

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

جمهورية السودان

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة شندي

كلية الدراسات العليا

قسم القانون

بحث مقدم لنيل درجة الدكتوراه في القانون العام

بنور

اتفاقيات الأجواء المفتوحة في القانون الدولي

فتح

إشراف :

أ.د. شهاب سليمان عبد الله عثمان

إعداد الطالب :

الرحمن عبد المجيد الأمين نصر

شوال 1436هـ - يوليو 2015 م

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قال الله تعالى :-

(وَتَحْمِلِ أَثْقَالَكُمْ إِلَى بَلَدٍ لَمْ تَكُونُوا

بِالْفِيهِ إِنَّا بِشِقِّ الْأَنْفُسِ إِنَّ رَبَّكُمْ لَرءُوفٌ رَحِيمٌ)

سورة النحل
الآية 7

إهداء

إلى روحهما ...

إلى من شقيا وخرسا ... ولم يحضرا زمن الحصار ...

إلى روح والدي...إلى من سهرا وأجهرا نفسيهما من أجل تربيتنا ...

إلى زوجتي الحبيبة التي صبرت علي وأتملتني أيما احتمال ...

إلى التوأم اللتين أعشقهما... سحر وسارة

وإلى أخوتهم...

وإلى كل من سبى الخير والمعرفة ... وهم أكثر...

○ أهري جهر المقل...

■ فان وفقت فمن الله سبحانه

وتعالى ، وان قصرت فمن

نفسى ومن الشيطان ...

□

قاصرا به وجه الله تعالى ...

شكر وتقدير

الحمد لله والشكر لله رب العالمين ، الذى أماننى ووفقنى الى اتمام هذا العمل ، والذى لا أدمى فيه كمالا ، وانما جاء مشوبا بالكثير من الصنات والقصور

الشكر والعرفان والتقدير لأسرة جامعة شندى العملاقة - كلية الدراسات العليا - والشكر موصولا لأسرة كلية القانون جامعة شندى ، ومكتبة جامعة شندى ، وجامعة النيلين ، ومكتبة جامعة أفريقيا العالمية ،

الشكر والعرفان والتقدير بأحرف من نور لأستاذى الفاضل العالم الجليل بروفيسور / شهاب سليمان عبد الله عثمان الذى أماننى الكثير من علمه ووقته وجهده ، فقد وجه وتابع وأشرف حتى رأى هذا البحث النور ، فليجزيه الله عنى خير الجزاء وما ذلك على الله بعزيز .

الشكر والتقدير لأسرة الهيئة العامة للطيران المدنى - الإدارة العامة للنقل الجوى - ولأسرة شركة الخطوط الجوية السودانية - وشركة تاركو للطيران

ثم الشكر والتقدير لكل أسهم بأى طريق فى اتمام هذا العمل ، وان ضاقت مساحة الورقة عن ذكرهم ... ففى القلب متسع ...

مستخلص البحث

تعنى هذه الدراسة باتفاقيات تحرير الأجواء ، وأثر هذا التحرير على صناعة الطيران فى السودان . وقد جاءت هذه الدراسة فى أربعة فصول ، تم تقسيمها بهذا النحو الذى يتواءم منطقيا مع التسلسل الزمنى للأحداث .

فجاء الفصل الأول يتحدث عن كيفية سير عمليات النقل الجوى قبل اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م . وفى هذه المرحلة لم يكن هناك أى نوع لتنظيم وتوحيد القواعد القانونية التى تحكم عمليات الطيران ، وكانت كل دولة تطبق قانونها الداخلى على الطيران.

ثم جاء الفصل الثانى ، يتحدث عن قانون الاتفاقيات الدولية – اتفاقية فيينا لسنة 1969م لقانون المعاهدات – حيث أقرت الدول بأهمية المعاهدات الدولية ودورها الهام فى توحيد القواعد القانونية التى تطبق على عمليات الطيران .

والفصل الثالث عن اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م ، باعتبارها أولى المحاولات الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية التى تحكم عمليات النقل الجوى .

والفصل الرابع عن تحرير الأجواء ، بصفة عامة ، وتحرير الأجواء دوليا وأقليميا ، ثم تحدثنا عن تحرير الأجواء فى السودان .

وختمت الدراسة بخاتمة شملت نتائج ، و توصيات ، علها تعين على اتخاذ القرارات السليمة تجاه رياح تحرير الأجواء التى تهب على كل دول العالم .

ABSTRACT

This study concerned by Open Skies Agreements, and due to its influences and affects on Air Transport Industry in general, it has affects on local aviation industry also.

The study comes of four chapters, where on chapter one, it Talks about the situation before the implementation of Chicago Convention 1944, Whereby the second chapter talks about Vienna Convention 1969 .

The third chapter about Chicago Convention 1944. And the fourth chapter talks about the Open Skies Agreements, and the situation in Sudan.

Then, it concludes some results, and submits recommendations, Which might assist in taking proper actions regarding the international developments in Air Laws and legislation.

مقدمة

يقول الله تبارك وتعالى : (ان الذين توفاهم الملائكة ظالمى أنفسهم قالوا فيم كنتم قالوا كنا مستضعفين فى الارض قالوا ألم تكن أرض الله واسعة فتهاجروا فيها فأولئك مأواهم جهنم وساءت مصيرا) (1) ويقول تعالى:(وتحمل أثقالكم الى بلد لم تكونوا بالغيه الا بشق الأنفس) (2) .ويقول الشاعر(3): (تغرب عن الأوطان فى طلب العلا ... وسافر فى الأسفار خمس فوائد

تفرج هم واكتساب معيشة * *وعلم وأدب وصحبة ماجد

فان قيل فى الأسفار ذل ومحنة * *وقطع الفيافى وارتكاب الشدائد

فموت الفتى خير له من قيامه * *بدار هوان بين واش وحاسد)

ومن صفات الكائنات الحية ومن بينها الانسان الحركة ، ولاتخفى أهمية

السفر والضرورات العملية والعلمية التى تفرض على الانسان الانتقال من مكان الى آخر . وبالضرورة تقتضى الحركة التحرك والتنقل من مكان الى آخر عبر المسافات والحدود والاقاليم لمختلف الدول .

لذلك كان لا بد من تنظيم هذه الحركة صونا للامن والارض والعرض، ومن المعلوم أن أهم

مبدأ أرسته الاتفاقية الدولية الموقعة فى الثامن من ديسمبر عام 1944م فى مدينة شيكاغو فى

(1) سورة النساء . الآية 97 .

(2) سورة النحل . الآية 7 .

(3) الأمام الشافعى . هو محمد بن ادريس بن العباس بن عثمان بن شافع الهاشمى القرشى المطلبى أبو عبد الله . أحد الأئمة الأربعة واليه نسبة الشافعية كافة . ولد فى غزة بفلسطين وحمل الى مكة وزار بغداد وقصد مصر وتوفى بها .

الولايات المتحدة الأمريكية، هو مبدأ سيادة الدولة على اقليمها الجوى، السيادة الكاملة والمطلقة ومما تم الاتفاق عليه أن الاقليم الجوى يمتد فوق اقليم الدولة البرى والبحرى الى ما لا نهاية بحيث لا تحده حدود علوية ، كما لا يجوز الدخول فى اقليم الدولة الجوى الا بعد الحصول على موافقة تلك الدولة المسبقة ، والا يعتبر ذلك اعتداء على الدولة يكفل لها حق الدفاع عن اقليمها الجوى باجراءات ووسائل متعددة . ومن بين تلك الاجراءات وقف هذا الاعتداء ولو استدعى الامر استخدام القوة الجبرية .

وقد يرى البعض أن اتفاقيات الاجواء المفتوحة تعتبر تراجعا ، وتغويضا للمبدأ الذى تم الاتفاق عليه فى شيكاغو 1944م وهو مبدأ سيادة الدولة على اقليمها الجوى . وتجىء هذه الدراسة لتسليط الضوء على اتفاقية شيكاغو 1944م والمبادئ الهامة التى أرسنها ، ومقارنة ذلك بما جاء فى اتفاقيات الاجواء المفتوحة وتحليلها ودراستها دراسة علمية ، وبحث المشكله والآثار المترتبة عليها بحثا يستند على أصول البحث العلمى ، والنظر فى تلك الاتفاقيات بعمق وابرار محاسن ومساوىء النظريتين كيما يتبين الدارسون والقائمون على الامر ومتخذى القرار والمهتمين والمشتغلين فى مجال صناعة النقل الجوى ماهية السياستين ومآلات كل منهما .

أهمية موضوع البحث :

تتبع أهمية موضوع البحث من أهمية صناعة الطيران ، ودورها فى النقل الجوى ، والتطور المذهل الذى اتسمت به هذه الصناعة ، ولا شك أن للسرعة الفائقة التى تطير بها الطائرة دور كبير فى الأهتمام بالنقل الجوى، خاصة تحول الطائرات من وسيلة آمنة وسريعة من وسائل النقل الجوى ولمل لسرعتها الفائقة من أثر فى تقريب المسافات ، هذا بعد الدور الفعال الذى قامت به الطائرات من حسم للمعارك ابان الحرب العالمية الثانية 1943 - 1945م .

أسباب اختيار الموضوع :

وقع اختيار الباحث للكتابة فى الموضوع للأسباب الآتية :

- 1- الدور العظيم الذى تقوم به وسائل المواصلات فى الحياة العملية خاصة النقل الجوى
- 2- السرعة الفائقة التى تميزت بها الطائرة عن غيرها من وسائل النقل .
- 3- افتقار المكتبة القانونية للمراجع والمؤلفات فى موضوع تحرير الأجواء لحدائته.
- 4- المساهمة مع المهتمين فى بلورة فكر ورأى للمساعدة فى اتخاذ القرار السليم فيما يخص تطبيق سياسات تحرير الأجواء فى السودان .
- 5- تسليط الضوء على القواعد القانونية والاتفاقيات الدولية التى تنظم عمليات النقل الجوى الدولى .

أهداف البحث :

- 1- التحليل العلمى لسياسات الأجواء المفتوحة .
- 2- الخروج بنتائج ورؤى وتوصيات تساعد على اتخاذ موقف محدد علمى ومدرّس ومؤسس من سياسات الأجواء المفتوحة .
- 3- المساهمة مع الآخرين لتكوين فكر يساعد فى اتخاذ موقف اتفاقيات فتح الأجواء
- 4- والمساعدة فى الفهم العميق لقانون الطيران المدنى والاتفاقيات الدولية فى مجال النقل الجوى بغية المساهمة فى مواكبة و تطوير صناعة النقل الجوى فى السودان
- 5- أترأء المكتبة القانونية بعد ملاحظة افتقارها لدراسات فى هذا المجال .

مشكلة البحث :

مشكلة هذا البحث هي حيرة أغلب الدول وترددتها في اتخاذ قرار بالتوقيع على اتفاقيات الاجواء المفتوحة والانضمام للدول الموقعة ، أو رفض التوقيع على هذه الاتفاقيات وعدم الانضمام لمجموعة الدول الموقعة على اتفاقيات الاجواء المفتوحة ، والمساعدة بتحليل هذه المشكلة والاسهام بالتوصيات في وضع مقترحات تساعد في بلورة وتأطير حلول علمية وعملية ، تمكن القائمين على الأمر ومتخذي القرار من رؤية الطريق واتخاذ القرار الصائب وهم على بينة من الأمر ، وذلك بموازنة مساوىء ومحاسن السياستين واتخاذ القرار المناسب بالانضمام أو الرفض والأنزواء بعيدا ، وللتبصرة بما يترتب على أى من السياستين من نتائج وآثار اقتصادية وسياسية واجتماعية .

وذلك من خلال الفروض والأجابة على الأسئلة المحورية والفرعية التالية :

الأسئلة الرئيسية والفرعية وفروض البحث : -

- ما هي أهمية التواصل بين الدول سواء في مجال النقل أو الاتصال؟

- ما هي الضرورات العملية التي جاء من أجلها تقنين حريات النقل ؟

- ما هي مضار فتح الأجوا .سياسيا واقتصاديا و أمنيا ؟

- ما هي مخاطر وآثار فتح الأجواء على مستقبل صناعة النقل الجوى عموما وعلى شركات

الطيران السودانية بصفة خاصة ؟

- هل ستكون المنافسة شريفة ومتكافئة اذا تم فتح الأجواء؟

- ما هي آثار فتح الأجواء على الخدمات المقدمة للمسافرين ؟

- هل يمكن النظر لمصلحة شريحة المسافرين وتغليبها على مصالح البلاد العليا؟

وهناك عدد من الأسئلة الفرعية التي تتفرع عن كل سؤال رئيسي ، لتشكل الاجابة على الاسئلة الرئيسية الفصول ، والاجابة على الأسئلة الفرعية، المباحث والفروع .

منهج البحث :

1-المنهج الوصفي : هو المنهج الأساسي الذي اتبعه الباحث لوصف مشكلة البحث .

2-المنهج الوثائقي (التأريخي) : سوف يعتمد الباحث على هذا المنهج فى تناول نصوص القوانين والاتفاقيات الدولية التي تطرقت لمسألة تحرير الأجواء وعكس الخلفية التاريخية للوثائق المتعلقة بها حتى نتمكن من الفهم العميق لتحرير الأجواء ومآلاته .

3-المنهج التحليلي : وهو المنهج الذى من خلاله تناول الباحث تحليل مواضيع الدراسة .

4-المنهج الاستقرائى : وهو المنهج الذى سوف يعتمد الباحث عليه فى استقراء القوانين والاتفاقيات الدولية التي تطرقت لمسألة توحيد قواعد النقل الجوى وتحرير الأجواء .

حدود البحث :

الحدود المكانية : هذا البحث فى مجال القانون الجوى الدولى وبذلك فهو ذو طبيعة دولية يتخطى المحلية والاقليمية . ويمتد ليشمل جميع مواد القانون الجوى هذا فيما يختص بتحرير الأجواء ، وان كان يتعرض أيضا لتحرير الأجواء فى السودان ليكون أكثر واقعية والتصاقا بالمجتمع المحلى وقضاياها .

الحدود الزمانية : أما حدود البحث الزمانية فهو يبدأ من العام 1900م عام اختراع الطائرة مرورا بنهايات الحرب العالمية الثانية فى العام 1944م ومؤتمر شيكاغو لتوحيد قواعد النقل الجوى ، ثم البدايات الأولى لتحرير الأجواء فى العام 1979م ، والى التحرير الكامل للأجواء الدولية .

صعوبات البحث :

1- لقد واجهت الباحث صعوبات جمة فى الحصول على مؤلفات ومراجع عن موضوع البحث نسبة لحدائة الموضوع وجدته ،وما هو موجود على قلته وندرته باللغة الإنجليزية مما دفع الباحث الى البحث عن ترجمة لتلك المصطلحات الفنية .

ه - وسائل وأدوات البحث :-

يعتمد الباحث في هذا البحث على أدوات عدة ابتداء من المصادر المكتوبة والوثائق ، علاوة على المراجع والكتب والدوريات والمجلات والصحف والنشرات والدراسات والمنشورات والرسائل الجامعية والمحاضرات والندوات والمقالات والمؤتمرات والندوات والجداول الإحصائية ، فضلا عن الشبكة العنكبوتية للمعلومات (الأنترنت) .

الدراسات السابقة :- لم يقف الباحث دراسات سابقة فى هذا الموضوع نسبة لحدائته .

هيكل البحث : تقع الدراسة فى أربعة فصول ، كالآتى : -

الفصل الأول : مرحلة ما قبل تنظيم قواعد النقل الجوى وتوحيدها

المبحث الأول: القانون الجوى

المبحث الثانى : سمات القانون الجوى

المبحث الثالث: العلاقة بين القانون الجوى وبعض القوانين الأخرى

المبحث الرابع: موضوع القانون الجوى (الطائرة)

الفصل الثانى : المعاهدات الدولية

المبحث الأول : تعريف المعاهدة

المبحث الثانى : ابرام المعاهدة

المبحث الثالث : تعديل وانهاء المعاهدة

الفصل الثالث : النظام القانون لاستخدام الفضاء الجوى وفقا لاتفاقية شيكاغو لسنة 1944م

المبحث الأول : منظمة الطيران المدني الدولية

المبحث الثانى : قواعد استخدام الجو ومبدأ سيادة الدولة على أقاليمها الجوى

وفقا لاتفاقية شيكاغو لسنة 1944م .

الفصل الرابع : تحرير الأجواء

المبحث الأول : تعريف الأجواء المتوحة ومضمونها

المبحث الثانى : تجارب تحرير الأجواء الدولية والأقليمية

الخاتمة : النتائج : التوصيات ،المراجع والفهرست .

□

□

الفصل الأول

□

□ مرحلة ما قبل تنظيم قواعد النقل الجوي وتوحيدها

المبحث الأول : القانون الجوي

المبحث الثاني : سمات القانون الجوي

المبحث الثالث: العلاقة بين القانون الجوي وبعض القوانين الأخرى

المبحث الرابع: موضوع القانون الجوي (الطائرة)

الفصل الأول

مرحلة ما قبل تنظيم وتوحيد قواعد النقل الجوي

تمهيد وتقسيم :

تعتبر اتفاقية شياغو لسنة 1944م حدثا هاما فى تاريخ صناعة الطيران ، باعتبارها الأتفاقية التى تم فيها توحيد وتنظيم قواعد النقل الجوى ، لذلك رأينا أن نتناول فى هذا الفصل ما كان يسير العمل عليه قبل مرحلة تنظيم وتوحيد قواعد النقل الجوى ، وذلك فى أربع مباحث نخصص المبحث الأول للتعريف بالقانون الجوى ، نشأته ومصادره ، والمبحث الثانى نتناول فيه سمات القانون الجوى ، والمبحث الثالث نتناول فيه العلاقة بين القانون الجوى وبعض القوانين الأخرى ، والمبحث الرابع ، موضوع القانون الجوى (الطائرة) على النحو التالى : -

المبحث الأول : تعريف القانون الجوى

المبحث الثانى : سمات القانون الجوى

المبحث الثالث: العلاقة بين القانون الجوى وبعض القوانين الأخرى

المبحث الرابع: موضوع القانون الجوى (الطائرة)

المبحث الأول
تعريف القانون الجوى ونشأته
المطلب الأول

تمهيد وتقسيم :

يتناول الباحث فى هذا المبحث تعريف القانون الجوى ونشأته فى المطلب الأول ، ثم فى المطلب

الثانى تناول موضوع مصادر القانون الجوى على التقسيم التالى :

المطلب الأول : تعريف القانون الجوى ونشأته

المطلب الثانى : مصادر القانون الجوى

المبحث الأول

تعريف القانون الجوى ونشأته

المطلب الأول : تعريف القانون الجوى ونشأته

نتعرض فى هذا المبحث لتعريف القانون الجوى ونشأته فى مطلب أول ، ثم فى المطلب الثانى نتناول مصادر القانون الجوى ، كالآتى :

أولا : تعريف القانون الجوى لغة :

الجو يعنى : الهواء (1) ، وعليه يكون المقصود بالقانون الجوى لغة ، ذلك الفرع من أفرع القانون الذى ينظم العلاقات فى الجو .

ثانيا : تعريف القانون الجوى اصطلاحا :

أول مرة استخدم فيها اصطلاح القانون الجوى كانت فى فرنسا عام 1909م عندما أنشئت فى مدينة باريس مدرسة عليا للطيران ، وظلت هذه التسمية متداولة بالرغم مما وجه اليها من انتقادات ، بقيت التسمية عنونا لمعظم المؤلفات والمجلات القانونية المتخصصة فى هذا المجال ما عدا ما ورد فى بعض كتب الفقه الإيطالى التى كانت تميل الى استخدام عبارة قانون الطيران لهذا الفرع من فروع القانون (2) .

وكما ثار الجدل كثيرا حول اصطلاح القانون الجوى فان نقاشا مستفيضا قد دار حول مضمونه ، وتبلورت من هذا النقاش وبرزت ثلاثة اتجاهات :

وكان الاتجاه الأول هو ذلك الاتجاه الذى يجعل من البيئة الجوية محورا أساسيا تدور حوله جميع أحكام القانون الجوى.ومن ثم تم تعريفه بأنه (ذلك الفرع من القانون الذى يتكون من مجموعة القواعد التى تحكم العلاقات القانونية الناشئة عن استغلال الجو (3) ، أو (تلك التى تنظم البيئة الجوية واستغلالها)(4) . وبناء على ذلك لا يقتصر نطاق القانون الجوى عند أصحاب هذا الاتجاه على دراسة

(1) أبى الفضل جمال الدين مكرم بن منظور.لسان العرب. دار احياء التراث العربي.بيروت.ص 82.1966

(2) محمد فريد العريني . دار الجامعة الجديدة . الأسكندرية . 2011 . ص 27.

(3) جلال وفاء محمدين . القانون الجوى والملاحة الجوية . الأسكندرية . 1998.ص30 .

(4) محمد فريد العريني . مرجع سابق. صفحة 28 .

المسائل المتعلقة بالملاحة الجوية فحسب بل يمتد حكمه أيضا الى تنظيم كافة صور الأستغلال الجوى التى تكشف عنها العلم كالأتصالات السلوكية واللاسلكية والموجات الأذاعية والرادارية ، كما يشمل تلك التى يحتمل أن يتكشف عنها .

ورغم تحديده للوظيفة الأساسية للقانون الجوى فى تنظيم ما هو كائن والتطلع الى تنظيم ما سوف يكون فى نفس الوقت ، مما يؤخذ على هذا التعريف أنه تعريف واسع ويصعب معه تحديد رسم الحدود الفاصلة بين القانون الجوى وقانون الفضاء (1) . وكذلك يؤخذ عليه اهماله لبعض المسائل التى تعتبر وبحق من صميم موضوعات القانون الجوى ، كالبنية الأساسية التى تستلزمها الملاحة الجوية ، كالمطارات والأرتفاقات والمسارات الجوية وشخص الملاحة الجوية والنظام القانونى للمركبات الهوائية. (2)

أما الأتجاه الثانى فيتخذ من الملاحة الجوية مرتكزا لتعريف القانون الجوى حيث يجعل من القانون الجوى ذلك الفرع من أفرع القانون (الذى يستهدف تنظيم العلاقات المتولدة عن الملاحة الجوية ويحدد العلاقات القانونية التى تحكمها (3)) وميزة هذا التعريف تكمن فى أنه لا يقصر موضوع القانون الجوى على دراسة التشريعات الوضعية الخاصة بالملاحة الجوية فحسب ، بل يمتد أيضا فى حالة عدم وجود مثل هذه التشريعات الى الأنتقاء من بين قواعد الشريعة العامة القواعد القابلة للتطبيق على الوقائع الناشئة والعلاقات المتولدة عن هذه الملاحة ، غير أنه لايسلم بدوره من النقد ، لاقتصاره على المسائل المتعلقة بالمركبة الهوائية ، فى حالة حركتها أى على الملاحة الجوية فقط واهماله لتلك التى تكون فى حالة سكونها بالرغم من دخولها فى نطاق القانون الجوى .

ويحدد الأتجاه الثالث القانون الجوى انطلاقا من المركبة الهوائية فيصرفه الى (مجموعة القواعد القانونية المنظمة لحركة المركبة الهوائية واستعمالها وما يترتب على تلك الحركة وهذا الأستعمال من علاقات) (4) ويجب وفقا لأنصار هذا الأتجاه حما اصطلاح الحركة ليس على معناه الدارج لغة فحسب

(1) جلال وفاء محمددين . مرجع سابق. ص 31 .

(2) R. Salnt Alary. Le Droit Arien. Paris 1955. P.9.

(3) و(5) جلال وفاء محمددين . نفس المرجع السابق . 1998. ص 32 و 33.

(3) Amrosini. Corsr. Di Diritto Aeronautique.V 1. P. 7.

وانما على على المعنى الذى يعطيه له الأقتصاديون عندما يتكلمون عن تداول الأموال أما اصطلاح الأستعمال فينبغى أخذه على معناه الواسع (1)

وما يميز هذا التعريف عن التعريفين السابقين ، ارتكازه على المركبة الهوائية دون البيئة أو الملاحة الجوية . لتحديد مضمون القانون الجوى ويعتبر هذا التعريف رغم قابليته للنقد لاهماله احدى جوانب الوظيفة الأساسية للقانون أكثر اتساعا وتمشيا مع الواقع لاحتوائه على كل الموضوعات التى درج فقهاء القانون الجوى وتشريعاته الوضعية الوطنية والدولية على اخضاعها لحكمه ، فالأرتكاز على المركبة الهوائية يؤدى الى تطبيق قواعد هذا القانون على الملاحة الجوية التى لا يتصور وجودها دون أدائها. ونظرا لأمكان وجود هذه الأخيرة منفصلة عن احدى غاياتها يندرج تحت لواء هذا القانون القواعد المنظمة لبناء المركبات الهوائية والحاكمة للعلاقات الناشئة عن حالة سكونها . ولما كانت الحركة احدى عناصر هذا التعريف يختص القانون الجوى لارتباطها بعنصر الحركة بتنظيم الموضوعات الآتية:

- صلاحية المركبات الهوائية للطيران.
- اكتساب ونقل ملكيتها.
- رهنها والحجز عليها وبيعها جبرا.
- الملاحين الجويين.
- امكانية التحليق فى الفضاء الجوى الوطنى والدولى.
- الخدمات الجوية الخاصة بالملاحة الجوية كالمطارات والطرق الجوية والأرصاد والاتصالات اللاسلكية والرادارات والأرتفاقات الجوية .

وتؤدى فكرة الأستعمال الى اخضاع المسائل الآتية لقواعد هذا القانون : أنواع المركبات الهوائية ، واستعمالاتها المختلفة. النقل الجوى ومسئولية الناقل الجوى ، المسؤولية عن الأضرار التى تلحق الغير ،

التصادم الجوى ، المساعدة والأنقاذ، اختطاف الطائرات والجرائم التي ترتكب على متنها ،التأمين الجوى.وعلى ما تقدم يمكن القول بأن التعريف المختار للقانون الجوى هو (ذلك الذى يحكم المركبة الهوائية وما ينشأ عن حركتها واستعمالها من وقائع أو علاقات)⁽¹⁾

المطلب الثانى : مصادر القانون الجوى

لقد انعكست آثار المركبة الهوائية على مصادر القانون الجوى كما تركت صفات المركبة الهوائية سماتها على القانون الجوى، فنظرا لحدائة ظهور المركبات الهوائية والمخاطر الكبيرة التى تنتج عن استعمالها واستغلالها فى النشاط التجارى ، فلقد ولد القانون الجوى مكتوبا ولم يعرف غير التشريع مصدرا لقواعده ولم يجد الوقت الكافى حتى تتكون فى رحابه أعراف قانونية تضاف الى مصادره ⁽²⁾. ونسبة لانفراد المركبة الهوائية بسرعة تمكنها من تجاهل الحدود الإقليمية للدول جاءت غالبية تشريعاته فى صورة معاهدات أو اتفاقيات دولية.

الفرع الاول : الاتفاقيات الدولية المصدر الرئيسى للقانون الجوى

بالرغم من الاستحواذ التام للمركبات الهوائية منذ أن ظهرت على الأهتمام الدولى ، فلم يكن ذلك منصبا الى على أحد جوانب استعمالاتها المختلفة ،وهو استخدامها لأغراض غير سلمية ، ويكفى للتدليل على هذا الرجوع الى مضابط مؤتمرى لاهى الأول والثانى المنعقدين فى عامى 1899 و 1907 م والتي انتهت بتراضى المؤتمرين على الاتفاق على تحريم استخدام البالونات وما يماثلها لمدة خمس سنوات فى مجال اسقاط القذائف والمفرقات وأعمال الجاسوسية ومهاجمة وقصف المدن والقرى والمناطق الأهلة بالسكان أو المنشآت غير المحمية .

ثم فيما بعد تطور هذا الأهتمام ليشمل الأستعمالات السلمية لهذه المركبة ، غير أن نتائجه لم تأخذ فى التبلور الا بعد الأنتهاء من الحرب العالمية الأولى ، حيث تعددت المعاهدات الدولية والاتفاقيات الثنائية المنظمة للمسائل والأمر التى يعنى بحكمها هذا الفرع من القانون ، وواكبت حركة التشريعات على المستوى الدولى حركة مماثلة على المستوى الوطنى حيث حرصت كل دولة على سن التشريعات

(1) R, Malezieux . Essia sur le Caraceteres et sur la nature du driot aerien.R.F.D.A.1984.P.44.

(2) Professor Chauveau. Droit Aerien. Paris. 1951. P. 14. NO. 14.

الداخلية المنظمة للمركبة الهوائية وحركتها واستعمالها (1) واستغلالها. وفيما يلي سوف نستعرض أهم الاتفاقيات الدولية :-

1- الاتفاقية الدولية فى شأن تنظيم الملاحة الجوية

فى عام 1918م عندما تم اعلان الهدنة بين الدول المتحاربة قام خبراء الملاحة الجوية بوفود الدول الممثلة فى مؤتمر السلام المنعقد فى مدينة باريس (2) بفرنسا ثقة منهم فى المستقبل المشرق الذى ينتظر الملاحة الجوية واقتناعا منهم بضرورة وجود نوع من التفاهم الدولى بين الدول من أجل تأمين

(1) هنرى كوانيه. القانون الجوى. باريس. 1929. صفحة 3.

(2) ولقد أسفرت محادثات مؤتمر السلام عن الاتفاق على اصدار وثيقة دولية ، وقعت عليها الدول المشتركة فى المؤتمر ، وهى تلك الوثيقة التى عرفت بأسم (الاتفاقية الدولية فى شأن تنظيم الملاحة الجوية الموقعة فى باريس بتاريخ 13 أكتوبر 1919م) ، ولم تصبح هذه الاتفاقية واجبة النفاذ الا فى الحادى عشر من يوليو عام 1922م بعد أن تمت المصادقة عليها بواسطة مناديب 14 دولة . ولقد امتنعت الولايات المتحدة الأمريكية عن التصديق على هذه الاتفاقية ، وتبعتها فى ذلك معظم الدول فى أمريكا اللاتينية ، مما دفع بعض الدول الأوروبية خاصة دولة اسبانيا بحكم الروابط التاريخية مع دول القارة الأمريكية الى الامتناع أيضا عن التصديق عليها أو الانضمام اليها. ولقد اشتملت هذه الاتفاقية على تسعة أبواب وثمانية ملاحق . أما الأبواب التسعة فقد خصصت لتنظيم وحكم المسائل الآتية : الباب الأول : حق الدولة فى السيادة على الفضاء الجوى الذى يعلو أراضيها وكيفية استعماله. الباب الثانى: جنسية المركبات الهوائية. الباب الثالث: شهادة صلاحيتها للطيران واجازات أعضاء طاقمها. الباب الرابع: الملاحة الجوية فوق الأراضى الأجنبية. الباب الخامس: القواعد الواجب اتباعها ومراعاتها عند اقلاع وهبوط وأثناء رحلة المركبات الهوائية . الباب السادس: الأشياء المحظور نقلها على متن هذه المركبات . الباب السابع: المركبات الهوائية للدولة. الباب الثامن: اللجنة الدولية للملاحة الجوية. الباب التاسع: التعاون بين الدول فيما يخص بعض المسائل الدولية المتعلقة بالملاحة الجوية وكيفية فض الخلاف الناشئ بينها حول تفسير الاتفاقية وشروط الانضمام اليها والانسحاب منها . أما عن ملاحق هذه الاتفاقية والتى تعتبر وفقا لنص المادة 39 من الاتفاقية جزءا متمما لنصوصها ، فقد تعلقت بالأمر التالية : تقسيم المركبات الهوائية وتعريفها والعلامات المميزة لها (الملحق رقم أ) ، شهادات صلاحيتها للطيران (الملحق رقم ب) ، الوثائق التى توجد على متن المركبة الهوائية (الملحق رقم ج) ، تنظيم الأنوار والأشارات وقواعد المرور الجوى (الملحق رقم د) ، رجال طاقم القيادة (الملحق رقم هـ) ، خرائط الطيران والعلامات الأرضية (ملحق رقم و) ، جمع ونشر المعلومات الخاصة بالأرصاد الجوية (الملحق رقم ز) ، الجمارك (الملحق رقم ح). ولقد اعتبرت هذه الاتفاقية أول تطور للملاحة الجوية ، وعنها نقلت اتفاقية شيكاغو الكثير من أحكامها .

هذا ولم يعد لهذه الاتفاقية فى وقتنا الحاضر سوى قيمة تاريخية ، باعتبارها أول تشريع دولى فى مجال القانون الجوى ، حيث حلت محلها اتفاقية شيكاغو الموقعة فى السابع من ديسمبر عام 1944م والمعمول بها حتى وقتنا الحاضر .

ازدهارها وتثبيت التشريعات الحاكمة لها على وضع تنظيم دولي يخصصها ، وهو أمر لم ينجح فى التوصل اليه المؤتمر الدولى للملاحة الجوية المنعقد فى باريس عام 1910م والذى تجمدت أعماله بسبب ما شجر من خلاف بين فرنسا وبريطانيا العظمى حول مدى امكانية التوفيق بين حرية الطيران وحق الدولة فى السيادة على فضاءها الجوى .

2- الاتفاقية الدولية الخاصة بالملاحة الجوية الموقعة فى مدريد بتاريخ 20 أكتوبر عام 1926م : (1)

حالت المادة الخامسة من اتفاقية باريس لعام 1919م دون عقد اتفاقيات دولية جوية بين اسبانيا وبين دول أمريكا اللاتينية ، ورغبة من اسبانيا فى توثيق الروابط بينها وبين هذه الدول ورغبة فى اقامة اتصالات جوية معها ، بادرت اسبانيا التى لم تكن قد انضمت وقتها الى اتفاقية باريس عام 1919م ، بادرت الى دعوة الدول المشار اليها الى عقد مؤتمر يتدارس فى مدى امكانية التوصل الى اتفاقية منظمة للملاحة الجوية فيما بينها .

وفى الخامس والعشرين من أكتوبر عام 1926م بدأ المؤتمر أعماله فى مدينة مدريد وذلك بحضور ممثلى الدول الآتية : - اسبانيا ، أكوادور، الأرجنتين، البرازيل ، البرتغال ، الدومينيكان ، السلفادور، المكسيك ،أورغواى ، باراجواى، بنما، بوليفيا، بيرو، غواتيمالا ، شيلي ، فنزويلا ، كوبا، كوستاريكا، نيكاراغوا و هندوراس. ولقد انتهت أعمال هذا المؤتمر فى الثلاثين من أكتوبر ذلك العام وأصدرت الوثيقة التى تعرف باسم (الاتفاقية الأيرو- أمريكية) الخاصة بالملاحة الجوية.

الآن أن هذه الاتفاقية لم تأت بجديد ، اذ لم تفعل أكثر من تبنى أحكام الاتفاقية الدولية للملاحة الجوية الموقعة فى باريس عام 1919م ، مع ادخال بعض التعديلات الطفيفة عليها ، الأمر الذى دفع الفقيه الألمانى فيجرت الى القول (غنى عن البيان ما اقتنعت به الدول التى صدرت عنها اتفاقية الأيرو- أمريكية ، من عدم قدرتها على الأتيان بشىء يفضل اتفاقية باريس عام 1919م) (2) .

3- اتفاقية الطيران التجارى الموقعة فى هافانا بتاريخ 20 نوفمبر عام 1928م : (3)

(1) هنرى كوانيه. مرجع سابق. 1929. فقرة 21. صفحة 54 وما بعدها.

(2) Wegerdete, La reglementation international de la navigation aerienne.R.A.I .1933. P. 47.

(3) Latchford ,Habana convention on commercial aviation. 1932. 2 J.A.I P. 207.

لم يكن وضع هذه الاتفاقية الا تعبيراً عن مبدأ الأنغزالية الذي طبقتة الولايات المتحدة الأمريكية التي رفضت الانضمام الى اتفاقية باريس عام 1919م ، وذلك لرغبتها فى خلق ميثاق موحد لحكم الملاحة الجوية التجارية، والتي أهملتها الاتفاقية الأخيرة ، وكذلك أهملتها اتفاقية مدريد ، ولقد اقتصر كل من اتفاقية باريس 1919م واتفاقية مدريد 1928م على تنظيم الجانب التقنى للملاحة الجوية وأهملت الاتفاقيتان الأهتمام بالجانب التجارى.

وترجع فكرة هذه الاتفاقية الى المشروع الذى تقدمت به اللجنة الفنية المعروفة انتر أميريكان للطيران التجارى ، ولقد واصلت هذه اللجنة جهودها حتى خلصت فى جلستها المنعقدة بمدينة واشنطن فى الفترة ما بين الثانى والتاسع عشر من مايو عام 1927م ،الى عدة نتائج تمكن على ضوءها المجلس المسئول عن ادارة اتحاد القارة الأمريكية لشئون الملاحة الجوية من وضع مشروع اتفاقية فى شأن الطيران التجارى ثم عرضه بعد ذلك على المؤتمر الدولى الأمريكى السادس الذى بدأ أعماله بمدينة هافانا فى السادس من يناير عام 1928م⁽¹⁾

ولقد انفض هذا المؤتمر بعد أن اتفق على تبنى هذا المشروع بعد تعديل بعض جوانبه تعديلاً جوهرياً واصداره فى شكل وثيقة تعرف ب (اتفاقية - بان أميركان للطيران التجارى الموقعة فى هافانا بتاريخ 20 فبراير عام 1928م) . ولقد تمت أحكام هذه الاتفاقية بمقتضى اتفاقية مرور المركبات الهوائية الموقع عليها فى بيونس ايروس عام 1935م⁽²⁾

وبالرغم من تأثرها بالأحكام الصادرة عن الاتفاقية الدولية للملاحة الجوية الموقعة فى باريس بتاريخ 13 أكتوبر عام 1919م الا أنها متميزة بذلك عن الاتفاقية الأيرو - أمريكية وتختلف عنها اختلافاً جوهرياً فى العديد من النقاط، بل وفوق هذا لقد تضمنت هذه الاتفاقية أحكاماً جديدة على قدر كبير من الأهمية لعل أبرزها ما قضت به من السماح لأى طائرة تجارية تابعة لدولة متعاقدة بانزال ركاب أو تفريغ بضائع فى إحدى مطارات الوصول التابعة لدولة متعاقدة أخرى ثم أنزال أو تفريغ باقى الركاب أو البضائع فى مطار آخر تابع لنفس الدولة ، وأخذ ركاب أو شحن بضائع من هذا المطار الأخير للوصول بهم الى دولة أخرى أو دول أجنبية بشرط استيفاء الشروط القانونية المتطلبة من قبل الدولة التى يتم التحليق فوقها .

(1) د محمد فريد العرينى . دار الجامعة الجديدة .. الأسكندرية. 2011. صفحة 27 .

(2) محمد فريد العرينى . مرجع سابق . صفحة 27 .

ويعتبر هذا الحكم من الأحكام التي تأثرت بها أحكام معاهدة واتفاقية شيكاغو للعام 1944م كما سنرى فيما بعد ، لا سيما الاتفاق الخاص بالنقل الجوى الدولى المعروف باتفاق (الحريات الخمس) (1)

غير أن هذه الاتفاقية قد انتهى العمل بها بعد وضع الاتفاقية الخاصة بالطيران المدنى الدولى الموقع عليها فى مدينة شيكاغو بتاريخ السابع من ديسمبر عام 1944م

4- معاهدة واتفاقات شيكاغو الدولية للطيران عام 1944م :-

تعتبر اتفاقية شيكاغو محصلة لعديد من الأعتبارات التى يمكن ردها من ناحية الى عجز الاتفاقيات الدولية التى وضعت بعد الحرب العالمية الأولى ، عن التوفيق بين مبدأى (الجو الحر) و (الجو المنظم) ، الذى يؤدى الأخذ بأى منهما الى نتائج هامة تنعكس آثارها على نشاط المركبات الهوائية وازدهارها ، ومن ناحية أخرى الى ما برهنت عليه الحرب العالمية الثانية من قدرة هذه المركبات على أن تصبح ليس فحسب أداة للقوة والقهر ، بل وكذلك وسيلة للاتصال وتحقيق التضامن بين الشعوب.

ونسبة لهذه الأعتبارات ولغيرها ، ورغبة فى الخروج بأسطولها التجارى من ذلك الوصف الذى تناولته الصحف (2) ب (الأنعزالية الحمقاء) الى مجال المنافسة الكاملة ، قامت الولايات المتحدة الأمريكية بالدعوة الى مؤتمر دولى يستهدف سن قوانين دولية جديدة لتنظيم الطيران المدنى ، ولقد بدأت أعمال هذا المؤتمر فى الفاتح من نوفمبر عام 1944م بمدينة شيكاغو بحضور ممثلى اثنين وخمسين دولة ، ولم يتخلف عن حضوره من الدول العظمى سوى اتحاد الجمهوريات السوفيتية الاشتراكية بدعوى عدم استطاعته المساهمة فى مؤتمر تشترك فيه دول مناهضة لسياساته كأسبانيا وسويسرا والبرتغال .

وانفضت جلسات هذا المؤتمر رغم تعثره عدة مرات بسبب ما استحكم من خلاف بين وجهتى النظر الأمريكية والبريطانية (3) ، انفضت جلساته فى السابع من ديسمبر بعد أن صدرت عنه وثيقة نهائية مذيلة باتفاقات أربعة هى :-

(1) ماتيسكومات . القانون الجوى . باريس . 1980 . فقرة 83 وما بعدها .

(2) منها علي سبيل المثال صحيفة شيكاغو ديللى نيوز فى عددها الصادر بتاريخ السادس والعشرين من فبراير عام 1944م .

وكذلك (3) Duane W.Freer. La conference de Checago 1944.O.A.C.I. 1968. 6 parte. وماتيسكومات . مرجع سابق . صفحة 179 وما بعدها .

أولاً: الاتفاق المؤقت بشأن الطيران المدني الدولي :-

نص هذا الاتفاق على تكوين منظمة ذات طابع فنى واستشارى ، تعرف باسم المنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي ، وتوكل اليها مهمة تحقيق التعاون بين الدول الأطراف فيه فى مجال الطيران المدني الدولي . كما تضمن أيضا مجموعة من القواعد المنظمة للملاحة الجوية الدولية والمحددة للشروط الواجب توفرها فى المركبات الهوائية المخصصة لهذا الغرض . ولقد أصبح هذا الاتفاق ساريا اعتبارا من السادس من يونيو عام 1945م بعد أن صدق عليه العدد الكافى والمتطلب من الدول لانفاذه على المستوى الدولي .

ونظرا للطبيعة المؤقتة لهذا الاتفاق فلقد توقف العمل به وبأحكامه فى الرابع من أبريل عام 1947م ، تأريخ صيرورة اتفاقية الطيران المدني الدولي المعروفة باتفاقية شيكاغو للطيران واجبة النفاذ وذلك بعد أن صدقت عليها ست وعشرون دولة .

ثانياً: اتفاقية الطيران المدني الدولي :

تم تحرير هذه الاتفاقية باللغات الفرنسية والانجليزية والأسبانية على أن يكون لكل منها نفس الحجية الرسمية التى للأخرى ، ولقد جاءت فى أربعة أبواب : خصص أولها المتعلق بالملاحة الجوية لمعالجة المسائل الآتية : نطاق اتفاقية ، الطيران فوق أقاليم الدول المتعاقدة، جنسية المركبات الهوائية والشروط المتطلبة فيها ، التدابير اللازمة لتسهيل الملاحة الجوية ، والنماذج الدولية والأجراءات الموصى بها فى هذا الشأن.

ونص ثانيها الخاص بالمنظمة الدولية للطيران المدني على : المنظمة ، جمعيتها العمومية ، مجلسها ، موظفيها ، ماليتها ، الترتيبات الدولية التى ترتأىها لجنة الملاحة الجوية

وتكلم ثالثها عن النقل الجوى الدولي عن : التقارير والمعلومات المتعلقة بالنقل ، المطارات والتسهيلات الأخرى للملاحة الجوية ، مؤسسات الاستغلال والتشغيل المشترك

وتضمن رابعها الأحكام الختامية المنظمة للمسائل الآتية : علاقة الاتفاقية بالاتفاقيات والتعهدات الدولية الأخرى ، المنازعات والأخلال بالتعهدات الناشئة عنها ، ومدى تطبيقها فى حالة الأزمات والحروب ، التعاريف اللازمة لوضعها موضع التنفيذ، الملحقات.

ولمعاهدة شيكاغو ملاحق فنية بلغ عددها ثمانية عشر ملحقا⁽¹⁾، قامت باعدادها المنظمة الدولية للطيران المدني الدولي تغطى كافة المسائل المتعلقة بالطيران⁽¹⁾ .

(1) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م والملاحق من الملحق الأول حتى الملحق الثامن عشر .

ولقد عدلت هذه الأتفاقية عدة مرات كان آخرها بمقتضى البروتوكول الموقع بمدينة نيويورك فى الحادى والعشرين من مارس عام 1971م . والبروتوكول الموقع بمدينة مونتريال فى العاشر من مايو 1984م .

ولقد صدقت على هذه الأتفاقية جمهورية السودان وأصبحت سارية فى حقها عام 1956م .

ثالثا : اتفقا مرور الخطوط الجوية الدولية المنتظمة والنقل الجوى الدولى :

نسبة لاستحالة التوصل الى حل مرض فى شأن استغلال الخطوط الجوية ، يأخذ فى اعتباره امكانية التوفيق بين مبدأى (الجو الحر) و (الجو المنظم) وصياغته فى وثيقة دولية واحدة ، فقد قرر مؤتمر شيكاغو وضع اتفاقين مستقلين ضمنهما هذين المبدأين وترك للدول الأعضاء حرية الأنضمام اليهما، ويعرف الأتفاق الأول باسم (اتفقا الترانزيت) أو (اتفقا الحريرتين) ، ويعرف الأتفاق الثانى باسم اتفقا (الحريريات الخمس) .

1 - اتفقا الترانزيت أو اتفقا الحريرتين :

وتلتزم بمقتضاه كل دولة متعاقدة بمنح الدول الأخرى المتعاقدة فيما يتعلق بالخطوط الجوية الدولية المنتظمة الحريرتين الجويتين الآتيتين :

أ – حرية الطيران عبر اقليمها بدون هبوط :

ولهذه الحرية أهميتها من حيث تقليل تكلفة التشغيل لخطوط الطيران وتظهر هذه الأهمية بوجه خاص بالنسبة للخطوط الجوية الدولية المنتظمة طويلة المدى اذ أن عدم منح هذه الحرية بمعرفة دولة الأقليم من شأنه أن يؤدى أما الى استحالة تسيير الخط الجوى ، واما الى زيادة الأعباء الأقتصادية لتشغيله (2) .

ب- حرية الهبوط فوق اقليمها لأغراض غير تجارية :

(1) جلال وفاء محمدين . القانون الجوى والملاحة الجوية . الأسكندرية . 1998.ص35 .

(1) خيرى الحسينى يس مصطفى . التطورات الجديدة فى قانون الطيران الدولى العام . رسالة دكتوراة . جامعة القاهرة . 1976 . صفحة 218

أو لأغراض فنية كاصلاح الأعطال الفنية الميكانيكية أ للتزود بالوقود والمؤن ولهذه الحرية أهميتها الاقتصادية من حيث كفاءة تشغيل الخط الجوى بكفاءة . فبدلا من حمل الحد الأقصى للوقود المقرر للرحلة عند بدايتها بما يؤدي اليه ذلك من تقليل حمولة الطائرة من الركاب والبضائع ، تكفل لها هذه الحرية تأمين الرحلة عن طريق الهبوط فى النقاط التى يمر بها الخط الجوى للتزود بالوقود مما يؤدي فى نهاية المطاف الى زيادة الطلب التجارى على الخط المذكور (1).

ونظرا لأن الملاحة الجوية لا تستقيم ولا تنتظم ولا تزدهر بدون هاتين الحريتين ولتقليل فرص المنافسة بين مؤسسات الطيران للدول الأطراف فيه فقد صدقت عليه أغلب الدول .

2 - اتفاق الحريات الخمس :

ينص هذا الاتفاق على أنه يكون لكل دولة متعاقدة أن تمنح الدول الأخرى المتعاقدة، فيما يتعلق بالخطوط الجوية الدولية المنتظمة ، حريات الجو الآتية :

الحرية الأولى : حرية الطيران عبر اقليمها بدون هبوط .

الحرية الثانية : حرية الهبوط فوق اقليمها لأغراض غير تجارية.

الحرية الثالثة : حرية انزال ركاب أو تفريغ بضائع أو بريد تكون قد حملتها الطائرة من اقليم دولة العلم ، مثال ذلك أن تقوم شركة من دولة (أ) بمقتضى الترخيص الممنوح لها من دولة (ب) بنقل حركة جوية من دولة (أ) الى دولة (ب) .

الحرية الرابعة : حرية أخذ ركاب أو شحن بريد أو بضائع للوصول بها الى اقليم دولة العلم . كأن تقوم شركة من دولة (أ) بنقل حركة جوية دولة (ب) الى دولة (أ).

الحرية الخامسة : حرية أخذ أو نزال ركاب أو شحن أو تفريغ بضائع أو بريد ، من اقليم الدولة المرخصة الى اقليم دولة ثالثة ، كأن تقوم شركة من دولة (أ) بنقل حركة جوية من دولة (ب) الى دولة (ج) والعكس . وهناك صورتان لممارسة هذه الحرية : الأولى : أن تمارس هذه الحرية على نقاط متوسطة واقعة على الخط الجوى بين الدولة المرخصة والدولة المرخص لها المسجلة بها الطائرة ، مثال ذلك أن تقوم شركة من دولة (أ) بمقتضى التصريح الممنوح لها من دولة (ج) بنقل ركاب أو بضائع أو بريد من دولة (هـ) الى دولة (ج) وبالعكس . الصورة الثانية : أن تمارس هذه الحرية للوصول الى نقطة أو نقاط تقع جغرافيا فيما وراء اقليم الدولة المرخصة. كأن تقوم شركة من دولة (أ) بمقتضى الترخيص الممنوح لها من دولة أخرى بنقل ركاب أو بضائع أو بريد من مطار فى نفس الدولة الأخرى الى مطار

آخر فى دولة ثالثة فىما وراء الأقليم المرخص وبالعكس .ثم الى مطار آخر فىما وراء الأقليم سالف الذكر .وبالعكس.

وستحدث بتفصیل أكثر عن الحريات الخمسة فى الفصل الثالث عند حديثنا عن حريات النقل الجوى .

ولما كان من شأن هذا الأتفاق أن یفتح باب المنافسة على مصراعیه أمام مؤسسات الطيران التابعة للدول المتعاقدة فلم توافق علیه ولم یحظ الا بموافقة عدد قليل من الدول . ولجأت معظم الدول الى الأستعاضة عن ذلك بالأتفاقیات الثنائية بالأتفاق بینها و بین الدول الراغبة فى الأتفاق معها على انفراد .

رابعا: - الأتفاقیة الخاصة بتوحد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوى الدولى الموقعة بمدينة وارسو فى الثانى عشر من أكتوبر عام 1929م⁽¹⁾

عملت الدول على وضع تشریع دولى یسعى الى حماية جمهور المتعاملین مع هذه الوسيلة الجديدة من وسائل النقل ولم تقتصر على وضع الأتفاقیات الدولية التى تهدف الى تأمين المركبات الهوائية وحركتها ، تلك الوسيلة التى یؤدى استعمالها ، فى غیبة من القواعد القانونية الدولية الموحدة الى عدم استقرار القواعد القانونية لأطراف العلاقات القانونية الناشئة عن هذا الأستعمال بسبب ما تتمتع به هذه المركبات من سرعة فائقة تمكنها من تجاهل الحدود الأقليمية للدول ، وبالتالى من اتاحة الفرصة لتعدد التشريعات الحاكمة لهذه العلاقات وما یؤدى الیه هذا التعدد من تنازع فىما بین تلك التشريعات . ذلك التنازع الذى عبر عنه العلامة الفرنسى جورج ریبیر⁽²⁾، بقوله (كان فولتیر یقول ، مشیرا بذلك الى قدم التنوع والأختلاف بین أعرافنا ، انه غالبا ما كانت التشريعات فى فرنسا تستبدل كما تستبدل الخیول

الا أنه على الأقل كانت هنالك شریعة عرفیة عامة وقانون رومانى عالمى النزعة) أما اليوم فیستطیع الطیار أن یجوب فى بضع ساعات قارة بأكملها كقارة أوروبا لكل دولة فىها قانونها الوطنى الخاص ، ناهیک عن رحلة المنطاد الذى لا یعود الى حظیرته الا وقد قابل كل التشريعات فى العالم .

ولذلك فقد استشعرت الدول منذ بداية الطيران التجارى الدولى الحاجة الى توحد القواعد المتعلقة باحد جوانب استعمال هذه المركبة وهو النقل الجوى الدولى . ولقد كان لفرنسا قصب السبق للفت أنظار الدول الى الأهمية الكبرى لتوحد هذه القواعد وما یترتب علیها ، فبادرت بالدعوة الى مؤتمر یقوم ببحث وتحدید المشاكل القانونية التى یتوجب وضع تشریع جوى دولى موحد لحكمها . ولقد توجت هذه المبادرة

(¹) أنظر فى هذه الأتفاقیة ماتیسكومات. مرجع سابق. صفحة 375 وما بعدها.

(²) جلال وفاء محمدين . مرجع سابق.ص36 .

بانعقاد المؤتمر الأول للقانون الجوى الخاص الذى افتتحت أولى جلساته بمدينة باريس فى السابع والعشرين من شهر أكتوبر 1925م وانتهت دورته فى السادس من نوفمبر ذلك العام بعد اصدار وثيقة تتضمن مشروع اتفاقية دولية خاصة بمسؤولية الناقل الجوى الدولى، والتوصية بتكوين لجنة فنية يوكل اليها مهمة استطلاع آراء الدول والمنظمات الخاصة فى كل موضوعات القانون الجوى التى تحتاج الى حلول دولية موحدة .

وتم تكوين هذه اللجنة تحت اسم (اللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين الجويين) التى عكفت فى اجتماعها المنعقد بمدينة مدريد عام 1928م ، على دراسة مشروع الاتفاقية وارتأت استبعاده واستبدال مشروع آخر به استقت أحكامه من التقرير الذى وضعه (ديفوس) خبير الحكومة البلجيكية لديها . ثم احيطت الحكومة الفرنسية علما بهذا المشروع ، فقامت بدورها بالدعوة لانعقاد المؤتمر الدولى الثانى للقانون الجوى الخاص ، الذى بدأ أعماله فى الرابع من أكتوبر عام 1929م وأسفر عن وضع اتفاقية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوى الدولى ، تم توقيعها بمدينة وارسو فى الثانى عشر من أكتوبر ذلك العام .

وتتضمن هذه الاتفاقية التى تسمى اتفاقية وارسو، لتوحيد بعض قواعد النقل الجوى الدولى ، خمسة فصول نظمت الموضوعات الآتية : نطاق تطبيق الاتفاقية ، سندات النقل، مسؤولية الناقل ، الأحكام المتعلقة بالنقل المركب ، الأحكام العامة الختامية الخاصة بالتصديق على الاتفاقية والانضمام اليها ونقضها وتعديلها (1). ولقد حررت هذه الاتفاقية بلغة وحيدة هى اللغة الفرنسية ، وأصبحت واجبة النفاذ فى الثالث عشر من فبراير عام 1933م .

(2) .

وأخيرا انعقد فى مونتريال فى الفترة ما بين 10 الى 28 مايو عام 1999م مؤتمر دولى انتهى بوضع اتفاقية دولية لتحل محل اتفاقية وارسو لعام 1929م والبروتوكولات المكملة لها والمعدلة لها تعرف باسم (اتفاقية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوى الدولى الموقعة فى مونتريال فى الثامن والعشرين

1) تم تعديلها بمقتضى البروتوكول الموقع بمدينة لاهاي فى الثامن والعشرين من سبتمبر عام 1955م والذى دخل حيز التنفيذ فى الفاتح من أغسطس عام 1963م . ولقد تم تعديلها مرة أخرى ، تعديلا جوهريا ، بموجب البروتوكول الموقع بمدينة جواتيمالا سيتى فى الثامن من مارس عام 1971م ، وبمقتضى بروتوكولات أربعة وقعت فى مونتريال عام 1975م وأصبحت جميعها نافذة على المستوى الدولى عدا البروتوكول الثالث منها .

من مايو عام 1999م ، ولقد حررت هذه الاتفاقية بست لغات ، لكل منها ذات الحجية ، هي الإنجليزية ، والفرنسية ، والأسبانية، والروسية، والعربية و اللغة الصينية .

وتشتمل هذه الاتفاقية على سبع وخمسين مادة موزعة على سبعة فصول تعالج المسائل الآتية:
نطاق تطبيق الاتفاقية (الفصل الأول) ، وثائق النقل والتزامات أطراف عقد النقل في هذا الشأن (الفصل الثاني)، مسؤولية الناقل ومدى التعويض عن الضرر (الفصل الثالث)، النقل المركب (الفصل الرابع) ، النقل الجوي الذى يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد (الفصل الخامس)، أحكام أخرى خاصة بالتطبيق الأزمى للاتفاقية والتأمين من المسؤولية والنقل الاستثنائى (الفصل السادس) أحكام ختامية متعلقة بالتوقيع والتصديق على الاتفاقية وسريان مفعولها ونقضها وعلاقتها باتفاقية وارسو والبروتوكولات والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها والتحفظات (الفصل السابع).

ولقد أصبحت هذه الاتفاقية نافذة اعتبارا من 4 نوفمبر عام 2003م بعد استيفائها لعدد من التصديقات اللازمة لصيرورتها سارية المفعول ، ولقد صدقت الولايات المتحدة عليها وبذلك اكتمل العدد اللازم لدخولها حيز التنفيذ(ثلاثون دولة) .

خامسا - الاتفاقية الخاصة بالأضرار التى تلحقها المركبات الهوائية الأجنبية بالغير على سطح الأرض الموقعة بمدينة روما فى السابع من أكتوبر عام 1952م⁽¹⁾ :

لقد كانت المشاكل الناجمة عن المسؤولية قبل الغير على سطح الأرض من أولى المشاكل التى أثارت منذ فجر الطيران اهتمامات الفقهاء ، فبينما ذهب البعض الى امكانية العثور داخل التشريعات الوطنية على العناصر الضرورية لوضع الحلول اللازمة لها، فى الوقت الذى ارتأى فيه البعض الآخر ضرورة سن تشريعات خاصة بتبنى المسؤولية الموضوعية كمبدأ لحكمها .

ورجحت وجهة النظر الأخيرة ، التى تحبذ مبدأ المسؤولية الموضوعية ، فى المؤتمر القانونى الدولى للطيران المنعقد بمدينة فيرونا عام 1910م . غير أن اعتناقها لم يتقرر الا فى مؤتمر فرانكفورت الدولى الذى بدأ أعماله فى الخامس والعشرين من سبتمبر عام 1913م . ورغم اقرارها فقد ظلت وجهة النظر هذه مبدأ نظريا محضا مجردا من أى انعكاسات عملية .

وتحتم بعد أن وضعت الحرب العالمية الأولى أوزارها ، انتظار انعقاد المؤتمر الدولى الأول للقانون الجوى الخاص حتى يتسنى اثاره هذه المشكلة من جديد ، كذلك تركز الانتباه منذ المؤتمر الدولى

(1) ماتيسكومات . مرجع سابق .ص 376.

(2) أنظر فى هذه الاتفاقية : M. De Guglare La convection de Rome.Paris. 1955.

الثانى للملاحة الجوية المنعقد بلندن(2) فى شهر يونيو عام 1927م حول ضرورة وضع قواعد موحدة لحكم المسؤولية قيل الغير على سطح الأرض بغية القضاء على اختلاف وتباين التشريعات الوطنية فى هذا المجال وما يترتب عليهما من نتائج سيئة فى مجال الاستغلال الجوى .

وعقب تكوين اللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين التى أوصى بتكوينها المؤتمر الدولى الأول للقانون الجوى الخاص ، وانبثقت عنها لجنة فرعية عهد اليها ببحث هذا الموضوع واعداد نصوص كفيلة بالقضاء على ما ينشأ من صعوبات نتيجة تباين النظم القانونية فى هذا المجال ، وتحقق فعلا ، حيث قامت اللجنة فى اجتماعاتها المنعقدة بمدينتى بودابست واستكهولم عامى 1930 و 1932م ، بمناقشة المشروعين المقدمين من الخبيرين (امبروزينى) و (فيفانتى) ثم عرضتهما على المؤتمر الدولى الثالث للقانون الجوى الخاص الذى وافق عليهما وأصدرهما فى صورة وثيقة دولية تعرف باسم (اتفاقية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالأضرار التى تصيب الغير على سطح الأرض الموقعة بمدينة روما فى التاسع والعشرين من مايو عام 1933م)⁽¹⁾.

ولم تحظ هذه الاتفاقية الا بتصديق ثلاثة دول فقط هى : أسبانيا، ورومانيا ، وبلجيكا ، وعزفت عن الانضمام اليها معظم الدول لعدم كفاية الضمانات التى يجب على مشغل المركبة الهوائية أن يقدمها لتأمين حقوق الغير على سطح الأرض ، ولم يكن هذا العزوف من جانب الدول وما تترتب على ذلك من فشل للاتفاقية أمرا مثيرا للدهشة اذ أنه كان قد توقعه واضعوا الاتفاقية ، والدليل على ذلك ما تضمنته التوصيات الصادرة عن مؤتمرهم كاتفاقهم على تكليف اللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين الجويين بمتابعة أعمالها بقصد اعطاء الحياة لهذه الاتفاقية عن طريق وضع نظام فعال للضمانات المؤمنة لحقوق الغير على سطح الأرض .

ولذلك فقد اجتمع مندوبو هذه اللجنة بعد أن انضم اليهم ممثلو الأتحاد الدولى للنقل الجوى والأتحاد الدولى لمؤمنى الطيران خلال شهر سبتمبر عام 1935م لمناقشة النصوص المتعلقة بنظام التأمين من المسؤولية الناشئة عن حوادث الطيران ، وأدى هذا الأجماع الى اقرار اللجنة لمشروع وثيقة دولية للتأمين تحفظ ،من جهة، للمضرور حقوقه و ،من جهة أخرى، تمكن المؤمن أن يتمسك فى مواجهته ببعض الدفع .

وعرض هذا المشروع على المؤتمر الدولى للقانون الجوى الخاص فأصدره ، بعد موافقته عليه، فى شكل وثيقة دولية ، تعرف باسم (بروتوكول بروكسل الأضافى ، الموقع فى التاسع والعشرين من سبتمبر عام 1938م والمكمل لاتفاقية روما عام 1933م .

(1) جلال وفاء محمدين . مرجع سابق.ص38 .

غير أن هذا البروتوكول قد كتب عليه الفشل نظرا لقلّة عدد الدول المصدقة عليه. وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية ، وانشاء منظمة الطيران المدني الدولي ، ارتأت الجمعية العمومية لهذه المنظمة ضرورة مراجعة كل من الاتفاقية والبروتوكول الإضافي المكمل لها . وعهدت بهذه المهمة الى لجنتها القانونية ، والتي قامت بدورها بتشكيل لجنة فرعية مكونة من مندوبين عن خمس دول ، بالإضافة الى مندوبى الأتحاد الدولي للنقل الجوى والأتحاد الدولي لمؤمى الطيران لبحث هذا الموضوع وتقديم تقرير عنه .

