمة التمييز الاتحادية ، هيئة الموارد المدنية رقم ٢٠٢١/٥/٤٨٨ ت٢٠٢٢/١١/١٤، مجموعة الاحكام التمييزية .

لا تتحول شركات الطيران الى مؤسسات تأمين صحي شامل ضد الامراض الطبيعية التي قد تصيب الركاب صدفه اثناء الرحلة[١] . ونجد ان الفقه الغربي اشار الى التوسع في مفهوم الحادث الجوي فالناقل الجوي لم يعد يسأل عن خطأ بشري فحسب بل عن الخطأ البرمجي في انظمة الملاحة[٢] .

و اشار بعض الفقهاء ان القضاء الاوربي بدأ يميل الى ادراج الصدمة النفسية العنيفة ضمن مفهوم الحادث الجوي[٣] .

ثانياً: حجية تقارير سلطة الطيران ولجان التحقيق:

تشكل سلطة الطيران المدني لجان تحقيق فنية عند وقوع أي حادث في الإقليم العراقي والتي تستند لتحليل الصندوق الأسود ومعاينة الحطام وتعتبر تلك حجج نرية[٤][١] ويشير قانون الاثبات رقم ١٠٧ لعام ١٩٧٩ الى ان ما يثبته الموظف العام في حدود اختصاصه يعد حجة قوية على الكافة يمكن الاستناد إليها في الحكم.

ثالثاً: الاستعانة بالتقارير الدولية (منظمة الايكاو):

في حوادث الطيران الدولي قد تجري التحقيقات من قبل لجان دولية أو دولة العلم ويثور التساؤل حول الزامية تقارير تلك اللجان للقضاء العراقي؟

اشار الفقه الى ان هذه التقارير تعد قرينة قوية طالما انها صادرة وفق المعايير المنصوص عليها في ملحقات اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، والقاضي له سلطة تقديرية في الاخذ بتلك التقارير، ويمكن للمحكمة ندب خبراء مهندسين للوصول الى التقدير الحاسم بالموضوع[٥] .

المطلب الثالث

تنفيذ الأحكام الأجنبية الصادرة عن حوادث الجو في العراق

كثيراً ما يحصل المضرور العراقي على حكم من محكمة أجنبية (بموجب قواعد الاختصاص الدولي) ويرغب في تنفيذه داخل العراق ضد أصول شركة طيران أجنبية، وهنا يبرز دور قانون تنفيذ الأحكام

---

[١] محكمة النقض المصرية، الدائرة التجارية، الطعن رقم ١٨٨٠ لسنة ٩١ ق، جلسة ٤/٥/٢٠٢٢، منشور في أحكام محكمة النقض

(٢) Pablo Mendes de Leon, Introduction to Air Law (12th edition), Kluwer Law International the Hague 2024, P. 245.

(٣) Laurent Fedel, Droit Aérien, Editions Dalloz, Paris, 2021, P. 315.

(٤) د. مصلح أحمد الوادي، مرجع سابق، ص ٣٨٢.

(٥) د. سعيد مبارك ، مرجع سابق ، ص١٨٨

الأجنبية في العراق رقم ٣٠ لسنة ١٩٢٨ وقانون المرافعات المدنية المصري، حيث يشترط القاضي الوطني لقبول التنفيذ أن لا يتعارض الحكم الأجنبي مع النظام العام والآداب العامة في الدولة[٦]

والشرط الآخر لجواز تنفيذ الحكم هو المعاملة بالمثل، يذهب بعض الفقه إلى أن الاتفاقيات كـ (اتفاقية مونتريال ١٩٩٩) تمثل معاملة بالمثل حكمية لأن الدول الموقعة التزمت بتبادل الاعتراف بقواعد الاختصاص والمسؤولية. ومع ذلك يرى د. غالب الداوودي أن القاضي العراقي يظل متمسكاً بضمانات التقاضي التي توفرت في المحكمة الأجنبية كحق الدفاع والتبليغات الصحيحة وضمان أن الحكم لم يصدر غيابياً أو بوسائل تعسفية، وأن هذا الفحص الإجرائي هو الحصن الذي يحمي سيادة القضاء الوطني من الأحكام التي قد تبنى على أسس قانونية غريبة تماماً عن المنظومة القانونية والتشريعية[١].

