

أصول التشريعات الجوية

د . سالم أحمد أبو جناح
كلية القانون / جامعة الزاوية

ملخص البحث :

يتناول هذا البحث موضوع التشريعات الجوية تلك القواعد التي جاءت من أجل تنظيم سير عمل الوسائط الجوية والعلاقات الناشئة عنها و المجال الذي تعمل فيه، و تهدف على وجه التحديد إلى حل القضايا المترتبة عن استغلال المجال الجوي، وبالتالي يعطي هذه البحث لمحة عن هذه التشريعات من حيث تعريفها و سماتها و الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة . وقد خلص إلى أن هذه التشريعات تكونت منذ بادي الأمر من قواعد اتفاقية مدونة وليست بالقواعد العرفية ، وأنها ذات طابع دولي ، وأنه تم استحداث بعض القواعد القانونية الخاصة بالمجال الجوي و التي يأتي على رأسها ؛ مبدأ السيادة الكاملة للدولة على مجالها الجوي ، ومبدأ أمن وسلامة الطيران المدني و هي لا تخرج عن الإطار العام للقانون الدولي .

مقدمة :

إن الوسائط الجوية بمختلف أنواعها واستخداماتها تعتبر من العناصر التي لها الأثر الكبير في خدمة وتطوير المجتمع المعاصر، وفي توطيد العلاقات وتقريب المسافات بين الشعوب، سواءً من النواحي الثقافية والسياحية أو من النواحي الاقتصادية والتجارية. فمن مميزات هذه الوسائل ؛ السرعة والراحة واختصار المسافات بين المناطق والدول ، وإن كانت في بداية استعمالها محل شك وتخوف ولكن المخاطر التقليدية قد تضاءلت إلى حد بعيد نتيجة التقدم المذهل في صناعة الطائرات وتسهيلات الملاحة الجوية والخدمات الأرضية ، وكذلك علم الأرصاد الجوية ، وإن ظهرت في فترة من الزمن مخاطر من نوع آخر أثرت سلباً في قطاع النقل الجوي والمتمثلة في أعمال العنف الموجه ضد أمن الطيران ، وهو ما يعرف باختطاف الطائرات وتغيير مسارها بالقوة ، وكذلك الاعتداءات التي تقع على الركاب داخل الطائرة مما يمثل تهديداً جدياً لمرفق النقل الجوي .

والملاحظ أن هذه العمليات الإرهابية قد قلت في السنوات الأخيرة اعتباراً من بداية القرن الواحد والعشرين ، وذلك بعد أبرام اتفاقيات عديدة بالخصوص وتفعيلها بدايةً من اتفقيه لاهاي الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لعام 1970 م، وإبرام اتفاقية مونتريال الخاصة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني لعام 1971م، وإن كان الطيران المدني بالنظر إلى طبيعته مازال هدفاً للإرهابيين الذين يستغلون سهولة النيل منه. ولكن قد قلت هذه التهديدات وبشكل ملحوظ نتيجة التطور التقني في المطارات الذي ساهم في التقليل من هذه المخاطر والعمليات الإرهابية والتي تُعد في تقديري جريمة حرابة ، عقوبتها تم تحديدها في الشريعة الإسلامية هذه الشريعة التي تدعو إلى السلام وتحارب قاطع الطريق وتغلظ العقوبة على مرتكبي هذه الجرائم ، وبازدياد استعمال الطائرات أصبح الناس تواقين إلى معرفة المزيد عن هذه المركبة الجوية (الطائرة) ، وعن التشريعات التي تحكم وتنظم المجال الجوي بصفة عامة وصار الموضوع يكتسب أهميته العملية والعلمية. فهو محل اهتمام المسافر الذي يستعمل هذه الوسيلة وصاحب البضاعة الذي يرسل عليها بضاعته، وكذلك العاملون في مجال الطيران أفراداً وشركات وكل من له علاقة بالملاحة الجوية واستخدام المجال الجوي، علاوةً على ذلك فهو محل اهتمام الدولة بحكم سيادتها على مجالها الجوي الذي يعلو سطح إقليمها البري والبحري فكل ذلك يمكن إن يكون الهدف من هذا البحث وهو دراسة التشريعات الجوية للتعرف على المواثيق الدولية و التشريعات الداخلية ذات العلاقة ، ولا يتم ذلك إلا من خلال تتبع أصولها في وقت اتسع استعمال هذا المجال الحيوي بصفة عامة واستعمال الطائرة بصفة خاصة ، وتزداد أهمية ذلك بازدياد حركة ونشاط الطيران الذي ينمو باطراد يوماً بعد يوم .

فعمليات الشحن ونقل الركاب عبر الجو بمختلف أنواعها لا يمكن الاستغناء عنها في العصر الحديث ، وتحكمها والمجال الذي تتم فيه جملةً من التشريعات فما هي أصول هذه التشريعات ؟

للإجابة عن هذا التساؤل لابد لنا من تقسيم البحث إلى مبحثين ندرس في الأول ماهية القانون الجوي من حيث تعريفه وخصائصه ، ويكون ذلك في مطلبين ، وندرس في المبحث

الثاني الاتفاقيات الدولية التي تنظم استخدام هذا المجال وهي اتفاقيات متعددة البعض منها يتعلق بالقانون العام ، والبعض الآخر منها يتعلق بالقانون الخاص ، وذلك عبر مطلبين وحول هذا ستدور الدراسة والله ولي التوفيق .

المبحث الأول / ماهية القانون الجوي

يُعد هذا القانون فرع من فروع القانون الدولي، وعلى هذا الأساس فإن قواعده ومبادئه يجب أن لا تخرج عن الإطار العام لمبادي القانون الدولي العام ، مثل مبدأ سيادة الدولة وحصانة إقليمها ، ومبدأ عدم التدخل في شؤونها الداخلية، ومع ذلك أوجدت الممارسة العملية إلى جانب هذه المبادي عدة مبادئ خاصة بالقانون الجوي الدولي ؛ وهي مبدأ السيادة الكاملة للدولة على مجالها الجوي ، ومبدأ حرية الملاحة في المجال الجوي الدولي، ومبدأ أمن وسلامة الطيران المدني، بالإضافة إلى القواعد العامة لمواجهة خرق الطائرات الأجنبية للأجواء الوطنية⁽¹⁾، ويبقى لكل قانون مفهومه وخصائصه التي تميزه عن باقي التشريعات لذا سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين نتناول في المطلب الأول تعريف القانون الجوي، ونخصص المطلب الثاني لدراسة سمات هذا القانون .

المطلب الأول : تعريف القانون الجوي

وردت الكثير من التعريفات التي توضح معنى القانون الجوي، نذكر منها على سبيل المثال : أن القانون الجوي هو ذلك الفرع من القانون الذي يتكون من مجموعة القواعد التي تحكم العلاقات القانونية الناشئة عن استغلال الجو، أو التي تنظم البيئة الجوية واستغلالها . كما عرّفه بعض الفقه : بأنه ذلك الفرع من القانون الذي يستهدف تنظيم الملاحة الجوية، وما ينشأ عنها من علاقات⁽²⁾ .