وتمكنت هذه اللجنة من وضع عدة تقارير تمت مناقشتها فى اجتماعاتها المنعقدة خلال شهرى مايو ويونيو من عامى 1948م و 1949م . وبعد انتهائها من مهمتها ، حلت اللجنة فى الثامن عشر من يونيو عام 1949م ، وتم تعيين الأستاذ (أبول) كمقرر مناط به تجميع وعرض كل المشاكل التى تكشفت عنها مناقشات اللجنة الفرعية المشار إليها ، وانتهت هذه المهمة بتقديم عدة مشروعات قامت اللجنة القانونية للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي بفحصها فى جلساتها المنعقدة فى تاورمينا ومونتريال عام 1950م ومكسيكو عام 1951م . توصلت على ضوءها الى وضع مشروع يأخذ فى الاعتبار رغبات الدول بخصوص اتفاقية روما وبروتوكول بروكسل الإضافي المكمل لها . ثم عرض هذا المشروع على المؤتمر الأول للقانون الدولي الجوى الخاص بالمنعقد بمدينة روما فى التاسع من سبتمبر عام 1952م . التى توجت أعماله بسن تشريع دولي يعرف باسم (الاتفاقية الخاصة بالأضرار التى تلحقها المركبات الهوائية الأجنبية بالغير على سطح الأرض الواقعة بمدينة روما فى السابع من أكتوبر عام 1952م).

وتتضمن هذه الاتفاقية التى أصبحت واجبة النفاذ فى الرابع من فبراير عام 1958م ، ستة أبواب تتعلق بالأمر الآتية: مبادئ المسؤولية قبل الغير على سطح الأرض ، مدى المسؤولية ، التأمينات المخصصة لضمان مسؤولية المشغل ، قواعد الإجراءات ومواعيد التقاضى ، تطبيق الاتفاقية ، والأحكام الختامية المتعلقة بالتصديق عليها والأنضمام إليها ونقضها.

وقد تم تعديل هذه الاتفاقية بمقتضى بروتوكول مونتريال لعام 1978م الذى استبدل بالوحدة النقدية الذهبية ، التى يتم على أساسها حساب التعويض ، حقوق السحب الخاصة ، الذى وسع أيضا من نطاق تطبيق الاتفاقية .

سادساً - الاتفاقية الخاصة بالأعتراف الدولي بالحقوق التى ترد على المركبات الهوائية ، الموقعة بمدينة جنيف فى التاسع عشر من يونيو عام 1948م (1) :

(1) ماتيسكومات . صفحة 523 وما بعدها. وكذلك دي جوجلار . الجزء الأول . 1989. صفحة 344 وما بعدها.

أهتمت اللجنة الدولية للخبراء القانونيين الجوبين منذ تكوينها ، باعداد مشروعات اتفاقيات دولية لتنظيم الحقوق والتأمينات العينية التي ترد على المركبات الهوائية . غير أن الركود ران على هذه المشروعات ردحا من الزمان وكان نصيبها مكانا متواضعا فى أحد أرشفة هذه اللجنة .

ولما كان شراء الطائرات يتطلب تمويلا هائلا قد تحجم مؤسسات الأئتمان عن تقديمه ما لم يكن هنالك نظام فعال لضمان هذه الأئتمان وتدعيمه ، فقد أصدر مؤتمر شيكاغو عام 1944م توصية بالموافقة على ما اقترحه الوفد الأمريكى من ضرورة عقد مؤتمر دولى للقانون الجوى الخاص لدراسة المشروعات التي وضعتها اللجنة المذكورة وتبنيها .

وعلى ضوء الدراسات التي قامت بها هذه اللجنة فى جلستها المنعقدة بمدينة القاهرة خلال شهر نوفمبر عام 1946م ، وتلك التي انتهت اليها اجتماعات لجنة أخرى مكونة من ممثلين عن الحكومات الأمريكية والبلجيكية والفرنسية ، انعقدت بمدينة باريس فى شهر فبراير عام 1947م ، تمكنت اللجنة القانونية للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدنى الدولي ، فى جلستها المنعقدة بمدينة بروكسل فى شهر سبتمبر عام 1947م من وضع مشروع اتفاقية تم عرضه على المؤتمر الذى عقد بمدينة جنيف ، فى شهر يونيو عام 1948م فوافق عليه وأصدره فى شكل وثيقة دولية تحمل اسم (اتفاقية فى شأن الاعتراف الدولي بالحقوق التي ترد على المركبات الهوائية الموقعة بمدينة جنيف فى التاسع عشر من يونيو عام 1948م).

ولقد روعى عند وضع هذه الاتفاقية احترام المبادئ القانونية الأساسية ، الخاصة بالتأمينات العينية ، فى كل من النظام الأنجلوسكسونى ، من ناحية، والنظام الفرنسى الإيطالى ، من ناحية أخرى ، وكان من نتيجة ذلك أن اكتفت الاتفاقية بوضع قواعد خاصة بتنازع القوانين دون أن تنشئ قواعد موضوعية موحدة فى هذا الشأن . ولقد حددت الاتفاقية التي أصبحت واجبة النفاذ فى السابع عشر من سبتمبر عام 1953م مجال تطبيقها ، وبينت الحقوق والتأمينات العينية التي ترد على المركبات الهوائية . ونظمت كيفية الحجز عليها وبيعها جبرا، وذلك فضلا عن القواعد الخاصة بالتصديق عليها أو الانضمام اليها ونقضها .

سابعاً - الاتفاقية الخاصة بالحجز التحفظى على المركبات الهوائية الموقعة بمدينة روما فى التاسع والعشرين من مايو عام 1933م (1) :

لما كان الحجز التحفظى على المركبات الهوائية من شأنه اعاقا الملاحة الجوية وتفضيل المصلحة الخاصة بالدائن على مصلحة الجماعة الدولية فى استمرار النقل الجوى ، ظهرت الحاجة الى وضع

(1) محمد فريد العرينى. مرجع سابق. صفحة 43 وما بعدها .

قواعد دولية تكفل تنظيم هذا الموضوع دون أن تعوق في نفس الوقت حركة الطيران وازدهارها . ولم يخف ذلك على الهيئات المعنية بشئون الملاحة الجوية ، كاللجنة القانونية الدولية الطيران ، والاتحاد الدولي للنقل الجوي ، وجمعية القانون الدولي ، والغرفة التجارية الدولية ، والتي عكفت على دراسة هذه المسألة بقصد التوصل الى قواعد قانونية موحدة لحكمها .

الأ أن هذه الدراسة لم تتخذ طابعا جديا الا عندما أُحيل الموضوع على اللجنة الفنية الدولية للخبراء القانونيين الجويين التي وافقت على مشروع الاتفاقية الذي وضعه بناء على تكليف منها الفقيه السويسري (أوتوريز) لحكم هذه المسألة ، وذلك بعد أن قامت بادخال بعض التعديلات عليه ، وتم عرض هذا المشروع بعد ذلك على المؤتمر الدولي الثالث للقانون الجوي الخاص المنعقد بمدينة روما عام 1933م فأصدره بعد موافقته عليه في شكل اتفاقية دولية تعرف باسم (الاتفاقية الخاصة بالحجز التحفظي على المركبات الهوائية الموقعة في التاسع والعشرين من مايو عام 1933م) ولقد قام بالتصديق على هذه الاتفاقية العدد المطلوب لصيرورتها واجبة النفاذ ، وأصبحت بالتالي قانونا واجب النفاذ معمولا به بين الدول التي قامت بالتصديق عليه (1) .

وقد حددت الاتفاقية مجال تطبيق أحكامها ، وبيّنت المقصود بالحجز التحفظي ، ونصت على حالات عدم جوازه وأحوال رفعه ، وتضمنت القواعد الخاصة بالتصديق عليها والأنضمام إليها وتعديلها ونقضها.

ثامناً - الاتفاقية المتعلقة بالجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن المركبات الهوائية الموقعة بمدينة طوكيو عام 1962م (2):

كانت هذه الاتفاقية وليدة مجهودات مضمّنية ودراسات مستفيضة بدأت في مستهل القرن العشرين باقتراحين قدمهما الفقيه (بول فوشى) الى معهد القانون الدولي عامى 1902 و1910م . وبعد العديد من الاجتماعات التي عقدت في فيرونا وباريس وجنيف وفرانكفورت وموناكو وبراغ فيما بين عامى 1910 و1922م ، تمكنت اللجنة القانونية الدولية للطيران من وضع تقنين للجو خصص الفصل السادس من الكتاب الثانى منه لعلاج هذه المشكلة .

(1) محمد فريد العرينى. مرجع سابق. صفحة 43 وما بعدها .

(2) Fitzgerald. The Development of International Rules concerning **offences** and certain other acts committed on board aircraft . Annuarie candiende Droit international .V. 1. 1963.Tome I. P .230 .

ولم تحمل الهيئات الدولية المعنية بدراسة القانون الجوى وحدها عبء هذه الجهود ، بل شاركتها فيه العديد من الجمعيات الدولية غير المتخصصة فى شئون هذا الفرع من أفرع القانون ، فقامت جمعية القانون الدولى فى مؤتمراتها المنعقدة فى بيونس ايرس عام 1922م ، واستكهولم عام 1924م ، وليسرن عام 1952م ، وليبروفنيك عام 1955م بدراسة المشروعات وتحليل الملاحظات المقدمة من كبار فقهاء القانون الجوى أمثال (كوبر) و (شوفو) و(كنوث) و (بول دى لابلادل)و (مبير) التى تستهدف وضع حلول موحدة لهذا الموضوع . وفى عام 1935م قام مركز أبحاث القانون الجوى الدولى بهارفارد بوضع مشروع اتفاقية بهذا الشأن .

ثم تبنى عقب ذلك بسنتين معهد القانون الدولى فى دورته المنعقدة بلكسمبورج مشروع الاتفاقية المقدم من العلامة (دى فيشر) لعلاج هذه المشكلة .

كذلك قامت اللجنة التجارية الدولية ، فى مؤتمرها المنعقد بمدينة أمستردام عام 1929م ، بمناقشة المشروع المقترح من جانب (شرايتر) لتنظيم جنسية المركبات الهوائية وما يرتكب على متنها من جرائم وأفعال أخرى .

وساهمت الجمعية الدولية لقانون العقوبات بجهود لا تتكرر فى هذا المجال حيث عرضت على المؤتمر الدولى السابع لقانون العقوبات ، المنعقد بمدينة أثينا فى السادس والعشرين من سبتمبر عام 1957م ، مشروع اتفاقية يستهدف معاقبة ما يرتكب على متن المركبات الهوائية من جرائم .

وفى مؤتمر بان - أميركان السابع ، المنعقد بمدينة مونتفيدو عام 1933م تم وضع مشروع اتفاقية يحدد القواعد المطبقة على هذه الجرائم والجهات المختصة بنظر منازعاتها .

وبعد انشاء منظمة الطيران المدنى الدولية عهد اليها بدراسة هذا الموضوع فقامت بعد اجتماعات متعددة عقدتها فى مكسيكو ومدريد وريودى جانيرو عام 1951م ومونتريال عام 1954م وكراكاس وجنيف عام 1956م ومونتريال عام 1958م وميونخ عام 1959م بوضع مشروع اتفاقية دولية لحكم هذه المسألة ، تم استبدال مشروع آخر به وافقت عليه فى دورتها المنعقدة بمدينة روما عام 1962م ، وعرضته على المؤتمر الدولى المنعقد بمدينة طوكيو فى العشرين من أغسطس عام 1963م الذى انتهت أعماله فى الرابع عشر من سبتمبر ذلك العام بالتوقيع على ما يسمى (بالاتفاقية الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التى ترتكب على متن المركبات الهوائية).

وتتضمن هذه الاتفاقية التى أصبحت واجبة النفاذ فى الرابع من شهر ديسمبر عام 1969م ، سبعة أبواب عالجت الأمور الآتية : نطاق تطبيق الاتفاقية،الأختصاص القضائى بالنظر فى الجرائم والأفعال المرتكبة على متن المركبات الهوائية ، سلطات قائد المركبة الهوائية ازاء هذه الجرائم والأفعال،

الأستيلاء غير المشروع على المركبات الهوائية ، سلطات الدول المتعاقدة والتزاماتها حيال هذه الجرائم والأفعال ، أحكام أخرى متعلقة بتسليم مرتكبي هذه الأفعال والقبض عليهم والتحقيق معهم ، الأحكام البروتوكولية الخاصة بالتصديق على الاتفاقية والأنضمام إليها ونقضها ، وكيفية فض المنازعات الناشئة عنها بسبب تفسيرها .

تاسعاً - الاتفاقية الخاصة بمنع الأستيلاء غير المشروع على المركبات الهوائية الموقعة بمدينة لاهاي في السادس عشر من ديسمبر عام 1970م (1) :

لما كان من شأن الأستيلاء غير المشروع على المركبات الهوائية تعريض أرواح المتعاملين معها لمخاطر جمة كفيلة باعاقبة الأستيلاء الجوى واهدار ثقة الكافة فى هذه الوسيلة من وسائل النقل ، ونظرا لازدياد حوادث الأستيلاء غير المشروع وأعمال التخريب واستعمال القوة المسلحة ضد هذه المركبات والتي وصل عددها فيما بين يناير عام 1969 ويونيو 1970م الى مائة وأثنين وثلاثين حادثة وقعت على مركبات مملوكة لشركات ملاحه جوية تابعة لسبع وأربعين دولة ، كان من نتيجتها ازهاق أرواح ست وتسعين نفسا واصابة سبع وخمسين آخرين ، لكل ذلك طلبت أحد عشر دولة أوروبية من منظمة الطيران المدنى الدولية عقد اجتماع عاجل لبحث هذا الوضع واتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على أرواح مستعملى المركبات الهوائية وتأمين سلامة الملاحه الجوية .

فحكفت هذه المنظمة على دراسة ووضع مشروع اتفاقية دولية تستهدف اعادة الثقة الى الأنفس المهتدة نتيجة لأفعال فرضتها خلافات أيولوجية أو صرخات مشردة ترغب فى دفع الظلم عجز مجتمع الدول الذى شارك فى صنعه عن رفعه ، ثم عرض هذا المشروع على المؤتمر المنعقد بمدينة لاهاي فى الفاتح من ديسمبر عام 1970م ، فأصدره بعد موافقته عليه فى شكل وثيقة دولية تعرف باسم (اتفاقية لقمع الأستيلاء غير المشروع على المركبات الهوائية الموقعة فى السادس عشر من ديسمبر عام 1970م) ولقد حددت هذه الاتفاقية نطاق تطبيقها وبينت الأفعال المعاقب عليها ، وأوجبت على الدول الأطراف فيها توقيع أقصى العقوبات على مرتكبيها واتخاذ الإجراءات اللازمة للقبض عليهم ومحاكمتهم أو تسليمهم ، ونصت على أحكام خاصة بالتصديق عليها ونقضها.

(1) دى دوجلار . المطول . صفحة 695 . الجزء الثانى وما بعدها.

عاشرا- اتفاقية مونتريال لسنة 1971م الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني (1):

لقد اقتصررت اتفاقية لاهاي لعام 1970م على مواجهة الأفعال التي ترتكب على متن الطائرة أثناء طيرانها وذلك بقصد الاستيلاء غير المشروع عليها أو تغيير مسارها بالقوة ، ولذلك كان من الضروري حفاظا على أمن الطيران المدني ومنشأته ، أن يمتد التجريم ليشمل جميع الأعمال غير المشروعة ، بخلاف تلك التي نصت عليها اتفاقية لاهاي المشار إليها آنفا ، والتي تمارس ضد الطيران المدني سواء وقعت هذه الأفعال على متن الطائرة أو من خارجها ، وسواء وجهت ضد الطائرات أو ضد منشآت الطيران المدني .

ولقد تحقق ذلك بمقتضى الاتفاقية ، الموقعة فى الثالث والعشرين من سبتمبر عام 1971م الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني ، وتضمنت الاتفاقية ستة عشر مادة باللغات الفرنسية والإنجليزية والأسبانية والروسية ، تناولت الموضوعات الآتية: الأفعال المجرمة، الزام الدول بتوقيع عقوبات صارمة على مرتكبيها ، نطاق تطبيقها ، الزام كل دولة باتخاذ التدابير المتعلقة باختصاصها بهذه الأفعال ، القبض على مرتكبي هذه الأفعال والتحقيق معهم وتسليمهم ، الزام الدول المتعاقدة باتخاذ التدابير والأجراءات الضرورية لمنع وقوع هذه الأفعال ، التعاون بين الدول قضائيا بخصوص الأجراءات الجنائية المتعلقة بهذه الأفعال وابلإغ منظمة الطيران المدني الدولي بالظروف المحيطة بالفعل المرتكب والتدابير المتخذة بشأنه وفى مواجهة مرتكبيه ، اخضاع المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الاتفاقية فيما بين الدول للتحكيم وفى حالة عدم الاتفاق على تشكيل هيئة التحكيم احالة الأمر الى محكمة العدل الدولية ، اجراءات التصديق على الاتفاقية وسريانها ونقضاها .ولقد دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ اعتبارا من 26 يناير عام 1973م .

الفرع الثانى : الفقه وأحكام القضاء

الفقه والقضاء مصدران ثانويان للقانون الجوى ، فلا يختلف دورهما فى نطاقه عن ذلك الدور الذى يقوم به فى بقية أفرع القانون الأخرى .

ومع ذلك فان ما يتمتع به القانون الجوى من ذاتية تتمثل على وجه الخصوص فى

نزعة قواعده الى الوحدة على الصعيد الدولي أضفى على هذين المصدرين أهمية خاصة .

فالقاضي الوطنى يتعين عليه أن يتجرد من التعصب لنظامه القانونى الداخلى ، بما يحتويه من مبادئ ومناهج للتفسير ، وهو بصدد تفسير قاعدة موحدة . كما يتعين عليه كذلك عند تفسيره لنصوص اتفاقيات القانون الجوى أن يأخذ بعين الاعتبار تفسير القضاء فى الدول الأخرى حتى لا تجئ التطبيقات القضائية متضاربة ، وتصبح الوحدة التى هى غاية هذه الاتفاقيات ، مجرد وحدة شكلية أكثر منها موضوعية (1)

أما الفقه ، فالدور المنوط به هو الدراسة التحليلية المقارنة للتطبيقات القضائية للنصوص الدولية الموحدة ، ومحاولة التوفيق بين ما تعارض منها وصهرها فى بوتقة واحدة ، وإرشاد القضاء إليها، لكى تبقى النصوص الدولية الموحدة قائمة فى مظهرها الشكلى والموضوعى .

كما ينبغى عليه أيضا متابعة تقويم النصوص القائمة على ضوء التطور التقنى الهائل ، والتنبيه الى غير الصالح منها لئتم الغاؤه أو تعديله ، حتى لا يتخلف القانون ، أو يفصل عن الواقع .

الفرع الثالث : التشريعات الوطنية

تعمل التشريعات كأطر مرجعية لحماية حقوق المواطن الأساسية ، ويهتم الدين الإسلامى الحنيف على وجه الخصوص أيضا اهتماما بحماية حق الإنسان فى الحياة ، وحقه فى سلامة جسمه، وحماية الملكية الخاصة فى المال، والعرض ، والعقل ، والنفس ، والنسل وهى ما تعرف بالمصالح الكلية فى علم المقاصد ، مقاصد الشريعة الإسلامية، وكذلك ما يحمى متاعه فى حله وترحاله ، وفى هذا الإطار يحرم الإسلام التسبب فى القتل سواء أكان ذلك عمدا أو خطأ بسبب الأهمال والرعونة ، ومن هنا تأتى التشريعات التى تحمى الأنفس والتى يقتضى مجرد التهاون فيها اتخاذ اجراءات قانونية وجزائية لمعاقبة الفاعلين أو المتسببين وان لم يؤد هذا التهاون الى الأضرار بالنفس، أو المال ، أو غير ذلك وتأتى التدابير الاحترازية لمنع وقوع هذه الأضرار وهناك ادارة متخصصة تسمى ادارة التحقيقات ومنع الحوادث تتبع للإدارة العامة للهيئة العامة للطيران المدنى السودانى ، مهمتها دراسة أسباب الحوادث وتحليلها ووضع الترتيبات الضرورية التى تكفل تفادى تكرار مثل هذه الحوادث فى المستقبل .

ونسبة لأن النقل الجوى محفوف بالمخاطر ، وبالرغم من أن اكتشاف الطائرة قد لعب دورا كبيرا فى تسهيل السفر ، ولكنه جلب معه الكثير من المخاطر الكبيرة أيضا ، ولذلك استنتت الشريعة الإسلامية رخصا كثيرة فى السفر للمسلم الأخذ بها بغرض التخفيف على المسافرين من المشاق التى يجلبها له السفر، مثل قصر الصلاة، وتأجيل الصوم للمسافر ، وترتيبها على الأحساس العالمى بمخاطر السفر فقد فرض القانون الدولى على متعهدى النقل عدة تشريعات بقصد حماية المسافرين فى ترحالهم ، والقاطنين فى

(1) رفعت فخرى . الوجيز فى النقل الجوى . القاهرة . صفحة 51 وما بعدها.

حلهم ، وتحمى كذلك المسافرين الآخرين على الطائرات الأخرى التى تطير فى الجو بجانب هذه الطائرة ، ذلك أن الفضاء أصبح يضم الآن وفى وقت واحد أكثر من طائرة ، بل آلاف الطائرات تطير فى نفس الوقت فى اتجاهات وارتفاعات متداخلة ومتقاطعة ، بل وأكثر من ذلك تهدف التشريعات الدولية لحماية الآخرين (الطرف الثالث) من غير المسافرين، أولئك الأمنيين القابعين على سطح الأرض لحمايتهم من أن تسقط عليهم طائرة أو جزء منها متسببة بذلك فى الأذى والأضرار بهم وبممتلكاتهم .

ولقد صدرت فى السودان عدة تشريعات تحكم وتنظم عمليات النقل الجوى منها أمر الملاحة الجوية رقم (1) لسنة 1948م ، وقانون الخدمات العامة للطائرات لسنة 1959م ، ولائحة تسجيل الطائرات لسنة 1961م ، وبموجب هذه القوانين صدرت عدة لوائح ، منها لائحة رسوم الهبوط لسنة 1958م ، ولائحة رسوم التراخيص لسنة 1966م ، والتعديلات التى طرأت عليها فى الأعوام 1985م و 1986م و 1987م ، ولائحة الملاحة الجوية لسنة 1993م . ثم تلى ذلك صدور قانون الطيران المدنى لسنة 1960م ، وتم الغاؤه والأستعاضة عنه بقانون الطيران المدنى لسنة 1999م الذى صدرت بناء عليه عدة لوائح منها لائحة الملاحة الجوية السودانية لسنة 2000م.

ولقد كانت عمليات الطيران المدنى فى السودان فى السابق تتبع لوزارة الاتصالات والسياحة ، ولقد كان الطيران المدنى قسما من أقسام تلك الوزارة ، الى أن صار الطيران المدنى هيئة عامة حاليا ، تسمى الهيئة أو السلطة العامة للطيران المدنى السودانى وهو الجهة الوحيدة المنوط بها قانونا تنظيم عمليات الطيران والنقل الجوى فى السودان (1) .

(1) المادة 6 من قانون الطيران المدنى لسنة 1999م الفقرة 2.

المبحث الثانى

سمات القانون الجوى

لطالما كان التعريف المتفق عليه للقانون الجوى يركز على المركبة الهوائية كان حتميا أن يتأثر بما تتمتع به هذه المركبة من صفات : فنظرا لحدائثة صنعها ، واستثنائها وانفرادها بسرعة لم تتيسر لغيرها من المركبات برية كانت أو بحرية وانطوائها على خطورة لا يمكن اغفالها اتسم هذا الفرع من القانون بالجدة والدولية والطابع التنظيمى الملزم .

المطلب الأول : حداثة القانون الجوى وجدته

ظل الإنسان منذ أزمان سحيقة يحلم بركوب الفضاء والتحليق بعيد كالطيور وكما هو معروف فان أولى محاولات تحقيق هذا الحلم ترجع الى العالم العربى أبى القاسم العباس بن فرناس وأبى نصر اسماعيل بن حماد المشهور بالجوهري والذين حاولا الطيران بأجنحة قماش فى سماء مدينة قرطبة ونيسابور فى القرنين الثالث والرابع للهجرة (1).

وكانت هنالك قبل ذلك محاولات عديدة للطيران (2) . وظهرت بصورة جلية مع مطلع هذا القرن الذى تكشفت فيه الاستعمالات المختلفة للمركبات الهوائية وما تنطوى عليه من خطورة بالغة ، الحاجة الماسة الى وضع قواعد قانونية لحكم حركة واستعمال هذه الوسيلة الجديدة وما ينشأ عنها من وقائع وعلاقات قانونية ، وتم ذلك بالفعل فى صورة تشريعات وطنية ودولية بدأت فى الظهور بشكل مضطرب بعد أن وضعت الحرب العالمية الأولى أوزارها رغم ما يدعيه البعض من وجود هذه القواعد قبل ذلك التاريخ بزمان طويل مدللين على ذلك بالأمر الصادر من مديرشرطة باريس بتاريخ 23 أبريل عام 1784م بشأن الترخيص بصناعة واطلاق البالونات وغيرها من الآلات الطائرة . ولقد شهدت فترة ما بين الحربين ثورة تشريعية فى مجال القانون الجوى على الصعيدين الوطنى والدولى بلغت ذروتها بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية لا سيما بعد أن اتضح أهمية الدور الذى لعبته هذه المركبة ابانها والذى يمكن أن تلعبه بعد ذلك فى فترات السلم (3) .

(1) محمد فريد العرينى. مرجع سابق.صفحة 11 .

(2) ويقال أن أولى محاولات الطيران ترجع الى ما قبل هذا التاريخ بزمان بعيد ، حيث تذكر الأساطير اليونانية أن مينوس ملك جزيرة كريت كلف المهندس المعمارى دانيال وابنه ايكاروس باقامة بناء ليسجن فيه زوجته الملكة باسيفيه عقابا لها على خيانتها له،

(3) Gerard Cas. Les sources du Droit de transports.Paris. L.G.D.J. 1964.P.115.et

المطلب الثاني : الطابع الدولي للقانون الجوى

ولما كانت المركبة الهوائية تستأثر بسرعة كبيرة تمكنها من عبور الحدود السياسية بين الدول فى زمن قصير تعجز عن تحقيقه غيرها من المركبات اعتبرت وبحق أداة اتصال دولى وقارى، وأصبح المجال الدولى فى الغالبية العظمى من الحالات ، البيئية الطبيعية لنمو نشاطها. لذلك استشعر القانون الجوى منذ نشأته الحاجة الى حلول قانونية دولية موحدة لحكم المسائل التى تدخل فى صميم اختصاصه. تلك الحلول التى يترتب على اغفالها تغيير النظام القانونى الذى تخضع له العلاقات الناشئة عن استعمال هذه المركبة كلما عبرت حدود الدولة الى دولة أخرى . ولا يخفى ما ينطوى عليه هذا التغيير من نتائج سيئة : فهو من ناحية يؤدى الى تعدد الأحكام القانونية التى تنظم هذه العلاقات . وليس من شأن هذا التعدد تحقيق الأمن القانونى أو ضمان استقرار المراكز القانونية. وهو من ناحية أخرى يهدر كل قيمة فعلية لمبدأ عدم جواز العذر بجهل القانون (1).

لذا اتجهت الدول غداة ظهور هذه المركبة الى تنظيم حركتها واستعمالها وما ينجم عنها من وقائع أو علاقات قانونية، فى اتفاقيات دولية . ولقد اقترن هذا الاتجاه باتجاه آخر على الصعيد الداخلى تمثل فى قيام كل دولة اما بتنسيق قواعد قانونها الجوى الداخلى على ضوء المبادئ والقواعد التى وضعتها هذه الاتفاقيات وهذا ما يعرف بظاهرة الاستمالة أو الانجذاب أو بتبنى احكام هذه الاتفاقيات لتصبح هى ذاتها قانونها الوطنى الخاص. وهذه ما يعرف بظاهرة التأميم . وذلك بهدف القضاء على ما يمكن أن يؤدى اليه تعايش هذه الاتفاقيات مع القوانين الوطنية المختلفة عنها من ازدواج القواعد القانونية . ولقد أدت هذه الاتجاهات الى وصول القانون الجوى مرتبة من التوحيد الدولى ، سوء أكان هذا التوحيد منصبا على قواعد القانون الخاص أم متعلقا بقواعد القانون العام ، لم يصل لها قانون آخر من قبل . ودفع الطابع الدولى لهذا القانون وما يقتضيه من توحيد القوانين الداخلية الوطنية كثيرا من الفقهاء الى المناداة بضرورة انشاء هيئة قضائية دولية يوكل اليها مهمة رفع التعارض بين التفسيرات المتباينة التى تعطىها محاكم الدول المختلفة لنصوص اتفاقيات القانون الجوى. وايجاد التفسير الملائم الذى يكفل بقاء التوحيد الشكلى والموضوعى للقواعد القانونية التى تضمنتها هذه النصوص (2).

المطلب الثالث : الطابع التنظيمى الأمر للقانون الجوى

ونسبة لما يحيط بالمركبة الهوائية من مخاطر ولما ينطوى عليه هذا الاستعمال من خطورة قد تصل الى حد عدم المشروعية كاستعمالها مثلا فى تجارة المخدرات وتهريب الأسلحة والممنوعات والتجسس،

(1) هنرى كوانيه . مرجع سابق . صفحة 5.

(2) P.Chauveau .Droit Aeriene.Paris.1951.P.14. &(2) (2)

اتخذ القانون الجوى دوليا كان أو وطنيا طابعا لأثريا أمرا فى المجال الدولى لم يترك للمشروع الوطنى الحرية الكاملة فى سن التشريعات المنظمة لحركة واستعمال هذه الوسيلة بل تدخلت المعاهدات الدولية والاتفاقيات الثنائية لوضع قواعد أمره تكفل أمن وسلامة هذه المركبة الناشئة وجمهور المتعاملين معها وتقضى فى نفس الوقت على ما تنطوى عليه من خطورة بتحريم استعمالها فى أغراض غير مشروعة وتذلل كل الصعوبات التى قد تعوق نموها وازدهارها . فحددت هذه المعاهدات أو الاتفاقيات ما للدول أن تفعله بمطلق ارادتها وما عليها أن تقوم به طبقا للتنظيمات المنصوص عليها فى هذه الاتفاقيات ، أو المعاهدات، أو التى تضعها الهيئات المختصة التى أنشأتها تلك الاتفاقيات وأوكلت إليها هذه المهمة.

هذا ولقد تدخل المشرع فى المجال الداخلى بنصوص ملزمة ليس فقط لتحديد الشروط الملزمة واللازمة لبناء المركبات الهوائية وتجهيزها والمواصفات المطلوبة فى المرافق الضرورية لتسييرها بل كذلك لحماية ضحايا الوقائع المادية أو الأطراف الأخرى فى العلاقات القانونية الناشئة عن استعمال هذه المركبات واستغلالها . لكل ذلك فقد قيل وبحق ، ان الطابع اللاتحى للقانون الجوى وصيغته الأمرة قد تقاوما ومرجع ذلك الى ما يحيط باستعمال هذا النوع من المركبات من مخاطر جمة وما يمكن أن يكمن فيه من خطورة تركت آثارها وبصماتها على جميع تشريعات هذا الفرع من أفرع القانون والتى تسعى كلها الى تحقيق هدف واحد هو ضمان السلامة بمعناها الواسع (1).

المطلب الرابع : ذاتية القانون الجوى

لقد قام البعض من الفقهاء(2) بانكار كل ذاتية وتميز للقانون الجوى ، ووصفوه بكونه لا يعدو أن يكون مجرد تطبيق لأحكام القانون البحرى على الملاحة الجوية. ولقد انتصرت إيطاليا لهذا الرأى الى حد أن المشرع الإيطالى قد اصدر عام 1942م تقنيناً للملاحة يضم القواعد القانونية البحرية والجوية معا. ويسوق أصحاب هذا الرأى للتدليل على صحة ما أرتؤه ما يلى :

- ان القانونين يجدان أساسهما فى فكرة المخاطر التى تتعرض لها أداتا الملاحة الجوية والبحرية بعد انفصال كل منهما عن الأرض.

- ان الرحلتين البحرية والجوية تتميزان غالبا بالطابع الدولى . وذلك لأن المجال الدولى صار فى الغالبية العظمى من الحالات ، هو البيئة الطبيعية لنمو نشاط كل من السفينة والطائرة.

(2) R. Malezieux, Essai sur le characters et sur la nature du Droit Aerien, R.F.D.A. 1948.P. 37. N.M.Mateno 25.

- تابعى المجهز الجوى مثلهم مثل تابعى المجهز البحرى يباشرون أعمالهم بعيدا عنه ويتمتعون فى مواجهته باستغلال كبير نظرا لتعذر رقابته عليهم وأشرافه.
- ان مسؤولية الناقل الجوى تكاد تتطابق مع مسؤولية الناقل البحرى من حيث القواعد الحاكمة لكل منهما ومن حيث تمتع هذه القواعد بالصفة الأستثنائية بالقياس الى القواعد العامة فى المسؤولية المدنية.
- ان التشابه كبير بين النظام القانونى لكل من الطائرة والسفينة .
- ان الملاحة الجوية شأنها شأن الملاحة البحرية ترتبط ارتباطا وثيقا بأمن الدولة وسلامتها(1)

الا أن مثل هذا التشابه لايعنى بالضرورة لدى أنصار ذاتية القانون الجوى ان هذا القانون ينبغى أن يعيش فى كنف القانون البحرى .يستعير أنظمتهم ويقتبس وسائله فى التفسير ويستعين بأحكامه كلما نضبت النصوص فيه . بل يتعين أن تستبعد التبعية بين هذين الفرعين من فروع القانون ، ذلك أن أصول القانون البحرى ترجع الى أعراف قد تكونت فى بيئة بحرية وهى بالضرورة تختلف بطبيعتها عن البيئة الجوية التى تتعلق بها أحكام القانون الجوى ، هذه الأحكام تجد مصدرها فى التشريع ذلك أن القانون الجوى نظرا لحدائثة المركبة الهوائية ولد مكتوبا لا يعرف غير التشريع مصدرا لأحكامه، ولم يجد الوقت الكافى حتى تتكون فى رحابه أعراف قانونيه يمكن أن تشكل مصدرا اضافيا لمصادر القانون الجوى .

ومما يحتم هذا الأستغلال ويزكيه الأختلاف الكبير بين سرعة الطائرة وسرعة السفينة ، فالطائرة معلوم أنها تتمتع بسرعة فائقة لم تتيسر من قبلها لمركبة برية كانت أو بحرية، ومن البدهى أن تقتضى هذه السرعة المذهلة نظرا للمخاطر الهائلة التى تتولد عنها تنظيم الكثير من أحكام القانون الجوى.وفى مقدمتها أحكام النقل بأسلوب يختلف عن اسلوب القانون البحرى (2).

ولطالما أن استغلال القانون الجوى عن القانون البحرى قد أصبح اليوم حقيقة مؤكدة ماثلة لا تخطؤها العين ، فان مسألة تبعيته للأحكام العامة الواردة فى القانون المدنى والقانون التجارى لا تزال تثير بعض الجدل الفقهى ، اذ يتسأل الفقه عما اذا كان ينبغى على المشرع وهو بصدد تنظيم مسألة من مسائل القانون الجوى التقييد بالمبادئ العامة المعمول بها فى القانون الداخلى، أم أنه يكون له الألتفات عنها واهمالها اذا كان من شأن التأثير بها أن يتبنى حلولا لا تتمشى ومصلحة الملاحة الجوية.

(1) دى جوجلار. المطول فى القانون الجوى . الجزء الأول. الطبعة الثانية 1989. صفحة 40 وما بعدها.

(2) شوفو. القانون الجوى . صفحة 17. فقرة 12 وما بعدها. كذلك : ليتفين. مرجع سابق. صفحة 18 و 19. كذلك راجع : دى جوجلار. المطول. الجزء الأول. صفحة 61 وما بعدها. كذلك راجع : رفعت فخرى. مرجع سابق. صفحة 48 وما بعدها. كذلك راجع فى هذا الشأن : ماتيسكومات. فقرة 25 وما بعدها.

وإذا ما تعلق الأمر بتفسير نص من نصوص هذا القانون أو بالأجتهاد لاستحداث حل لمشكلة سكت عن تنظيمها ، فهل ينبغي أن يدور التفسير أو الاجتهاد فى نطاق المبادئ العامة فلا يجاوزها ولو أدى الأمر الى تبنى حلول لا تتفق ومقتضيات الملاحة الجوية ؟ وبعبارة أخرى هل ينبغي أن يظل القانون الجوى مرتبطا بالمبادئ العامة المعمول بها فى القانون الداخلى أم يتعين على العكس من ذلك الاعتراف له بكيانه القائم بذاته واستقلاله عن غيره من فروع القانون ، بل وعن المبادئ العامة ذاتها ، تحقيقا لمصلحة الملاحة الجوية ؟ ويذهب معظم الفقهاء الى ضرورة تمتع القانون الجوى بذاتية وكيان مستقل عن غيره من فروع القانون ذلك أنه يتعلق بالمجال الجوى وهو بيئة غريبة عن البيئتين البرية والبحرية اللتين ظل النشاط البشرى محصورا فيهما الى وقت قريب فأملنا عليه مبادئ قانونية منبثقة منهما ومتفقة وحاجاتهما، ومن غير المقبول أن يكون لهذه المبادئ سلطان على بيئة كانت مجهولة عند وضعها ، لا سيما اذا كان من شأن التشبث بها الأخذ بحلول لا تلائم البيئة الجديدة. فينبغى اذن والحال كذلك أن يتحرر القانون الجوى من سيطرة المبادئ العامة فى القانون الداخلى فيكون له استقلال يتيح له خلق مبادئ عامة جديدة نابعة من بيئته ومستجيبة لحاجاتها.

ذلك فضلا عن أن قواعد القانون الجوى فى تطور مستمر بالنظر الى علاقتها الوثيقة بالتقنية فى مجال الطيران الذى يتطور بشكل مذهل بما يستتبعه ذلك من استحداث مشاكل جديدة تحتاج الى حلول قانونية لمواجهةها. ومن توالى مشاكل قائمة تتطلب مراجعة للحلول الحاكمة لها. وفى ربط القانون الجوى بمبادئ الشريعة العامة ووصف لقواعده بالتخلف عن ملاحقة الواقع الذى تنظمه.

ان الطابع الدولى الذى يتسم به القانون الجوى يستلزم توحيد قواعده على الصعيد الدولى، واتباع منهج مستقل فى تفسيرها بمعزل عن مناهج التفسير الوطنية التى تختلف من دولة الى أخرى تبعا لاختلاف نظمها ومفاهيمها القانونية حتى لا تتباين التفسيرات وبالتالي الحلول الخاصة بالمسألة الواحدة بحيث يصبح التوحيد مجرد قوقعة جوفاء فارغة من المضمون ولن يتأتى ذلك الا بالاعتراف لهذا القانون بالاستقلال وعزل قواعده عن القانون الداخلى لكل دولة .

فالقواعد الموحدة تدين بوجودها الى الرغبة الملحة فى القضاء على الخلاف والتباين بين النظم القانونية المختلفة. لذا كان من غير المقبول أن تتبع تلك القواعد قواعد القانون الوطنى التى كان تباينها بالذات سببا فى وضع هذه القواعد الموحدة (1).

ولقد لاحظ هؤلاء الفقهاء أن هذا الاستقلال قد تحقق فعلا الى مدى بعيد، لأن الغالبية العظمى من أحكام القانون الجوى مستمدة من اتفاقيات دولية ، ولم تقم هذه الاتفاقيات وزنا عند اختيار قواعدها الا

(1) رفعت فخرى . مرجع سابق. صفحة 51.

لضرورات الملاحة الجوية .وأعرضت عن القواعد العامة والنظريات الفقهية السائدة فى القوانين الداخلية. الأمر الذى جعل للقانون الجوى وضعا خاصا وحقق له استقلالا لا يتمتع به أى فرع آخر من فروع القانون ، ويرى هؤلاء الفقهاء أن تدعيم هذا الأستقلال ودوامه لن يتأتى الا بتفسير أحكام الأتفاقيات الدولية على ضوء الضرورات العملية التى أملتها. حتى ولو أدى اتباع هذا الأسلوب فى التفسير الى الخروج عن منطق القواعد العامة المعمول بها فى الدولة)⁽¹⁾.

(1) شوفو.القانون الجوى .باريس.1951م.فقرة 14. ص18 وما بعدها.

المبحث الثالث

العلاقة بين القانون الجوى وبعض القوانين الأخرى

لتوضيح العلاقة بين القانون الجوى وبعض القوانين الأخرى الوثيقة الصلة بالقانون الجوى ، والتي تتضاءل الحدود الفاصلة بينها وبين القانون الجوى لدرجة تؤدي الى الخلط بينهما ، رأينا أن نستعرض الملامح الرئيسية والتي يمكن عن طريق معرفتها التفرقة بين تلك القوانين والقانون الجوى . عليه ، سوف نستعرض فى المطلب الأول للعلاقة بين القانون الجوى والقانون الخاص ، وذلك فى ثلاثة فروع ، الفرع الأول نتناول فيه القانون الخاص وفروعه ، والفرع الثانى خصصناه لتناول التفرقة بين القانون الخاص والقانون العام ، أما الفرع الثالث فقد تناولنا فيه العلاقة بين القانون الخاص ومبادئ الشريعة الإسلامية ، ثم فى المطلب الثانى نتعرض لتوضيح العلاقة بين القانون الجوى والقانون البحري.

المطلب الأول : القانون الجوى والقانون الخاص

الفرع الأول : القانون الخاص وفروعه

يقصد بالقانون العام الداخلى مجموعة القواعد القانونية التي تحكم العلاقات المتصلة بحق السيادة فى الجماعة داخليا وليس خارجيا، بمعنى أن القواعد التي تحكم ما يتصل بالسيادة الداخلية فى الدولة دون السيادة الخارجية فى علاقات الدولة بغيرها من الدول ، وتندرج تحت القانون العام الداخلى فروع مختلفة تبعا لاختلاف الموضوعات التي ينظمها وهى القانون الدستوري، والقانون الادارى، والقانون الجنائي، والقانون المالى.

والقانون الخاص هو ذلك الفرع من القانون الذي ينظم علاقات الأفراد فيما بينهم سواء أكانت هذه العلاقات علاقات أسرية أم علاقات مالية، فالقانون الخاص هو مجموع القواعد التي تحكم العلاقات بين الأفراد بوصفهم أفرادا أو بمعنى أدق مجموع القواعد التي تحكم العلاقات التي لا تتصل بحق السيادة أو تنظيم السلطة العامة فى الجماعة ، فالدولة حين تدخل فى علاقات بصفتها شخصا معنويا عاديا لا بصفتها صاحبة السيادة والسلطان فى الجماعة تحكمها قواعد القانون الخاص لا قواعد القانون العام.

والقانون المدني هو أهم فرع من فروع القانون الخاص بل هو الأساس الذي تفرعت عنه سائر الفروع، غير أن ثمة فروعاً أخرى تفرعت منه لتحكم علاقات وموضوعات معينة ظهرت الحاجة إلى وضع قواعد خاصة بها غير قواعد القانون المدني، نظرا لاتصالها بمهنة أو نشاط معين، كالقانون التجاري والقانون البحري والقانون الجوى وقانون العمل والقانون الزراعي والى جانب هذه الفروع يوجد فرع آخر من فروع القانون الخاص هو القانون الدولي الخاص، وقد دعت الحاجة الى ظهوره

لبيان القانون الواجب تطبيقه في شأن العلاقات القانونية ذات العنصر الأجنبي وتحديد مدى ولاية المحاكم الوطنية بالنسبة لهذا الفرع من العلاقات، هذا فضلا عن وجود فرع آخر هو قانون المرافعات المدنية والتجارية وهو قانون شكلي أو اجرائي، وعليه لم يبق فرع من فروع القانون الخاص إلا القانون المدني وهو يعد ليس بالفرع الهين بل يمكن وضعه في كفة ووضع سائر الفروع في كفة أخرى (1).

ولا ترجع أهميته فقط إلى أنه أقدم القوانين ويمثل الصورة الأولى للحياة المنظمة في الجماعة و أن الفروع الأخرى تالية عليه في التاريخ وأن معظمها عاش في كنفه قبل أن يستقل ولكن هذه الأقدمية تتمثل أيضا في أنه لا يزال القانون الأصل أو الشريعة العامة . ذلك أن القانون المدني يحكم علاقات الأفراد فيما بينهم بصفة عامة (2).

وترتب على ذلك أنه إذا لم توجد قاعدة تحكم مسألة معينة من المسائل الداخلة في فروع القانون الخاص الأخرى فإنه يجب الرجوع في شأنها إلى ما يقرره القانون المدني ويطبق الحكم الذي يقضى به ما لم يظهر أن هذا الحكم لا يتفق وطبيعة القواعد التي يتضمنها ذلك الفرع من فروع القانون الخاص. وبهمنا من أفرع القانون الخاص بوجه خاص القانون الجوي، عليه سنعرض له بشيء من التفصيل ذلك أن القانون الجوي هو موضوع هذه الدراسة.

درج الفقهاء على وضع القانون الجوي ضمن دراستهم للقانون التجاري والذي بدوره يقع كقسم هام من أقسام القانون الخاص، وكما سبق القول فإن القانون الخاص هو ذلك القسم الذي يحكم وينظم علاقات الأفراد بعضهم ببعض أو علاقات الدول والأشخاص عندما تتعامل الدولة تعامل الأشخاص العاديين أو تكون الدولة طرفا من أطراف العلاقة بينها وبين الأفراد العاديين بحيث لا يكون هنالك تمايز أو سمو للدولة على الأفراد العاديين وحيث تتساوى المراكز القانونية كأن توجر الدولة أو تبيع أو تشتري وفي هذه الحالة يحكم التصرفات القانون المدني أو قانون الإجراءات الساري، ويشمل مصطلح الأشخاص هنا الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين .

وبما أن القانون المدني هو أقدم القوانين وكان لوقت قريب ينظم أغلب المواضيع، إلا أنه نسبة لأهمية التجارة وتشعبها وتطلب إجراءاتها نوعا من المرونة والسرعة أفردت التشريعات لها القانون التجاري، والتجارة قد تكون بحرية، أو برية، أو جوية (3).

(1) رفعت فخرى . مرجع سابق. صفحة 53.

(2) شريف الشيخ إدريس. المدخل للعلوم القانونية. جامعة النيلين. الخرطوم. الطبعة الأولى 1995م صفحة (87).

(3) رفعت فخرى . مرجع سابق. صفحة 53

ويظهر من التسمية أن الموجود في السودان كان حتى عام 1999م هو القانون الجوي لسنة 1960م وهو الذي كان يطبق على كل المسائل المتعلقة بالملاحة الجوية. ولقد تم إلغاؤه بموجب قانون الطيران المدني لسنة 1999م وأصبح المعمول به حالياً لتنظيم العمليات الجوية في السودان يسمى بقانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م ، وما يدرس في الجامعات السودانية حالياً منهج قديم ما زال متمسكا بتسمية القانون الجوي كأثر لم يتم الانعتاق منه وترجمة حرفية لاسم القانون الملغى، القانون الجوي لسنة 1960م .

ويري الباحث أنه قد تم إدخال تعديلات طفيفة في منهج جامعة النيلين لمادة القانون الجوي، بحيث صارت تتضمن الإشارة للكثير من مواد قانون الطيران المدني الساري وهذه لفئة ممتازة تحمد لأساتذتنا الأجلاء بالجامعة المعنية، ولكنها تحتاج لتضافر جميع الجهود لتعميم المنهج الجديد في جميع الجامعات والكليات التي تهتم بدراسة هذه المادة، إذ لا معنى للمواصلة في تدريس قانون ملغى، وترك القانون الساري.

وعليه يصبح من غير المناسب الإبقاء على اسم المنهج بالقانون الجوي، ثم انه تعبير غير دقيق، ذلك أن الجو يضم أصنافاً وأشكالاً مختلفة من الأنشطة، على رأسها النشاطات والعمليات الحربية وهذه مستثناة⁽¹⁾ من انطباق هذا القانون عليها حيث يحكمها قانون قوات الشعب المسلحة والدفاع الجوي، وغيرها من الأنشطة التي تخرج عن كونها تابعة للطيران المدني، ويعرف قانون الطيران المدني المذكور في صدره ماهية الطائرة المدنية، ونرى ضرورة ملحة لتغيير اسم المنهج ليصبح قانون الطيران المدني ليكون قاصراً على دراسة قواعد قانون الطيران المدني والذي يدرس الجزء الكبير منه، خاصة ما يتصل بالاتفاقيات الدولية كاتفاقية شيكاغو لسنة 1944م، يدرس حالياً في كلية علوم الطيران بالخرطوم بحري. ومركز التدريب الخاص بالهيئة العامة للطيران المدني، ومركز تدريب الخطوط الجوية السودانية الأخرى .وبقية كليات علوم الطيران الأخرى .

وموقع قانون الطيران المدني كأحد أفرع القانون التجاري محل نظر، حيث أنه بهذه الوضعية يصنف كقسم من أقسام القانون الخاص. رغماً عن كونه يضم عدداً كبيراً من مجالات القانون العام.

وبما أن القانون الجوي هو مجموعة القواعد والأحكام التي تنظم الملاحة الجوية والتجارة الجوية فقد صيغت معظم قواعده في صيغة اتفاقيات دولية. وان اتصال هذا الفرع بالقانون العام أشد ، فالرقابة

(3) قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م المادة (3) الفقرة (2) .

على الطيران، وتنظيم المطارات وأدارتها، وتعيين جنسية الطائرة كلها تعتبر من موضوعات القانون العام (1) .

ويري الباحث أن قانون الطيران المدني ذو طبيعة مختلطة، شأنه في ذلك شأن قانون المرافعات. حيث تشمل مصادره التشريعات الداخلية، والمعاهدات والاتفاقيات الدولية، وهو ينطبق على المشتغلين في مجال الطيران المدني فقط ، و لا شأن لغير المشتغلين في مجال الطيران المدني بقواعده .

وتنطبق قواعده دون غيرها من القواعد العامة كالقانون الجنائي مثلا ، حيث يجيء تطبيق قواعده وتحديد المواد الواردة في الفصل الرابع عشر منه – الجرائم التي ترتكب ضد أمن الطيران وسلامته – (2) والمواد المتعلقة بالعقوبات (3) باعتبارها مواد تجرم بعض الأفعال وتحدد لها عقوبات واردة بقانون خاص.

عليه يلاحظ الباحث أن قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م من ناحية يضم مواضيع ذات صلة وثيقة بالقانون العام ، ومن ناحية أخرى يضم مواد ذات صلة وثيقة بالقانون الخاص. ومن المستحسن تصنيفه على أنه من القوانين ذات الطبيعة المختلطة .

وبما أن القانون الوضعي بصفة عامة هو مجموعة القواعد القانونية السارية في بلد معين وفي زمان معين ، أو هو مجموعة القواعد القانونية التي تعتبر في عصر معين من عصور تأريخ شعب معين ملزمة لأعضاء الجماعة السياسية بصرف النظر عن كون هذه القواعد صادرة عن إرادة صريحة أو ضمنية لأعضاء هذه الجماعة، وتعتبر الجماعة السياسية التي تسود فيها هذه القواعد مجتمعا له حياته الخاصة وطابعه الذي يميزه تماما عن بقية المجموعات البشرية المشابهة، ولكل دولة قانونها الوضعي الخاص بها.

الفرع الثاني: القانون العام والقانون الخاص

(1) شريف الشيخ إدريس. المدخل للعلوم القانونية. صفحة 88.

(2) قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م المواد 142، و143، و144، و150، و151.

(3) قانون الطيران المدني السوداني. مرجع سابق. المواد 152، و153، و154، و155، و156

يعتبر تقسيم القانون إلى قانون عام وقانون خاص من أهم تقسيماته، وتقسيم القاعدة القانونية على هذا النحو معروف منذ القدم، فقد قال به الرومان واعتبروه الأساس للقانون . (1)

ويطلق القانون العام على مجموعة القواعد القانونية التي تنظم كيان الدولة والعلاقات التي تكون الدولة طرفا فيها باعتبارها صاحبة سلطان، وبعبارة أخرى القانون العام هو مجموعة القواعد التي تبين نظام الدولة الاساسى، والتي تنظم العلاقات التي تنشأ بين السلطات المختلفة في الدولة، وتلك التي تنشأ بين الدولة وغيرها من الدول أو بينها وبين الأفراد. أما القانون الخاص فيطلق على مجموعة القواعد القانونية التي تنظم علاقات الأفراد فيما بينهم . (2)

القاعدة القانونية تخاطب الشخص سواء أكان طبيعيا أو اعتباريا، وسواء كان عاما أو خاصا ، وفيما يلي نضع معيار التفرقة أي أوجه الخلاف بين القانون العام والقانون الخاص (3) وعلى هدى هذا المعيار نقسم القانون إلى فروع مختلفة. ومن التعريف السابق للقانون العام والقانون الخاص يتضح أن القانونين يختلفان من حيث أطراف العلاقات بينهما، ومن حيث الغرض منهما وموضوعيهما، ثم أنهما يختلفان أيضا من حيث طبيعة قواعد كل منهما كالتى:-

ففي القانون العام نجد دائما أن الدولة أو أحد فروعها طرفا في العلاقة باعتبارها صاحبة السلطان أما الطرف الآخر فقد يكون دولة أخرى أو سلطة من سلطات الدولة أو إحدى هيئاتها. فهناك العلاقات بين الدولة أو بين السلطات والهيئات العامة داخل الدولة، كالعلاقات بين السلطة التنفيذية والسلطة التشريعية. أو العلاقات بين الحكومة المركزية (الاتحادية) والإدارات المحلية (الولايات والمحافظات). وقد يكون الطرف الآخر في العلاقات التي ينظمها القانون العام فردا من الأفراد.

على أنه يلاحظ أن العلاقة بين الدولة أو أحد هيئاتها وبين الفرد لا تكون من علاقات القانون العام إلا إذا كان تدخل الدولة فيها باعتبارها صاحبة السلطان في المجتمع. فالدولة بحكم نشاطها باعتبارها صاحبة السلطان في المجتمع تمارس نشاطا آخر من نوع نشاط الأفراد فهي تتعاقد مثلا بالبيع والشراء والتأجير، وهى تملك أموالا خاصة بها يجوز لها التصرف فيها تصرف العاديين فيما يملكون من أموال. والدولة وفروعها تعتبر في هذا النوع الأخير من النشاط كأي شخص عادى أي من أحاد

(1) الدكتور شمس الدين الوكيل مرجع سابق صفحة (32) وما بعدها .

(2) الدكتور عبد الفتاح عبد الباقي. نظرية القانون. القاهرة. 1959م. صفحة (60) .

(3) شببكة القليوبى . القانون الجوى . 1989 .

الناس ولذلك تعتبر الروابط التي تنشأ من هذا النوع من النشاط روابط خاصة، يحكمها القانون الخاص. لا القانون العام (1).

أما الروابط الخاصة فهي تلك التي تنشأ بين أشخاص متساويين في المركز القانوني أو بين الأشخاص وأحدى هيئات الدولة، لا بوصفها صاحبة السلطان، وإنما بوصفها شخصا عاديا كالأفراد تماما، فلا يكون لها عليهم أي سلطان أو امتياز ولذلك فإن من العقود التي تباشرها جهة الإدارة ما يخضع للقانون الخاص ويسمى بالعقود المدنية أو عقود الإدارة التابعة للقانون الخاص، ويحكمها القانون الخاص وتختص بالنظر فيها المحاكم المدنية، ومنها ما يخضع لأحكام القانون العام وهي المعروفة بالعقود الإدارية (2).

وهكذا نجد أن التفرقة بين العقود الإدارية والعقود المدنية ليس مناطها وجود الإدارة طرفا في العلاقة أو عدم وجودها، إنما مرجعها هو أساس التفرقة الأصلية بين روابط القانون العام وروابط القانون الخاص.

ويرى آخرون إقامة التفرقة على أساس الغرض أي المصلحة المراد تحقيقها فالقانون العام يضم مجموع القواعد التي تستهدف تحقيق مصلحة عامة. بمعنى أن الغاية من القانون العام هي رعاية الصالح العام للامة بتنظيم الحكومة والمرافق العامة. بينما يقتصر القانون الخاص على القواعد التي ترمى إلى حماية المصلحة الخاصة أي المصالح الخاصة للأشخاص (3). واختلاف كل من النظامين في الغاية هو الذي يفسر لنا اختلاف قواعدهما في الطبيعة اختلافا جوهريا.

يستعين اتجاه آخر بمعيار التفرقة على أساس أن القانون العام قانون سيطرة وإخضاع بمعنى أنه يضع تنظيما أمرا بينما يعتبر القانون الخاص قانون حرية وسلطان للإرادة. فنظرا لأن القانون العام يتعلق بالصالح العام للمجتمع وجب أن تتصف قواعده بكل ما يكفل تحقيق هذا الصالح ولهذا جاءت قواعد القانون العام جميعا قواعد أمرة أو ناهية، ولا يجوز الخروج عليها بواسطة أي اتفاق فجميع قواعده متصلة بما يسمى في الاصطلاح القانوني بالنظام العام أي بالمصالح الأساسية للمجتمع. وكذلك فإن معظم القواعد التي يتكون منها القانون الخاص وعلى الخصوص القواعد المنظمة للأحوال الشخصية فهي قواعد أمرة لا يجوز الاتفاق على مخالفتها كالأهلية وسن الرشد ونظام الأسرة مثلا .

(1) عدلى خالد . عقد النقل . 1997 .

(1) و(2) عبد المنعم البدر اوى . المدخل للعلوم القانونية . النظرية العامة للقانون . القاهرة 1960 م . صفحة (57) وما بعدها .

أما القواعد المنظمة للعلاقات المالية فهي قواعد مكملة لإرادة الأفراد بمعنى أنها لا تنطبق إلا إذا لم ينظم الأفراد الرابطة الناشئة بينهم باتفاق خاص، وبعبارة أخرى هي قواعد يمكن للأفراد الاتفاق على استبعاد تطبيقها. أما قواعد القانون العام فأنها تعطي للدولة وفروعها سلطانا في مواجهة الأفراد، يقابله خضوع من جانبهم. فإذا قامت بين الدولة والفرد علاقة من علاقات القانون العام كانت كفة طرفي العلاقة غير متكافئة وظهرت الدولة فيها بمظهر صاحب السلطان، أما علاقات القانون الخاص فهي تقوم في جملتها على أساس من الحرية والمساواة، فالقاعدة أن الفرد لا يلتزم إلا بإرادته، وهو في علاقته مع غيره من الأفراد لا يمتاز أحدهما على الآخر أمام القانون.

الروابط الخاصة تفترض علاقات بين الأفراد بعضهم ببعض، ولا تظهر الدولة فيها كصاحبة سلطان وسيادة، وليس معنى هذا أن الدولة بعيدة كل البعد عن هذه الروابط. بل على العكس فهي التي ترعاها وتحميها وتنظمها. ولا يجوز أن يتبادر إلى الذهن أن الدولة بعيدة كل البعد من أن تهيء السبيل لحماية هذه الروابط إذا تم الاعتداء عليها، عن طريق القضاء وتنظيم الالتجاء إليه. فالدولة تتدخل في ميدان القانون الخاص بصفتها مشرعا وبصفتها قاضيا.

إن معظم النظريات الأساسية في القانون العام أخذت عن القانون الخاص كنظرية الشخصية الاعتبارية. والمسئولية والنيابة القانونية فهذه النظريات أخذت عن القانون الخاص، وإن أصابها بعض التعديل والسبب في هذا يرجع إلى أسبقية ظهور القانون الخاص. فقد ظل الحكام مدة من الزمان لا يعترفون بغير سيطرتهم أو يحد من استبدادهم، بل على العكس كانوا هم مصدر السلطات، ولما تقدمت المدنية بدا أنه من الواجب وضع قواعد لتنظيم حقوق السلطات العامة تجاه الأفراد وحقوق الأفراد تجاه السلطات العامة وكان القانون الخاص عندئذ متقدما فأخذت بعض قواعده لتحكم علاقات السلطات العامة مع الأفراد مع شيء من التغيير يوافق مقتضى الحال. ثم ما لبثت قواعد القانون العام أن تميزت وانفصلت عن قواعد القانون الخاص (1).

هناك موضوعات تقع على الحدود الفاصلة بين القانون العام والقانون الخاص بحيث تدخل في أحدهما من وجه وتدخل في الآخر من وجه ثان من ذلك مثلا التشريعات المنظمة للمهن المختلفة، والتشريعات المنظمة للعمل والعمال. بل إن فرعا من فروع القانون وهو قانون المرافعات الذي درج الفقهاء على تفريعه من القانون الخاص يعتبر في بعض موضوعاته من القانون العام. فقانون المرافعات من القانون الخاص من حيث أنه ينظم الطريق القضائي لحماية الحقوق الخاصة. ثم إنه من القانون العام من حيث أنه ينظم عمل وتشكيل السلطة القضائية.

(1) عبد المنعم البدر اوى. المدخل للعلوم القانونية . مرجع سابق صفحة (62) .

سبق أن عرفنا أن القانون العام هو القانون الذي يحكم العلاقات التي تكون الدولة طرفاً فيها بصفتها صاحبة السلطان أو ذات السيادة، لكن الذي يحصل حيث تدخل الدولة في علاقات قانونية على هذا النحو فأنها تدخل في علاقات مع دولة أخرى، وفي هذه الحالة يسمى القانون العام بالقانون العام الخارجي أو القانون الدولي العام، وقد تدخل الدولة في علاقات مع رعاياها وفي هذه الحالة يسمى القانون العام بالقانون العام الداخلي، ويتفرع القانون العام الداخلي إلى فروع متعددة فهو يشمل القانون الدستوري والقانون الإداري والقانون المالي والقانون الجنائي.

وبما أن القانون الدولي العام، هو مجموعة القواعد القانونية التي تنظم علاقات الدول فيما بينها وبين بعضها البعض، في حالات السلم والحرب، والحياد. وينقسم هذا الفرع من حيث موضوعه إلى ثلاثة أجزاء:-

الجزء الأول: ويشمل القواعد التي تحكم العلاقات التي تقوم بين الدول في الوقت الذي يرفرف فيها عليها السلام. وهو يشمل أيضاً، القواعد التي تنظم إبرام المعاهدات والاتفاقيات بين الدول بالطرق السلمية مثل الوساطة والتحكيم والقضاء الدولي ويدخل في هذا القسم في النهاية القواعد التي تحكم المنظمات التي تعمل على صيانة الأمن ومحكمة العدل الدولية وغيرها.

الجزء الثاني: ويشمل هذا الجزء القواعد التي تنظم علاقات الدول التي تكون في حالة حرب فيما بينها، بمعنى أن القانون الدولي العام يتضمن أيضاً تلك القواعد التي تحدد الأسلحة التي يجوز استعمالها وتلك التي يقع استعمالها محرماً، والقواعد التي تبين كيفية معاملة الأسرى والجرحى والمعتقلين المدنيين.

الجزء الثالث: ويشمل هذا الجزء القواعد التي تحدد حقوق وواجبات الدول المتحاربة في مقابلة الدول المحايدة، أي أنه ينظم علاقة الدول المتحاربة بالدول المحايدة بتحديد واجبات وحقوق كل منها تجاه الأخرى، وتسمى بقانون الحرب والحياد⁽¹⁾. وللقانون الدولي العام خصائص يتميز بها وهي :-

1- قواعده هي قواعد دولية بالمعنى الدقيق، فهي لا تحكم إلا العلاقات التي تقوم بين الأشخاص القانونية الدولية الاعتبارية، (المعنوية) الدول، والمنظمات الدولية والوكالات الدولية المتخصصة المنبثقة منها والمنظمات الإقليمية، لا تطبق على الأفراد إلا فيما يختص بالجرائم ضد الإنسانية والإرهاب وجرائم الحرب .

2- القانون الدولي العام حديث النشأة، إذا ما قورن بالقانون الداخلي والسبب في حداثة عهد القانون الدولي العام أنه لا ينظم إلا العلاقات التي تقوم بين الدول ولم تقم هذه العلاقات على أساس قانوني إلا منذ عهد قريب وليس ببعيد⁽²⁾.

(1) عبد المنعم البدر أوى المدخل للعلوم القانونية. مرجع سابق . صفحة (66) وما بعدها.