وتبرز هنا إشكالية "التعويضات العقابية" التي تقضي بها أحياناً المحاكم الأمريكية، فهذه التعويضات تهدف إلى معاقبة الشركة وليس فقط جبر الضرر، فقد ترفض في العراق لمخالفتها لجوهر وفلسفة التعويض في القانون المدني التي تقوم على جبر الضرر وليس الإثراء[٢].

وبهذا الصدد أشارت محكمة استئناف بغداد الكرخ بصفتها التمييزية عام ٢٠١٧ في طلب تنفيذ حكم صادر من محكمة دبي ضد شركة طيران تعمل في العراق أكدت المحكمة أن النظام العام العراقي لا يمنع تنفيذ الأحكام التي تقضي بتعويضات معنوية طالما أنها لا تضمن تعويضات عقابية، التي تتنافى مع فلسفة القانون المدني العراقي[٣].

وأخيراً يجب الإشارة إلى الدعوى المباشرة ضد المؤمن حيث تسمح التشريعات الحديثة للمتضرر بمقاضاة شركة التأمين مباشرة بدلاً من ملاحقة شركة الطيران التي قد تكون في طور الإفلاس، حيث أن هذا المسار الإجرائي يضمن فاعلية التعويض ويحول حق المتضرر من مجرد رقم في حكم قضائي الى سيولة مالية ناجزة ، وبذلك سعى النظام القانوني في البروتوكول إلى خلق شبكة أمان قانونية تحيط بالراكب منذ وقوع الحادث إلى استلام التعويض مما يجعل قانون الطيران فرعاً حيوياً ومتطوراً من فروع القانون الدولي الخاص[٤].

وأكدت محكمة النقض المصرية في حكم لها عام ٢٠٠٢ على حق المتضرر في الدعوى المباشرة ضد شركة التأمين للطائرة، واعتبرت أن عقد التأمين في القانون الجوي ليس عقداً لصالح الناقل فحسب بل هو

---

(٦) - د. آدم وهيب النداوي، مرجع سابق، ص ٤٥٥.

[١] د. غالب علي الداوودي، مرجع سابق، ص٥٨٠.

[٢] د. آدم وهيب النداوي، مرجع سابق، ص ٤٥٦.

[٣] .القرار رقم ٨٩/ت/٢٠٢٠ الصادر عن رئاسة محكمة استئناف بغداد/ الكرخ الاتحادية بتاريخ ٢٠٢٠/٦/١ (غير منشور).

[٤] د.سعيد مبارك، مرجع سابق، ص٤١٠.

ضمانة قانونية للغير (الركاب)، وبالتالي لا يجوز للمؤمن التمسك بالدفوع التي كان يملكها المؤمَّن له ضد الناقل مثل عدم سداد الأقساط في مواجهة الضحايا، وهو ما يعزز القوة التنفيذية لتلك الأحكام[١].

وأخيراً نأتي إلى تقييم موقف القانون العراقي في حماية ضحايا حوادث الجو بعد انضمامه لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

فرغم قدم وقت صدوره إلا أنه أصبح تحت ثقل التطورات التقنية، فالمصطلحات الواردة في قانون الطيران المدني رقم ١٠٢ لسنة ١٩٧٤ لا تزال تعكس روح اتفاقية وارشو القديمة، فلا بد من وجود تعديل جذري وشامل لهذا القانون بما ينسجم مع معايير المسؤولية الموضوعية، فوجود النصوص القديمة مع تطور النصوص الدولية يؤدي إلى إرباك القاضي الوطني، مما يؤدي إلى ضرورة مواكبة القانون لاتفاقية مونتريال.

بالإضافة إلى أن التوجه الحديث في الدول المتقدمة يميل إلى إيجاد دوائر قضائية متخصصة أو تدريب قضاة على النزاعات الجوية والبحرية مما يؤدي إلى تسريع حسم الدعاوى وضمان الوصول إلى الحكم العادل[٢] .