ونلاحظ من خلال هذه التعريفات وجود اختلاف بين الفقهاء حول تحديد مضمون القانون الجوي، حيث اعطاه أو اطلق عليه فريق منهم - كما هو الحال في التعريف الأول أعلاه - مفهوماً موسعاً لا يقتصر على المسائل المتعلقة بالملاحة الجوية فحسب بل يمتد في فحواه إلى عدة مجالات أخر؛ كالاتصالات والأقمار الصناعية واستغلال المجال الجوي بصفة عامة .

في حين ذهب فريقاً من الفقه القانوني إلى رأي آخر حيث كانت نظريته عند تعريف القانون الجوي نظرة قاصرة ، وذلك عندما حصر هذا القانون في تنظيم الملاحة الجوية والقواعد القانونية التي تحكمها وبهذا الشكل الضيق فإنه اختصر هذا القانون في تنظيم الطائرة دون تنظيم المجال الجوي ، كما يعاب على التعريف الموسع هو الآخر بأنه تناول وضع الطائرة في حالة الحركة ؛ أي عند وجودها في حالة طيران ولم يتناول وضعها في حالة سكون وهي راسية في المطار لشحن البضاعة أو الاستعداد للإقلاع ، الأمر الذي تم معالجته فيما بعد.

نخلص مما سبق أن القانون الجوي : هو مجموعة القواعد التي تنظم العلاقات والمراكز القانونية الناشئة من الملاحة الجوية، ويتضمن تنظيم الطائرة من حيث ملكيتها وجنسياتها وتسجيلها، وعقد النقل الجوي سواء المتعلق بالركاب أو بالشحن الجوي للبضائع ، كما يحدد هذا القانون قواعد المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالركاب وكذلك بالبضائع⁽³⁾.

والملاحظ أن هناك اختلافاً من حيث تسمية هذا القانون حيث يطلق اسم القانون الجوي، كمصطلح موسع يضم كل ما يتعلق بالمجال الجوي من طيران بمختلف أنواعه واستخداماته من موجات صوتية - الإذاعة والراديو والرادار - والأقمار الصناعية والتقنيات الجوية الحديثة المتعلقة بالأجواء والتي تستعمل في استغلال المجال الجوي ، ورصد حالاته والاستفادة منه في مجال الحرب والسلم.

أما مصطلح قانون الطيران فهو فرع من هذا القانون و يختص بتنظيم العلاقات والمراكز القانونية الناشئة عن الملاحة الجوية الخاصة بالطيران، وتحكم أو تنظم ما ينشأ عن استعمالها. أما فيما يتعلق بالقانون الدولي للفضاء الخارجي : فهو ذلك الفرع من القانون الدولي الذي يحكم العلاقات الدولية المتعلقة باستكشاف الفضاء الخارجي والأجرام السماوية.

والذي جاءت صياغة قواعده ومبادئه عن طريق اللجنة المتخصصة باستخدام الفضاء الجوي للأغراض السلمية التابعة للجمعية العامة للأمم المتحدة والمشكلة في العام 1959م من طرف الأمم المتحدة.

وقد تم بعد ذلك توقيع إتفاقية بشأن المبادئ التي تحكم نشاط الدول في استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي بما في ذلك الأجرام السماوية ، وفي شهر أكتوبر من العام 1967م

أصبحت هذه الاتفاقية نافذة ، إلى غير ذلك من الاتفاقيات ذات العلاقة بالمجال الجوي ، ومن ذلك مسؤولية الدولة عن الأضرار الناجمة عن المركبات الفضائية النافذة في العام 1972م، وتسجيل المركبات الفضائية النافذة في سبتمبر 1967م.

ولقد وضعت هذه الاتفاقيات القواعد والمبادئ الواجب اتباعها من قبل الدول عند استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي ، وأخذت بفكرة حرية الاستكشاف ومنع التملك القومي للفضاء الخارجي بموجب مبدأ السيادة عن طريق وضع اليد أو الاحتلال أو غير ذلك من وسائل التملك، ورتبت المسؤولية الدولية جراء هذه النشاطات ، كما وضعت قواعد مساعدة الملاحيين ورواد الفضاء في حالات الحوادث والهبوط الاضطراري وبذلك تُعد اتفاقية عام 1967م من أهم الاتفاقيات في استخدام المجال الجوي⁽⁴⁾.

المطلب الثاني : سمات القانون الجوي

انقسم الفقه في تحديد طبيعة العلاقة بين القانون الدولي العام والقانون الدولي الخاص ؛ فذهب البعض منهم إلى القول بعدم وجود أي علاقة بين هذين القانونين ، وأن القانون الدولي الخاص لا يعدو أن يكون فرعاً من فروع القانون الداخلي ، بينما ذهب فريق آخر إلى القول بأن القانون الدولي الخاص بمثابة الفرع من القانون الدولي العام، فقواعد تنازع القوانين عند أنصار هذا الرأي تُعد قواعد دولية عامة مهمتها فض ما قد يثور من تنازع بين السيادة المختلفة ، فعندما يثور البحث في تحديد القانون الواجب التطبيق يحدد علاقة تنطوي على عنصر أجنبي سواءً تعلق هذا العنصر بمكان نشأة العلاقة أو بموضوعها، أو بأحد أطرافها والتي تعرف بقواعد تنازع القوانين⁽⁵⁾، وما القانون الجوي إلا أحد فروع القانون الدولي العام ؛ لأن أصوله تتبع من اتفاقيات دولية ، وأنه ينظم علاقات بين دول أو أطراف أغلبها تحتوي على عنصر أجنبي، وله سماته التي تميزه عن غيره من القوانين الأخرى وهي :-

أولاً - الحداثة

لقد بدأت محاولة الطيران والتحليق في الجو من قبل الإنسان منذ زمن بعيد ولعل أول من غامر في مجال ركوب الجو بأجنحة صناعية هو أبو القاسم العباس بن فرناس، وكان ذلك

في القرن الثالث للهجرة الموافق 888 م ، وهي المحاولة الأولى التي كان لها فضل السبق في تنبيه العالم إلى هذا العلم الجديد والمهم وهو علم الطيران واستغلال المجال الجوي من قبل الإنسان ، وإن كان هذا المجال لا يخلو من المخاطر ويحتاج إلى المغامرة فلم يجرؤ أحد قبل ابن فرناس بالقيام بهذا العمل والتضحية بنفسه من أجله حيث فقد حياته من أجل ذلك فهو رائد الطيران الأول الذي فتح الباب أمام المغامرين والرواد والعلماء للولوج في هذا المجال الأسطوري في ذلك الوقت على الأقل.

