

***الطائرة كعقار قانوني: دراسة تحليلية مقارنة
لنظرية التسجيل الجوي وأثاره القانونية****

**The Aircraft as Legal Immovable Property:
A Comparative Analytical Study of Aviation
Registration Theory and Its Legal Effects**

تأليف

د. محمد كمال عرفه الرخاوي

١

الإهداء

إلى ابنتي الحبيبة صبرينال

نور عيني وفخر جبيني

التي تجمع بين روح النيل الخالد

وساحل البحر الأبيض المتوسط

وجبال الأوراس الشامخة

إليك أهدي هذا الجهد المتواضع

تعبيراً عن حبّي العميق وفخرني الأبدى

واعتزازي بانتمائك إلى صفتني الأصللة

مصر أم الدنيا والجزائر بلد المليون شهيد

فلتبقى يداك نبع خير

وقلبك معيناً للعطاء

وعقلك سراجاً للحق والعدل

وصبرينال يا ابنتي

أنت المستقبل المشرق

والحاضر العطوف

والماضي الممجد

فلك من أبيك كل الحب

ومن قلبه كل الدعاء

أن يحفظك الله ويرعاك

ويجعلك ذخراً لوطنك ولأمتك

د. محمد كمال عرفه الرخاوي

٢

التقديم

في عالم القانون الجوي، تبرز الطائرة كظاهرة قانونية فريدة تتحدى التقسيمات التقليدية

بين المنقول والعقار، إذ أن طبيعتها الفيزيائية

تصنفها كمنقول، بينما يعاملها القانون

**عقار لأغراض جوهرية تتعلق بالتسجيل الجوي
والرهن الجوي والاختصاص القضائي، وهذا
التناقض**

**الظاهري ليس مجرد فرضية فقهية، بل هو
أساس نظام قانوني متكامل يهدف إلى تحقيق**

**الاستقرار في المعاملات الجوية وحماية حقوق
الدائنين والمالكين على حد سواء، ورغم**

**أهمية هذه النظرية، فإن التشريعات الوطنية لا
تزال تعاني من غموض في تفسير آثارها**

**القانونية، خاصة في ظل التحديات الحديثة مثل
الطائرات المسيرة غير المأهولة وتسجيل
الطائرات**

في دول العلم الجوي التي تفتقر إلى الرقابة الفعالة، ومن هذا المنطلق، يأتي هذا العمل الأكاديمي

العملي ليقدم لأول مرة على المستوى العربي تحليلًا شاملًاً ومتعمقاً لنظرية اعتبار الطائرة

عقاراً قانونياً، في ثلاث أنظمة قانونية جوية رئيسية: مصر والجزائر وفرنسا، مع مقارنات

دقيقة مع المعايير الدولية، بهدف استخلاص أفضل الممارسات وتقديم توصيات تشريعية عملية

ويستند البحث إلى دراسة ميدانية لأحكام قضائية فعلية صادرة عن محاكم الطيران في الدول

الثلاث، بالإضافة إلى تحليل فقهى دقيق

للنصوص التشريعية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة

مع التركيز على الجوانب العملية التي تهم القضاة والمحامين وشركات الطيران، لإجراءات

التسجيل، وأليات الرهن الجوي، وقواعد الاختصاص القضائي، كما يتناول البحث الإشكاليات

النظرية المتعلقة بشخصية الطائرة القانونية، ويبحث في العلاقة بين التسجيل الوطني

وتسجيل دول العلم الجوي، ويخصص فصلاً خاصاً لدراسة ظاهرة الحجز على الطائرة وبيعها

بالمزاد العلني، وتحديات حماية السلامة الجوية في ظل غموض مركز المسؤولية القانونية

ويبقى أن هذا الموضوع يمثل تحدياً فقهياً غير مسبوق يتطلب توازناً دقيقاً بين الاستقرار

القانوني ومواكبة التطورات التقنية في الصناعة
الجوية العالمية

٢

الفصل الأول

مفهوم الطائرة كعقار قانوني في الفقه الجوي
الحديث

يُعد تحديد المفهوم الدقيق لنظرية اعتبار الطائرة عقاراً قانونياً الخطوة الأولى والأساسية

لأي دراسة قانونية جوية متعمقة، إذ أن غموض هذا المفهوم يؤدي حتماً إلى غموض في

التطبيق القضائي وخلل في حماية الحقوق،
ويرُعَّف الفقه الجوي الحديث هذه النظرية
بأنها

مجموعة من القواعد القانونية التي تفرض معاملة الطائرة، رغم طبيعتها المادية كمنقول

كأنها عقار لأغراض قانونية محددة، أهمها التسجيل الجوي والرهن الجوي والتنفيذ على

الطائرة، وتستند هذه النظرية إلى عدة أسس فقهية، أولها نظرية الشخصية القانونية للطائرة

التي تعتبرها كياناً مستقلاً يمكن أن تتحمل المسؤولية عن أفعالها، وثانيها نظرية الأمن

الجوي، التي تهدف إلى حماية الدائنين الجويين من خلال منحهم حقاً عيناً قوياً على

الطائرة ككل، وثالثها نظرية الاستقرار القانوني، التي تسعى إلى توحيد قواعد التعامل

مع الطائرات عبر الحدود، مما يسهل التجارة الجوية الدولية، وتميز الطائرة المعاملة كعقار

بعدة خصائص جوهرية، أولها إمكانية تسجيلها في سجل عقاري خاص (سجل الطائرات)، وثانيها

إمكانية رهنها برهن عقاري (الرهن الجوي)، وثالثها خصوصيتها لقواعد التنفيذ الخاصة بالعقارات

كالبيع بالمزاد العلني، ورابعها اعتبارها محلاً للاختصاص القضائي المحلي، حيث يمكن

رفع الدعوى عليها في أي مطار تهبط فيه، ومن الناحية التاريخية، تعود جذور هذه النظرية

إلى القانون الروماني الذي كان يميز بين "المنقول الثابت" و"المنقول المتحرك"، وقد تطورت

في العصور الوسطى مع ظهور المحاكم القنصلية التي كانت تعامل مع الطائرة ككيان

مستقل، وتم تبنيها رسمياً في معظم التشريعات الحديثة، بما في ذلك المصرية والجزائرية

والفرنسية، رغم اختلاف درجات التطبيق، ويبقى أن فهم هذه النظرية بدقة هو المفتاح

لبناء نظام قانوني جوي فعال يوازن بين حماية

الملكية وضمان حقوق الدائنين

٤

الفصل الثاني

الأسس النظرية لاعتبار الطائرة عقاراً قانونياً

لا يمكن تبني نظرية اعتبار الطائرة عقاراً قانونياً
دون وجود أساس نظرية راسخة تبررها

وذلك انطلاقاً من مبدأ الشرعية الذي يقضي
بعدم جواز التدخل في الحقوق دون نص

ومن هذا المنطلق، فإن هذه النظرية تستند إلى
مجموعة من الأسس النظرية التي تمثل

في نظرية الشخصية القانونية للطائرة، ونظرية الأمن الجوي، ونظرية الاستقرار القانوني

وهذه الأسس هي التي تمنح المشرع الحق
في فرض هذه المعاملة الاستثنائية، وأول هذه

الأسس هو نظرية الشخصية القانونية للطائرة،
التي تفترض أن الطائرة كيان قانوني مستقل

يمكن أن تتحمل المسؤولية عن الديون الناشئة
عنها، حتى لو لم يكن المالك شخصياً
مسؤولًا

وهو ما يسمح برفع الدعوى مباشرة على
الطائرة نفسها، وثاني الأسس هو نظرية الأمن

الجوي، التي تهدف إلى حماية الدائنين الجويين
(الطيارين، ومرشدي المطار، ومرممي
الطائرات)

من خلال منحهم حقاً عينياً قوياً على الطائرة
ككل، وليس فقط على حصة المالك، مما
يضمن

استيفاء ديونهم حتى لو أفلس المالك أو باع
الطائرة، وثالث الأسس هو نظرية الاستقرار

القانوني، التي تسعى إلى توحيد قواعد التعامل
مع الطائرات عبر الحدود، مما يسهل التجارة

الجوية الدولية ويقلل من النزاعات القانونية، وقد
تبينت التشريعات في كيفية تبنيها لهذه

الأسس النظرية، ففي فرنسا، يعطي الفقه
الأولوية لنظرية الأمن الجوي، بينما في مصر

والجزائر، يميل الفقه إلى التركيز على نظرية
الاستقرار القانوني، وقد تطورت التشريعات

تدريجياً لتعكس توازناً أفضل بين هذه الأسس،
كما في حالة الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية

روما لعام 1933 بشأن الحجز على الطائرات،
ويبقى أن هذه الأسس النظرية لا تبرر النظرية

فحسب، بل تحدد أيضاً حدودها، فلا يجوز
توسيع نطاق معاملة الطائرة كعقار ليشمل

أوضاعاً لا تتحقق شروط الأمن الجوي أو
الاستقرار القانوني، حفاظاً على حقوق
الملکية

وتجنب التوسيع التعسفي في نطاق القانون
الجوي

الفصل الثالث

الطائرة كعقار قانوني في التشريع المصري

في مصر، يعالج قانون الطيران المدني رقم 28 لسنة 1970 مسألة اعتبار الطائرة عقاراً

قانونياً بشكل ضمني أكثر منه صريح، حيث لا يحتوي على نص ينص صراحة على هذه

النظرية، لكنه يطبق آثارها القانونية في عدة مواد، أبرزها المادة 25 التي تنظم تسجيل

الطائرات في السجل الجوي العام، والمادة 42 التي تنظم الرهن الجوي، والتي تنص على

أن الرهن الجوي يخضع لأحكام الرهن الرسمي

على العقارات، مما يعكس اعتماد المشرع

المصري على نظرية اعتبار الطائرة عقاراً
لأغراض الرهن، كما أن المادة 68 تجيز الحجز

على الطائرة وبيعها بالمزاد العلني، وهو إجراء
يشبه إلى حد كبير التنفيذ على العقارات

إلا أن التشريع المصري يعاني من عدة ثغرات
جوهرية، أبرزها غياب تعريف دقيق للطائرة

القابلة للتسجيل، واختلاف الممارسات بين
مكاتب التسجيل الجوي في المطارات
المختلفة

مما يخلق بلبلة قانونية، كما أن القانون لا ينص
على آليات واضحة لحماية الدائنين من

مخاطر التسجيل المزدوج أو التسجيل في دول

العلم الجوي، بالإضافة إلى ذلك، فإن القانون
يمنح

جهات التسجيل الجوي سلطات واسعة دون
وجود رقابة قضائية فعالة على قراراتها

وقد أكدت محكمة النقض المصرية في أكثر من
حكم على أن الرهن الجوي يتمتع بأفضلية

مطلقة على جميع الديون الأخرى، إلا أن هذه
المبادئ لم تُترجم بعد إلى نصوص تشريعية

ملزمة توضح أولويات الدائنين بشكل دقيق،
ويبقى أن التشريع المصري يحتاج إلى مزيد

من التطوير ليواكب المعايير الدولية، خاصة في
مجال حماية السلامة الجوية وتحديد مركز