وبعد هذا العرض المستفيض للقواعد العامة والخاصة والاتفاقيات الدولية نصل إلى مرحلة التقييم لكفاءة القانون العراقي في حماية ضحايا حوادث الجو.

إن المشرع العراقي عند انضمامه لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ خطى خطوة جبارة إلا أن الواقع العملي يشير إلى وجود بعض النواقص التي تحتاج إلى المعالجة التشريعية والقضائية.

ورغم جودة قانون الطيران المدني رقم ١٠٢ لسنة ١٩٧٤ إلا أن بعض مواده تعكس روح اتفاقية وارشو القديمة، ولا بد من إجراء تعديل جذري وشامل لهذا القانون ليتماشى مع التطورات الدولية.

وتعتبر حوادث الطيران من المنازعات ذات الطبيعة الفنية المركبة التي تجمع بين هندسة الطيران وقواعد القانون الدولي الخاص وأنظمة التأمين، ومحاكم البداءة العراقية تنظر هذه النزاعات كأي نزاع آخر مما يؤدي إلى ضرورة إيجاد دوائر قضائية متخصصة وضرورة تدريب القضاة على هذه النزاعات، وهذا التخصص يؤدي إلى تسريع حسم النزاعات وضمان تقدير عادل للتعويض.

---

[١] حكم محكمة النقض المصرية، دائرة الهيئة العامة للمواد المدنية، طعن رقم ٥٠٦ في ٢٠٠٢/٥/١٨.

[٢] د. حيدر فوزي الغزالي – مرجع سابق، ص٢٦٥.

وحماية للطرف المتضرر من حوادث الطيران لا بد من إيجاد صندوق وطني للتعويض عن ضحايا الكوارث الجوية يعمل كجهة ضامنة في حال تعثر شركات التأمين عن دفع التعويض .

الخاتمة

في ختام هذه الدراسة القانونية حول القانون الواجب التطبيق على حوادث الطيران المدني يتضح لنا أن هذا المجال يمثل واحداً من أكثر فروع القانون الدولي الخاص ديناميكية وتعقيداً، فالحادث الجوي ليس مجرد واقعة مادية، بل هي نقطة تتصارع فيها قوانين وطنية متعددة واتفاقيات عابرة للحدود، وقد تم التوصل إلى نتائج وتوصيات هي :

أولاً: النتائج:

١- تآكل القواعد التقليدية: أثبت البحث أن ضوابط الإسناد التقليدية مثل قانون موقع الفعل لم تعد كافية وحدها لحسم منازعات الجو، نظراً للطبيعة العابرة للأجواء التي يتم بها الطيران، مما أدى لبروز ضوابط أكثر مرونة مثل قانون موطن الراكب والارتباط الوثيق.

٢- مركزية اتفاقية مونتريال ١٩٩٩: تعد هذه الاتفاقية الدستور العالمي الجديد للمسؤولية الجوية، حيث نجحت في إحلال المسؤولية الموضوعية محل الخطأ المفترض وضمنت للضحايا تعويضاً جدياً يتناسب مع كرامة النفس البشرية بعيداً عن سقف اتفاقية وارشو.

٣- تطور موقف المشرع العراقي: أظهرت الدراسة أن المشرع العراقي كان سباقاً في الانضمام للمنظومة الدولية مما منح القاضي الوطني ولاية قضائية واسعة لحماية المواطنين العراقيين المتضررين من حوادث الطيران العالمية.

ثانياً: التوصيات :

١- التحديث التشريعي: نوصي المشرع العراقي بالإسراع في تعديل قانون الطيران المدني رقم ١٠٢ لعام ١٩٧٤ ليكون منسجماً بصورة كاملة مع نصوص اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، وإلغاء أي نصوص وطنية تتعارض مع مبدأ المسؤولية المطلقة في الطبقة الأولى للتعويض.

٢- إنشاء هيئات قضائية متخصصة: نقترح على مجلس القضاء الأعلى في العراق تشكيل هيئات قضائية متخصصة في قوانين النقل والنزاعات الدولية وتدريب القضاة على آليات تقدير التعويض وكيفية التعامل مع تقارير التحقيق الفنية الدولية.