واستمرت المحاولات الواحدة تلو الأخرى حتى تم التوصل إلى اختراع البالون وبعد ذلك تم اختراع الأجنحة التي تعمل على حمل جسم أثقل من الهواء وتحافظ على توازن الطائرة في الجو . وفي العام 1879 م، نجحت لأول مرة محاولة الطيران بالطائرة ذات المحرك كما نجحت بعد ذلك محاولة عبور الألب عام 1913 م ، وتم صناعة المنطاد عام 1928 م، الذي عبر بواسطته ولأول مرة الأطلنطي.

هذا واستمر تطوير هذه المركبة الجوية والتي أصبحت في بداية القرن العشرين حقيقةً ماثلة لا شك فيها، وتم استعمالها كوسيلة سريعة لنقل الركاب والبضائع وفي الحروب أيضاً أداة من أدوات القتال الجوية ، وتنوع استخدامها المدني والعسكري ، وشهد أول القرن العشرين مولد القانون الجوي ذلك القانون الذي ينظم استعمال الطائرة في الداخل والخارج ، حيث وضعت العديد من القواعد الاتفاقية لتنظيم حركة ونشاط الطيران واستعمال المجال الجوي والاستفادة منه ، وما ينشأ عنه من وقائع وعلاقات قانونية، وبانت نصوصه في تطور مستمر لتلاحق التطور المذهل في صناعة الطائرات واستعمال المجال الجوي.

وبعد انتهاء الحرب العالمية الأولى وتطور الصناعة وانتشارها شهد المجال الجوي حركة طيران واسعة صاحبها حركة تشريعية هائلة خاصة بعد نهاية الحرب العالمية الثانية ووضوح أهمية هذه المركبة في المجال المدني والعسكري، وبالضرورة صاحب ذلك عدة التزامات على الدول والشركات المالكة ، وترتب على ذلك حقوق وآثار اقتصادية ومسؤولية قانونية ومن ذلك أثرها على مبدأ سيادة الدولة في حالة اختراق الطائرة للأجواء الأجنبية بخاصة الطائرات الحكومية العسكرية والشرطة والجمارك وما في حكمها والتي تحتاج إلى إذن أو تصريح

من السلطات المختصة في الدولة المعنية ، إذن من مميزات هذا القانون أو من خصائصه أنه من التشريعات الحديثة وأنه من القانونين المكتوبة أي ليس من القانونين العرفية فقد وُلد هذا التشريع من بداية الأمر قانوناً دولياً اتفاقياً مكتوباً وليس كمعظم القوانين الدولية الأخرى التي تتسم بأنها قوانين ذات الأصول العرفية وهذا بالطبيعة سهل استعماله وتطبيقه.

أما بخصوص استخدام الطائرة في الحروب فقد كانت مشروعية الحرب الجوية محل نقاش بين فقهاء القانون قبل حتى اندلاع الحرب العالمية الأولى و دعا الكثير منهم إلى تحريم الحرب الجوية لما يترتب عنها من أضرار بشرية ومادية ، وبالرغم من كل الجهود لأجل التوصل إلى قواعد تنظم استخدام القوة الجوية الحربية اعتباراً من العام 1914م، لم يتم التوصل إلى اتفاق يحد من استخدام هذا السلاح بل زاد من استخدامه وتطويره وأصبح قوة أساسية تعتمد عليها الدول لتحقيق النصر، وبالرغم من أن مؤتمر لاهاي لعام 1899م قد تناول مثل هذه المسألة ، وكذلك مؤتمر لاهاي الثاني لعام 1907م، الذي توصل فيه إلى تحريم إلقاء القذائف والمفرقات من المناطيد ، ولكن ما تم التوصل إليه في هذا المؤتمر لم يُعد قابلاً للتطبيق؛ بسبب رغبة الدول إلى تطوير هذا السلاح الحديث بمختلف أنواعه والذي أصبح أهم الوسائل الحربية. وفي العام 1922م، عُقد مؤتمر دولي في واشنطن بشأن وضع قواعد للحرب الجوية ولم يتم التوصل فيه إلى اتفاق بهذا الشأن.

وبعد ذلك وبدوافع إنسانية ونظراً للدور الخطير الذي لعبه سلاح الجو وما خلفه من دمار في الممتلكات والأرواح في الحرب العالمية الثانية توجه المجتمع الدولي إلى وضع قواعد لتنظيم هذا السلاح الفتاك ، ولكن استمرت الدول الصناعية الكبرى في تطوير سلاحها الجوي و ازداد تنافسها على امتلاك وتطوير هذا السلاح، بل توصل إلى صناعة سلاح أخطر وهو السلاح الصاروخي ، ومازال التطوير مستمر في هذا المجال بالرغم من الدعوات الإنسانية التي تطالب بالحد منه وتحريمه ، ولكن هذه الدول لم تستجب إلى هذه الدعوات حتى لا تقيّد نفسها بنصوص قانونية تضعف من قدراتها الحربية في مواجهة الخصم المعادي لها ، ولم تكتف بهذا الحد بل تم اختراع الطائرة المسيرة بدون طيار في هذا القرن سهلة الاستعمال قليلة التكلفة فعالة في المعارك .

ويمكننا القول بأن هذا لا يعني إعطاء الحرية الكاملة للمحاربين في استخدام هذه الوسائل الحربية ، حيث توجد أحكام ومبادئ عامة أساسها قواعد الأخلاق والإنسانية يمكن تطبيقها على أي عمليات عسكرية حربية جوية أو بحرية أو برية. كما توجد اتفاقيات دولية بخصوص الحماية الدولية للإنسانية مثل قانون لاهاي وجنيف يمكن أن تطبق على الحرب الجوية ، حيث تهدف إلى التخفيف من حجم الأضرار التي تحدثها العمليات العسكرية المختلفة. ووفقاً لاتفاقية لاهاي لا يجوز أن تمتد العمليات العسكرية الجوية إلى أجواء الدول المحايدة أو فوق المناطق الموضوعة في حالة حياد دائم⁽⁶⁾.
ثانياً - توحيد قواعده .

تعتبر الطائرة كمركبة جوية أداة من أهم الوسائل الحديثة في مجال المواصلات ؛ فهي ناقلة جوية تتميز بالسرعة العالية تجعلها تحلق في الفضاء الجوي وتمكنها من اجتياز الحدود الدولية واختراق المجالات الجوية للدول الأجنبية. لذا حاول فقهاء القانون الجوي - ومنذ نشأته الأولى - توحيد قواعده وتدويلها حيث تم العمل على وضع قواعد دولية موحدة لتحكم العلاقات الناشئة عن استعمال واستغلال هذه الوسيلة الحديثة.

كما تم المناداة بإنشاء هيئة تتولى مهمة تفسير نصوص المعاهدات الدولية ذات صلة بالقانون الجوي، نتج عن ذلك ظهور المنظمة الدولية للنقل الجوي (I A TA)⁽⁷⁾
International air Transport Association

فقد سعت شركات الطيران منذ اتساع نشاطها لتأسيس هيئة دولية تعمل على توحيد وتنسيق القواعد الخاصة بنشاط شركات الخطوط الجوية العالمية ، ففي العام 1945م وصل عدد أعضاء هذا الاتحاد إلى 44 عضواً كأعضاء أصليين بالإضافة إلى ثلاثة عشر عضواً منتسباً، واتخذ هذا الاتحاد الدولي مدينة مونتريال بكندا مقراً له ومن أهم شروط هذا الاتحاد ما يلي :

1- على الأعضاء الأخذ بشروط (I A TA - أياً تاً) إذا لم تتعارض مع القانون الداخلي والمعاهدات الدولية.