(2) توفيق حسن فرح. المدخل للعلوم القانونية. الإسكندرية. 1976م. الطبعة الثانية صفحة (61) وما بعدها

3- لا زال المصدر الأساسى لقواعد القانون الدولي العام هو العرف إلا أنه تلاحظ أن الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي تتولد منها قواعد تلزم الدول أخذت تنمو وتزداد يوماً بعد يوم، فيما يعرف بالاتفاقيات الشارعة.

لم تصدر قواعد القانون الدولي العام عن سلطة عليا لها حق التشريع للدول إذ أن ذلك يقتضى وجود هيئة عليا تدين لها سائر الدول بالطاعة والامتثال وهو ما لم يتحقق بعد في المحيط الدولي لذلك كان العرف الدولي هو أهم مصدر لقواعد هذا القانون كما أن المعاهدات الدولية ومبادئ القانون العام أقرتها الدول المتمدنة، كما أن الفقه والقضاء أخذوا يكونين مصدرين له. ونبتالون تباعا فيما يلي هذه المصادر الأساسية للقانون الدولي العام:-

1/ العرف:-

يعتبر العرف المصدر الأول في القانون الدولي العام بينما يعتبر مصدرا من الدرجة الثانية في القانون الداخلي، وهذا ما يميز القانون الدولي العام عن القانون الداخلي، ويتكون العرف الداخلي من اضطراد وتكرار عادة سلوكية يتولد بمضي الزمن عنصر الالتزام بها.

كذلك العرف الدولي يتكون من اضطراد وتكرار الأعمال المماثلة في السلوك للدول المختلفة بالنسبة لأمر من الأمور. مع تولد الاعتقاد بأن السير عليها أصبح ملزما وواجبا قانونيا، وأن مخالفته تستوجب توقيع الجزاء، وكما يكون العرف إقليميا قد يكون عاما، ويمكن التعرف على وجود العرف الدولي وأحكامه من ملاحظة معاملات الدول، ومن قضاء المحاكم الدولية ومن النص عليه باضطراد في المعاهدات الدولية، ومن الإشارة إليه في القوانين الداخلية ومن كتابات شراح القانون الدولي العام.

2/ المعاهدات الدولية:-

وهي التي تقرر قاعدة من قواعد القانون الدولي العام. أو تقرر أو تحدد أو تلغى قاعدة من هذه القواعد، ذلك أن المعاهدات وهي اتفاقات تبرمها الدول في شأن من الشؤون الدولية، قد تكون خاصة وقد تكون عامة والمعاهدات الخاصة لا تلزم إلا أطرافها المتعاقدين، ولذلك فهي لا تعتبر ذاتها مصدرا من مصادر القانون الدولي العام لكنها قد تكون سببا في خلق قاعدة دولية إذا تكرر إبرام مثلها كتلك التي تحرم تسليم اللاجئين السياسيين، وفي هذه الحالة تصبح القاعدة ملزمة على أساس العرف الذي يثبت من تكرار إبرام المعاهدة والتزام الدول المتعاقدة بالقاعدة المنصوص عليها فيها . أما المعاهدات العامة فهي المعاهدات التي تبرم بين عدد من الدول غير محدود في شأن يهم الدول جميعا بقصد وضع قواعد دولية عامة.

وتسمى لذلك بالمعاهدات الشارعة ومثال هذا النوع من المعاهدات اتفاقيات لاهاي 1899-1907م التي تعتبر بمثابة تقنين للقواعد المنظمة للحرب والقواعد الخاصة بتسوية النزاعات الدولية تسوية سلمية وكذلك ميثاق منظمة الأمم المتحدة المبرم في سان فرانسيسكو عام 1945م .

3/ المبادئ القانونية العامة:-

ويقصد بها المبادئ القانونية العامة المستقرة والتي أقرتها الدول المتمدنة وهي مجموعة المبادئ الأساسية التي تستند عليها وتقرها النظم القانونية في معظم بلاد العالم ومن هذه المبادئ مثلا: مبدأ مسؤولية فاعل الضرر بالتعويض عنه، ومبدأ احترام العقود، ومبدأ التحلل من العقود إذا أخل به الطرف الآخر، وغير ذلك من المبادئ والقواعد القانونية العامة التي تأخذ بها التشريعات الداخلية في معظم الدول⁽¹⁾.

4/ الفقه والقضاء:-

لقد أخذ الفقه والقضاء يكونان مصدرين له. أما الفقه فقد بدأ منذ القرن السابع عشر ولقد لعب الفقيه الهولندي جرسوس دورا كبيرا في تأسيس القانون الدولي الحديث على مبادئ القانون الطبيعي، وتعاقب من بعده فقهاء القانون الدولي يبسطون أصوله ويقررون أحكامه. أما القضاء فقد أخذ يتغلغل في القانون الدولي في العصر الحاضر عن طريق التحكيم الذي بدأ اختياريا وهو يتطور الآن ليكون إجباريا ولقد عهد بتأدية العدالة الدولية إلى هيئات دائمة ومحاكم وقد وقع تطور نظير ذلك في العدالة داخل الدولة.⁽²⁾

الفرع الثالث : القانون الدولي العام ومبادئ الشريعة الإسلامية

إن القانون الدولي العام هو جماع القواعد القانونية التي تحكم علاقات الدول فيما بينها واتصال هذه الدول بالمنظمات الدولية المعترف بها فهو يعنى بدراسة الدول بوصفها من أشخاص القانون الدولي العام. ويحدد اقليم الدولة ومدى حقها في السيادة عليه ويبين أشكال الدول وأنواعها، وينظم العلاقات بين الدول في حالات الحرب والسلم والحياد، كما يضع الأحكام الخاصة بالمعاهدات من حيث نشأتها ونفاذها وكيفية زوالها وينظم أيضا تبادل العلاقات الدبلوماسية والقنصلية بين الدول، ويرسم الطرق الودية لفض المنازعات الدولية.

(1) عبد المنعم البدر اوى. المدخل للعلوم القانونية. مرجع سابق. صفحة (33)

(1) عبد الرزاق السنهوري. أصول القانون. القاهرة. 1952م. صفحة 157 .

كذلك ينشط فرع هام للقانون الدولي العام بقيام المنظمات الدولية العالمية والإقليمية المختلفة وقد أدى قيام هذه المنظمات واتساع نشاطها إلى تزايد أهمية التنظيم الدولي ودراسة مركز هذه المنظمات وعلاقتها ببعضها البعض من ناحية ثم علاقاتها بالدول الأخرى من ناحية أخرى، ولعل كل هذه الأفكار والمبادئ قد قال بها الإسلام من قبل وفصل أحكامها القرآن الكريم تفصيلاً محكماً. فالشريعة الإسلامية قد جاءت للناس كافة أفراداً وجماعات، ويقول الله تعالى في محكم تنزيله: (وَمَا أَرْسَلْنَاكَ إِلَّا كَافَّةً لِلنَّاسِ بَشِيرًا وَنَذِيرًا وَلَكِنَّ أَكْثَرَ النَّاسِ لَا يَعْلَمُونَ) (1).

وقد أحكم القرآن الكريم علاقات الناس بعضهم ببعض وأمر بالتعارف بالأنصال بين الناس وبين الشعوب وذلك في قول الله تعالى (يَا أَيُّهَا النَّاسُ إِنَّا خَلَقْنَاكُمْ مِنْ ذَكَرٍ وَأُنْثَى وَجَعَلْنَاكُمْ شُعُوبًا وَقَبَائِلَ لِتَعَارَفُوا إِنَّ أَكْرَمَكُمْ عِنْدَ اللَّهِ أَتْقَاكُمْ إِنَّ اللَّهَ عَلِيمٌ خَبِيرٌ) (2) وقد جاءت الشريعة الإسلامية بأحكام مفصلة تضمنت تنظيمًا دقيقًا لعلاقات الدول الإسلامية بغيرها من الدول غير الإسلامية سواء في وقت الحرب أو السلم ووضعت القواعد والمبادئ التي من شأنها أن ترسخ أسباب التعاون وحب الوفاء بالعهود كما دعت إلى إشاعة السلم بين الدول والشعوب قاطبة والدليل على ذلك قول الله تعالى (وَأَوْفُوا بِالْعَهْدِ إِنَّ الْعَهْدَ كَانَ مَسْئُولًا) (3) . (وَأِنْ جَاءُوا لِلْسَّلَامِ فَأَجْزَحْ لَهَا وَتَوَكَّلْ عَلَى اللَّهِ) (4).

وبهذا تكون الشريعة الإسلامية قد سبقت كافة التنظيمات الوضعية في معالجة حقوق الإنسان وإبراز حقه في طلب الأمان عندما قررت حقه في اللجوء السياسي وطلب الحماية بصرف النظر عن دينه وعقيدته ناهيك عن جنسه ولونه فالآية الكريمة تقول في هذا الصدد (وَأِنْ أَحَدٌ مِنَ الْمُشْرِكِينَ اسْتَجَارَكَ فَأَجِرْهُ) (5) .

عليه فإن الكثير من المسائل التي يعنى بها القانون الدولي سبق وان نظمتها الشريعة الإسلامية السمحاء، وان لم يجيء هذا التنظيم بنفس المصطلحات الحديثة والمفاهيم المعاصرة إلا أن وجود هذه

(2) سورة سبأ الآية (28) .

(3) سورة الحجرات الآية (13) .

(1) سورة الإسراء الآية (34) .

(2) سورة الأنفال الآية (61) .

(3) سورة التوبة الآية (5).

(4) محمد الشيخ عمر. المدخل للعلوم القانونية. مطبعة جامعة النيلين. الخرطوم. 1994. صفحة (9) .

(5) عبد الرزاق السنهوري. أصول القانون. مرجع سابق. صفحة 158 .

القواعد والأحكام ثابتة ومحقق شكلاً ومضموناً، وهذه هي فلسفة أعجاز القرآن الكريم وصلاحيته لكل زمان ومكان، ولا تصادر الشريعة الإسلامية عقل الإنسان كإنسان في الخلق والإبداع ولا تحجر عليه التفكير وإنما تدعوه للتأمل في قدرات الله عز وجل (4) .

المطلب الثانى

القانون الجوى والقانون البحرى

بما أن المراكب الشراعية ومن بعد السفن أقدم بكثير من الطائرة لذلك نجد أن القانون البحرى سبق القانون الجوى فى الظهور بآلاف السنين ، ويعتقد الكثيرون وبحق أن أوجه الشبه بينهما كثيرة ، لذلك يرون أن القانون الجوى قد نشأ فى كنف القانون البحرى .

ونظرا لأن القانونين يجدان أساسهما فى فكرة المخاطر⁽⁵⁾ التى تتعرض لها كل من - السفينة والطائرة - أداتا الملاحة الجوية والبحرية - بعد انفصال كل منهما عن الأرض.

ونظرا لأن كل من الرحلتين البحرية والجوية تتميزان غالبا بالطابع الدولى . وذلك لأن المجال الدولى صار فى الغالبية العظمى من الحالات ، هو البيئة الطبيعية لنمو نشاط كل من السفينة والطائرة . بالإضافة الى أن تابعى المجهز الجوى مثلهم مثل تابعى المجهز البحرى يباشرون أعمالهم بعيدا عنه ويتمتعون فى مواجهته باستغلال كبير نظرا لتعذر رقابته عليهم وأشرافه ، وان مسؤولية الناقل الجوى تكاد تتطابق مع مسؤولية الناقل البحرى من حيث القواعد الحاكمة لكل منهما ومن حيث تمتع هذه القواعد بالصفة الاستثنائية بالقياس الى القواعد العامة فى المسؤولية المدنية و ان التشابه كبير بين النظام القانونى لكل من الطائرة والسفينة .

أضف الى ذلك ان الملاحة الجوية شأنها شأن الملاحة البحرية ترتبط ارتباطا وثيقا بأمن الدولة وسلامتها⁽¹⁾ ، الا أن مثل هذا التشابه لايعنى بالضرورة لدى أنصار ذاتية القانون الجوى ان هذا القانون ينبغى أن يعيش فى (كنف القانون البحرى . يستعير أنظمتهم ويفتسب وسائله فى التفسير ويستعين بأحكامه كلما نصبت النصوص فيه . بل يتعين أن تستبعد التبعية بين هذين الفرعين من فروع القانون ، ذلك أن أصول القانون البحرى ترجع الى أعراف قد تكونت فى بيئة بحرية وهى بالضرورة تختلف بطبيعتها عن البيئة الجوية التى تتعلق بها أحكام القانون الجوى ، هذه الأحكام تجد مصدرها فى التشريع ذلك أن القانون الجوى نظرا لحدثة المركبة الهوائية ولد مكتوبا لا يعرف غير التشريع مصدرا لأحكامه ، ولم يجد الوقت الكافى حتى تتكون فى رحابه أعراف قانونيه يمكن أن تشكل مصدرا اضافيا لمصادر القانون الجوى ، ومما يحتم هذا الاستغلال ويزكيه الأختلاف الكبير بين سرعة الطائرة وسرعة السفينة ، فالطائرة معلوم أنها تتمتع بسرعة فائقة لم تتيسر من قبلها لمركبة برية كانت أو بحرية، ومن البدهى أن تقتضى هذه السرعة المذهلة نظرا للمخاطر الهائلة التى تتولد عنها تنظيم الكثير من أحكام القانون الجوى. وفى مقدمتها أحكام النقل بأسلوب يختلف عن اسلوب القانون البحرى .

(1) محمد فريد العرينى. مرجع سابق. صفحة 19 .

ولطالما أن استغلال القانون الجوى عن القانون البحرى قد أصبح اليوم حقيقة مؤكدة ماثلة لا تخطؤها العين (1) ، فان مسألة تبعيته للأحكام العامة الواردة فى القانون المدنى والقانون التجارى لا تزال تثير بعض الجدل الفقهى ، اذ يتسأل الفقه عما اذا كان ينبغى على المشرع وهو بصدد تنظيم مسألة من مسائل القانون الجوى التقيد بالمبادئ العامة المعمول بها فى القانون الداخلى، أم أنه يكون له الألتفات عنها واهمالها اذا كان من شأن التآثر بها أن يتبنى حلولاً لا تتماشى ومصالحة الملاحة الجوية.

وإذا ما تعلق الأمر بتفسير نص من نصوص هذا القانون أو بالأجتهاد لاستحداث حل لمشكلة سكت عن تنظيمها ، فهل ينبغى أن يدور التفسير أو الأجهاد فى نطاق المبادئ العامة فلا يجاوزها ولو أدى الأمر الى تبنى حلولاً لا تتفق ومقتضيات الملاحة الجوية ؟ وبعبارة أخرى هل ينبغى أن يظل القانون الجوى مرتبطاً بالمبادئ العامة المعمول بها فى القانون الداخلى أم يتعين على العكس من ذلك الاعتراف له بكيانه القائم بذاته واستقلاله عن غيره من فروع القانون ، بل وعن المبادئ العامة ذاتها ، تحقيقاً لمصلحة الملاحة الجوية ؟

ويذهب معظم الفقهاء (2) الى ضرورة تمتع القانون الجوى بذاتية وكيان مستقل عن غيره من فروع القانون ذلك أنه يتعلق بالمجال الجوى وهو بيئة غريبة عن البيئتين البرية والبحرية اللتين ظل النشاط البشرى محصوراً فيهما الى وقت قريب فأملنا عليه مبادئ قانونية منبثقة منهما ومتفقة وحاجاتهما، ومن غير المقبول أن يكون لهذه المبادئ سلطان على بيئة كانت مجهولة عند وضعها ، لا سيما اذا كان من شأن التشبث بها الأخذ بحلول لا تلائم البيئة الجديدة. فينبغى اذن والحال كذلك أن يتحرر القانون الجوى من سيطرة المبادئ العامة فى القانون الداخلى فيكون له استقلال يتيح له خلق مبادئ عامة جديدة نابعة من بيئته ومستجيبة لحاجاتها.

ذلك فضلا عن أن قواعد القانون الجوى فى تطور مستمر بالنظر الى علاقتها الوثيقة بالتقنية فى مجال الطيران الذى يتطور بشكل مذهل بما يستتبعه ذلك من استحداث مشاكل جديدة تحتاج الى حلول قانونية لمواجهةها. ومن توارى مشاكل قائمة تتطلب مراجعة للحلول الحاكمة لها. وفى ربط القانون الجوى بمبادئ الشريعة العامة دمج لقواعده بالتخلف عن ملاحقة الواقع الذى تنظمه.

ان الطابع الدولى الذى يتسم به القانون الجوى يستلزم توحيد قواعده على الصعيد الدولى (3)، واتباع منهج مستقل فى تفسيرها بمعزل عن مناهج التفسير الوطنية التى تختلف من دولة الى أخرى تبعا لاختلاف نظمها ومفاهيمها القانونية حتى لا تتباين التفسيرات وبالتالي الخلل الخاصة بالمسألة الواحدة

(1) محمد فريد العرينى. نفس مرجع سابق. صفحة 20 .

(2) محمد فريد العرينى. مرجع سابق. صفحة 21 .

(3) زيد رضوان. القانون الجوى . 1982 .

بحيث يصبح التوحيد مجرد قوقعة جوفاء فارغة من المضمون ولن يتأتى ذلك الا بالأعتراف لهذا القانون بالاستقلال وعزل قواعده عن القانون الداخلى لكل دولة .

فالقواعد الموحدة تدين بوجودها الى الرغبة الملحة فى القضاء على الخلاف والتباين بين النظم القانونية المختلفة. لذا كان من غير المقبول أن تتبع تلك القواعد قواعد القانون الوطنى التى كان تباينها بالذات سببا فى وضع هذه القواعد الملحة.

ولقد لاحظ هؤلاء الفقهاء أن هذا الاستقلال قد تحقق فعلا الى مدى بعيد، لأن الغالبية العظمى من أحكام القانون الجوى مستمدة من اتفاقيات دولية ، ولم تقم هذه الاتفاقيات وزنا عند اختيار قواعدها الا لضرورات الملاحة الجوية .وأعرضت عن القواعد العامة والنظريات الفقهية السائدة فى القوانين الداخلية. الأمر الذى جعل للقانون الجوى وضعاً خاصاً وحقق له استقلالاً لا يتمتع به أى فرع آخر من فروع القانون ، ويرى هؤلاء الفقهاء أن تدعيم هذا الاستقلال ودوامه لن يتأتى الا بتفسير أحكام الاتفاقيات الدولية على ضوء الضرورات العملية التى أملتها. حتى ولو أدى اتباع هذا الأسلوب فى التفسير الى الخروج عن منطق القواعد العامة المعمول بها فى الدولة⁽¹⁾.

أما قانون البحار فقد عرف على أنه (مجموعة القواعد القانونية العرفية والاتفاقية، التى تنظم وضع البحار بأجزائها وتفرعاتها من مياه اقليمية ومناطق متاخمة ومناطق اقتصادية خالصة وجرف قارى وبحر عام وممرات مائية دولية وقنوات وخلجان دولية وخلجان تاريخية وقاع البحر واستخدام هذا القاع وما تحته وما فوقه من مياه ومن الملاحة والصيد والثروات الطبيعية)⁽²⁾.

وبالتالى كلا القانونين الجوى والبحرى ، يختلفان من عدة وجوه ، منها أن موضوع القانون الجوى الطائرة وما فى حكمها ، بينما موضوع القانون البحرى السفن وما فى حكمها، ويختلفان أيضا فى مصادرهما ، وتقسيماتهما ، كما أنهما يتفقان فى أنهما ينظمان الملاحة ، ويتبعان للقانون الدولى العام ، هذا على سبيل المثال لا الحصر ، لذلك كان لا بد أن يستقل كل من القانون الجوى والقانون البحرى ويكون لكل منهما كيان مستقل عن الآخر .

(¹) شوفو.القانون الجوى .باريس.1951م.ص18 وما بعدها.

(²) القانون الدولى العام . شهاب سليمان عبد الله.جامعة شقراء.الدمام.2015م.ص 281.

المبحث الرابع

موضوع القانون الجوى (الطائرة)

نتناول فى هذا المبحث الطائرة باعتبارها الوسيلة والأداة التى تتم عن طريق استخدامها عملية النقل الجوى ، وتهدف هذه العملية الى نقل الركاب والبضائع والبريد عن طريق الجو ، وذلك باستخدام الطائرة .

ونتناول اختراع الطائرة فى المطلب الأول ، ثم فى المطلب الثانى نتناول موضوع تطور انتاج وصناعة الطائرات ، وفى المطلب الثالث نتناول مستقبل صناعة الطائرات .

المطلب الأول : اختراع الطائرة

تعريف الطائرة :

عرفت اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م الطائرة (الجهاز الذى يستطيع البقاء فى الهواء بواسطة رد فعل الهواء المنعكس من أسطح الطائرة) (1) وتقسم الطائرات من حيث النوع الى طائرات الأيروسينات وهى أخف من الهواء ، وطائرات الأيرودين وهى الأثقل وزنا من الهواء (2).

ظل الانسان الأول يحلم بالطيران و يتوق لليوم الذى يحلق فيه فى الفضاء حرا طليقا من اية قيود مثله مثل الطيور التى ترفرف بأجنحتها متجاوزة أقطار الفضاء، واضعا نصب عينيه الميزات التى يتميز بها الطيران عن بقية وسائل الحركة الأخرى كالسرعة الفائقة والتى تمكنه من قضاء رغباته فى أقصر وقت ممكن ، ويكون حضورا أينما شاء ، ووقتما يشاء مختصرا بذلك ظرفى الزمان والمكان ملبيا لاحتياجاته المتجددة والمتزايدة.

ومع تطور الحياة والتوسع الذى شهدته التجارة فى جميع مناحيها تعاضمت أهمية الطيران لتغطية الأسواق وعرض المنتجات استيرادا وتصديرا ، هذا فى وقت السلم ، أما فى وقت الحرب فقد كان للطائرات القدر المعلى فى حسم المعارك والحروب وحتى فى الوقت الحاضر ان من يمتلك التفوق فى السلاح الجوى يكسب المعركة ويستطيع تدمير وضرب دفاعات العدو وكسب نتيجة المعركة ، لذلك تلعب الطائرة دورا هاما وبالغ الخطورة فى الحياة وتؤثر تأثيرا مباشرا على حياة الفرد والأمم والشعوب

(1) نهاد السباعى . و د. رزق الله أنطاكى . موسوعة الحقوق التجارية . الجزء السابع . الحقوق الجوية . 1963 .

(2) القانون الجوى . د. الياس حداد . جامعة دمشق . 2004 .

سلما وحربا.

ويكتسب الطيران هذه الأهمية من خطورة الدور الذي يلعبه في الحياة الإنسانية .

فالتائرة هي أسرع وسيلة تنقل تم اكتشافها حتى الآن حيث تطورت صناعة الطائرات تطورا مذهلا وزادت سرعة الطائرات حتى فاقت سرعة الصوت. ويقوم الطيران بخدمة جوانب عديدة تمثل مصالح حيوية للإنسانية كنقل الركاب والبضائع والبريد بالإضافة للخدمات الأخرى ،كالخدمات الأمنية والاستراتيجية ، وتزداد أهمية الطيران كلما اتسعت رقعة البلاد وتباعدت المسافات التي يراد خدمتها وتنوعت المناخات والتضاريس ، وكانت الطرق غير معبدة ووعرة حيث لا يمكن لوسائل النقل الأخرى العمل .

وفي ظروف الكوارث والفيضانات والزلازل والكوارث الطبيعية والتي يكون عنصر الزمن هو الحاسم في انقاذ حياة المواطنين ، كذلك يعد الطيران أهم الركائز الأساسية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية في كل المجتمعات الإنسانية ، بحيث يقوم الطيران بربط تجمعات السكان بمراكز الاستهلاك ومنافذ التصدير ، كذلك للطيران دور هام في نشر الثقافة وبسط الأمن بالإضافة الى كونه منتج أو خدمة يعد نشاطا اقتصاديا مستقلا ، ومكملا لأنشطة اقتصادية أخرى وخدمات يرغب المسافرون في قضائها كالزيارات والرحلات والأعمال التجارية وطلب العلم والعلاج والسياحة ونقل البضائع .

ولما كانت الطائرة هي وسيلة النقل الجوي والذي يعد أحد الدعائم الأساسية التي يرتكز عليها النشاط الاقتصادي في العصر الحديث ، الذي أصبحت فيه الحركة ضرورة والسكون مرادفا للموت ، اذ لولاه لوجب استهلاك السلع في الأمكنة التي تنتج فيها مما يؤدي الى شل حركة التبادل ، وهي روح الحياة الاقتصادية . ويعتبر النقل الجوي واحدا من أهم المعايير التي على ضوءها يقاس مدى تقدم الدول ونهوضها لدرجة صيرورته مقياسا لحضارة الأمم .

ولقد شغف الشابان الأمريكيان – الأخوان رايت - أورفيل و ويلبر رايت (1) بالطيران خلال التسعينيات من القرن التاسع عشر الميلادي بجانب ادارتهما ورشة لتصنيع الدراجات تقع في بلدة دايتون

(1) الأخوان رايت هما أورفيل (19 أغسطس 1871 – 30 يناير 1948) و ويلبر (16 أبريل 1867 – 30 مايو 1912) وهما مخترعان أمريكيان ينسب اليهما اختراع اول طائرة والقيام بأول تجربة طيران ناجحة عن طريق آلة أثقل من الهواء في 17 ديسمبر 1903 م وهما يمثلان ارثا عالميا يحتفل به رسميا ويحتلان صفحات مشرفة في التاريخ وطائرتهم التي ما تزال صورتها تملأ الطوابع والتذكارات والساحات العامة في الولايات المتحدة والعالم ، ويمكن للناظر أن يشاهد طائرتهم التي تكاد تكون أشهر طائرة في العالم في متحف نورث كارولينا بالولايات المتحدة الأمريكية ، مسقط رأسيهما . اخترعهم الأساسى تمكنهم من السيطرة على الطائرة على ثلاثة محاور ، هذا الاختراع الذي مكن الطيار من الحفاظ على توازن الطائرة وقيادتها بشكل فعال .

ولاية أوهايو الأمريكية . قرأ الأخوان الكتب التي عثرا عليها والتي تتحدث عن الطيران وبدأ عام 1899م فى بناء طائرتهما الشراعية . وفى العام التالى مباشرة شرعا بالقيام بطلعات جوية لهذه الطائرات قرب كيتى هوك بولاية كارولينا الشمالية ، وهى منطقة تتصف بسكون الريح وكثرة الكثبان الرملية وبعد العديد من المحاولات تمكنا من تنفيذ نظام يكفل التحكم فى قيادة الطائرة أثناء الطيران⁽¹⁾ .

وفى العام 1903م قام الأخوان رايت ببناء أول طائرة لهما وأطلقا عليها اسم فلاير وزودت الطائرة بجناح مزدوج ومحرك احتراق داخلى قدرته 12 حصان ما يعادل 9 كيلو واط وصنعت الأجنحة من الهياكل الخشبية المغطاة بقماش قطنى وكان طولها من الطرف الى الطرف 12,29متر ويكون قائد الطائرة فوق الجناح السفلى بينما يدفع المحرك المثبت على يمينه مروحتين خشبيتين مثبتتين خلف الجناح . وبدلا من العجلات زودت الطائرة بزحافات خشبية وقبل كل شىء زودت الطائرة بنظام التحكم الناجح الذى كان الأخوان رايت قد ابتكراه لطائرتهما الشراعية⁽²⁾ .

ومن أهم ملامح هذا النظام الجهاز الخاص بعطف طرفى الجناح عند الحاجة للمحافظة على توازن الطائرة أثناء الطيران . ويتكون هذا الجهاز من سلك مربوط الى طرفى الجناح متصل بحامل مثبت حول ردفى الطيار ويستطيع الطيار تحريك ردفيه الى طرف أحد الجناحين أو الآخر للمحافظة على اتزان الطائرة وكذلك التحكم فى قيادتها فى أثناء الطيران . واعتبرت فلاير طائرة الأخوان رايت التى قاما ببنائها وقيادتها عام 1903م الطائرة الأولى الناجحة فى العالم وهى مزودة بمحرك احتراق داخلى خفيف الوزن يدير مروحتين مثبتتين خلف الأجنحة .

وفى 17 ديسمبر عام 1903م أصبح أورفيل رايت أول انسان يطير بنجاح بطائرة أثقل من الهواء تندفع آليا وتم هذا الطيران قرب مدينه كيتى هوك وأطلق الأخوان الطائرة من فوق قضيب طوله 18 متر وضع على سطح رملى مستو وعندما أقلعت الطائرة طارت فى الهواء لمسافة 37 متر بسرعة تصل الى نحو 48 كم/الساعة ولفترة تقرب من 12 ثانية فقط . وفى نفس اليوم كرر الأخوان رايت المحاولة ثلاث مرات كانت أطول طلعة من بينها من نصيب ويلبر الذى قطع مسافة 260 متر فى 59 ثانية⁽³⁾ .

(¹) و(2) جلال وفاء محمدين . القانون الجوى والملاحة الجوية . الأسكندرية . 1998. ص 36 وما بعدها.

(³) و(2) جلال وفاء محمدين . مرجع سابق ص 38 و 39

لم ينتبه معظم الناس فيما عدا قلة من المهتمين الى ما حققه الأخوان رايت لكنهما على الرغم من ذلك استمرا فى اجراء التحسينات على طائرتهما ثم تمكنا فى نهاية عام 1905م من بناء أول طائرة واطلاقها وكانت قادرة على المناورة الكاملة ومستمرة فى الطيران لأكثر من نصف ساعة متواصلة فى المرة الواحدة ولم يتم الاعتراف الرسمى بهذه الطلعات لأنه لم يشاهدها أى من الأشخاص الحكوميين . وفى فرنسا عام 1908م قام ويلبر بأول طيران رسمى أدهش خلاله العالم بقدرات طائرته على الطيران

المطلب الثانى : صناعة الطائرات

خلال فترة الحرب العالمية الثانية (1939-1945م) قامت كل من ألمانيا وبريطانيا واليابان والولايات المتحدة الأمريكية ودول أخرى بانتاج آلاف الطائرات العسكرية ومثلما حدث خلال فترة الحرب العالمية الأولى قام المهندسون بادخال تعديلات جوهرية فى تصميم القاذفات والمقاتلات . وكانت القاذفات التى طورت فى أثناء الحرب تقدر على حمل ضعف الحمولة وتقطع ضعف المسافة دون اعادة التزود بالوقود ، مقارنة بقاذفات ما قبل الحرب ، وعند بداية الحرب كانت السرعة القصوى للمقاتلات تصل الى 480 كم/الساعة وترتفع نحو 9000 متر أما فى نهاية الحرب فقد وصلت سرعة الطائرات الى أكثر من 640 كم/الساعة وأصبحت تعلق لارتفاعات تصل الى 12000 متر بل وكان من الممكن للمقاتلات النفاثة أن تتجاوز هذه السرعة .وفى بداية الثلاثينيات من القرن العشرين قام فرانك ويتل المهندس البريطانى بوضع تصميمات المحرك النفاث ، الا أن الطيران الأول بطائرة مزودة بمحرك نفاث قامت به الطائرة الألمانية فى-168 عام 1939م (1).

أما أول طائرة نفاثة بريطانية كانت الطائرة جلوستر اى 39/28 التى انتجت عام 1941م ، وتمكنت الطائرة الألمانية ميسر شميث سى -262 وهى أول طائرة نفاثة تستخدم فى المعارك الجوية فى أثناء الحرب العالمية الثانية ،من السيادة على جميع مقاتلات الحلفاء بما فيها طائرة جلوستر مثير أول طائرة مقاتلة بريطانية نفاثة . وكان يمكنها أن تطير بسرعات تزيد على 880 كم/الساعة . أما أول طائرة أمريكية نفاثة فكانت الطائرة بيل ب-59 أ عام 1942م .ولقد كان العلماء الألمان قد قاموا باجراء التجارب على الطائرات الصاروخية منذ عام 1928م وقاموا فى بداية الحرب العالمية الثانية بانتاج النموذج الأول (نموذج اختبار بحجم كامل للطائرة) ميسر اشميث م.ى163 واستطاعت هذه الطائرة المدفوعة صاروخيا الطيران بسرعة تزيد على 970 كم/الساعة واستخدم المهندسون الألمان هذه الطائرة نموذجا للمقاتلة م.ى 163 كوميت التى أدت مهام قتالية فى نهاية الحرب. (2)

(2) جلال وفاء محمددين . القانون الجوى والملاحة الجوية. مرجع سابق.ص38

المطلب الثالث : مستقبل صناعة الطيران

لابد لطائرات المستقبل أن تلبى أهدافا عديدة ومحددة ، قام بوضع التصورات الأولية لها الباحثون والمهندسون ومصممي الطائرات ، ومن بين تلك الأهداف انتاج طائرات صديقة للبيئة⁽¹⁾، وتتلخص صداقة البيئة فى قلة الانبعاثات الغازية الضارة والملوثة ، وقلة الضوضاء الناتج عن صوت المحركات والضجيج الذى تحدته للبشر ، هذا بالإضافة للأغراض التقليدية من ركوب الطائرة كالتسوية والسلامة⁽²⁾ . بالإضافة الى تلافى العيوب التصميمية الهندسية والتحسينات التى يمكن أن تدخل على أشكال الطائرات وتحقق مزايا إضافية لم تكن متوفرة فى الأشكال والتصميمات السابقة . ومع ارتفاع أسعار النفط تركز الأبحاث الحديثة على اقتصاديات التشغيل ، وما توقف انتاج طائرات الكونكورد الأسرع من الصوت الأ نتيجة مباشرة لعدم الجدوى الاقتصادية من تشغيلها .

كيف تبدو طائرات المستقبل ؟ كان هذا السؤال هو محور المشروع الذى أطلقتته وكالة الفضاء الأمريكية (ناسا) بالتعاون مع ثلاث شركات عالمية لإنتاج الطائرات ، والهدف الأساسى من هذا المشروع هو انتاج طائرات أكثر صداقة للبيئة ، فكانت النتيجة التصميمات الغير تقليدية ، بدأ هذا المشروع بعد أن انتشرت الدراسات والبحوث التى تتحدث عن عدم فاعلية وجدوى الأستمرار فى انتاج طائرات تتكون من الهيكل الأنبوى والجناح ، ويرجع السبب فى ذلك الى معدل استهلاك الوقود الكبير ، وارتفاع معدل الضوضاء التى تسببها والانبعاثات الغازية الضارة بالبيئة التى تنتج عنها . ويعد التصميم والذى قدمته شركة بوينج الأمريكية العملاقة لإنتاج الطائرات والذى يعتمد على دمج جسم الطائرة فى الأجنحة لأعطاء قوة رفع أكبر مع استهلاك أقل للوقود لكنه يسبب فى المقابل بعض المشاكل عند السرعات المنخفضة .

وهناك أيضا تطويرا لمشروع تجريبى ترعاه بوينج بالتعاون مع ناسا لطائرة اسمها بوينج اكس - 48 وهى طائرة اختبارية بدون طيار يعود تاريخها لتسعينيات القرن الماضى ، وتم الكشف عنها عام 2004م . ويلاحظ التشابه الكبير بين الطائرتين لكن النموذج الاختبارى الموجود الآن يبلغ حجمه 8% فقط من حجم الطائرة المستهدفة عام 2025م .

وكذلك شاركت فى هذا المشروع شركة لوكهيد العملاقة بتصميم مختلف ويلاحظ فيه كيف أن شركة لوكهيد حافظت على شكل الطائرة التقليدى المكون من الهيكل الأنبوى والأجنحة ولكن مع فارقين الأول هو أن الأجنحة الجانبية متصلة مع الأجنحة الخلفية ، والفارق الثانى أن المحرك يوجد فى الذيل

(1) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م الملحق السادس عشر .

(2) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م من الملحق الأول حتى الملحق الحادى عشر .

الخلفى للطائرة ويهدف هذا المشروع بعد انتهائه عام 2025م الى تصميم طائرات تطير بسرعة تصل الى 85% من سرعة الصوت ، مع القدرة على حمل ما بين 22 و 44 طن من الركاب والبضائع لمسافة 11265 كيلومتر أضاف الى ذلك أن جميع التصميمات يجب أن تتضمن تقليل معدل استهلاك الوقود بنسبة 40% وتقليل انبعاث غاز أكسيد النيتروز بنسبة 75% وتقليل معدل الضوضاء بمعدل 42 بيسبول . (1)

(1) جلال وفاء محمدين . القانون الجوى والملاحة الجوية. مرجع سابق .ص39

الفصل الثاني

المعاهدات الدولية

المبحث الأول : تعريف المعاهدة

المبحث الثاني : ابرام المعاهدة

المبحث الثالث : تعديل وانهاء المعاهدة

الفصل الثانى

المعاهدات الدولية

الفصل الثانى : المعاهدات الدولية

تمهيد وتقسيم :

برزت الحاجة الماسة الى التفكير فى توحيد القوانين والقواعد والأسس التى تحكم عمليات تشغيل وصيانة الطائرات وكذا جميع المسائل الفنية الأخرى . وبما أن اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م لم تحقق الهدف المنشود وهو توحيد القواعد والقوانين التى تطبق على الطائرات ، وانتهى الأمر للعمل بالاتفاقيات الثنائية متخذين من اتفاق براودا أنموذجاً يحتذى به ، وبذلك صارت الاتفاقيات الدولية هى الآلية السليمة والعملية المتاحة لتنظيم العلاقات الدولية ، وتم الاتفاق على قانون دولى للاتفاقيات الدولية عرف باتفاقية فينا لقانون المعاهدات لسنة 1969 ، و نتناول فى هذا الفصل المعاهدات الدولية فى ثلاث مباحث نتعرض فى المبحث الأول لمفهوم المعاهدة ، وتصنيف المعاهدات ، وشروط انعقادها ، ونستعرض فى المبحث الثانى إجراءات إبرام المعاهدة وآثارها ، تطبيقها وتفسيرها ، وفى المبحث الثالث نستعرض تعديل وانهاء المعاهدة، وفق ما جاء باتفاقية فينا لسنة 1969 م على النحو الآتى :-

المبحث الأول : تعريف المعاهدة

المبحث الثانى : إبرام المعاهدة

المبحث الثالث : تعديل وانهاء المعاهدة

المبحث الأول

مقدمة :

بدأ ظهور المعاهدات الدولية كوسيلة اتصال بين الشعوب منذ العصور القديمة ،حيث عرفت المعاهدات منذ مصر الفرعونية وبابل وأشور ، و كانت في شكل معاهدات تحالف أو صلح بحيث كانت تحكم عملية إبرام المعاهدات قواعد العرف الدولي .

و لقد سعى العرف الدولي الى وضع قواعد منظمة للإجراءات المتعلقة بالمعاهدات والتي كانت كلها إجراءات عرفية و قد تم تدوين جميع هذه الإجراءات وذلك عن طريق لجنة القانون الدولي المنبثقة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة بوضع مشروع لقانون المعاهدات الدولية عام 1969م و سميت بـ " اتفاقية فيينا للمعاهدات " و دخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ عام 1980م و هي تعتبر اليوم المرجع الأساسي و القاعدة العامة فيما يتعلق بالمعاهدات بين الدول المختلفة من حيث أطرافها و موضوعاتها ومن حيث الإجراءات المتبعة بشأنها لكن هذه المعاهدة أكتفت بتدوين قانون المعاهدات المبرمة بين الدول فقط و لذلك وقع لاحقاً إبرام معاهدين لاحقتين مكملتين للمعاهدة الأولى و هما معاهدة فيينا حول تعاقب الدول في المعاهدات عام 1978م. و معاهدة فيينا حول المعاهدات المبرمة بين الدول و المنظمات الدولية و بين المنظمات الدولية فيما بينها عام 1986م.

وتحاول الدراسة إبراز تلك الإجراءات المتخذة بشأن هذه المعاهدات والظروف الدولية الداعية لذلك والمتحكمة في مجرياتها وحقائق أهدافها.

وعليه ماهي هذه الإجراءات و المراحل التي تلزم لأبرام المعاهدة ؟
وتستعرض الدراسة أنواع هذه المعاهدات و شروط انعقادها الشكلية المتمثلة في المفاوضات ثم التحرير فالتوقيع والتصديق والتحفظات وأخيرا التسجيل والنشر بجانب الشروط الموضوعية المتطلبية لصحة إبرامها والمتمثلة في الأهلية وسلامة الرضا ومشروعية المحل والسبب ويأتي تطبيق المعاهدات الدولية مثيرا للعديد من المشاكل منها ما يتعلق بالسريان الزماني والمكاني ومن حيث الأشخاص ، ومسألة تعاقب المعاهدات الدولية ، وسمو المعاهدات ومكانتها أمام القاضي الوطني ، وكذا تفسيرها ومراجعتها وتعديلها ، وأخيرا بطلانها او انتهائها او تعليق تنفيذها وتقسيم هذه الدراسة وفق الخطة التالية :

المبحث الأول: تعريف المعاهدة

لعبت الاتفاقية الدولية دورا لا يمكن إنكاره في تطور القانون الدولي العام في شتى المجالات ابتداء من مسائل الحرب والسلام انتهاء بالتعاون الاقتصادي والمساعدات الفنية ، لهذا تحتل المعاهدات الدولية المكانة الأولى في تنظيم العلاقات الدولية ، وعليه نتناول خصائص وأنواع المعاهدة الدولية. ، وابعامها وآثارها وانقضاؤها في المطالب الآتية : -

المطلب الأول : تعريف المعاهدة وخصائصها

عرفت اتفاقية فيينا للمعاهدات لسنة 1969م المعاهدة (بأنها أى اتفاق يعقد كتابة بين أشخاص القانون الدولي ويخضع لأحكام القانون الدولي سواء تم تدوينه فى وثيقة واحدة أو فى أكثر من وثيقة وأيا كانت التسمية التى تطلق عليه (1)

وعرفها الفقيه الفرنسى شارل روسو بأنها(كل اتفاق يبرم بين أعضاء المجتمع الدولي) (2) وفى الفقه الأنجلوسكسونى عرفها أوبنهايم بأنها (الاتفاقات التعاقدية بين الدول أو المنظمات الدولية والتى تنشئ حقوقا وواجبات بين الأطراف المتعاقدة)(3)

ويقصد بالمعاهدة الدولية او الاتفاق الدولي بالمعنى الواسع (توافق إرادة شخصين او أكثر من أشخاص القانون الدولي على إحداث آثار قانونية معينة طبقا لقواعد القانون الدولي). (4)

وتعني المعاهدة الاتفاق الدولي المعقود بين الدول فى صيغة مكتوبة والذي ينظمه القانون الدولي سواء تضمنته وثيقة واحدة او وثيقتان واو أكثر. و) تعرف المعاهدة

(1) المادة 2 من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات اعتمدت من قبل الأمم المتحدة بشأن قانون المعاهدات الذى عقد بموجب قرارى الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 2166 بتاريخ أول ديسمبر 1966 ورقم 2287 بتاريخ أول ديسمبر 1967 ولقد عقد المؤتمر فى فيينا فى 1968 و 1969 ، واعتمدت الاتفاقية فى 22 مايو 1969 ، واعتمدت فى ختام أعمال المؤتمر فى 22 مايو 1969 وعرضت للتوقيع . ودخلت حيز التنفيذ فى يناير 1980م .

(2) شهاب سليمان عبد الله. القانون الدولي العام. جامعة شقراء . مكتبة المتنبى. الدمام. 2015. صفحة 111.

(3) شهاب سليمان عبد الله. المرجع السابق. صفحة 111.

(2) محمد يوسف علوان . القانون الدولي العام . دار وائل للنشر والتوزيع، 2003 ، الأردن ، ص

الدولية على انها اتفاق مكتوب يتم بين أشخاص القانون الدولي بقصد ترتيب اثار قانونية معينة وفقا لقواعد القانون الدولي العام (1)

(وتعرف المعاهدة على انها اتفاق يكون أطرافه الدول او غيرها من أشخاص القانون الدولي ممن يملكون أهلية إبرام المعاهدات ويتضمن الاتفاق إنشاء حقوق والتزامات قانونية على عاتق أطرافه كما يجب ان يكون موضوعه تنظيم علاقة من العلاقات التي يحكمها القانون الدولي)(2)

ويتضح من هذا التعريف ما يلي:

- 1- أن الاتفاقية أو المعاهدة هي اتفاق يعبر عن التقاء إرادات موقعيها على أمر ما، فهي ذات صفة تعاقدية لغرض إنشاء علاقة قانونية بين الأطراف المتعاقدة. لذلك تخرج عن وصف الاتفاقية الدولية أو المعاهدة الوثائق الدولية التالية :
- المذكرة: هي وثيقة دبلوماسية تحتوي على خلاصة وقائع معينة مثارة بين دولتين أو بين دولة ومنظمة دولية أو ما شابه ذلك.
- الاقتراح : هو وثيقة تتضمن إيجاباً أو عرضاً من دولة لأخرى.
- الكتاب الشفوي : وهو وثيقة غير موقعة تتضمن خلاصة محادثات بشأن حادث معين أو ما شابه ذلك.

- المحضر : وهو السجل الرسمي لمحاضر اجتماعات مؤتمر ما أو إجراءاته أو النتائج غير الرسمية التي توصل إليها الممثلون المجتمعون. (3)
- التسوية المؤقتة : وهو اتفاق مؤقت يُرغب في استبدال غيره به فيما بعد، باتفاق أكثر دقة ووضوحاً. وتعد التسوية المؤقتة عندما لا تريد الدولتان الارتباط فوراً بالتزامات دائمة ومطلقة، والغرض منها معالجة الصعوبات الوقتية المستعجلة.
 - تبادل المذكرات : وهو أسلوب غير رسمي تحاول الدول بموجبه التعاون على إيجاد تفاهم بينها، أو الاعتراف ببعض الالتزامات الواجبة عليها.
 - التصريحات الوحيدة الطرف: هي بيانات تصدرها دولة من جانبها توضح فيها

(3) احمد أسكندري ومحمد ناصر بوغزالة . محاضرات في القانون الدولي العام ، 1998، القاهرة ، ص 96.

(4) عبد الكريم علوان . الوسيط في القانون الدولي العام ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، 2009 ، الأردن ، ص 259

(3) محمد عزيز شكري.المجلد الأول . العلوم القانونية والاقتصادية،2010.ص30

موقفاً معيناً من مسألة ما.

2 - الاتفاقية أو المعاهدة هي اتفاق مكتوب ولذا لاتعد الاتفاقات الشفوية ولاسيما ما يعرف باتفاقيات الجنتلمان أو ما يسميه بعضهم باتفاقيات الشرفاء معاهدات بالمعنى الدقيق للمصطلح مع أن اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات المبرمة عام 1969 لم تنكر ما قد يكون لهذه الاتفاقات الشفوية من قيمة قانونية. ومثال اتفاقات الجنتلمان الاتفاق الشفوي الحاصل عام 1945 على توزيع المقاعد غير الدائمة في مجلس الأمن بين دول المناطق الجغرافية المختلفة. وقد عدل باتفاق شفوي آخر في عام 1964 بعدما ارتفع عدد هذه المقاعد غير الدائمة من ستة مقاعد إلى عشرة عقب تعديل الميثاق الذي أصبح نافذاً في 1965. أما إذا كان الاتفاق بين شخصين دوليين أو أكثر مكتوباً فيعدّ اتفاقية دولية مهما كانت الصيغة التي كتب بها ومهما تعددت الوثائق التي تضمنته، بغض النظر عن الاسم الذي يطلق عليه. فقد يسمى معاهدة أو اتفاقية أو ميثاقاً أو عهداً أو صكاً أو دستوراً أو شرعة أو غير ذلك بحسب ما يتفق الفرقاء. فمعاهدة المعاهدات لعام 1969 مثلاً سميت - اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات.

- أما تعبير بروتوكول في مجال الاتفاقيات الدولية، فقد يطلق على خلاصة محاضر الاجتماعات التي أدت إلى توقيع المعاهدة، وقد يطلق على ملحق الاتفاقية، وقد يطلق على الاتفاقية ذاتها.

3 - والاتفاقية الدولية بين شخصين دوليين أو أكثر، وهذا يعني أنها قد تكون بين دول، وقد تكون بين دولة ومنظمة دولية، وقد تكون بين منظمات دولية. وفي حين نظمت اتفاقية فيينا لعام 1969 المعاهدات بين الدول، فإن اتفاقية أخرى أعدتها لجنة القانون الدولي وتم إقرارها في 1989 نظمت المعاهدات التي تكون المنظمات الدولية أحد أطرافها. والمعاهدتان متشابهتان في الجوهر مع مراعاة خصوصية المنظمة الدولية على أنها شخص دولي اعتباري على خلاف الدول التي تُعد تجاوزاً، الشخص الطبيعي في العلاقات الدولية. ويطلق على اتفاقية فيينا لعام 1969 اسم (معاهدة المعاهدات) لأنها الأساس الذي انبنت عليه المعاهدة الثانية.

وعلى هذا الأساس فالمعاهدات المعقودة بين الفاتيكان وإحدى الدول الكاثوليكية

والتي تسمى اتفاقيات بابوية (كونك وردات هي معاهدات بالمعنى الصحيح للكلمة، مثلها في ذلك مثل أية معاهدة يعقدها البابا، بوصفه رئيساً لدولة الفاتيكان، مع أية دولة أخرى، بعدما اعترفت له معاهدة لاتران لعام 1969 بالصفة الدنيوية إضافة لصفته الدينية، وألغت بذلك قانون الضمانات الذي حصر صلاحياته بالأمر الدينية.

4 - والمعاهدة هي الاتفاق الذي من شأنه أن ينشئ حقوقاً والتزامات متبادلة بين

الأطراف المرتبطة، يحكمها القانون الدولي العام. (1)

المطلب الثاني: أنواع المعاهدات الفرع الأول: تصنيف المعاهدات من حيث عدد الدول الأطراف

تصنف المعاهدات من هذه الناحية إلى معاهدات ثنائية ومعاهدات جماعية أو متعددة الأطراف وتعقد بين عدة دول

أولاً : معاهدات ثنائية

إذا كانت المعاهدة ثنائية كانت المشكلة الناجمة عن التحفظات قليلة و ان الطرف الآخر إما ان يبرم الاتفاقية مع التحفظات المضافة إليها وإما ان يرفض إبرامها وبالتالي يقضي عليها. والراجح فقها (2) ان التحفظ على المعاهدات الثنائية من الأمور الجائزة سواء سمحت به المعاهدة موضوع التحفظ ام لم تسمح وانه يعتبر في جميع الأحوال بمثابة إيجاب جديد او اقتراح بالتعديل ومن ثمة يتوقف مصيره بل ومصير المعاهدة بكاملها على موقف الطرف الآخر ان شاء قبلها بصورتها الجديدة وان شاء رفضها مع التحفظ عليها ، ومن المتفق عليه في هذا المجال ان قبول التحفظ كما يتم صراحة قد يتم أيضا بطريقة ضمنية وان السكوت عن رفض التحفظ صراحة يعتبر بعد مضي اثنا عشر شهرا من تاريخ استشارة الدولة بالتحفظ او التاريخ الذي أعلن لبدء نفاذ الالتزام بمثابة القبول الضمني له .

ثانيا : معاهدات متعددة الأطراف (جماعية)

المعاهدات الجماعية تشترك في ان عدد أطرافها يزيد عن دولتين ،وهي قد تكون من حيث المدى الجغرافي إقليمية وقد تكون ذات اتجاه عالمي ،وتنشأ المنظمات الدولية عن هذا النوع من المعاهدات الذي تطبق عليه اتفاقية فيينا كما تنطبق على أي معاهدة تعتمد في

(1) محمد عزيز شكري. العلوم القانونية والأقتصادية . مرجع سابق.ص31

(2) عبد الكريم علوان. الوسيط في القانون الدولي العام مرجع سابق ، ص 278 ، 279

نطاق منظمة دولية (1).

وتعد معاهدة باريس التي وضعت نهاية حرب القرم والمعقود في 30 مارس 1856 اول اتفاقية جماعية تم التفاوض عليها مباشرة وبهذه الصفة وقد وقع على الاتفاقية الدول المتحاربة ودولتان محايدتان هما بروسيا والنمسا وكانت المعاهدات الجماعية تنعقد خلال القرن التاسع عشر في مؤتمرات دبلوماسية تلتم لتتنم لتنظيم المسائل ذات المصلحة المشتركة ولا تزال هذه الطريقة تستخدم حتى الوقت الراهن ولكن أهميتها أصبحت تتراجع امام ظاهرة إعداد المعاهدات الجماعية في نطاق (داخل) المنظمات الدولية، أي تحت اشراف إحدى الهيئات او أفرع المنظمات التي تمثل فيها الدول الأعضاء او تحت رعاية هذه المنظمات وعدد المعاهدات الجماعية كبير للغاية ، لكنه أقل من المعاهدات الثنائية وهي من حيث الموضوع قد تكون قانونية . وقد تتعلق بالمجال الدولي غير انها تتضمن في كثير من الأحيان قواعد قانونية موضوعية أو غير شخصية وتتصرف الى مسائل تتصل بالمصلحة العامة لمجموع الدول. والواقع أنه لا يوجد فارق بين كلا النوعين السابقين من المعاهدات من حيث الاثار القانونية . (2)

الفرع الثاني : تصنيف المعاهدات من حيث الطبيعة

تنقسم الوظائف التي تؤديها المعاهدات الدولية وعدم خضوعها لنظام قانوني موحد من الناحية المادية أو من حيث المهمة الى معاهدات شارعة عامة ومعاهدات عقدية خاصة .

أولاً : المعاهدة الشارعة

هي الاتفاقيات ذات الطبيعة الشارعة التي يهدف اطرافها من وراء ابرامها سن قواعد دولية جديدة تنظم العلاقات بين أشخاص القانون الدولي ، والمعاهدة الشارعة هي وثيقة تعلن الدول بمقتضاها عن ارتضاؤها بحكم معين من الاحكام القانونية فهذه المعاهدات في حقيقتها تشريع اكتسى ثوب المعاهدة لانها لا تستمد قوتها من اتفاق المخاطبين بها ، وانما من صدورها عن مجموعة الدول الكبرى الممارسة للسلطة العليا في المجتمع الدولي

(1) اتفاقية فينا . المادة 5 .

(2) محمد يوسف علوان . مرجع سابق ، ص 126.

نيابة عن الجماعة الدولية ، ومن أمثلة المعاهدات الشارعة ، اتفاقية فيينا سنة 1815 اتفاق البريد العالمي سنة 1874، واتفاق لاهاي 1899، وعصبة الأمم 1920، وميثاق الأمم المتحدة 1945،

وعليه فان المعاهدات الشارعة هي تلك التي يتولد عنها أحداث مراكز قانونية بالنسبة للدول لكونها صادرة عن اجماع دولي فان قواعدها يضيف عليها نوع من الأهمية .
(1)

ثانياً : المعاهدات العقدية

فالاتفاقيات التي تعد من العقود هي تلك التي تبرم بين أشخاص القانون الدولي في امر خاص بهم ،أي بين دولتين او عدد محدد من الدول او بين شخص دولي فرد او هيئة خاصة ،ويراعي ان الأشخاص الذين يبرمون هذا النوع من الوفاق بإرادتهم الخاصة لا يلزم بطبيعة الحال غير المتعاقدين والذي لا يتعدى اثر أساس الدول غير الموقعة عليه لانها ليست طرفا فيه كما ان هذه الاتفاقيات تحكمها في مظاهرها الأحكام والقوانين الخاصة ، بمعنى آخر ان أشخاص القانون الدولي لا يستطيعون إبرام هذه الاتفاقيات الخاصة مالم تكن متفقة في جوهرها مع احكام القانون الدولي والا تعرضت للمسؤولية الدولية ،ومثال المعاهدات العقدية :معاهدات التحالف والصلح ، وتعيين الحدود والمعاهدات التجارية والثقافية وتبادل المجرمين(2) .

الفرع الثالث : تصنيف المعاهدات من حيث إجراءات الإبرام

تنقسم المعاهدات من حيث أسلوب التعبير عن الرضا النهائي والالتزام بها الى معاهدات بالمعنى الضيق أو الشكلي ومعاهدات تنفيذية.

أولاً : المعاهدات بالمعنى الضيق (معاهدات مطولة او ارتسامية

(1) احمد اسكندري ومحمد ناصر بوغزالة . مرجع سابق ، ص108،107

(2)و(3) محمد يوسف علوان . مرجع سابق ، ص 128 و 129

وتكون هذه المعاهدات شكلية (مطولة) لا تتعد الا بعد ان تمر بثلاثة مراحل هي :
المفاوضة التوقيع والتصديق . (1)

ثانيا : معاهدات مبسطة او تنفيذية

عادة ما يكون الاتفاق التنفيذي في أكثر من أداة قانونية ،فهو يتم التبادل الرسائل او المذكرات او الخطابات او التصريحات أو بالتوقيع على محضر مباحثات ويشترط في ابرامها المرور بمرحلتين فقط المفاوضات والتوقيع ولا يلزم لنفاذها التصديق عليها من السلطة المختصة بابرام المعاهدات (رئيس الدولة عادة) ، بل تنفذ بمجرد التوقيع عليها من وزير الخارجية أو الممثلين الدبلوماسيين أو الوزراء الآخرين او الموظفين الكبار في الدولة ولا اعتبارات عملية واضحة تزايد عدد الاتفاقيات التنفيذية في الوقت الراهن وربما يأخذ أكثر من نصف التعهدات الدولية حاليا هذا الشكل من المعاهدات . (2)

وهذا التصنيف لا يخلو من نقائص متمثلة في الآتي :

ففي معاهدة واحدة يمكن أن نجد في نفس الوقت قواعد شارعة و قواعد عقدية مثلاً :
في إتفاقية قانون البحار نجد فيها قواعد شارعة و قواعد عقدية في آن واحد معاً ،

شارعة مثل طريقة ضبط الحدود البحرية بين الدول و العقدية مثل القواعد المتعلقة بالتعاون بين الدول المطلة على البحار و الدول التي ليس لها سواحل (3).

المطلب الثالث : شروط انعقاد المعاهدة

الفرع الأول : الأهلية

يملك أشخاص القانون الدولي العام أي الدول والبابا والمنظمات الدولية أهلية إبرام المعاهدات ، وعلى ذلك لا تعتبر معاهدة دولية الأعمال التي يأتيها اشخاص القانون الداخلي حتى لو اتخذت في بعض الظروف شكل المعاهدات ، وبما ان إبرام المعاهدات هو مظهر من مظاهر السيادة للدولة فان الدولة ناقصة السيادة لا يجوز لها إبرام المعاهدات الا في حدود الأهلية الناقصة وفقا لما تتركه لها علاقة الشعبية من الحقوق لذا يجب دائما الرجوع الى الوثيقة التي تحدد هذه العلاقة لمعرفة ما اذا كانت الدولة ناقصة السيادة تملك إبرام معاهدة معينة ، غير انه اذا حدث وأبرمت دولة ناقصة السيادة معاهدة ليست أهلا لإبرامها لا تعتبر هذه المعاهدة باطلة بطلانا مطلقا وإنما تكون فقط قابلة للبطلان بناء على طلب الدولة صاحبة الولاية على الشؤون الخارجية للدولة التي أبرمت المعاهدة فلها ان شاءت ان تبطلها وان شاءت ان تقرها اما بالنسبة للدول الموضوعية في حالة حياد دائم فلا يجوز لها ان تبرم من المعاهدات ما يتنافى مع تلك الحالة كمعاهدة التحالف والضمان اما الدول الأعضاء في الاتحاد الفدرالي (الولايات ، الأقاليم ، الكاثونات) فيرجع بالنسبة لها الى الدستور الاتحاد المعروف ، لمعرفة ما اذا كانت كل منها تملك إبرام المعاهدات على انفراد ام لا وفي العادة لا تجيز الدساتير الاتحادية ذلك وإنما تحتكر الحكومة المركزية مثل هذه المواضيع.

اما بالنسبة لأشخاص القانون الدولي عدا الدول ، كالبابا والمنظمات الدولية فهم يملكون حق عقد المعاهدات التي تتفق مع الاختصاص المحدد والمعترف به لهم. اما بالنسبة للسلطة التي تملك إبرام المعاهدات في داخل الدولة فهذا ما يحدده دستور الدولة نفسها (1)

الفرع الثاني : الرضا

من المتفق عليه في النظم القانونية الداخلية ان العقد قوامه الإرادة التي يفصح عنها الأطراف من كامن النفس إلى العالم الخارجي والتي جاءت نتيجة لإحداث اثر قانوني معين

(1) عبد الكريم علوان . مرجع سابق ، ص 283، 282

والإرادة المقصودة هي الإرادة الحرة السليمة البريئة ، ومع هذا فإن الرضا تشوبه عيوب تعرف بعيوب الرضا والمتمثلة في الغلط، التدليس ، الإكراه ، إفساد ذمة ممثل دولة ،المحل . (1)

أولاً : الغلط

ان إصلاح الغلط في المعاهدات الدولية له معنيان اثنان :
الأول : الغلط في صياغة نص المعاهدة فاذا ما ظهر بعد إضفاء الصفة الرسمية على المعاهدة أنها تحتوي على خطأ ، فالإجراءات في هذه الحالة هو تصحيح الخطأ.
والثاني : هو الغلط في الرضا اذا كان يتصل بواقعة معينة او موقف معين كان من العوامل الأساسية في ارتضاء الأطراف الالتزام بالمعاهدة (2)

ثانياً : التدليس

يمكن تسمية التدليس او الغش بالتغيير او الخداع وهي من الأسباب المفسدة للرضا يفترض وجود عمل ايجابي يدفع احد الأطراف في المعاهدة على فهم امر ما على غير حقيقته مما يسهل عليه التوقيع على المعاهدة هذا العمل الايجابي يتمثل في سلوك تدليسي بقصد حمل احد الأطراف على فهم امر معين على غير حقيقته ،ومن ثم يكون قبوله للمعاهدة بناء على هذا الفهم الخاطي ،أي النتيجة المؤدية لهذا السلوك التدليسي المعتمد أساسا على نية مبينة قائمة على التحايل واذا كان القضاء الدولي قد أخذ بالتدليس او الغش كسبب من أسباب بطلان المعاهدات ،الا ان ذلك كان محدودا .

ومن الأمثلة على ذلك ما حكمت به محكمة نورمبورغ العسكرية بخصوص اتفاق ميونخ المبرم بين ألمانيا وفرنسا و بريطانيا سنة 1938 حيث قضت المحكمة بان الحكومة الألمانية قد سلكت مسلكا تدليسي عند إبرام هذا الاتفاق ولم يكن في نيتها احترامه ،وكان هدفها الأساسي طمأنة بريطانيا وفرنسا حتى تتمكن من ضم بوهميا و ، مورافيا نتيجة فصلها عن تشيكوسلوفاكيا وقد استندت محكمة نورمبورغ في حكمها على الوثائق الرسمية للحكومة الألمانية سنة 1945 وقد اخذت المادة 49 من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات بمبدأ جواز إبطال المعاهدات بسبب الغش او التدليس حيث نصت على « يجوز

(1) و(3) محمد يوسف علوان . مرجع سابق ،ص 160 .

لدولة التي يدفعها السلوك التدليسي لدولة متفاوضة أخرى إلى إبرام معاهدة أن تستند إلى الغش كسبب لإبطال ارتضاءها الالتزام بالمعاهدة » . (1)

ثالثا : إفساد ذمة ممثل الدولة

يقصد بذلك التأثير على ممثل الدولة بمختلف وسائل الإغراء المادية والمعنوية كي يتصرف وفق رغبات الطرف الآخر صاحب المصلحة في إبرام المعاهدة على نحو معين لم تكن لتقبله الدولة التي يمثلها لو انها كانت على علم بكافة الأوضاع والملابسات المتصلة بالمعاهدة على حقيقتها ومن هذه الوسائل تقديم الهدايا المالية والعينية كرشوة ، او دفع المفاوض الى الانغماس في الملذات الشخصية .
ويتميز عيب إفساد ذمة ممثل الدولة عن الغلط والتدليس كون ممثل الدولة ضحية مناورات خارجية أساسها سوء نية الطرف الآخر لحمله الارتضاء بالمعاهدة أما في حالة الإفساد فان ممثل الدولة يدرك ويعلم ان موقفه يتعارض مع مصالح دولته ولكنه يتفاوض عن ذلك نتيجة لمقابل يحصل عليه (2) .