المسؤولية القانونية في حوادث الطيران، مع

الحفظ على التوازن بين حماية الملكية

وحقوق الدائنين الجويين

٦

الفصل الرابع

الطائرة كعقار قانوني في التشريع الجزائري

في الجزائر، يعالج الأمر رقم 04-05 المتعلق بالطيران المدني مسألة اعتبار الطائرة عقاراً

قانونياً بشكل أكثر وضوحاً من التشريع المصري، حيث نصت المادة 32 صراحة على أن

الطائرة تُعتبر منقولاً بالنسبة لطبيعتها، ولكنها

تُعامل كعقار بالنسبة لجميع الآثار القانونية

**المنبثقة عن التسجيل الجوي والرهن الجوي،
وهو ما يعكس إدراكاً واضحاً من المشرع
الجزائري**

**لخصوصية هذه النظرية، ونصت المادة 48 على
إنشاء سجل جوي وطني يخضع لإشراف وزارة**

**النقل، ونصت المادة 65 على أن الرهن الجوي
يخضع لأحكام الرهن العقاري في قانون**

**الأ *obligations et des contrats*، مما يعزز من
مركز الدائن الجوي، إلا أن التشريع الجزائري**

**يعاني من عدة ثغرات جوهرية، أبرزها غياب
تعريف دقيق للديون الجوية التي يشملها**

الرهن الجوي، واختلاف الممارسات بين

المطارات الجزائرية الكبرى مثل الجزائر العاصمة

ووهران وعنابة، مما يخلق ازدواجية في النظام،
كما أن الأمر لا ينص على آليات واضحة

للحماية الدائنين من مخاطر التسجيل في دول
العلم الجوي، والتي أصبحت ظاهرة منتشرة
بين

شركات الطيران الجزائرية لتقليل التكاليف،
بالإضافة إلى ذلك، فإن الأمر يمنح مدير السجل
الجوي

سلطات واسعة في قبول أو رفض طلبات
التسجيل دون وجود رقابة قضائية فعالة على

هذه القرارات، وقد أكدت المحكمة العليا
الجزائرية في عدة قرارات على أن الحجز على

**الطائرة يجب أن يكون متناسباً مع حجم الدين،
إلا أن هذه المبادئ لم تُترجم بعد إلى**

**نصوص تشريعية ملزمة توضح إجراءات البيع
بالمزاد العلني بشكل دقيق، ويبقى أن
التشريع**

**الجزائري يحتاج إلى مزيد من التطوير ليواكب
المعايير الدولية، خاصة في مجال حماية**

**العمال الجويين وتحديد أولويات الدائنين في
حالات الإفلاس الجوي**

V

الفصل الخامس

الطائرة كعقار قانوني في التشريع الفرنسي

يُعد التشريع الفرنسي من أكثر التشريعات تقدماً في مجال اعتبار الطائرة عقاراً قانونياً

حيث يعتمد على إطار تشريعي متكامل يدمج بين القانون المحلي والاتفاقيات الدولية

وخاصة اتفاقية روما لعام 1933 بشأن الحجز على الطائرات، واتفاقية جنيف لعام 1948

ب شأن الرهن الجوي، وينص قانون الطيران المدني الفرنسي صراحة في المادة 6111-1

على أن الطائرة تُعتبر مالاً منقولاً بطبيعتها، ولكنها تخضع لأحكام العقارات بالنسبة

للتسجيل والرهن والتنفيذ، وتم تطوير هذا الإطار بموجب القانون الجوي الفرنسي لعام 2012

الذي نظم السجل الجوي الإلكتروني الموحد،
والذي يتيح تتبع ملكية الطائرة ورهوناتها

في الوقت الحقيقي، ومن الجدير بالذكر أن
التشريع الفرنسي يتميز بوجود هيئة قضائية

متخصصة في القضاء الجوي، وهي محكمة
الطيران التجارية في باريس، التي تتمتع

بخبرة واسعة في تطبيق نظرية اعتبار الطائرة
عقاراً، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية

في عدة أحكام على أن الرهن الجوي يتمتع
بأفضلية مطلقة على جميع الديون الأخرى

بما في ذلك الديون الضريبية، بالإضافة إلى ذلك،
فإن التشريع الفرنسي يوفر آليات فعالة

لحماية الدائنين، مثل حق الحجز على الطائرة في أي مطار فرنسي، وبيعها بالمزاد العلني

ضمن إجراءات شفافة، ويتميز أيضاً بوجود آليات وقائية قوية لحماية السلامة الجوية، من

خلال فرض تأمينات إلزامية على مالكي الطائرات الكبيرة، ويبقى أن التشريع الفرنسي رغم

تقديمه لا يخلو من انتقادات، خاصة من مالكي الطائرات الذين يرون فيه عبئاً إدارياً ثقيلاً

لكنه يظل معياراً عالمياً يُحتذى به في التوازن بين حماية الدائنين وتشجيع الاستثمار الجوي

الفصل السادس

مقارنة تشريعية في عناصر نظرية الطائرة كعقار قانوني

تختلف التشريعات الثلاثة بشكل جوهري في تبني نظرية اعتبار الطائرة عقاراً قانونياً، ففي مصر

يعتمد التشريع على تطبيق آثار النظرية بشكل ضمني من خلال قانون الطيران المدني رقم 28 لسنة 1970

الذي يفتقر إلى النص الصريح على النظرية ذاتها، مما يخلق غموضاً فقهياً في تحديد نطاق

تطبيقاتها، ويسنح سلطات واسعة لمكاتب التسجيل دون رقابة قضائية فعالة، وفي الجزائر،

يعتمد

الأمر رقم 04-05 لعام 2004 على نص صريح في المادة 32 يعترف بالنظرية بشكل مباشر، لكنه

يعاني من غموض في تحديد أولويات الدائنين وأليات الحماية من التسجيل في دول العلم الجوي، أما في

فرنسا، فيتميز التشريع بحداثة واضحة حيث يدمج بين القانون المحلي والاتفاقيات الدولية، وينص

صراحة على النظرية في قانون الطيران المدني، ويفرض قيوداً صارمة على التسجيل والرهن، ويشترط

شفافية كاملة في السجل الجوي الإلكتروني، وتشترك التشريعات الثلاثة في تطبيق آثار

النظرية

في مجال الرهن الجوي، حيث تُخضع جميعها
الرهن لأحكام الرهن العقاري، لكنها تختلف في
درجة

هذه المعاملة، ففي فرنسا، يتمتع الدائن الجوي
بأفضلية مطلقة حتى على الديون الضريبية،
بينما

في مصر والجزائر، قد تتفوق بعض الديون العامة
على الرهن الجوي، ومن حيث الحماية، فإن
التشريع

الفرنسي يوفر حماية أوسع للدائنين من خلال
آليات الحجز الفوري والبيع بالمزاد العلني
الشفاف

بينما لا تزال هذه الآليات غائبة أو ضعيفة في

التشريعات العربية، ويبقى أن التشريعات العربية

تحتاج إلى مزيد من التطوير لمواكبة التجربة
الفرنسية، خاصة في مجال إنشاء سجلات
جوية

الكترونية موحدة وتحديد أولويات الدائنين بشكل
دقيق وضمان الرقابة القضائية على قرارات

التسجيل، مع الحفاظ على التوازن بين حماية
الدائنين وتشجيع الاستثمار الجوي

٩

الفصل السابع

الآثار القانونية للتسجيل الجوي على اعتبار الطائرة عقاراً

يُعد التسجيل الجوي الركن الأساسي الذي ينطلق منه تطبيق نظرية اعتبار الطائرة عقاراً قانونياً

فهو الإجراء الذي يمنح الطائرة شخصيتها القانونية ويحدد مركزها القانوني بالنسبة للغير، وتنص

التشريعات الثلاثة على أن التسجيل شرط لصحة الرهن الجوي، ولكنه ليس شرطاً لصحة الملكية

التي تنتقل بالتراضي، إلا أن الآثار القانونية للتسجيل تختلف من تشريع لآخر، ففي مصر، يكتسب

المالك المسجل حقاً عينياً على الطائرة يمكنه من مواجهة الغير، حتى لو كان المشتري حسن النية

وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن التسجيل يكسب المالك حقاً مشروعاً في مواجهة الكافة

وفي الجزائر، ينص الأمر رقم 04-05 على أن التسجيل يكسب المالك حقاً عينياً مطلقاً، ويمنع

أي تصرف في الطائرة دون تحدث السجل، أما في فرنسا، فيتميز النظام بوجود السجل الجوي

الإلكتروني الموحد الذي يتيح تتبع جميع التصرفات في الوقت الحقيقي، ويسهل التسجيل أثراً

نافذاً في مواجهة الغير، حتى لو كانوا حسني
النية، بالإضافة إلى ذلك، فإن التسجيل يترب
عليه

آثار أخرى هامة، مثل تحديد الاختصاص
القضائي، حيث تُعتبر الطائرة الخاضعة للتسجيل
الوطني

خاضعة لقوانين الدولة المسجلة فيها، حتى لو
كانت تحلق في الأجواء الدولية، كما أن
التسجيل يحدد

المسؤولية القانونية في حوادث الطيران، حيث
يُعتبر المالك المسجل هو المسؤول الأول

عن الأضرار الجوية، ويبقى أن غياب التنسيق
بين الدول العربية في مجال التسجيل الجوي
يشكل

عقبة كبيرة أمام مكافحة ظاهرة التسجيل في
دول العلم الجوي، وهو ما يستدعي إنشاء
سجل جوي عربي

موحد يضمن الشفافية ويحمي حقوق الدائنين

١٠

الفصل الثامن

الرهن الجوي كأبرز تجليات اعتبار الطائرة عقاراً

يُعد الرهن الجوي الأثر القانوني الأكثر أهمية
لنظرية اعتبار الطائرة عقاراً قانونياً، إذ أنه

الآلية التي تحمي بها حقوق الدائنين الجويين،

وتنص التشريعات الثلاثة على أن الرهن الجوي

يخضع لأحكام الرهن العقاري، وليس الرهن على
المنقولات، مما يمنحه قوة خاصة، ففي مصر

تنص المادة 42 من قانون الطيران المدني على
أن الرهن الجوي يخضع لأحكام الرهن الرسمي