2- على الأعضاء احترام الشروط والتقييد بالتوصيات والالتزام بالقرارات التي صدرت بصفة الإلزام .

كما تم بعد ذلك إنشاء الاتحاد العربي للنقل الجوي (A A C O) Arab air carriers .organization.

يهدف إلى زيادة التعاون بين الشركات العربية للطيران وتعزيز السياحة والنقل السريع بين الدول العربية، فيما بينها وفيما بين دول العالم كافة ، كما يبين شروط النقل وأسعاره بين الدول العربية والعالم الخارجي، و يسعى إلى توحيد جهود الأعضاء لحل المشاكل المتعلقة بهذا المجال ، ولخلق سياسية موحدة في المؤتمرات الدولية وحل المنازعات التي تحدث والحيلولة دون تفاقمها .

ومن جهة أخرى فإن استخدام المجال الجوي قد تطور بخاصة علم الاستشعار عن بعد والذي يتعلق باستكشاف وتحديد المصادر الطبيعية من الفضاء الخارجي و هذا لا يتوافق مع مبدأ سيادة الدولة على إقليمها .

فالاستشعار عن بعد والحالة هذه يعد التحدي الأكبر لسلطات الدولة على إقليمها ، فمثلا عندما يقوم القمر الصناعي بجمع البيانات عن إقليم دولة ما ويرسلها إلى المحطات الأرضية التي تقوم بتحليلها تصبح هذه المعلومات المتعلقة بثروة تلك الدولة في حوزة غيرها من الدول ، وهو أمر يستنزف الدولة المستهدفة لتعلقه بأمنها القومي ، وبالتالي ظهرت عدة مبادئ لتحكم هذه العملية ؛ ومن ذلك مبدأ سيادة الدولة بحيث يتم تنفيذ هذه العمليات على أساس احترام مبدأ السيادة الكاملة والدائمة لجميع الدول والشعوب على ثرواتها ومواردها الطبيعية ، ولا ينطوي الاستشعار عن بعد على الأضرار بالحقوق والمصالح المشروعة للدولة محل العمليات الاستشعارية⁽⁸⁾

أما من ناحية الإلزام فقد وضع المشرع الوطني نصوصاً ملزمة بشأن تحديد المواصفات اللازمة لتجهيز المركبة الجوية (الطائرة،) وكيفية تسييرها وحمايتها، فقد قيدت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمجال الجوي المشرع الوطني بما جاء بها من أحكام، عندما عالجت هذه الاتفاقيات

الدولية جل المشاكل ذات العلاقة ووضعت قواعد تحكم وتنظم استغلال المجال الجوي وتضبط وسائله وقد ظهرت هذه القواعد على شكل نصوص أمرة، منها ما يختص بتأمين سلامة وأمن الطيران ، ومنها ما يتعلق بعدم استعمال الطيران في أغراض غير مشروعة⁽⁹⁾.
ومن هنا نلاحظ أن القانون الجوي سواءً كان تشريع داخلي أم دولياً تغلب على قواعده صفة القواعد اللائحة الأمرة.

ومن جانب آخر يمكن القول أن ثمة نظاماً قانونياً لاستخدام الفضاء الخارجي قد تمت صياغته بناءً على فكرة مؤداها وجوب اعتبار هذا الفضاء الخارجي نظاماً مشتركاً للمجتمع الدولي كافةً يفتح الطريق لاستكشافه واستخدامه أمام الجميع بغير تمييز.
ويتبنى النظام القانوني للفضاء الخارجي مبدأ حرية استخدام هذا الفضاء ، وأن يكون هذا الاستخدام قاصراً على الأغراض السلمية ، وأن تخضع المركبات الفضائية والأشياء التي تطلق إلى الفضاء الخارجي للاختصاص المطلق للدولة المسجلة فيها، وللمسؤولية الدولية لدولة الاطلاق⁽¹⁰⁾.

المبحث الثاني : مصادر القانون الجوي

لم يكن المجال الجوي محل اهتمام عند الفقهاء إلا بعد استخدام البالون في الحرب الفرنسية الروسية عندها و الحالة هذه استشعرت الدول أهمية مجالها الجوي ، و حرصت على وضع قواعد قانونية لتحكم هذا المجال ، بخاصة بعد أن تمكن الإنسان من عبور المانش جوا عام 1916م، فقد عُقد في هذا العام مؤتمر باريس و لكنه لم يسفر عن أي اتفاق واستمر الحال على ما هو عليه حتى العام 1919م، حيث تم ظهور أول اتفاق دولي بشأن الملاحة الجوية .
وقد تناول الفقهاء في بداية الأمر القضايا المتعلقة بالمجال الجوي على غرار القانون الدولي للبحار ولكن نظرية المجال الجوي الإقليمي لم تلق تأييد الكثيرين منهم.

والملاحظ من استقراء نصوص اتفاقية شيكاغو لعام 1944م أن الحدود الأفقية للنطاق الجوي ليست محل خلاف عميق بين الدول ؛ لأن الميثاق قد منح سيادة كاملة للدولة على المجال الجوي الذي يعلو إقليمها، ولكن المسألة التي كانت ومازالت محل خلاف هي مسألة المدى العمودي للمجال الجوي، وظهرت عدة نظريات منها نظرية الارتفاع الانفرادي في السماء والحرية المطلقة للفضاء الجوي، وسيادة الدولة إلى ارتفاع معين يكون بعده المجال الجوي حرّاً، والملاحظ

أيضا أن ترسيم الحدود العمودية ليس بالأمر الهين، وأن تقسيم المجال الجوي يثير اشكاليات كبيرة حيث يتنازع هذا الأمر مبدآن أساسيان ؛ هما حق كل دولة في أن تصل إلى الفضاء ، وحق كل دولة في أن تدافع عن ذاتها ، ومن هنا أكتسب القانون الجوي قيمته ، وأصبحت له مصادرة الداخلية والدولية عليه سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين نتناول في المطلب الأول التشريعات الوطنية الداخلية ، وندرس في المطلب الثاني الاتفاقيات الدولية ذات الصلة .

المطلب الأول / التشريعات الداخلية الوطنية

نظراً لحدثة هذه المركبة الجوية (الطائرة) ونظراً لأهميتها وتوسع انتشارها واستعمالاتها وما يترتب على ذلك من مسؤولية ، فقد ظهر القانون الجوي الداخلي حديث العهد مبنياً على قواعد الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة بالمجال الجوي ، علاوة على أن التشريع المكتوب هو المصدر الوحيد للقانون الجوي بمعنى ؛ أن أساس هذا القانون هو القواعد المكتوبة وليس القواعد العرفية غير المكتوبة.

