

الموجز

**سنتناول في هذه المحاضرة التعريف بالقانون
الجوي وخصائصه، واستقلاله، ومصادره وأنواع
النقل الجوي.**

المبحث الأول : التعريف بالقانون الجوي^(١)

بالنظر لحدائثة ظهور القانون الجوي فقد اختلفت آراء الفقه في تحديد مفهومه، وبرز بهذا الشأن اتجاهان دعا أولهما إلى التوسع في مفهوم هذه القانون، بينما تمسك الاتجاه الثاني بوجوب التضييق في تعريف القانون المذكور. ونبين كلا الاتجاهين تباعاً في مطلبين نخصص أولهما للاتجاه الموسع، بينما نبين في الثاني الاتجاه الضيق.

المطلب الأول: الاتجاه الموسع

ذهبت بعض آراء الفقه إلى التوسع في تحديد المقصود بالقانون الجوي والموضوعات التي ينظمها، إذ عرّفه البعض بأنه " مجموعة القواعد القانونية الناشئة عن استخدام الجو "^(٢). أو " التي تنظم البيئة الجوية واستغلالها "^(٣). أو " مجموعة القواعد المنظمة لاستخدام البيئة الجوية "^(٤). ويبدو من التعاريف المتقدمة أن قواعد القانون الجوي هي ليست قاصرة على المسائل المتعلقة بالملاحة الجوية – أي الناشئة عن استغلال الطائرة واستخدامها – وإنما هي تتسع

(١) ظهر مصطلح القانون الجوي " Droit aerien " لأول مرة عندما أنشأت في باريس عام ١٩٠٩ المدرسة العليا للطيران، وظلت هذه التسمية عنواناً لمعظم المؤلفات أو المجالات المتعلقة بالقانون المذكور. يُنظر: الدكتور محمد فريد العريني، القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٧، ص ٣. بينما نادى آراء أخرى باصطلاح قانون الطيران المدني بوصفه مرادفاً لاصطلاح القانون الجوي. يُنظر: الدكتور محمود مختار بريري. الدكتور عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٧، ص ١٤. وكذلك نادى البعض باصطلاح قانون الطيران التجاري بوصفه القانون الذي ينظم الأحكام المتعلقة بالنشاط الإنساني في الغلاف الجوي حيث أداته الرئيسة الطائرة، وإذا كان هذا الاصطلاح لا يغطي كافة الأبحاث العلمية، إلا أن هذه الأنشطة على أهميتها تبدو هامشية بالمقارنة مع استخدام الطائرة في الأنشطة التجارية. يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، دون ذكر سنة النشر، ص ٨-٩.

(٢) الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، مكتبة الجلاء، المنصورة، دون ذكر تاريخ النشر، ص ٥.

(٣) الدكتور محمد فريد العريني، مصدر سبق ذكره، ص ٤.

(٤) الدكتور أكرم ياملكي، القانون الجوي العام والخاص، منشورات جامعة جيهان، أربيل - إقليم كردستان - العراق، الطبعة الأولى، ٢٠١٤، ص ٧.

لتشمل العلاقات القانونية كافة الناشئة عن استخدام البيئة الجوية، كتلك المتعلقة بالاتصالات السلكية واللاسلكية والرادار والأرصاد الجوية وأبحاث الفضاء، وكافة صور الاستغلال المتعلقة بالبيئة الجوية التي كشف عنها العلم، أو التي سيكشف عنها مستقبلاً^(٥).

وقد انتقد هذا الاتجاه لأنه يؤدي إلى التوسع في مفهوم القانون الجوي إلى الحد الذي يتعذر معه وضع الحدود الفاصلة بين هذا القانون وقانون الفضاء^(٦). وكذلك لأنه سيدخل في نطاق تطبيقه المسائل المتعلقة بالاستخدامات العسكرية والعلمية للجو^(٧).