٣- إلزامية التأمين الشامل: ضرورة تشديد الرقابة على شركات الطيران العاملة في الأجواء العراقية للتأكد من امتلاكها وثائق تأمين تغطي كامل مسؤوليتها الدولية وتسهيل إجراءات الدعوى المباشرة ضد شركات التأمين لضمان سرعة صرف التعويضات للضحايا.

إن الوصول إلى عدالة ظافرة في حوادث الجو يتطلب تضافراً بين النص الدولي الواضح والتطبيق الوطني المرن لتبقى حقوق الإنسان في مأمن من ضياع المسؤولية بين القوانين المتشابكة.

وختاماً أرجو أن أكون قد وفقت في بحثي هذا والله ولي التوفيق.

المصادر والمراجع

اولاً: الكتب والمؤلفات القانونية :

١- المصادر العربية

١. د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون الاجانب، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠١.

٢. ـــ ـــــ ـــــ ـــــ، قانون الطيران الدولي والمسؤولية الجوية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٩.

٣. د. آدم وهيب النداوي، قانون المرافعات المدنية، مكتبة السنهوري، بغداد، ٢٠١٩.

٤. د. باسم محمد صالح، القانون التجاري، النقل الجوي، مطبعة جامعة بغداد، ٢٠١٩.

٥. د. حيدر فوزي الغزالي، المسؤولية المدنية للناقل الجوي في التشريع العراقي، زين الحقوقية، بيروت، ٢٠١١.

٦. د. سعيد مبارك، أصول القانون الدولي الخاص، دار الحكمة، بغداد، ٢٠٢١.

٧. د. عباس العبودي، شرح قانون الإثبات العراقي، دار الثقافة للنشر، عمان، ٢٠٢٠.

٨. د. غالب علي الداودي، القانون الدولي الخاص العراقي، مكتبة السنهوري، بغداد، ٢٠١٨.

٩. د. محمد كمال فهمي، أصول القانون الدولي الخاص، مؤسسة الثقافة الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٠.

١٠. د. مصلح أحمد الوادي، أصول القانون الدولي الخاص العراقي والمقارن، المكتبة القانونية، بغداد، ٢٠٢٠.

١١. د. ممدوح عبد الحميد، القانون الدولي الخاص، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٢٠.

١٢. د. هشام علي صادق، تنازع القوانين، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٢١.

١٣. ـــ ـــــ ـــــ، القانون الدولي الخاص الجوي: دراسة مقارنة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠١٠.

٢- المصادر الاجنبية :

1-. Laurent Fedel, Droit Aérien, Editions Dalloz, Paris, 2021.

2- Pablo Mendes de Leon, Introduction to Air Law (12th edition), Kluwer Law International the Hague 2024

ثانياً: البحوث والدراسات العلمية:

١. د.أزهار محمود لهمود، القانون الواجب التطبيق في منازعات العقود الدولية، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية – جامعة تكريت ، ٢٠٢٤.

٢. د. براء منذر كمال عبد اللطيف، الطائرات المسيرة في القانون الدولي الإنساني، مجلة جامعة تكريت للعلوم القانونية والسياسية العدد: ٢٨، ٢٠١٦.

ثالثاً: الاتفاقيات الدولية

١. اتفاقية ورشو لعام ١٩٢٩.

٢. اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤.

٣. اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

رابعاً: القوانين الوطنية (التشريعات)

١. قانون تنفيذ الأحكام الأجنبية في العراق رقم (٣٠) لسنة ١٩٢٨.

٢. القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١.

٣. قانون المرافعات المدنية العراقي رقم (٨٣) لسنة ١٩٦٩.

٤. قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٠٢) لسنة ١٩٧٤.

٥. قانون الإثبات العراقي رقم (١٠٧) لسنة ١٩٧٩.

القرارات القضائية

١-قرار محكمة التمييز الاتحادية

٢-قرارات محكمة استئناف بغداد الكرخ بصفتها التمييزية

٣-قرارات محكمة النقض المصرية