فقد تم استعمال الطائرة في نقل الركاب و شحن البضائع كما استخدمت لنقل البريد والاسعاف والمطافئ والجمارك والشرطة والزراعة واستمطار السحب ولأغراض عسكرية متعددة المجالات، وصارت الاجواء تعج بالمركبات الجوية ، وأصبحت الطائرة وسيلة هامة في المجال المدني والعسكري خاصة بعد الحربين العالميتين ، فقامت الدول بسن التشريعات اللازمة لحكم وتنظيم العلاقات والوقائع القانونية المصاحبة لظهورها.

وقد اعتمدت الدول في سن قوانينها ذات العلاقة بالمجال الجوي على الاتفاقيات الدولية ، ومن ذلك ظهور تشريع الطيران المدني في ليبيا ، الذي يتضمن نظام الطائرة من عدة جوانب ؛ وهي ملكية الطائرة وجنسيته وتسجيلها بالإضافة إلى عقد النقل الجوي بنوعيه ؛ تذكرة السفر الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم ومستند شحن البضائع الخاص بنقل البضائع على طائرات الشحن ، كما يحدد هذا التشريع قواعد المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالركاب أو البضائع وكذلك القواعد المنظمة للملاحة الجوية والمسؤولية على الأخطار الناتجة عن استعمال الطائرة.

أما في حالة عدم وجود ما يفيد لفض النزاع في الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة، أو في حالة تعارض نصوص تلك الاتفاقيات مع النظام العام للدولة الليبية عليه والحالة هذه فهل يجب

على القاضي - متى طرح عليه النزاع للفصل فيه - أن يرجع إلى نصوص القانون المدني ؟ للإجابة عن هذه المسألة ينبغي الرجوع إلى أصول التشريع الجوي الليبي والمتمثلة في حزمة من التشريعات نذكر منها ؛ القانون رقم (22) لعام 1964م بشأن إنشاء الخطوط الجوية للمملكة الليبية ، و القانون رقم (2) لعام 1965م بشأن الطيران المدني الليبي ، و القانون رقم (6) لعام 2005م بشأن الطيران المدني الليبي و لائحته التنفيذية ، والقانون رقم (15) لعام 2016م بشأن تعديل القانون رقم (6) لعام 2005م بشأن الطيران المدني إلى غير ذلك من التشريعات السارية ذات العلاقة .

المطلب الثاني / الاتفاقيات الدولية

لقد ظهرت الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران واستغلال المجال الجوي منذ نهاية الحرب العالمية الأولى، وذلك لحدثة استخدام هذا المجال الجوي وإلى سرعة تطوره وسعة استعماله وتدويل قواعده علاوة على استعماله في مجالات مختلفة ومتعددة عامة (حكومية) و خاصة (مدنية) ، وما يصاحب ذلك من تبعات .

وبالرغم من أن هذه الاتفاقيات الدولية تعتبر المصدر الثاني للقانون الجوي بعد التشريع الداخلي ، إلا أنها تعد المصدر الرئيسي الذي تأسس عليه القانون الجوي في كل البلدان . وهي مجموعة الاتفاقيات الدولية بدايةً باتفاقيات باريس لعام 1919م، والتي تُعد أول أنفاقيه في هذا المجال وما تلاها من اتفاقيات دولية تعمل على معالجة المشاكل وتنظيم العلاقات ذات الصلة باستخدام المجال الجوي وألياته ، أو جاءت لتطور وتعالج أي قصور قد شاب اتفاقية سابقة .

و قد قسم الفقه هذه الاتفاقيات إلى نوعين منها ما يتعلق بالقانون العام ومنها ما يتعلق بالقانون الخاص، لذا سنقسم هذا المطلب إلى فرعين نتناول في الفرع الأول الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالقانون العام ، ونتناول في الفرع الثاني الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالقانون الخاص .

الفرع الأول : الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالقانون العام.

تتعلق بأحكام القانون العام عدة اتفاقيات دولية نتناولها على النحو التالي :

1. اتفاقية باريس

هذه الاتفاقية والتي صدرت في مدينة باريس بفرنسا في 13 من أكتوبر 1919م، تختص بتنظيم الملاحة الجوية وتشتمل على تسعة أبواب وثمانية ملاحق⁽¹¹⁾. وأهم ما تناولته هذه الاتفاقية حق الدولة في السيادة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها الأرضي، وجنسية المركبة الجوية، كما تناولت الملاحة الجوية فوق الأراضي الأجنبية والمركبات الجوية الدولية، واللجنة الدولية للملاحة الجوية، وهذه الموضوعات تتعلق بأحكام القانون العام، وعلى رأسها مسألة سيادة الدولة على إقليمها الذي هو من موضوعات القانون الدستوري والقانون الدولي العام.

أما ملاحق هذه الاتفاقية فقد اشتملت على تقسيم المركبات الجوية من حيث أنواعها و العلامات المميزة لها، كما اشتملت أيضا على تنظيم الأنوار والإرشادات وقواعد المرور الجوي، وخرائط الطيران والعلامات الأرضية، والأرصاء الجوي والجمارك، والتي هي الأخرى لها علاقة وطيدة بالقانون العام بشقيه الدولي والداخلي. وتعد هذه الاتفاقية أول تشريع دولي في المجال الجوي، وقد حلت محلها اتفاقية شيكاغو لعام 1944م التي سنتحدث عنها فيما بعد.

2- اتفاقية هافانا

جاءت هذه الاتفاقية نتيجة رفض الولايات المتحدة الأمريكية الانضمام إلى اتفاقية باريس لعام 1919م، حيث سعت الولايات المتحدة إلى إيجاد ميثاق موحد لحكم الملاحة الجوية في القارة الأمريكية.

وترجع احكام اتفاقية هافانا لعام 1928 م، للمشروع الذي وضعته اللجنة الفنية الأمريكية المشكلة بموجب القرار الصادر عن المؤتمر الأمريكي الخامس المنعقد في عام 1923م، بمدينة سننجاغو بشأن الملاحة الجوية والتي خلصت في جلستها المنعقدة في شهر مايو من العام 1927م، إلى نتائج مهمة، تم على أثرها وضع مشروع اتفاقية عرض على المؤتمر الدولي الأمريكي بمدينة هافانا عام 1928م، الذي تبنى هذا المشروع بعد إجراء بعض التعديلات عليه، وتم إصداره في وثيقة أطلق عليها اتفاقية بان أمريكان للطيران التجاري تم التوقيع عليها في شهر فبراير من عام 1928م، وقد تأثرت نصوص هذه الاتفاقية بأحكام الاتفاقية الدولية للملاحة

الجوية لعام 1919م، وإن اختلفت عنها في بعض الأحكام أو القواعد، وصدرت بعد ذلك اتفاقية مرور المركبات الدولية في مدينة بونيس أيروس لعام 1935م، لتتم احكام اتفاقية هافانا وقد انتهى العمل بهذه الاتفاقية - هافانا لعام 1928م- أثر ظهور اتفاقية الطيران المدني الدولي الصادرة في شيكاغو عام 1944م.