المطلب الثاني: الاتجاه الضيق

ذهبت بعض الآراء إلى وجوب التضييق في تعريف القانون الجوي وذلك بقصره على " القواعد القانونية المنظمة للملاحة الجوية واستخدام الطائرات وكذلك العلاقات التي تتولد عن ذلك"^(٨). أو " القانون الذي ينظم الملاحة الجوية والعلاقات التي تنشأ بسببها، سواء أكانت خاصة بالطائرة أم بعناصر الملاحة الجوية وأجهزتها في وقت السلم"^(٩). ويبدو مما تقدم أن هذا الاتجاه يقصر نطاق تطبيق القانون الجوي على الموضوعات المتعلقة بالملاحة الجوية، وأداتها الرئيسية المتمثلة بالطائرة وما يتصل بنظامها القانوني من أحكام كتلك المتعلقة بملكيته وتسجيلها والتصرفات الواردة عليها من بيع أو رهن أو تأمين. فضلاً عن القواعد المتعلقة بأشخاص الملاحة الجوية وأغراضها وحوادثها^(١٠). ومن ثم فإنه ينبغي أن يستبعد من نطاق تطبيق القانون الجوي القواعد المتعلقة باستغلال البيئة الجوية خارج إطار الملاحة الجوية، كاستغلالها في حقل الاتصالات السلكية واللاسلكية والأرصاد الجوية والموجات الإذاعية والرادارية وأبحاث

(٥) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٦-٧.

(٦) يُنظر: الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد عمر، مصدر سبق ذكره، ص ١٣.

(٧) الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٥.

(٨) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٧.

(٩) الدكتور طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى، ١٩٩٧، ص ١٠.

(١٠) يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٧، الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد عمر، مصدر سبق ذكره، ص ١٤.

الفضاء^(١١). ومع ذلك فقد ذهب البعض إلى أن التعريف المتقدم يتضمن توسعاً في تحديد مفهوم القانون الجوي وذلك لأن تحديد نطاق هذا القانون بالمسائل المتعلقة بالملاحة الجوية واستخدام الطائرات سيؤدي إلى اتساع نطاق تطبيق القانون الجوي ليشمل المسائل المتعلقة باستخدام الطائرة للأغراض الحربية ضمن نطاقه، وهذا ما لا يمكن القبول به^(١٢).

وإزاء ما تقدم فإنه يبدو من الضروري وضع تعريف للقانون الجوي يحدد نطاق تطبيقه والموضوعات التي ينظمها، وتلك التي ينبغي استبعادها من نطاق تطبيقه، والتي من الممكن أن تنظمها قواعد قانونية أخرى. وبناء على ذلك فقد ذهب البعض من الفقه إلى تعريف القانون الجوي بأنه " مجموعة القواعد التي تنظم الملاحة الجوية واستخدام الطائرة في النشاط الخاص"^(١٣). أو " ذلك الفرع من فروع القانون الذي يهتم بتنظيم الملاحة الجوية واستخدام الطائرات وما يترتب عليها من علاقات في غير الأغراض الحربية"^(١٤).

ووفقاً للتعريف المتقدمة فإنه ينبغي أن يستبعد من نطاق تطبيق القانون الجوي الموضوعات الآتية :

أولاً: الاستخدامات الحربية للطائرة، إذ يمكن بحث هذه الاستخدامات ضمن نطاق القواعد المتعلقة بقانون الحرب الذي يعد أحد موضوعات القانون الدولي العام.

ثانياً: استخدام الطائرات ومركبات الفضاء لغزو الفضاء الجوي والقيام بالبحوث العلمية وما يتصل بها من استخدامات.

ثالثاً: القواعد ذات الصلة بقواعد القانون العام، كالقواعد الجنائية أو الإدارية أو الدولية^(١٥).

(١١) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد عمر، مصدر سبق ذكره، ص ١٣.

(١٢) الدكتور محمود مختار بريدي، الدكتور عمر فؤاد عمر، مصدر سبق ذكره، ص ١٤.

(١٣) يُنظر: الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٥.

(١٤) الدكتور محمود مختار بريدي، الدكتور عمر فؤاد عمر، مصدر سبق ذكره، ص ١٤.

(١٥) الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٦.

وهكذا نخلص إلى أن قواعد القانون الجوي ستقتصر على كل استخدام للطائرة في الأنشطة المدنية أو التجارية، وما يتصل بها من معاملات تنظمها قواعد القانون الخاص، ويستبعد ما عداها من استخدامات أخرى^(١٦).