رابعا : الإكراه

يؤدي الإكراه إلى إفساد التصرفات القانونية فتتعدم الإرادة الحرة والمستقلة للممثلين فيحملهم الإكراه الذي يمارس على القبول بما يفرض عليهم من الالتزامات الإكراه الذي يقع على الممثلين لا يكون الا بالنسبة الى المعاهدات التي تسري أحكامها من تاريخ التوقيع (3)

كما يصعب اللجوء إلى هذا النوع من من الإكراه بالنسبة إلى المعاهدات التي تشترط التصديق ، هذا الإكراه في الحقيقة هو إكراه غير مباشر يقع على الدولة ويتخذ هنا الإكراه شكل أفعال وتهديدات موجهة الى هؤلاء الممثلين.

(1) و(2) جمال عبد الناصر مانع . القانون الدولي العام(المدخل والمصادر) ، د ط للنشر والتوزيع ، 2005 ، عناية (الجزائر) ، ص 119 ، 120 .

(3) وليط بيطار . القانون الدولي العام ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، 2008 ، بيروت (لبنان) ، ص .

وقد نصت اتفاقية فيينا على بطلان المعاهدات التي تبرم نتيجة لإكراه اما الإكراه الذي يقع على الدولة فانه يثير العديد من المسائل لا يترتب على هذا الإكراه إبطال المعاهدات اذا أبرمت نتيجة الحرب والإكراه هو وسيلة ضغط تمارسها دولة مفاوضة من اجل إبرام معاهدة والإكراه قد يقع على الممثل او على الدولة ذاتها فالإكراه الذي يمارس على المفاوض من شأنه ان يكون سببا في إبطال المعاهدة. والإكراه الذي يقع على الدولة ياتي مصحوبا بالقوة و هو الأكثر خطورة من الإكراه الذي يقع على ممثليها ، لانه في الغالب يكون بالتهديد (1).

الفرع الثالث : المحل

يقصد بمشروعية المحل وسبب المعاهدة عدم وجود تعارض بين موضوع المعاهدة والغرض منها وبين أي من قواعد القانون الدولي الآمرة العامة المقبولة والمعترف بها في الجماعة الدولية كقواعد لا يجوز الإخلال بها ولا يمكن تغييرها الا بقواعد جديدة من قواعد القانون الدولي العام لها ذات الصفة فكل معاهدة تتعارض مع هذه القواعد تعتبر باطلة ولا يعتد بها.

و قد نصت المادة 53 من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969 على أن (

تعتبر المعاهدة لاغية اذا كانت وقت عقدها تتعارض مع قاعدة قطعية من قواعد القانون الدولي العام)

وفي تطبيق هذه الاتفاقية يراد بالقاعدة القطعية من قواعد القانون الدولي العام اية قاعدة مقبولة ومعترف بها من المجتمع الدولي ككل بوصفها قاعدة لا يسمح بالأشخاص منها ولا يمكن تغييرها الا بقاعدة لاحقة من قواعد القانون الدولي العام ويكون لها نفس الطابع وليس ذلك فحسب بل ان المادة 64 من ذات الاتفاقية ذهبت الى ابعد من ذلك حيث نصت على (اذا ظهرت قاعدة قطعية جديدة في القانون الدولي العام تصبح ايه معاهدة قائمة تخالف هذه القاعدة لاغية ومنتية)

وهذا عكس الحال في الإسلام حيث ان الشريعة الإسلامية لا تعترف بوجود قواعد أمرة لاحقة بحكم انها صالحة لكل زمان ومكان وثابتة التطبيق والسريان كما ان مسألة عدم مشروعية المعاهدات في الشريعة الإسلامية يتجاوزها القانون الوضعي حيث لا تجبر إبرام

(1) وليط بيطار. مرجع سابق. ص 245 .

معاهدات التحالف والمعاهدات العسكرية مع الكفار لان هذا النوع من المعاهدات يتعارض مع مقاصدها الحقيقية التي ترفض عقد المسلمين لها والأمثلة على عدم مشروعية موضوع المعاهدة حكم احد المحاكم العسكرية المشكلة في ألمانيا عقب الحرب العالمية الثانية بأنه اذا كان « لافال » رئيس وزراء فرنسا وسفير حكومة فيشي في برلين قد ابرم مع ألمانيا اتفاقية حول استخدام أسرى الحرب الفرنسيين في المصانع الألمانية فالمحكمة قضت بان الاتفاق يعد باطلا لكونه جاء مخالفا للأداب والأخلاق العامة الدولية. ومن الأمثلة على عدم مشروعية المعاهدة خاصة ان موضوعها مخالف للأداب العامة الدولية، الاتفاق الفرنسي الانجليزي و الإسرائيلي المعقود في سيفر والذي كان موضوعه الاعتداء على مصر في 29 أكتوبر 1956 (1).

(1) و(2) جمال عبد الناصر مانع . مرجع سابق ،ص 124 وما بعدها .

المبحث الثاني إبرام المعاهدة وأثارها

يخضع إبرام المعاهدات إلى عديد من الإجراءات و تمر المعاهدة قبل بداية نفاذها بعدة مراحل فلا تعتبر المعاهدة مستوفية لجميع شروطها إلا بعد تعبير الأطراف عن رضاهم النهائي بالالتزام ببندوها و المراحل هي كالآتي

المطلب الأول : إجراءات إبرام المعاهدة

تعتبر المعاهدة تصرف رضائي يتم بشكل معين حتى يمكن وصفها بالمعاهدة الدولية بالمعنى الضيق ، ولذلك فالمعاهدة بهذا المفهوم تمر بعدة مراحل لإبرامها وعقدها بدءاً بمرحلة المفاوضة والتحرير مروراً بالتوقيع وانتهاءً بالتصديق والتحفظ وقد تمر بمرحلة أخرى هي التسجيل والنشر (1).

الفرع الأول : المفاوضة

وتسبقها مرحلة الاتصالات وهي اتصال الدولتين او العديد من الأطراف للاتفاق مبدئياً على موضوع المعاهدة والإجراءات اللازمة لانعقادها . ثم المفاوضة هي تبادل وجهات النظر بين ممثلي دولتين او أكثر والراغبة في إبرام تلك المعاهدة الدولية من اجل محاولة الوصول الى اتفاق فيما بينهما بشأن مسألة معينة من المسائل. ثم ليست للمعاهدة نطاق معين ، فقد يكون موضوعها تنظيم العلاقات السياسية بين الدولتين المتفاوضتين ،وقد يكون موضوعها الشؤون الاقتصادية او العلاقات القانونية القائمة بينها ،وقد تكون موضوع المفاوضة تبادل وجهات النظر بين الدولتين وبالطرق السلمية . (2) كما ليس للمفاوضة شكل محدد يجب أتباعه ،ثم قد يقوم بالتفاوض رؤساء الدول او رؤساء الحكومات او وزراء الخارجية للدول او بعض المندوبين الدبلوماسيين وصيغة التفويض تختلف باختلاف الدول وتغاير أحكام الدساتير القائمة فيها ، وهي على وجه العموم مستندا

(2) و(2) و(3) عبد الكريم علوان . مرجع سابق ، ص263

مكتوب صادر من رئيس الدولة ،يحملة المفاوضات لإثبات صفته والسلطات التي يخولها له
رئيس الدولة في الإفصاح عن وجهة نظر الدولة . (1)

الفرع الثاني : تحرير المعاهدة

بعد التوصل الى اتفاق بشأن الأمور والمسائل المتفاوض عنها فانه يتم صياغة كل ما
اتفق عليه في شكل مكتوب تمهيدا للتوقيع عليه ، فتحرير تلك المعاهدة يعد شرطا ضروريا
للمعاهدة الدولية واثبات الاتفاق الذي من شأنه ان يقطع الخلاف في حال وجوده ،ويتكون
نص المعاهدة من قسمين أساسيين : (2)

القسم الأول: الديباجة

فالديباجة هي تشمل أسماء الدول المتعاقدة او أسماء رؤساؤها او تحتوي على بيان به
أسماء المفوضين عن الدول المتعاقدة وصفاتهم
وقد عرفت المادة 1/2 ج من اتفاقية فيينا بوثيقة التفويض (الوثيقة الصادرة عن السلطة
المختصة في دولة ما بتعيين شخص او أشخاص لتمثيل الدولة في التفاوض بشأن نص
معاهدة ما او اعتمادها او توقيعها ،او في الإعراب عن موافقة الدولة على الالتزام بمعاهدة
او في القيام باي عمل آخر إزاء معاهدة ما .). وتعتبر الديباجة وفقا للراي الراجح قسما
من اقسام المعاهدة له نفس صفة الإلزام لأحكام المعاهدة

القسم الثاني : صلب الموضوع

اما صلب المعاهدة (المنطوق)فيتكون من مجموعة من المواد التي تشكل احكام
المعاهدة التي تم الاتفاق عليها وبيّن أطرافها.
وقد يلحق بالمعاهدة في بعض الأحيان ملاحق تتضمن بعض الأحكام التفصيلية او تنظيم
بعض المسائل الفنية ،ولهذه الملاحق نفس القوة الملزمة التي تتمتع بها أحكام المعاهدة
نفسها (3) .

كما انه أصبح استخدام اللغة في تحرير المعاهدة مسألة لا يختلف بشأنها

(3) جمال عبد الناصر مانع . مرجع سابق ،ص71

المفاوضون ،اذ تجري تحرير نصوص المعاهدة باكثر من لغة ،ولم تعد توجد لغة واحدة في تحرير المعاهدة ولم يعد ذلك مشكلة لدى الدول المتعاقدة حيث أصبح بإمكان الدول الموقعة في المعاهدة والتي تنتمي الى ثقافة واحدة الى اعتماد اللغة المشتركة للدول المفاوضة ،الا ان المشكلة تبرز اذا كانت الدول مختلفة في ثقافتها ولغتها فهنا تطرح اللغة التي يجري بها التفاوض وبها يتم تحرير المعاهدة (1) .

الفرع الثالث : التوقيع

بمجرد الانتهاء من مرحلة التفاوض والتحرير ، تاتي المرحلة التالية والمتمثلة في التوقيع على نص هذه المعاهدة ،وذلك من قبل المفاوضين لكي يسجلوا ما تم الاتفاق عليه فيما بينهم ويتبنوه ،لذلك فالتوقيع هو المرحلة الأساسية الأولى التي تليها مرحلة التصديق الدستوري (2) .

ويعبر التوقيع عن رضا المفاوضين ، ولا يعني ان المعاهدة أصبحت بذلك نافذة حيث ان التوقيع في المعاهدات الثنائية يفترض موافقة الطرفين ،اما في المعاهدات الجماعية فقاعدة الإجماع لا تطبق ،والموافقة على النص يفرض بالأغلبية (3) .
إلا أن اتفاقية فيينا أوردت حالات استثنائية تكتسب فيها المعاهدة وصف الإلزام بمجرد التوقيع عليها و من دون الحاجة الى التصديق ، حيث نصت المادة 12 من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لسنة 1969 « موافقة الدول على الالتزام بمعاهدة ما يعبر عنها بتوقيع ممثلها من ما يلي:

- ان يكون للتوقيع هذا الأثر او...
- ثبت بطريقة أخرى ان الدول المتفاوضة متفقة على ان يكون للتوقيع هذا الأثر او...
- تبين عزم الدولة على إضفاء هذا الأثر على التوقيع من وثيقة تفويض او تم التعبير عنه أثناء المفاوضات « (4) وفي غير هذه الحالات لا يكون للتوقيع على المعاهدة أي اثر قانوني ملزم قبل من وقوعها الا بالتصديق عليها وهذا ما يميزها عن الاتفاقيات التنفيذية

(1) وليد بيطار . مرجع سابق ،ص 189

(2) عبد الكريم علوان. مرجع سابق ، ص 267

(3) وليد بيطار .مرجع سابق ،ص 170

(4) و(2) جمال عبد الناصر مانع . مرجع سابق ،ص71

ذات الشكل المبسط عن المعاهدات بالمعنى الفني الدقيق.
ويتخذ التوقيع شكلين ان يتم بأسماء ممثلي الدول كاملة وقد يكون التوقيع بالأحرف الأولى من أسماء المفاوضين لأسمائهم كاملة وهذا في حالات التردد في الموافقة نهائيا على نص المعاهدة ورغبتهم في العودة الى حكوماتهم قبل التوقيع النهائي (1)

الفرع الرابع: التصديق

يعتبر التصديق على المعاهدة ذلك التصرف القانوني الذي يقصد به الحصول على إقرار السلطات المختصة داخل الدولة للمعاهدة التي تم التوقيع عليها وهذه السلطات اما لرئيس الدولة منفردا ، واما لرئيس الدولة مشتركا مع السلطة التشريعية ، واما السلطة التشريعية لوحدها كما لكل دولة إجراءات وطنية تعتمد عليها في عملية التصديق على المعاهدة ، ومع ان النصوص القانونية تختلف اختلافا كبيرا بين دولة وأخرى إلا أنها تشترك في المصادقة على المعاهدة من اجل نفاذها . (2)

وقد نصت المادة 1/2 ب من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لسنة 1969 التصديق بأنه « القبول » ، « الإقرار » ، « الانضمام »

ويعتبر التصديق إحدى الوسائل التي تعبر من خلاله الدولة عن ارتضاؤها عن الالتزام بأحكام المعاهدة ، لكن التصديق يعتبر إجراء واجب الإلتباع حتى تصبح المعاهدة نافذة وذلك في حالات معينة ، وهذا ما جاء في اتفاقية فيينا لقانون المعاهدة في المادة 14 « تعبر الدولة عن ارتضاؤها الإلتزام بمعاهدة بالتصديق عليها في الحالات التالية:

- نصت المعاهدة على ان يتم التعبير عن تلك الموافقة بالتصديق ، أو ..
 - ثبت بطريقة أخرى ان الدول المتفاوضة قد اتفقت على اقتضاء التصديق ، أو ..
 - وقع ممثل الدولة المعاهدة مع جعلها مرهونة بالتصديق ، أو ..
 - بينت نية الدولة في توقيع المعاهدة مع جعلها مرهونة بالتصديق من وثيقة تفويض ممثلها او تم التعبير عنها أثناء المفاوضات . (3)
- ولقد صاغ الفقه ضرورة التصديق على المعاهدات ، لتنفيذ في الدائرة الدولية بمسوغات عديدة أهمها:

(2) عبد الكريم علوان . مرجع سابق ، ص 269

(3) جمال عبد الناصر ، مرجع سابق ، ص 72 ، 73

- إعطاء الدولة فرصة أخيرة للتروي وإعادة النظر قبل الالتزام نهائياً بالمعاهدة.
- تجنب ما قد يثور من خلافات حول حقيقة إبعاد التفويض الممنوح للمفوضين عن الدولة في التفاوض وتوقيع المعاهدة.
- إتاحة الفرص لعرض المعاهدة على ممثلي الشعب في الأنظمة الديمقراطية التي تشترط موافقة السلطة التشريعية على كل المعاهدات او على المهمة منها قبل تصديق رئيس الدولة عليها. (1)

الفرع الخامس : التحفظات

التحفظ إجراء رسمي يصدر عن إحدى الدول او المنظمات الدولية ، وذلك عند التوقيع او التصديق او الانضمام إلى معاهدة دولية تسعى من ورائه الى تعديل او استبعاد أحكام معينه في تلك المعاهدة.
فالأثر المباشر للتحفظ هو إلغاء الحكم القانوني الوارد في نص او أكثر من معاهدة واعتبار هذا الحكم غير نافذ في مواجهة الدولة او المنظمة الدولية التي أبدته او اعتباره نافذا ، ولكن تحت شروط معينة لم ترد في المعاهدة . (2)
فالدولة تبدي ما لها من تحفظات عند التوقيع او التصديق او القبول او الانضمام ، ومن المعلوم ان التحفظات قد ترد على كل من المعاهدات الثنائية ، كما قد ترد أيضا على المعاهدات المتعددة الأطراف ، وان اختلفت وتباينت أثارها واحكامها القانونية . (3)

الفرع السادس : التسجيل والنشر

تسجيل المعاهدات الدولية ليس فكرة جديدة ، كما انه بحكم عمل الدولة الى حد كبير بمبدأ الدبلوماسية السوية ، أدى ذلك الى البحث عن أسباب الحرب العالمية الأولى الى انتقاد مبدأ الدبلوماسية السرية وكان بروز الرئيس الأمريكي ولسن كزعيم لاتجاه لا يحبذ

(1) و(3) عبد الكريم علوان . مرجع سابق ، ص 269 وما بعدها.

(2) جمال عبد الناصر مانع . مرجع سابق ، ص 86

الدبلوماسية المكشوفة ويحبذ تسجيل المعاهدة كوسيلة لنشر أنباء عقدها وتفاصيلها. ولقد نصت المادة 18 من عهد العصبة على ان (كل معاهدة او ارتباط دولي تعقده دولة عضو في عصبة الامم من الان فصاعدا يجب تسجيله لدى الأمانة العامة ونشره في اقرب وقت ممكن ولن تكون اية معاهدة كما لن يكون أي ارتباط دولي ملزم ما لم يسجل) . ولقد كان السبب في وضع هذا النص هو الرغبة في تفادي النتائج السيئة التي كانت تترتب عقد المعاهدات والمخالفات السرية وحمل الدول على إتباع خطة الدبلوماسية السرية

ولقد أدى ميثاق الأمم المتحدة الى حسم النقاش الذي كان بين الفقهاء منهم من قال عدم التزام أطراف المعاهدة بها حتى يتم تسجيلها ، وفريق آخر رأى انه يعني عدم جواز تنفيذها جبرا مع جواز تنفيذها اختيارا، والتزام أطرافها بها بمجرد تمام التصديق حول تفسير نص المادة 18 من العهد حينما قضت المادة 102 من الميثاق (كل معاهدة وكل اتفاق دولي يعقده أي عضو من أعضاء الأمم المتحدة بعد العمل بهذا الاتفاق ، يجب ان يسجل في أمانة الهيئة وان يقوم بنشره بأسرع ما يمكن ، ليس لاي طرف في المعاهدة او اتفاق دولي لم يسجل وفقا للفقرة الأولى من هذه المادة أن يتمسك بتلك المعاهدة او ذلك الاتفاق أمام أي فرع من فروع الأمم المتحدة .) ومفاد هذا النص ان عدم التسجيل لا يحول دون قيام المعاهدة بكل ما يترتب عليها من حقوق وواجبات ، وانها تكون ملزمة لأطرافها وقابلة للتنفيذ بينهم وانه يمكن التمسك بها في مواجهة الدول الأخرى⁽¹⁾

المطلب الثاني : آثار المعاهدات

القاعدة العامة هي ان المعاهدات الدولية لا تسري الا بين أطرافها ولا تترتب آثارها الا في مواجهتهم ، سواء كانت هذه الآثار حقوقا او التزامات ، (40) لذا فهي تفرض إطارا للتصرفات وقواعد السلوك لا تتجاوزها الدول المتعاقدة فيما بينها ، فالمعاهدة تكون ملزمة لجميع الدول الأعضاء التي عليها واجب احترام العهود والالتزامات التي تنقيد بها وتنفيذها بصورة عادلة وبنية حسنة⁽²⁾.

(1) عبد الكريم علوان . مرجع سابق ، ص 275-277

(2) وليط بيطار . مرجع سابق ، ص 211

ومن هنا نجد أن آثار المعاهد تكون ملزمة لمن يقبل بها. وهي سامية على سائر التشريعات الداخلية ، هذا ما أكدته اتفاقية فيينا بسمو المعاهدة ، وهكذا فإن احترام الدول للمعاهدات التي تبرمها ، هو من المبادئ الأساسية للقانون الدولي. (1)

الفرع الاول : النطاق الشخصي للمعاهدات

تنتج المعاهدة آثارها بين أطرافها ولا تنتقل هذه الآثار الى الغير ، بحيث لا تمنحهم حقوقا ولا تلزمهم بالتزامات الا برضاهم وهذا ما دعت اليه اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لسنة 1969,1986 حيث نصت المادة 26 (كل معاهدة نافذة تكون ملزمة الأطراف وعليهم تنفيذها بحسن نية) انطلاقا من هذا النص على الأطراف تطبيق المعاهدة بحسن نية وعدم الاحتجاج بعدم تطبيقها بحجة القانون الوطني الذي قد يحول دون ذلك (2). حيث كان الراي السائد سابقا ان قواعد القانون الدولي لا تخلق كمبدأ عام للحقوق والالتزامات الا في العلاقة فيما بين الدول وانها لا تترتب اثارا مباشرة في النطاق القانوني الداخلي.

ولا شك ان هذا الراي كان صائبا حينما كانت الدول هي الشخص الوحيد للقانون الدولي ، غير ان الفرد أصبح يظهر مؤخرا بشكل تدريجي كشخص مباشر للقانون الدولي .

ومن الطبيعي ان تطبيق المعاهدات من هذا القبيل اذا كانت ذاتية التنفيذ مباشرة في النظام الداخلي ويمكن للأفراد الاحتجاج بها أمام القاضي الوطني. ولكن القضاء الوطني يبدو مترددا في الاخذ بوجهة النظر هذه ، ولا يعتمد الأمر على الموقف الذي تتخذه الدولة من مسألة العلاقة بين القانون الداخلي والقانون الدولي (3) .

الفرع الثاني : النطاق المكاني للمعاهدات

ان المقرر بهذا الشأن ، هي ان المعاهدة اذا أصبحت نافذة فانها تصبح واجبة التطبيق

(1) و(4) وليط بيطار . مرجع سابق ،ص21 وص211

(2) جمال عبد الناصر مانع . مرجع سابق ،ص133

(3) محمد يوسف علوان . مرجع سابق ،ص272

في كافة الأقاليم الخاضعة لسيادة أي من الأطراف المتعاقدة (1). أي ان المعاهدة تسري في نطاق الدولة التي تبرمها ، و قد أكدت اتفاقية فيينا على هذا المبدأ في المادة 29 بنصها مالم يظهر من المعاهدة قصد مغاير ويثبت ذلك بطريقة أخرى ، وتعتبر المعاهدة ملزمة لكل طرف فيها . ومن المعلوم ان الأقليم الجوي يشمل الإقليم اليابس والمياه الإقليمية وما يعلو كل منهما من طبقات الجو . (2)

فالمعاهدة قد تطبق بموجب نص صريح او ضمني على المراكز والأوضاع القانونية ففي جزء معين او في منطقة معينة من الدولة وهي قد تستثنى بعض أراضي الدولة في مجال تطبيقها.

وتنطبق المعاهدة عرفا على كل مستعمرات الدول الأطراف وأقاليم ما وراء البحار التابعة لها حالة معاهدات السلام غير ان هذه المستعمرات والأقاليم قد تستبعد من مجال تطبيق المعاهدة.

ومما هو ملاحظ ان مجال تطبيق المعاهدة قد يتجاوز إقليم الدولة المتعاقدة ليشمل أقاليم لا تخضع لسيادة هذه الدولة بل يرتبط بها برابطة جمركية (فرنسا ، إمارة موناكو ، سويسرا) ، كما ان المعاهدات تمتد الى مناطق بحرية خارج نطاق إقليم الدولة (الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة) (3) .

الفرع الثالث : تطبيق المعاهدات الدولية من حيث الزمان

اولا : عدم رجعية المعاهدات الدولية :

من المعلوم ان القاعدة العامة للقانون الدولي العام تبدأ في السريان منذ اللحظة التي تتوافر فيها الشروط الأساسية

وتبقى هذه القاعدة سارية المفعول حتى يتم إلغاؤها صراحة في اتفاق دولي او ضمنيا نتيجة لنشوء قاعدة متعارضة معها اذا نشأت القاعدة القانونية الدولية عن معاهدة فتطبيقها يبدأ من الوقت الذي حددته الدول بسريانها او من الوقت الذي وافقت فيه الدول عليها (4).

(2) عبد الكريم علوان . مرجع سابق ، ص296

(3) محمد يوسف علوان . مرجع سابق ، ص259 261

(4) جمال عبد الناصر مانع . مرجع سابق ، ص127،128

غير ان مبدأ عدم الرجعية في النظام الدولي ليس مبدأ مطلقاً ،فلا شيء يمنع طبقاً لمبدأ سلطان الإرادة من اتفاق اطراف المعاهدة صراحة أو ضمناً على انسحاب أثارها على الماضي .فالقاعدة الاتفاقية تضعها الدول التي لها ان تمد اثارها الى الوقائع والتصرفات السابقة على دخولها في النفاذ .

وقد تضمنت المادة 28 من اتفاقية فيينا على مبدأ عدم رجعية المعاهدات ما لم يظهر في المعاهدة قصد مغاير او يثبت خلاف ذلك بطريقة أخرى ، لا تلزم نصوص المعاهدة طرفاً فيها بشأن أي تصرف او واقعة تمت او أية حالة انتهى وجودها قبل تاريخ دخول المعاهدة حيز التنفيذ بالنسبة لذلك الطرف (1).

وبمراجعة هذه المادة يلاحظ انه على الرغم من أهمية مبدأ عدم الرجعية اثر المعاهدات الا انه لا يشكل قاعدة أمره من قواعد القانون الدولي كما هو الحال في المادة 53 والمادة 64 من اتفاقية فيينا وإنما هي قاعدة مكملة يجوز الخروج عليها بالاتفاق الصريح ،وهكذا فان مبدأ سلطان الإرادة يلعب دوراً هاماً ،حيث يعتمد على رغبة الأطراف فيها اذا كانوا يريدون مد اثر المعاهدة الى الماضي اولاً .

ومن الأمثلة على مبدأ عدم رجعية اثر المعاهدات ،المواطن اليوناني الذي ابرم عدة عقود مع الحكومة البريطانية عام 1922-1923 وفي عام 1926 أبرمت اليونان وبريطانيا اتفاقية تجارية وملاحية نصت المادة 29 منها على عرض أي نزاع على محكمة العدل الدولية كما أكدت المادة 32 ان المعاهدة تدخل حيز النفاذ بعد التصديق عليها . وإستناداً لذلك قامت اليونان برفع دعوى أمام محكمة العدل الدولية عام 1923 - 1922 للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي أصابت مواطنيها آنذاك بسبب تدخل السلطات البريطانية وإلغاءها للعقود من جانب واحد . رفضت محكمة العدل الدولية التجاوب مع الحكومة اليونانية ، هذا لان قبولها الدعوى يعني منح الاثر الرجعي للمادة 29 من معاهدة 1926 ،كما ان المعاهدة لا تتضمن أي شرط لتطبيقها باثر رجعي (2).

ثانياً : التطبيق المؤقت للمعاهدات الدولية

(1) محمد يوسف علوان . مرجع سابق ،ص 257

(2) و(3) احمد اسكندري ومحمد ناصر بوغزالة . مرجع سابق ، ص 187 وما بعدها .

ان المقصود بالتطبيق المؤقت للمعاهدات الدولية هو دخولها حيز النفاذ كليا او جزئيا بين أطرافها خلال فترة معينة على سبيل الاختبار والتجربة فاذا وجد الأطراف ان المعاهدة تخدم مصالحهم قرروا التصديق عليها والالتزام بها ،وان ظهر لهم عدم فائدتها رفضوا التصديق عليها واعتبروها كأن لم تكن . (1)

وهذا ما نصت عليه المادة 25 من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969, 1986 كما يلي:

1 - تنفذ المعاهدة او جزء منها بصفة مؤقتة لحين دخولها دور النفاذ في الحالات التالية :

1-1 اذا نصت المعاهدة ذاتها على ذلك.

1-2 اذا اتفقت الدولة المتفاوضة على ذلك بطريقة أخرى.

2- ما لم تنص المعاهدة او اتفقت الدول المتفاوضة على خلاف ذلك سوف ينتهي النفاذ المؤقت للمعاهدة او جزء منها بالنسبة للدولة اذا بلغت هذه الدولة والدول الأخرى التي نفذت المعاهدة فيما بينهما بصفة مؤقتة عن نيتها في الا تصبح طرفا في هذه المعاهدة» فان ثبت بأن المعاهدة تحقق مصالح الأطراف تمت المصادقة النهائية عليها فتصبح نافذة بصفة كلية ودائمة ،أما اذا ثبت العكس تم التخلي عن هذه المعاهدة واعتبارها كأن لم تكن ،على شرط عدم إلحاق الضرر بالدول الغير الأطراف في المعاهدة . (2)

الفرع الرابع : تطبيق المعاهدات الدولية من طرف القاضي الوطني

اذا استكملت واستوفت المعاهدة الدولية مراحل تكوينها في القانون الدولي وتوفرت فيها الشروط اللازمة لاعتبارها مصدر القانون الداخلي فهي تسري في مواجهة جميع الأطراف ،وتلزم المحاكم الوطنية بتطبيق أحكامها وبنفس المستوى الذي تلتزم فيه بتطبيق أحكام القانون الداخلي وبالتالي فيجب على القاضي الوطني تطبيق احكام تلك المعاهدة بأثر فوري مثل القانون الداخلي وليس بأثر رجعي .

وتطبيق القاضي للمعاهدة قد لا يثير مشاكل اذا كانت نصوصها لا تتعارض مع

القوانين الداخلية، واذ كان هناك تعارض يجب على القاضي ان يتأكد من توافر الشروط الآتية : (1) .

أولاً : الرقابة على توفير شروط المعاهدة

قبل ان يشرع القاضي في تطبيق أحكام معاهدة دولية ما يجب عليه ان يتأكد من توفر الشروط التي نص عليها الدستور الوطني، ورقابة القضاء الوطني قد تكون شكلية وقد تكون موضوعية.

1- الرقابة الشكلية:

وتقتصر على التأكد من وجود الإجراءات اللازمة لكي تكون المعاهدة الدولية في قوة القانون، أي تم التصديق عليها ونشرها، واذا تأكد القاضي الوطني من صحة نشر المعاهدة في الجريدة الرسمية دون غيرها من وسائل الإعلام، اما بالنسبة للرقابة على صحة او مشروعية التصديق يجب التأكد من ان المعاهدة تم المصادقة عليها من طرف رئيس الجمهورية مع مراجعة البرلمان إضافة الى ان التصديق لا يعتبر مجرد اجراء دولي يعبر عن إرادة الدولة والالتزام بأحكام المعاهدة هو شرط هام للعمل بها كقانون داخلي طبقاً لأحكام الدستور .

2 - الرقابة الموضوعية

فهي تتجاوز إبرام المعاهدة وشكلها الى مضمون المعاهدة ومدى توافقه او تعارضه مع الدستور وتتوقف هذه الرقابة على مدى اعتراف النظام الداخلي لمرتبة المعاهدة بالنسبة للدستور، هل هي أعلى منه مرتبة أم أدنى منه وهذا يختلف من دولة الى أخرى (2).

ثانياً : مبدأ سمو المعاهدات

أما المعاهدات التي تقوم الدولة بابرامها في مجال علاقاتها الدولية تصبح جزء من قانونها الداخلي بحيث يتعين على جميع سلطات الدولة ان تطبق المعاهدة . كما يختلف التعامل مع المعاهدات الدولية على حسب اخذ الدولة بمبدأ وحدة القانون او بمبدأ ثنائية القانون .

فبالنسبة لسمو المعاهدات الدولية على الدستور فان العمل بهذا المبدأ قليل ومن

(1) جمال عبد الناصر مانع . مرجع سابق ، وعلي عبد القادر القهوجي ، المعاهدات الدولية أمام القاضي الجنائي ، الدار الجامعية ، ص 101

(2) و (2) جمال عبد الناصر مانع . مرجع سابق ، ص 148 وما بعدها .

الدساتير التي تعتمد هذه الطريقة الدستور الهولندي الصادر 1922 و المعدل بسنتي 1953 و 1956. (1)

المطلب الثالث : تفسير المعاهدة

يعتبر موضوع تفسير المعاهدة كثيرا ما يطرح مشاكل بشأن تحديد المعنى المقصود بمصطلح أو تعبير أو نص (بند) مادة من مواد المعاهدة (57) وما يتطلبه من وضوح أو تفسير أو التعليق وذلك لقصر عبارة النص عن الدلالة على ما قصدته منه بالفعل الدول المتعاقدة أو لغموضه أو لتناقضه الظاهر مع نص آخر. فتكون مسألة تفسير المعاهدة بازالة هذا اللبس والابهام وذلك عن طريق الأجهزة المختصة بتفسير المعاهدة . (2)

الفرع الأول : الجهة المختصة بتفسير المعاهدة

يتم تفسير المعاهدة بطريق دولي هذا ما يسمى بالتفسير الدولي للمعاهدة ، وأما بطريق داخلي ما يطلق عليه بالتفسير الداخلي للمعاهدة
اولا: التفسير الدولي للمعاهدة :

ويتم هذا التفسير بعدة وسائل متمثلة في التمثيل الحكومي الدولي والتفسير القضائي الدولي

1- التفسير الحكومي (التفسير الرسمي) :

ويتم هذا التفسير بالاتفاق بين الدول الأطراف في المعاهدة والذين يعتبرون أكثر مقدرة وتمكن من غيرهم على تفسير نصوص تلك المعاهدة ويكون هذا التفسير الحكومي للمعاهدة تفسيراً صريحاً وقد يكون تفسيراً ضمناً .

فالتفسير الصريح يطلق عليه التفسير الاتفاقي أو الدبلوماسي ويأتي بأشكال عديدة فهو من جهة قديم بمقتضى نصوص تفسيرية تدرج ضمن أحكام المعاهدة بمعنى أن تشتمل المعاهدة على بعض النصوص التي تخصص لتفسير أو إيضاح مدلول المصطلحات

(2) علي صادق ابو هيف. القانون الدولي العام ، منشأة المعارف ، ص50.

الواردة في المعاهدة . (1) مثلا اتفاقية فيينا بشأن قانون المعاهدات التي خصصت تعريفات قانونية لمختلف المصطلحات الواردة في الاتفاقية. (2) ومن جهة ثانية يتم التفسير بشكل معاصر للمعاهدة عن طريق وضع ملاحق تضاف الى المعاهدة . (3) ومن جهة ثالثة يأخذ هذا التفسير شكل اتفاقيات تفسيرية سواء كانت معاصرة لاحقة على المعاهدة أو تأخذ هذه الاتفاقيات التفسيرية صورة بسيطة يكون نتيجة تشاور في اجتماع خاص يحرر فيه برو توكول يلحق بالمعاهدة. وكذلك يتم عن طريق تبادل البرقيات والمذكرات الرسمية وأيضا يتم بتصريحات متبادلة من أحد الدول الأطراف يتم قبوله صراحة من جانب الدول الأخرى أما التفسير الضمني ، فهو ذلك التفسير الذي ينشأ عن تنفيذ الأطراف المتعاقدة (4)، لأحكام المعاهدة بطريقة متماثلة ومنسجمة دون أن يعلن ذلك بوثيقة رسمية (5) .

2 - التفسير القضائي الدولي للمعاهدة :

ان عملية التفسير هي عملية قانونية نموذجية يمكن الفصل فيها عن طريق هيئة تحكيمية أو قضائية دولية .فالتفسير القضائي الدولي للمعاهدة يمكن أن يكون إلزاميا أو اختياريا ،فهو من جهة يعتبر التفسير القضائي إلزاميا اذا تم الاتفاق مسبقا على ضرورة عرض النزاع المتوقع حصوله مستقبلا بشأن تفسير المعاهدة فاذا لم تضع الدول المتعاقدة تفسيراً خاصاً لبعض نصوص المعاهدة المبرمة بينها فعليها ان تراعي عند تنفيذ قواعد العدالة وحسن النية وان تراجع كلما شب غموض في أمر ما الى روح المعاهدة والقصد الحقيقي منها ان لم تسعفها حرفية النص .

وعليه اذا قام بينها خلاف بشأن تفسير نص ما أن تعمل بقدر المستطاع على تسويته ولا تتركه يستفحل ويسيء الى العلاقات الدولية فيما بينها ، وتحقيقا لهذا الغرض تقوم الدول المتعاقدة بعرض كل نزاع قد ينشأ بينها خاصة عند تنفيذ المعاهدة أو بتفسير أحد

(1) احمد بلقاسم . مرجع سابق .ص 120،121

(2) من هذه المصطلحات : القبول ، التصديق ، المعاهدة ، وثيقة التفويض ، الانضمام ، الموافقة ، الدولة المتعاقدة ، الدولة المتفاوضة ، التحفظ ، المنظمة الدولية

(3) و(5) احمد بلقاسم . مرجع سابق .ص 120 وما بعدها .

(4) علي صادق ابو هيف . مرجع سابق ،ص 500

نصوصها على التحكيم أو القضاء الدولي أو على أية هيئة أخرى تعين في ذات المعاهدة. ثم قد يكون تفسير المعاهدة اختياريا عند اتفاق الأطراف المعنية - هذا بعد الحصول - على عرض ذلك النزاع على القضاء الدولي بنوعيه حول ما تثيره أحيانا تفسيرات المعاهدات العامة من خلافات قد تهدد السلم الدولي وما تقتضيه المصلحة العامة من ضرورة معالجة هذه الخلافات قبل ان تتسع رقعتها وتشتد خطورتها ولقد أشارت إليها عصبة الامم في المادة 13 وفرض على الدول أن تلتزم تسويتها بالوسائل الدبلوماسية فان لم تفلح عرضت الأمر على التحكيم أو القضاء الدولي⁽¹⁾.

ثانيا : التفسير الداخلي للمعاهدة

اختلف الفقهاء في مدى اختصاص القضاء الوطني في تفسير المعاهدة وذلك من خلال اختلاف الاتجاهات المعبرة عن التفسير الداخلي للمعاهدة حيث يأتي الاتجاه الأول برفضه لاختصاص المحاكم الوطنية بنوعها القضائي والإداري لقيامها بعملية تفسير المعاهدة وليس من حقها فهو من اختصاص الحكومة (السلطة التنفيذية)، هذا طبقا لمبدأ الفصل بين السلطات ، هذا ما عبر عنه مجلس الدولة الفرنسي ويرى ذنه في حال ما اذا عرضت مشكلة تفسير معاهدة أمام القضاء الداخلي فعلى القاضي أن لا يفصل في النزاع المعروض عليه حتى يصله تفسير المعاهدة من طرف حكومته (وزارة الشؤون الخارجية) بمعنى أن حلها المسبق ضروري للفصل في النزاع ما يعرف بحل المسألة الأولية . ويأتي الاتجاه الثاني ما عملت به محكمة النقض الفرنسية التي تميز بين المسائل التي تثيرها المعاهدات حيث ان جهاز الحكومة يختص بتفسير المعاهدات المرتبطة بالنظام الدولي العام (معاهدات الحماية ، اتفاقيات الصلح ، الاتفاقيات القنصلية ، معاهدات تسليم المجرمين....) وفي المقابل تختص المحاكم الوطنية بنوعها بتفسير باقي المعاهدات والتي لا ترتبط بالنظام الدولي العام .

ويرى الاتجاه الثالث أن القضاء الوطني يختص بتفسير المعاهدة وهي عند التطبيق بمثابة القانون كما يراعي القاضي الوطني المبادئ الدولية عند تفسير المعاهدة ، هذا انطلاقا من مبدأ سمو القانون الدولي العام على القانون الداخلي ، هذا ما اقرته معظم تشريعات دول

(1) علي صادق ابو هيف . مرجع سابق ، ص 500، 501

العالم و هذا الاتجاه الأخير هو الراجح والذي تاخذ به المحاكم الوطنية فى العديد من الدول (1).

الفرع الثاني : طرق ومبادئ تفسير المعاهدة

رغم عدم وجود قواعد مستقرة مسلم بها فى شأن تفسير المعاهدة فانه يمكن القول إن هناك ثلاث طرق أساسية لتفسير المعاهدة هى :

أولاً : الطريقة الشخصية

تقوم هذه الطريقة على ان الهدف الرئيسي من تفسير المعاهدة هو البحث عن نية أطراف المعاهدة وما يقصد كل منهما فى نص المعاهدة أى الكشف عن المعنى الذى ينبغى إعطائه للنص وفقاً لنية أطراف المعاهدة وذلك عن طريق العودة للأعمال التحضيرية (المشاريع الدولية) للمعاهدة او من خلال التصرفات اللاحقة للأطراف أى بعد إبرام المعاهدة .

ثانياً : طريقة المعالجة النصية

وتبدي هذه الطريقة الأهمية الكبرى على النص نفسه والذي يعتبر نقطة انطلاق فى البحث عن مقصوداته - مدلولاته - ثم إن هذه الطريقة تتجاهل كلياً نية الأطراف ، حيث إن التفسير يبدأ بدراسة عميقة للنص المراد تفسيره نظراً لان النص هو التعبير عن نية وإرادة الأطراف فيكون بذلك إيضاح لإرادة ونية الأطراف المعنية وإذا لم يكن النص واضحاً فانه يجب الرجوع لمصادر تفسيرية أخرى

ثالثاً : الطريقة الموضوعية

هذه الطريقة تستخدم بصفة خاصة فى تفسير الاتفاقيات الدولية الشارعة (ذات الطابع الاجتماعى أو الإنسانى) وأيضاً فى تفسير الموائيق والنظم التأسيسية للمنظمات الدولية ، وهذه الطريقة متميزة بتجاهلها لنية الأطراف وتقوم هذه الطريقة على أساس تفسير المعاهدة على نحو يتفق أو يتماشى مع موضوعها وهدفها وتسمى هذه الطريقة التفسيرية بـ « التفسير الوظيفى للمعاهدات » (2) .

(1) احمد بلقاسم . مرجع سابق ،ص124،123

(2) احمد بلقاسم . مرجع سابق ،ص124،123

رابعاً: تفسير المعاهدات وفق اتفاقية فينا

جاء في اتفاقية فينا في القسم الثالث من الباب الثالث في المواد 31-33 للقواعد

الخاصة في تفسير المعاهدات وهي لا تخرج في جوهرها عما سلف الذكر فيما تقدم ما يلي :

المادة 31: تضع القاعدة العامة في التفسير كالآتي:

1 - تفسير بحسن نية طبقاً للمعنى العادي لألفاظ المعاهدة في الإطار الخاص بها في ضوء موضوعها والغرض منها

2 - الإطار الخاص بالمعاهدة لغرض التفسير يشمل إلى جانب نص المعاهدة بما في ذلك الديباجة والملحقات ما يلي:

1-2 أي اتفاق يتعلق بالمعاهدة ويكون قد عقد بين الأطراف جميعاً بمناسبة عقد هذه المعاهدة.

2-2 أي وثيقة صدرت من طرف أو أكثر بمناسبة عقد المعاهدة وقبلتها الأطراف الأخرى كوثيقة لها صلة بالمعاهدة.

3 - يؤخذ في الاعتبار إلى جانب الإطار الخاص بالمعاهدة (1):

1-3 أي اتفاق لاحق بين الأطراف بشأن تفسير المعاهدة أو تطبيق أحكامها

2-3 أي مسلك لاحق في تطبيق المعاهدة يتفق عليه الأطراف بشأن تقسيمها

3-3 أي قواعد في القانون الدولي لها صلة بالموضوع يمكن تطبيقها على علاقة بين الأطراف

4 - يعطى معنى خاص للفظ معين إذا ثبت أن نية الأطراف قد اتجهت إلى ذلك و تنص المادة 32- على الوسائل المكتملة للتفسير كالآتي:

يجوز الالتجاء إلى وسائل مكتملة في التفسير بما في ذلك الأعمال التحضيرية للمعاهدة والظروف والملابسات لعقدها وذلك لتأكيد المعنى الناتج عن تطبيق المادة 31 أو لتحديد

المعنى إذا هدى التفسير وفقاً للمادة 31 إلى:

1 - بقاء المعنى غامضاً أو غير واضح

2 - أو أدى إلى نتيجة غير منطقية أو غير معقولة

أما المادة 33 - فتناولت تفسيرات المعاهدات المعتمدة بلغتين أو أكثر وتقرر:

1 - إذا اعتمدت المعاهدة بلغتين أو أكثر يكون لكل نص من نصوصها نفس الحجية ما لم تنص المعاهدات أو يتفق الأطراف على أنه عند الاختلاف تكون الغلبة لنص معين

(1) احمد بلقاسم . مرجع سابق ، ص124، 123)

2 - نص المعاهدة الذي يصاغ بلغة غير إحدى اللغات التي اعتمدها لا يكون له نفس الحجية إلا إذا نصت المعاهدة أو اتفق الأطراف على ذلك

3 - يفترض أن لإلغاء المعاهدة نفس المعنى في كل نص من نصوصها المعتمدة

4 - عندما تكشف المقارنة بين النصوص عن اختلاف في المعنى لم يزل تطبيق المادتين

31-32 يؤخذ بالمعنى الذي يتفق مع موضوع المعاهدة والغرض منها للتوفيق بقدر

الإمكان بين النصوص المختلفة فيما عدا حالة ما تكون لأحد النصوص الغلبة وفقا للفقرة الأولى⁽¹⁾.

(1) علي صادق ابو هيف . مرجع سابق ،ص 502

المبحث الثالث

تعديل وإنهاء المعاهدة

تخضع المعاهدة إلى التعديل أو حتى الإلغاء و ذلك تبعاً لما يحتاجه أطراف المعاهدة من أهداف ومصالح .

المطلب الأول: تعديل المعاهدة

إن اقتضاء التعديل يعني وجود مصلحة مشتركة لأطراف المعاهدة يراد الوصول إليها الشيء الذي يوجب التعديل من أجل الوصول لهذه المعاهدة

الفرع الأول : المبادئ العامة لإنهاء المعاهدة

تخضع المعاهدات للقاعدة التي تنص على رضا الأطراف المتعاقدة على التعديل كشرط أساسي وهذا المبدأ سواء في المعاهدات الثنائية أو الجماعية ، والمعاهدات تميز بين أحكام خاضعة للتعديل وأخرى يحظر تعديلها وذلك من أجل استقرار المعاهدة وقد يرفض التعديل إلا بعد انقضاء مدة زمنية مثل اتفاقية مونترو 1936 المتعلقة بالمضايق التركية إلا بعد 5 سنوات. و يستخلص من هذا إنه لا تعديل للمعاهدة إلا في ظروف دولية موجبة.

ويتم تعديل المعاهدات بالممارسة اللاحقة للدولة المتعاقدة دون إجراء تعديل على شكلها وقد رفضت اتفاقية فيينا الاعتراف بهذه الممارسة لنقض المعاهدة من إجراء التطبيق المخالف لنصوصها إلا إذا قبلت بذلك الدول نفسها ولا وجود لأي مشكلة في التعديل إذا ما تضمنت المعاهدة نصاً يبين طريقة تعديلها (1).

ويتم التعديل وفقاً لقاعدة أغلبية الثلثين ما لم تنص هذه المعاهدة على جواز تعديلها باتباع إجراءات أخرى .

الفرع الثاني : قواعد تعديل المعاهدة الثنائية

إن القسم الرابع من اتفاقية فيينا خصص لتعديل المعاهدات والقواعد التكميلية للمعاهدة ، فالمعاهدة الثنائية لا توجد صعوبة في تعديلها فتمت انعقدت إرادة الطرفين إلى ذلك يتم التعديل وفقاً للاتفاق ومن هذه القواعد نذكر:

أولاً : التعديل عن طريق الاتفاق الصريح

في المادة 39 من اتفاقية فيينا تنص على هذا التعديل فترى جواز تعديل المعاهدة

(1) وليد بيطار . مرجع سابق ، ص 199، 200

باتفاق اطرافها ، وهذه القاعدة طبيعتها تكميلية فقد تضمنت المعاهدة النص على عدم جواز التعديل او على وضع قيود او شرط على هذا التعديل ، وقد لا تشترط المعاهدة انقضاء مدة معينة لجواز التعديل ويتخذ الاتفاق على التعديل اى شكل تختاره اطراف المعاهدة لذلك فقد يجري تعديل المعاهدة الشكلية عن طريق اتفاق مبسط وحتى بالطريق الشفوي او الضمني (1).

ثانيا : التعديل بالطريق العرفي

يمكن تعديل المعاهدة عن طريق العرف مثل ما تقدمت به لجنة القانون الدولي لما اقترحت في مشروع تقدمت به لاتفاقية فيينا نص (م / 38 من المشروع) يمكن معه تعديل المعاهدة عن طريق التعامل اللاحق متى ثبت ان هذا التعامل قد قصد اتفاق الاطراف على تعديل المعاهدة.

ثالثا : التعديل عن طريق ظهور قاعدة امره جديدة

ليس هنالك ما يمنع من ظهور قاعدة امره جديدة لا تتعارض مع المعاهدة بمجملها بل بحكم معين فيها فيكون الانقضاء على الحكم الملغي فقط لا على المعاهدة ككل (71) ، إذ تعد المعاهدة باطله ومنتھية إذا تعارضت مع قاعدة امره جديدة عامة التطبيق في القانون الدولي استقرت بعد نفاذها (72) ، وتعتبر المادة 44 من الاتفاقية التي تتعلق بمسالة الفصل بين نصوص المعاهدة الموضحة بامعان صحة هذا الراي ولاسيما الفقرة الخامسة منها (2).

ونصت اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات على طرق ووسائل ودية لحل النزاعات الناجمة عن المعاهدات المدعى ببطلانها أو القابلة للإبطال وذلك بالتوفيق الإلزامي (وهو ملزم بداية وغير ملزم من حيث النتائج) والتحكيم الدولي والقضاء الدولي في حالات معينة هي حالات تعارض المعاهدة مع النظام العام الدولي (المادة 66). (3)

(1) محمد يوسف علوان . مرجع سابق. ،ص332

(2) وليد بيطار . مرجع سابق ،ص201

(3) محمد يوسف علوان مرجع سابق ،ص333

الفرع الثالث : قواعد تعديل المعاهدات الجماعية

ان التعديل في هذه الحالة لا يكون سهلا بالأخص اذا كانت الرغبة في التعديل ليست من جميع الأعضاء ولقد تحملت اتفاقية فيينا على عاتقها القواعد والإجراءات التي يتعين اتباعها عند الاقدام على تعديل المعاهدة المتعددة الاطراف فنصت المادة 40 منها على:

1-تسري الفقرات التالية على تعديل المعاهدات المتعددة الاطراف ما لم تنص المعاهدة على غير ذلك.

2-يجب ابلاغ جميع الدول المتعاقدة بأى اقتراح بشأن تعديل معاهدة متعددة الاطراف فيما بين الاطراف جميعا ويكون لكل طرف الحق في ان يشترك في:

1-2-1 الاقرار الخاص بالتصرف الذي يتخذ بشأن هذا الاقتراح.

2-2-2 التفاوض و ابرام أي اتفاق لتعديل المعاهدة.

3-3-3 كل دولة من حقها ان تصبح في المعاهدة ، و كطرف في المعاهدة المعدلة.

4-4-4 لا يلزم الاتفاق الخاص بالتعديل اية دولة غير طرف في هذه المعاهدة ، حكم المادة 30 في فقرتها 4 ب.

5-5-5 اية دولة تصبح طرف في المعاهدة بعد دخول الاتفاق المعدل دور النفاذ وما لم تعبر عن نية مغايرة تعتبر:

-طرفا في المعاهدة المعدلة.

-طرفا في المعاهدة الغير معدلة في مواجهة أي طرف في المعاهدة لم يلتزم بالاتفاق المعدل . (1).

ونجد ان المادة 41 من نفس الاتفاقية تضيف فيما يخص المعاهدة المتعددة الاطراف :

1-يجوز لطرفين او اكثر في المعاهدة المتعددة الاطراف الاتفاق على تغيير المعاهدة فيما بينهم:

1-1-1 اذا كانت هذه المعاهدة تنص على امكانية هذا التغيير.

1-2-1 اذا لم تحرم المعاهدة امكانية هذا التغيير وكان:

-لا يؤثر على تمتع الاطراف الاخرى بحقوقهم طبقا للمعاهدة او على ادائهم لالتزاماتهم - لا يتعلق بنص يتعارض الإخلال به مع التنفيذ الفعال لموضع المعاهدة والفرض منها ككل .

2-يجب في الحالات التي تخضع لحكم الفقرة الأولى (1-1) على الأطراف الراغبين في

(1) عبد الكريم علوان . مرجع سابق ، ص 319 وما بعدها

التغيير إبلاغ الأطراف الاخرى بنيتهم في عقد الاتفاق وبالتغيير الذي ينص عليه الاتفاق شرط عدم مخالفة المعاهدة⁽¹⁾ .

المطلب الثاني : إنهاء العمل بالمعاهدة

إن إنهاء العمل بالمعاهدة يعني وضع حد لاستمرار نفاذها وتصبح في هذه الحالة غير سارية المفعول . إلا انه هناك اختلاف في نهاية المعاهدة الثنائية عند نقضها أو الانسحاب منها ، حيث يعني ذلك زوال المعاهدة بمجملها على عكس المعاهدة الجماعية⁽²⁾ .

الفرع الأول : الأسباب الاتفاقية لإنهاء المعاهدة

تختص المادة 54 من اتفاقي فيينا بانقضاء المعاهدة أو الانسحاب منها . أما المادة 57 فتختص بإيقاف العمل بالمعاهدة ، وقد يكون هذا الإنهاء بوقت لاحق أو اتفاق مشترك .

اولا : إنهاء المعاهدة وفقا لأحكامها:

1 - النص الصريح على أسباب الانقضاء أو الانسحاب أو الإيقاف:

وذلك لمبدا سلطان الإرادة وذلك كون المعاهدة تحمل نصوص بأسباب الانتهاء ، ولهذه النصوص أشكال:

-النص على أجل محدد لانتهاء المعاهدة بحلوله:

ويشكل عامل الزمن مقياس لانتهاء المعاهدة ، حيث نهاية أجل الالتزام باحكام المعاهدة يعني انقضاء المعاهدة.

-النص على شرط فاسخ:

بوقوع حدث ما تنقضي جراه المعاهدة ، بمعنى ان عند وقوع واقعة او حدث ما لها اثر على الاطراف المتعاقدة يتم بذلك انهاء هذه المعاهدة (78) ويكون نتيجة للإخلال الجوهري بأحكام المعاهدة، مما يخول أطرافها الآخرين التمسك بهذا الإخلال أساساً لإنهاء المعاهدة أو لإيقاف العمل بها كلياً أو جزئياً .

ويكون الإخلال جوهرياً بموجب معاهدة المعاهدات فيما لايببجه قانون المعاهدات، أو أخلّ بنص ضروري لتحقيق موضوع المعاهدة أو الغرض منها. ومن أهم الأمثلة على الإخلال الجوهري بالمعاهدة اشتراك بريطانيا في العدوان الثلاثي على مصر العربية عام

(1) و (2) عبد الكريم علوان . مرجع سابق ، ص 320 وما بعدها

1956 خلافاً لأحكام معاهدة الجلاء عن مصر لعام 1954 التي كان يحق لبريطانيا بمقتضاها استخدام قواعدها العسكرية إذا تعرضت مصر أو أي بلد عربي أو تركيا لعدوان خارجي وسارعت بريطانيا للدفاع عن البلد المعتدى عليه. والإخلال هنا كان جوهرياً لأن بريطانيا كانت أحد المعتدين على مصر بدل الدفاع عنها مما حمل مصر على إعلان إلغاء البنود الخاصة بالقواعد العسكرية في معاهدة الجلاء (1).

-النص على نقض المعاهدة أو الانسحاب منها:

وهو اشعار يصدر عن الارادة المنفردة او الجماعية وهو تعبير عن الرغبة في التحلل من احكام المعاهدة وذلك يكون بشروط، (80) يمكن لدولة طرف في معاهدة أن تقرر بمحض إرادتها الانسحاب من المعاهدة و ذلك بوضع حد لوجود المعاهدة إزائها إذا كانت المعاهدة ثنائية أو بعد إلترام الدولة ذاتها إذا كانت المعاهدة متعددة الأطراف .

ويمكن للمعاهدة ان تنص على إمكانية الانسحاب وأن تضع شروطاً لذلك وتتعلق هذه الشروط غالباً بضرورة تنبيه الدولة (81) المنسحبة و إحترام الأجال بإعتبار أنه و في أغلب الأحيان الانسحاب لا يكون فوري مثل معاهدة اليونيسكو نصت على إمكانية الانسحاب و لكن لا يكون ذلك إلا بعد سنتان من تاريخ إبلاغ نية الانسحاب .

أما إذا لم تتعرض المعاهدة إلى إمكانية الانسحاب فإن ذلك مبدئياً غير ممكن إلا إذا تمكنت الدولة التي ترغب في الانسحاب إقامة الدليل على أنه كان في نية الأطراف السماح بذلك عند إبرام المعاهدة أو أن تلك الإمكانية تستنتج من طبيعة المعاهدة مثل : ميثاق منظمة الأمم المتحدة لم يتعرض

لإمكانية الانسحاب و لكنه لم ينص على عدم إمكانية ذلك و تم تفسير ذلك بعدم إمكانية الانسحاب رغم أنه في الواقع لم يقع أي إنسحاب (2) .
-النص على إيقاف العمل بالمعاهدة:

تجيز المادة 57 من اتفاقية فيينا إيقاف العمل بالمعاهدة بالنسبة لجميع أطرافها أو لطرف معين مثلما نجده في المعاهدات الاقتصادية

(1) و(1) محمد يوسف علوان . مرجع سابق ،ص وما بعدها343

(2) محمد يوسف علوان . مرجع سابق ،ص344

2-النص الضمني على أسباب الانتهاء:

ويدخل تحت هذه الصورة عدة أشكال تجيز هي الأخرى انتهاء المعاهدة
-الانقضاء عن طرق تنفيذ المعاهدة تنفيذا كاملا:

وهنا يتم الانتهاء نظرا للوصول للهدف المراد وذلك بتنفيذ الالتزامات من قبل أعضاء
المعاهدة بصورة كاملة ، مثل ترسيم الحدود ، أو سداد قرض ما فان المعاهدة تنقضي بتمام
عملية الترسيم أو قضاء تلك الديون.

- نقض المعاهدة أو الانسحاب منها دون إذن مسبق:

قد لا نجد جواز ذلك في معاهدات منصوص عليها. إلا أنه يبقى أمر وارد لكن أحكام
المعاهدة تنص على ضرورة التزام الأعضاء بتنفيذ التزاماتها (1).

ثانيا: انتهاء المعاهدة لاتفاق لاحق

بما أن المعاهدة فعل اتفاقي يستلزم انتهاءها أن نأتي باتفاق وهذا الاتفاق يمكن أن يأتي
صرحا أو ضمنيا

1-الاتفاق الصريح:

وذلك طبقا للمادة 54 من اتفاقية فيينا فيما يخص جواز انتهاء المعاهدة برضا جميع
الأطراف .وقديمكن أن يتقدم طرفين أو أكثر بإيقاف العمل بالمعاهدة باتفاق بين بعض
الأطراف فقط طبقا للمادة58

1-1يجوز لطرفين أو أكثر في المعاهدة الجماعية أن يعقدوا اتفاقا بإيقاف العمل بنصوص
المعاهدة بصورة مؤقتة وفيما بينهم فقط وذلك (2):

-إذا نص على إمكان هذا الإيقاف بالمعاهدة

-إذا كان هذا الإيقاف غير محظور بالمعاهدة

1-2 فيما عدا ذلك أي الحالة التي تحكمها الفقرة (1-1)وما لم تنص المعاهدة على على
خلاف ذلك ينبغي على الأطراف المعنية إحضار الأطراف الأخرى في عقد الاتفاق.

(1) علي صادق ابو هيف . مرجع سابق ، ص55.

(2) و (2) محمد يوسف علوان . مرجع سابق ، ص344 وما بعدها.

2 - الاتفاق الضمني :

«لا بفرق نص المادة 54 بين الانقضاء الصريح و الانقضاء الضمني للمعاهدة وقد أجازت الفقرة الأولى من المادة 59 من اتفاقية فيينا صراحة انقضاء المعاهدة المفهوم ضمنا من عقد المعاهدة لاحقة(85)» ، فالمعاهدة تعتبر منتهية ضمنا إذا تحقق:
ظهر من المعاهدة اللاحقة أو ثبت بطريقة أخرى أن الأطراف قد قصدت أن يكون الموضوع محكوما بهذه المعاهدة.

الفرع الثاني : الأسباب الخارجية (غير الإرادية) لإنهاء المعاهدة.

وهذه الأسباب عديدة ومتنوعة إلا أنها تتفق بكونها لا تستند الى الإرادة الصريحة أو الضمنية للأطراف المعاهدة وإنما ترجع إلى وقوع أحداث طارئة ولاحقة على إبرام المعاهدة تؤدي إلى انتهائها (1).

أولا : الأسباب الخارجية الناتجة عن سلوك الأطراف:

1 - الإخلال الجوهرى بأحكام المعاهدة:

إن عدم تنفيذ المعاهدة من قبل أحد أطراف المعاهدة يعتبر أمر معيب على الصعيد الدولي وذلك إخلالا بالالتزام الدولي الذي تفرضه قاعدة قانونية دولية. وتقنن المادة من اتفاقية فيينا القاعدة العرفية الخاصة بانقضاء المعاهدة نتيجة الإخلال بها وذلك على الوجه التالي:

1-1 اشتراط الإخلال الجوهرى بالمعاهدة: وتعتبر الفقرة الثالثة من المادة تحدد بدقة هذا

الإخلال وطبيعته للضمان الاستقرار في المعاهدة فكان الإخلال فيها كما يلي (2):

- التنصل من المعاهدة بما لا تجيزه هذه الاتفاقية

- مخالفة نص أساسي لتحقيق موضوع المعاهدة والغرض منها

2-1 نتائج الإخلال الجوهرى للمعاهدة:

- يخول هذا الإخلال للأطراف الأخرى باتفاق جماعي فيما بينهم إيقاف العمل بالمعاهدة

كلياً أو جزئياً سواء في العلاقة بينهم وبين الدولة التي أخلت بأحكامها أو في العلاقة بين

(2) علي صادق ابو هيف . مرجع سابق ، ص59.

جميع الأطراف

- يخول هذا الإخلال التمسك به كأساس لإيقاف العمل بالمعاهدة كلياً أو جزئياً في العلاقة بينه وبين الدولة المخلة.

- يخول لأي طرف آخر ماعدا الطرف المخل التمسك بهذا الإخلال كأساس لإيقاف العمل كلياً أو جزئياً بالنسبة إليه إذا كانت طبيعة هذه المعاهدة تجعل الإخلال الجوهري بأحكامها من جانب أحد الأطراف يغير بصورة أساسية وضع كل طرف فيما يخص التزاماته المستقبلية.

2- **أثر الحرب على المعاهدات الدولية:** في هذا النوع تكون المعاهدة مرتبطة ارتباطاً كبيراً بأثر الحرب فيكون الاختلاف كالتالي (1):

1-2 الحرب قد تنهي المعاهدة الثنائية بين الدول المتحاربة مثل معاهدات التجارة والصدقة وذلك استناداً إلى نظرية التغيير في الظروف

2-2 إلا أنه تبقى المعاهدات المعقودة خصيصاً لوقت الحرب مثل المعاهدات التي تنص على تجنب أسلحة معينة خلال الحرب.

2-3 المعاهدات التي تنشئ مراكز موضوعية دائمة يحتج بها في مواجهة الكافة بالحرب لا تؤثر الحرب على الأوضاع الناشئة عنها.

2-4 استمرار المعاهدات المتعددة الأطراف التي تهم جميع الدول في النفاذ وكل ما لحالة الحرب من أثر عليها هو إيقاف العمل بها بين المتحاربين.