3- اتفاقية شيكاغو

جاء في ديباجة هذه الاتفاقية أنها عقدت من أجل تطور مثمر للطيران المدني يحقق المساواة بين الدول وبأقل تكلفة ، وبموجب أحكام هذه الاتفاقية صارت جميع الطائرات تحتاج إلى تصريح يمكنها من المرور فوق أراضي دولة أجنبية سواءً أكانت الطائرات حكومية مثل الطائرات العسكرية وطيران الشرطة والجمارك وما في حكمها⁽¹²⁾، أم كانت من الطائرات المدنية التي تملكها شركات الطيران التجاري ، كما يجب أن يكون هذا الإذن صريحاً متى كانت الطائرة مملوكة للدولة أي أنها طائرة حكومية (المادة الثالثة من هذه الاتفاقية) .

أما إذا كانت هذه المركبة من الطائرات التجارية فإن هذا التصريح يمكن أن يكون تصريحاً ضمنياً ، وذلك بعكس الطائرات الحكومية التي يجب أن يكون الإذن دائماً صريحاً ، وقد عملت هذه الاتفاقية على تنظيم نشاط الطيران الدولي وفقاً للشروط المتفق عليها في طلب السماح بالطيران و النزول في أراضي دولة أجنبية، و للدولة التي تمر فوق أراضيها إي طائرة غير التجارية حق اعتراضها وأنزالها من قبل سلطاتها المختصة (المادة الخامسة من هذه الاتفاقية) .

و الملاحظ أن اتفاقية شيكاغو لعام 1944م، قد أخذت بالمبدأ الأساسي الذي أقرته اتفاقية باريس العام 1919م، بشأن الاعتراف بسيادة الدولة الكاملة على طبقات الهواء الواقعة فوق اقليمها.

أما من حيث نطاق سريانها فإن هذه الاتفاقية تسري على جميع الأطراف وبالتالي يطلب من الدول المتعاقدة ضرورة الحصول على إذن لطائراتها قبل المرور في الأجواء أو النزول في مطارات الدولة الموقعة عليها إذا لم تكن هناك اتفاقيات خاصة بهذا الشأن مع أحد الدول الأعضاء.

ومن نافلة القول إن هذه الاتفاقية قد عقدت في مدينة شيكاغو الأمريكية بناءً على دعوة من قبل الولايات المتحدة الأمريكية لحضور مؤتمر شاركت فيه 34 دولة في الفترة من أول نوفمبر إلى الأسبوع الأول من ديسمبر لعام 1944م، وخلص هذا المؤتمر إلى التوقيع على هذه الاتفاقية، والتي تضمنت ثلاث اتفاقيات وهي :

1. اتفاقية النقل الجوي الدولي.
2. الاتفاقية الدولية للطيران المدني.
3. اتفاقية المرور (ترانزيت) للرحلات الجوية الدولية، ولكل واحدة من هذه الاتفاقيات أحكامها وتاريخ تنفيذها ، فقد دخلت الأولى حيز التنفيذ في شهر فبراير 1945م ، ودخلت الثانية حيز التنفيذ في شهر إبريل العام 1947م، أما الاتفاقية الثالثة فقد دخلت حيز التنفيذ في شهر يونيو 1962م، ونتج عن هذه الاتفاقيات إنشاء منظمة دولية متخصصة تعمل على تحقيق أمن وسلامة الطيران المدني تعرف بالمنظمة الدولية الطيران المدني والتي اتخذت من مدينة مونتريال بكندا مقراً لها،

(¹³The international civil aviation organization)

واختصارها (I C A O) الايكاو.

4. اتفاقية طوكيو

تم التوقيع على هذه الاتفاقية في شهر سبتمبر العام 1963م، بمدينة طوكيو عاصمة اليابان، وقد اهتمت هذه الاتفاقية الدولية بجانب مهم من جوانب المجال الجوي وهو القانون الواجب التطبيق على الجرائم والتصرفات المخالفة للقانون التي تقع على متن الطائرات في حالة الطيران.

وتتكون هذه الاتفاقية من سبعة فصول تناولت عدة موضوعات وهي: نطاق تطبيق الاتفاقية، والأفعال التي تعتبر جرائم ضد أمن الطيران ، والاختصاص القضائي، وسلطات الطائرة، والتزامات الدول المتعاقدة، والتصديق على الاتفاقية، وطريقة الانضمام إليها، ومعالجة المنازعات التي تحدث نتيجة لتفسيرها.

5. اتفاقية لاهاي 1971م

جاءت هذه الاتفاقية بناءً على دعوة من الجمعية العمومية للمنظمة الدولية للطيران المدني بشأن عقد مؤتمر لمواجهة عمليات القرصنة الجوية ، وحوادث الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ، واستعمال القوة المسلحة أو عمليات التخريب والإرهاب ضد الطائرات ، و ما يترتب عن ذلك من خسائر كبيرة للشركات الدولية للطيران .

وقد نتج عن هذا المؤتمر اتفاقية دولية خاصة تمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، حيث ضيقت نصوص هذه الاتفاقية الخناق على مرتكبي عمليات الخطف أو الشروع فيه، وقد اعتبرت هذه الاتفاقية أن عمليات خطف الطائرات أو الشروع فيها جريمة من الجرائم الدولية.

فقد نصت المادة الأولى من هذه الاتفاقية - التي تتكون من أربعة عشر مادة - على أن أي شخص على متن طائرة وهي في حالة طيران يعد مرتكب لإحدى الجرائم التالية.

أ- إذا قام بغير حق مشروع وبالقوة أو التهديد باستعمالها أو بطريقة الإكراه أو السيطرة عليها أو الشروع في ارتكاب أيامن هذه الأفعال.

ب- الاشتراك مع شخص في القيام بهذه الأفعال.

كما نصت المادة الثانية على أن تتعهد كل دولة بأن تجعل العقوبة في هذه الحالة عقوبة مشددة.

أما المادة الثالثة فقد نصت على أنه تعتبر الطائرة في حالة الطيران منذ اللحظة التي يتم فيها غلق الابواب الخارجية بعد شحنها إلى أن يتم فتح الأبواب لغرض تفريغ الشحن منها(14).

6 - اتفاقية مونتريال لعام 1971م

تناولت هذه الاتفاقية مسألة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران ، وتتكون هذه الاتفاقية من ستة عشر مادة حددت المادة الأولى من هذه الاتفاقية الأفعال التي تعتبر جرائم جنائية، وبينت المادة الثانية حالات الطيران وحالات الخدمة بحيث تعتبر الطائرة في حالة

الخدمة من اللحظة التي يبدأ فيها أشخاص الخدمة الأرضية والطاقم في إعداد الطائرة للطيران المقرر وحتى انقضاء أربع وعشرين ساعة لاحقة على الهبوط.