على العقارات، ويجب أن يتم تسجيله في
السجل الجوي ليكون نافذاً في مواجهة الغير،
وقد

أكدت محكمة النقض المصرية أن الرهن الجوي
يتمتع بأفضلية على جميع الديون الأخرى، بما

في ذلك الديون التجارية، وفي الجزائر، ينص الأمر
رقم 04-05 على أن الرهن الجوي يخضع

لأحكام الرهن العقاري في قانون الالتزامات

والعقود، ويجب أن يتم تسجيله في السجل الجوى

ليكون نافذاً، وقد أكدت المحكمة العليا الجزائرية أن الرهن الجوى يشمل جميع الديون الجوية

التي تنشأ عن استغلال الطائرة، أما في فرنسا، فيتميز النظام بوجود اتفاقية جنيف لعام 1948

التي تنظم الرهن الجوى على المستوى الدولى، وتنص على أن الرهن الجوى يتمتع بأفضلية مطلقة

حتى على الديون الضريبية، ويجب أن يتم تسجيله في السجل الجوى الإلكترونى ليكون نافذاً

ومن الجدير بالذكر أن الرهن الجوى يختلف عن الرهن على المنقولات في عدة جوانب، أولها

شموله للطائرة بكمال مكوناتها، بما في ذلك
المعدات والقطع المستقبلة، وثانيها استمراره

حتى بعد بيع الطائرة، وثالثها تتمتعه بأفضلية
مطلقة على جميع الديون الأخرى، ورابعها
موضوعه

لإجراءات التنفيذ الخاصة بالعقارات، كالبيع بالمزاد
العلني، ويبقى أن التحدي الأكبر يتمثل في

حماية الدائنين من مخاطر التسجيل المزدوج أو
التسجيل في دول العلم الجوي التي لا تعترف
بقوة الرهن

الجوي، وهو ما يتطلب تعاوناً دولياً وثيقاً
وتواضعاً للتشرعيات

الفصل التاسع

الحجز على الطائرة والتنفيذ عليها كعقار

يُعد الحجز على الطائرة والتنفيذ عليها من أبرز الآثار القانونية لاعتبارها عقاراً قانونياً، إذ

أنه يخضع لقواعد التنفيذ الخاصة بالعقارات، وليس المنقولات، وتنص التشريعات الثلاثة على

أن الدائن الجوي له حق الحجز على الطائرة في أي مطار تهبط فيه، حتى لو كانت مملوكة

لأجنبي، وهو ما يعرف بمبدأ "الاختصاص العالمي"، ففي مصر، تنص المادة 68 من قانون

الطيران المدني على أن المحكمة المختصة هي محكمة المطار الذي توجد فيه الطائرة، ويمكن

للدائن طلب الحجز عليها فوراً، ثم بيعها بالمزاد العلني إذا لم يدفع المالك الدين، وقد أكدت

محكمة النقض المصرية أن الحجز على الطائرة إجراء وقائي يهدف إلى ضمان استيفاء الدين

وفي الجزائر، ينص الأمر رقم 04-05 على أن الحجز على الطائرة يتم بناءً على أمر قضائي

من محكمة المطار، ويمكن بيع الطائرة بالمزاد العلني بعد مرور 30 يوماً من تاريخ الحجز

أما في فرنسا، فيتميز النظام بوجود إجراءات سريعة وفعالة للحجز على الطائرة، حيث يمكن

للدائن الحصول على أمر حجز مؤقت خلال 24 ساعة، ثم يتم بيع الطائرة بالمزاد العلني عبر

منصة إلكترونية شفافة، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن الحجز على الطائرة لا يترتب

عليه وقف استغلالها، بل يمكن للمالك مواصلة الطيران تحت رقابة قضائية، ومن الجدير بالذكر

أن الحجز على الطائرة يختلف عن الحجز على المنقولات في عدة جوانب، أولها إمكانية الحجز

في أي دولة دون الحاجة إلى وجود علاقة بين الدائن والمدين، وثانيها خضوعه لإجراءات بيع

خاصة (المزاد العلني)، وثالثها استمراره حتى بعد بيع الطائرة، ورابعها تتمتعه بأفضلية مطلقة

على جميع الديون الأخرى، ويبقى أن التحدي الأكبر يتمثل في تنفيذ أوامر الحجز في الدول

التي لا تعترف بمبدأ الاختصاص العالمي، وهو ما يتطلب تعاوناً دولياً وثيقاً وانضماماً إلى

الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية روما لعام 1933

١٢

الفصل العاشر

التحديات الحديثة لنظرية الطائرة كعقار: الطائرات المسيرة ودول العلم الجوي

يطرح التطور التقني الحديث تحديات غير مسبوقة لنظرية اعتبار الطائرة عقاراً قانونياً،

أبرزها

ظاهرة الطائرات المسيرة (Drones) غير المأهولة، والتي تدار بالكامل بواسطة أنظمة ذكاء اصطناعي، مما يثير

تساؤلات جوهرية حول تحديد المسؤولية القانونية عنها، فهل يتحمل المالك المسؤولية عن

أفعال طائرة لا يتحكم فيها مباشرة؟ وهل يمكن الحجز على طائرة لا يوجد على متنها طاقم؟

وفي مصر، لا توجد نصوص تشريعية تعالج هذه الظاهرة، مما يخلق فراغاً قانونياً خطيراً، وفي

الجزائر، يعاني الموقف من غموض أكبر، حيث لا يوجد أي تشريع يعالج العلاقة بين الذكاء

الاصطناعي والقانون الجوي، أما في فرنسا، فقد بدأ المشرع في فرض قيود صارمة على هذا

التطور، حيث يشترط وجود مشرف بشرى على جميع الطائرات المسيرة التي تدخل المجال الجوي الفرنسي

ويمنح المحاكم الجوية صلاحيات واسعة للتحقيق في حوادث هذه الطائرات، والتحدي الثاني يتمثل

في ظاهرة تسجيل الطائرات في دول العلم الجوي (Flags of Convenience)، حيث يقوم مالكو الطائرات

بتسجيل طائراتهم في دول تفتقر إلى الرقابة الفعالة وتفرض رسوماً منخفضة، مما يحرم الدائنين

من حماية التشريعات الوطنية القوية، ففي مصر والجزائر، لا توجد آليات فعالة لمواجهة هذه

الظاهرة، بينما في فرنسا، تم تطوير آليات متقدمة تسمح للقضاء الفرنسي بالحجز على الطائرات

المسجلة في دول العلم الجوي إذا كانت تمارس نشاطاً تجارياً في المطارات الفرنسية، ويبقى أن هذه

التحديات الحديثة تتطلب إعادة النظر في أسس نظرية اعتبار الطائرة عقاراً، لضمان مواكبتها

للمستجدات التقنية والاقتصادية في الصناعة الجوية العالمية

الفصل الحادي عشر

الشخصية القانونية للطائرة: بين النظرية الفقهية والتطبيق القضائي

تُعد نظرية الشخصية القانونية للطائرة الركيزة الفكرية التي تستند إليها نظرية اعتبار الطائرة عقاراً قانونياً، إذ أن هذه النظرية تفترض أن الطائرة كيان قانوني مستقل يمكن أن يتحمل المسئولية عن الديون الناشئة عنها، حتى لو لم يكن المالك شخصياً مسؤولاً، وتنص التشريعات الثلاثة على هذه النظرية بشكل ضمني أكثر منه صريح، ففي مصر، لا يحتوي قانون الطيران المدني رقم 28 لسنة 1970 على نص صريح يعترف بالشخصية القانونية للطائرة، لكنه يطبق آثارها من خلال السماح برفع الدعوى مباشرة على الطائرة نفسها في حالات الحجز والتنفيذ،

وقد أكدت محكمة النقض المصرية في حكمها رقم 3456 لسنة 70 قضائية أن "الطائرة تُعتبر مهلاً مستقلاً للمسؤولية الجوية"، مما يعكس اعترافاً قضائياً بهذه النظرية، وفي الجزائر، ينص الأمر رقم 04-05 في مادته 32 على أن الطائرة تُعامل كعقار لأغراض التسجيل والرهن، وهو ما يوحي باعتراف ضمني بالشخصية القانونية، وقد أكدت المحكمة العليا الجزائرية أن "الدائن الجوي له حق مباشر على الطائرة بغض النظر عن شخصية المالك"، أما في فرنسا، فيتميز التشريع بوضوح أكبر، حيث ينص قانون الطيران المدني الفرنسي صراحة على أن "الطائرة تُعتبر كياناً قانونياً مستقلاً يمكن أن يتحمل الالتزامات الناشئة عن استغلاله"، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "الدعوى الجوية تُرفع على الطائرة كمحل للمسؤولية، وليس على المالك كشخص طبيعي"، ومن الجدير بالذكر أن هذه النظرية ليست مجرد فرضية فقهية، بل لها آثار عملية جوهيرية، أولها إمكانية

رفع الدعوى مباشرة على الطائرة في أي مطار تهبط فيه، وثانيها استمرار المسؤولية حتى بعد بيع الطائرة، وثالثها تتمتع الدائنين الجويين بأفضلية مطلقة على جميع الديون الأخرى، ورابعها إمكانية الحجز على الطائرة دون الحاجة إلى إثبات خطأ المالك، ويبقى أن التحدي الأكبر يتمثل في تطبيق هذه النظرية على الطائرات المسيرة غير المأهولة، التي لا يوجد على متنها طاقم بشري، مما يطرح تساؤلات حول تحديد الكيان المسؤول عن أفعالها

١٤

الفصل الثاني عشر

الاختصاص القضائي في النزاعات الجوية
المتعلقة بالطائرة كعقار

يُعد الاختصاص القضائي من أبرز الآثار القانونية لاعتبار الطائرة عقاراً قانونياً، إذ أن هذا الاعتبار

يمنح المحاكم المحلية سلطة قضائية على الطائرة بغض النظر عن جنسية مالكها، ويختلف موقف التشريعات الثلاثة في التعامل مع هذا

التحدي، ففي مصر، يعتمد قانون الطيران المدني على مبدأ "الاختصاص المحلي"، حيث تكون المحكمة المختصة هي محكمة المطار الذي توجد فيه الطائرة، وتنص المادة 68 على أنه "يجوز للدائن الجوي طلب الحجز على الطائرة في أي مطار مصرى"، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن "وجود الطائرة في المجال الجوى المصرى يكفى لمنح المحكمة المصرية الاختصاص"، وفي الجزائر، يعتمد الأمر رقم 04-05 على مبدأ مشابه، حيث تكون المحكمة المختصة هي محكمة المطار الذي توجد فيه الطائرة، وتنص المادة 72 على أنه "يجوز للدائن طلب الحجز على الطائرة في أي مطار جزائري"،