المبحث الثاني: خصائص القانون الجوي

لل قانون الجوي خصائص معينة ينفرد بها عن باقي فروع القانون، كما أن له خصائص مشتركة يشترك بها مع باقي فروع القانون الأخرى. وتتمثل هذه الخصائص بحدثة نشأته (مطلب أول)، وصبغته التنظيمية (مطلب ثان)، وطبيعته الدولية (مطلب ثالث)، ومضمونه المتغير (مطلب رابع). ونبين هذه الخصائص تباعاً.

المطلب الأول: حداثة نشأة القانون الجوي

ارتبط ظهور القانون الجوي بظهور الطائرة، ولما كانت هذه الأخيرة هي من المخترعات الحديثة^(١٧) بالمقارنة مع بعض وسائل النقل الأخرى، لذا فقد تميز القانون الجوي بكونه حديث النشأة بالمقارنة مع القواعد القانونية التي تنظم نشاط النقل بالوسائل الأخرى المعروفة. كالنقل النهري^(١٨) أو النقل البحري الذي نشأت قواعده منذ مدة بعيدة^(١٩). وقد ترتب على حداثة نشأة

^(١٦) المصدر نفسه، ص ٦.

^(١٧) في تاريخ ظهور الطائرة والمحاولات التي بذلها الإنسان من الناحية التاريخية في التحليق في الجو. يُنظر: الدكتور أكرم ياملكي، مصدر سبق ذكره، ص ١٤-٢٢.

^(١٨) فعلى سبيل المثال فقد نظمت المادتان ٢٣٦-٢٣٧ من قانون حمورابي المسؤولية الناشئة عن غرق السفينة المؤجرة أو فقدانها نتيجة إهمال الملاح المستأجر، إذ عليه أن يعرض مالك السفينة بسفينة أخرى. وكذلك إذا كانت محملة بالبضائع وتسبب الملاح في إغراقها وفقدان البضائع المحملة عليها فعلى الملاح تعويض مالك البضائع عما فقده من أموال ٠٠٠. يُنظر: الدكتور عامر سليمان، القانون في العراق القديم، مطبعة جامعة الموصل، ١٩٧٧، ص ٢٦٩.

^(١٩) فالقانون البحري بالغ القدم، إذ ظهرت قواعده منذ الوقت الذي جرؤ الإنسان على ركوب البحر منذ قرون عديدة قبل الميلاد. فعلى سبيل المثال فقد عرف الفينيقيون منذ أكثر من إحدى عشر قبل الميلاد نظام الخسارة العمومية الذي بمقتضاه يتم رمي جزء من البضاعة في البحر لإنقاذ السفينة وباقي حمولتها مما يتهدها من مخاطر، ثم توزيع الخسارة على من استعاد من إنقاذها من أصحاب البضائع ومالك السفينة. يُنظر: الدكتور علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٧٥، ص ٨-٩.

القانون الجوي انعدام أي دور للعرف في نشأة قواعده، ويعد التشريع المصدر الأساس لقواعده^(٢٠).

المطلب الثاني: الصبغة التنظيمية للقانون الجوي

تتميز قواعد القانون الجوي بصبغة تنظيمية لائحية أمره، فعلى الصعيد الدولي فقد تضافرت الجهود الدولية لوضع قواعد موحدة تنظم نشاط النقل الجوي، وكذلك تدخل المشرع الوطني لوضع قواعد تنظم هذا النشاط^(٢١). ومن ذلك وضع القواعد القانونية التي تبين الشروط اللازمة لصناعة وتجهيز المركبات الهوائية والمواصفات المطلوبة فيها^(٢٢). وكذلك شروط إنشاء المطارات ومواصفاتها الفنية وأوضاعها القياسية وإدارتها ومراقبة الملاحة الجوية وأدائها الطائرة، ومدى صلاحيتها للطيران وأهلية وصلاحيه القائمين على تشغيلها^(٢٣). ومن ثم فقد تميزت قواعد القانون الجوي بالصبغة الأمرة وندرة القواعد المفسرة^(٢٤). وذلك لاعتبارات كثيرة أهمها تأمين سلامة نشاط النقل الجوي والحد من مخاطره التي تمس سلامة الأشخاص أو سيادة الدولة وأمنها. ومن الأمثلة على القوانين الوطنية التي نظمت الملاحة الجوية، قانون الملاحة الجوية العراقي رقم ٤١ لسنة ١٩٣٩، وكذلك قانون الطيران المدني رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ الذي ألغى القانون المذكور.