كما تعتبر الطائرة في حالة طيران طبقاً لهذه الاتفاقية منذ لحظة إدارة المحرك بغرض الاقلاع حتى اللحظة التي يكتمل فيها الهبوط ، هذا وقد نصت المادة الثالثة من الاتفاقية على تشديد العقوبة على مرتكبي الجرائم التي حددتها المادة الأولى.

أما المادة الرابعة فقد استتنت الأعمال الموجهة ضد الطيران الحكومي العسكري (15).
والملاحظ أن هذه الاتفاقية لا تختلف في أحكامها كثيراً على اتفاقية لاهاي لعام 1970م، فهي تعد عبارة عن تطويراً لها.

وتتضمن نصوصها قواعد قانونية ترمي إلى تأمين التعاون بين الدول باتخاذ التدابير المعقولة حسب التشريعات الدولية لتفادي وقوع الجرائم ضد أمن وسلامة الطيران وتلزم الدول المتعاقدة بأن تبلغ مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني (I C A O) الايكاو كل المعلومات التي تملكها عن هذه الجرائم.

الفرع الثاني : الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالقانون الخاص

تتعلق بالقانون الخاص مجموعة من الاتفاقيات نتناولها على النحو التالي :

1- اتفاقية وارسو

هي أحد الاتفاقيات المتعلقة بالنقل الجوي وهي من ضمن الاتفاقيات الدولية التي تتبع قواعد القانون الخاص ، وقد استهدفت هذه الاتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي وخاصة المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي، حيث إنه منذ بداية ظهور الطيران التجاري أصبحت الحاجة ملحة إلى توحيد القواعد المتعلقة باستعمال الطائرات المدنية التجارية والمتمثلة في النقل الجوي.

ولعل فرنسا من أوائل الدول التي لفتت انظار العالم إلى أهمية توحيد هذه القواعد ووضع تشريع دولي ليحكمها.

وقد انعقدت هذه الاتفاقية في مدينة وارسو عاصمة بولندا وذلك في 12 من شهر أكتوبر لعام 1929م، وتضمنت خمسة فصول، وقد حررت باللغة الفرنسية، هذا وقد تم تطويرها بموجب اتفاقيات لاحقة، وحيث إنها قد حررت باللغة الفرنسية ينبغي الرجوع إلى هذه اللغة عند حدوث أي إشكاليات تتعلق بتفسيرها، وتعتبر هذه الاتفاقية من أهم المراجع في حقل الطيران المدني الدولي، فهي تطبق على النقل الجوي الدولي كافة ذلك النقل الذي يتم على متن الطائرة سواءً أكان بمقابل أم بدون مقابل.

ولا تسري هذه الاتفاقية على عمليات النقل التي تخضع للاتفاقيات البريد الدولي، وقد تناولت نصوصها مسؤولية الناقل الجوي، وسبل تربيته من المسؤولية، وقد تضمن الفصل الأخير احكاماً عامة نذكر منها، أن هذه الاتفاقية بعد دخولها حيز التنفيذ تبقى مفتوحة لانضمام جميع الدول إليها .

وقد نصت المادة 17 من هذه الاتفاقية على أن يسأل الناقل عن الضرر الحاصل في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يلحق الراكب متى وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة أو في أثناء أي عمليات الصعود أو الهبوط⁽¹⁶⁾، والملاحظ أن هذه الاتفاقية قدمت تطويرها بموجب بروتوكول لاهاي لعام 1955م، وبروتوكول غواتيمالا لعام 1971م.

2 - اتفاقية روما الأولى لعام 1933م

تناولت هذه الاتفاقية موضوعاً مهماً وهو الحجز التحفظي على الطائرات وذلك عندما ظهرت الحاجة إلى وضع قواعد قانونية دولية تعمل على تنظيم عملية الحجز التحفظي للطائرات دون أن تعرقل حركة الطيران ونشاطه.

وقد أحيل هذا الموضوع إلى اللجنة الدولية للخبراء القانونيين الجويين التي قامت بدورها بإعداد مشروع قانون تم العمل به بين الدول الموقعة عليه، وقد بينت هذه الاتفاقية المقصود بالحجز التحفظي وحددت الحالات التي لا يجوز فيها هذا الحجز، كما بينت الأمور المتعلقة بالحجز التحفظي وشروطه.

3 - اتفاقية جنيف

تختص هذه الاتفاقية بمسألة الاعتراف الدولي بالحقوق التي ترد على الطائرات، بحيث أهتمت بالحقوق والتأمينات، ونظمت طرق الحجز على الطائرات، وعملية بيعها بطريقة إجبارية بحيث لا يجوز ذلك إلا وفق الشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية. هذا وقد تم التوقيع على هذه الاتفاقية في مدينة جنيف عام 1948م، ودخلت حيز التنفيذ اعتباراً من سبتمبر عام 1953م.

4 - اتفاقية روما الثانية

تتضمن هذه الاتفاقية المسؤولية الناتجة عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض أي الأضرار التي تصيب الغير بسبب طائرة. وقد أقرت مبدأ المسؤولية المشددة على مرتكبها فمن ناحية إثبات الضرر يجب على المدعي إثبات أن الضرر الذي أصابه ناتج مباشرة عن طائرة في حالة طيران أو من شيء سقط منها. أما مالك الطائرة فلا يستطيع التحلل من هذه المسؤولية إلا بأثبات أن الضرر كان نتيجة لخطأ المصاب نفسه⁽¹⁷⁾.

وقد اهتمت اتفاقية روما الأولى بتوحيد القواعد الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة على السطح، وبناء على مقترحات التي قدمتها "الايكاو" أعيد النظر في هذه الاتفاقية ونتج عن ذلك ظهور ما يعرف باتفاقية روما الثانية لعام 1952م، والتي دخلت حيز التنفيذ في شهر فبراير 1958م.

وأخذت هذه الاتفاقية بمبدأ المسؤولية المطلقة عن الأضرار التي تسببها الطائرة على السطح ما دام الضرر كان نتيجة الطائرة ذاتها؛ كاحتراقها أو سقوط شخص أو شيء منها (م 6). كما وضعت الاتفاقية بموجب المادة (11) حداً أقصى للتعويض، ويختلف هذا الحد باختلاف وزن الطائرة التي تسببت في الأضرار.

ومن نافلة القول أن هذه الاتفاقيات انبثق عنها عدة منظمات حكومية وغير الحكومية وهي المنظمة الدولية للنقل الجوي [آياتا] والتي تضم شركات الطيران في العالم، يقابلها في البلاد

العربية الاتحاد العربي للنقل الجوي، وكذلك نتج عنها المنظمة الدولية للطيران المدني فهي تضم الحكومات، ويقابلها بالنسبة للبلاد العربية مجلس الطيران للدول العربية.