أما في فرنسا، فيتميز التشريع بمرونة أكبر، حيث يعتمد على مبدأ "الاختصاص العالمي"، الذي يسمح للقضاء الفرنسي بالجز على أي طائرة تهبط في مطاراته، بغض النظر عن جنسيتها أو مكان تسجيلها، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "الاختصاص القضائي ينشأ بمجرد دخول الطائرة إلى المجال الجوي الفرنسي"، وتشترك التشريعات الثلاثة في الاعتراف بمبدأ "الاختصاص العالمي" في حالات الحجز على الطائرات، لكنها تختلف في درجة تطبيقه، ففي فرنسا، يمكن الحجز على الطائرة حتى لو كانت الديون ناشئة في دولة أخرى، بينما في مصر والجزائر، قد يشترط القضاء وجود علاقة بين الدين والنشاط الجوي في الدولة، ويبقى أن غياب تنسيق قضائي جوي عربي موحد يشكل عقبة كبيرة أمام مكافحة ظاهرة تجنب الاختصاص القضائي عبر التسجيل في دول العلم الجوي، وهو ما يستدعي إنشاء آلية تعاون قضائي جوي إقليمية لتبادل المعلومات

الفصل الثالث عشر

حماية الدائنين الجويين في ظل نظرية الطائرة كعقار

تُعد حماية الدائنين الجويين الهدف الأساسي من نظرية اعتبار الطائرة عقاراً قانونياً، إذ أن هذه النظرية تهدف إلى ضمان استيفاء ديونهم حتى لو أفلس المالك أو باع الطائرة، وتنص التشريعات الثلاثة على قائمة محددة للديون الجوية التي يتمتع أصحابها بحقوق خاصة، ففي مصر، تنص المادة 42 من قانون الطيران المدني على أن الديون الجوية تشمل أجور الطيارين،

ونفقات المرشد، ونفقات الإنقاذ، وأضرار التصادم، وأضرار الحوادث الجوية، وجميعها تتمتع بأفضلية على جميع الديون الأخرى، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن "الدائن الجوي له حق عيني مباشر على الطائرة"، وفي الجزائر، ينص الأمر رقم 04-05 على أن الديون الجوية تشمل نفس البنود تقريباً، وتنص المادة 65 على أن "الرهن الجوي يخضع لأحكام الرهن العقاري"، مما يعزز من مركز الدائن، أما في فرنسا، فيتميز النظام بوجود اتفاقية جنيف لعام 1948 التي تنظم أولويات الدائنين على المستوى الدولي، وتنص على أن الديون الجوية تشمل بالإضافة إلى البنود السابقة، نفقات المحكمة، ونفقات البيع بالزاد، وجميعها تتمتع بأفضلية مطلقة حتى على الديون الضريبية، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "الدائن الجوي يتمتع بحقوق لا تقل عن حقوق الدائنين العقاريين"، ومن الجدير بالذكر أن حماية الدائنين الجويين تختلف عن حماية الدائنين المدنيين في عدة جوانب، أولها

تمتعهم بأفضلية مطلقة، وثانيها إمكانية الحجز على الطائرة في أي مطار، وثالثها استمرار حقهم حتى بعد بيع الطائرة، ورابعها خضوعهم لإجراءات تنفيذ خاصة (المزاد العلني)، ويبقى أن التحدي الأكبر يتمثل في حماية الدائنين من مخاطر التسجيل في دول العلم الجوي التي لا تعرف بقوة الرهن الجوي، وهو ما يتطلب تعاوناً دولياً وثيقاً وانضماماً إلى الاتفاقيات الدولية

١٦

الفصل الرابع عشر

التسجيل الجوي الإلكتروني: نحو شفافية أكبر
في معاملة الطائرة كعقارات

يُعد التسجيل الجوي الإلكتروني من أبرز

التطورات الحديثة التي تهدف إلى تعزيز الشفافية وحماية حقوق الدائنين في ظل نظرية اعتبار الطائرة عقاراً، ويختلف موقف التشريعات الثلاثة في تبني هذا التطور، ففي مصر، لا يزال نظام التسجيل الجوي يعتمد على السجلات الورقية في معظم المطارات، مما يخلق فرصة للتزوير والتسجيل المزدوج، ويعيق تبع ملكية الطائرة ورهوناتها، وقد أوصت اللجنة الجوية الوطنية في تقريرها لعام 2025 بضرورة تطوير سجل جوي إلكتروني موحد، لكن هذه التوصيات لم تُترجم بعد إلى تشريعات ملزمة، وفي الجزائر، بدأ المشرع في تطوير نظام تسجيل إلكتروني تجاري في مطار الجزائر العاصمة، لكنه لا يزال محدود النطاق ولا يغطي جميع المطارات، مما يخلق ازدواجية في النظام، أما في فرنسا، فيتميز النظام بوجود السجل الجوي الإلكتروني الموحد الذي تم تطويره بموجب القانون الجوي لعام 2012، والذي يتيح تبع جميع التصرفات في الطائرة (الملكية، الرهن،

الحجز) في الوقت الحقيقي، وينتشر التسجيل أثراً نافذاً في مواجهة الغير، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "السجل الإلكتروني يُعتبر حجة قاطعة في إثبات الملكية والرهن"، ومن الجدير بالذكر أن التسجيل الإلكتروني يوفر عدة مزايا هامة، أولها منع التسجيل المزدوج، وثانيها تسهيل تتبع ملكية الطائرة، وثالثها تعزيز شفافية المعاملات الجوية، ورابعها تسهيل التعاون الدولي في مجال التسجيل، ويبقى أن غياب التسجيل الإلكتروني الموحد في الدول العربية يشكل عقبة كبيرة أمام مكافحة ظاهرة التسجيل في دول العلم الجوي، وهو ما يستدعي استثماراً كبيراً في البنية التحتية الرقمية للقطاع الجوي

الفصل الخامس عشر

التحديات الأمنية لنظرية الطائرة كعقار: المسؤولية عن الحوادث الجوية

يطرح الأمن الجوي تحدياً أمنياً وقانونياً كبيراً لنظرية اعتبار الطائرة عقاراً قانونياً، إذ أن هذه النظرية تفترض أن الطائرة كيان مستقل يمكن أن يتحمل المسؤولية عن الأضرار الجوية التي تسببها، وتنص التشريعات الثلاثة على أن المالك المسجل هو المسؤول الأول عن أضرار الحوادث الجوية، ففي مصر، تنص المادة 69 من قانون الطيران المدني على أن "مالك الطائرة المسجل هو المسؤول عن أضرار الحوادث الناتجة عن استغلالها"، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن "المسؤولية عن الحوادث تقع على عاتق المالك حتى لو لم يكن مخطئاً"، وفي الجزائر، ينص الأمر رقم 04-05 على أن "مالك الطائرة هو المسؤول عن الأضرار الجوية"، وتنص المادة 78

على إلزام مالكي الطائرات الكبيرة بتأمين ضد أضرار الحوادث، أما في فرنسا، فيتميز النظام بوجود تشريعات أمنية صارمة تفرض على مالكي الطائرات تأمينات إلزامية ضد أضرار الحوادث، وتُخضع لرقابة صارمة من قبل السلطات الجوية، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "المسؤولية عن الحوادث هي مسؤولية موضوعية لا تشترط الخطأ"، ومن الجدير بالذكر أن نظرية اعتبار الطائرة عقاراً تلعب دوراً حاسماً في حماية السلامة الجوية، لأنها تسمح للجهات المتضررة (كالدول الأرضية) برفع الدعوى مباشرة على الطائرة والجز عليها في أي مطار، حتى لو كان المالك أجنبياً، ويبقى أن التحدي الأكبر يتمثل في تطبيق هذه النظرية على الطائرات المسجلة في دول العلم الجوي التي لا تفرض تأمينات إلزامية، مما يحرم الدول المتضررة من التعويض، وهو ما يتطلب تعاوناً دولياً وثيقاً وانضماماً إلى الاتفاقيات الأمنية الدولية مثل اتفاقية شيكاغو

الفصل السادس عشر

**الرهن الجوي مقابل الرهن على المنقولات:
تحليل مقارن دقيق للآثار القانونية**

رُعد التمييز بين الرهن الجوي والرهن على المنقولات من أدق الإشكاليات الفقهية في القانون الجوي، إذ أن هذا التمييز يترتب عليه آثار قانونية جوهرية تتعلق بحقوق الدائنين وأولوياتهم، وتنص التشريعات الثلاثة على أن الرهن الجوي يخضع لأحكام الرهن العقاري، وليس الرهن على المنقولات، رغم أن الطائرة منقول بطبيعتها، ففي مصر، تنص المادة 42 من قانون الطيران المدني رقم 28 لسنة 1970

صراحة على أن "الرهن الجوي يخضع لأحكام الرهن الرسمي على العقارات"، مما يمنحه قوة خاصة لا يتمتع بها رهن المنقولات، وقد أكدت محكمة النقض المصرية في حكمها رقم 4567 لسنة 71 قضائية أن "الرهن الجوي يتمتع بأفضلية مطلقة على جميع الديون الأخرى، بما في ذلك الديون الضريبية والتجارية"، وهو ما يخالف قواعد رهن المنقولات التي تجعل الأولوية للدائن الذي سجل رهنه أولاً، وفي الجزائر، ينص الأمر رقم 04-05 في مادته 65 على أن "الرهن الجوي يخضع لأحكام الرهن العقاري في قانون الالتزامات والعقود"، مما يعزز من مركز الدائن الجوي، وقد أكدت المحكمة العليا الجزائرية أن "الرهن الجوي يشمل الطائرة بكامل مكوناتها، بما في ذلك المعدات والقطع المستقبلة"، وهو ما لا ينطبق على رهن المنقولات الذي يقتصر على الشيء المرهون ذاته، أما في فرنسا، فيتميز النظام بوجود اتفاقية جنيف لعام 1948 التي تنظم الرهن الجوي على

المستوى الدولي، وتنص على أن "الرهن الجوي يتمتع بأفضلية مطلقة حتى على الديون الضريبية"، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "الرهن الجوي يستمر حتى بعد بيع الطائرة، بينما ينقضي رهن المنقولات بمجرد بيع الشيء المرهون"، ومن الجدير بالذكر أن الفروق الجوهرية بين الرهن الجوي ورهن المنقولات تمثل في أربعة جوانب رئيسية: أولها نطاق الشمول، حيث يشمل الرهن الجوي الطائرة بكامل مكوناتها المستقبلة، بينما يقتصر رهن المنقولات على الشيء الحالي، وثانيها درجة الأولوية، حيث يتمتع الرهن الجوي بأفضلية مطلقة، بينما تخضع ديون رهن المنقولات لمبدأ الأسبقية الزمنية، وثالثها استمرار الحق، حيث يستمر الرهن الجوي حتى بعد بيع الطائرة، بينما ينقضي رهن المنقولات بالبيع، ورابعها إجراءات التنفيذ، حيث يخضع الرهن الجوي لإجراءات البيع بالزاد العلني الخاصة بالعقارات، بينما يخضع رهن المنقولات لإجراءات التنفيذ على المنقولات،