المطلب الثالث: الطبيعة الدولية للقانون الجوي

تميزت قواعد القانون الجوي بطبيعتها الدولية، وذلك لأن الأداة المستخدمة في تنفيذ النقل الجوي، وهي الطائرة، يتطلب عملها أن تجوب أجواء دولية عديدة لا يقف حائلاً دونها الحدود السياسية والجغرافية للدول^(٢٥). وقد ترتب على ذلك أن التنظيم الدولي لشؤون الطيران هو أسبق

(٢٠) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١٠.

(٢١) الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور محمد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠١، ص ٤٢٧.

(٢٢) الدكتور علي البارودي، الدكتور محمود فريد العريني، الدكتور محمد الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٤٢٧.

(٢٣) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١١.

(٢٤) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ١٦.

(٢٥) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١١.

من التنظيم الوطني^(٢٦). إذ حققت قواعد القانون الجوي مرحلة متقدمة من التوحيد الدولي لم تصل إليها قواعد أي قانون آخر^(٢٧).

المطلب الرابع: تغير مضمون قواعد القانون الجوي

تميزت قواعد القانون الجوي بتغيير مضمونها باطراد، وذلك بسبب كثرة التعديلات التي تطرأ عليها استجابة لمقتضيات التطور العلمي والفني الحاصل في ميدان صناعة الطائرات، إذ شهدت الصناعة المذكورة تطوراً واضحاً ابتداءً من استخدام المناطيد في النقل الجوي، ثم استخدام الطائرات المروحية، ثم النفاثة، ثم العملاقة.

المبحث الثالث: استقلال القانون الجوي

أنكرت بعض آراء الفقه الطابع المميز للقانون الجوي، مقابل ذلك تمسكت آراء أخرى بأن لهذا القانون طابعاً مميزاً واستقلالاً واضحاً عن باقي فروع القانون الأخرى ونبين كلا الاتجاهين تبعاً في مطلبين:

المطلب الأول: إنكار استقلال القانون الجوي

ذهبت بعض آراء الفقه إلى إنكار استقلال القانون الجوي، فهو لا يعدو عن كونه تطبيقاً لقواعد القانون البحري على الملاحة الجوية وذلك للحجج الآتية:

أولاً: اشتراك كل من القانون الجوي والقانون البحري في الصبغة الدولية لقواعدهما. فكل من الرحلة الجوية والرحلة البحرية تتميزان بالطابع الدولي.

ثانياً: قيام كلا القانونين المذكورين على أساس فكرة المخاطر التي تتعرض لها الأداة المستخدمة في تنفيذ النقل في الملاحة البحرية والملاحة الجوية بعد انفصالهما عن الأرض.

ثالثاً: تتماثل مسؤولية الناقل الجوي مع مسؤولية الناقل البحري من حيث القواعد التي تحكمهما.

(٢٦) المصدر نفسه. ص ١١.

(٢٧) الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور محمد الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٤٢٦.

رابعاً: لقواعد القانون الجوي وقواعد القانون البحري صلة وثيقة بأمن الدولة وسيادتها^(٢٨).

المطلب الثاني: الطابع المميز للقانون الجوي

ذهبت أكثرية آراء الفقه إلى أن للقانون الجوي ذاتية خاصة يتميز بها عن القانون البحري وذلك للاعتبارات الآتية:

أولاً: استقلال القانون الجوي عن القانون البحري في الوسيلة التي يتم بها تنفيذ النقل، وهي الطائرة.

ثانياً: اختلاف البيئة التي تعمل بها أداة النقل الجوي، وهي البيئة الجوية، عن البيئة التي تعمل بها أداة النقل البحري (السفينة) وهي البيئة البحرية.

ثالثاً: إذا كانت كلاً من الرحلة الجوية والرحلة البحرية تتعرضان إلى قدر من المخاطر عند تنفيذها، إلا أن المخاطر التي تتعرض لها الرحلة الجوية هي أعظم من تلك التي تتعرض لها الرحلة البحرية. فسقوط الطائرة على سطح الأرض مثلاً يجعل من نجاة طاقمها وركابها أمراً نادراً، بينما قد تتعرض السفينة إلى مخاطر شديدة بفعل العواصف أو غيرها من دون أن تؤثر على سلامة ركابها.