3 - **الصرف اللاحق:**

إن اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لا تنطبق لهذه المسألة إلا أنه يمكن اتخاذ الصرف اللاحق بعين الاعتبار في مسألة التعديل لأن المعاهدة تنقضي تدريجياً لعدم تطبيقها بين الأعضاء عرفياً إلا أن القضاء لا يؤيد عموماً هذه النتيجة

ثانياً: الأسباب الخارجية المستقلة عن سلوك الأفراد:

1- **استحالة التنفيذ:**

ويعالج هذا الأمر في المادة م(89) من اتفاقية فيينا حيث تجيز الاحتجاج باستحالة التنفيذ كسبب لانقضاء المعاهدة أو الانسحاب منها إذا كانت الاستحالة غير مطابقة أما إذا كانت مؤقتة فيجوز الاحتجاج بها كأساس لإيقاف العمل بالمعاهدة وهذا الأمر يخص بصفة خاصة المعاهدة الثنائية أما المعاهدة الجماعية فإنه لا يؤثر كثيراً على حياة المعاهدة.

(1) احمد اسكندري ومحمد ناصر بوغزالة . مرجع سابق ، ص 251

2- التغيير الجوهري في الظروف:

إن الظروف ليست بالضرورة تبقى ثابتة فقد تتغير أثناء تنفيذ المعاهدة ووفقا لأحد مبادئ القانون الدولي العرفي تبقى المعاهدة ملزمة ما بقيت الظروف بشكلها الأول. أما إذا تغيرت بشكل أساسي فأن للطرف المضرور الاحتجاج ويمكن أن ينسحب من المعاهدة.

3- ظهور قاعدة أمره جديدة:

وذلك نتيجة لمبدأ تدرج القواعد القانونية وقد استحدثته م/64 من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات فيمكن أن تنتهي المعاهدة في حالة ظهور قاعدة أمره جديدة من القواعد العامة للقانون الدولي تتعارض معها (1).

الخاتمة :

ان المعاهدات الدولية توجد كاتفاق يبرم بين شخصين او أكثر من أشخاص القانون الدولي، وذلك بقصد إحداث آثار قانونية ، وللمعاهدة عدة أشكال ، ثنائية الأطراف او متعددة الأطراف أي جماعية .كما ان هناك معاهدات تتعلق بالطبيعة القانونية الدولية من معاهدات شارعة ، والتي تعمل على سن القواعد المنظمة لمختلف العلاقات بين أشخاص القانون الدولي ،ومعاهدات عقدية المتعلقة بالأمر الخاصة للأطراف المتعاقدة.ومعاهدات ذات الطابع الشكلي، وذلك انها معاهدات مطولة او ارتسامية أي انعقادها لا يتم الا بعد مرورها بمراحل خاصة، من مفاوضة والتوقيع والتصديق.ومعاهدات مبسطة تنفيذية وذلك عن طريق الأدوات القانونية المعمول بها من رسائل ومذكرات.

هذه المعاهدات وان اختلفت بأنواعها وتعددتها ،فإنها تخضع لشروط حتى يتم انعقادها ، من الأهلية ،وهي توفر صفة الشخصية القانونية الدولية ، إضافة لرضا الطرفين ،وإبداء إرادتهما بهذه المعاهدة ،وأیضا مشروعية المحل وسبب المعاهدة .و إجراءات المعاهدة تبدئ بالمفاوضة بين الأطراف بالاتصال و الاتفاق مبدئيا على الموضوع ،ثم يتم تحرير المعاهدة بعد التوصل للاتفاق ،ويكون بصيغة مكتوبة تمهيدا للتوقيع عليها ،من طرف المتعاقدين والمعبرين عن رضاهما لهذه المعاهدة ،ليتم التصديق عليها من طرف السلطات المختصة داخل الدول المتعاهدة. وتخضع هذه الإجراءات لضرورة التحفظ ، لضمان صيرورة المعاهدة. ثم يتم تسجيلها ونشرها تفاديا لفقدان المعاهدة لقوتها الملزمة. وبعد إعداد المعاهدة لا يكون تطبيقها إلا على أطرافها ولا يترتب آثارها إلا في

(1) احمد اسكندري ومحمد ناصر بوغزالة . مرجع سابق ، ص251

مواجهتهم بحيث لا تمنحهم حقوقا ولا تلزمهم بواجبات الا برضاهم ،وعلى الأقاليم الخاضعة لسيادة أي من الأطراف المتعاقدة ،وتسري المعاهدة منذ لحظة نفاذها حتى يتم إلغائها ،كما تلزم القاضي الوطني بتطبيق أحكام تلك المعاهدة مثل القانون الداخلي. كما ان المعاهدات الدولية تفسر نصوصها وتحدد المعنى المقصود من مصطلح او تعبير ما ليسهل العمل بها ، وذلك من طرف جهة مختصة لذلك وبطرق ومبادئ يعتمدونها كالطريقة الشخصية ،وطريقة المعالجة النصية ،الطريقة الموضوعية، ولوجود المصالح المشتركة بين الأطراف المتعاقدة تخضع المعاهدة للتعديل وفق مبدأ رضا الأطراف وقواعد تنص عليها اتفاقية فيينا لذلك، من تعديل باتفاق صريح او بطريق عرفي او بظهور قاعدة أمره جديدة.

كما ان سريان المعاهدة يمكن ان يحد مفعوله بوضع حد لنفاذها وإنهاء العمل بها وذلك لأسباب اتفاقية مثل ما تنصه أحكامها او لأسباب خارجية أي غير اتفاقية ما تعبر عنه سلوك احد الأطراف المتعاقدة او استحالة تنفيذ تلك المعاهدة.

وتبقى طبيعة المعاهدات الدولية الوصول لحلول ترضي الأطراف وتضمن بها الحقوق والحريات ،الا ان هناك معاهدات استغلالية للأوضاع و الظروف وتكون بذلك وسيلة ضغط اكثر منها .

المطلب الرابع : المعاهدات فى الشريعة الإسلامية

نتناول فى هذا المطلب المعاهدات فى الشريعة الإسلامية فى فروع ثلاثة كالآتى :-

الفرع الأول : تعريف المعاهدة ومشروعيتها فى الإسلام

الفرع الثانى : الأدلة الشرعية للمعاهدات

الفرع الثالث : الوفاء بالمعاهدات والالتزام بها

الفرع الأول : تعريف المعاهدة ومشروعيتها فى الإسلام

تعريف المعاهدة لغة :

ورد فى لسان الغرب لأبن منظور قال الله تعالى (وأوفوا بالعهد ان العهد كان مسئولا)⁽¹⁾ وقوله تعالى (ألم أعهد اليكم يا بنى آدم ألا تعبدوا الشيطان انه لكم عدو مبين)⁽²⁾ ويأتى العهد بمعنى اليمين كالقسم ، ويأتى بمعنى عقد الأمان والذمة والعهد ، ويستخدم فى الغالب بمعنى الموائيق بين الناس.

تعريف المعاهدة اصطلاحا:

جاء معنى العهد فى اصطلاح الشريعة الإسلامية بنفس معناه فى اللغة⁽³⁾ تقريبا ، حيث قال تعالى (الذين عاهدت منهم ثم ينقضون عهدهم فى كل مرة وهم لا يتقون)⁽⁴⁾ . وقال تعالى أيضا (الا الذين عاهدتم من المشركين ثم لم ينقضوكم شيئا ولم يظاهروا عليكم أحدا فأتموا اليهم عهدهم الى مدتهم ان الله يحب المتقين)⁽⁵⁾

وجاء فى حديث الرسول الكريم صلى الله عليه وسلم ، وهو أصدق القائلين و لا ينطق عن الهوى ان هو الا وحى يوحى ، حيث جاء فى الحديث الشريف (العهد الذى بيننا وبينهم الصلاة فمن تركها فقد كفر)⁽⁶⁾ . كما جاء معنى المعاهدة فى اصطلاح الفقهاء بمعنى المواعدة والذمة والأمان ، وجاء أيضا بمعنى الهدنة. كما جاءت بمعنى الأتفاقات والعهود⁽⁷⁾.

(1) سورة الأسراء . الآية 34.

(2) سورة يس . الآية 60.

(1) شهاب سليمان عبد الله. القانون الدولى العام. جامعة شقراء . مكتبة المتنبى. الدمام. 2015. صفحة 171.

(4) سورة الأنفال . الآية 56 .

(5) سورة التوبة . الآية 7 .

(6) سنن النسائى. شرح السيوطى. باب الصلاة . حديث رقم 460/(163/1).

(7) شهاب سليمان عبد الله . مرجع سابق. صفحة 174.

الفرع الثانى : الأدلة الشرعية للمعاهدات

لقد وردت فى كتاب الله عز وجل آيات كثيرة تدل على مشروعية المعاهدات ، والحث على الوفاء بالعهود ، قال تعالى (واما تخافن من قوم خيانة فانبذ اليهم على سواء ان الله لا يحب الخائنين)(¹) ، وقال تعالى (ان الذين آمنوا وهاجروا وجاهدوا بأموالهم وأنفسهم فى سبيل الله والذين آووا ونصروا أولئك بعضهم أولياء بعض والذين آمنوا ولم يهاجروا ما لكم من ولايتهم من شئ حتى يهاجروا وان استنصروكم فى الدين فعليكم النصر الا على قوم بينكم وبينهم ميثاق والله بما تعملون بصير)(²) .

وجاء فى السنة النبوية الشريفة قوله (صلى الله عليه وسلم) (ان الغادر ينصب له يوم لواء القيامة)(³) . وقال أيضا (صلى الله عليه وسلم) (من كان بينه وبين قوم عهدا فلا يحلن عهدا، ولا يشدنهم حتى يمضى أمده، أو ينبذ اليهم الى سواء)(⁴) .

وقد كانت أشهر المعاهدات التى عقدها رسول الله (صلى الله عليه وسلم) هى معاهدة الحديبية مع كفار مكة ، فهذه المعاهدة من الأهمية بمكان بحيث أنها صارت مدار حديث الفقهاء عندما يتحدثون عن المعاهدات وشروطها وأركانها وطبيعتها.

وهذه المعاهدة لها أهمية سياسة كبرى حيث صارت تدل على بعد النظر والسياسة والحكمة وحسن الإدارة والقيادة الفريدة وأصبحت مفتاحا لفتح مكة واخضاع الجزيرة العربية بأكملها ودخولها الإسلام (⁵).

وفى عهد الخليفة أبى بكر رضى الله عنه عقد خالد بن الوليد صلحا مع أهل العراق ، وفى عهد الخليفة عمر رضى الله عنه بعد أن أستولى المسلمون على نهاوند وساروا الى

(¹) سورة الأنفال . الآية 58.

(²) سورة الأنفال . الآية 72.

(³) تحفة الأحوذى. شرح الترمزى. رقم الحديث 1630.

(⁴) مسند أحمد. (445/3) .

(⁵) شهاب سليمان عبد الله . مرجع سابق. صفحة 176.

الأهواز وفتحوها سنة 22 هجرية ثم فتحوا قم وقاشان ، ووجه عمر بن الخطاب رضى الله عنه عبد الله بن بديل الى أصبهان ففتحها صلحا وعقد عهدا مع أهلها يدفعون بموجبه الجزية للمسلمين.

وفى عهد الخليفة عمر بن الخطاب رضى الله عنه تم ابرام المعاهدة المشهورة بالعهد العمرية والتي جعلها كثير من الفقهاء محطة لأستنباط أحكام فقهية فى كيفية التعامل مع أهل الذمة.

ومن هنا تظهر أهمية المعاهدات ومكانتها ، ويتأكد دورها البارز والهام فى حياة الناس ، ولقد أقرتها الشريعة الإسلامية كما أوردنا فى أكثر من آية قرآنية وحديث شريف ، وكذا أفعال خلفاء وصحابة رسول الله صلى الله عليه وسلم.

الفرع الثالث : الوفاء بالمعاهدات والألتزام بها

قال الله سبحانه وتعالى (يا أيها الذين آمنوا أوفوا بالعقود أحلت لكم بهيمة الأنعام الا ما يتلى عليكم غير محلى الصيد وأنتم حرم...)(¹) وقال تعالى أيضا (الا الذين عاهدتم من المشركين ثم لم ينقضوكم شيئا ولم يظاهروا عليكم أحدا فأتموا اليهم عهدهم الى مدتهم ان الله يحب المتقين)(²) .

ويقول تعالى أيضا (وأوفوا بالعهد ان العهد كان مسئولا)(³) ويقول رسول الله صلى الله عليه وسلم (أربعة أنا خصمهم يوم القيامة وذكر منهم رجل حلف، أو أعطى بى ثم غدر)(⁴) .

وهكذا نجد أن الشريعة الإسلامية تحث على وجوب الوفاء بالعهود والمواثيق ، ولا

(¹) سورة المائدة . الآية 1 .

(²) سورة التوبة . الآية 4 .

(³) سورة الأسراء . الآية 34 .

(⁴) فتح البارى . الحديث الشريف رقم 2227 .

يجوز نقض العهود الا فى حالات معينة منها على سبيل المثال اذا انتهت مدتها أو قام الطرف الآخر بنقضها أو كان هناك خوف من نقض العدو لها.⁽¹⁾

(1) شهاب سليمان عبد الله . مرجع سابق. صفحة 182 وما بعدها .

□ الفصل الثالث

النظام القانونى الدولى لأستخدام الفضاء الجوى وفقا لاتفاقية شيكاغو لسنة
1944م

تمهيد وتقسيم:

المبحث الأول : قواعد استخدام الجو ومبدأ سيادة الدولة على أقليمها الجوى

المبحث الثانى : منظمة الطيران المدنى الدولى

المبحث الثانى : منظمة الطيران المدنى الدولى

الفصل الثالث

النظام القانونى الدولى لأستخدام الفضاء الجوى وفقا لاتفاقية شيكاغو لسنة 1944م

تمهيد وتقسيم:

لقد شهدت المرحلة التى سبقت توقيع اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م لتوحيد قواعد النقل الجوى تضاربا واختلافا فى القوانين التى تطبق على الطائرة ، ولما كانت الطائرة أسرع وسيلة تنقل حتى الآن ، جعلت هذه السرعة الفائقة أن تنتقل الطائرة فوق أجواء العديد من الدول فى زمن وجيز مما جعل القوانين التى تطبق على الطائرة أثناء طيرانها تختلف باختلاف الدولة التى تمر فوقها ، هذا الوضع خلق الكثير من الأشكاليات القانونية حول القوانين والنظم المتعلقة بصيانة الطائرة وترخيصها وتسجيلها وتأهيل أطقمها. وجعل السؤال عن ما هو القانون الذى ينطبق على الطائرات يطرح نفسه بقوة .

لذلك وللأجابة على هذا السؤال وغيره ، نتناول فى هذا الفصل النظام القانونى لأستخدام الفضاء الجوى ، فى مبحثين ، نستعرض فى المبحث الأول قواعد استخدام الجو ومبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوى ، أما المبحث الثانى فقد خصصناه لتناول منظمة الطيران المدنى الدولية كالاتى :-

المبحث الأول : قواعد استخدام الجو ومبدأ سيادة الدولة على اقليمها الجوى وفقا لاتفاقية شيكاغولسنة 1944م

المبحث الثانى : منظمة الطيران المدنى الدولى

المبحث الأول

قواعد استخدام الجو ومبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي

نتناول في هذا المبحث قواعد استخدام الفضاء الجوي ومبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي كما جاء باتفاقية شيكاغو لسنة 1944م⁽¹⁾، وذلك في مطلبين ، حيث تناولنا في المطلب الأول مبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي ، وفي المطلب الثاني تناولنا موضوع حريات النقل الجوي على التفصيل التالي : -

المطلب الأول : مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي

أقرت معاهدة شيكاغو مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي الذي يعلو إقليمها فقد نصت المادة الأولى من هذه الاتفاقية على أن الدول المتعاقدة فيها تتفق على أن يكون لكل منها السيادة الكاملة والتامة على مجالها الجوي الذي يعلو إقليمها⁽²⁾ ، أما المادة الثانية من الإتفاقية فقد كان المقصود منها السيادة الكاملة والتامة على مجالها الجوي الذي يعلو إقليمها في مفهوم هذه الإتفاقية أن يشمل إقليم الدولة والمياه الإقليمية الملاصقة لها وتلك الواقعة تحت سيادة هذه الدولة أو سلطانها أو حمايتها أو إنتدابها .

ولقد ثار تساؤل عن المعني المصقود بإصطلاح الفضاء الجوي في مفهوم الإتفاقية والذي تستطيع الدولة أن تفرض سيادتها عليه ، ويذهب الرأي الراجح في الفقه إلي أن هذا الإصطلاح يعني الغلاف الجوي وهو بذلك يشمل أقصى إرتفاع يمكن أن يصل إليه الطيران⁽³⁾ أما فيما وراء ذلك فهو فضاء حر .

(1) جلال وفاء محمدين . القانون الجوي والملاحة الجوية . الأسكندرية.1998.ص65

(2) جلال وفاء محمدين . مرجع سابق.ص66

(3) محمد فريد العرينى . القانون الجوي والملاحة الجوية.الأسكندرية.1998.ص44

وهناك عدة نتائج أوردتها إتفاقية شيكاغو على الإعتراف بحق الدولة في
السيادة على فضائها الجوي :

فمن ناحية نجد أن المادة السابعة من الإتفاقية قد جعلت الملاحة الجوية
الداخلية أو الطيران الإقليمي من شأن الدول الأطراف فيها ومن ثم فلقد أخرجت المعاهدة
من مجالها النقل الداخلي أو الوطني الذي يكون بمقابل ، كما لا يحق لأي دولة أن تمنح
أي إمتياز أو إحتكار للنقل الداخلي فيها لأي دولة أخرى أو لمشروع نقل جوي تابع لدولة
أخرى أو أن تحصل هي لنفسها على هذا الإمتياز من قبل دولة أخرى والحكمة من ذلك
هي تشجيع إستثمار الشركات الوطنية بعمليات النقل الداخلي خوفاً من سيطرة بعض
الشركات الأجنبية العملاقة عليها وبالتالي تهديد مصالحها الوطنية والإقتصادية .

ومن ناحية ثانية أخرجت الإتفاقية من نطاق تطبيقها طائرات الدولة وهي
التي يقصد بها على وجه الخصوص تلك الطائرات المستخدمة في الأغراض الحربية
والجمركية والشرطية فهذه الطائرات ممنوعة من الطيران أو التحليق أو الهبوط على
إقليم دولة متعاقدة أخرى بدون الحصول على إذن مسبق أو ترخيص وطبقاً لشروط ذلك
الأذن أو التصريح .

ومن ناحية ثالثة فإن المادة الثامنة من الإتفاقية قررت أنه لا يجوز للطائرات
أن تطير بدون طيار وأن تحلق في الجو بدون طيار في سماء إحدى الدول المتعاقدة إلي
بترخيص خاص من سلطات هذه الدولة .

ومن ناحية رابعة فقد فرقت الإتفاقية بين الطائرات المدنية التي تعمل على
خط جوي دولي منتظم وبين تلك التي لا تعمل على خط جوي دولي منتظم حيث منحت

الإتفاقية الحق للطائرات التي تعمل على خطوط غير منتظمة في إستعمال الفضاء الجوي للدول المتعاقدة والهبوط على إقليمها لأسباب غير تجارية بدون الحصول على إذن سابق بينما حرمت الطائرات التابعة لخط جوي منتظم من التحليق في سماء الدولة دون الحصول على إذن سابق أو إستخراج تصريح من السلطات المختصة في تلك الدولة .

ومن ناحية خامسة فقد أعطت الإتفاقية في المادة التاسعة لكل دولة متعاقدة الحق في منع أو تقييد كل الطائرات التابعة للدول الأخرى من التحليق فوق مناطق معينة من إقليمها لأسباب عسكرية أو حربية أو لإعتبارات تتعلق بالأمن الوطني أو لسلامة أراضيها ومواطنيها وهذا الحق يغطي الطائرات التابعة للدول الأخرى واء تلك التي تعمل على خطوط جوية منتظمة أو غير منتظمة .

ولقد وضعت الإتفاقية بعض الضوابط على حق الدولة في إقامة المناطق المحرمة حتى لا يكون هناك تعسف أو تحكم في إنشائها (1) كما يجوز لكل دولة متعاقدة أن تتقيد أو تمنع مؤقتاً ودون سابق إنذار الطيران فوق إقليمها أو جزء منه وذلك بسبب ظروف إستثنائية ويشترط أن يطبق هذا القيد أو منع دون تمييز على أساس الجنسية لكل طائرات الدول المتعاقدة ، ويكون للسلطات المعنية في الدول المتعاقدة أن تجبر الطائرة المخالفة على الهبوط في أي مطار تعينه هذه السلطات داخل إقليم الدولة المتعاقدة عند تطبيقها لقيد المنع أن تخطر باقي الدول المتعاقدة وكذلك تخطر المنظمة الدولية للطيران المدني حتى تكون طائرات الدول المتعاقدة على علم لكي لا تقع في مخالفة القيد أو

(1) جلال وفاء محمددين . القانون الجوي والملاحة الجوية . الأسكندرية ص71 . 1998.

الحظر (1).

ومن ناحية سادسة فإن الإتفاقية أعطت الدول المتعاقدة الحق في وضع تنظيم معين بالنسبة لبعض الأمور التي يجب على طائرات الدول إحترامها وعلى وجه الخصوص ما يتعلق بتحديد الطرق والمسارات الجوية وتدابير تسهيل الملاحة وتنظيم الهبوط والإقلاع من مطار جمركي ، فالمادة الخامسة تلزم الطائرات عندما لا تريد إتباع المسارات الجوية الحصول على ترخيص بذلك .

كما تقضي المادة العاشرة من الإتفاقية بأنه فيما عدا حالات العبور المسموح بها على لكل طائرة تود الهبوط في إقليم الدولة المتعاقدة الأخرى أن تهبط أو تنقل من مطار جمركي لأغراض التفتيش الجمركي وتلزم الإتفاقية الدولية بإخطار المنظمة الدولية للطيران المدني بمعلومات عن المطارات الجمركية المعنية وعلى المنظمة الدولية إخطار الدول المتعاقدة بهذا الأمر .

ومن ناحية سابعة فإن الإتفاقية تضمنت حكماً يقرر حق الدول المتعاقدة في تطبيق قوانينها وأنظمتها الداخلية بشأن دخول الطائرات المستعملة في الملاحة الجوية الدولية في أراضيها أو خروجها منها وبشأن إستثمار هذه الطائرات أو ملاحتها أثناء وجودها داخل أقليمها .

كما تقضي المادة الثالثة عشر من الإتفاقية بوجوب تقييد جميع الركاب وهيئة قيادة الطائرة وشاحني البضائع بالقوانين والأنظمة الخاصة بدخول أراضي الدولة المتعاقدة والإقامة فيها والخروج منها ، وذلك فيما يتعلق بتطبيق قوانين الهجرة وجوازات

(1) محمد فريد العرينى . مرجع سابق.ص44

السفر والجمارك والحجر الصحي ، كذلك تقضي المادة الرابعة عشر من الإتفاقية بأن تتخذ جميع الدول المتعاقدة التدابير الصحية الدولية المتفق عليها كما أعطت المادة السادسة عشر الدول المتعاقدة الحق في تفتيش الطائرات عند هبوطها أو طيرانها وسلطة فحص الشهادات والمستندات الأخرى المنصوص عليها في الإتفاقية .

ومن ناحية ثامنة أعطت الإتفاقية الدول المتعاقدة الحق في التصرف في المجال الجوي دون سابق إنذار في حالة الحرب ، ولقد ثار تساؤل عن الحري التي يمكن أن توقف التعامل بالإتفاقية ويذهب الرأي الراجح في الفقه إلي التفرقة بين الحرب وحالة الأزمة الوطنية ، ففقه القانون الدولي العام يعرف الحرب بأنها النضال المسلح بين الدول لتحقيق أهداف سياسية تكمن وراءها المصالح الوطنية للدول المتحاربة أما الأزمة الوطنية فهي عبارة عن خطر يهدد مجموع سكان الدولة ويبرر الإلتجاء إلي بعض الإجراءات الإستثنائية ومثال لذلك التمرد الداخلي على السلطة وإعلان حالة الطوارئ والحرب الأهلية .

ومن ناحية تاسعة أعطت الإتفاقية كل دولة متعاقدة سيادتها على فضاءها الجوي والمرور فيه كما أعطت الإتفاقية الدولة المتعاقدة إمكانية إلزام كل طائرة تمر فوق أراضيها بالهبوط بأسرع ما يمكن في مطار معين في أراضيها ولكن ثار التساؤل عن مدي حق الدولة المتعاقدة في القيام بمطاردة الطائرات الأجنبية التي لا تراعي أثناء مرورها في المجال الجوي التابع لها الشروط التي تحددها هذه الدولة لعبور هذه الطائرات ، وهل يجوز إرغام هذه الطائرة على الهبوط وإتخاذ ما تراه دولة الإقليم بشأنها ؟ في حالة عدم رضوخ هذه الطائرة لأوامر تلك الدولة بالهبوط في المكان المحدد فهل يجوز لسلطات دولة الإقليم القيام بإسقاط مثل هذه الطائرات ؟

ويلاحظ أن إتفاقية شيكاغو لم تعالج صراحة حق الدولة في مطاردة أو تتبع أو إسقاط الطائرات الأجنبية التي تقتحم إقليمها الجوي دون مراعاة للشروط التي تحددها الدول للملاحة أو العبور فيها ، على أن الرأي الراجح في فقه⁽¹⁾ يذهب إلي إغفال الإتفاقية لا يمكن بأي حال أن يؤدي إلي القول بإهدار حق دولة الإقليم في القيام بمطاردة الطائرات المخالفة وذلك قياساً على الحق الذي تمارسه دولة الأقليم في مضاردة السفن المخالفة لحقوق الدولة أو قوانينها أثناء مرورها في البحر الإقليمي ، على أن هذا الحق لا ينهض إلا إذا كان من الممكن لسلطات الدولة التي تم إنتهاك حقوقها إتخاذ إجراءات أخرى بديلة ضد الطائرة المخالفة كان تتحقق من جنسيتها وهويتها ثم تقوم بتبليغ السلطات التي تتبعها هذه الطائرة لإتخاذ ما يلزم لردعها أو عقابها .

أما بالنسبة للإسقاط فلا شك أن أعنف إجراء يمكن لدولة الإقليم إتخاذه ضد الطائرات الأجنبية المخالفة لقواعد السير في الجو ويتعين على دولة الإقليم إلا تلجأ بهذا الإجراء الخطير إلا إذا توفرت لديها أسباب قاطعة بخطورة أفعال الطائرة المخالفة ، وبعد إنذارها كان لدولة الإقليم مطاردتها فإن لم تلتزم يكون من الممكن إسقاطها .

الفرع الأول : حريات الطيران كقيود على مبدأ السيادة على الفضاء الجوي

رأينا كيف أن إتفاقية شيكاغو أقرت مبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي على أن الطيران المدني يؤدي وظيفة أساسية في خدمة الإنسان بإعتباره وسيلة أساسية للنقل بين مختلف بقاع الأرض وشعوب العالم ولذلك كان على المؤتمرين في شيكاغو

(1) جلال وفاء محمدين . القانون الجوي والملاحة الجوية . الأسكندرية.ص 72 . 1998.

القيام بالتوفيق بين إعتبارات سيادة الدولة على فضائها الجوي وبين ضرورة العمل على تسهيل حركة الملاحة الجوية الدولية وذلك بإعطاء بعض الحريات للطائرات في الفضاء الجوي للدول المتعاقدة .

وهذه الحريات وإن كانت تمثل قيوداً على مبدأ سيادة الدولة على فضائها الجوي إلا أنها قد شرعت لحاجات النقل الجوي وتيسيره بالنسبة لجميع الدول⁽¹⁾ فقد تضطر الطائرة للهبوط على إقليم دولة أخرى متعاقدة لإصلاح جهاز معين أصابه عطل أو للتزود بالوقود ، كما قد تضطر الطائرة للمرور في المجال الجوي لإقليم دولة معينة أثناء قيامها برحلتها وأخيراً فإن الطائرة قد تحمل ركاباً أو بضائع أثناء قيامها بعملية النقل الجوي وفي هذه الحالة يتعين عليها إنزال الركاب والبضائع وأخذ ركاب وبضائع وتحقيقاً لذلك تضمنت إتفاقية شيكاغو ما يعرف بأسم الحريات الخمسة للطيران فأما الحريتان الأولى والثانية فهما تعرفان حق العبور وحق الهبوط لأسباب فنية أو غير تجارية كما تعرف بحق الترانزيت أما الحريات الثلاثة الأخرى فهي الحريات الخاصة بالنقل الجوي التجاري الدولي وهي : حق الطائرات في إنزال ركاب أو بضائع أو بريد للسفر من إقليم الدولة المرخصة إلى إقليم الدولة التابعة لها طائراتها بجنسيتها وأخيراً الحق الذي تقرره إحدى الدول المتعاقدة لطائرات إحدى الدول الأخرى المتعاقدة في أخذ الركاب أو بريد أو بضائع القادمين أو الزاهبين إلى دولة متعاقدة

(1) محمد فريد العرينى . مرجع سابق.ص49

الفرع الثاني : فكرة الخطوط الجوية المنتظمة والخطوط الجوية غير المنتظمة كأساس

لتحديد نطاق الحريات

للتفرقة في المعاملة بين الخطوط الجوية المنتظمة والخطوط الجوية غير

المنتظمة . المادة 96 من مفهوم إتفاقية شيكاغو عرفت الخط الجوي الدولي إلا أنها لم تتعرض لمفهوم الخطوط الجوية المنتظمة ولسد هذا الفراغ الخطير في نصوص الإتفاقية قامت الجمعية العامة للمنظمة الدولية للطيران المدني بمحاولة وضع تعريف للخطوط الجوية الدولية المنتظمة وذلك في دورتها الأولى التي عقدت في مونتريال في مايو 1947م وفي دورتها الثانية التي عقدت في جنيف في يونيو 1948م⁽¹⁾.

وأخيراً نجح مجلس المنظمة في دورته الخامسة عشر المنعقدة في مارس

1952م في التوصل إلي وضع تقرير أو منشور لتعريف الخطوط الجوية المنتظمة بأنها مجموعة من الرحلات التي تكون لها الخصائص التالية :

1. المرور بالفضاء الجوي الذي يعلو إقاليم أكثر من دولة .
 2. أن يتم تشغيل هذه الطائرات التابعة لهذه الخطوط لنقل الركاب أو البضائع أو البريد في نظير مقابل وبحيث تكون الرحلة مفتوحة لإستعمال الجمهور .
 3. أن يتم تشغيل هذه الرحلات بين نقطتين أو أكثر بناء على جداول مواعيد معن عنها للجمهور أو إذا كانت هذه الرحلات على درجة من التكرار والإنتظام أو التتابع بحيث ذلك عن الإعلان عنها للجمهور .
- أما النقل الجوي الغير منتظم كقاعدة عامة إذا تخلف أحد عناصر التعريف

(¹) جلال وفاء محمددين . القانون الجوى والملاحة الجوية . الأسكندرية . 1998.

السابق للنقل المنتظم فإنه يمكن إعتباره في هذه الحالة من قبيل النقل الجوي الغير منتظم

وبصفة خاصة النقل الجوي غير منتظم في الأحوال التي يكون فيها تسيير

الرحلة متوقفاً على وجود حمولة كافية ، كذلك تعتبر الرحلات الإضافية المتصلة بخط جوي منتظم والتي تسيير بدون مقابل قبيل الرحلات الجوية غير المنتظمة ، وأيضاً تعتبر من قبيل النقل الجوي غير المنتظم الرحلات التي لا يكون الغرض منها النقل الجوي كالرحلات بغرض النزهة أو رش المبيدات أو البذور أو مكافحة الأمراض أو الأوبئة وتلك التي تتولي عمليات الإنقاذ والإغاثة والبحث .

وأخيراً تعتبر من عمليات النقل الجوي غير المنتظم تلك الرحلات العارضة التي يقوم فيها أحد الأفراد أو المجموعات لشغل حمولة الطائرة بأكملها لرحلة معينة أو أكثر ومن ثم يعتبر من الرحلات الجوية غير المنتظمة رحلات التاكسي الجوي ورحلات النوادي والرحلات السياحية .

المطلب الثانى : حريات النقل الجوى

ويمكن تقسيم حريات الطيران الخمسة التي وردت باتفاقية شيكاغو إلي نوعين وونتاول كل منهما فى فرع مستقل كالاتى :

الفرع الأول : الحريات الفنية (1)

الحرية الأولى : وهي ما تعرف بحق العبور للطائرات التابعة جنسيتها إلي دولة ما في الطيران دون توقف أو هبوط في المجال الجوي التابع لدولة أخرى غير دولة الجنسية .

(1) جلال وفاء محمدين . القانون الجوى والملاحة الجوية . الأسكندرية . 1998 .

الحرية الثانية : وتشمل حق الطائرات التابعة بجنسيتها إلى دولة ما في الهبوط لأسباب فنية أو غير تجارية في إقليم دولة أخرى ومن ثم فإن حق هذه الطائرات طبقاً لهذه الحرية النزول في إقليم دولة أخرى للتزود بالوقود أو إصلاح عطل قد أصاب الطائرة أو التزود بالمؤن أو لراحة طاقم الرحلة .

ويلاحظ بحسب نصوص إتفاقية شيكاغو كما ورد في المادة الخامسة منها أن الطائرات المدنية العاملة على خطوط جوية غير منتظمة هي التي تتمتع بهذه الحريات الفنية دون طائرات الدولة كالجمركية والشرطية والحربية التي لا تتمتع بحق التحليق أو الهبوط أو المرور لأسباب غير تجارية في إقليم دولة متعاقدة إلا بعد الحصول على إذن مسبق أو ترخيص من هذه الدولة إلا إذا كان هناك إتفاق خاص بين الدولتين .

أما بالنسبة للطائرات التي تتبع خطوطاً جوية منتظمة فقد حرمتها الإتفاقية من ممارسة الحريات الفنية بدون ترخيص مسبق من الدولة صاحبة الإقليم إذ تنص المادة السادسة من الإتفاقية (على أنه لا يجوز لأي خط دولي غير منتظم أن يطير فوق إقليم دولة متعاقدة أو داخله إلا إذا كان يحمل إذناً أو تصريحاً من قبل تلك الدولة وبشرط مراعاة أحكام ذلك الإذن أو الترخيص) .

ومن ثم فإن إتفاقية شيكاغو لا ترغم الدول المتعاقدة على التسامح مع الطائرات العاملة على الخطوط الجوية المنتظمة أو أن تفتح السماء على مصراعيها لهذه الطائرة دون معقب بل أن المادة السادسة كانت صريحة في إشتراط أن يخضع تنظيم الفضاء الجوي من حيث حرיתי العبور والهبوط لأسباب تجارية للتنظيم الذي تضعه كل دولة على حدة والإشتراطات التي تراها حماية لنفسها في مواجهة الطيران المنتظم .

ولتأطيف حدة هذه القاعدة دعت الإتفاقية الدول المتعاقدة إلى تنظيم هذه المسألة بإتفاقيات ثنائية تعرف بإتفاق الترانزيت وتم فيما بعد إعطاء مزيد من الحريات للطيران المنتظم فيما يعرف بإتفاق العبور حيث تتمكن الطائرات العاملة على خطوط جوية منتظمة بموجب إستخدام الحريتين الأولى والثانية ، الهبوط والعبور ، لأسباب تجارية أو لأسباب فنية دون الحصول على ترخيص بمجرد أن تكون الدولتان موقعتين على إتفاقية العبور .

لا يسري منح هاتين الحريتان على الطائرات أو المطارات الحربية كما انه يكون مقيداً في زمن الحرب وذلك بضرورة الحصول على إذن مسبق من السلطات الحربية في الدولة صاحبة الإقليم ، ولا شك في إن إتفاق العبور يمثل تقدماً ملموساً في مجال القانون الدولي بالنظر إلى أهمية وعدد الدول الموقعة عليه ، وحتى تلك الدول المتعاقدة والتي لم توقع على إتفاقية العبور تعالج هذه المسألة بإتفاقيات ثنائية .

الفرع الثاني: الحريات التجارية

وهي الحرية الثالثة والحرية الرابعة والحرية الخامسة⁽¹⁾.

الحرية الثالثة : هي إمكانية هبوط الطائرة التابعة بجنسيتها إلى دولة معينة على إقليم دولة معينة أخرى بغرض إنزال ركاب أو بريد أو بضائع حملتها هذه الطائرة من دولة جنسيتها .

الحرية الرابعة : هي إمكانية الهبوط على طائرة إقليم دولة بغرض أخذ ركاب أو بريد أو بضائع لتوصيلهم إلى الدولة التي تتبعها الطائرة بجنسيتها .

(1) محمد فريد العرينى . مرجع سابق.ص50

الحرية الخامسة : هي إمكانية هبوط الطائرة لأخذ ركاب أو بريد أو بضائع لتوصيلها إلى أي دولة متعاقدة أخرى وكذلك هبوطها لإنزال ركاب أو بضائع أو بريد آتية من إقليم أي دولة متعاقدة أخرى .

ولقد إحتدم الخلاف أيضاً حول التوسع في منح حريات النقل التجاري ولقد ذهب مجلس الإيكاو إلى رأي شهير إلى أن دولة الإقليم يمكن أن تشتترط حصول الطيران العامل على الخطوط الجوية الغير منتظمة على ترخيص مسبق للتمتع بحريات النقل التجارية أي نقل الركاب أو البضائع أو البريد .

ولقد تبنت العديد من الدول الأطراف في شيكاغو الرأي الصادر من المنظمة بهذا الخصوص بغرض تأكيد مبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي ، ولعل خضوع النقل الجوي المنتظم لهذا التنظيم الدقيق من جانب دولة الإقليم وهذا الذي حدا بجانب كبير من الفقه إلى القول بحق أن حريات الطيران التجارية المصدق عليها في المادة 2/5 من إتفاقية شيكاغو وهي نهاية الأمر حقوق ضعيفة نظراً لأن دولة الإقليم تتحكم في الواقع في منحها .

أما بالنسبة للطائرات العاملة على خطوط نقل جوي منتظم فلقد حظرت المادة السادسة من الإتفاقية على الطائرات التابعة لهذه الخطوط التمتع بحريات الطيران سواء الفنية أو التجارية إلا إذا كان موجب إذن ترخيص أو تصريح من قبل تلك الدولة وبشرط مراعاة الأحكام الواردة بذلك الترخيص أو الإذن .

وإتفاق النقل الجوي الدولي أو كما يعرف في بعض الأحيان بإتفاق الحريات الخمسة تم التوقيع عليه في السابع من ديسمبر سنة 1944م وهذا الإتفاق يتضمن الحريات الخمسة للطيران التي يمكن تطبيقها بين الدول الموقعة عليه بالنسبة للطائرات العاملة على خطوط جوية منتظمة .

ويلاحظ أن هذا الإتفاق لا يسري فيما يتعلق بالموانئ الدولية التي تخصص لأغراض عسكرية ويستوجب ضرورة المساواة بين مؤسسات النقل الجوي إستبعد للنقل الجوي الداخلي من نطاقه .

والواقع أن إتفاق النقل الجوي لم يحظ بقبول عام من الدول الأطراف في شيكاغو حيث وقعت عليه إثنتا عشر دولة فقط ثم انسحب أغلبها بل أن الولايات المتحدة صاحبة فكرة هذا الإتفاق قد انسحبت منه في الخامس والعشرين من يونيو 1946م .

ولقد كان الفشل الذريع الذي صاحب إتفاق النقل الجوي سبباً في قيام كثير من الدول الأطراف في شيكاغو إلي تنظيم النقل الجوي للطائرات التابعة للخطوط المنتظمة عن طريق ما يطلق عليه (الإتفاقات الثنائية) كما جاء في الوثيقة النهائية لمؤتمر شيكاغو بتوصية ضمها ما يعرف بإسم نموذج شيكاغو (1).

ولعل نمذوج برمودا الموقع بين الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة هو أشهر الإتفاقيات الثنائية لتنظيم الطيران التجاري على الخطوط الجوية المنتظمة ولقد صار إتفاق برمودا نقطة إنطلاق لسائر الدول لتنظيم وتنسيق النقل التجاري على الخطوط الجوية المنتظمة مع بعضها البعض بمقتضي إتفاقات ثنائية في هذا الشأن .

ويري الباحث ، أن تسمية حريات الجو محل نظر ، أو أنه قد جانبها التوفيق ، ذلك أن عبارة حرية تعنى مكنة استعمال الحرية المعنية دون حاجة الى أى اجراء آخر ، أو أخذ أذن من السلطات ، فمثلا حرية العبادة تعنى امكانية الذهاب للمسجد أو الكنيسة لأقامة الشعائر الدينية، ويتم هذا دون الحاجة الى أخذ أذن من السلطات، وكذا حرية العمل والتعبير ، وغيرها من الحريات ، بينما نجد حريات الجو المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 م لا يمكن استخدامها إلا اذا تم الحصول على الأذن اللازم بذلك مسبقا . لذلك فهي حرية مقيدة أو مربوطة باتخاذ اجراء بالموافقة على استخدامها .

صحيح أن الحرية الأولى (العبور) والحرية الثانية (الهبوط الأضطراري لأسباب فنية) جرت العادة على منحه مباشرة وبعد طلبه ، ولا يتم رفض الطلب نظرا للضغوط العملية كالأعطال الفنية ونقص الوقود، إلا أنه حدثت حالات مثل حالات اختطاف الطائرات والتي قد تكون الطائرة تعاني فيها نقصا في الوقود وترفض بعض الدول الموافقة على هبوط الطائرة المختطفة فوق أراضيها بدعوى محاربة الإرهاب ، وهذا ما يؤكد أن هذه الحريات ليست حريات بالمعنى الدقيق للحريات، بحيث لا يمكن استخدامها إلا بعد أخذ الأذن اللازم والذي قد يتم رفضه في بعض الحالات .

المبحث الثانى

منظمة الطيران المدنى الدولى

International Civil Aviation Organaization- ICAO

نتناول فى هذا المبحث المنظمة الدولية للطيران المدنى - الأيكاو - فى ثلاثة مطالب كالآتى : -

المطلب الأول : نشأة المنظمة

المبحث الثانى : أهداف وهيكل المنظمة

المبحث الثالث : أعمال منظمة الطيران المدنى الدولية

المطلب الأول : نشأة المنظمة وتوقيع اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م

الفرع الأول: نشأة المنظمة⁽¹⁾

كان لتطور الطائرة إلى وسيلة رئيسية للمواصلات، أثره فى خلق مشاكل دولية، لا تستطيع دولة واحدة أن تتحمل عبء حلها. فبالاحتياج إلى توفير الأمان، والانتظام للنقل الجوى، يتطلب بناء المطارات، وإقامة المساعدات الملاحية، وإنشاء محطات الرصد الجوى .

كما أصبح توحيد طرق العمل الفنى فى الطيران الدولى، ذا أهمية أساسية، حتى لا تحدث أخطاء نتيجة لعدم الخبرة، أو سوء الفهم، فيما يتعلق بقواعد الجو، أو بتنظيم حركة المرور الجوى، أو إجازات الطيران، أو تصميم المطارات، أو أي تفاصيل

(1) محمد فريد العرينى. القانون الجوى. الأسكندرية. دار الجامعة الجديدة. 2011م. ص28.

أخرى لا يمكن حصرها، وتتوقف عليها سلامة الطيران .
وكانت أولى المحاولات للوصول إلى اتفاق دولي، هو ما قامت به تسعة عشر دولة أوروبية بعد سبع سنوات من أول عملية طيران، بطائرات أثقل من الهواء. ولكن هذه المحاولة لم تكلل بالنجاح. وكانت المحاولة الثانية في عام 1919م في مؤتمر فرساي للسلام، بعد أن كانت الحرب العالمية الأولى قد ساعدت على تطوير الطائرة إلى وسيلة فعالة للنقل. وفي هذا المؤتمر وُضِعَ "الميثاق العالمي للملاحة الجوية"، الذي اهتم أساساً بالتفاصيل الفنية للطيران الدولي، والذي أنشأ منظمة تُسمى

International Committee of Air Navigation "اللجنة العالمية للملاحة الجوية إيكان. ICAN. وقد تكونت وفقاً لأحكام (1) من اتفاقية باريس، الموقعة في 13 أكتوبر 1919م. وكان الهدف من هذه المنظمة، تشجيع تطور الملاحة الجوية. وكان الميثاق العالمي للملاحة الجوية محدوداً في طبيعته، كما كان تنفيذه أيضاً، في حدود ضيقة.(2)

ولم يكن هناك أي اتفاق ينظم الطيران التجاري، الأمر الذي حثَّ على توقيع الاتفاقية الخاصة بالطيران التجاري، الموقعة في هافانا في 28 فبراير 1928م، والتي في نطاقها أنشئت اللجنة الأمريكية الدائمة للملاحة الجوية، بموجب اجتماع ليما عام 1937م .

وقد ظلت الطائرات في الأعوام من 1930م حتى 1939م، وسيلة نقل إقليمية، أكثر منها وسيلة عالمية .

(1) اتفاقية باريس لسنة 1919م. المادة 34

(2) و(3) محمد فر يد العرينى . مرجع سابق . ص30 وما بعدها..

وكان للحرب العالمية الثانية، أكبر الأثر في التقدم الفني للطائرات. فحتى عام 1939م، عندما بدأت الحرب، كان نقل المسافرين والبضائع بطريق الجو غير شائع، وفي حدود ضيقة، إلا في أجزاء محدودة من العالم والتي كانت بها وسائل النقل الأخرى غير عملية⁽¹⁾.

واستطاعت الحرب أن تحقق خلال ست سنوات تقدماً للطيران، لم يكن من الممكن تحقيقه، في أوقات السلم، في أقل من ربع قرن من الزمان، إذ أنشأت الدول المتحاربة شبكة واسعة لنقل الركاب والبضائع. وكان منطق الحرب، الذي يستدعي السرعة، لا يقيم وزناً كبيراً لاقتصاديات هذا النقل، كما لم تكن العقبات السياسية، لتقف عثرة في وقت الحرب، إلا أن هذه العقبات نفسها، بجانب المشاكل الفنية الأخرى، كانت تتطلب الحل السريع، حتى يستطيع هذا التقدم، الذي تم في وقت الحرب، أن يفيد العالم ويدعم السلام. وكانت هناك مشكلة الحقوق التجارية برمتها، والاتفاق على الترتيبات اللازمة، لكي تستطيع طائرات إحدى هذه الدول أن تنقل الركاب والبضائع إلى دولة أخرى، أو عبر أراضيها. وكانت هناك أيضاً مشكلات أخرى: كيف تُعالج النواحي القانونية والاقتصادية، التي تنجم عن عبور الطائرات للحدود الإقليمية في وقت السلم؟ وكيف نحافظ على تسهيلات الملاحة الجوية، التي تم إنشاؤها في وقت الحرب، ويقع الكثير منها في مناطق غير آهلة بالسكان؟ وغير ذلك من القضايا، ولهذه الأسباب أجرت حكومة الولايات المتحدة الأمريكية محادثات تمهيدية مع دول الحلفاء، في الأشهر الأولى

(1) غير عملية

من عام 1944 م.⁽¹⁾

الفرع الثاني : مؤتمر شيكاغو عام 1944م

وعلى أساس هذه المحادثات، التي أجرتها حكومة الولايات المتحدة الأمريكية مع دول الحلفاء في عام 1944م، وجهت الدعوة من الرئيس الأمريكي، روزفلت، إلى الدول المحبة للسلام، للاشتراك في إقامة منظمة على المستوى الدولي، هدفها تطوير المبادئ والنواحي الفنية المتعلقة بالملاحة الجوية الدولية، ودعم تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي. وأرسلت الدعوة إلى 55 دولة، من دول الحلفاء والدول المحايدة، للاجتماع في شيكاغو، في الفاتح من نوفمبر عام 1944م، بينما لا زالت الحرب مشتعلة في أوروبا وقبل انتهائها بستة أشهر. وقد حضر الاجتماع 52 دولة، اجتمع مندوبوها خمسة أسابيع، يدرسون مشاكل الطيران المدني الدولي. ولم يحضر الاجتماع الاتحاد السوفيتي السابق، والدول المعادية للحلفاء.⁽²⁾

(1) محمد فريد العرينى . مرجع سابق.ص35

(2) محمد فريد العرينى . مرجع سابق. ص 31 وما بعدها.

جاءت نتيجة المؤتمر مشجعة جداً، وحقق قدراً كبيراً من النجاح في النواحي الفنية. إلا أن ذلك النجاح لم يخرج إلى النور، إذ ظهرت عدة خلافات حول التنظيم الجماعي للنقل الجوي الدولي، انحصرت بين اتجاهين رئيسيين (1):

الاتجاه الأول :

تزعمته الولايات المتحدة الأمريكية، وتبنته، أساساً، مجموعة من دول أمريكا اللاتينية، التي ترتبط مع الولايات المتحدة الأمريكية بروابط وثيقة تقليدية. وكذلك بعض دول غرب أوروبا، ومن بينها هولندا والسويد. وقد نادى هذه المجموعة بسياسة تحررية، تمارسها جميع الدول في مجال النقل الجوي الدولي؛ وأطلق عليها **Free For- All Approach**، وتقوم هذه السياسة على مبدأ المنافسة الحرة.

وأكدت هذه المجموعة، أثناء المؤتمر، أن هذه السياسة سوف تسهم في تطوير النقل الجوي الدولي وازدهاره. كما أبرزت فائدة تلك السياسة بالنسبة لكافة الدول من ناحية تمكين الدول القوية في مجال النقل الجوي من خدمة نفسها، وتقديم خدماتها في الوقت ذاته، إلى الدول الأخرى، ذات الإمكانيات المحدودة في هذا الشأن .

الاتجاه الثاني :

تبنته مجموعة دول الكومنولث، وعلى رأسها المملكة المتحدة (2). وقد اتخذت موقف المعارضة من المجموعة الأولى، ونادت بضرورة اتباع سياسة أخرى، هي

(1) جلال وفاء محمدين. مرجع سابق.ص40

(2) محمد فريد العرينى . مرجع سابق.ص32.

التنظيم في الجو Order In The Air ؛ إذ توضع قواعد محددة لتنظيم توزيع الخطوط الجوية الدولية، وتحديد عدد مرات التشغيل عليها، وتقسيم الحمولة المتوفرة من الحركة الجوية الدولية .

وفى حقيقة الأمر، فإن اتخاذ كل من الفريقين لهذه المواقف المتباينة أثناء المؤتمر، إنما يرجع إلى تضارب المصالح بينهما، وبالذات بين المملكة المتحدة، والولايات المتحدة الأمريكية، في مجال النقل الجوي الدولي. ويرجع اتخاذ تلك المواقف على هذا النحو، إلى أسباب خاصة بالترتيبات التي تمت بين الحلفاء أثناء الحرب العالمية الثانية. فقد تخصصت المملكة المتحدة، أثناء هذه الحرب، أساساً، في صنع الطائرات المقاتلة، ذات السعة المحدودة، وهي لا تصلح للاستخدامات المدنية بعد انتهاء الحرب، كنقل الركاب، والبضائع، والبريد. أما الولايات المتحدة الأمريكية فقد تخصصت أساساً في صناعة طائرات النقل الكبيرة السعة، لخدمة المجهود الحربي في ميادين المعارك.

وهذه الطائرات تصلح لاستخدامها في نقل الركاب، والبضائع، والبريد، بعد انتهاء الحرب. وقد خلفت الحرب للولايات المتحدة الأمريكية أسطولاً كبيراً من هذه الطائرات، أرادت بالسياسة التي نادى بها أثناء المؤتمر، أن تستخدمه بحرية في عمليات النقل الجوي، في مختلف أنحاء العالم. أما المملكة المتحدة فقد نادى بسياسة التنظيم في الجو، حتى تحمي نفسها فيما لو اتبعت السياسة التحريرية، التي نادى بها الولايات المتحدة الأمريكية .

وكاد الخلاف بين المجموعتين، أن يؤدي إلى فشل المؤتمر، لولا كندا، التي قامت بدور الوسيط حين تقدمت بحل وسط، يعتمد على توزيع حريات الجو الخمس، أو الميزات الجوية الخمس. فاقترحت أن تُدرج الحريتان الأولى والثانية في اتفاقية دولية

منفصلة، تمثل الحد الأدنى الذي يمكن أن تقبله الدول التي تتادي بالتنظيم في الجو. كما تُدرج الحريات الخمس مجتمعة في اتفاق آخر يكون مفتوحاً للدول التي تتادي بالمنافسة الحرة في مجال النقل الجوي الدولي. وقد وافق المؤتمر على هذا الحل الوسط . وكانت أهم النتائج التي أسفر عنها مؤتمر شيكاغو عام 1944م توقيع اتفاقية شيكاغو .

الفرع الثالث : اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو)

وُقعت "اتفاقية الطيران المدني الدولي" في مدينة شيكاغو بالولايات المتحدة الأمريكية، في 7 ديسمبر عام 1944م، باللغات الإنجليزية، والفرنسية، والأسبانية، وقيمتها الرسمية جميعاً واحدة. ووفقاً لأحكام المادة 91 من الاتفاقية، أصبحت الاتفاقية سارية المفعول اعتباراً من 4 أبريل 1947م، بعد تصديق العدد المطلوب من الدول عليها، ويبلغ ستة وعشرين دولة، هم نصف عدد الأعضاء، الذين شاركوا في مؤتمر شيكاغو.⁽¹⁾

وكان لنفاذ هذه الاتفاقية أثر كبير على الاتفاقيات الدولية، التي كانت قائمة قبلها، وأهمها اتفاقية باريس وهافانا، إذ نصت المادة 80 من اتفاقية الطيران المدني الدولي على الآتي : (تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تعلن ، بمجرد بدء نفاذ هذه الاتفاقية ، نقض اتفاقية تنظيم الملاحة الجوية الموقعة بباريس في 13 أكتوبر عام 1919م، أو الاتفاقية الخاصة بالطيران التجاري الموقعة في هافانا بتاريخ 20 فبراير عام 1928م، إذا كانت طرفاً في أي من هاتين الاتفاقيتين، وتحل هذه الاتفاقية بالنسبة للدول المتعاقدة محل اتفاقيتي باريس وهافانا، سالفتي الذكر.)

(1) محمد فريد العرينى . مرجع سابق . ص 27 و 28 ..

وأهم أثر ترتب على نفاذ هذه الاتفاقية، هو إنشاء "منظمة الطيران المدني

الدولي"، ونتج عن ذلك حل الأجهزة الآتية (1) :

1 - اللجنة الدولية للملاحة الجوية: إيكان "ICAN" ، التي تكونت وفقاً لأحكام المادة

34 من اتفاقية باريس عام 1919م، للإشراف على تطبيق نصوصها.

2 - لجنة خبراء القانون الجوي الدولي: وقد أسسها مؤتمر باريس لإعداد مشروعات

القوانين، الخاصة بالمسائل المتعلقة بالقانون الجوي الدولي.

3 - اللجنة الأمريكية الدائمة للملاحة الجوية: وهي نشأت بموجب اجتماع ليما

عام 1937م، في نطاق اتفاقية هافانا، التي عقدت عام 1928م.

4 - المنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي : وهي التي أنشأها مؤتمر شيكاغو عام

1944م للقيام بمهام المنظمة الدولية للطيران المدني الأصلية. وقد تولت الإشراف على

شؤون الطيران المدني الدولي ، حتى أنشئت منظمة الطيران المدني الدولي في 7 أبريل

1947م.

وتشمل القواعد الرئيسية في اتفاقية شيكاغو 1944م (2)، الآتي :

1- السيادة :

طبقاً لنص المادة الأولى من الاتفاقية، تعترف الدول المتعاقدة أن لكل دولة سيادة

كاملة، ومطلقة، على الفضاء الجوي، الذي يعلو إقليمها.

2 - الطائرات المدنية، وطائرات الدولة :

تسري أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي على الطائرات المدنية فقط ، دون

(1) جلال وفاء محمدين . القانون الجوى والملاحة الجوية . الإسكندرية . 1998. ص30 .

(2) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م المادة 3.

طائرات الدول State Aircraft وتُعد من طائرات الدولة، الطائرات المستعملة في الخدمات العسكرية، والجمركية، والشرطة (1)

3 - الاستعمال التعسفي للطيران المدني

توافق كل دولة من الدول المتعاقدة، على عدم استعمال الطيران المدني في أغراض لا تتفق مع أغراض الاتفاقية، الواردة في "المادة 4"، على النحو الآتي :

أ. تطوير الطيران المدني الدولي .

ب. إيجاد وإبقاء الصداقة، وحسن التفاهم، بين أمم وشعوب العالم .

ج. تجنب كل خلاف، وتنمية التعاون بين الأمم والشعوب الأمر الذي عليه يتوقف السلام العالمي .

د. تجنب أي معاملة أو تصرف، ضد الأمن العام .

4 - الحرب وحالة الطوارئ

في حالة الحرب، لا تحد أحكام هذه الاتفاقية من حرية العمل للدول المتعاقدة ، سواء كانت محاربة أو محايدة . وينطبق هذا المبدأ نفسه، على كل دولة تعلن أن بها حالة طوارئ، وتبلغ ذلك إلى مجلس الإيكاو (2). ومعني ذلك أن أي دولة في حالة حرب، أو بها أزمة أو حالة طوارئ داخلية، وتبلغ ذلك إلى مجلس "منظمة الطيران المدني الدولي"، يمكنها عدم الالتزام بالأحكام الواردة في الاتفاقية .

(1) اتفاقية شيكاغو 1944م . المادة 3

(2) اتفاقية شيكاغو 1944م . المادة 89

5 - إلغاء الترتيبات ، التي لا تتفق مع الاتفاقية

اتفقت الدول المتعاقدة على أن تلغي هذه الاتفاقية (1)، جميع الالتزامات والارتباطات القائمة بينها، وتتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية (2)، مثل اتفاقيتي باريس وهافانا، فالأولى خاصة بتنظيم الملاحة الجوية، والثانية خاصة بالطيران التجاري (3).

6 - تعيين الطرق والمطارات

مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، يجوز لكل دولة متعاقدة أن تعين الطريق الذي يجب أن يسلكه فوق إقليمها كل خط جوي دولي، وكذلك المطارات التي يمكنه استخدامها (4).

7 - الهبوط في مطار جمركي أو دولي

على كل طائرة تدخل إقليم دولة متعاقدة، أن تهبط في مطار محدد من هذه الدولة، لأغراض التفتيش وغيره، متى كانت قوانين هذه الدولة تتطلب ذلك. وعلى هذه الطائرة عند مغادرتها، أن تغادره من مطار جمركي مماثل. وتعلن كل دولة البيانات الخاصة بالمطارات الجمركية المحددة، في دليل الطيران الخاص بها (AIP) Air

Informations Publication، وتبلغ هذه البيانات إلى منظمة "الإيكاو"، التي عليها

إبلاغ هذه البيانات، إلى جميع الدول المتعاقدة الأخرى

ومعني ذلك أنه يلزم الهبوط والمغادرة من مطار دولي أو جمركي، ولا يجوز

(1) جلال وفاء محمددين . القانون الجوي والملاحة الجوية . الإسكندرية . 1998.

(2) اتفاقية شيكاغو 1944م . المادة 82

(3) اتفاقية شيكاغو 1944م . المادة 80

(4) اتفاقية شيكاغو 1944م . المادة 68

الهبوط بمطار محلي أو مطار داخلي، إلا في حالات الضرورة القصوى، ومع اتخاذ الترتيبات اللازمة لذلك.⁽¹⁾

8 - تفتيش الطائرات

للسلطات المختصة في كل من الدول المتعاقدة أن تفتش، دون أن تسبب تأخيراً غير مقبول، طائرات الدول المتعاقدة الأخرى، عند هبوطها أو طيرانها. كما أن لها أن تفحص الشهادات والمستندات الأخرى، المنصوص عليها في هذه الاتفاقية⁽²⁾. وهذه الشهادات والمستندات منصوص عليها في الاتفاقية⁽³⁾، وهي :

أ. شهادة تسجيل الطائرة (Certificate of Registration (Cof A

ب. شهادة الصلاحية (Certificate of Airworthiness (Cof A

ج. الإجازات الخاصة بكل أعضاء طاقمها Crew License

د. سجل الرحلات الخاصة بالطائرة. Technical Log Book

هـ. رخصة جهازها اللاسلكي (إذا كان بها مثل هذا الجهاز) Radio License

و. كشف بأسماء الركاب، والمكان الذي غادروا منه، والجهة المتوجهون إليها، إذا كانت

الطائرة تحمل ركاباً Passengers Manifest .

ز. كشف بالمشحونات، وإقرارات بكل التفاصيل الخاصة بها، إذا كانت الطائرة تحمل

بضائع Cargo Manifest⁽⁴⁾.

(1) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م. المادة 10 . .

(2) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م. المادة 16.

(3) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م. المادة 29.

(4) جلال وفاء محمددين . القانون الجوي والملاحة الجوية . الإسكندرية . 1998.

9 - القيود المفروضة على الحمولة

طبقاً لنص الاتفاقية: (1)

أ. لا يجوز نقل ذخائر، أو مواد حربية، إلى داخل إقليم دولة أو فوقه، على متن طائرة تعمل في الملاحة الدولية، إلاّ بترخيص من تلك الدولة .

ب. تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها في أن تنظم أو تحظر، لأسباب تتعلق بالنظام والأمن العام، نقل أشياء خلاف ما ذكر في الفقرة " أ . "

10 - آلات التصوير

لكل دولة متعاقدة أن تحظر، أو تنظم، استعمال آلات التصوير على متن الطائرات، وهي فوق إقليمها (2).

11 - المناطق المحرّمة : Prohibited Areas

طبقاً لنص الاتفاقية (3) :

أ. لكل دولة متعاقدة الحق في أن تُقيد أو تمنع، بصفة موحدة، جميع طائرات الدول الأخرى، من الطيران فوق مناطق معينة من إقليمها، وذلك لأسباب تتعلق بضرورات عسكرية، أو بالأمن العام. على أنه من المفهوم أن لا يكون هناك أي تمييز، فيما يتعلق بذلك بين الطائرات التابعة للدولة نفسها، التي تعمل في خطوط نقل جوية دولية منتظمة، والطائرات التابعة للدول المتعاقدة الأخرى، التي تعمل في خطوط مماثلة.

(1) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م. المادة 35

(2) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م . المادة 36

(3) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م . المادة 9 .

ويكون موقع المناطق المحرمة ومداهما معقولين، ولا يجوز إنشاؤهما على نحو يعيق، بلا ضرورة، الملاحة الجوية. ويجب أن تُبلِّغ الدول المتعاقدة الأخرى، وكذلك منظمة الطيران المدني الدولي، بالمناطق المحظور الطيران فوقها، وكذلك كل ما قد يطرأ عليها من تغيير بعد ذلك .

ب. تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها، في أن تقيد أو تمنع، مؤقتاً وفوراً، الطيران فوق إقليمها أو جزء منه، وذلك بسبب ظروف استثنائية، أو أثناء أزمة، أو لأسباب تتعلق بالأمن العام. على أنه يُشترط أن يطبق هذا التقييد أو المنع، دون أي تمييز بالنسبة للجنسية، على طائرات جميع الدول الأخرى .

ج. يجوز لكل دولة متعاقدة، في الأحوال والشروط التي تقرها، أن تحتم على كل طائرة فوق المناطق المشار إليها في الفقرتين أ و ب السابقتين، أن تهبط بأسرع ما تستطيع في مطار معين، داخل إقليمها .