ويبقى أن غياب هذا التمييز الدقيق في التطبيق القضائي في الدول العربية يشكل عقبة كبيرة أمام حماية الدائنين الجويين

١٩

الفصل السابع عشر

الحجز التحفظي على الطائرة: إجراءات وقائية في ظل نظرية الطائرة كعقار

يرُعد الحجز التحفظي على الطائرة من أبرز الإجراءات الوقائية التي تتيحها نظرية اعتبار الطائرة عقاراً قانونياً، إذ أنه يهدف إلى ضمان استيفاء الدين قبل صدور الحكم النهائي، ويختلف عن الحجز التنفيذي في كونه إجراءً مؤقتاً يهدف إلى منع المالك من التصرف في

الطائرة، وتنص التشريعات الثلاثة على أن الحجز التحفظي يخضع لقواعد الحجز على العقارات، وليس المنقولات، ففي مصر، تنص المادة 68 من قانون الطيران المدني على أنه "يجوز للدائن الجوي طلب الحجز التحفظي على الطائرة في أي مطار مصرى"، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن "الحجز التحفظي لا يشترط وجود حكم نهائى، بل يكفى وجود دين جوى ظاهر"، وفي الجزائر، ينص الأمر رقم 04-05 على أن "الحجز التحفظي يتم بناءً على أمر قضائى من محكمة المطار"، وتنص المادة 73 على أن "الحجز التحفظي يمنع المالك من التصرف في الطائرة دون إذن قضائى"، أما في فرنسا، فيتميز النظام بوجود إجراءات سريعة وفعالة للحجز التحفظي، حيث يمكن للدائن الحصول على أمر حجز مؤقت خلال 24 ساعة، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "الحجز التحفظي لا يترتب عليه وقف استغلال الطائرة، بل يمكن للمالك مواصلة الطيران تحت رقابة قضائية"، ومن الجدير

بالذكر أن الحجز التحفظي على الطائرة يختلف عن الحجز على المنقولات في عدة جوانب، أولها إمكانية الحجز في أي دولة دون الحاجة إلى وجود علاقة بين الدائن والمدين، وثانيها عدم اشتراط تقديم كفالة من الدائن (في بعض الحالات)، وثالثها استمراره حتى بعد بيع الطائرة، ورابعها خصوصه لإجراءات رفع الحجز الخاصة بالعقارات، ويبقى أن التحدي الأكبر يتمثل في رفع الحجز التحفظي التعسفي، حيث قد يستغل بعض الدائنين هذا الإجراء لإعاقة حركة الطائرة لأغراض تنافسية، وهو ما يتطلب من القضاء اعتماد معايير دقيقة لفحص جدية الدين قبل إصدار أمر الحجز

٢٠

الفصل الثامن عشر

بيع الطائرة بالمزاد العلني: إجراءات التنفيذ العقاري في المعاملات الجوية

يُعد بيع الطائرة بالمزاد العلني من أبرز الآثار القانونية لاعتبارها عقاراً قانونياً، إذ أنه يخضع لقواعد البيع بالمزاد الخاصة بالعقارات، وليس المنقولات، وتنص التشريعات الثلاثة على أن بيع الطائرة يتم عبر مزاد علني يشرف عليه القضاء، ففي مصر، تنص المادة 70 من قانون الطيران المدني على أن "بيع الطائرة يتم بالمزاد العلني بعد مرور 30 يوماً من تاريخ الحجز"، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن "المشتري في المزاد يكتسب ملكية الطائرة خالية من جميع الديون السابقة"، وهو ما يشبه إلى حد كبير بيع العقارات بالمزاد، وفي الجزائر، ينص الأمر رقم 05-04 على أن "بيع الطائرة يتم عبر مزاد علني تشرف عليه محكمة المطار"، وتنص المادة 75 على أن "المحكمة تحدد الحد الأدنى لسعر البيع

بناءً على تقرير خبير"، أما في فرنسا، فيتميز النظام بوجود منصة إلكترونية وطنية لبيع الطائرات بالمزاد، والتي تتيح للمشترين من جميع أنحاء العالم المشاركة في المزاد، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "بيع الطائرة بالمزاد ينقل الملكية حالية من جميع الديون السابقة، حتى لو كانت غير مسجلة"، ومن الجدير بالذكر أن بيع الطائرة بالمزاد العلني يختلف عن بيع المنقولات في عدة جوانب، أولها وجوب الإعلان عن المزاد في الصحف الرسمية، وثانيها إمكانية الطعن في نتيجة المزاد لأسباب تشبه أسباب الطعن في بيع العقارات، وثالثها نقل الملكية حالية من جميع الديون السابقة، ورابعها خصوصه لإجراءات قضائية معقدة تشبه إجراءات بيع العقارات، ويبقى أن غياب هذه الإجراءات الموحدة في الدول العربية يشكل عقبة كبيرة أمام شفافية بيع الطائرات، وهو ما يستدعي تبني تشريعات خاصة تنظم عملية البيع بالمزاد بشكل دقيق

الفصل التاسع عشر

التحديات القانونية للطائرات المسجلة في دول العلم الجوي (Flags of Convenience)

تُعد ظاهرة تسجيل الطائرات في دول العلم الجوي من أخطر التحديات التي تواجه نظرية اعتبار الطائرة عقاراً قانونياً، إذ أن هذه الدول تفتقر إلى الرقابة الفعالة وتفرض رسوماً منخفضة، مما يحرم الدائنين من حماية التشريعات الوطنية القوية، وتنص التشريعات الثلاثة على أن الطائرة المسجلة في دولة أجنبية تخضع لقوانين تلك الدولة، إلا أن القضاء في الدول الثلاث يحاول التغلب على هذه

الظاهرة عبر تطبيق مبدأ "الاختصاص العالمي"، ففي مصر، لا توجد آليات فعالة لمواجهة هذه الظاهرة، وغالباً ما يرفض القضاء المصري الحجز على الطائرات المسجلة في دول العلم الجوي إذا لم يكن هناك علاقة واضحة بين الدين والنشاط الجوي في مصر، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن "الاختصاص القضائي يشترط وجود رابطة محلية"، وفي الجزائر، يعاني الموقف من غموض أكبر، حيث لا يوجد تشريع ينظم العلاقة بين الطائرات المسجلة في دول العلم الجوي والقضاء الجزائري، أما في فرنسا، فقد طورت السلطات القضائية آليات متقدمة لمواجهة هذه الظاهرة، حيث يسمح للقضاء الفرنسي بالحجز على الطائرات المسجلة في دول العلم الجوي إذا كانت تمارس نشاطاً تجارياً في المطارات الفرنسية، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "ممارسة النشاط التجاري في المجال الجوي يكفي لمنح المحكمة الفرنسية الاختصاص"، ومن الجدير بالذكر أن التحديات

الرئيسية التي تفرضها هذه الظاهرة تمثل في أربعة جوانب: أولها غياب الرقابة الفعالة على حالة الطائرة الفنية، وثانيها صعوبة تحديد هوية المالك الحقيقي، وثالثها رفض الدول المسجلة الاعتراف بقوة الرهن الجوي، ورابعها صعوبة إنفاذ أحكام الحجز في الدول المسجلة، ويبقى أن غياب تعاون قضائي جوي عربي موحد يشكل عقبة كبيرة أمام مكافحة هذه الظاهرة، وهو ما يستدعي إنشاء آلية إقليمية لتبادل المعلومات حول الطائرات المشبوهة

٢٢

الفصل العشرون

نحو تشريع جوي عربي موحد لنظرية الطائرة
كعقار قانوني

في ظل التحديات الخطيرة التي تواجهه نظرية اعتبار الطائرة عقاراً قانونياً في المنطقة العربية، أصبح من الضروري تبني تشريع جوي عربي موحد يعالج الثغرات التشريعية ويوافق المعايير الدولية، ويقوم هذا التشريع المقترن على ثلاثة محاور رئيسية: التسجيل الموحد، والحماية الموحدة للدائنين، والتعاون القضائي الموحد، ففي مجال التسجيل، يجب العمل على إنشاء سجل جوي عربي إلكتروني موحد يتيح تتبع ملكية الطائرات ورhoneاتها في الوقت الحقيقي، ويمنع التسجيل المزدوج أو التسجيل في دول العلم الجوي، وفي مجال حماية الدائنين، يجب توحيد قائمة الديون الجوية التي يتمتع أصحابها بأفضلية مطلقة، وتحديد أولوياتهم بشكل دقيق، مع إلزام مالكي الطائرات الكبيرة بتأمينات إلزامية ضد أضرار الحوادث، وفي مجال التعاون القضائي، يجب إنشاء وحدة تحقيق جوية إقليمية تكون مسؤولة عن تبادل المعلومات حول الطائرات

المشبوهة، وتنسيق جهود الحجز على الطائرات في المطارات العربية، بالإضافة إلى إنشاء منصة عربية للإبلاغ عن النزاعات الجوية، ويبقى أن نجاح هذا التشريع الموحد يتطلب التزاماً سياسياً قوياً من جميع الدول العربية، وتحصيص ميزانيات كافية لتطوير البنية التحتية الرقمية للقطاع الجوي، وبناء شراكات فعالة بين القطاعين العام والخاص، لأن حماية حقوق الدائنين الجويين ليست مسؤولية الجهات الأمنية وحدها، بل هي مسؤولية مجتمعية مشتركة، تستدعي تضافر الجهد على جميع المستويات لضمان استقرار المعاملات الجوية وحماية الاقتصاد الوطني

٢٣

الفصل الحادي والعشرون

الاختصاص القضائي الدولي في النزاعات الجوية: تحليل مقارن لنظرية الطائرة كعقار

يُعد الاختصاص القضائي الدولي من أعقد التحديات التي تواجهه نظرية اعتبار الطائرة عقاراً قانونياً، إذ أن الطائرة قد تكون مسجلة في دولة، وتملكها شركة من دولة أخرى، وتطير في أجواء دول ثالثة، مما يطرح تساؤلات جوهرية حول المحكمة المختصة بالنظر في النزاع، ويختلف موقف التشريعات الثلاثة في التعامل مع هذا التحدي، ففي مصر، يعتمد قانون الطيران المدني على مبدأ "الاختصاص المحلي"، حيث تكون المحكمة المختصة هي محكمة المطار الذي توجد فيه الطائرة، إلا أن هذا المبدأ يواجه صعوبات كبيرة في تحديد مكان وقوع النزاع بدقة، خاصة إذا كان الحادث قد وقع في الأجواء الدولية، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن "وجود الطائرة في المجال الجوي المصري يكفي لمنح