رابعاً: إن القانون البحري هو قانون بالغ القدم كرسست قواعده الأعراف الذي نظمت النشاط البحري، بينما القانون الجوي - وكما سبق الإشارة - هو قانون حديث النشأة لا دور للعرف في تكوين قواعده، فهو ولد مكتوباً لا يعرف غير التشريع مصدراً لأحكامه^(٢٩).

ومع وجاهة هذه الاعتبارات إلا أنه يجب عدم المبالغة في ظاهرة استقلال القانون الجوي وتصويره على أنه منقطع الصلة بفروع القانون الأخرى. فهذا القانون - كما يرى الفقه - لا يعدو أن يكون عن كونه تشكيلة متجانسة من مختلف فروع القانون، أي أنه قانون مركب تتجاوز فيه

^(٢٨) يُنظر: الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور محمد الفقهي، مصدر سبق ذكره، ص ٤٢٩.

^(٢٩) يُنظر: الدكتور علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور محمد الفقهي، مصدر سبق ذكره، ص ٤٢٩.

قواعد القانون العام مع قواعد القانون الخاص، وقواعد القانون الداخلي مع قواعد القانون الدولي^(٣٠)، فهو يحمل في طياته قواعد مشتقة من فروع القانون المختلفة، كالقانون الدولي العام والقانون الدولي الخاص والقانون التجاري والقانون الجنائي^(٣١).

المبحث الثالث: مصادر القانون الجوي

لل قانون الجوي وكأي قانون آخر، مصادر يستمد منها أحكامه، إلا أن الطبيعة الخاصة لهذا القانون فرضت أن يتميز هذا القانون عن باقي فروع القانون في مصادره. إذ يمثل التشريع المصدر الرئيس لهذا القانون سواء اتخذ شكل معاهدات دولية أو قوانين وطنية. أما باقي المصادر الرسمية للقاعدة القانونية فليس لها أية أهمية تذكر، إذ ليس للعرف أية مكانة بين مصادر هذا القانون بسبب التطور المستمر لقواعده الذي لا يسمح بنشوء قواعد عرفية.

أما المصادر الاحتياطية أو التفسيرية للقانون الجوي فتتمثل بالشروط العامة التي تضعها المنظمات أو الهيئات الدولية المختصة بالنقل الجوي، فضلاً عن آراء الفقه وأحكام القضاء ونبين أولاً المصادر الرسمية للقانون الجوي (مطلب أول) ثم المصادر الاحتياطية أو التفسيرية للقانون المذكور (مطلب ثان).

المطلب الأول: المصادر الرسمية

سبقت الإشارة بأن التشريع يمثل المصدر الأساس لقواعد القانون، وهو يكون أما على شكل معاهدات دولية (فقرة أولاً) أو قوانين وطنية (فقرة ثانياً).

الفقرة أولاً: المعاهدات الدولية

بالنظر للطبيعة الدولية لنشاط النقل الجوي وتعلقه بمصالح الدول والأفراد التي تتطلب تيسير انتقال الأشخاص والأموال بين الدول فقد تضافرت جهود الدول وبعض المنظمات الدولية على وضع اتفاقيات تنظم النشاط المذكور. وقد نظمت هذه الاتفاقيات بعض المسائل ذات الصلة

(٣٠) الدكتور أكرم ياملكي، مصدر سبق ذكره، ص ٩.

(٣١) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١٠.

بقواعد القانون العام، وكذلك بعض المسائل ذات الصلة بقواعد القانون الخاص. ونبين بإيجاز أهم هذه الاتفاقيات أو المعاهدات.