هذه – في إيجاز – بعض قواعد اتفاقية الطيران المدني الدولي، اتفاقية شيكاغو، وتمثل الإطار العام والمظلة الرئيسية، التي من خلالها وفي ضوئها، يتم إبرام الاتفاقيات الثنائية بين الدول الأعضاء في الاتفاقية، بغية تسيير خطوط جوية دولية منتظمة . ولقد ترتب على توقيع اتفاقية شيكاغو عدد من النتائج ، أهمها :

أولاً : اتفاق مرور الخطوط الجوية الدولية "اتفاق العبور " (1)

أُقر هذا الاتفاق للتوقيع عليه في مدينة شيكاغو، في 7 ديسمبر عام 1944م، وأصبح ساري المفعول اعتباراً من 30 يناير عام 1945م. ويطلق عليه اتفاق الحريتين،

(1) جلال وفاء محمدين . القانون الجوى والملاحة الجوية . الإسكندرية . 1998م.

وهو يتضمن الحرية الأولى "حرية العبور"، والحرية الثانية "حرية الهبوط" لأغراض غير تجارية . وحظي بقبول عام، من الدول المختلفة .

ثانيا : اتفاق النقل الجوي الدولي، أو ما يُسمى "اتفاق الحريات الخمس IATA " فُتح باب التوقيع على هذا الاتفاق، اعتباراً من 7 ديسمبر 1944م، وأصبح ساري المفعول اعتباراً من 8 فبراير 1945 م .

وينظم هذا الاتفاق تبادل الحريات الجوية الخمس، في مجال النقل الجوي الدولي المنتظم، بما في ذلك الحريتين الأولى والثانية. ولم يحظ اتفاق النقل الجوي بأي نجاح يذكر، فقد انضمت إليه تسع عشرة دولة فقط ، وانسحبت منه إلى الآن سبع دول، بل إن الولايات المتحدة الأمريكية ، التي نادت بمبدأ الحرية في مؤتمر شيكاغو، أعلنت بعد أن وقعت على هذا الاتفاق أنها لن تصدق عليه ، وسحبت توقيعها عليه في 25 يوليو 1946م . ولأهمية هذا الاتفاق في الحياة العملية أفردنا المبحث الثاني ممن هذا الفصل للحديث بالتفصيل عن حريات الجو وفقا لاتفاقية شيكاغو لسنة 1944م.

ثالثا : المنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي

قرر مندوبو الدول، التي شاركت في مؤتمر شيكاغو عام 1944م، إنشاء منظمة مؤقتة ، لها سلطات استشارية فقط ، وتعمل إلى أن يتم إنشاء المنظمة الدولية الدائمة. وقد عملت المنظمة المؤقتة، خلال الفترة من 7 ديسمبر 1944م، إلى 4 أبريل 1947م، حتى أُعلن رسمياً مولد الإيكاو.

وخلال هذه المدة أرست المنظمة المؤقتة أسس منظمة دولية متفرغة ، لتحقيق احتياجات الطيران المدني . واتخذ أعضاء المنظمة المؤقتة ، الإجراءات الكفيلة بتقديم وصياغة التوصيات ، بخصوص الأوضاع القاسية ، والطرق، والوسائل، التي تضمن

سلامة، وانتظام، وجدوى النقل الجوي الدولي⁽¹⁾.

وكان على الدول أن تتبع هذه التوصيات بصفة مؤقتة ، إلى أن تُصاغ الأوضاع القياسية الدولية ، وطرق العمل الموصى بها ، بواسطة المنظمة الدائمة ، طبقاً لما تقضي به أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي . وعن طريق التعاون بين الدول الأعضاء، وسكرتارية المنظمة المؤقتة، وُضعت نماذج لمختلف الخدمات المطلوبة لسلامة الطيران المدني الدولي، مثل: خدمات الأرصاد الجوية، وتنظيم حركة المرور الجوي، والاتصالات اللاسلكية، ومحطات المدى، وتنظيمات البحث والإنقاذ، وغير ذلك من الخدمات والتسهيلات.⁽²⁾

قسّمت المنظمة المؤقتة سطح الكرة الأرضية، إلى عشر مناطق، على أن تتولى كل منطقة عقد مؤتمرات دورية، لبحث المسائل، التي تهم الدول المندمجة في كل منها، ومن بين هذه المناطق العشر منطقة الشرق الأوسط. وقد عقد مؤتمر منطقة الشرق الأوسط في مدينة القاهرة، في أول أكتوبر 1946م، وفيه تمت الموافقة على بعض التوصيات، وأرسلت إلى المقر الرئيسي لمنظمة الطيران المدني الدولي المؤقتة لإقرارها. ومن أهم هذه التوصيات: "إنشاء مركز للمراقبة الجوية، وإنشاء فرع لمنظمة الطيران المدني، ومركز لاستقصاء وإذاعة البيانات والإعلانات في مدينة القاهرة. كما جاء في هذه التوصيات، اتخاذ القاهرة مركزاً لإنقاذ الطائرات، لمنطقة تشمل برقة، ومصر،

(1) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م المادة 3.

(2) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م المادة 3.

وفلسطين، وشرق الأردن، وتركيا، والحجاز. كما تزود القاهرة منطقة الشرق الأوسط بخرائط الطقس، وإذاعة التقارير والتنبؤات الجوية (1).

المطلب الثاني : أهداف وهيكل المنظمة

الفرع لأول : أهداف المنظمة :

أهداف المنظمة (2) ، نصت اتفاقية الطيران المدني الدولي على العمل على تطوير المبادئ والقواعد الفنية المتعلقة بالملاحة الجوية الدولية، ودعم تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل :

1 - تأمين التطور الأكيد والمنظم للطيران المدني الدولي، في العالم بأكمله .

2 - تشجيع فن تصميم الطائرات واستغلالها، لأغراض سلمية .

3 - تشجيع تقدم الطرق الجوية، والمطارات، وتسهيلات الملاحة الجوية، المعدة للطيران المدني الدولي.

4 - سد احتياجات سكان العالم إلى نقل جوي، يتصف بالأمان، والانتظام، والكفاءة، والاقتصاد.

5 - منع الخسائر الاقتصادية، التي تترتب على المنافسة غير المعقولة .

6 - تأمين الاحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة، وأن يكون لكل دولة متعاقدة فرصة عادلة لاستثمار خطوط جوية دولية

7 - تجنب كل تمييز، بين الدول المتعاقدة .

(1) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م المادة 3..

(2) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م . المادة 44.

- 8 - تحسين سلامة الطيران، في الملاحة الجوية الدولية .
- 9 - تشجيع تطور الطيران المدني الدولي، بوجه عام، من جميع نواحيه .
- وتعمل المنظمة على إصدار الملاحق المتضمنة للقواعد القياسية الدولية، والإجراءات الموصى بها في إطار تحقيق هذه الأهداف
- لذلك⁽¹⁾، وطبقاً لنصوص اتفاقية الطيران المدني الدولي، كان لا بد أن يكون للمنظمة هيكل قادر على تحقيق هذه الأهداف، وهو يتكون من جمعية عمومية، ومجلس، وأية هيئات أخرى، تكون ضرورية. وهذه الهيئات تمثل اللجان الثانوية، أو الفرعية، التابعة للمجلس، فضلاً عن سكرتارية للمنظم

الفرع الثاني : الجمعية العمومية

وهي الجهاز السيادي، الذي يضم جميع الدول الأعضاء الموقعة والمصدقة على اتفاقية الطيران المدني الدولي، وعددهم حتى الآن 186 دولة⁽²⁾

كما يمكن دعوتها . تجتمع الجمعية العمومية دورياً مرة، على الأقل، كل ثلاث سنوات للاجتماع غير العادي، إما بناءً على دعوة من مجلس المنظمة، أو بناءً على طلب ما لا يقل عن خمس العدد الإجمالي للدول المتعاقدة. ولكل الدول المتعاقدة حقوق متساوية في أن تمثل في جلسات الجمعية العمومية، ولكل دولة الحق في صوت واحد. وتصدر قرارات الجمعية العمومية بأغلبية الأصوات الحاضرة للاجتماع

(1) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م المادة 43.

(2) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م. المادة 44.

سلطات الجمعية العمومية ومهامها :

طبقاً لنص (1) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م، تتحدد سلطات الجمعية العمومية

ومهامها، فيما يلي :

- 1 - انتخاب الرئيس، وأعضاء هيئة المكتب الآخرين، في كل دورة .
- 2 - انتخاب الدول المتعاقدة، التي تمثل في المجلس .
- 3 - بحث تقارير المجلس، واتخاذ إجراءات ملائمة بناءً عليها، والبت في أي مسألة يحيلها المجلس إليها.
- 4 - وضع قواعد الإجراءات الخاصة بها، وتشكيل لجان فرعية، حسبما تراه ضرورياً أو مستحسنًا.
- 5 - اعتماد ميزانيات سنوية، وتقرير الترتيبات المالية للمنظمة .
- 6 - مراجعة المصروفات، واعتماد حسابات المنظمة
- 7 - إحالة أي مسألة داخلية في اختصاصها، وفقاً لتقديرها، إلى المجلس، أو اللجان الفرعية، أو أي هيئة أخرى.
- 8 - تخويل المجلس السلطات والصلاحيات اللازمة، أو المطلوبة، لأداء مهام المنظمة، وسحب أو تعديل تخويل هذه السلطات والصلاحيات، في أي وقت.
- 9 - بحث المقترحات الخاصة بتغيير، أو تعديل، أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي، وعليها - بعد إقرارها - أن ترفع توصيات بها إلى الدول المتعاقدة.

(1) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م المادة 49.

10 - معالجة أي مسألة داخلية في اختصاص المنظمة، لا يكلف المجلس صراحة

بمعالجتها .

المجلس :

هو الجهاز التنفيذي للمنظمة، وهو هيئة مسؤولة أمام الجمعية العمومية . ويتألف

المجلس من ثلاث وثلاثين دولة متعاقدة، تنتخبها الجمعية العمومية لفترة ثلاث سنوات،

على أن تراعي الجمعية العمومية في انتخاب أعضاء المجلس تمثيلاً ملائماً للدول الآتية :

(¹)

1 - الدول التي لها أهمية رئيسية في مجال النقل الجوي.

2 - الدول غير الممثلة بصفة أخرى، والتي تقدم مساهمة كبيرة في توفير التسهيلات

للملاحة الجوية المدنية الدولية.

3 - الدول غير الممثلة بصفة أخرى، والتي يضمن انتخابها تمثيل جميع المناطق

الجغرافية الرئيسية في العالم في المجلس (²).

وينتخب المجلس رئيسه لمدة ثلاث سنوات، ويجوز إعادة انتخابه، ولا يكون له حق

التصويت. كما ينتخب المجلس من بين أعضائه نائباً واحداً أو أكثر للرئيس، يحتفظون

بحق التصويت عندما ينوبون عن الرئيس .

تصدر قرارات المجلس بموافقة أغلبية أعضائه، ولا يجوز لممثل أية دولة متعاقدة

في المجلس أن يشترك في إدارة أية مؤسسة للنقل الجوي الدولي، أو أن يكون له مصالح

(¹) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م. المادة 50.

(²) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م. نفس المرجع السابق. المادة 50..

مالية في مثل تلك المؤسسة وللمجلس وظائف تختيارية، نصت الاتفاقية⁽¹⁾، وهي أن ينشئ لجاناً فرعية للنقل الجوي على أساس إقليمي، أو غيره، متي أظهرت التجربة فائدة ذلك، وأن يعين مجموعات من الدول، أو من مؤسسات النقل الجوي.

وللمجلس الحق في أن يعهد إلى لجنة الملاحة الجوية بأية اختصاصات، علاوة على

ما قررته لها هذه الاتفاقية، وأن يلغي أو يعدل هذه الاختصاصات في أي وقت، وأن يوجه البحث في كل نواحي النقل الجوي والملاحة الجوية، مما له أهمية دولية، وأن يبلغ نتائج أبحاثه للدول المتعاقدة، وأن يسهل تبادل الدول المتعاقدة للمعلومات الخاصة بالنقل الجوي، والملاحة الجوية، وأن يدرس جميع الأمور التي لها علاقة بتنظيم واستثمار النقل الجوي الدولي، بما في ذلك الملكية والاستثمار الدوليين للمؤسسات الجوية الدولية على الطرق الرئيسية، وأن يعرض على الجمعية العمومية مشروعاته في هذا الشأن، وأن يحقق في كل موقف يظهر أنه قد يضع عراقيل أمام الملاحة الجوية الدولية، وذلك بناءً على طلب أية دولة متعاقدة، وأن يصدر ما يراه من تقارير بعد انتهاء التحقيق .

كما نصت الاتفاقية⁽²⁾، على الواجبات الإلزامية للمجلس، وهي: تقديم تقارير سنوية

للجمعية العمومية، وتنفيذ تعليماتها. والقيام بكل الواجبات والالتزامات الملقاة عليه بمقتضى الاتفاقية، وتنظيم أعماله ووضع قواعد إجراءات وتعيين لجنة للنقل الجوي، من بين أعضاء المجلس وتحديد اختصاصها، وتكون هذه اللجنة مسؤولة أمامه. وإنشاء لجنة للملاحة الجوية. وإدارة مالية المنظمة؛ وتحديد مخصصات رئيس المجلس. وتعيين موظف تنفيذي رئيسي يدعى الأمين العام. واتخاذ اللازم نحو تعيين أي موظفين آخرين

(1) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م. المادة 55 .

(2) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م المادة 54..

يكونون لازمين. وطلب، وجمع، ودراسة، ونشر كل المعلومات الخاصة بتقديم الملاحة الجوية، وباستثمار الخطوط الجوية الدولية، بما في ذلك المعلومات المتعلقة بتكاليف الاستثمار، وتفاصيل الإعانات التي تدفع لمؤسسات النقل الجوي من الأموال العامة، وإبلاغ الدول المتعاقدة عن كل مخالفة لأحكام هذه الاتفاقية.

وكذلك عن كل تقصير في تنفيذ توصيات أو مقررات المجلس، وإبلاغ الجمعية العمومية عن كل مخالفة لأحكام هذه الاتفاقية، إذا لم تتخذ دولة متعاقدة الإجراءات اللازمة في مدة معقولة، و تقرير القواعد القياسية والإجراءات الدولية الموصي بها، والتي تكون — من باب التسهيل — ملحقات لهذه الاتفاقية، وتبليغ القرارات التي تتخذ في هذا الشأن لجميع الدول المتعاقدة، وبحث توصيات لجنة الملاحة الجوية لتعديل الملاحق، وبحث جميع المسائل المتعلقة بالاتفاقية، التي ترفعها إليه أية دولة متعاقدة .

الفرع الثالث : اللجان الثانوية التابعة للمجلس ⁽¹⁾

توجد لجنتان تم إنشاؤهما بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي عام 1944م، وهما: لجنة الملاحة الجوية، ولجنة النقل الجوي. كما أنشئت أربع لجان أخرى بالتتابع. وجميع هذه اللجان الست تابعة للمجلس، وهي :

1- لجنة الملاحة الجوية Air Navigation Commission

تتألف لجنة الملاحة الجوية من خمسة عشر عضواً، يعينهم المجلس من بين الأشخاص الذين ترشحهم الدول المتعاقدة. ويعين المجلس رئيساً له، كما يطلب ترشيحات من جميع الدول المتعاقدة. ويجب أن تتوافر لدى هؤلاء الأشخاص المؤهلات والخبرة المناسبة، من ناحيتي العلم والعمل في مجال الطيران .

(¹) (اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م. المادة 59.

2 - لجنة النقل الجوي Air Transport Committee

تتألف لجنة النقل الجوي من أعضاء يعينهم المجلس، من بين ممثلي الدول الأعضاء في المجلس (1) .

3 - اللجنة القانونية legal Committee

عضوية هذه اللجنة مفتوحة لجميع الدول المتعاقدة .

4 - اللجنة المشتركة لمساعدات خدمات الملاحة الجوية

Committee of Joint Support of Air Navigation Services

تتألف هذه اللجنة من عدد يراوح بين 9 أعضاء كحد أدنى، و11 عضواً كحد أقصى، من أعضاء يختارهم المجلس، من بين ممثلي الدول الأعضاء في المجلس .

5 - اللجنة المالية Finance Committee

تتألف هذه اللجنة من عدد يراوح بين 9 أعضاء كحد أدنى، و13 عضواً كحد أقصى، من أعضاء يختارهم المجلس، من بين ممثلي الدول الأعضاء في المجلس .

6 - لجنة التدخل غير القانوني Committee of Unlawful Interference

تتألف هذه اللجنة من خمسة عشر عضواً، يختارهم المجلس من بين ممثلي الدول الأعضاء في المجلس .

الفرع الرابع : سكرتارية المنظمة (2)

يرأسها سكرتير عام، وتنقسم إلى خمسة أقسام

1 - قسم، أو مكتب الملاحة الجوية Air Navigation Bureau

(1) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م المادة 54 فقرة د ..

(2) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م. المادة 45.

2 - مكتب النقل الجوي Air Transport Bureau

3 - مكتب المساعدات الفنية Technical Assistance Bureau

4 - المكتب القانوني Legal Bureau

5 - مكتب الإدارة والخدمات Bureau of Administration and Services

وتوجد هذه المكاتب بمقر منظمة الطيران المدني الدولي بمونتريال. كما تُشرف

سكرتارية الإيكاو على سبعة مكاتب إقليمية، موزعة جغرافياً، وهي على النحو التالي :

أ. مكتب أوروبا في باريس، عاصمة فرنسا European Office – Paris

ب. مكتب أفريقيا في داكار، عاصمة السنغال African Office - Dakar

ج. مكتب آسيا في بانكوك، عاصمة تايلاند Far East and Pacific Bffice-

Bangkok

د. مكتب الشرق الأوسط في القاهرة، عاصمة جمهورية مصر العربية Middle East

Office- Cairo

هـ. مكتب أمريكا الشمالية في مدينة المكسيك، عاصمة المكسيك North American

Office-Mexico

و. مكتب أمريكا الجنوبية في مدينة ليما، عاصمة بيرو South American Office-

Lima

ز. مكتب شرق أفريقيا في مدينة نيروبي، عاصمة كينيا East African Office-

Nairobi

وهذه المكاتب الإقليمية تتعاون مع الدول الأعضاء، من أجل تحسين المساعدات

الملاحية لبلوغ أقصى درجات السلامة، في مجال تشغيل الطيران المدني الدولي. وكذلك

تساعد الدول الأعضاء في إنجاز الخطط الإقليمية لمنظمة الطيران المدني الدولي،

وتطبيق القواعد القياسية، وأساليب العمل الموصى بها دولياً .

ومقر منظمة الطيران المدني الدولي مدينة مونتريال في كندا. وطبقاً لنص (1) اتفاقية الطيران المدني الدولي ، فإنه يجوز نقل مقر المنظمة بشرط موافقة ثلاثة أخماس المجموع الكلي للدول المتعاقدة، البالغ عددهم حتى الآن 186 دولة .

الفرع الخامس : الشخصية القانونية الدولية، لمنظمة الطيران المدني الدولي

طبقاً لنص (2) اتفاقية شيكاغو عام 1944م، تتمتع المنظمة في إقليم كل دولة متعاقدة، بالأهلية القانونية اللازمة لتأدية وظائفها. وتُمنح المنظمة شخصية اعتبارية كاملة، حيثما يكون ذلك متوافقاً مع دستور وقوانين الدولة المعنية .

ويلاحظ أن منظمة الطيران المدني الدولي، بوصفها إحدى الوكالات المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، تتمتع بالشخصية القانونية الدولية، شأنها في ذلك شأن الأمم المتحدة نفسها، ويتبين ذلك من نص اتفاقية الطيران المدني الدولي (3) ، التي تُخول للمنظمة صلاحية عقد وإبرام اتفاقيات دولية، مع المنظمات الدولية الأخرى. ويعرف هذا التحويل في الإنجليزية بـ Treaty- Making - Power.

الفرع السادس : العلاقة بين منظمة الطيران المدني الدولي، وغيرها من المنظمات

يوجد تعاون متواصل بين منظمة الطيران المدني الدولي، مع الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة الأخرى، كمنظمة الأرصاد العالمية، والاتحاد الدولي للاتصالات، والاتحاد الدولي للبريد، ومنظمة الصحة العالمية، ومنظمة الملاحة البحرية.

كذلك تشارك هيئات أخرى غير حكومية في أعمال ونشاط المنظمة، كالاتحاد

(1) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م المادة 45..

(2) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م المادة 47..

(3) (اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م. المادتين 64 و 65 .

الدولي لشركات الطيران المدني المعروف باسم IATA، والاتحاد الدولي للطيارين المعروف باسم IFALPA. وتوجد علاقة وثيقة في الوقت الراهن، بين منظمة الطيران المدني الدولي، ومنظمة التجارة العالمية المعروفة باسم W.T.O، التي تم إنشاؤها بموجب اتفاقية مراكش في 15 أبريل عام 1994م، فيما يتعلق بالاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات المعروفة باسم GATS، خاصة بملحق النقل الجوي الدولي. فضلاً عن وجود تعاون وثيق الصلة بين منظمة الطيران المدني الدولي، وبين كل من منظمة الطيران المدني الأوروبية المعروفة باسم ECAC، ومنظمة الطيران المدني الأفريقية المعروفة باسم AFCAC، والهيئة العربية للطيران المدني المعروفة باسم AACO.⁽¹⁾

وهذه المنظمات حكومية، أي أن أعضائها من الدول، وتمثلها سلطات الطيران المدني لتلك الدول. كذلك توجد علاقة تعاون وثيقة بين الإيكاو، وبين الاتحاد الأفريقي للنقل الجوي المعروف باسم AFRAA، وكذلك الاتحاد العربي للنقل الجوي المعروف باسم AACO، وعضوية الاتحاد الأفريقي، والاتحاد العربي من شركات الطيران؛ كذلك توجد علاقة وثيقة بين الإيكاو وبين منظمة الأسكوا ESCWA، "اللجنة الاقتصادية، والاجتماعية لغربي آسيا". كذلك يوجد تعاون وثيق بين الإيكاو، من ناحية، وبين المنظمة العالمية للثقافة الجوية، المعروفة باسم WAEO، وكذلك المنظمة العربية للثقافة الجوية، المعروفة باسم AAEO.

المطلب الثالث: أعمال منظمة الطيران المدني الدولية "الإيكاو"، والقيمة القانونية

لقراراتها

(¹) جلال وفاء محمدين . القانون الجوي والملاحة الجوية . الأسكندرية. 1988. ص 55 .

الفرع الأول : أعمال المنظمة

تتصدر أهم أعمال المنظمة في مجال الملاحة الجوية، وقد نجحت المنظمة نجاحاً منقطع النظير، في هذا المجال، والفني منه على وجه العموم. ولا يزال التقدم مستمراً لتلافي ثغرات النظم التقليدية في مجال الملاحة الجوية، حيث تبين للجنة الخاصة المعنية بنظم الملاحة الجوية المستقبلية، التي أجرت أعمالها بين عامي 1983م، 1988م في مختلف أنحاء العالم – أن الثغرات ناجمة أساساً من ثلاثة عوامل، هي

1 - أن لنظم خط البصر الراهنة حدوداً من حيث الانتشار .

2 - لأسباب مختلفة، يصعب تنفيذ نظم الاتصالات، والملاحة، والاستطلاع الراهنة، وتشغيلها بطريقة منسقة، في أجزاء كثيرة من العالم

3 - أن للاتصالات بالمخاطبة الصوتية حدوداً، وتقتضي الحاجة توفير نظم لتبادل البيانات الرقمية جو – أرض، دعماً للنظم التلقائية والمحمولة جواً

وعلى الرغم من أن آثار هذه الثغرات كانت متفاوتة، حسب تفاوت

أجزاء الجهاز إلا أن وجود واحد أو أكثر من هذه العوامل، سيعيق التنمية المطلوبة لإدارة ولما كانت هذه الثغرات متأصلة في النظم .الحركة الجوية، في مختلف أنحاء العالم

أنه من غير المرجح إدخال تحسينات ملحوظة، على نظام خدمات الراهنة، أدركت لجنة الحركة الخدمات الجوية العالمية آنذاك. ورأت ضرورة اتباع نهج جديد للتغلب على

هذه الثغرات، والسّماح لنظم خدمة الحركة الجوية بالتطور، لتصبح أكثر استجابة

لاحتياجات المنتفعين. ومن ثم، فإن نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع، إدارة الحركة الجوية، كانت السبيل لإدخال تحسين ملحوظ على السلامة، والكفاءة، والمرونة في جميع

أنحاء العالم

وباتباع نظام عالمي متكامل لإدارة الحركة الجوية، يمكن استغلال

تكنولوجيا الاتصالات، والملاحة، والاستطلاع، عن طريق تنسيق القواعد القياسية والإجراءات، على الصعيد الدولي. وسيؤدي ذلك في نهاية المطاف، إلى إدارة مستثمري الطائرات رحلات طائراتهم، وفقاً للمسارات المفضلة لديهم، ويمكن تعديلها في أي وقت، وبأكثر الطرق مثالية واقتصاداً. وللنظم الجديدة فوائد جمة تتمثل في أنها ستحسن نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ إدارة الحركة الجوية نقل المعلومات، وستحسن دقة الملاحة الجوية.

وسيفضي ذلك إلى جملة أمور، من بينها خفض مسافات الفصل بين الطائرات، بما يجعل المجالات الجوية أكثر سعةً. وسيتمكن أيضاً للطائرات بفضل، نظم الملاحة الجوية الأذكى، أن تطير في جميع فئات الفضاء الجوي كله، وأن تتعامل فيما بينها بطريقة أدق. وستكون النتيجة، أن نظام إدارة الحركة الجوية يتيح لمستثمري الطائرات خفض تكاليف التشغيل، وتقليل حالات التأخير، وكل ذلك يعود بالنفع على جمهور المسافرين.

وتُعد اتفاقية شيكاغو الاتفاقية الأم في مجال الطيران المدني الدولي⁽¹⁾، وهي أحد فروع القانون الدولي العام؛ إذ تنظم العلاقات من حيث الالتزامات والحقوق، بين الدول الأعضاء في الاتفاقية. كما أنها تُعد الإطار العام، الذي في ضوئه تُعقد الاتفاقيات الثنائية بين الدول الأعضاء، من أجل تشغيل خطوط جوية دولية منتظمة. ذلك أن اتفاقية شيكاغو لم تأخذ بمبدأ الدولة الأولى بالرعاية، كما هو الشأن بالنسبة لاتفاقية "الجات"، وكذلك "الجاتس". لذا كان لزاماً على الدول الأعضاء في اتفاقية شيكاغو، عقد اتفاقيات ثنائية لتسيير خطوط جوية دولية منتظمة بين الدول، التي صدقت على الاتفاقية، فأصبحت

(1) جلال وفاء محمدين . القانون الجوي والملاحة الجوية . الإسكندرية ..ص65. 1998.

بموجب ذلك التصديق نافذة في حقها .

وتحدد الطاقة الاستيعابية Capacity ، من خلال أحد الأنواع الثلاثة: .

1- التحديد المسبق للحمولة

تتفق الدولتان المتعاقدتان، على تسيير عددٍ محددٍ من الرحلات، وفقاً لسعات محددة. وتلجأ — عادة — إلى هذا الأسلوب الدول النامية، التي لا تمتلك سوى أسطول محدود العدد، غير قادر على المنافسة .

2 - التحديد الحر للحمولة

يتفق الطرفان المتعاقدان على تسيير الرحلات دون تحديد مسبق لعددها أو سعة حمولتها، أي يكون التحديد حراً لكلا الطرفين. وتلجأ عادة، إلى هذا الأسلوب الدول التي تمتلك أساطيل طيران قوية .

3 - نموذج اتفاق برمودا :

وهذا نموذج للتعاقد جرى بين المملكة المتحدة، والولايات المتحدة الأمريكية، في جزيرة برمودا، الواقعة في المحيط الأطلسي، والتابعة للمملكة المتحدة . وبموجب هذا النموذج حُدد عدد الرحلات، التي سيرتها الشركات في كلتا الدولتين، وكذلك السّعات Capacity، أو الطاقة الاستيعابية للطائرات. وبعد فترة محددة سلفاً، قد تكون ستة أشهر أو عام، يعاد تقويم الموقف، إما بزيادة عدد الرحلات والسّعة، أو الإبقاء عليها، أو تخفيضها، في ضوء الدلالات الإحصائية، التي أعدها الطرفان .

ويلاحظ أن عمل الاتفاقيات الثنائية، بين الأطراف أو الدول المتعاقدة والمصدّقة

على اتفاقية شيكاغو، يشمل فقط تشغيل الخطوط الجوية الدولية المنتظمة، دون الخطوط الجوية الدولية غير المنتظمة.⁽¹⁾

كما أن جميع الاتفاقيات الثنائية، التي تُعقد بين الدول الموقعة على اتفاقية شيكاغو، تُودع لدى منظمة الطيران المدني الدولي، التي تمد يد العون إلى كل دولة تطلب المشورة، في مجال حقوق تشغيل النقل الجوي الدولي المنتظم .

وتمنح الحقوق Grant of Rights المتبادلة، بين الدول المتعاقدة في الاتفاقيات الثنائية، ما يُعرف بالميزات الجوية Privileges of The Air ، أو الحريات الجوية. Freedoms of The Air وفي هذا الشأن أصدرت منظمة الطيران المدني الدولي إعلاناً بالحريات الجوية الخمس The Five Freedoms of The Air ، لتسترشد بها الدول، في منح حقوق تشغيل الخطوط الجوية الدولية المنتظمة .

الفرع الثاني : دور المنظمة في مجال تسهيلات النقل الجوي

أقر مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، القواعد القياسية، وأساليب العمل الموصى بها الخاصة بالتسهيلات، في 25 مارس 1949م، وذلك عملاً بأحكام⁽²⁾ اتفاقية الطيران المدني الدولي. وأطلق عليها الملحق التاسع للاتفاقية، بعنوان: "القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها - التسهيلات". وأصبحت هذه القواعد والأساليب سارية المفعول، في أول سبتمبر 1949م. ونتيجة لتوصيات شعبة التسهيلات بشأن تعديل الملحق التاسع، التي أقرها المجلس عدة مرات متكررة، صدرت الطبعة التاسعة، التي

(1) جلال وفاء محمدين . القانون الجوى والملاحة الجوية . الأسكندرية.ص57. 1998.

(2) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م المادة 37..

أسفرت عن توسيع الملحق التاسع، وإدخال تعديلات شاملة عليه. وقد بدأ سريان مفعولها في 30 يوليو 1990م، وغدت واجبة التطبيق في 15 نوفمبر 1990م .

التسهيلات

إن القواعد القياسية، وأساليب العمل الموصى بها الخاصة بالتسهيلات، هي نتاج (1) اتفاقية الطيران المدني الدولي، التي تقضي بأن تتعهد كل دولة متعاقدة، بأن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد، في الأنظمة، والقواعد القياسية، والإجراءات والتنظيم، فيما يتعلق بالطائرات، والأفراد، والطرق الجوية، والخدمات المساعدة، في جميع الأمور، التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها. وتحقيقاً لهذا الهدف، تعتمد الإيكاو أو تعدل من وقت لآخر، وحسب الضرورة، القواعد القياسية الدولية، وأساليب العمل، والإجراءات الدولية الموصى بها المتعلقة بالمسائل الآتية :

- 1 - نظم الاتصالات ومساعدات الملاحة الجوية، بما في ذلك العلامات الأرضية.

- 2 - خصائص المطارات ومناطق الهبوط.

- 3 - قواعد الجو، وإجراءات مراقبة الحركة الجوية.

- 4 - إصدار الرخص لأفراد التشغيل، والصيانة.

- 5 - صلاحية الطائرات للطيران.

- 6 - تسجيل الطائرات، وتمييز هويتها.

- 7 - جمع معلومات الأرصاد الجوية، وتبادلها.

- 8 - سجلات الرحلات.

- 9 - الخرائط والرسومات الجوية.

(1) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م مرجع سابق. المادة 37..

10 - إجراءات الجمارك والهجرة.

11 - الطائرات التي في حالة خطر، والتحقيق في الحوادث.

إضافة إلى جميع المسائل الأخرى، التي تتصل بسلامة الملاحة الجوية وانتظامها وفعاليتها، حسبما تدعو إليها الحاجة من وقت لآخر .

وقد عززت اتفاقية شيكاغو لسنة 1944⁽¹⁾، السياسات الخاصة بتنفيذ الدول

للقواعد القياسية، وأساليب العمل الموصي بها بشأن التسهيلات، حيث تعبر هذه المادة عن

الالتزام، الذي قبلت به كل دولة متعاقدة، بأن تتخذ من طريق إصدار أنظمة خاصة أو

بأي وسيلة أخرى، كل التدابير العملية لتسهيل ملاحة الطائرات بين أقاليم الدول المتعاقدة،

وتجنب أي تأخير، لا داعي له، للطائرات، أو لطاقمها، أو ركابها، أو حمولتها، خصوصاً

فيما يتعلق بتطبيق قوانين الهجرة، والحجر الصحي، والجمارك، وإجراءات الخروج .

فضلاً عن المواد⁽²⁾، التي تُعبر عن تعهد كل دولة متعاقدة بأن تُنفذ، إلى الحد

الذي تراه ممكناً، من الوجهة العملية، إجراءات الجمارك والهجرة المتعلقة بالملاحة

الجوية الدولية، طبقاً لأساليب العمل، التي قد تُقرر أو يوصي بها من وقت لآخر،

بمقتضى اتفاقية شيكاغو 1944 م .

إن عدداً من مواد اتفاقية الطيران المدني الدولي، تتعلق بصفة خاصة بالحكم

الخاص بملحق التسهيلات. وقد أخذت هذه المواد في الحسبان، عند إعداد الملحق التاسع

"التسهيلات"، وينبغي على المسؤولين عن تنفيذ أحكام هذا الملحق على نحو خاص،

(¹) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 . المادة 22 .

(²) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 م . المادة 23 و22.

الإلمام بالمواد التي تتحدث عن المواضيع الواردة أدناه، علاوة على المواد سالفة الذكر.⁽¹⁾

- . الهبوط في مطار جمركي .
- . تطبيق القواعد الجوية .
- . قواعد التصاريح والدخول .
- . منع انتشار الأمراض .
- . تفتيش الطائرات .
- . الرسوم الجمركية .
- . المستندات التي تحمل على متن الطائرات .

إن السرعة الهائلة، التي ينتقل بها الراكب، لا يمكن أن تحقق أهدافها، إلا إذا قابلتها تسهيلات وسرعة في الإجراءات عند السفر من المطار، أو الوصول إليه. والمقصود بذلك سرعة إجراءات الجوازات، والجمارك، والحجر الصحي. وعلى سبيل المثال، فإن قضاء ست ساعات في رحلة جوية، ثم قضاء ساعتين عند الرحيل وعند الوصول، يعني استهلاك ثلث الوقت الكلي للرحلة في تلك الإجراءات، بينما لو قيس ذلك بالرحلة البحرية التي تستغرق 5 أيام، فلن يتجاوز وقت الإجراءات 2% من الوقت الكلي للرحلة. لذلك حثت المنظمة الدول الأعضاء، على تبسيط الإجراءات في المطارات، لتقليل هذا الوقت.

كما أجرت دراسات متعددة، وتفصيلية لتحديد الحد الأقصى لمدة الإجراءات، التي

(¹) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م . المواد 10 و 11 و 13 و 14 و 16 و 24 و 29.

لا يجب تجاوزها بالنسبة للراكب، مما أدى إلى تحسن ملحوظ في هذا الصدد في كثير من دول العالم. فضلاً عن تحقيق راحة الراكب، فإن الوفرة والاقتصاد في المصروفات الذي تجنيه شركات الطيران من وراء تبسيط الإجراءات، يعود عليها في زيادة إمكانياتها لاستخدام الطائرات مدداً أطول، وعائداً يقدر بالملايين من الدولارات كل عام (1).

الفرع الثالث : القيمة القانونية لقرارات منظمة الطيران المدني الدولي

يصدر عن الإيكاو نوعان من القرارات :

1 - قرارات ذات الرتبة "أ" : (2)

وهي القرارات التي يتم تضمينها "ملاحق" اتفاقية الطيران المدني الدولي عام 1944م. ولأن هذه الملاحق تعد جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية، فإنها تكتسب القيمة القانونية نفسها التي للاتفاقية، وأية إشارة للاتفاقية تعني إشارة إلى الملاحق، إلا إذا نصّ على خلاف ذلك .

وأصدرت حتى الآن 18 ملحقاً لتنظيم الجوانب المختلفة في الطيران (3) كالاتي:-

الملحق الأول :- وهو يختص بالأجازات والتراخيص الشخصية لأطقم قيادة الطائرات وضباط مراقبة الحركة الجوية ومهندسي صيانة الطائرات وغيرها .

الملحق الثاني :- وهو يختص بقواعد الجو وقوانين الطيران اعتماداً على الرؤية بالعين

(1) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م . المادة 22 وما بعدها .

(2) جلال وفاء محمددين . القانون الجوي والملاحة الجوية . الإسكندرية.ص57. 1998.

(3) جلال وفاء محمددين . مرجع سابق . الإسكندرية.ص58. 1998.

المجردة . والطيران الآلي اعتمادا علي المعدات والآجهزة الآلية أي الطيران علي ارتفاعات عليا لا تمكن من الرؤية بالعين المجردة، ويكون تحديد المسار والاتجاه والنقاط الأرضية ودرجة الحرارة والضغط والاتصالات بالاعتماد علي الاجهزة .

الملحق الثالث:- وهو يختص بتقارير حالة الطقس والظواهر الجوية كالأعاصير والسحب الرعدية ، والبرق ذات الأثر المباشر والخطير علي سلامة الملاحة الجوية .

الملحق الرابع :- وهو خاص بخرائط الملاحة الجوية وتحديد الممرات الجوية والمسارات ونقاط المتابعة الأرضية وهي التي تعين الطائرات في الوصول الي الجهات المقصودة .

الملحق الخامس:- وهو يختص بتحديد وحدات القياس التي تستعمل في تحديد ارتفاعات المطار، وتحديد درجة الانحدار وطول المدرج وقوة تحمله ، وارتفاعات الطيران ، وتحديد الضغط الجوي ، ودرجة الحرارة ، والحمولة القصوي المسموح بها وأنواع الوقود ومواصفاته وكفاءته ووزنه وكل ما يتعلق بالقياس .

الملحق السادس:- وهو الذي يختص بكيفية تشغيل الطائرات ، ويضع المعايير والأسس الفنية المتفق عليها ، والتي تمثل الأصول الفنية لمهنة الطيران حيث يحدد المؤهلات المطلوبة لآفراد الطاقم والمهندسين والمراقبين الجويين والمرحليين الجويين وضباط الحمولة والتدريب المطلوب لكل منهم ، ومستويات التدريب والتأهيل والاختبارات الدورية بما يضمن استمرار التأهيل ويضع المواصفات التي تضمن أقصى درجات السلامة المطلوبة للملاحة الجوية، ويشتمل علي ثلاثة أجزاء: الطيران التجاري والملاحة الجوية وطائرات الهيلوكوبتر .

الملحق السابع :- وهو يشتمل علي اجراءات تسجيل وجنسية الطائرة وعلامة التعرف عليها(اسم النداء).

الملحق الثامن :- وهو يتناول شهادة صلاحية الطائرة للطيران .

الملحق التاسع :- وهو يختص بالتجهيزات اللازمة لتنفيذ الرحلات ، ومتطلبات سلطات المطار وكيفية الحصول علي التصديقات اللازمة لتنفيذ الرحلات ، يحتوي علي نماذج الكشوفات والبيانات المطلوبة مثل كشف الحمولة ، ومانفيسست الحمولة والبضائع ونماذج أرائيك التصاديق المطلوبة للرحلات .

الملحق العاشر :- أجهزة الاتصالات الملاحية ، وهو يتكون من جزئين الأول أجهزة الاتصالات،والثاني اجراءات الاتصال .

الملحق الحادي عشر :- وهو خاص بخدمات الملاحة الجوية ،ومراقبة الحركة الجوية والمعلومات والخدمات المساعدة للطيران ، وأجهزة التحذير والتنبيه.

الملحق الثاني عشر :- وهو يختص بنظام البحث والأنقاذ.

الملحق الثالث عشر :- وهو يختص بتحقيقات الحوادث.

الملحق الرابع عشر :- وهو يختص بالمطارات ، وبمواصفاتها وانشاؤها والمعدات والتجهيزات التي يجب أن تتوفر فيها ، والخدمات التي تقدمها المطارات سواء للطائرة خدمة للملاحة الجوية،أو للمسافرين ومستخدمي المطار الآخرين .

الملحق الخامس عشر :- وهو يختص بخدمات الملاحة الجوية.

الملحق السادس عشر :- وهو يختص بتحديد كمية الضوضاء الذي تحدثه الطائرات والكمية المسموح بها وكيفية قياسه .

الملحق السابع عشر :- وهو يختص بأمن المطارات وتأمين الطائرات .

الملحق الثامن عشر :- وهو يشتمل علي قواعد ترحيل الأمتعة والبضائع الخطرة.

2 - قرارات ذات الرتبة "ب" :⁽¹⁾

وهي توصيات لا ترقى إلى مرتبة القرار من الرتبة "أ"، وإن كانت الدول الأعضاء بالمنظمة تحث على الالتزام بما ورد بهذه التوصيات وتنفيذها، ووفقاً للقواعد المنظمة لها باتفاقية الطيران المدني الدولي عام 1944م .
ويلاحظ أن هذه القرارات بنوعيتها، تصلح أن تكون قواعد مندرجة تحت قواعد القانون الدولي العام.

إن قرارات الإيكاو ذات الرتبة "أ" تُكوّن ما يعرف بملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي 1944م، وعددها 18 ملحقاً حتى الآن وتتكون هذه الملاحق — عادة — بما يعرف "بالقواعد القياسية والتوصيات الدولية" .⁽²⁾

وللتفرقة بين هذين النوعين، يُلزم الأخذ بالمعيارين التاليين :

1 - المعيار الشكلي:

ويميز بينهما، وفقاً لهذا المعيار كما يلي :
طبعت القواعد القياسية بالملاحق بالحروف الرومانية .

(1) و(2) جلال وفاء محمدين . القانون الجوى والملاحة الجوية . الأسكندرية.ص 60 وما بعدها. 1998

بينما التوصيات جرى طبعها بالحروف الإيطالية، وتم تحديدها بكلمة التوصية .
وقد أُدخل هذا الأسلوب على الملاحق، من أجل تحديد مرتبة ووضع كل قرار
ووضعه في الملحق من أول وهلة .

ولكن المعيار الشكلي لا يحل المشكلة، وهى التفرقة القانونية فيما بينهما .

2 - المعيار الموضوعي :

وهو المعيار المهم للتفرقة بينهما، وذلك على الوجه الآتي :

إنّ القواعد القياسية هي عبارة عن مواصفات، يكون "تطبيقها الموحد" ضروري
لسلامة الملاحة الجوية الدولية وانتظامها، ويجب على الدول المتعاقدة التقيد بها، طبقاً
لاتفاقية الطيران المدني الدولي. وفي حالة استحالة التقيد بها، يلزم إخطار مجلس منظمة
الطيران المدني الدولي .

وبمقتضى اتفاقية الطيران المدني الدولي⁽¹⁾، التي تحت عنوان "عدم اتباع

القواعد القياسية والإجراءات الدولية" ورد النص الآتي :

" علي الدول التي يتعذر عليها أن تتبع عملياً، من كل الوجوه، أي من القواعد القياسية
والإجراءات الدولية، أو التي لا تستطيع تعديل أنظمتها وأساليبها المتبعة لتتفق مع القواعد
القياسية والإجراءات الدولية، التي تكون قد عدلت، أو التي تري من الضروري أن تكون
أنظمتها وأساليبها المتبعة بصدد بعض مسائل معينة مخالفة للمقرر، طبقاً للقواعد القياسية
الدولية، أن تبلغ فوراً منظمة الطيران المدني الدولي بالاختلافات القائمة بين إجراءاتها
الوطنية والقواعد القياسية الدولية. فإذا كان الأمر يتعلق بتعديلات أدخلت على القواعد
القياسية الدولية فيجب على كل دولة، لا تدخل على نظمها وأساليبها المتبعة بتعديلات

(¹) اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م. المادة 38 .

مقابلة لها، أن تبلغ ذلك إلى المجلس في مدى الستين يوماً التالية لاعتماد تعديل القواعد القياسية الدولية، أو أن توضح الإجراء الذي تقترح اتخاذه. وفي هذه الأحوال، يبلغ المجلس فوراً باقي الدول بالاختلافات القائمة بين القواعد القياسية الدولية، وما يقابلها من الإجراءات المتبعة في تلك الدولة ."

أما التوصيات، فعبارة عن مواصفات يكون "تطبيقها الموحد" أمراً مرغوباً فيه لسلامة الملاحة الجوية الدولية وانتظامها، وأن الدول المتعاقدة مدعوة لإخطار منظمة الطيران المدني الدولي في حالة وجود أي اختلافات بين إجراءاتها الوطنية، والتوصيات الواردة بملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي .

وعلى ذلك يمكن القول بأن المواصفات والتوصيات كلها ذات طبيعة قانونية واحدة، وإن كانت مختلفة من حيث الدرجة، أو الرتبة .

و تتضمن هذه الإجراءات، في الغالب الأعم، القواعد والمواد، التي تُعتبر مجرد تفصيل وتوضيح للمواصفات المبينة بالقواعد القياسية والتوصيات، الواردة بملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي عام 1944م .

وقد صدر عن الإيكاو حتى الآن الإجراءات الآتية :

1 - تشغيل الطائرات.

2 - قواعد الجو، وخدمات الحركة الجوية.

3 - مختصرات، ومصطلحات الإيكاو.

إضافة إلى الملاحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية ، يصدر عن الإيكاو

الإجراءات الإقليمية التكميلية، لمواجهة متطلبات كل إقليم .وتصدر هذه الإجراءات

بموافقة مجلس المنظمة، الذي يوصى بتطبيقها. وعلى ذلك، فإن الإجراءات الإقليمية

التكميلية، توضح طرق تنفيذ الإجراءات الواردة بالملاحق .

و تُعد ملاحق القواعد القياسية والتوصيات، جزءاً لا يتجزأ من اتفاقية الطيران

المدني الدولي عام 1944م، ومن ثم فإنها ملزمة للدول الأعضاء، وفقاً لأحكام اتفاقية

الطيران المدني الدولي .

أما بخصوص إجراءات خدمات الملاحة الجوية، والإجراءات الإقليمية التكميلية،

فإنهما لا يعدان جزءاً من اتفاقية الطيران المدني الدولي، ومن ثم فالقواعد الواردة بهما

تُعد قواعد توجيهية ، وللدول الأعضاء، أن تأخذ بها أو تعدلها بالصورة، التي تتواءم

مع ظروفها.

الفصل الرابع

تحرير الأجواء

المبحث الأول : تعريف الأجواء المفتوحة ، ومضمونها

المبحث الثانى : تجارب تحرير الأجواء الدولية والأقليمية

فصل الرابع

تحرير الأجواء

تمهيد وتقسيم :

نتناول فى هذا الفصل تحرير الأجواء فى مبحثين ، نتناول فى المبحث الأول تعريف الأجواء المفتوحة و مضمونها ، فى مطلبين، المطلب الأول خصصناه لتعريف الأجواء المفتوحة فى اللغة والأصطلاح كل فى فرع مستقل . وفى المطلب الثانى تناولنا الأدوات التنظيمية للنقل الجوى وسياسة التحرير فى ثلاثة أفرع حيث تناولنا فى الفرع الأول التنظيم الحكومى ، وفى الفرع الثانى التنظيم اللاحكومى ، وفى الفرع الثالث تناولنا إعادة التنظيم .

وفى المبحث الثانى نتناول تجارب تحرير الأجواء الدولية والأقليمية ، فى مطلبين حيث تناولنا فى المطلب الأول تحرير الأجواء بين أوروبا وأمريكا فى الفرع الأول نسبة لأن هذه هى أول اتفاقية لتحرير الأجواء يتم توقيعها ، ثم نتناول فى الفرع الثانى تحرير الأجواء فى الأقليم العربى والأفريقى (اتفاقية دمشق لسنة 2005 م) باعتبارها اتفاقية تحرير الأجواء بين الدول العربية ، و فى الفرع الثالث تناولنا (اتفاقية ياماسوكرو) لتحرير الأجواء الأفريقية . وفى المطلب الثانى نتناول تحرير الأجواء فى السودان ، على التفصيل الآتى : -

المبحث الأول : تعريف الأجواء المفتوحة ، ومضمونها

المبحث الثانى : تجارب تحرير الأجواء الدولية والأقليمية

المبحث الأول

تعريف الأجواء المفتوحة ، ومضمونها

المطلب الأول : تعريف الأجواء المفتوحة

تمهيد :

العولمة ظاهرة حقيقية غزت عقول ملايين البشر ، فمنهم من يأمل ويرجو من وراء العولمة انقاذ الإنسانية من الشرور التي لحقت بها منذ آلاف السنين، بدأ من السلب والنهب والغزوات ، نهاية بالحصار ثم الحروب والتدمير ، ومنهم من يخشى أن تكون العولمة أسلوبا جديدا من أساليب القهر والحرمان والسيطرة على الأمم الضعيفة بدعوي التوزيع الأمثل للموارد مرورا بدعاوى انتهاك حقوق الإنسان مرورا بجرائم الحرب ، وانتهاء بالأرهاب . ومنهم من ينظر اليها باعتبارها واقعا ضروريا لا بد من التكيف والتعامل معه من أجل خير وسعادة الإنسانية .

وبالرغم من عدم وجود تعريف جامع مانع للعولمة ، فيمكن وصف العولمة (بأنها التوسع المتزايد والمضطرد فى تدويل الإنتاج) من قبل الشركات متعددة الجنسيات ، بالتوازي مع الثورة المستمرة فى الاتصالات ونظم المعلومات مما أدى الى وصف البعض للعالم بأنه قرية صغيرة ⁽¹⁾.

(1) أسامة المجذوب . العولمة والأقليمية . القاهرة . الطبعة الأولى . الدار المصرية اللبنانية.2000م . صفحة 36 .

وفى ظل هذا المفهوم المستحدث الذى خضعت بموجبه عملية ادارة الأقتصاد الدولى للمعايير الدولية والأقتصادية المفروضة من قبل المؤسسات الدولية متعددة الأطراف والبنوك الدولية والأتفاقيات التجارية وفقا للنمط الجديد ، وجدت أغلب الدول نفسها واقعة تحت .ضغوط شديدة للحفاظ على جدارتها الأئتمانية، وقدرتها التنافسيةى ، الأمر الذى أرغم حكومات بعض الدول على تقليص دورها كمؤسسات وطنية منظمة للوائح والأجراءات .

وبما أن العولمة أصبحت واقعا ، فان قطاع النقل الجوى شأنه شأن بقية القطاعات الأخرى فقد اجتاحتها موجة قوية من التغييرات والتحولات الأقتصادية ، كنفق ملكية وتشغيل المطارات ، وشركات الطيران، ومراقبة الحركة الجوية ، من القطاع الحكومى الى القطاع الخاص ، وكذا التحول الحادث فى السوق نحو العولمة ، والتحالفات بين شركات الطيران ، لزيادة قدرتها التنافسية ، وظهور تكتلات تجارية على المستوى الأقليمى ، والأعتراف بأهمية البيئة ، وظهور التقانة الحديثة فى مجال الطيران ، ودخول تجارة الخدمات الى اقتصاديات السوق .

ونتيجة لهذه التغييرات فان سياسة العولمة شكلت تحدى كبير لصناعة النقل الجوى ، نسبة لأن هذه الصناعة من أكثر الصناعات تنظيما ، وتعمل وفق أسس ومعايير ثابتة منذ انشاؤها .

الفرع الأول : تعريف الأجواء المفتوحة لغة :

جاء فى لسان العرب ⁽¹⁾، الجو : الهواء ، قال ذو الرمة ⁽²⁾ (والشمس حيرى لها فى الجو تدويم) ، وقال أيضا (وظل للأعيس الزجى نواهضه ... فى نفق الجو تصويب وتصعيد) ، ويروي فى نفق اللوح . والجو ما بين السماء والأرض .

وفى حديث على رضى الله عنه ⁽³⁾ (ثم فتق الأجواء وشق الأرجاء ، جمع جو وهو ما بين السماء والأرض . وجو السماء : الهواء الذى بين السماء والأرض .

وقال تعالى : (ألم يروا الى الطير مسخرات فى جو السماء ما يمسكهن الا الله) ⁽⁴⁾ قال قتادة ⁽⁵⁾: فى جو السماء فى كبد السماء ، ويقال كبيداء السماء . وجو الماء حيث

(1) أبى الفضل جمال الدين محمد بن مكرم بن منظور . لسان العرب . دار أحياء التراث العربى . بيروت . 1966م ص 82 .

(2) هو غيلان بن عقبة من بنى عدى بن عبد مناة ، لقب بذى الرمة لأنه قد كتبت له معاذة فى جلد غليظ وعلقتها أمه على يساره برمّة من حبل ، ولد سنة 77 من الهجرة ، وتوفى سنة 177هـ ودفن بالدو مسيرة ثلاثة ليل من مدخل الدهناء .

(3) على بن أبى طالب كرم الله وجهه عن النى (صلى الله عليه وسلم) . تذكرة الأخبار فى تلخيص ربيع الأبرار . الفصل ⁽³⁾ الأول .

(4) سورة النحل . الآية 79 .

(5) قتادة بن النعمان بن زيد الأنصارى الأوسى ، ولد قبل هجرة الرسول (صلى الله عليه وسلم) باثنين وأربعين سنة ، وتوفى سنة ثلاثة وعشرين للهجرة .

يحفر له قال : تراخ الى جو الحياض وتنتمى ، والجو والجوة المنخفض من الأرض .
قال أبو ذؤيب (1) (يجرى بجوته موج السراب...كأنضاح الخزاعي جازت رنقها الريح)
والجمع جواء .

وتحرير من الفعل حرر ، والفعل حرر فى لسان العرب (2) يدور حول معانى
العنق والأفراج الى تحرير المعانى والأفكار من الأذهان لتصب حسب الأغراض
والحاجات .

عليه يكون معنى مصطلح تحرير الأجواء فى اللغة، ازالة جميع القيود
والعوائق التى تقف حائلاً بين استخدام الفضاء الجوى للدول .

الفرع الثانى : تعريف تحرير الأجواء اصطلاحاً :

لا يوجد تعريف جامع مانع فى كتب القانون الجوى لمصطلح الأجواء المفتوحة ،
ذلك أن هذا المصطلح حديث النشأة ، حيث تم توقيع أول اتفاقية لتحرير الأجواء بين
الولايات المتحدة الأمريكية فى عام 1979م ، وجل المؤلفات الموجودة فى المكتبات الآن
صدرت قبل هذا التاريخ ، ولا يوجد فى معجم الفاروقى (3) لمصطلحات الطيران معنى
لعبارة الأجواء المفتوحة ، ولا شك أن الأيام القادماستشهد مراجع ومؤلفات تحتوى

(4) هو خويلد بن خالد بن محرتين من مدركة المضرى ، أبو ذؤيب من بنى هديل من الشعراء المخضرمين حيث عاش
فى الجاهلية وأدرك الإسلام وأسلم ، توفى سنة 27 هجرية 648م

(2) ابن منظور . لسان العرب . مرجع سابق .ص 101.

(3) حارث سليمان الفاروقى . المعجم القانونى . بيروت . لبنان . 1992م.

على هذا النوع من المصطلحات الحديثة .

ولقد عثر الباحث على العديد من التعاريف لمصطلح اتفاقيات الأجواء المفتوحة في محرك جوجل ، نورد منها على سبيل المثال لا الحصر ما يأتي :

1 – A bilateral Air Transport Agreement ,also sometimes called a bilateral Air Service Agreement , is an agreement which two nations sign to allow civil aviation between their territories⁽¹⁾ .

(اتفاقيات النقل الجوي ، وتسمى أحيانا اتفاقيات الخدمات الجوية، وهى التى بموجبها تسمح كل دولة للدولة المتعاقدة الأخرى بالطيران المدنى فوق أقليمها) .

2 – The Open Aviation Area is the a spirational name given to the Community Air Transport Agreement between European Union (EU) member states and the United States. The expectation is that this agreement will replace the various bilateral Air Servises Agreements between the member ststes and the United States of America (USA) , some of which are currently based on the open skies model.⁽²⁾

(منطقة العمليات الجوية المفتوحة أسم يتم تداوله بين دول الأتحاد الأوروبى والولايات المتحدة الأمريكية ، وهذا الأتفاق يحل محل جميع الأتفاقيات التى تم توقيعها بين هذه الدول من قبل)

⁽¹⁾ see : http://en.wikipedia.org/wiki/Bilateral_Air_Agreement.Page 1..

⁽²⁾ see: DG Transport of the European Commission. Also see : http://en.wikipedia.org/wiki/Open_Aviation_Area.

3 – The term open skies refers to either to a bilateral or multilateral Air Transport Agreement which : liberalizes the rules for international aviation markets and minimizes government intervention - the provision apply to passenger all cargo and combination air transportation and encompass both scheduled and charter services, or adjust the regime under which military (1) and other states based flights may be permitted. (يقصد

باتفاقيات الأجواء المفتوحة الاتفاقيات الثنائية أو متعددة الأطراف والتي يتم بموجبها تحرير الأجواء وتقليل تدخل الدول فى عمليات تنظيم النقل الجوى ، وهى تختص بعمليات نقل الركاب أو البضائع والرحلات المنتظمة وغير المنتظمة)

ويتضح من التعاريف الموجودة أن تحرير الأجواء المقصود منه أنه اتفاقية دولية

تمنح بموجبها كل دولة متعاقدة حق العبور والهبوط والنقل اللامحدود كل منها للدولة الأخرى ويتم تحرير الأجواء بين دولتين أو أكثر عن طريق الاتفاقيات الثنائية أو متعددة الأطراف ، ولقد بدأت الولايات المتحدة الأمريكية فى البداية استقطاب بعض الدول الصغيرة مستعينة بقوتها للوصول الى اتفاقيات تحرير الأجواء منذ العام 1979م ، حتى وصلت الدول الموقعة الى 23 دولة فى عام 1982م .

(¹) see: US Department of stste on open skies (<http://www.stste.gov/e/eb/tra/c661.htm>)

Also : Multilateral Agreement on the liberalization of international Air Transport(MALIAT)(<HTTP://.Maliat.gov.nz>) , also see: Air Transport Portal of the European Commission. (http://en.wikipedia.org/wiki/open_skies .

وفى عام 1992م وقعت الولايات المتحدة الأمريكية أهم اتفاقيات تحرير الأجواء مع دولة هولندا (1) بالرغم من اعتراض الأتحاد الأوروبى على هذه الأتفاقية . ثم دخلت بعد ذلك شركة الطيران الهولندية KLM وشركة نورث وست الأمريكية فى أكبر مشاركة بالرمز Codeshare ثم انتشرت بعد ذلك هذه الأتفاقيات .

ويرى الباحث أن التعريف المختار لأتفاقيات تحرير الأجواء (أنها أتفاقيات دولية تمنح بموجبها عدة دول حقوق النقل اللأ محدود لبعضها البعض) . نسبة لبساطة هذا التعريف واشتماله على جميع العناصر الهامة لمصطلح تحرير الأجواء .

المطلب الثانى : الأدوات التنظيمية للنقل الجوى وسياسة التحرير

يعرف النقل التجارى الجوى بأنه استخدام الطائرة فى نقل الركاب والبضائع والبريد بمقابل ، وقد مر تنظيم النقل الجوى التجارى على المستوى العالمى بعدة مراحل بدأت بانتصار التيار المحافظ فى مؤتمر شيكاغو 1944م بقيادة المملكة المتحدة (2) ، وأيدها فى ذلك معظم الدول التى حضرت المؤتمر ، وذلك باعتبار أن لكل دولة السيادة الشاملة والمطلقة على فضائها الجوى ، كما أن لكل دولة الحق فى أن تكون لها شركة طيران وطنية .

ونتيجة لذلك فشل مؤتمر شيكاغو 1944م فى وضع اطار قانونى متعدد الأطراف

(1) Doganis R. The Airline Business. Routledge. 2001.London.& New Yourk. P 32 .

(2) John G.Wenseveen . Air Transportation .Ashgate Publishing co.Burdington USA.2007.P471.

(عالمى) لتنظيم النقل الجوى التجارى الدولى وترك ذلك الى الاتفاقيات الثنائية بين الدول بموجب أحكام المادة (6) من اتفاقية شيكاغو 1944م .

الفرع الأول: التنظيم الحكومى للنقل الجوى Regulation System

يعتمد هذا النظام على تدخل الحكومة المطلق بصفتها منظم لكافة الأنشطة الخاصة بالنقل الجوى انطلاقاً من مبدأ أن حقوق النقل الجوى هى ثروة وطنية يجب التصرف فيها على هذا الأساس واقتسامها بين شركات الطيران التابعة للدولتين طرفى الأتفاق ، ويرى أنصار هذا النظام بأن تدخل الدولة ضرورى لأن سيادة الدولة مبدأ أساسى فى الطيران المدنى الدولى .

ولأن تنظيم النقل الجوى يتم من خلال اتفاقيات بين حكومات كما ان الدول تعتبر النقل الجوى عنصر هام فى العلاقات الدولية .

وتوجد العديد من الأدوات الحمائية لضبط السوق فى التنظيم الحكومى للنقل الجوى تتمثل فى⁽¹⁾ :-

- مبدأ مناصفة السعة بين الطرفين بحيث يكون لكل طرف عدد يساوى الرحلات الممنوحة للطرف الآخر 50/50 (عدد الرحلات أو عدد المقاعد)
- ربط السعة بالطلب فى السوق (على سبيل المثال : لا يسمح بزيادة عدد الرحلات لكل جانب الا اذا تعدى معامل الحمولة / نسبة الأمتلاء 65%)

(1) Peter Belobaba.The Global Airlines Industry.2009.John Willy & Sons LTD.ISBN.Chichester.U.K.P45.

- الموافقة على التعريفات قبل طرحها فى السوق ومراقبة تطبيقها .
 - مراقبة الحمولة المنقولة .
 - فرض عقوبات على مخالفة أحكام النقل الجوى المذكورة فى الاتفاقيات مثل نقل عدد غير مصرح به من الركاب أو البضائع أو النقل بموجب الحرية السادسة أو الخامسة أو عند مخالفة التعريفات المتفق عليها .
 - القيود المفروضة على منح الحرية الخامسة .
 - تحديد طراز الطائرات المستخدمة واشتراط مبدأ الموافقة على كل تغيير .
- وهناك العديد من النصوص القانونية الحمائية ⁽¹⁾ منها :-
- على شركات ومنشآت النقل الجوية الوطنية والأجنبية قبل انشاء أو تعديل أو الغاء أى خط من خطوطها أو تعديل عدد رحلاتها التى تقوم بتشغيلها الحصول على موافقة مسبقة من سلطات الطيران المدنى .
 - تلتزم شركات ومنشآت النقل الجوى الوطنية والأجنبية بجميع الأوامر التى تصدرها سلطات الطيران المدنى وعلى الأخص فيما يتعلق بأجور وأسعار النقل الجوى .
 - ويستحق لسلطات الطيران المدنى تعويض يعادل ضعف أجر النقل الجوى الذى تحصل عليه أية شركة أو منشأة نقل جوى أجنبية اركبت مخالفة لأحكام الاتفاقية الثنائية الجوية أو المنشأة المخالفة لأحكام التراخيص أو التصاريح الصادرة لها .

(¹) John G.Wenseveen . Air Transportation .previous reference .P471.

وتشطب الطائرات من السجل اذا فقد مالکها أو مستأجرها الجنسية أو اذا انتقلت ملكيتها الى أجنبي .