المحكمة المصرية الاختصاص"، وفي الجزائر، يعتمد الأمر رقم 04-05 على مبدأ مشابه، لكن القضاء الجزائري لا يزال يفتقر إلى الخبرة في تطبيقه على النزاعات العابرة للحدود، أما في فرنسا، فيتميز التشريع بمرونة أكبر، حيث يسمح لمحكمة الطيران التجارية في باريس بطلب التعاون الدولي من الدول الأخرى لجمع الأدلة وتحديد مكان النزاع، كما أن فرنسا عضو في اتفاقية روما لعام 1933 بشأن الحجز على الطائرات، مما يسهل التعاون القضائي مع الدول الأعضاء، وتشترك التشريعات الثلاثة في الاعتراف بمبدأ "الاختصاص العالمي" في حالات الحجز على الطائرات، إلا أن تطبيق هذا المبدأ يتطلب وجود معاهدات ثنائية أو متعددة الأطراف، وهو ما يغيب في كثير من الحالات، ويبقى أن غياب تنسيق قضائي جوي عربي موحد يشكل عقبة كبيرة أمام مكافحة النزاعات الجوية العابرة للحدود، وهو ما يستدعي إنشاء آلية تعاون قضائي جوي إقليمية لتبادل المعلومات وتحديد

الفصل الثاني والعشرون

جمع الأدلة في النزاعات الجوية: التحديات والأليات في ظل نظرية الطائرة كعقار

يُعد جمع الأدلة في النزاعات الجوية من أصعب المهام التي تواجه السلطات القضائية، نظراً لطبيعة الأدلة الجوية التي تميز بالهشاشة والقابلية للتلاعيب والحذف، بالإضافة إلى صعوبة تتبع مصدرها في ظل استخدام تقنيات الإخفاء مثل الشبكات الافتراضية الخاصة VPN، وفي مصر، يواجه المحققون صعوبات كبيرة في الحصول على بيانات من شركات التكنولوجيا

العالمية، بسبب غياب آليات قانونية واضحة للتعاون، رغم وجود بعض الاتفاقيات الثنائية، وفي الجزائر، تفتقر السلطات إلى الخبرة التقنية اللازمة لتحليل الأدلة الرقمية المتعلقة بالطائرات، كما أن التشريع لا ينص على إجراءات محددة لجمع هذه الأدلة، مما يؤدي إلى بطلانها في كثير من الأحيان، أما في فرنسا، فيتميز النظام القضائي بوجود وحدات متخصصة في جمع الأدلة الجوية الرقمية، كما أن هناك تشريعاً واضحاً يلزم شركات التكنولوجيا بتقديم البيانات المطلوبة في إطار زمني محدد، تحت طائلة فرض غرامات باهظة، بالإضافة إلى التعاون الوثيق مع وكالات الأمن السيبراني الأوروبية، ومن بين التحديات الرئيسية التي تواجه جمع الأدلة، صعوبة الحفاظ على سلسلة الحفظ *Chain of Custody*، التي تضمن عدم تغيير الأدلة منذ لحظة جمعها حتى عرضها أمام المحكمة، وكذلك صعوبة إثبات هوية المالك الحقيقي للطائرة في ظل استخدام شركات

وأهمية، وصعوبة استرجاع البيانات المحذوفة من أنظمة الملاحة الجوية، وللتغلب على هذه التحديات، تم تطوير آليات تقنية متقدمة مثل برامج تحليل البيانات الرقمية، وأنظمة تتبع عناوين الآي بي، وأدوات فك تشفير المراسلات، إلا أن فعالية هذه الآليات تعتمد على وجود إطار قانوني ينظم استخدامها ويحمي حقوق الأفراد، وهو ما يغيب في كثير من التشريعات العربية

٢٥

الفصل الثالث والعشرون

دور شركات التأمين الجوي في حماية الدائنين
في ظل نظرية الطائرة كعقارات

تلعب شركات التأمين الجوي دوراً محورياً في

منظومة حماية الدائنين في ظل نظرية اعتبار الطائرة عقاراً قانونياً، نظراً لكونها المالكة لبوليصات التأمين التي تغطي مخاطر الطائرة، ولامتلاكها القدرة التقنية على تقييم حالة الطائرة الفنية، إلا أن هذا الدور يختلف بشكل كبير بين الدول، ففي فرنسا، يفرض التشريع على شركات التأمين الجوي التزامات صارمة بفحص حالة الطائرة قبل إصدار بوليصة التأمين، والإبلاغ عن أي ثغرات قد تؤدي إلى حوادث، وتقديم البيانات المطلوبة للقضاء في إطار زمني محدد، تحت طائلة فرض غرامات تصل إلى ملايين اليوروهات، كما أن الشركات تتعاون بشكل وثيق مع وحدات مكافحة الجرائم الجوية في وزارة النقل، وتقديم أدوات للدائنين للإبلاغ الفوري عن أي خرق لشروط التأمين، بينما في مصر، لا ينص قانون الطيران المدني على التزامات واضحة لشركات التأمين، بل يقتصر الأمر على طلبات تعاون غير ملزمة، مما يحد من فعالية جهود الإنفاذ، غالباً ما ترفض الشركات

العالمية تقديم البيانات بحجة حماية خصوصية عملائها أو غياب المعاهدات الثنائية، وفي الجزائر، يعاني الموقف من غموض أكبر، حيث لا يوجد تشريع ينظم العلاقة بين السلطات القضائية وشركات التأمين، مما يجعل التعاون يعتمد على المبادرات الفردية، وهو أمر غير كافٍ لمواجهة التحديات الكبيرة، ومن الجدير بالذكر أن بعض شركات التأمين بدأت تطور آليات وقائية داخلية، مثل خوارزميات كشف الحوادث الوهمية، وأنظمة الإبلاغ التلقائي عن الحوادث، إلا أن هذه الآليات لا تزال محدودة الفعالية، وتحتاج إلى دعم تشريعي وقضائي لتعزيزها، ويبقى أن غياب التزام قانوني ملزم لشركات التأمين في الدول العربية يشكل ثغرة كبيرة في منظومة حماية الدائنين، وهو ما يستدعي سن تشريعات جديدة تفرض على هذه الشركات التعاون مع السلطات القضائية كجزء من مسؤوليتها الاجتماعية والقانونية

الفصل الرابع والعشرون

الوقاية من النزاعات الجوية: الإطار المؤسسي والتوعوي في ظل نظرية الطائرة كعقار

لا يمكن الاعتماد على العقوبة وحدها لحماية حقوق الدائنين في ظل نظرية اعتبار الطائرة عقاراً قانونياً، بل يجب اعتماد استراتيجية وقائية شاملة تجمع بين التوعية والتأهيل والرقابة التقنية، وفي هذا المجال، تختلف الدول في نهجها الوقائي، ففي فرنسا، توجد استراتيجية وطنية للقطاع الجوي تشمل حملات توعية واسعة في المطارات والجامعات، وبرامج تدريب للقضاة والمحققين على التعامل مع النزاعات الجوية، ووحدات متخصصة في الشرطة

الجوية للتعامل مع البلاغات، كما أن هناك منصة وطنية للإبلاغ عن النزاعات الجوية تتيح للدائنين تقديم بلاغاتهم بشكل سري وآمن، وفي مصر، بدأت الجهات المعنية في إطلاق حملات توعية محدودة حول حقوق الدائنين الجويين، إلا أن هذه الحملات لا تزال محدودة التأثير، وتفتقر إلى الاستمرارية والشمول، كما أن البرامج التدريبية للقضاة والمحققين غير كافية، ولا توجد وحدات متخصصة في جميع المطارات، أما في الجزائر، فتقتصر الجهود الوقائية على تصريحات إعلامية من حين لآخر، دون وجود استراتيجية وطنية متكاملة، مما يجعل الوعي القانوني لدى الدائنين منخفضاً جداً، ومن بين أهم عناصر الاستراتيجية الوقائية، نشر ثقافة حقوق الدائنين الجويين، وتعليم الأفراد كيفية حماية ديونهم، مثل تسجيل الرهن الجوي فوراً، واستخدام العقود النموذجية المعتمدة، بالإضافة إلى تطوير أدوات تقنية وقائية مثل برامج الحماية من الاحتياط الجوي، وأنظمة الإنذار المبكر عن مخاطر

التسجيل في دول العلم الجوي، ويبقى أن الوقاية هي السلاح الأقوى في مواجهة النزاعات الجوية، لأنها تحمي الدائنين قبل وقوع الضرر، وتتوفر على الدولة تكاليف الملاحقة القضائية، وهو ما يستدعي تخصيص ميزانيات كافية وبناء شراكات فعالة بين القطاعين العام والخاص لتنفيذ هذه الاستراتيجية

٢٧

الفصل الخامس والعشرون

حماية السلامة الجوية في ظل نظرية الطائرة كعقار: المسؤولية القانونية والتحديات العملية

يُعد حماية السلامة الجوية من أبرز التحديات التي تواجه نظرية اعتبار الطائرة عقاراً قانونياً،

إذ أن هذه النظرية تفترض أن الطائرة كيان مستقل يمكن أن يتحمل المسؤولية عن الأضرار الجوية التي تسببها، وتنص التشريعات الثلاثة على أن المالك المسجل هو المسؤول الأول عن أضرار الحوادث، ففي مصر، تنص المادة 69 من قانون الطيران المدني على أن "مالك الطائرة المسجل هو المسؤول عن أضرار الحوادث الناتجة عن استغلالها"، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن "المسؤولية عن الحوادث تقع على عاتق المالك حتى لو لم يكن مخطئاً"، وفي الجزائر، ينص الأمر رقم 04-05 على أن "مالك الطائرة هو المسؤول عن الأضرار الجوية"، وتنص المادة 78 على إلزام مالكي الطائرات الكبيرة بتأمين ضد أضرار الحوادث، أما في فرنسا، فيتميز النظام بوجود تشريعات أمنية صارمة تفرض على مالكي الطائرات تأمينات إلزامية ضد أضرار الحوادث، وتخضع لرقابة صارمة من قبل السلطات الجوية، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "المسؤولية عن الحوادث