وقد أنشئ هذا المجلس في الرابع من أكتوبر لعام 1968م، ليحقق ما جاء في المادة الثانية من ميثاق جامعة الدول العربية بخصوص توثيق أوامر التعاون بين البلدان العربية في شؤون الطيران، وذلك بالعمل على تدعيم المواصلات الجوية فيما بين أعضاء الجامعة⁽¹⁸⁾ أما الاتحاد العربي للنقل الجوي فقد أنشئ في 25 / 8 / 1965م، بناء على اقتراح من لجنة المواصلات للجامعة العربية، تمت الموافقة عليه في اجتماع هذه اللجنة المنعقد في تونس في شهر مايو 1964م، ثم وافق عليه وزراء المواصلات العرب في اجتماعهم في بيروت نوفمبر 1964م، ثم وافق عليه المجلس الاقتصادي للجامعة العربية في شهر فبراير 1965م، ثم مجلس الجامعة العربية في 21 / 3 / 1965م، ويضم هذا الاتحاد شركات الخطوط الجوية العربية والتي تأسس بعضها قبل انشاء هذا الاتحاد بسنين طويلة.

وهذه نبذة عن الخطوط الجوية العربية اعتباراً من تاريخ تأسيس أول شركة طيران في الوطن العربي والذي كان في العام 1932م، وحتى عام 1965م ذلك العام الذي شهد انشاء الاتحاد العربي للنقل الجوي ؛ باعتبار أن هذه الخطوط تُعد الشركات المؤسسة لهذا الاتحاد وهي : شركة مصر للطيران وقد تم تأسيسها عام 1932م، أما في عام 1945م فقد تم تأسيس كل من ؛ طيران الشرق الأوسط - الخطوط الجوية اللبنانية - والخطوط الجوية العراقية والخطوط العربية السعودية، وفي العام 1946م، تأسست الخطوط الجوية السودانية ، أما في العام 1948م فقد تأسست الخطوط الجوية التونسية ، وفي العام 1950م تأسس طيران الخليج ، وفي العام 1953م تأسست كل من الخطوط الجوية الجزائرية، والخطوط الجوية عبر المتوسط.

وفي العام 1954م، تأسست الخطوط الجوية الكويتية ، و في العام 1957م، تأسست خطوط المملكة المغربية، وفي العام 1961م، تأسست مؤسسة الطيران العربية السورية، وفي العام 1962م تأسست الخطوط الجوية اليمنية، وفي العام 1963م، تأسست عالية (الخطوط الجوية الملكية الاردنية) ، وفي العام 1964م تأسست الخطوط الجوية الصومالية ، والخطوط الجوية العربية الليبية ، إلى غير ذلك من الخطوط الجوية العربية التي تأسست بعد ذلك أي بعد

انشاء الاتحاد العربي للنقل الجوي في العام 1965م ، ومن هنا يمكن القول أن هذه الشركات عريقة في مجال النقل الجوي التجاري واستخدام مجال الطيران بصفة عامة ، وأن هذا الاتحاد الجوي قد أعطى هذه الشركات مركزاً قوياً في المؤتمرات المتعلقة بالنقل الجوي¹⁹

الخاتمة

تبين لنا من خلال هذه الدراسة أن مصطلح القانون الجوي استخدم لأول مرة في العام 1909م، عندما تأسست المدرسة العليا للطيران في فرنسا، وصارت هذه التسمية عنواناً لمعظم المؤلفات القانونية ذات الصلة، باستثناء بعض الدول التي تستعمل مصطلح قانون الطيران ومن ذلك إيطاليا، ولكن لكل من هذين المسميين مضمونه فمجال القانون الجوي أوسع من مجال قانون الطيران.

كما تبين أن اتفاقيات القانون الجوي منها ما يتعلق بالقانون العام ومنها ما يتعلق بالقانون الخاص ، وأن قواعده يغلب عليها طابع اللوائح الأمرة، وأن بعض هذه الاتفاقيات حلت محلها اتفاقيات دولية أخرى، وباتت غير سارية ولا تدرس إلا في مجال التطور التاريخي لهذا القانون.

كما تبين أن قواعد هذا القانون ذات طابع دولي وأنها قواعد مكتوبة في شكل اتفاقيات دولية ، و بالتالي لا مجال للقواعد العرفية في هذا القانون حيث تزامن ظهوره مع الثورة الصناعية وعصر التدوين وهذا يسهل الرجوع إليها عند الحاجة.

أما بخصوص تفسير هذه القواعد فقد تأسست منظمة الطيران المدني الدولية وهي من المنظمات المتخصصة وتهتم بتفسير وتطبيق تشريعات الطيران .

واخيراً قد شهد العالم تطوراً هائلاً في استخدام الطائرات واستعمال المجال الجوي ودخل في هذا المجال أيضاً ما يعرف بالطيران المسير - طائرة بدون طيار - واتسع استخدامها الأمر الذي يتوجب إيجاد قواعد تنظمها وتحدها من استخدامها غير المشروع وتحدد مسؤولية كل من الدول المصنعة والدول المستخدمة لها واخضاعها للشرعية الدولية.

هوامش البحث

- (1) د. عدنان الدوري، د. عبد الأمير العكيلي، القانون الدولي العام، دار الكتب الوطنية، بنغازي، ص ص355-360.
- (2) د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، ص 3 وما بعدها.
- (3) انظر أعمال شعبة الموسوعة (مشروع قانون الطيران المدني)، مرجع مشار إليه في كتاب الدكتور عبدالسلام علي المَزوغي، النظرية العامة للقانون، الكتاب الأول، الجزء الأول الطبعة الثانية مصراته لليبيا، 1988م، ص 183.
- (4) د. عدنان الدوري - د. عبد الأمير العكيلي، القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 367.
- (5) د. صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية 1995م، ص 79.
- (6) د. عدنان الدوري- د. عبد الأمير العكيلي القانون الدولي العام، الجزء الثاني، الاحكام المنظمة للعلاقات الدولية وقت السلم والحرب، الجامعة المفتوحة، 1994م، ص 355، وما بعدها.
- (7) د. عبدالواحد كرم، معجم مصطلحات الشريعة والقانون، (عربي - فرنسي - إنجليزي)، الطبعة الأولى، 1995م، ص 518.
- (8) د. صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص ص 847 - 849.
- (9) د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 11.
- (10) د. صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 836.
- (11) د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 13.
- (12) المرجع السابق، ص 15.
- (13) د. عدنان الدوري، مرجع سابق، ص 358.
- (14) د. عبدالواحد كرم، معجم مصطلحات الشريعة والقانون مرجع سابق، ص 517.
- (15) د. أبوزيد رضوان القانون الجوي، دار الفكر العربي، ص 17.
- (16) المرجع السابق، ص 19.
- (17) د. رفعت فخري، دراسات في القانون البحري والجوي، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، 1992م، ص ص117-128.
- (18) د. عدنان الدوري القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 360.
- (19) سامي المصفي، أهلا بكم على متن طائرتنا، دار الأدب، الطبعة الأولى، 1985م، ص 152.
- (20) سامي المصفي، المرجع السابق، ص 146.