ومن أمثلة النصوص القانونية الحمايية فى القانون الدولى : -

الاتفاقيات الثنائية⁽¹⁾ : -

أبرمت دول العالم ما يزيد عن 4000 اتفاقية ثنائية مسجلة لدى الأيكاو ،
الغالبية العظمى من هذه الاتفاقيات تعتمد على أسس ومبادئ حمايية وخاصة فى
الملكية الجوهرية (51% للدولة أو رعاياها) ، السعة (مبدأ التحديد المسبق للحمولة)
، والأسعار (تحديد الأسعار مسبقا وموافقة سلطات الطيران عليها)

الاتفاقيات متعددة الأطراف : -

المادة 180 مكرر من اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م تناولت موضوع الطائرات
المستأجرة من جوانب تتعلق بالسلامة الجوية فقط ، ولم تتناول الأمور التجارية ذات
العلاقة بتشغيل هذه الطائرات و المادة الأولى القسم الخامس من اتفاقية العبور الدولية
أشارت صراحة الى الملكية الجوهرية كمطلب أساسى يستدعى عدم استيفائه الغاء
التصريح بالعبور أو الهبوط . و نفس النص المشار اليه فى اتفاقية العبور مدرج باتفاقية
النقل الجوى ، ومن نتائج هذا النظام : -

• اعتماد شركات الطيران الحكومية على الدولة بشكل أساسى .

(¹) Peter Belobaba.The Global Airlines Industry.2009.John Willy & Sons LTD.ISBN.Chichester.U.K.P45.

- الدعم الحكومى الذى أصبح أحد عناصر السياسات المالية للشركات .
- تأثير الناقل الوطنى فى سياسات النقل الجوى الوطنية .
- احتكار الناقل الوطنى للخدمات العامة المقدمة فى المطارات .
- تقييد حرية الشركات فى الدخول الى الأسواق .
- غياب المنافسة والذى يؤدى أساسا الى ارتفاع أسعار تذاكر السفر وتكاليف التفاوض ، وتردى الخدمات .
- التشغيل السياسى (تدخل الدولة فى شبكة عمليات الشركة) .
- تدخل الحكومة فى ادارة شركات الطيران .
- الضغط المفروض من قبل شركات الطيران قصد المزيد من اتباع السياسات الحمائية .

الفرع الثانى : التنظيم اللاحكومى للنقل الجوى Deregulation System

يتمثل المبدأ الأساسى فى التنظيم اللاحكومى ⁽¹⁾ فى رفع يد الدولة بقدر كبير من الأسواق الخاصة بالنقل الجوى والسماح لقوى السوق (العرض - الطلب) بتحديد متطلبات السوق والتنافس بحرية مع تقيدها بقوانين المنافسة الشريفة ومكافحة الاحتكار ،

⁽¹⁾ Doganis R. 2001.The Airlie Business.Routledge.London.and New Yourk.page 28.

وقد بدأ هذا النظام يسود فى الولايات المتحدة الأمريكية فى عام 1978) .

وأهم الاتفاقيات الإقليمية هى اتفاقية الخدمات الجوية ⁽¹⁾ بين دول الكاريبى (14 دولة) 1966م . واتفاقية الخدمات الجوية بين دول أمريكا الجنوبية (6) دول 1998م . واتفاقية بين كمبوديا ، جمهورية لو ، مينامار و فيتنام 1998م . واتفاقية تحرير النقل الجوى بين الدول العربية وقعت من قبل 11 دولة فى 19 ديسمبر 2004م . واتفاق بين 6 دول من غرب أفريقيا 1997م . واتفاقية دول الكوميسا 20 دولة 1999 . و اعلان ياماسوكرو الوزارى الثانى بين 52 دولة أفريقية 1999م . واتفاقية مليات بين كل من برونائى ، شيلى ، سينغافورة ، الولايات المتحدة الأمريكية ، نيوزيلندة ، ساموا ، توجو وبيرو 2001م .

وأهم مبادئ التنظيم اللاحكومى حرية دخول الأسواق وتشغيل أى عدد من الرحلات بدون أى قيود وعدم ربط السعة بالطلب وعدم تقديم دعم للناقلات الوطنية أو تقديم معاملة تفضيلية لها . وعدم التدخل فى الأسعار . والتشغيل على أسس اقتصادية . واندماج شركات الطيران وتكوين كيانات عملاقة وكفاءة أكبر فى استخدام المعدات وترشيد لهيكل الطرق (الشبكة) وضع ضمانات للمنافسة العادلة وضمانت للمحافظة على حقوق مستخدمى النقل الجوى وتطبيق قواعد عدم الاحتكار . الأهتمام الرئيسى بالأمن والسلامة الجوية ⁽²⁾ .

⁽¹⁾ Rigas Doganis . Flying off Course.HarperCollines. Routledge London.second edition1991.P31.

⁽²⁾ Rigas Doganis . Flying off Course.HarperCollines. previous reference.P26.

ومن أهم العوامل التي ساعدت على انتشار ثقافة تحرير النقل الجوي النتائج
الإيجابية التي تحققت من اتباع سياسات التحرير⁽¹⁾ في كل من الولايات المتحدة
الأمريكية ودول الأتحاد الأوروبي . و انتشار مبادئ التحرير في قطاعات خدمية
أخرى وانضمام عدد كبير من الدول للاتفاقية العامة للتجارة فى الخدمات GATS .
و الاتجاه نحو التكتلات الإقليمية . وتبنى الآيكاو لسياسات التحرير التدريجى سواء
على المستوى الثنائى أو الأقليمى أو متعدد الأطراف . و تسابق الدول على اللحاق
بالفكر العالمى الجديد . و عدم جدوى السياسات الحمائية فى تطوير الناقل الوطنى
وتقويته .

ولا توجد حتى الآن نصوص قانونية تعتمد مبادئ تحرير صناعة النقل الجوى فى
القوانين الوطنية للدول ، ولكن على المستوى الدولى ظهرت عدة اتفاقيات على المستوى
الثنائى وعلى المستوى الأقليمى وفى كلتا الحالتين فان النصوص القانونية تكاد تكون
متشابهة ، ومن أهم النصوص التى لحق بها التحرير هى تلك النصوص التى تبنت
سياسات الحمائية وهى ما تسمى فى النظام الحماى بالحقوق الصلبة والتى بموجب
التحرير أصبحت حقوق مرنة ، وهى : -

دخول الأسواق (تعيين متعدد) . والسعة : لا توجد أية قيود على السعة ما لم
تكن السعة المعروضة تهدف الى طرد ناقل آخر والأستحواذ على السوق . والأسعار
: لا توجد رقابة على الأسعار ما لم تكن هذه الأسعار تمييزية أو طاردة (منخفضة)
أو مرتفعة بحيث تضر بمصالح مستخدمى النقل الجوى . وحقوق النقل الجوى : لا

(¹) John G.Wenseveen . Air Transportation .previous reference .P476.

توجد أى قيود على ممارسة الحريات الجوية . السلامة الجوية وأمن الطيران .
ومن عيوب التنظيم اللاحكومي تركيز الخطوط الجوية على الطرق الأكثر
حركة . الأسعار الطاردة . السعة الطاردة . طرد الناقلين الأقوياء للناقلين الأضعف
فقد العمال لوظائفهم . حرمان بعض المناطق من خدمات النقل الجوى . التقليل من
عنصر الأمان والسلامة الجوية (1).

ونتائج النظام اللاحكومي زيادة معدلات الحركة الجوية الدولية . اندماج شركات
الطيران وظهور تحالفات عملاقة . ظهور الشركات منخفضة التكاليف . الأتجاه نحو
الخصخصة . التوسع فى استخدام الطائرات المستأجرة . افلاس العديد من الشركات
(2).

وأدوات ضبط السوق فى النظام اللاحكومي سوف يتسم بالأنفتاح وعدم
وجود قيود على العناصر الأساسية للنقل الجوى لا بد من أن توضع معايير وقوانين
لضبط المنافسة وضمان أن السوق تحكمه قوى العرض والطلب فى اطار الفرص
المتساوية والعادلة ، وكذلك لا بد من وجود قوانين صارمة لمنع الاحتكار . توفر الشفافية
التي تكفل وجود آليات للأطلاع على تكاليف شركات الطيران والتأكد من أن الأسعار لا
تقل عن التكاليف . وجود قوانين لمنع الدعم المقدم من الحكومات لشركاتها الوطنية
. وجود قوانين تحرم الممارسات التمييزية للناقلات الوطنية .

(1) Rigas Doganis . Flying off Course. HarperCollines. previous reference. P27.

(2) Rigas Doganis . Flying off Course. HarperCollines. same previous reference. P28.

وجود أنظمة لمراقبة السلامة الجوية مثل برنامج الأيكاو للتدقيق على أعمال السلامة الجوية والبرامج الوطنية التي تتبعها الدول للألتزام بمعايير الأيكاو للسلامة الجوية .

الفرع الثالث : نظام اعادة التنظيم : Re-Regulation System

يعتمد هذا النظام على مبدأ مصلحة الدولة وضبط سوق النقل الجوى وفق المعطيات التي تقتضيها المصلحة العامة ، حيث أن هذا النظام هو خليط من نظام التنظيم الحكومى والتنظيم اللاحكومى للنقل الجوى ، فعلى سبيل المثال يمكن للدولة أن تنتهج سياسة الأجواء المفتوحة مع دولة أو دول ما ، بينما تنتهج السياسة الحمائية مع دولة أو دول ما ، اذا بدا لها أن هذه الدولة تقوم بدعم ناقلتها الوطنية بشكل مباشر أو غير مباشر الأمر الذى يؤدى الى أن تكون هذه الشركة قادرة على طرح أسعار أو سعة من شأنها أن تؤدى الى تقلص الحركة من السوق ., تحويل المطار الخاص بها الى مطار مغذى لمطار تلك الدولة ., اقضاء ناقل أو ناقلين آخرين لا تتوفر لهم امكانية طرح أسعار مماثلة أو سعة مماثلة . كذلك احتكار الحركة على هذا الطريق .⁽¹⁾

وعلى الصعيد العربى لقد قامت الهيئة العربية للطيران المدنى بدور فعال فى تطبيق النهج التدريجى لتحرير النقل الجوى من خلال تبنى برنامج اطلاق حريات النقل الجوى بين الدول العربية يتم بموجبه تحرير النقل الجوى على مراحل انتهت المرحلة

⁽¹⁾ Rigas Doganis . Flying off Course.HarperCollines. previous reference.P29.

الأخيرة منها فى نوفمبر 2006م والتى بموجبها يتم تحرير كامل الحرية الخامسة ، ومن ثم تطبيق اتفاقية تحرير النقل الجوى بين الدول العربية واتفاق التفاوض العربى الجماعى مع التكتلات الإقليمية وشبه الإقليمية .

وقد تم توقيع هاتين الوثيقتين ⁽¹⁾ فى مؤتمر الوزراء المسئولين عن الطيران المدنى الذى عقد فى دمشق فى 19 ديسمبر 2004م ولقد اتخذت الدول الأعضاء التى وقعت على الاتفاقية الإجراءات الدستورية لدخول هاتين الاتفاقتين حيز التنفيذ .

ومن المؤكد أن هاتين الاتفاقتين اللتين تم التوصل اليهما تعتبران وثيقتان قانونيتان هامتان فى المرحلة الحالية ، ولكن ما زال هناك الكثير من التحديات أمام الدول العربية لأستكمال المنظومة التشريعية والتى من أهمها :-

- 1- الوصول الى قواعد ولوائح تنظيمية للنقل الجوى التجارى لتفعيل نصوص وبنود اتفاقية التحرير .
- 2- تعديل القوانين والتشريعات الوطنية لتنسجم مع متطلبات اتفاقية التحرير .
- 3- قواعد عربية موحدة فى مجال السلامة الجوية .
- 4- وضع معايير قانونية للناقل الجوى العربى .
- 5- قواعد وأنظمة موحدة للمنافسة .
- 6- أنظمة موحدة لتأسيس شركات الطيران .

(1) اتفاقية دمشق لتحرير الأجواء بين الدول العربية ، الموقعة فى دمشق عام 2005م .

7- وضع أطر ومعايير للتفاوض العربى الجماعى .

و يمكن تلخيص مضمون اتفاقيات الأجواء المفتوحة فى النقاط الآتية :

- الغاء كافة القيود على السفر العالمى من حيث عدد الرحلات وعدد الكراسى المطروحة وتعيين الناقل القومى ونوع الطائرات كما كان يجرى عليه العمل فى الاتفاقيات السابقة .
 - حرية الأسعار حسب الطلب الا فى حالات توافق الدولتين على رفض السعر لأسباب خاصة مثل المنافسة الضارة .
 - منح الفرص المتساوية لجميع شركات الطيران فى البلدين سواء كانت المعينة ناقل قومى أو الشركات الوطنية الأخرى فى ممارسة جميع أنشطة النقل الجوى بما فيها المناولة الأرضية وتجميع البضائع فى البلد الآخر وحرية تحويل ناتج المبيعات بالعملات الصعبة الى بلدة .
 - شفافية نظم الحجز الآلى ورسوم الأستعمال لهذه الأنظمة بدون تفرقة .
 - حرية المشاركة بالرمز CODE-SHARE بين شركات الدولتين أو بين شركات الدول الأخرى .
 - النص على كيفية فض النزاعات التى تنشأ بين الأطراف .
 - النص على متطلبات الأمن والسلامة .
- ومتطلبات تحرير الأجواء أن تراعى الدول مصالحها القومية عند التفاوض لتحرير

الأجواء ومن أهم تلك المصالح تنمية صناعة النقل الجوى لمواكبة خططها الاستراتيجية وأهدافها الكلية .

وكما جاء فى أغلب الأتفاقيات يجب توفر المتطلبات الآتية ⁽¹⁾ : -

- إتاحة الفرص المتساوية لجميع شركات الطيران فى البلدين سواء تلك الشركات المعنية كناقل قومى أو الشركات الوطنية الأخرى للمنافسة الحرة بلا حماية من الدولة .
- العمل لخلق الظروف المناسبة حتى تتمكن الشركات من بناء الأمكانيات المادية أو البشرية لرفع مستوياتها و تحسين الظروف المحيطة حتى تتمكن من المنافسة العادلة .
- سن القوانين اللازمة لمنع التكتلات والشراكات والممارسات التى تؤدى الى المنافسة الضارة .
- سن القوانين التى تضمن تقديم الخدمة المناسبة وقوانين حماية المستهلك .
- وضع الأسس لتطبيق قوانين السلامة والأمن وممارسة الرقابة المؤسسية .
- توحيد المعاملة فى تطبيق قوانين الجمارك والجوازات والهجرة والضرائب .
- إتاحة الفرص المتساوية والشفافية فى استعمال أنظمة الحجز الآلى والمساواة فى رسوم الاستعمال .

(¹) Doganis R. The Airline Business. Routledge. London.& New Yourk.2001. P 33 .

• تمكين جميع الشركات من اقامة المكاتب ومراكز البيع وتجميع البضائع وتقديم خدمات المناولة الأرضية لنفسها ولغيرها من الشركات ومنع احتكارها للجهات الوطنية فقط .

• التأكد من عدم فرض رسوم السيادة على أى خدمات لصالح جهة أو لصالح الدولة .

• رفع القيود على تحويل ناتج المبيعات بالعملة الصعبة بين الدول .

ومع تزايد موجات الاتجاه نحو التحرير من خلال الاتفاقيات الثنائية غير

المقيدة لدخول الأسواق فقد وصلت فى يونيو عام 2002 الى أكثر من 83 اتفاقية لفتح الأجواء شملت حوالى 70 دولة (1).

وقد احتوت هذه الاتفاقيات بالإضافة الى تحرير الطرق الجوية وحقوق التشغيل على حقوق النقل والحريات من الثالثة الى السادسة وأقرت الحرية السابعة للنقل ، وقد سمحت بعض هذه الاتفاقيات بها تدريجيا وعلى مراحل ولذلك نجد أن التغيير فى حقوق الدخول الكاملة للسوق بين الدول قد لاقى قبولا وذلك بسبب أنه ما زال تحت تحديد الدولة ، وهذا ما انعكس على قيام أغلب الدول بعمل اتفاقيات لفتح الأجواء ثنائيا وليس ضمن سياسة عامة (2) .

(1) Ruwantissa I.R.A Deyratne , Aviation in crisis , London ,Ashgate publishi ltd.,2002,P 60 .

(1) Rigas Doganis . Flying off Course.HarperCollines. previous reference.P48.

وبظهور منظمة التجارة العالمية WTO وبروز التجارة فى الخدمات من خلال اتفاقية GATS فان الملحق الخاص بخدمات النقل الجوى أوضح القواعد الخاصة بالتجارة ومفاهيمها ، مثل الدولة الأولى بالرعاية Most Favoured Nation (MFN) ، وقد ركزت اتفاقية ال GATS على حقوق النقل ولكن بمراجعة الملحق من قبل منظمة التجارة العالمية WTO فى عام 2002 م أضيفت حقوق جديدة عرفت بالحقوق الناعمة Soft Wrights مثل خدمات المناولة الأرضية .

وكذلك الحقوق الصلبة Hard wrights مثل الشحن الجوى غير المنتظم والشكل المتعدد للنقل . ولا يوجد اتفاق عالمى يجمع على كيفية تطبيقها ، حيث أن الملحق الحالى يحتوى على التطبيق فى صيانة واصلاح الطائرات ، والتسويق لخدمات النقل الجوى ، ونظام الحجز الآلى .

وبعد الضغوط التى واجهت صناعة النقل الجوى ، وبروز الأتجاه نحو التحرير وسط منظمى صناعة النقل الجوى وانتشار المفهوم القائل أنه يمكن تحرير النقل الجوى شأنه شأن بقية الصناعات الأخرى ، بدأت صناعة النقل الجوى تتخذ خطوات أكثر عملية نحو التحرير ، وقد كانت الولايات المتحدة الأمريكية هى الدولة الأولى الرائدة التى قامت بأولى هذه الخطوات .

تتمثل الكيفية التى بدأت بها سياسة السوق المفتوحة فى مجال النقل الجوى والتدرج للوصول الى فتح السماوات والتحرير الكامل لصناعة النقل الجوى فى الآتى :

أولاً: إعادة الحوار حول الأتفاقيات الثنائية التقليدية الأمريكية :-

بدأت الولايات المتحدة تعيد الحوار حول الاتفاقيات الثنائية التقليدية فى مجال النقل الجوى ، وذلك بسبب أهمية وحجم السوق الأمريكى العالمى نسبة لأن غالبية الدول سعت للحصول على طرق جوية فى مناطق الولايات المتحدة الأمريكية ، وان زيادة الأتجاه نحو السوق الأمريكية كانت بمثابة ترغيب استخدمه المنافسون الأمريكيون فى الحصول على الخطوط العريضة لسياسة أهدافهم نحو التحرير الأقتصادى للنقل الجوى (1).

وبذلك أعيد مفتاح الثنائيات للتفاوض والحوار خاصة مع دول الباسيفيك فى شرق آسيا ، وكذلك مع الدول الأوروبية ، ولهذا فان خطوط الطيران الطويل من الولايات المتحدة صاحبها برنامج تنظيم تحريرى أكبر ومنتقدم . وبمنتصف عام 1980م فان مفاهيم مشابهة أصبحت تنتمى فى السوق حتى خارج الولايات المتحدة الأمريكية ذلك من خلال اعادة التفاوض ومراجعة اتفاقيات خدمات الطيران الثنائية ولقد كانت الفترة من 1978م وحتى 1991م قد تميزت بأفضل الفترات لتحرير وفتح الأسواق وأن كانت معظم التنظيمات مقيدة ولم تزل القيود الا بعد عام 1991م عندما ظهر ما يسمى بالسموات المفتوحة .

وفى مارس 1978م تم التوقيع على الاتفاقية الثنائية الحديثة لخدمات النقل

(1) Rigas Doganis . Flying off Course.HarperCollines. previous reference.P48& 49.

الجوى بين الولايات المتحدة الأمريكية وهولندا (1) ، والتي تضمنت مجموعة من النقاط التي تؤدي الى التحرير التدريجى والاتجاه نحو فتح السماوات بينهما ثنائيا ، ان الهولنديين رغبوا فى الحصول على أعلى فرص لخطوطهم الجوية بعدما عانت الخطوط الهولندية KLM من الضيق النسبى للسوق الداخلى

ولقد كانت الأتفاقية الثنائية الهولندية الأمريكية اتفاقية تحررية ، وان الطرفان اتفقا على تقليل الدور الحكومى فى عمليات السعة وعدد الرحلات والتعريفة وجعلها حسب متطلبات السوق (2) .

ولقد كانت أبرز نقاط هذه الأتفاقية : -

- قبول نظام متعدد أى أكثر من خط بين كل ولاية .
- الخطوط الأمريكية تعطى سلطات غير محددة فى أى نقطة من الولايات المتحدة الأمريكية بواسطة نقاط متوسطة الى أمستردام مع حق كامل للنقل .
- الخطوط الهولندية تحصل على خمس محطات بالولايات المتحدة الأمريكية ، وهى نيويورك ، شيكاغو ، هيوستن ، لوس انجلوس ونقطة اضافية أخرى تحدد فيما بعد .

(1) Rigas Doganis . Flying off Course.HarperCollines. previous reference.P 48 & 49.

(2) Rigas Doganis . Flying off Course.HarperCollines. same previous reference.P 50.

- لا قيود على السعة وعدد الرحلات .
- لا قيود على الحرية السادسة للنقل .
- حقوق نقل غير منتظمة (عارضة) غير محددة بين أى نقاط فى نطاق الأقليم .
- دولة الأصل تضع قواعد التعريفات للرحلات المنتظمة ، أى أن كل دولة مسؤولة عن تحديد أسعار تذاكرها (1).

بعد ذلك اتجهت كل من بلغاريا وألمانيا لتطبيق هذا النظام فى أمريكا بنهاية عامى 1978م ، وعلى نمط الاتفاقية الهولندية الأمريكية ، هذا ولقد خضعت الدول الأوروبية الأخرى للضغوط الأمريكية باتباع النظام الأمريكى ، وان واحد أو اثنين من أكبر قوى الطيران فى أوروبا وخاصة فرنسا وإيطاليا اللتين رفضتا الأذعان للأتجاه نحو التحرير ولكن يجب التوصل الى تسويات فى بعض النقاط .

ان سياسة التحرير من خلال اعادة التفاوض حول الاتفاقيات الثنائية التقليدية ، أصبحت الولايات المتحدة تضغط بها على الأسواق الدولية الأخرى ، وكانت أكثرها أهمية بعد شمال الأطنطى للخطوط الأمريكية هى أسواق شمال ووسط الباسيفيك ، حيث قامت الولايات المتحدة بعملية المفاوضات فى عدة اتفاقيات خلال الفترة من 1978م وحتى 1980م مع دولة سنغافورة ، وتايلاند، وكوريا ، والفلبين ، هذه الاتفاقيات سارت

(¹) Doganis R. Flying off course . Routledge.London.and New Yourk 2000.op.cit,P53.

على نهج الاتفاقية الأمريكية الهولندية ، ولقد منحت الولايات المتحدة هذه الدول عدة نقاط فيها في معظمها أقل من الخمس نقاط (1) .

ثانيا : اعادة الحوار حول الاتفاقيات الثنائية التقليدية في أوروبا :

اتجهت الولايات المتحدة الأمريكية بسياساتها التحريرية نحو الأسواق الكندية والبريطانية ، وحثتهما على تطبيق سياسات أكثر تحررا ، في طيرانها الخاص ، ومثال لذلك وفي عام 1987م فان الاتفاقية البريطانية الكندية عملت على ازالة القيود على السعة وأطلقت حريات النقل .

ونجد أن معظم هذه الاتفاقيات تعتبر نسبيا قليلة الآ أنها تتبع نفس النموذج الأمريكي في اعادة التفاوض حول الاتفاقيات الثنائية لها، أما في أوروبا فان ضغوط المستهلك من أجل تحرير النقل الجوي ، بدأت تتنامى في الثمانينيات من خلال تصاعد الضغوط من قبل البرلمان الأوروبي واللجنة الأوروبية لأجل تغيير كامل في هيكل البنية التنظيمية لخدمات النقل الجوي بين الدول الأعضاء في السوق الأوروبي .

ونجد أن الموقف الأكثر تحريرا لسوق النقل الجوي ظهر في المملكة المتحدة (2) حيث اعادة التفاوض حول اتفاقياتها مع هولندا ، والتي عملت على تحرير خدمات النقل الجوي بين البلدين . وعدم الرقابة على السعة وحرية الأسعار وتبعت هذه الاتفاقية

(1) Doganis R. Flying off course . Routledge.previous reference,P55.

(1) Doganis R. 2001.The Airlie Business.Routledge.London.and New Yourk.P

البريطانية الألمانية ، وفي السنوات التالية أختتمت هذه الاتفاقيات مع كل من لوكسمبيرج ، وفرنسا ، وبلغاريا، وسويسرا، والجمهورية الأيرلندية . كل هذه الاتفاقيات لم تخرج عن نطاق الاتفاقية الأمريكية الهولندية وعملت جميعها على ازالة العقبات أمام المنافسة (1)

وفي نفس الوقت قامت الدول الأوروبية الأخرى باعادة التفاوض حول اتفاقياتها الثنائية التقليدية . ولكنها لم تأخذ ما جاء فى الاتفاقية البريطانية الهولندية دفعة واحدة وان أغلب المفاوضات كانت تهدف الى التحرير التدريجى ، ولقد قام المدير العام للجنة الأوروبية للنقل بدفع سياسة التحرير من خلال مجلس الوزراء الأوروبى منذ عام 1975م .

وكان هناك نجاح محدود فى عام 1983م ، وقد سمح المجلس لشركات الطيران أن تحلق طائراتها ب 70 مقعدا أو أقل فى المجال الأقليمى الداخلى وذلك لتنمية وتحرير الطرق الجوية بين المطارات الإقليمية فى المجتمع الأوروبى .

وفى عام 1987م وقع المجلس الأوروبى على ما عرف بحزمة المعايير والصادرة من اللجنة الأوروبية واعتبرت هذه الحزمة أول خطوة فى الاتجاه الصحيح نحو التحرير فى مجال النقل الجوى .

قدمت حزمة المعايير نظام تسعير أكثر تحررا ، وأشتملت على مفاهيم - حيز أسعار السفر - مما سمح لخطوط الطيران بمرونة التسعير فى حيز معين ارتفاعا وهبوطا وهذا ما سمي ب - مدى أسعار التذاكر - . كذلك عملت على المشاركة

(1) Doganis R. 2001.The Airlie Business.Routledge.previous reference.P 34

المتساوية فى السعة لكل خطوط طيران الدول ، وسهلت من دخول شركات طيران جديدة من خلال الأتجاه لفتح الأسواق ، وبتطبيق حزمة المعايير بدأ تطبيق أدوات المنافسة وأصبحت اتفاقيات الطيران الداخلية التى تخطط السعة أصبحت غير شرعية ، وقد أصدرت اللجنة الأوروبية بعض الأستثناءات المغلقة عام 1988م . وذلك بهدف منع سيطرة القلة ،

وفى عام 1990م وافق مجلس الوزراء الأوروبى على تفاصيل حزمة التحرير الثانية ، والتى هى عبارة عن اضافة تحسينات للحزمة الأولى ، ولهذا نجد أن السياسات الخاصة بالتحرير ذات الأهمية فى أوروبا فى الثمانينات كانت من خلال اعادة التفاوض حول الأتفاقيات الثنائية لخدمات الطيران أكثر من تلك التى أحدثتها اللجنة الأوروبية .

بخلاف أوروبا وأمريكا الشمالية فان عدد كبير من الدول بدأت تتحرك نحو الأتجاه لتقليل القيود المفروضة على صناعة النقل الجوى ⁽¹⁾، ففى اليابان مثلا فان خطوط JAL المحتكرة لخدمات النقل الجوى العالمى سقطت فى العام 1986م ، وقد صنفت كناقلة وطنى ثانى كل من JAPAN AIRWAYS SYSTEM و ALL NIPPON AIRWAYS فى عدد من الطرق الجوية العالمية ، وفى معظم دول آسيا الشرقية فان شركات الطيران الجديدة سمح لها بالتشغيل فى خدمات الطيران المحلية والعالمية بعد مناقشة الشركات الوطنية الناقله

ففى كوريا الشمالية فان شركة AIRLINESASLANA التى أنشئت فى العام 1988م لتقديم خدمات الطيران المحلية وبنهاية نفس العام قامت برحلات الى طوكيو ،

(1) G.Wenseveen . Air Transportation .previous reference .P477.

وبايكوك ، وهونج كونج فى عام 1990م، وظهرت الى حيز الوجود شركات جديدة مثل شركة EVA AIR فى تايوان و شركة DRAGON AIR فى هونج كونج ، وفى أستراليا فى عام 1987م صدرت سياسات حكومية للطيران أعلنت عن التحرير الكامل للنقل الجوى القومى اعتبارا من أكتوبر 1990م ، مما يعنى تخلى الدولة عن نظامى تحديد الأسعار والسعة (1) .

أما فى آسيا الشرقية - اقليم الباسيفيك - كانت هنالك ثمة محاولات جادة للتحرير ، الأ أن تأثيرها كان محدودا للغاية ، ففى معظم الطرق الجوية ظل التصنيف الفردى مستمر فيما عدا الطرق الجوية الى اليابان ، فلا زالت الحرية الثالثة ، والرابعة للسعة هى التى تنظم عدد من الخدمات الأ أنه فى مجال التعريفات فأنها تتسم بأنها كانت أكثر مرونة ، وفى بعض الدول أن سلطات الطيران الحكومية ، وشركات الخطوط الجوية أغمضت أعينها عن الأستمرارية غير الشرعية فى سياسات التعريفات المقررة بواسطة الأياتا ، ولهذا السبب فان تحرير الأسعار بقى فى عدد كبير من الطرق الجوية .

عليه يمكن القول أنه فى جميع أنحاء العالم لم يصل التحرير مراحل بعيدة حتى العام 1991م (2)، ويعزى ذلك لأن بعض الدول لا زالت متمسكة باتفاقيات الأياتا ، هذا بالإضافة الى الاتفاقيات المشتركة المنتشرة للحد من المنافسة بين الدول الأفريقية وأمريكا الجنوبية والشرق الأوسط وآسيا الغربية ما زالت سارية ، فنجد أن سياسة التحرير لم تحدث أثرا كبيرا ، وأن الأطار العام لعملها لا زال هو التنظيم التقليدى للنقل الجوى .

(1) Doganis R. Thew Airlines Business in the 21 st century. P 29.

(2) G. Wenseveen . Air Transportation .previous reference .P478.

لقد واجهت صناعة النقل الجوى الكثير من التحديات مثله مثل جميع النشاطات
الأنسانية ، وذلك بعد الكساد الأقتصادي الذى اجتاح جميع اقتصاديات دول العالم . وكان
لابد للخروج من هذه الأزمة المالية العالمية ، لا بد للخروج منها التفكير الجاد فى حلول
علمية وعملية تنفذ اقتصاديات الدول وخاصة الدول الكبرى كالولايات المتحدة وبريطانيا
وألمانيا .

وكان لا بد لانطلاق صناعة النقل الجوى التخلص من القيود الكثيرة التى أعددت هذه
الصناعة ومنعتها من التقدم والأزدهار ، وكانت تلك القيود تتمثل بشكل أساسى فى مبدأ
السيادة الكامل والمطلق⁽¹⁾ لكل دولة على اقليمها الجوى حسبما جاء فى المادة الأولى من
اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م.

ان صناعة النقل الجوى فى السنوات الأخيرة سواء كلن ذلك فى الجانب التقنى
للناقلات الجوية و المعدات أو من حيث توسع المطارات والبنىات التحتية بصفة عامة
وتطور مستوى الخدمات قد رسخ مفهوم التقليل أو بالأحرى التخلى عن القيود المفروضة
بموجب الاتفاقيات الثنائية ، حيث كانت الولايات المتحدة الأمريكية فى طليعة تلك الدول
عندما بادرت واقترحت فى بداية تسعينيات القرن الماضى على شركاتها توقيع نموذج
جديد للاتفاق بشأن الخدمات الجوية تحت مسمى سياسة الأجواء المفتوحة .⁽²⁾

وفى الواقع نجد أن كثير من الدول حذت حذو الولايات المتحدة الأمريكية واتجهت
نحو فتح الأجواء وتبنى سياسات التحرير وفتح الأسواق عبر الاتفاقيات الثنائية ، ومن

(1)G.Wenseveen . Air Transportation .previous reference .P471.

(2)G.Wenseveen . Air Transportation same previous reference .P476.

بعد ذلك الاتفاقيات متعددة الأطراف .

ان نجاح تلك السياسة بشكل ملفت فى الولايات المتحدة الأمريكية كان حافزا ودافعا للعديد من الدول الأوروبية والآسيوية والشرق أوسطية لتبنى تلك السياسات أو على الأقل التفكير بشكل عميق فى مفهوم الاتفاقيات الثنائية ومدى قدرتها على تلبية متطلبات هذا التطور المذهل .

ان الاتفاقيات الثنائية بحسبانها أحد الأطر التنظيمية أو الآليات القانونية المتعارف عليها والمعمول بها فى تنظيم حقوق النقل الجوى بين الدول لسنوات عديدة ، لا تزال الى حد ما يتم التعامل بها لتنظيم حقوق النقل الجوى حيث أن هنالك اتفاقيات ثنائية قائمة ومطبقة وملزمة لأطرافها وان كانت تلك الاتفاقيات باتت تخضع من وقت لآخر للتغيير لتنسق مع متطلبات شركات الطيران التى تتأثر بفعل التطور المستمر والمتغيرات الاقتصادية والتجارية وبالتالي فان النظرة الى مفهوم الاتفاقيات الثنائية بدأت تتغير شيئا فشيئا .⁽¹⁾

ان الاتفاقيات الثنائية فى الواقع تقوم على أساس التفاوض التفضيلى حول أربعة أشياء أساسية تتمثل فى حقوق الحركة الجوية . الطاقة الاستيعابية . الأسعار . ثم الطرق الجوية .

ذلك فضلا عن مقتضيات خاصة مختلفة تتعلق بالسلامة الجوية والأمن والأنوات والرسوم وغيرها من المسائل القانونية الأخرى .

(1) Doganis R. Flying off course . Routledge.previous reference,P31.

ان الحديث عن العناصر الأساسية للاتفاقيات الثنائية (1) بطبيعة الحال يحتم التطرق الى الدور الذى لعبته تلك الاتفاقيات ، خاصة فى بداية نشأتها ، ففى الواقع لا أحد يستطيع أن ينكر الدور المقدر والخطير الذى قدمته الاتفاقيات الثنائية فى تنظيم حقوق النقل بين الدول فى بداية نشأتها حيث كانت تتناسب مع ظروف صناعة الطيران آنذاك ، غير أن سنة التطور قد تجاوزت مفهوم الاتفاقيات الثنائية على ما سوف نرى .

فى سنة 1940م أبرمت الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة اتفاقية تتعلق بتنظيم النقل الجوى ، أطلق عليها اتفاقية برامودا (2) ، والتي أصبحت فيما بعد مرجعية أساسية لصياغة كافة الاتفاقيات الثنائية التى تبرمها الدول لتنسيق وتنظيم الرحلات الجوية فيما بينها .

وفى هذا السياق تجدر الإشارة الى أن عدد الاتفاقيات الثنائية التى تنظم حقوق النقل الجوى العالمى للناقلات الجوية حالياً يزيد عن ثلاثة آلاف اتفاقية ، ومن أبرز سمات تلك الاتفاقيات أنها تنطوى على جملة من القيود التى تتعلق بمبدأ سيادة الدولة الذى نصت عليه اتفاقية شيكاغو 1944م ، فى مادتها الأولى ، وتتمثل تلك القيود فى تحديد عدد الناقلات المسموح بتشغيلها ، وتحديد المدن والمطارات المتاحة والطرق التى يمكن أن تسلكها ، فضلا عن طراز الطائرات وغيرها من القيود التى لم تعد تلبى المتطلبات فى ظل التطور الكبير والمتعاضم الذى تشهده صناعة النقل الجوى .

أن التوجه الآن ينحو الى ترجيح كفة الاتفاقيات متعددة الأطراف كبديل حتمى يحل

(1) Doganis R. Flying off course . Routledge.same previous reference,P52.

(2) G.Wenseveen . Air Transportation .previous reference .P472.

محل الاتفاقيات الثنائية التقليدية ، ولا مناص منه لتنظيم حقوق النقل الجوى الدولى ، باعتبار أن واقع الصناعة يحتم علينا ضرورة التعامل مع مستجدات ومخرجات التطور بكافة أشكاله ومستوياته وانعكاساته التنظيمية والقانونية والاقتصادية على الصعيد التقنى والفنى والقانونى والتجارى .

ان الاتفاقيات متعددة الأطراف والتي هى بلا شك فى طريقها الى أن تحل محل الاتفاقيات الثنائية خاصة بعد أن أثبتت فعاليتها وجدواها بشكل منقطع النظير فى العديد من الحالات .

وتجدر الإشارة الى بعض السمات التى تميز الاتفاقيات متعددة الأطراف ، منها عدم تحديد الشركات التى يمكن لكل طرف من الأطراف المعنية أن يقوم بتعيينها ، وعدم تحديد الحمولة الممكن استغلالها ، والرحلات المسموح بها على الطرق الجوية ، والسماح باستغلال حقوق النقل الجوى واعطاء الحق للناقلين الجويين فى تحديد الأسعار ، وفى عام 1992م بدأت البيئة المنظمة أكثر تألقا ، ولكن الاتجاه العام هو التحرير ، واعدة التنظيم ، وأصبحت الرغبة فى التحرير أكبر نتيجة لعمليات التنمية⁽¹⁾، وذلك لعدة عوامل : -

أولا :- النمو الهيكلى لأفكار الخبراء فى أن صناعة النقل الجوى ستكون صناعة عادية شأنها شأن غالبية الصناعات العالمية الأخرى ، ولقد لاقى هذه الأفكار قبولا أكبر من حيث أن معظم الدول تسعى لتحقيق المكاسب والمنافع بشكل أكبر لخطوطها الجوية وللمستهلك .

(1) G.Wenseveen . Air Transportation .previous reference .P477.

ثانيا : - ان توقيع الدول لعدد من الاتفاقيات الثنائية التحريرية يشير الى رغبة تلك الدول نحو فتح السوق .⁽¹⁾

ثالثا : - ان شركات الطيران أصبحت أكثر نضجا من السابق ، وأنها تبحث عن أسواق جديدة لتحصل منها على معدلات عالية من التشغيل والأرباح ، ولقد أنجزت ذلك من خلال الاندماجات بين الشركات داخل دولها، والمشاركة فى المشروعات ، أو تكوين الاتحادات السوقية القوية مع شركات الطيران فى الدول الأخرى .

رابعا : - تغيير مفهوم ملكية شركات الطيران فى عدد كبير من الدول ونمت وجهة النظر الداعية الى أن الحكومات لا تبحث عن العمل التجارى ، وهذا الرأى توافق مع الجهود الداعية لتقليل الدور الحكومى ، وهذا ما دفع عدد من الحكومات الى خصخصة شركات الطيران ، والمطارات ، وخدمات الملاحة الجوية ، جزئيا أو كليا ، ومثال لذلك فقد نجحت الحكومة البريطانية فى خصخصة الخطوط الجوية البريطانية فى عام 1987م .

ونتيجة لهذه الدوافع فان الولايات المتحدة الأمريكية ، وهولندا أعادت توقيع اتفاقية عام 1978م باتفاقية أخرى عام 1992م ، واعتبرت الاتفاقية الأولى لفتح السماوات ⁽²⁾ ، وحملت الوجه الجديد لإعادة تنظيم خدمات النقل الجوى ، وأن أهم ملامحها هى : -

1-فتح الطرق الجوية أمام شركات الطيران لكل دولة بالوصول الى أى نقطة فى الدولة الأخرى مع حق النقل الكامل .

(1)G.Wenseveen . Air Transportation .same previous reference .P478.

(2)Doganis R. Flying off course . Routledge.previous reference,P49.

2- لا محدودية فى الحرية الخامسة .

3- لا رقابة على التعريفات .

4- لشركات الطيران الحرية فى المشاركة بالرمز أو عقد اتفاقيات تجارية .

5- وقف ما يسمى بالمسافات المسموحة بين الدولتين .

ولقد صاحب هذه الاتفاقيات قوانين مستمدة من اتفاقيات السوق المفتوحة ، وهى :-

1- المشاركة متعددة الأطراف لشركات الطيران .

2- لا رقابة على السعة وعدد الرحلات .

3- الزيادة فى فتح الرحلات العارضة .

ولقد خلقت هذه الملامح الجديدة أهمية كبيرة من حيث أن هنالك بيئة منظمة

وأسواق مفتوحة ، ومحركة معا ، مما يعنى أن هنالك تحرك من نظام التحرير الى

ما يسمى باعادة التنظيم ، ولكن لسوء الحظ فان التدهور المفاجئ الذى أصاب صناعة

النقل الجوى فى الفترة من 1990م - 1993م ، وافلاس عدد كبير من شركات

الطيران وتوقف نشاط البعض منها ذات السعة الطيبة فى السوق العالمية مثل شركة

Pan America، وشركة Eastern، مما حدا بالكونجرس الأمريكى فى مايو

1993م لتكوين لجنة قومية لأنشاء صناعة طيران قوية تستطيع المنافسة .

وخلال ثلاثة أشهر قدمت اللجنة توصياتها للحكومة الأمريكية باعادة

المفاوضات حول الاتفاقيات الثنائية للنقل الجوى لتعمل على بيئة سوقية مفتوحة

ومحررة وأن تشغل شركات الطيران بلا قيود (1) .

ولقد قامت ادارة الرئيس الأمريكى بيل كلينتون بعد وقت قصير ببلورة سياسة الرئيس الأمريكى فيما يختص بصناعة الطيران ، وفى أبريل من عام 1995م أصدر السكرتير العام للنقل فيدر يكوينا بيانا رسميا أوضح فيه سياسات النقل الجوى العالمى فى السبعة عشر عاما المقبلة (2)، ووفقا لهذا البيان فان سياسة الرئيس بيل كلينتون قد وضعت خطوات تصلح لأن تقود التسويق العالمى لخدمات النقل الجوى الى تحسين الخدمات للمسافرين والناقلين وأنها أيضا تبحث عن الأستمرارية لشركات الطيران الأمريكية لقيادة السوق العالمى للنقل الجوى .

ولتحقيق هذه الأهداف عملت الحكومة الأمريكية على منح الحرية فى فتح اسواق النقل الجوى بلا حدود ، ومنحت الحرية لشركات الطيران للتطور وشمل هذا الاتفاقيات التجارية مثل المشاركة بالرمز Code Share ووجدت شركات الطيران الأوروبية الفرصة لمناقشة التحالفات التجارية (3) Alliances مع الناقلين الأمريكيين ، وقد انتهزت الولايات المتحدة الأمريكية هذه الفرصة كما فعلت فى الثمانينيات عندما عرضت عددا من المداخل الجوية للدول وضغطت عليها لتوقيع اتفاقيات سوق مفتوحة وفقا للاتفاقيات الثنائية .

(1) Doganis,R,Flying off course ,op,cit,pages 53-66.

(2) Doganis R. 2001.The Airlie Business.Routledge.London.and New Yourk.page 32

(3) G.Wenseveen . Air Transportation .previous reference .P483.

ولقد طرحت عدة متغيرات من أجل نماذج التحالفات والتي تقود الى فتح السماوات ثنائيا ، وفي عام 1995م وقعت الولايات المتحدة الأمريكية مع مجموعة تتكون من تسع دول من دول غرب أوروبا الصغيرة ، وقعت على اتفاقيات ثنائية ، ولكن أكثرها تميزا هي بريطانيا ، وألمانيا، وفرنسا وجميعهم يأخذون نسبة 60% من سوق نقل الركاب في إقليم شمال الأطلنطي وأعتبرت اتفاقية التبادل مع ألمانيا في عام 1994م ، والتي نفذت في عام 1996م عندما كان هنالك ضغط من شركات لوفتهانزا Lufthansa، والخطوط المتحدة United Air ، دفعت الحكومة الألمانية لتوقيع اتفاقية فتح كامل السماوات ، وامتنعت عن توقيع الاتفاقية الثنائية حتى بعد الموافقة على اندماج رأس المال.

وبمنتصف عام 2001م ، وقعت الولايات المتحدة الأمريكية أكثر من خمسين اتفاقية لفتح السماوات (1)، وهذه الاتفاقيات تمثل معظم المشاركين في النقل الجوي العالمي ، ما عد بريطانيا ، واليابان ، واللذان تعتبران السوق الأكبر لشركات الطيران الأمريكية .

ولكن في يناير 1998م وقعت اليابان على اتفاقية ثنائية جديدة تضمنت بعض الاتجاهات لفتح السماوات خاصة للنقل الجوي الإجباري ، ونجد أن هنالك دول مثل أستراليا قد سمحت بأن تملك نسبة 100% للشركات الأجنبية في شركاتها المحلية الوطنية لدرجة أن شركة Ansel Australia امتلكت غالبيتها الخطوط النيوزيلندية .

(1) Doganis R. 2001. The Airlie Business. Routledge. London. and New Yourk. page 32

وإذا نظرنا الى فتح السماوات فى دول الأتحاد الأوروبى نجدها تختلف عما هو عليه الحال فى الولايات المتحدة ، فالولايات المتحدة عملت على فتح السماوات تدريجيا من خلال الأتفاقيات الثنائية العديدة ، أما الأتحاد الأوروبى فقد عمل على فتح السماوات من خلال الأتفاقيات متعددة الأطراف حتى عام 1993م بين الدول الأعضاء ، ولقد كان ذلك على مسارين : -

الأول :- من خلال الأدارة العامة للنقل داخل مجلس الوزراء الأوروبى والتي ناصرت عملية تحرير خطوط الطيران منذ العام 1975م.

الثانى : - من خلال الأدارة العامة للمنافسة والتي عملت على تأمين المنافسة بين المنتجين ومجهزى الخدمات .

ونجد أن هذين الهدفين لتحرير النقل الجوى والأسعار وكذلك حزم المعايير التحريرية الأولى والثانية التى وصفت سابقا كل هذه الاجراءات لم تذهب بعيدا ولكنها حددت الأتجاه العام لسياسة الطيران الأوروبية .

ولكن فى يناير 1993م جاءت سياسة النقل الجوى الأوروبية بحزمة ثالثة من المعايير لتحرير النقل الجوى ، واحتوت الحزمة الثالثة على ثلاثة روابط تنظيمية والتي خلقت نظاما للسماوات المفتوحة لخدمات النقل الجوى داخل المجتمع الأوروبى ، وهى : -

1-فتح دخول الأسواق : وبها تحصل الخطوط الجوية للدول الأعضاء على حقوق نقل كاملة على أى خط فى دول الأتحاد الأوروبى وبدون قيود على السعة .

2- لا رقابة على الأسعار : بحيث تحصل الخطوط الجوية على الحرية الكاملة في تحديد أسعار تذاكرها وتعريف الشحن الجوي ولكن توجد بعض القيود المحددة لتمنع انهيار وغلاء الأسعار .

3- عمل تنسيق وتوافق معايير اعتماد شهادات التشغيل وشهادة المشغل الجوي بين الدول الأعضاء ، وقد يطبق هذا النظام على خدمات النقل المنتظم وغير المنتظم بالتساوي وبدون تمييز بينهما ، ولقد سارت الحزمة الثالثة بشكل أفضل من النموذج الأمريكي ، وذلك لسببين هامين هما : -

الأول :- لأنها اتفاقية متعددة الأطراف لفتح السماوات (1)، وليست ثنائية بين دولتين وانها تشمل خمسة عشر دولة من دول الأتحاد .

الثانى :- ان فتح السماوات من خلال الاتفاقيات الثنائية لم يسمح باشتراك شركات ذات جنسيات أخرى ، ولكن نظام الحزمة الثالثة سمح باشتراك عدة شركات في تشغيل أو شراء أى شركة طيران أخرى بين الدول الأعضاء ، مما جعل من الخطوط البريطانية BA تمتلك وتدير بعض الشركات فى ألمانيا ، والخطوط الهولندية KLM تشتري وتشغل بعض الشركات البريطانية KLM/UK والتي عرفت فى السابق بـ AIR UK

هذا بالإضافة الى تحرير تنظيم النقل الجوي فان اللجنة الأوروبية منحت حريات كبرى لشركات الخطوط الجوية ، وذلك بما صاحبها من تغييرات سميت بقواعد المنافسة ، والتي احتوت على ثلاثة جوانب عرفت بـ CARTELS &

(1) G.Wenseveen . Air Transportation .previous reference .P476.

RESTRICTIVE تمنع الاحتكار أو السلوك الذى يكون ضد المنافسة ، ونتج عن ذلك فى أواخر عام 1990م مشروع التحالف بين الخطوط الجوية الأمريكية والخطوط الجوية البريطانية والذى لم يتطور ، ولذلك كان تحالف لوفتهانزا والسويسرية ويونايتد الأمريكية (1) .

خلاصة القول ان الاتجاه نحو تحرير الأسواق ، وفتح السماوات بين الدول كانت تأتى بشكل تدريجى وليس دفعة واحدة ، وان الولايات المتحدة كان لها السبق فى تحرير أسواقها الداخلية ، ولكنها اعتمدت على الاتفاقيات الثنائية المعدلة فى أسواقها الخارجية . أما الدول الأوروبية فقد اتجهت الى تحرير الأسواق فيما بينها ، وقيدت الدخول الى الأسواق الأوروبية من دول خارج الاتحاد الأوروبى ، وقد استمرت دول العالم الأخرى فى اتباع السياسات الأوروبية والأمريكية لتحرير أسواقها ، وأصبحت صناعة النقل الجوى تتجه نحو التحرير للأجواء والأسواق .

وتعتبر الولايات المتحدة السوق الأول و الأهم لدول أمريكا الوسطى ، والتي كانت تحكمها الاتفاقيات الثنائية التقليدية لتنظيم النقل الجوى بينهما ، ولهذا عملت هذه الدول على توسيع حجم السوق ، وزيادة المنافسة بين شركات الطيران بداخلها وذلك قبل تحرير اتفاقيات خدمات النقل الجوى مع الولايات المتحدة ، ورأت هذه الدول ضرورة تكامل الخطوط الجوية الصغيرة فى الأقليم وذلك لزيادة منافستها من خلال استثمار مواردها الاقتصادية .

(1) Doganis R. 2001. The Airlie Business. previous reference. P 32

وقد كانت عمليات الأندماج (1) تسير بحذر لاختلاف الأحوال الوطنية بهذه الدول ، ونجد أن شركة Aviateca أفياتيكا - قواتيمالا ، وشركة Aero Nica أيرونيكا - نيكاراغوا ، تملكهما الدولة بنسبة 100% ، وفي ظل الخصخصة فأن شركة Lacsa لاكسا - كوستاريكا ، ، وشركة Tac International تاك الدولية - السلفادور ، وشركة Sahsa ساهسا - هندوراس خصصت خلال الفترة من 1989 - 1992م .

ولقد حصلت شركة تاكا على حصة قليلة من أرباح شركات أخرى من خلال عدة اتفاقيات تجارية منفصلة وانطلقت مجموعة تاكا بمنتصف التسعينات ، ولقد انضمت شركة كوبا للمجموعة لاحقا ، ونجد أن كل شركة داخل المجموعة لها حقوق منفصلة ولكن كل الأنشطة التجارية والتشغيلية تكون مشتركة كالمشتريات والصيانة والتأمين .

(1) G.Wenseveen . Air Transportation .previous reference .P484.

المبحث الثانى

تحرير الأجواء الدولية والأقليمية

المطلب الأول : التجربة الدولية

الفرع الأول : تحرير الأجواء بين أمريكا وأوروبا

فى عام 1946 م تم توقيع أول اتفاقية لتحرير الأجواء بين الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة فى جزيرة برامودا ، وسميت باتفاقية برامودا الأولى ، والتي أصبحت نموذجا يحتذى به لاتفاقيات تحرير الأجواء سمي بنموذج برامودا (1).

وفى عام 1977م تم توقيع اتفاقية برامودا الثانية بين المملكة المتحدة والولايات

(1) G.Wenseveen . Air Transportation .previous reference .P472.

المتحدة الأمريكية ، وقامت الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة في الثلاثين من أبريل عام 2007 م بتجديد وتحديث ومراجعة اتفاقية الأجواء المفتوحة بين البلدين المعروفة باتفاقية برامودا الثانية⁽¹⁾، على أن تسري من تاريخ 30 مارس عام 2008 م .

وبموجب أحكام هذه الاتفاقية تسمح دول الاتحاد الأوروبي للولايات المتحدة الأمريكية بتسيير رحلات جوية مباشرة لنقل الركاب والبريد والبضائع بين أمريكا وأى من دول الاتحاد الأوروبي .

على أن تسمح الولايات المتحدة الأمريكية بالمقابل لدول الاتحاد الأوروبي بتسيير رحلات جوية بين دول الاتحاد الأوروبي والمطارات الأمريكية⁽²⁾ .

ولقد تمت مراجعة اتفاقية برامودا الثانية وتم تعديلها عدة مرات أيضا ، كان آخرها عام 1995 م⁽³⁾ .

ويري الباحث أن تحرير الأجواء ، هذا المشروع الذى تبنته الولايات المتحدة الأمريكية منذ أن وضعت الحرب العالمية الثانية (1943 – 1945م) أوزارها ،

(¹) Air Transportation Regularity. Ownership Liberlization and open skies. Norma Compas & Alex Cdsmos. 2007.P88.

(²) Whalen T.A Panel Data Analysis of Code Sharing.Antitrust Imunity and open skies.USDepartment of justice.May 2005.P89.

(³) G.Wenseveen . Air Transportation .previous reference .P474. & <http://Wikipedia.org/wiki/Beramoda> 11.

باننتصار الولايات المتحدة الأمريكية وحلفاؤها ، ووجدت أمريكا نفسها تمتلك أسطولا هائلا من طائرات النقل العملاقة التي كانت تستخدمها لنقل الجنود والعتاد أثناء الحرب ، فأرادت الاستفادة من هذه الطائرات فى النقل الجوى المدنى ، ولما لم يستوعب سوق النقل الأمريكى ذلك الكم الهائل من الطائرات فكرت أمريكا فى الاستفادة من السوق العالمى فدعت الى تحرير الأجواء فى مؤتمر شيكاغو سنة 1944م ، والذى أعترضت فيه المملكة المتحدة بشدة على تحرير الأجواء وتمسكت بمبدأ سيادة الدولة المطلق على إقليمها الجوى، وتقدمت كندا بأقتراح للتوفيق بين وجهتى النظر المتعرضتين وذلك باقرار نظام حريات الجو (1) والذى وجد القبول وتم اقراره ، وسار العمل به على أساس الاتفاقيات الثنائية ومتعددة الأطراف.

والمتأمل لتحرير الأجواء يجد أنه بالرغم من أن تحرير الأجواء لا يخلو من ايجابيات ، الا أنه أيضا لا يخلو من سلبيات ، وتتمثل ايجابيات تحرير الأجواء فى فتح باب المنافسة الذى يؤدى فى نهاية المطاف الى تجويد الخدمة وخص اسعارها ، ومن سلبيات تحرير الأجواء أنه يفتح الباب على مصراعيه أمام الشركات الكبرى التي تمتلك رؤوس الأموال الضخمة ، وبالتالي تخرج الشركات الوطنية الضعيفة من السوق خاصة أن تحرير الأجواء يمنع دعم الدول لشركاتها الوطنية بأى شكل من الأشكال ، كما أن من سلبيات تحرير الأجواء أيضا فقدان الدول لميزة الخدمات التي كانت تقدمها الشركات الوطنية كما يحدث فى حالات الأخلاء القسرى لرعايا تلك الدول عند اندلاع الحروب أو الكوارث الطبيعية كالفيضانات والزلازل وغيرها من الحالات الأنسانية والتي لا تتوانى فيها الشركات الوطنيه عن تقديم خدماتها لمواطنى تلك الدول .

(1) G.Wenseveen . Air Transportation .same previous reference .P476.

أن قطاع النقل الجوي مثله مثل القطاعات الأخرى ، فهل تقبل الولايات المتحدة الدعوة الى تحرير الهجرة والأقامة مثلا وتقبل أن تفتح أبوابها لتستقبل المهاجرين من الدول الأخرى ؟ وما لو تمت المطالبة بتحرير الجنسية ، والتنقل والتملك وغيرها من النشاطات الأنسانية التي تكبل بالكثير من القيود . لذلك يرى الباحث أن سياسات التحرير اذا ما اقتصرت فقط على النقل الجوي تكون بمثابة دعوة حق أريد بها باطل .
وهى بهذه الكيفية تصب فقط فى مصلحة الولايات المتحدة الأمريكية .

الفرع الثانى : تحرير الأجواء بين الدول العربية – اتفاقية دمشق لسنة 2005 م .

تم توقيع اتفاقية دمشق لتحرير الأجواء بين الدول العربية فى مدينة دمشق عاصمة الجمهورية العربية السورية فى 19 ديسمبر عام 2004م .ولقد جاءت الاتفاقية من إحدى عشر فصلا اشتملت على 44 مادة .

وجاء فى الفصل الأول نطاق التطبيق والأحكام العامة ⁽¹⁾، كما جاء فى الفصل الثانى الحديث عن منح حقوق النقل الجوى ، ووشروط ممارستها واجراءات الترخيص ، وجداول الرحلات والسعة وعدد الرحلات وتعرفة النقل الجوى ⁽²⁾ .

أما الفصل الرابع تحدث عن التراخيص و الفصل الخامس عن المتطلبات التجارية لشركات النقل الجوى واستئجار الطائرات ⁽¹⁾ ،

(1) أنظر اتفاقية دمشق.المواد من المادة الأولى حتى المادة الثالثة .

(2) أنظر اتفاقية دمشق لسنة 2005 . المواد من المادة الرابعة حتى المادة التاسعة .

ولقد خصص الفصل الخامس للحديث عن الضرائب والرسوم والفصل الثامن للسلامة الجوية ، وجاء الفصل العاشر للحديث عن تسوية الخلافات والتحكيم ،

ويرى الباحث أن اتفاقية دمشق بالرغم من اعتبارها حدثا مهما يجمع بين الدول العربية ويصب في صالح الجهود الرامية لأحياء الوحدة العربية ، إلا أنها غير كافية لتحقيق هدف الوحدة العربية الذى يحلم به السواد الأعظم من الأمة العربية ويتوقون اليها ، ذلك أن العديد من الدول العربية لم توقع عليها ، وتلك التى وقعت عليها لم تلتزم بتنفيذها . والشاهد على ذلك أن المادة الرابعة التى وردت فى الفصل الثانى تنص على أن تمنح كل دولة طرف شركة النقل الجوى التابعة لدولة طرف أخرى الحقوق المحددة بموجب هذه الاتفاقية ، بغرض تشغيل خدمات جوية اقليمية فيما بين أقاليم الدول الأطراف ، إلا أن الدول العربية التى تتبنى السياسات الأمريكية ترفض إعطاء هذا الحق للدول التى توجد على القائمة السوداء الأمريكية وقائمة الحظر من جانب دول الأتحاد الأوروبى ، وتضررت العديد من شركات النقل الجوى من هذا الرفض . لذلك فان اتفاقية دمشق لسنة 2005 م تحتاج الى تفعيل حتى تحقق غاياتها .

الفرع الثالث : تحرير الأجواء بين الدول الأفريقية – إعلان ياموسوكرو لسنة 1999م

تم التوقيع على اعلان ياموسوكرو خلال انعقاد القمة الأفريقية بمدينة ياموسوكرو

(¹) أنظر : اتفاقية دمشق . المرجع السابق. المواد من الثانية عشر حتى المادة الخاصة عشر .

بساحل العاج فى نوفمبر 1999م . ويجئ اعلان ياموسوكرو بتطبيق تحرير الأجواء بين عدد من الدول الأفريقية وهى الدول التى تمتلك البنية التحتية⁽¹⁾، ويعتبر قرار ياموسوكرو مرحلة أولى لتطبيق التحرير الكامل للأجواء بين الدول الأفريقية .

ولقد كانت أهم مقررات ياموسوكرو التى تم الاتفاق عليها هى :

1 - تحرير النقل الجوى فى أفريقيا

2 - اقرار ملحق حماية المستهلك

3- اقرار ملحق المنافسة والممارسات الضارة

4 - اقرار ملحق فض المنازعات

5 - انشاء الوكالة التنفيذية لقرار ياموسوكرو

وتم انعقاد الاجتماع الوزارى الأول لوزراء النقل الأفارقة بأديس أبابا فى 22 يناير

2015م ، لإعادة تفعيل قرار ياموسوكرو ، وكذلك تم عقد الاجتماع الوزارى المعنى

بأنشاء السوق الأفريقية المشتركة للنقل الجوى بمدينة بريتوريا بجنوب أفريقيا تحت

رعاية الأتحاد الأفريقى .

ويرى الباحث أن القارة الأفريقية ما زالت ينتظرها الكثير من العمل حتى تستطيع

(1) وقعت على قرار ياموسوكرو عدد من الدول أفريقية منها مصر و جنوب أفريقيا وأثيوبيا وكينيا ونيجيريا وساحل العاج وجمهورية الكونغو بنين والرأس الأخضر ورواندا وزيمبابوى

أن تخطو خطوات فعالة نحو وحدة الصف وبالتالي تحرير الأجواء ، وأن القارة مازالت تعترىها الكثير من المشاكل والحروب الداخلية ، وتمزقها القبلية وتقطع أوصالها .

المطلب الثانى : تحرير الأجواء فى السودان

لا شك أن السودان دولة ذات سيادة تعيش فى المجتمع الدولى ، وتتأثر بكل ما يؤثر فى هذا المجتمع من متغيرات ، ولن يكون السودان بمعزل عما يدور فى العالم من تغييرات ، فكان لابد من هبوب رياح التغيير والعولمة ، ومن بينها سياسات تحرير الأجواء ، عليه نتناول فى هذا المطلب تحرير الأجواء فى السودان ، فى فروع ثلاثة كالتالى : -

الفرع الأول : تنظيم النقل الجوى فى السودان واستراتيجية تحرير

الأجواء

الفرع الثانى : اتفاقيات تحرير الأجواء بين السودان والدول الأخرى

الفرع الثالث : آثار تطبيق سياسة تحرير الأجواء فى السودان

الفرع الأول : تنظيم النقل الجوى فى السودان واستراتيجية تحرير الأجواء :-

بدأت مسيرة النقل الجوى كما هو معلوم عقب الحرب العالمية الأولى (1914-1919م)، ونفذت أول سفريّة طيران تجارية عالمية فى عام 1919م وكان على متنها 14 راكبا وأقلعت من باريس الى لندن ، ثم من باريس الى بروكسل ، وظهرت الحاجة الى تنظيم النقل الجوى بين الدول ، فقام مؤتمر باريس عام 1919م حيث أقرت الدول

مجتمعة مبدأ سيادة الدولة على أقليمها الجوى فوق حدودها بالإضافة الى عشرة أميال بحرية⁽¹⁾ بالنسبة للدول المجاورة للبحار ، كما أقر المؤتمر تقييد حركة الطيران العسكرى .

ولقد تبع مؤتمر باريس قيام عدة مؤتمرات الأ أن أهم مؤتمر كان هو مؤتمر شيكاغو الذى انعقد فى الثامن من ديسمبر عام 1944م .ولقد وضع هذا المؤتمر الأطر القانونية والمتطلبات الفنية لتنظيم النقل الجوى ، كما أنشأ منظمة الطيران المدنى الدولية (الأيكاو) ، وقام المؤتمر باصدار وثيقة اتفاقية شيكاغو وملاحقها والمستندات والمرشد الملحقة بها ، وصارت هذه الوثيقة فيما بعد هى العهد والميثاق بين الدول الموقعة عليها فى حينها ، والسودان احدى الدول الموقعة على اتفاقية شيكاغو 1944م ، وكل دولة تقرر الانضمام اليها لاحقا .

وآخر دولة وقعت على اتفاقية شيكاغو هى دولة جنوب السودان ، وأصبحت جميع الدول الموقعة عليها أعضاء فى منظمة الطيران المدنى الدولى (الأيكاو).