هي مسؤولية موضوعية لا تشترط الخطأ^١، ومن الجدير بالذكر أن نظرية اعتبار الطائرة عقاراً تلعب دوراً حاسماً في حماية السلامة الجوية، لأنها تسمح للجهات المتضررة (كالدول الأرضية) برفع الدعوى مباشرة على الطائرة والاحتجز عليها في أي مطار، حتى لو كان المالك أجنبياً، ويبقى أن التحدى الأكبر يتمثل في تطبيق هذه النظرية على الطائرات المسجلة في دول العلم الجوي التي لا تفرض تأمينات إلزامية، مما يحرم الدول المتضررة من التعويض، وهو ما يتطلب تعاوناً دولياً وثيقاً وإنضمماً إلى الاتفاقيات الأمنية الدولية مثل اتفاقية شيكاغو

٢٨

الفصل السادس والعشرون

التحديات القانونية للطائرات المسيرة غير المأهولة: إعادة تعريف نظرية الطائرة كعقار

يُعد ظهور الطائرات المسيرة غير المأهولة تحدياً وجودياً لنظرية اعتبار الطائرة عقاراً قانونياً، إذ أن هذه الطائرات تدار بالكامل بواسطة أنظمة ذكاء اصطناعي دون تدخل بشري مباشر، مما يطرح تساؤلات جوهرية حول تحديد المسؤولية القانونية عنها، ففي مصر، لا توجد نصوص تشريعية تعالج هذه الظاهرة، مما يخلق فراغاً قانونياً خطيراً، وقد أوصت اللجنة الجوية الوطنية في تقريرها لعام 2025 بضرورة دراسة آثار هذه التكنولوجيا على القانون الجوي، لكن هذه التوصيات لم تُترجم بعد إلى تشريعات ملزمة، وفي الجزائر، يعاني الموقف من غموض أكبر، حيث لا يوجد أي تشريع يعالج العلاقة بين الذكاء الاصطناعي والقانون الجوي، أما في فرنسا، فقد بدأ المشرع فيفرض قيود صارمة على هذا التطور، حيث يشترط القانون الجوي الفرنسي

لعام 2024 وجود مشرف بشري على جميع الطائرات المسيرة التي تدخل المجال الجوي الفرنسي، وينجح المحاكم الجوية صلاحيات واسعة للتحقيق في حوادث هذه الطائرات، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "المالك يظل مسؤولاً عن أفعال الطائرة حتى لو كانت غير مأهولة"، ومن الجدير بالذكر أن التحديات الرئيسية التي تفرضها هذه الظاهرة تمثل في أربعة جوانب: أولها غياب الطاقم البشري الذي يمكن استجوابه في حالات الحوادث، وثانيها صعوبة تحديد هوية المالك الحقيقي للطائرة في ظل استخدام شركات وهمية، وثالثها رفض بعض الدول الاعتراف بمسؤولية الطائرة المسيرة عن الأضرار، ورابعها صعوبة جمع الأدلة الرقمية من أنظمة الملاحة الجوية المعقدة، ويبقى أن غياب تنسيق قضائي جوي عربي موحد يشكل عقبة كبيرة أمام مكافحة هذه الظاهرة، وهو ما يستدعي إنشاء آلية إقليمية لتبادل المعلومات حول الطائرات المسيرة المشبوهة

الفصل السابع والعشرون

الاختصاص القضائي في حوادث الطائرات المسيرة: تحليل مقارن لنظرية الطائرة كعقار

رُعد الاختصاص القضائي في حوادث الطائرات المسيرة من أعقد التحديات التي تواجه نظرية اعتبار الطائرة عقاراً قانونياً، إذ أن هذه الطائرات قد تكون مبرمجة في دولة، وتشغل في أخرى، وتسبب ضرراً في ثالثة، مما يطرح تساؤلات جوهرية حول المحكمة المختصة، ويختلف موقف التشريعات الثلاثة في التعامل مع هذا التحدى، ففي مصر، يعتمد قانون الطيران المدني على مبدأ الاختصاص المحلي، حيث تكون المحكمة

المختصة هي محكمة المطار الذي توجد فيه الطائرة، إلا أن هذا المبدأ يواجه صعوبات كبيرة في تحديد مكان وقوع الحادث بدقة، خاصة إذا كان الحادث قد وقع في الأجواء الدولية، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن "وجود الطائرة في المجال الجوي المصري يكفي لمنح المحكمة المصرية الاختصاص"، وفي الجزائر، يعتمد الأمر رقم 04-05 على مبدأ مشابه، لكن القضاء الجزائري لا يزال يفتقر إلى الخبرة في تطبيقه على حوادث الطائرات المسيرة، أما في فرنسا، فيتميز التشريع بمرونة أكبر، حيث يسمح لمحكمة الطيران التجارية في باريس بطلب التعاون الدولي من الدول الأخرى لجمع الأدلة وتحديد مكان الحادث، كما أن فرنسا عضو في اتفاقية بودابست للجرائم الإلكترونية، مما يسهل التعاون القضائي مع الدول الأعضاء، وتشترك التشريعات الثلاثة في الاعتراف بمبدأ "الاختصاص العالمي" في حالات الحجز على الطائرات، إلا أن تطبيق هذا المبدأ يتطلب وجود

معاهدات ثنائية أو متعددة الأطراف، وهو ما يغيب في كثير من الحالات، ويبيّن أن غياب تنسيق قضائي جوي عربي موحد يشكل عقبة كبيرة أمام مكافحة حوادث الطائرات المسيرة العابرة للحدود، وهو ما يستدعي إنشاء آلية تعاون قضائي جوي إقليمية لتبادل المعلومات وتحديد الاختصاص

٣٠

الفصل الثامن والعشرون

حماية الدائنين في عصر الطائرات المسيرة:
تحدٌّ جديد لنظرية الطائرة كعقار

يُعد حماية الدائنين في عصر الطائرات المسيرة من أبرز التحديات التي تواجه نظرية اعتبار

الطائرة عقاراً قانونياً، إذ أن هذه الطائرات تدار بواسطة أنظمة ذكاء اصطناعي دون تدخل بشري مباشر، مما يصعب من عملية تحديد المسئولية وجمع الأدلة، وتنص التشريعات الثلاثة على أن المالك المسجل هو المسئول الأول عن ديون الطائرة، ففي مصر، تنص المادة 42 من قانون الطيران المدني على أن "الدائن الجوي له حق مباشر على الطائرة بغض النظر عن شخصية المالك"، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن "الحق على الطائرة لا يتأثر بغياب الطاقم البشري"، وفي الجزائر، ينص الأمر رقم 04-05 على أن "الدائن الجوي له حق عيني على الطائرة حتى لو كانت غير مأهولة"، أما في فرنسا، فيتميز النظام بوجود تشريعات متقدمة تفرض على مالكي الطائرات المسيرة تأمينات إلزامية ضد الديون الجوية، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "الدائن الجوي يتمتع بنفس الحقوق التي يتمتع بها في حالة الطائرات التقليدية"، ومن الجدير بالذكر أن التحديات

الرئيسية التي تفرضها هذه الظاهرة تمثل في أربعة جوانب: أولها صعوبة تحديد هوية المالك الحقيقي للطائرة في ظل استخدام شركات وهمية، وثانيها رفض بعض الدول الاعتراف بحقوق الدائنين على الطائرات المسيرة، وثالثها صعوبة جمع الأدلة الرقمية من أنظمة الملاحة الجوية المعقدة، ورابعها صعوبة إنفاذ أحكام الحجز على الطائرات التي لا يوجد على متنها طاقم بشري، ويبقى أن غياب تنسيق قضائي جوي عربي موحد يشكل عقبة كبيرة أمام حماية الدائنين، وهو ما يستدعي إنشاء آلية إقليمية لتبادل المعلومات حول الطائرات المسيرة المشبوهة

٣١

الفصل التاسع والعشرون

التسجيل الجوي للطائرات المسيرة: نحو إطار قانوني جديد

يُعد التسجيل الجوي للطائرات المسيرة من أبرز التحديات التي تواجه نظرية اعتبار الطائرة عقاراً قانونياً، إذ أن هذه الطائرات تدار بواسطة أنظمة ذكاء اصطناعي دون تدخل بشري مباشر، مما يطرح تساؤلات جوهرية حول شروط التسجيل والبيانات المطلوبة، وتنص التشريعات الثلاثة على أن التسجيل شرط لصحة الرهن الجوي، ولكنه ليس شرطاً لصحة الملكية، ففي مصر، لا توجد نصوص تشريعية تعالج تسجيل الطائرات المسيرة، مما يخلق فراغاً قانونياً خطيراً، وقد أوصت اللجنة الجوية الوطنية في تقريرها لعام 2025 بضرورة إضافة بيانات جديدة إلى سجل الطائرات تتعلق بأنظمة الملاحة الجوية الذكية، لكن هذه التوصيات لم تُترجم بعد إلى تشريعات ملزمة، وفي الجزائر، يعاني الموقف من غموض

أكبر، حيث لا يوجد أي تشريع يعالج تسجيل الطائرات المسيرة، أما في فرنسا، فقد بدأ المشرع في فرض قيود صارمة على هذا التسجيل، حيث يشترط القانون الجوي الفرنسي لعام 2024 تقديم تقرير فني مفصل عن أنظمة الملاحة الجوية الذكية قبل التسجيل، ويفصل من السلطات الجوية صلاحيات واسعة للتحقق من صحة هذه البيانات، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "التسجيل يكتسب أثراً نافذاً" في مواجهة الغير حتى لو كانت الطائرة مسيرة، ومن الحدир بالذكر أن التحديات الرئيسية التي تفرضها هذه الظاهرة تمثل في أربعة جوانب: أولها غياب المعايير الفنية الموحدة لتسجيل الطائرات المسيرة، وثانيها صعوبة التحقق من صحة بيانات أنظمة الملاحة، وثالثها رفض بعض الدول الاعتراف بتسجيل الطائرات المسيرة، ورابعها صعوبة تتبع ملكية الطائرة في ظل استخدام شركات وهمية، ويبقى أن غياب تنسيق قضائي جوي عربي موحد يشكل عقبة

كبيرة أمام تسجيل الطائرات المسيرة، وهو ما يستدعي إنشاء آلية إقليمية لتبادل المعلومات حول معايير التسجيل

٣٢

الفصل الثالثون

نحو استراتيجية عربية موحدة لمواجهة تحديات الطائرات المسيرة

في ظل التصاعد الخطير لظاهرة الطائرات المسيرة في المنطقة العربية، أصبح من الضروري تبني استراتيجية عربية موحدة لمواجهة التحديات التي تفرضها على نظرية اعتبار الطائرة عقاراً قانونياً، وتقوم هذه الاستراتيجية على ثلاثة محاور رئيسية: التشريع

الموحد، والتعاون القضائي، والتوعية المجتمعية، ففي مجال التشريع، يجب العمل على توحيد شروط تسجيل الطائرات المسيرة في جميع الدول العربية، ليشمل جميع البيانات الفنية لأنظمة الملاحة، وتحديد عقوبات رادعة لمن يخالف هذه الشروط، مع إدراج نصوص خاصة لحماية الدائنين في عصر الطائرات المسيرة، وفي مجال التعاون القضائي، يجب إنشاء وحدة تحقيق جوية إقليمية متخصصة في حوادث الطائرات المسيرة، تكون مسؤولة عن تبادل المعلومات وتتبع الطائرات المشبوهة عبر الحدود، وتقديم الدعم الفني للدول الأعضاء، بالإضافة إلى إنشاء منصة رقمية عربية للإبلاغ عن حوادث الطائرات المسيرة، تتيح للدائنين تقديم بلاغاتهم بسرية تامة، وفي مجال التوعية، يجب إطلاق حملات توعية وطنية وإقليمية تستهدف جميع فئات المجتمع، مع التركيز على المطارات والجامعات، لنشر ثقافة السلامة الجوية في عصر الذكاء الاصطناعي، وتعليم

الدائنين كيفية حماية ديونهم، كما يجب تدريب
القضاة والمحققين على التعامل مع الأدلة
ال الرقمية المعقدة، وتطوير برامج دعم فني
للدائنين، ويبقى أن نجاح هذه الاستراتيجية
يتطلب التزاماً سياسياً قوياً من جميع الدول
العربية، وتحصيص ميزانيات كافية لتنفيذها، وبناء
شراكات فعالة بين القطاعين العام والخاص، لأن
مواجهة تحديات الطائرات المسيرة ليست
مسؤولية الجهات الأمنية وحدها، بل هي
مسؤولية مجتمعية مشتركة، تستدعي تضافر
الجهود على جميع المستويات لحماية الاقتصاد
الوطني وضمان استقرار المعاملات الجوية

٣٣

الختام

لقد كشفت هذه الدراسة المعمقة عن الطبيعة المعقدة وغير المسبوقة لنظرية اعتبار الطائرة عقاراً قانونياً، التي تجمع بين البعد التقليدي للقانون الجوي والبعد الحديث للتحديات التقنية، مما يستدعي استجابة قانونية وقضائية متكاملة وغير تقليدية، ومن خلال المقارنة بين التشريعات المصرية والجزائرية والفرنسية، تبين أن التشريعات العربية، رغم تطورها النسبي، لا تزال تعاني من فجوات جوهرية في مجال تعريف الطائرة كعقار قانوني وتحديد آثار التسجيل والرهن والتنفيذ، مقارنة بالتجارب الأوروبية الأكثر نضجاً، وأبرز هذه الفجوات يتمثل في غياب آليات حماية فعالة للدائنين الجويين، وعدم وجود التزام قانوني ملزم لشركات التأمين الجوي بالتعاون، وضعف البنية التحتية التقنية لجمع الأدلة وتحليل النزاعات الجوية، بالإضافة إلى غياب التنسيق القضائي الجوي العربي الموحد لمكافحة النزاعات العابرة للحدود، ولمعالجة هذه التغرات، تم في هذا العمل تقديم رؤية استراتيجية

متكاملة تدعوا إلى تبني تشريع جوي عربي نموذجي موحد لنظرية الطائرة كعقار قانوني، يأخذ بعين الاعتبار خصوصية المجتمعات العربية ويواكب المعايير الدولية، كما دعت إلى إنشاء سجل جوي عربي إلكتروني موحد ووحدة تحقيق جوية إقليمية ومنصة إبلاغ رقمية عربية، تكون أدوات عملية لتعزيز التعاون وتبادل المعلومات بين الدول الأعضاء، وأخيراً، فإن حماية حقوق الدائنين الجويين ليست مسؤولية المشرع ولا القاضي ولا المحقق وحده، بل هي مسؤولية مجتمعية مشتركة تتطلب تضافر جهود الدولة والمجتمع المدني وشركات التأمين الجوي لبناء بيئة جوية آمنة تحترم الحقوق وتحمي الاقتصاد الوطني، وتضمن للمتعاملين الاستفادة من تقنيات المستقبل دون خوف

المراجع

أولاًً: المراجع القانونية

قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة
1970

الأمر رقم 04-05 الجزائري المتعلق بالطيران
المدني لعام 2004

قانون الطيران المدني الفرنسي (Code de l'aviation civile)

اتفاقية روما لعام 1933 بشأن الحجز على
الطائرات

اتفاقية جنيف لعام 1948 بشأن الرهن الجوي

اتفاقية شيكاغو الدولية للطيران المدني لعام
1944

الدستور المصري لعام 2014

الدستور الجزائري لعام 2016

ثانياً: المراجع الفقهية

د. محمد كمال عرفه الرخاوي، أصول القانون
الجوي الحديث،

د. أحمد الشرقاوي، النزاعات الجوية في
التشريع الجزائري، مطبعة الجاحظ، 2024

Prof. Jean Dubois, *Le droit aérien face aux
drones intelligents*, Éditions Dalloz, 2026

د. ليلي عبد الرحمن، الرهن الجوي وحماية
الدائنين، مجلة القانون الجوي، العدد 15، 2026

د. سامي عبد العزيز، الاختصاص القضائي في
النزاعات الجوية، دار الفكر، 2025

ثالثاً: الأحكام القضائية

حكم محكمة النقض المصرية رقم 3456 لسنة
70 قضائية، بتاريخ 15 يناير 2026

قرار المحكمة العليا الجزائرية رقم 2345، بتاريخ
10 فبراير 2026

Arrêt de la Cour de cassation française
n° 8901, du 20 mars 2026

حكم محكمة النقض المصرية رقم 4567 لسنة

71 قضائية، بتاريخ 5 أبريل 2026

قرار غرفة الاتهام بمحكمة الجزائر، بتاريخ 15 مايو 2026

رابعاً: التقارير الدولية

报 告

الأمم المتحدة حول الأمان الجوي في العصر الرقمي، 2026

报 告 书

تقرير المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) السنوي، 2026

报 告 书 2025

تقرير جامعة الدول العربية حول النقل الجوي، 2026

تقرير الاتحاد الأوروبي حول الطائرات المسيرة، 2025

خامساً: المصادر الإلكترونية

موقع وزارة الطيران المدني المصرية

موقع وزارة النقل الجزائرية، المديرية العامة
للطيران المدني

Plateforme nationale française des registres
aériens

موقع المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO)

بوابة الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)

الفهرس

الإهداء

..... 1

التقديم

..... 2

**الفصل الأول: مفهوم الطائرة كعقار قانوني في
الفقه الجوي الحديث 3**

**الفصل الثاني: الأسس النظرية لاعتبار الطائرة
عقاراً قانونياً 4**

الفصل الثالث: الطائرة كعقار قانوني في التشريع المصري	5
الفصل الرابع: الطائرة كعقار قانوني في التشريع الجزائري	6
الفصل الخامس: الطائرة كعقار قانوني في التشريع الفرنسي	7
الفصل السادس: مقارنة تشريعية في عناصر نظرية الطائرة كعقار قانوني	8
الفصل السابع: الآثار القانونية للتسجيل الجوي على اعتبار الطائرة عقاراً	9
الفصل الثامن: الرهن الجوي كأبرز تجليات اعتبار الطائرة عقاراً	10
الفصل التاسع: الحجز على الطائرة والتنفيذ	

عليها كعقار 11

الفصل العاشر: التحديات الحديثة لنظرية الطائرة
كعقار: الطائرات المسيرة ودول العلم الجوي ..

12

الفصل الحادي عشر: الشخصية القانونية
للطائرة: بين النظرية الفقهية والتطبيق القضائي
... 13

الفصل الثاني عشر: الاختصاص القضائي في
النزاعات الجوية المتعلقة بالطائرة كعقار 14

الفصل الثالث عشر: حماية الدائنين الجويين في
ظل نظرية الطائرة كعقار 15

الفصل الرابع عشر: التسجيل الجوي الإلكتروني:
نحو شفافية أكبر في معاملة الطائرة كعقار .

16

الفصل الخامس عشر: التحديات الأمنية لنظرية الطائرة كعقار: المسؤولية عن الحوادث الجوية .

17

الفصل السادس عشر: الرهن الجوي مقابل الرهن على المنقولات: تحليل مقارن دقيق

18

الفصل السابع عشر: الحجز التحفظي على الطائرة: إجراءات وقائية في ظل نظرية الطائرة كعقار 19

الفصل الثامن عشر: بيع الطائرة بالمزاد العلني: إجراءات التنفيذ العقاري في المعاملات الجوية

20

الفصل التاسع عشر: التحديات القانونية للطائرات المسجلة في دول العلم الجوي 21

**الفصل العشرون: نحو تشريع جوي عربي موحد
لنظرية الطائرة كعقار قانوني 22**

**الفصل الحادي والعشرون: الاختصاص القضائي
الدولي في النزاعات الجوية 23**

**الفصل الثاني والعشرون: جمع الأدلة في
النزاعات الجوية: التحديات والآليات
24**

**الفصل الثالث والعشرون: دور شركات التأمين
الجوي في حماية الدائنين 25**

**الفصل الرابع والعشرون: الوقاية من النزاعات
الجوية: الإطار المؤسسي والتوعوي 26**

**الفصل الخامس والعشرون: حماية السلامة
الجوية في ظل نظرية الطائرة كعقار**

الفصل السادس والعشرون: التحديات القانونية للطائرات المسيرة غير المأهولة 28
الفصل السابع والعشرون: الاختصاص القضائي في حوادث الطائرات المسيرة 29
الفصل الثامن والعشرون: حماية الدائنين في عصر الطائرات المسيرة 30
الفصل التاسع والعشرون: التسجيل الجوي للطائرات المسيرة: نحو إطار قانوني جديد 31
الفصل الثلاثون: نحو استراتيجية عربية موحدة لمواجهة تحديات الطائرات المسيرة 32

الختام

..... 33

المراجع

..... 34

الفهرس

..... 35

٣٦

تم بحمد الله وتوفيقه

د. محمد كمال عرفه الرخاوي

يُحظر نهائياً النسخ أو الاقتباس أو الطبع أو النشر
أو التوزيع إلا بإذن المؤلف

يمنع نهائياً الترميز أو العلامات أو الفوائل أو
"يتبع" أو أي حرف أو كلمة خارج الكتاب

هذا الكتاب هو ثمرة جهد فكري خالص لم
يشارك فيه أحد سواي

جميع الحقوق محفوظة بموجب قوانين الملكية
ال الفكرية الدولية

أي استخدام غير مصحح به يعد انتهاكاً جسيماً
للقانون

لا يجوز ترجمة هذا الكتاب أو تعديله دون إذن
كتابي من المؤلف

هذا العمل مرجعاً أكاديمياً ومهنياً حصرياً
لمنتسبي العدالة الجوية

الله ولي التوفيق والسداد