ولتنظيم النقل الجوى بين هذه الدول ، أنفق أعضاء منظمة الطيران المدنى الدولى (الأيكاو) على اقرار ما يعرف بحريات النقل الجوى بين الدول ، والتي كانت فى أول الأمر خمسة ، أدخلت عليها لاحقا أربع حريات اضافية ، من الحرية السادسة وحتى التاسعة .

ولتنفيذ حريات النقل الجوى بين دولتين يتم توقيع اتفاقية ثنائية بين هاتين الدولتين ، ويتم اعتماد هذه الاتفاقية الثنائية عبر الإجراءات المنصوص عليها لسريان الاتفاقيات

(1) G.Wenseveen . Air Transportation .previous reference .P467.

الدولية فى دستور كل دولة ، ثم يتم نشرها فى الجريدة الرسمية وتصبح سارية بين هاتين الدولتين .

وللأتفاقيات الثنائية شكل معروف وموحد يبنى على هيكل أول اتفاقية ثنائية دولية ، هى المعروفة باتفاقية (برامودا) ⁽¹⁾ والتي وقعت بين بريطانيا و أمريكا فى جزيرة برامودا ، ومن أهم بنود تلك الاتفاقية : -

أن تقوم كل دولة بتحديد الناقل القومى لها Designated Carrier وهو الذى يحمل علم البلاد ، ويمثل الدولة فى تنفيذ عمليات النقل الجوى فى الاتفاقية الثنائية . و تحديد عدد الرحلات والمطارات التى يتم العمل منها واليها حسب الحرية الثالثة والرابعة ⁽²⁾ وأى مطارات وسيطة أو بعدية . وأسس السلامة .

ثم تناقش شركات الطيران المعنية الحريات الأخرى ، ويتم وضع جدول السفريات كملحق للاتفاقية ، و قد تتفق عدة دول للدخول فى اتفاقية متعددة الأطراف ، كما قد تشمل الاتفاقية المبرمة بين الدول وشركاتها على ترتيب وتنظيم عمليات النقل الموسمى كالحج والعمرة وترحيل المعلمين والمغتربين .

وترمى هذه الاتفاقيات الى تقسيم الحركة الجوية بين شركات الطيران التابعة للدول الموقعة على الاتفاقية الثنائية أو المتعددة الأطراف ، تقسيم الحركة الجوية بين

(1)G.Wenseveen . Air Transportation . previous reference .P473.

(2)G.Wenseveen . Air Transportation .same previous reference .P478 & 478.

تلك الشركات بالتساوى ، مناصفة حسب الحرية الثالثة والرابعة والسفر الموسمي ، وتلتزم شركات الطيران بدفع رسوم سيادة Royalty اذا قامت احدى هذه الشركات بنقل ما يزيد عن 50% ، أو مارست الحريات التجارية الأخرى كالحرية الخامسة مثلا .

وتقوم بعض الدول باحتكار بعض الخدمات ، كخدمات المناولة الأرضية والتخزين وتفرض على شركات طيران الدول الأخرى دفع رسوم سيادة Royalty لصالح شركاتها ، وقد تتفق شركات الطيران فيما بينها أو عن طريق منظمة شركات الطيران الدولية الأياتا (IATA) International Air Transport Association على أسعار النقل والمناولة الأرضية وخدمات الركاب.

الناقل القومي : Designated Carrier

من متطلبات اتفاقية برامودا (1) - الانموذج الدولي للاتفاقيات الثنائية - أن تحدد الدول الناقل القومي الذي ينفذ حركة النقل الجوي بين الدولتين فى الاتفاقية ويعرف بالناقل القومي ، ويشار اليه فى الاتفاقية بحامل علم الدولة The Flag Carrier .

ومن مواصفات الناقل القومي أن تكون السيطرة المالية والأدارية فى أيدي الوطنيين سواء كانوا الحكومة أو المواطنين بنسبة تزيد عن ال 50% . ويلاحظ أن الأتحاد الأوروبى لا يعتبر أن الشركات الأجنبية المسجلة باحدى دول الأتحاد وتعمل

(1)G.Wenseveen . Air Transportation .same previous reference .P472.

داخل حدود الأتحاد لا يعتبرها مستوفية لشروط الناقل القومى حتى ولو كانت الدولة تمتلك أكثر من 50% من أسهمها ، كما أن الولايات المتحدة الأمريكية لا تسمح لرأس المال الأجنبى بأن يمتلك أكثر من 26% من أسهم الشركات الأمريكية القومية .

وكانت شركات الطيران التى تمثل الناقل القومى فى أغلب الدول مملوكة للدولة الى سنوات قريبة . وما زال بعضها مملوكا للدولة حتى الآن . ويتمتع الناقل القومى بالحماية من الشركات الأجنبية والشركات الوطنية الأخرى بالإضافة الى احتكار الكثير من خدمات الطيران والخدمات المساعدة .

ومن ملامح النقل الجوى فى نهايات القرن العشرين ، سيادة كل دولة على أجوائها سيادة مطلقة . و حركة النقل الجوى العالمى محكومة بالاتفاقيات الثنائية بين الدول تحدد عدد السفريات والمطارات التى تعمل منها والمطارات الوسيطة والبعدية ، وقد تحدد عدد الركاب والبضائع المنقولة . وناقل قومى يحتكر تنفيذ الاتفاقيات الثنائية ، ويحمل علم البلاد . و حماية من الدولة لناقلها القومى ، وتأمين 50% من الحركة الجوية من السفر العالمى ، وفرض رسوم سيادة لصالح الناقل القومى فى حال زيادة الحصة المقررة لأى شركة عن 50% من سوق النقل . واحتكار النقل الجوى الداخلى للشركات الوطنية.تحديد أسعار خدمات النقل الجوى وخدمات الطيران المساعدة .

والخلاصة هى نقل جوى محكوم بتشريعات ونظم معروفة عالميا يلتزم بها الجميع ويحترمونها .

ويرى الباحث أن هناك الكثير من المتغيرات المحلية والعالمية وهذه

المتغيرات هي التي مهدت الطريق وعبدته لقيام سياسات تحرير الأجواء ، تلك

المتغيرات يمكن تلخيصها فى الآتى : -

- التطور السريع والمذهل فى صناعة الطيران .
- التطور السريع والهائل فى علوم تقنية المعلومات .
- القفزة الهائلة فى صناعة علوم الأتصال وثورة نظم المعلومات .
- الأزدىاد فى الطلب على النقل الجوى .
- الأهتمام المتزايذ بالبيئة وأثر الطائرات على زيادة التلوث والضوضاء والغازات المنبعثة السامة ، وما صاحب ذلك من ارتفاع فى درجة حرارة الأرض ، وأثر ذلك فى اتساع ثقب الأوزون .
- زيادة الأهتمام بمتطلبات الأمن والسلامة .
- الطلب المتزايذ على سوق العمالة المدربة والمؤهلة وضرورة نقلها من مكان الى آخر .
- العولمة وآثارها الأقتصادية الداخلية والخارجية .
- ارتفاع التكلفة الرأسمالية والتشغيلية للطيران .
- ارتفاع درجة الوعى لدى المسافرين والزبائن وادراكهم لحقوقهم وبحثه عن قيمة الخدمة .

- المنافسة الشرسة بين شركات الطيران ، والحاجة الى أساليب ادارية جديدة كالأبتكار والتميز .
- المشاكل الأقتصادية والسياسية وضعف الحكومات الوطنية فى دول العالم الثالث وعجزها عن تلبية حاجة الزبائن وتوفير الخدمة بالمستوى المطلوب .
- وينظم النقل الجوى فى السودان العديد من التشريعات والقوانين المحلية والمعاهدات والأتفاقيات الدولية ، وقد انتهج السودان منذ العام 2010 م سياسة واستراتيجية معينة لتطبيق سياسات تحرير الأجواء⁽¹⁾ . وسنتناول هاتين النقطتين تباعا كالاتى : -
- أولا:- السياسات والقوانين الوطنية : -
- سياسة تحرير الأقتصاد السودانى فى العام 1992م.
- سياسة اعادة الهيكلة والأصلاح المؤسسى والتصرف فى المرافق الحكومية .
- قانون المنافسة ومنع الأحتكار لسنة 2009 م .
- قانون تنظيم الطيران المدنى لسنة 2010م . Air Navigation Regulation (ANR)
- قانون سلامة الطيران لسنة 2010م.
- واللوائح الصادرة بموجب قانون الطيران المدنى لسنة 2010 Sudan Civil

(1) التجربة السودانية فى تحرير النقل الجوى . الصادق ابراهيم ابو القاسم .الأدارة العامة للنقل الجوى.سلطة الطيران المدنى .الخرطوم .قدمت بورشة سياسات تحرير الأجواء بمركز الملاحة الجوية.مطار الخرطوم .أكتوبر 2012

Aviation Regulation (SUCAR)

- وقانون سلامة الطيران لسنة 2010م .

ثانيا : المعاهدات والاتفاقيات الدولية : -

- اتفاقية الطيران المدني المصادق عليها في الثامن من ديسمبر عام 1944م بشيكاغو .
- المعاهدة المتعلقة بالأعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات الموقعة بجنيف في 19 يونيو 1948م.
- الاتفاقية المتعلقة بالأضرار التي تلحق بالغير على السطح بواسطة طائرات أجنبية ، والموقعة في روما في 7 أكتوبر 1952م.
- الاتفاقية بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الموقعة بمونتريال في مايو 1999م.
- اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية الموقعة بدمشق في 19 ديسمبر 2004م.
- الاتفاقيات الثنائية للنقل الجوي بين السودان والدول الأخرى .
- قرار ياماسوكرو بساحل العاج في نوفمبر 1999م.
- اتفاقية الكوميسا .

ولقد انتهج السودان استراتيجية محددة لتطبيق سياسات تحرير الأجواء وهي

سياسة تحرير الأجواء المعروفة باستراتيجية 3*3 . وتعتمد هذه السياسة على تطبيق مراحل ثلاثة على الترتيب ، وهي التدرج فى الأنتقال من الوضع الحالى (سياسة التقييد)، وهذا هو الأولى الى سياسة الوسطية أو الأنتقالية ، وهذه هى المرحلة الثانية ، ثم تطبيق المرحلة الثالثة وهى سياسة التحرير⁽¹⁾ .

ويمكن تلخيص أهداف تطبيق سياسات تحرير الأجواء فى السودان فى الآتى :

– (2)

- ازالة القيود المفروضة على القدرات الحالية .
- خلق شبكة من المطارات المحورية وشركات طيران عالية الكفاءة .
- تحفيز الطلب على الطيران وحسن استغلال الموارد الداخلية المتصلة بالنفط ، والأماكن السياحية والزراعية والثروة الحيوانية لزيادة التصدير ورفع كفاءة الأقتصاد السودانى وتحسين أدائه .
- المساهمة فى زيادة الحركة الجوية وخلق شبكة من الخطوط ذات فعالية تمكن من ربط أقاليم البلاد المترامية بعضها ببعض ومن ثم ربطها بالعالم الخارجى .
- المساهمة فى الناتج القومى بنسبة عالية .
- التحرير التدريجى للنقل الجوى .
- المساهمة فى تحرير الأسواق (ويشمل ذلك الحرية الثالثة والرابعة) .

(1) و(2) التجربة السودانية فى تحرير النقل الجوى . الصادق ابراهيم ابو القاسم . مرجع سابق .

- التعاون والتواصل بين الدول المستهدفة .
- تشجيع الأستثمارات فى قطاع الطيران .

الفرع الثانى : اتفاقيات تحرير الأجواء بين السودان والدول الأخرى :-

لقد تم تقسيم تطبيق سياسات تحرير الأجواء لقطاعات خمسة كالاتى :-

- القطاع الأول : قطاع الدول العربية : التحرير مع كل الدول العربية والأولوية للدول ذات الحركة الجوية المفعلة .
- القطاع الثانى : قطاع الدول الأفريقية : التركيز على التحرير مع الدول التى لها حركة جوية مفعلة ونشطة مع السودان ، وتلك التى من المؤمل تفعيل حركتها الجوية .
- القطاع الثالث : قطاع الدول الآسيوية : التركيز على التحرير مع الدول التى لها حركة جوية مفعلة مع السودان وتلك التى من المؤمل تفعيلها .
- القطاع الثالث : الدول الأوروبية : تأجيل التحرير مع الدول الأوروبية فى المرحلة الحالية .

الاتفاقيات الحالية المبرمة بين السودان وبعض الدول للنقل الجوى (1):-

- قطاع الدول العربية (1) :-

هنالك 18 اتفاقية نقل جوى دولى موقعة بين السودان وكل من مصر، قطر،

(1) المصدر : ادارة النقل الجوى . الهيئة العامة للطيران المدنى.مطار الخرطوم.قسم الأحصاء.

الأردن ، ليبيا ، البحرين ، اليمن ، الإمارات العربية المتحدة ، السعودية ، سلطنة عمان ، سوريا ، العراق ، الكويت ، لبنان ، المغرب ، تونس ، الجزائر ، الصومال وجزر القمر

• قطاع أفريقيا:-

هنالك 13 اتفاقية نقل جوى مبرمة بين السودان وكل من نيجيريا، كينيا ، بوركينا فاسو، تشاد، مالي، النيجر، أثيوبيا، يوغندا، جنوب أفريقيا ، تنزانيا، أريتريا، رواندا وأفريقيا الوسطى .

• قطاع الدول الآسيوية : -

هنالك 7 اتفاقيات نقل جوى موقعة بين السودان وكل من تركيا، روسيا، الصين، إيران، كوريا الشمالية، كوريا الجنوبية وباكستان قطاع الدول الأوروبية :-

وهنالك (18) اتفاقية مبرمة بين السودان و ألمانيا، بريطانيا ، ايطاليا، فرنسا، الدنمارك، بلغاريا، مالطا، السويد، المجر، النمسا، يوغوسلافيا ، رومانيا ، هولندا ، تشيكوسلوفاكيا ، بلجيكا ، سويسرا ، بولندا والنرويج. (1)

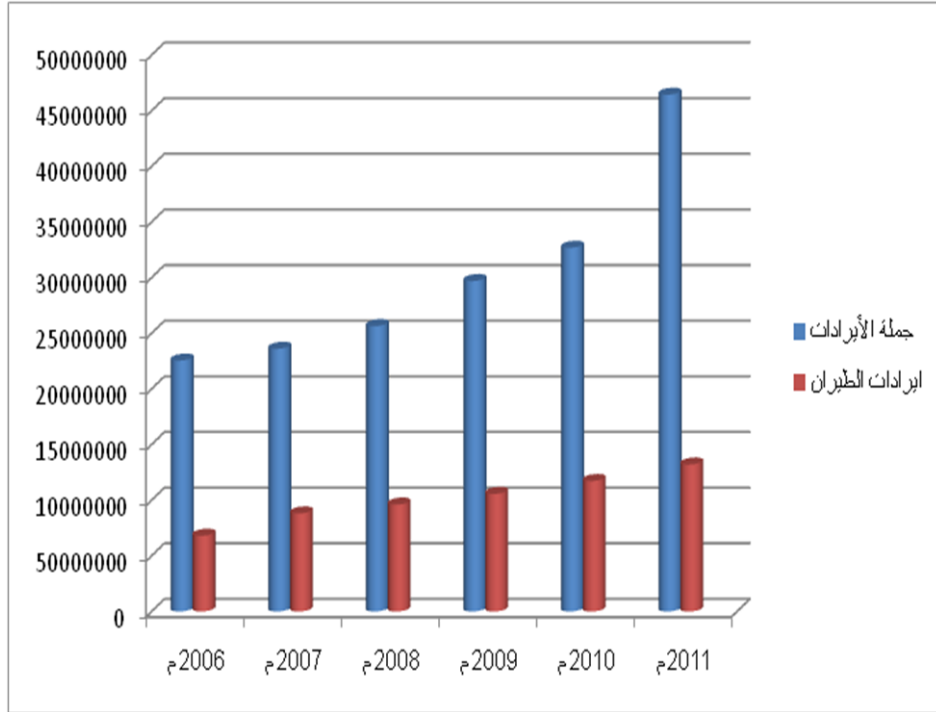
(1) المصدر : ادارة النقل الجوى . الهيئة العامة للطيران المدني. مطار الخرطوم. قسم الأحصاء. مرجع سابق.

الفرع الثالث : آثار تطبيق سياسة تحرير الأجواء فى السودان (دراسة حالة -

مطار الخرطوم الدولى) :-

ولمعرفة آثار تطبيق سياسات تحرير الأجواء على إيرادات الطيران المدني ، يمكن دراسة الرسم البيانى أدناه ، للمقارنة بين جملة الإيرادات ، والأيرادات المحققة من عمليات الطيران

ويمكن من الجدول رقم (1) ملاحظة النمو الذى يظهر بوضوح بعد تطبيق سياسات التحرير حيث فاقت جملة إيرادات الطيران المدني 45 مليون دولار فى العام 2011م بعد أن كانت حوالى 20 مليون دولار فى العام 2006م ، وبلغت إيرادات الطيران المدني من عمليات الطيران فى العام 2011م حوالى 18 مليون دولار بعد أن كانت حوالى 5 مليون فى العام 2006م. وتشير هذه الأحصائية الزيادة المضطربة التى طرأت على العائد على السلطة العامة للطيران المدني من عمليات الطيران والذى يشير بوضوح أيضا على ازدياد حركة النشاط الناتج عن اتباع سياسات تحرير الأجواء.



آثار تحرير الأجواء على إيرادات الطيران المدني السوداني⁽¹⁾

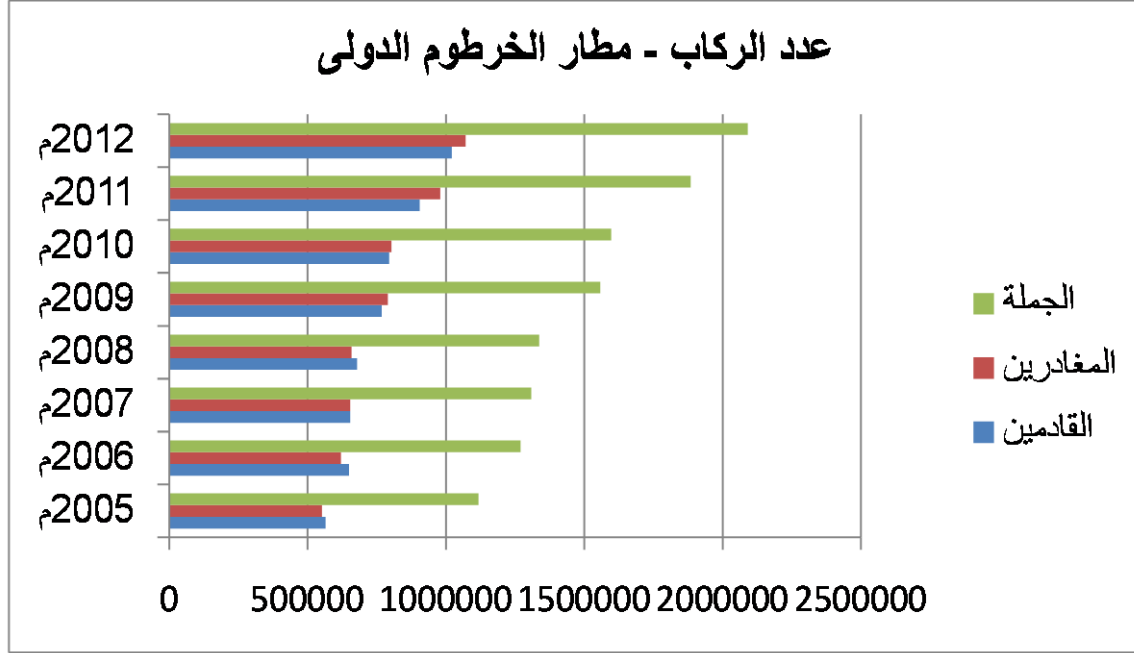
جدول رقم (1)

ويمكن بملاحظة الجدول رقم (2) والذي يوضح حجم الحركة الجوية - عدد الركاب القادمين والمغادرين وجملة الركاب من وإلى مطار الخرطوم الدولي في الفترة ما بين عام 2005م و 2012م .

كما يمكن من الجدول ملاحظة النمو الذي حدث في عدد الركاب القادمين إلى مطار الخرطوم الدولي حيث كانوا في العام 2005م عدد 564895 راكب بينما ارتفع عدد الركاب القادمين إلى مطار الخرطوم الدولي في العام 2012م إلى 1020718 راكبا أي بزيادة بلغت 81%.

(¹) المصدر : ادارة النقل الجوى . الهيئة العامة للطيران المدني.مطار الخرطوم.قسم الأحصاء.

كما يمكن ملاحظة أن عدد الركاب المغادرين من مطار الخرطوم الدولي كان فى العام 2005 عدد 552243 راكبا بينما بلغ عدد الركاب المغادرين من مطار الخرطوم الدولي فى العام 2012م عدد 1070669 أى بزيادة بلغت 94% .



آثار تحرير الأجواء الحركة الجوية (مطار الخرطوم الدولي) (1) جدول رقم (2)

وكذلك يمكن ملاحظة أن جملة الحركة الجوية للركاب من وإلى مطار الخرطوم

الدولى كانت فى العام 2005م 1117138 راكبا بينما

بلغت 2091387 راكبا فى العام 2012م أى بزيادة مئوية بلغت

(1) المصدر : ادارة النقل الجوى . الهيئة العامة للطيران المدنى.مطار الخرطوم.قسم الأحصاء.

.%87

عليه ، يوضح هذا الجدول الزيادة الكبيرة والمضطردة التي حدثت في حجم الحركة الجوية للركاب من وإلى مطار الخرطوم الدولي منذ العام 2005م وحتى العام 2012م. وفي هذا أيضا تأكيد للآثار الإيجابية التي نتجت عن تطبيق سياسات فتح الأجواء.

ويرى الباحث أنه ، ورغم من وجود العديد من الأصوات المعارضة لتطبيق سياسات تحرير الأجواء في السودان أن الدولة ممثلة في السلطة العامة للطيران المدني قد حالفها التوفيق في اتخاذ القرار باتباع سياسات تحرير الأجواء في السودان ، و أن جل الأصوات المعارضة لتطبيق سياسات التحرير وفتح الأجواء في السودان ، والتي برزت للعيان ابان ورشة العمل التي أقامتها السلطة العامة للطيران المدني بمركز الملاحة الجوية عام 2012 م ، كانت جميع تلك الأصوات تنطلق من مشاعر عاطفية تجاه الناقل القومي - شركة الخطوط الجوية السودانية -

ذلك أن جميع مقدمى الأوراق والمناقشين كانوا من الذين عملوا في أوقات سابقة كموظفين اداريين من منسوبي شركة الخطوط الجوية السودانية ، وبالتالي يدينون بالولاء والانتماء لها ، ولم يستطيعوا مناقشة الأمر بحيادية ، وموضوعية ، وعلمية ، ولذلك كانوا أسرى الانتماء ولم يتمكنوا من المساهمة بأرائهم و خبراتهم الطويلة في مجال الطيران . فكانت مساهمتهم منحازة ، وشهادتهم مجروحة ، وخلت من الموضوعية وتحولت الندوة الى مؤتمر لدعم شركة الخطوط الجوية السودانية ، مما أفرغ الورشة من معناها ، ومضمونها .

ويرى الباحث ضرورة استمرار السلطة العامة في التطبيق التدريجي لسياسات

الأجواء المفتوحة حتى الوصول بهذه السياسات الى غاياتها ، الأوهى التحرير الكامل للأجواء السودانية ، بهدف توفير المنافسة الشريفة والتي تؤدي الى توفير خدمة ممتازة وأسعار معقولة فى تناول الركاب .

وهذا هو الهدف الذى ينبغى أن تهدف اليه صناعة الطيران فى السودان ، وهو ترقية الخدمة المقدمة وجودتها ووفرته لتلبية حاجة جمهور المستهلكين - المسافرين - بغض النظر عن المصلحة أو الضرر الذى يمكن أن تعود به هذه السياسة على شركة بعينها . أو عاملين . ذلك أن مصلحة جمهور المستهلكين - الركاب - أكبر بكثير من مصلحة بضعة عشرات أو حتى مئات العاملين فى شركة معينة أو منسوبيها.

الفرع الرابع : تحرير الأجواء فى الشريعة الإسلامية

لم تعرف الشريعة الإسلامية الحدود بين الدول ، ولا تقسيمات الأقاليم والقارات و ما هو موجود فى الشريعة الإسلامية دار السلم ودار الحرب . دار السلم هى ديار المسلمين ، أما دار الحرب فهى ديار غير المسلمين .

ويقول الله تبارك وتعالى (يا أيها الناس انا خلقناكم من ذكر وأنثى وجعلناكم شعوبا وقبائل لتعارفوا ان أكرمكم عند الله أتقاكم ، ان الله عليم خبير) (1) ، بعد أن نهى الله سبحانه وتعالى عن السخرية والأزدراء بالناس فى مواضع كثيرة ، ذكر فى هذه الآية الكريمة ما يؤكد المنع والنهى ، فبين أن الناس جميعا من أب و أم واحدة فكيف يسخر بعض من بعض ، وأنه سبحانه تعالى جعلهم شعوبا وقبائل مختلفة ، ليحصل بينهم

(1) سورة الحجرات . الآية 13 .

التعارف والتعاون فى مصالحهم المختلفة ،ولا فضل لواحد على أحد الا بالتقوى
والصلاح وكمال النفس .

وذكر أبو داؤود (1) أن هذه الآية نزلت فى أبى هند حجام النبى (صلى الله عليه
وسلم) عندما أمر رسول الله (صلى الله عليه وسلم) بنى بياضة أن يزوجوا أبأ هند امرأة
منهم فقالوا لرسول الله (صلى الله عليه وسلم) : نزوج بناتنا موالينا ؟ فأنزل الله عز وجل
هذه الآية .

وورد فى الحديث الشريف عن الرسول صلى الله عليه وسلم أنه قال : (ألا ان ربكم
واحد وان أباكم واحد ألا لا فضل لعربى على أعجمى ولا لعجمى على عربى ولا لأحمر
على أسود ولأسود على أحمر الا بالتقوى ألا قد بلغت قالوا نعم قال فليبلغ الشاهد
الغائب) (2).وقال (صلى الله عليه وسلم) أيضا أنه قال عن سلمان الفارسى : (سلمان منا
آل البيت) (3).

عليه لم تفرق الشريعة الإسلامية بين الناس بسبب اللون ولا العرق ولا الجنس ، ولا
الحسب ولا النسب . وانما المعيار هو الأيمان والتقوى ومخافة الله سبحانه وتعالى .

(1) أبو داؤود سليمان بن الأشعث بن بشير بن شداد بن عمر بن عمران الأسدى السجستانى، ولد سنة 202 هجرية ،
وتوفى سنة 275 هجرية بالبصرة ، وهو أحد رواة الحديث وصاحب سنن أبى داؤود التى تعتبر من أهم كتب السنة
السته وهى : الصحيحان البخارى ومسلم بالإضافة الى سنن النسائ وأبى داؤود وجامع الترمزى وابن ماجة .

(2) أبو الفرج بن الجوزى .مثير الغرام الساكن الى أشرف الأماكن لأبن الجوزى.

(3) رواه الحاكم فى المستدرک رقم 3/598 ، والطبرانى رقم 6/261

ولقد ورد في الحديث عن الرسول العظيم (صلى الله عليه وسلم) أنه قال : (المسلمون شركاء في ثلاث : في الماء والكلا والنار)⁽¹⁾، وبالتالي تنوب كل الحواجز والجسور ، وتدعو الشريعة الإسلامية الى تحرير الأنسان من الجهل والخرافة والوهم ، وتدعوه الى التحرر من عبادة المخلوق الى عبادة الخالق ، واطلاق الفكر والتأمل والسعى في هذا الكون الذى هياه الله سبحانه وتعالى وسخره بكل ما فيه من مخلوقات من أجل سعادة البشرية .

وروى الطبرى⁽²⁾ قال (خطب رسول الله (صلى الله عليه وسلم) بمنى وسط أيام التشريق وهو على بعير فقال : يا أيها الناس ألا ان ربكم واحد ، وان أباكم واحد ، ألا لا فضل لعربي على عجمى ، ولا لعجمى على عربى ، ولا لآسود على أحمر ، ولا لأحمر على أسود ال بالتقوى ، ألا هل بلغت ؟ قالوا نعم ، قال فليبلغ الشاهد الغائب . وقال رسول الله (صلى الله عليه وسلم) : (ان الله لا ينظر الى أحسابكم ولا الى أنسابكم ولا الى أجسامكم ولا الى أموالكم ، ولكن ينظر الى قلوبكم ، فمن كان له قلب صالح تحنن الله عليه ، وانما أنتم بنو آدم ، وأحبكم اليه أتقاكم .)⁽³⁾ وهكذا يتبين من النصوص أعلاه ، الآيات القرآنية الكريمة ، وأحاديث الرسول

(1) أخرجه أبو داؤود فى سننه فى البيوع ، ورواه أحمد بن حنبل فى مسنده ، فى مصنفه فى الأقضية ، وأسنده بن عدى فى الكامل عن أحمد.

(2) أبو جعفر محمد بن جرير بن يزيد بن كثير بن غالب الشهير بالأمام أبو جعفر الطبرى ، وهو امام من أئمة المسلمين من أهل السنة والجماعة مؤرخ ومفسر وفقه مسل صاحب أكبر كتابين من كتب التفسير. ولد فى طبرستان عام 224 هجرية توفى سنة 310 هجرية ببغداد .

(3) أبو القاسم سليمان بن أحمد الطبرى . المعجم الكبير . باب الحاء . مجمع الزوائد ومنبع الفوائد

صلى الله عليه وسلم ، أن الأسلام لم يعرف الفوارق والحواجز الوهمية من لون وجنس وعرق ، وانما الناس فى الأسلام سواسية كأسنان المشط ، ولا يعرف الأسلام الحدود الجغرافية والأقاليم وانما فقط دار الحرب ودار السلم .

عليه يرى الباحث أن الأسلام قد دعا من قبل أربعة عشر قرنا لأزالة الفروقات ، والى الأنفتاح على كل الأجناس ،والأنعتاق من أسر القبلية والجهوية ، ودعا لفتح القلوب والعقول للتدبر والتأمل والتحرر من كل القيود ، وهى دعوة علنية للتحرير فى كل مناحى الحياة ، ومنها ازالة الحدود التى وضعها المستعمر ليفرق بين الناس وبالتالي يسهل عليه غزوهم واستلابهم .

الخاتمة :

وتشتمل الخاتمة على النتائج والتوصيات والفهارس كالاتى : -

النتائج :

1- لا تستطيع أي دولة فى عالم اليوم أن تبقى وتعيش بمعزل عن الدول الأخرى ، ونسبة لتشابك المصالح كان لابد للدول من أن تتواصل مع بعضها البعض وتتبادل السلع والخدمات والمنافع ، ومن هنا برزت أهمية وسائل النقل خاصة النقل الجوى لما يمتاز به من سرعة فائقة ، ولما كانت صناعة النقل الجوى تحكمها قوانين الدول المحلية لزم من طویل ، نادت بعض الدول على رأسها الولايات المتحدة الأمريكية بتقليل تدخل الدول وانتهاج سياسات التحرير فى صناعة النقل الجوى.

2- ظلت حريات الجو تمارس بموجب اتفاقيات ثنائية واتفاقيات جماعية ، ولم يلبى ذلك رغبة الدول الغربية خاصة الولايات المتحدة الأمريكية والتي ظلت تتادى بتحرير الأجواء، الى أن قامت بتوقيع أول اتفاقيات لتحرير الأجواء بينها وبين هولندا عام 1979م ، ومن ثم العديد من الاتفاقيات بينها وبين مختلف دول الأتحاد الأوروبى.

3- ان لتطبيق سياسات تحرير الأجواء آثار على النواحي الأمنية والاقتصادية والسياسية والاجتماعية للدول ، لذلك يجب على الدول الاستعداد وتجهيز ناقلاتها الوطنية للمنافسة القوية التي تنتج من دخول الشركات الأجنبية

لتنافس فى سوق النقل الجوى .

- 4- ان عدم فتح الأجواء أمام سياسات التحرير ، يعنى المزيد من العزلة ،
والأنزواء بعيدا عن الأندماج والتواءم مع المجتمع الدولى .
- 5- لتطبيق سياسات التحرير آثار على شركات النقل الجوى الوطنية ، لذلك
لابد من تحسين الخدمات والأنضباط فى المواعيد حتى تستطيع المنافسة مع
الشركات الأجنبية ذات الأمكانيات الضخمة ، وعدم الأعتماذ على دعم الدولة
لتنافى ذلك مع سياسات التحرير .

التوصيات :

1-توصى الدراسة بالاستمرار فى سياسة تحرير الأجواء ، لما لها من مردود ايجابى على التواصل بين الشعوب .

2-نسبة للانعكاسات الخطيرة لتحرير الأجواء على النواحي الأقتصادية والأمنية ، توصى الدراسة بالتحسب ، والقيام بعمل التحوطات اللازمة ضمانا لأمن الدول ، وحفاظا على مواردها الأقتصادية .

3-توصى الدراسة بتوقيع اتفاقيات لفتح الأجواء تتناسب مع الحاجة الفعلية لخدمات الشركات الأجنبية ، وتحجيم تدخل الشركات الأجنبية فى الخطوط التى تعمل فيها الشركات الوطنية بكفاءة .

4-توصى الدراسة بانتهاج سياسة تحرير للأجواء تدريجية ، وصولا لسياسات التحرير الكامل للأجواء ذلك للفوائد الجمة التى تنتج عن تطبيق سياسات تحرير الأجواء كجودة الخدمات المقدمة للمسافرين ، والأنضباط فى المواعيد وتخفيض أسعار السفر .

5-توصى الدراسة بالعمل على رفع اسم السودان من قائمة الحظر الأمريكى والقائمة السوداء الأوروبية ، لما لها من أثر فى تخلف صناعة النقل الجوى فى السودان .

المراجع والمصادر :

أولا : فهرس الآيات القرآنية :

الرقم المتسلسل	طرف الآية	السورة	رقم السورة	رقم صفحة البحث
1	(وتحمل ألقالم الى بلد لم تكونوا بالغيه...)	سورة النحل	16	و
2	(ان الذين توفاهم الملائكة ظالمي أنفسهم...)	سورة النساء	4	و
3	(وما أرسلناك الا كافة للناس بشيرا ونذيرا...)	سورة سبأ		45
4	(وان جنحوا للسلم فاجنح لها...)	سورة الأنفال		46
5	(وان أحد من المشركين استأجرك فأجره...)	سورة التوبة		46
6	(وأوفوا بالعهد ان العهد كان ىمستؤلا...)	سورة الأسراء	17	94
7	(ألم أعهد اليكم يا بنى آدم ألا تعبدوا الشيطان...)	سورة يس	36	94

94	8	سورة الأنفال	(الذين عاهدت منهم ثم ينقضون عهدهم...)	8
94	9	سورة التوبة	(كيف يكون للمشركين عهد عند الله وعند رسوله الا الذين عاهدتم عند المسجد الحرام...)	9
95	8	سورة الأنفال	(واما تخافن من قوم خيانة...)	10
95	8	سورة الأنفال	(ان الذين آمنوا وهاجروا وجاهدوا...)	11
96	5	سورة المائدة	(يا أيها الذين آمنوا أوفوا بالعقود...)	12
96	9	سورة التوبة	(الا الذين عاهدتم من المشركين...)	13
96	17	سورة الأسراء	(وأوفوا بالعهد ان العهد كان مسؤولا...)	14
195	49	سورة الحجرات	(يا أيها الناس انا خلقناكم من ذكر وأنثى وجعلناكم شعوبا وقبائل لتعارفوا...)	15

ثانيا : فهرس الأحاديث النبوية :

رقم المسلسل	طرف الحديث	رقم صفحة البحث
1	(العهد الذى بيننا وبينكم الصلاة...)	95
2	(ان الغادر ينصب له يوم القيامة لواء...)	95
3	(من كان بينه وبين قوم عهدا...)	95
4	(أربعة أنا خصمهم يوم القيامة...)	95
5	(ثم فتق الأجواء وشق الجيوب ...)	95
6	(ان الله لا ينظر الى أحسابك ولا الى أنسابكم...)	177
7	(سلمان منا آل البيت...)	196
8	(المسلمون شركاء فى ثلاث...)	196
9	(يا أيها الناس ألا ان ربكم واحد...)	196

ثالثا : ترجمة الأعلام :

صفحة البحث	اسم العلم
51	الأخوان رايت هما أورفيل وويلبر
150	أبى الفضل جمال الدين محمد بن مكرم بن منظور
150	غيلان بن عتبة الملقب بذى الرمة
150	على بن أبى طالب كرم الله وجهه
151	قتادة بن النعمان بن زبد الأنصارى

رابعاً : فهرس المراجع والمصادر

المراجع باللغة العربية :

السنة	مكان النشر	دار النشر	اسم المرجع	اسم المؤلف	
بدون	بيروت	مركز دراسات الوحدة العربية	فى مفهوم العولمة	السيد يس	1
1984	دمشق	دار الجليل للطباعة والنشر	مبادئ القانون الدولى العام	احسان هندی	2
1975	القاهرة	دار الفكر العربى	التنظيم الدولى للأمم المتحدة	ابراهيم العنانى	3
2005	القاهرة	دار الشروق	العالم الجديد بين الأقتصاد والسياسة والقانون	أحمد فتحى سرور	4
1974	القاهرة	جامعة القاهرة	المدخل لدراسة القانون	أحمد سلامة عبد الله	5
1998	بيروت	مركز الرسول صلى الله عليه وسلم للتحقيق والنشر	القانون	السيد محمد الحسين الشيرازى	6
1976	الأسكندرية	جامعة الأسكندرية	المدخل للعلوم القانونية	توفيق حسن فرح	7

1967	القاهرة	دار الفكر العربى	أصول الفكر والنظريات والمذاهب السياسية الكبرى	ثروت بدوى	8
1986	القاهرة	دار النهضة العربية	مبادئ القانون الدولى العام	جعفر عبد السلام	9
1993	بيروت	دار عويدات الدولية	دراسات فى المنظمات الدولية العاملة فى جنيف	هشام حمدان	10
1987	القاهرة	دار النهضة العربية	القانون الدولى العام	أحمد سلطان /عائشة راغب/صلاح الدين راغب	11
1957	القاهرة	جامعة القاهرة	مبادئ القانون	حمدى عبد الرحمن	12
1959	القاهرة	دار المعارف	أصول القانون	حسن كيرة	13
بدون	القاهرة	جامعة القاهرة	نظرة على العلاقات الدولية فى القرن العشرين صعود وانهايار التنظيم الدولى الحكومى	حسن نافعة	14
1985	القاهرة	دار العلم للملايين	علم السياسة	حسن مصعب	15

2002	القاهرة	مكتبة الشروق الدولية	التنظيم الدولي	حسن نافعة ومحمد شوقي عبد العال	16
1962	بدون	مكتبة النهضة العربية	النظم الإسلامية	حسن ابراهيم	17
1964	بغداد	بدون	القانون الدولي العام	حسن الجلبى	18
1997	القاهرة	دار النهضة العربية	التدخل الأتسانی	حسام أحمد هنداوى	19
2004	القاهرة	دار النهضة العربية	دراسة فقهية وتطبيقية فى ضوء قواعد القانون الدولى	حسام حسن حسان	20
2006	الخرطوم	مطبعة ايمان للطباعة والنشر	السيادة فى القانون الدولى	خالد حسين محمد خير الله	21
1949	القاهرة	مكتبة وهبة	مبادئ القانون الدستورى	خيرى عيسى	22
1991	بغداد	بدون	الوسيط فى التنظيم الدولى	خليل اسماعيل الحيثى	23
1994	الخرطوم	جامعة النيلين	المدخل للعلوم القانونية	محمد الشيخ عمر	24
1998	الأسكندرية	مطبعة جامعة	القانون الجوى والملاحة	محمد فريد العرينى وجمال	25

		الأسكندرية	الجوية	وفاء محمدين	
1943	القاهرة	مكتبة وهبة	مبادئ العلوم القانونية	محمد على عرفة	26
1954	القاهرة	جامعة القاهرة	دروس فى نظرية القاعدة القانونية	محمود جمال الدين زكى	27
1971	الأسكندرية	منشأة المعارف	الأحكام العامة فى قانون الأمم	محمد طلعت الغنىمى	28
1973	القاهرة	دار الفكر العربى	التنظيم الدولى بين النظرية والتطبيق	محمد عزيز شكرى	29
1969	القاهرة	دار الفكر العربى	المبادئ الدستورية العامة والنظم السياسية	محمد كامل كيلة	30
1992	القاهرة	دار المعارف	من الحريات الى التحرر	محمد عزيز الحنانى	31
1970	القاهرة	مكتبة وهبى	النظام الدستورى فى الاسلام	مصطفى وصفى	32
1969	بيروت	دار النهضة	النظم السياسية الدولة والحكومة	محمد كامل كيلة	33
2000	القاهرة	مجموعة النيل العربية	العولمة مقدمة فى فكر واققتصاد وادارة عصر اللدولة	محمد الحسن الحنيرى	34

1985	القاهرة	دار النهضة العربية	النظم السياسية والقانون الدستورى	محسن خليل	35
2000	بدون	دار الكتب العلمية	الأصول العامة للقانون	محمد السيد عمران	36
1995	الأسكندرية	منشأة المعارف	أصول القانون الدولى العام	محمد سلمى عبد الحميد	37
1983	القاهرة	مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر	القانون الدولى العام	محمود سامى جنينة	38
1985	القاهرة	دار النهضة العربية	الأمن القومى والأمن الجماعى الدولى	محمود شوقى	39
1964	القاهرة	جامعة الدول العربية دار المعرفة	نظام الحكم فى الإسلام	محمد يوسف موسى	40
1999	القاهرة	دار النهضة العربية	المدخل للعلوم القانونية	مرقص سليمان	41
1979	القاهرة	دار النهضة العربية	دروس فى المدخل للعلوم القانونية	نعمان خليل جمعة	42
بدون	القاهرة	دار النهضة العربية	النظرية العامة للقواعد الأمرة فى النظام	سليمان عبد المجيد	43

			القانونى الدولى		
1952	القاهرة	جامعة القاهرة	المدخل للعلوم القانونية	سليمان مرقص	44
1995	الخرطوم	جامعة النيلين	المدخل للعلوم لقانونية	شريف الشيخ ادريس	45
1962	الأسكندرية	مطبعة جامعة الأسكندرية	المدخل لدراسة القانون	شمس الدين الوكيل	46
1955	القاهرة	مطبعة القاهرة	نظرية أعمال السيادة	عبد الفتاح ساير	47
بدون	الدر البضاء	دار الكتب	القانون الدستورى والمؤسسات السياسية	عبد الهادى أبو طالب	48
1994	دمشق	دار الحصاد للنشر والتوزيع	السيادة	عبد الهادى عباس	49
1989	الأردن	مكتبة المنار	السيادة فى الإسلام	عارف أبو عيد	50
1956	القاهرة	مطبعة القاهرة	القانون الدستورى	عثمان خليل عثمان	51
1959	القاهرة	دار المعارف	الوجيز فى النظريات والأنظمة السياسية	عبد الحميد متولى	52
1959	القاهرة	جامعة القاهرة	نظرية القانون	عبد الفتاح عبد الباقي	53

1992	الأسكندرية	الدار الجامعية	تأريخ النظم الاجتماعية والقانونية	عبد الحميد الحفناوى وأحمد ابراهيم حسين	54
2010	مصر	دار الكتب القانونية المحلة الكبرى	السيادة فى ضوء القانون الدولى المعاصر	عثمان على الرواندوزى	55
1952	بغداد	مطبعة المعارف	مذكرات فى القانون الدولى	عبد الحسين القطيفى	56
1963	القاهرة	جامعة القاهرة	أبحاث التأريخ العام للقانون	على بدوى	57
1959	القاهرة	جامعة القاهرة	المدخل للعلوم القانونية	عبد المنعم البدر اوى	58
1997	بدون	بدون	النظم السياسية	عبد العظيم عبد السلام و محمد جمال عثمان	59
1996	القاهرة	دار المعارف	مبادئ نظام الحكم فى الإسلام	عبد الحميد متولى	60
1952	القاهرة	مطبعة مصر	الإسلام وأصول الحكم	على عبد الرازق	61
1971	الأسكندرية	منشأة المعارف	القانون الدولى العام	على صادق أبو هيف	62

2003	القاهرة	أبتراك للطباعة والنشر	المنظمات الإقليمية والدولية والمتخصصة	على يوسف الشكرى	63
1984	القاهرة	مكتبة وهبة	الدولة والسيادة فى الفقه الاسلامى	فتحى عبد الكريم	64
1984	القاهرة	دار النهضة العربية	قانون التنظيم الدولى	صلاح الدين عامر	65
1995	القاهرة	دار النهضة العربية	مقدمة فى القانون الدولى العام	صلاح الدين عامر	66
1959	القاهرة	جامعة القاهرة	مبادئ تأريخ القانون	صوفى أبو طالب	67
1992	القاهرة	بدون	نظرية السيادة وأثرها على شرعية الأنظمة الوضعية	صلاح الصاوى	68
1975	بغداد	مطبعة الأرشاد	دراسة فى المنظمات الدولية	صالح جواد الكاظم	69
1996	القاهرة	مطبعة القاهرة	المنظمات الدولية فى القانون الدولى والفكر الاسلامى	صلاح شلبى عبد البديع	70
1995	القاهرة	دار النهضة العربية	مقدمة فى القانون الدولى العام	صلاح الدين عامر	71

2003	الرياض	مطبعة العبيكان	ميثاق العولمة	روبرت جاكسون	72
2005	القاهرة	مطبعة القاهرة	الأمم المتحدة بين الألغاء والأبقاء	رجب عبد المنعم متولى	73

مراجع باللغة الأجنبية :

- 1- Leater Pacht H. International Law. London. 1977.
- 2- Ragini M. S. United Nations and Domestic Jurisdiction . 1961.
- 3- Stroke. J. G. Introduction to International Law. London. 1976.
- 4- Brown Lie. The Principle of Public international. Law. London. 1979.
- 5- Timothy Hilier. Principles of Public International Law. London. 1999.
- 6- Anthony G. Meger. Globalization & the nations slatt. Cambredge. 1990.
- 7- Susan Strange. The Erosion of the State. Cambredge. 1991.
- 8- Meron T. Common Rights in gentil Grotuss & Suraes. A. I. LL. 1991.
- 9- Kalesn. The Law of the United Nations. London. Stevew&sons. 1951.
- 10- Ruwantissa I. R. A Deyratne , Aviation in crisis , London , Ashgate publishi ltd., 2002.

- 11- Doganis R. The Airline Business.Routledge. London.& New York.2001.
- 12- Rigas Doganis . Flying off Course.HarperCollines. Routledge London.second edition1991.
- 13- John G.Wenseveen . Air Transportation .Ashgate Publishing co.Burdington USA.2007.
- 14- Peter Belobaba.The Global Airlines Industry.2009.John Willy & Sons LTD.ISBN.Chichester.U.K.
- 15- Gerard Cas. Les sources du Droit de transports.Paris. L.G.D.J. 1964.
- 16- Fizgerald. The Development of International Rules concerning **offences** and certain other acts committed on board aircraft . Annuaire candiende Droit international .V. 1. 1963.Tome I.
- 17-Duane W.Freer. La conference de Checago 1944.O.A.C.I. 1968. 6 parte.
- 18- Wegerdete, La reglemenatation international de la navigation aeriene.R.A.I .1933.
- 19- Latchford ,Habana convention on commercial aviation. 1932. 2 J.A.I
- 20- R, Malezieux . Essia sur le Caraceteres et sur la nature du driot aerien.R.F.D.A.1984..
- 21- Professor Chauveau. Droit Aerien. Paris. 1951.
- 22- Amrosini. Corsr. Di Diritto Aeronautique.V 1

23- R. Saint Alary. Le Droit Arien. Paris 1955.

الرسائل الجامعية:

السنة	مكان النشر	دار النشر	اسم المرجع	اسم المؤلف	الرقم
1952	بدون	جامعة فؤاد	أعمال السيادة فى القانون المصرى	حافظ هريدى	1

			رسالة دكتوراة		
1974	بدون	جامعة عين شمس	المعاملة بالمثل في القانون الجنائي المصرى رسالة دكتوراة	محمد بهاء الدين محمد	2
2011	بدون	جامعة دمشق	السيادة في ظل الحماية الدولية لحقوق الإنسان رسالة دكتوراة	ماجد عمران	3
2012	بدون	جامعة شندى	أثر حقوق الإنسان على مبدأ السيادة رسالة دكتوراة	محمود على أوشيك	4
1984	بدون	جامعة عين شمس	سيادة الأمة وموقف الأسلام منها رسالة دكتوراة	منصور صالح العوامة	5
2014	الخرطوم	جامعة شندى	الحماية الدولية لحقوق الإنسان وأثرها على السيادة رسالة دكتوراة	معتز فضل فضل الله محمد	6

2001	بدون	جامعة القاهرة	أحكام القضاء الدولي ودوره فى ارساء قواعد العرف الدولي رسالة دكتوراة	عبد الكريم خليفة	7
2006	الخرطوم	مطبعة ايمان	السيادة فى القانون الدولى بين الأبعاد القانونية والسياسية	خالد حسين محمد	8
2009	الخرطوم	جامعة الزعيم الأزهرى	حقوق الإنسان وعلاقتها بالسيادة رسالة ماجستير	معتز فضل فضل الله أحمد	9

مواقع الأترنت (الشبكة الدولية) :

www.wikipidia-1

الموسوعة الأليكترونية الحرة

www.Hu.Un.HR.com

2- الموقع الرسمى لمفوضية حقوق لأنسان

www.moqatel.com

3- موقع مقاتل فى الصحراء

www.almaany.com

4- موقع المعانى

www.library.islamweb.net/hadeth-5

موسوعة الحديث

www.unn.edu/human_r/s-rarb/htni

6- موقع جامعة منيسوتا

www.icj.org/homepage/ar/uncourt.pbp 7- موقع محكمة العدل الدولية

www.aljazeera.net 8-

موقع الجزيرة نت

www.islamonline.net

9- موقع اسلام أون لاين

www.un.org 10-

الموقع الرسمي للأمم المتحدة

فهرس المعاهدات والاتفاقيات والمواثيق الدولية :

السنة	اسم المعاهدة أو الاتفاقية أو الميثاق
1919م	1- اتفاقية باريس
1944م	2- اتفاقية شيكاغو
1928م	3- اتفاقية هافانا

1971م	4- بروتوكول نيويورك المعدل لاتفاقية شيكاغو
1984م	5- بروتوكول مونتريال المعدل لاتفاقية شيكاغو
1929م	6- اتفاقية وارسو
1963م	7- بروتوكول لاهاي المعدل لاتفاقية وارسو
1971م	8- بروتوكول جوتيمالا المعدل لاتفاقية وارسو
1999م	9- اتفاقية مونتريال
1933م	10- اتفاقية روما
1938م	11- البرتوكول المكمل لاتفاقية روما
1948م	12- اتفاقية جنيف
1962م	13- اتفاقية طوكيو
1970م	14- اتفاقية لاهاي
1971م	15- اتفاقية مونتريال
1945م	16- ميثاق الأمم المتحدة بسان فرانسيسكو
1969م	17- اتفاقية فيينا للمعاهدات
1969م	18- معاهدة لاتران

1856م	19- معاهدة باريس لإنهاء حرب القرم
1815م	20- اتفاقية فيينا
1974م	21- اتفاق البريد العالمي
1999م	22- اتفاق لاهاي
1920م	23- اتفاق عصبة الأمم
1954م	24- معاهدة الجلاء عن مصر
1946م	25- اتفاقية برامودا الأولى لتحرير الأجواء
1977م	26- اتفاقية برامودا الثانية لتحرير الأجواء
1979م	27- اتفاقية تحرير الأجواء الأمريكية وبعض الدول الأوروبية
1992م	28- اتفاقية تحرير الأجواء الأمريكية الهولندية
1966م	29- اتفاقية تحرير أجواء دول الكاريبي
1998م	30- اتفاقية تحرير أجواء دول أمريكا الجنوبية
1998م	31- اتفاقية تحرير أجواء كومبوديا ومينامار وفيتنام
2004م	32- اتفاقية تحرير الأجواء بين الدول العربية
1997م	33- اتفاق تحرير أجواء دول غرب أفريقيا

1999م	34- اتفاقية تحرير أجواء دول الكوميسا
1999م	35- اتفاقية مليات
1999م	36- اتفاقية ياموسوكرو
1987م	37- الاتفاقية البريطانية الكندية لتحرير الأجواء

فهرس التشريعات : -

أولا : التشريعات الوطنية :

السنة	التشريع
1973م	1- الدستور السودانى
1985م	2- الدستور السودانى
1998م	3- الدستور السودانى

1999م	4- قانون الطيران المدني السوداني
2000م	5- لائحة الملاحة الجوية السودانية
1976م	6- لائحة الملاحة الجوية الأردنية
2005م	7- الدستور الأنتقالى
2009م	8- قانون المنافسة ومنع الأحتكار
2010م	9- قانون تنظيم الطيران المدني
2010م	10- قانون سلامة الطيران
2010م	11- اللوائح الصادرة بموجب قانون الطيران المدني

ثانيا : التشريعات الأجنبية :

1776م	1- الدستور الأمريكى
1791م	2- الدستور الفرنسى

دوريات وصحف :

1- أحمد الرشيدى. الوظيفة الأنسانية لمحكمة العدل الدولية. الهيئة المصرية العامة

للكتاب.1993م،

2- أحمد الرشيدى.المنظمات الإقليمية الدولية.مركز دراسات الوحدة العربية.1996م.

3- أحمد الرشيدى.بعض الاتجاهات الجديدة لدراسة القانون الدولى العام.المجلة المصرية للقانون الدولى العام..2000م.

4- أحمد الرشيدى.التطورات الدولية الراهنة ومفهوم السيادة الوطنية.مركز البحوث والدراساتالسياسية.القاهرة.1994م.

5- حسن مكاوى.أبعاد العولمة واعادة هيكلة وسائل الأعلام.مجلة البحوث والدراسات العربية.العدد 31.1999م.

6- على الدين هلال.ادارة شئون الدواة والمجتمع.مركز دراسات واستشارات الإدارة العامة.القاهرة.2001م.

7- عز الدين فودة.الضمانات الدولية لحقوق الإنسان.المجلة المصرية للقانون الدولى.مجلد رقم 50.1964م.

8- فاروق محمد الأباضيرى.تطور التشريعات العربية فى مواجهة العولمة.الأهرام.2001م.

9- محمد عابد الجابرى.قضايا الفكر المعاصر.مركز دراسات الوحدة العربية.بيروت.1997م.

كتب التفسير :

المؤلف	المرجع
الجصاص	1- أحكام القرآن
للقرطبي	2- تفسير القرطبي
للزمخشري	3- تفسير الكشاف
للطبري	4- تفسير الطبري
للأمام الشوكاني	5- فتح القدير
سيد قطب	6- في ظلال القرآن

كتب الحديث وشروحه :

المؤلف	الكتاب
للترمذي	1- سنن الترمذي
للأمام مسلم	2- صحيح مسلم
للبخاري	3- صحيح البخاري
لأبي داؤود	4- سنن أبو داؤود

5- فتح البارى شرح صحيح البخارى	لأبن حجر العسقلانى
6- شرح صحيح مسلم	شرح النووى
7- نيل الأوطار	للشوكانى

كتب العقيدة :

اسم المؤلف	اسم الكتاب
للشهرستانى	1- نهاية الأقدام فى علم الكلام
لعقد الدين عبد الرحمن	2- المواقف فى علوم الكلام
عبد القادر البغدادى	3- أصول الدين

المؤلف	اسم المرجع
فتحى عبد الكريم	1- الدولة والسيادة فى الفقه الإسلامى
الأمام الغزالى	2- أحياء علوم الدين
لأبن تيمية	3- مجمع الفتاوى
للماوردى	4- الأحكام السلطانية

للأشعري	5- مقالات الأسلاميين واختلاف المسلمين
لأبي يوسف	6- الخرج
عبد العزيز البدوي	7- الأسلام بين العلماء والحكام
علي عبد الرازق	8- الأسلام وأصول الحكم
للقدفشري	9- معالم الخلافة
لأبي الأزرق	10- بدائع الملك
للشيرازي	11- المهذب
للسيوطي	12- تاريخ الخلفاء
لأبن حزم الظاهري	13- المحلى

كتب الفقه :

كتب السيرة :

لأبن هشام	1- السيرة النبوية
لأبي الجوزي	2- سيرة عمر

كتب اللغة العربية :

1- المصباح المنير	لأحمد بن محمد الفيومي
2- مختار الصحاح	لعمر بن أبي بكر الرازي
3- لسان العرب	لأبن منظور

فهرس الموضوعات :

ب	الآية القرآنية
ج	أهداء
د	شكر وتقدير
هـ	مستخلص البحث عربى
و	مستخلص البحث انجليزى

مقدمة	ز - م
الفصل الأول : مرحلة ما قبل تنظيم قواعد النقل الجوي وتوحيدها	
المبحث الأول:القانون الجوي	3
المطلب الأول:تعريف القانون الجوي ونشأته	4
المطلب الثاني:مصادر القانون الجوي	7
الفرع الأول الأنفاقيات الدولية	7
الفرع الثاني:الفقه وأحكام القضاء	25
الفرع الثالث: التشريعات الوطنية	26
المبحث الثاني:سمات القانون الجوي	28
المطلب الأول:حداثه القانون الجوي	28
المطلب الثاني:الطابع الدولي للقانون الجوي	29
المطلب الثالث:الطابع التنظيمي الأمر للقانون الجوي	30
المطلب الرابع:ذاتية القانون الجوي	30
المبحث الثالث:العلاقة بين القانون الجوي وبعض القوانين الأخرى	34
المطلب الأول:القانون العام والقانون الخاص	34

34	الفرع الأول: القانون الخاص وفروعه
38	الفرع الثاني: القانون الخاص والقانون العام
44	الفرع الثالث: القانون العام ومبادئ الشريعة الإسلامية
46	الفرع الثالث: القانون البحري
49	المبحث الرابع: موضوع القانون الجوي (الطائرة)
49	المطلب الأول: اختراع الطائرة
52	المطلب الثاني: تطور صناعة الطائرات
53	المطلب الثالث: مستقبل صناعة الطائرات
الفصل الثاني : المعاهدات الدولية 56	
56	المبحث الأول: تعريف المعاهدة
58	المطلب الأول: تعريف المعاهدة وخصائصها
61	المطلب الثاني: أنواع المعاهدات
61	الفرع الأول: تصنيف المعاهدات من حيث عدد الأطراف
62	الفرع الثاني: تصنيف المعاهدات من حيث الطبيعة
63	الفرع الثالث: تصنيف المعاهدات من حيث اجراءات الأبرام

65	المطلب الثالث:شروط انعقاد المعاهدة
65	الفرع الأول:الأهلية
65	الفرع الثاني:الرضا
68	الفرع الثالث:المحل
70	المبحث الثاني:ابرام المعاهدات وآثارها
70	المطلب الأول:اجراءات ابرام المعاهدة
70	الفرع الأول:المفاوضة
71	الفرع الثاني:تحرير المعاهدة
72	الفرع الثالث:التوقيع
73	الفرع الرابع:التصديق
74	الفرع الخامس:التحفظات
75	الفرع السادس:التسجيل والنشر
76	المطلب الثاني:آثار المعاهدة
87	المبحث الثالث:تعديل وانهاء المعاهدة
87	المطلب الأول:تعديل المعاهد

87	الفرع الأول:المبادئ العامة لإنهاء المعاهدة
87	الفرع الثانى:تعديل المعاهدات الثنائية
89	الفرع الثالث:تعديل المعاهدات الجماعية
90	المطلب الثانى:انهاء العمل بالمعاهدة
97	الفرع الأول:تعريف المعاهدة ومشروعيتها فى الإسلام
98	الفرع الثانى:الأدلة الشرعية
99	الفرع الثالث:الوفاء بالمعاهدات
الفصل الثالث : النظام القانونى لأستخدام الفضاء الجوى وفقا لاتفاقية شيكاغو 1944م	
103	المبحث الاول :قواعد استخدام الجو ومبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوى وفقا لاتفاقية شيكاغو لسنة 1944م
103	المطلب الأول:مبدأ سيادة الدولة على اقليمها الجوى
109	الفرع الأول:حريات الطيران كقيود على مبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوى
110	الفرع الثانى:فكرة الخطوط الجوية المنتظمة وغير المنتظمة كأساس لتحديد نطاق الحريات

111	المطلب الأول: حريات الجو
112	الفرع الأول: الحريات الفنية
114	الفرع الثاني: الحريات التجارية
117	المبحث الثاني: منظمة الطيران المدني الدولي
117	المطلب الأول: نشأة المنظمة ونظامها
117	الفرع الأول: نشأة المنظمة
120	الفرع الثاني: مؤتمر شيكاغو لسنة 1944م
123	الفرع الثالث: اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م
132	المطلب الثاني: أهداف وهيكل المنظمة
132	الفرع الأول: أهداف وشكل المنظمة
133	الفرع الثاني: الجمعية العمومية
137	الفرع الثالث: اللجان الثانوية التابعة لمجلس المنظمة
139	الفرع الرابع: سكرتارية المنظمة
140	الفرع الخامس: الشخصية القانونية للمنظمة
141	الفرع السادس: العلاقة بين منظمة الطيران المدني الدولي والمنظمات

	الأخرى
142	المطلب الثالث: أعمال منظمة الطيران المدني الدولي والقيمة القانونية لقراراتها
142	الفرع الأول: أعمال المنظمة
146	الفرع الثاني: دور المنظمة في مجال تسهيلات النقل الجوي
الفصل الرابع : تحرير الأجواء	
157	المبحث الأول: تعريف الأجواء المفتوحة
158	المطلب الأول: تعريف الأجواء المفتوحة
160	الفرع الأول: تعريف الأجواء المفتوحة لغة
161	الفرع الثاني: تعريف الأجواء المفتوحة اصطلاحاً
164	المبحث الثاني: الأدوات التنظيمية للنقل الجوي وسياسة التحرير
165	الفرع الأول: التنظيم الحكومي
168	الفرع الثاني: التنظيم اللاحكومي
172	الفرع الثالث: إعادة التنظيم
198	المبحث الثاني: تجارب تحرير الأجواء الدولية والأقليمية

198	المطلب الأول:التجربة الدولية
198	الفرع الأول:تحرير الأجواء بين أمريكا وأوروبا
201	الفرع الثانى:تحرير الأجواء بين الدول العربية (اتفاقية دمشق لسنة 2005م)
202	الفرع الثالث:تحرير الأجواء الأفريقية (اتفاقية ياموسوكرو)
204	المطلب الثانى: تحرير الأجواء فى السودان
204	الفرع الأول:تنظيم النقل الجوى فى السودان واستراتيجية تحرير الأجواء
213	الفرع الثانى:اتفاقيات تحرير الأجواء بين السودان والدول الأخرى
215	الفرع الثالث:أثر تحرير الأجواء فى السودان
219	الفرع الرابع:تحرير الأجواء فى الشريعة الإسلامية
223	الخاتمة
223	النتائج
225	التوصيات
226	فهرس الآيات القرآنية

228	فهرس الأحاديث النوية الشريفة
229	فهرس ترجمة الأعلام
230	فهرس المراجع والمصادر
238	المراجع باللغة الأجنبية
241	الرسائل الجامعية
243	مواقع الأنترنت
244	المعاهدات والاتفاقيات والمواثيق الدولية
247	التشريعات الوطنية
248	التشريعات الأجنبية
248	الدوريات والصحف
249	كتب التفسير
250	كتب الحديث
250	كتب العقيدة
252	كتب الفقه
252	كتب السيرة

252	كتب اللغة العربية
253	فهرس الموضوعات