أولاً: المعاهدات ذات الصلة بقواعد القانون العام

١ - اتفاقية باريس في ١٣/٩/١٩١٩^(٣٢):

تُعَدُّ هذه الاتفاقية أولى الاتفاقيات التي وضعت المبادئ الأساسية للملاحة الجوية، ومن ذلك مبدأ سيادة الدولة على إقليمها وحققها في منع بعض أشكال النقل. وبالمقابل إلزام الدول الموقعة بتسهيل المرور الجوي فوق إقليمها بشرط احترام تعليمات هذه الدولة. وكذلك حددت القواعد المتعلقة بإقلاع ورسو الطائرات وجنسية الطائرة وإصدار شهادة صلاحيتها للطيران. إلا أن هذه الاتفاقية لم تحظَ بقبول بعض الدول الكبرى آنذاك، كالولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي وألمانيا، ولم يبقَ لها سوى قيمة تاريخية حيث حلت محلها اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤^(٣٣).

٢ - اتفاقية هافانا في ٢٠/٢/١٩٢٨:

إزاء رفض الولايات المتحدة الأمريكية الانضمام إلى اتفاقية باريس لعام ١٩١٩ لذا بذلت الجهود لوضع اتفاقية جديدة لتنظيم شؤون الملاحة الجوية تتفادى الانتقادات الموجهة إلى اتفاقية باريس. وتم التوقيع على هذه الاتفاقية في مدينة هافانا، وعرفت باتفاقية "بان - أمريكيان". وتتمثل أهم المبادئ التي قررتها الاتفاقية بالسماح لأي طائرة تجارية تابعة لدولة متعاقدة أخرى، بإنزال ركاب وتفريغ بضائع في أحد مطارات الوصول التابعة لدولة متعاقدة أخرى، ثم إنزال باقي الركاب في مطار آخر تابع للدولة نفسها. ونقل ركاب أو بضائع من هذا المطار الأخير للوصول بهم إلى دولة أو دول أخرى بشرط استيفاء الشروط التي تقررها الدولة التي يتم التحليق فوقها^(٣٤). وقد انتهى العمل بهذه الاتفاقية بعد توقيع اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤.

(٣٢) وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ اعتباراً من ١١/٧/١٩٢٢.

(٣٣) يُنظر: الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ١٢.

(٣٤) يُنظر: الدكتور محمود فريد العريني، مصدر سبق ذكره، ص ٢٤.

٣- اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤:

دعت الولايات المتحدة الأمريكية إلى عقد مؤتمر دولي بهدف وضع قواعد جديدة لتنظيم الملاحة الجوية، وقد أسفر المؤتمر عن إصدار معاهدة تضمنت أربع اتفاقيات :

أ- اتفاق مؤقت لتنظيم الطيران المدني الدولي:

تم تحرير هذا الاتفاق بقصد تحقيق التعاون بين الدول الأطراف في مجال الملاحة الجوية قبل أن تدخل الاتفاقية الأساسية - التي سيرد الإشارة إليها - حيز التنفيذ. وأشار الاتفاق إلى إنشاء منظمة مؤقتة ذات طابع فني استشاري تعمل على تحقيق هذا الغرض عرفت باسم المنظمة المؤقتة للطيران المدني، تعرف اختصاراً بـ **O.P.A.C.I**، وتضمن الاتفاق كذلك على مجموعة من القواعد التي تنظم الملاحة الجوية. وقد دخل الاتفاق حيز النفاذ في حزيران ١٩٤٥، وانتهى العمل به عندما دخلت اتفاقية شيكاغو لتنظيم الطيران المدني حيز النفاذ في ٤ نيسان ١٩٤٧^(٣٥).

ب- اتفاقية شيكاغو لتنظيم الطيران المدني الدولي (الاتفاقية الأساسية):

أعدت هذه الاتفاقية لتحل محل اتفاقيتي باريس لعام ١٩١٩ وهافانا لعام ١٩٢٨ وتضمنت ستة وأربعين مادة موزعة على أربعة أجزاء.

خصص الجزء الأول للملاحة الجوية وتضمن المسائل المتعلقة بتحديد نطاق تطبيق الاتفاقية وجنسية الطائرة والتدابير اللازمة لتسهيل الملاحة الجوية.

أما الجزء الثاني فهو يتعلق بالأحكام المتعلقة بالمنظمة الدولية للطيران المدني من حيث تشكيلها وأجهزتها^(٣٦).

أما الجزء الثالث فقد خصص للأحكام المتعلقة بالمطارات وجغرافية الطيران، بينما أشار الجزء الرابع إلى علاقة الاتفاقية بالاتفاقيات الدولية الأخرى، وأحكام الإخلال بالمعاهدة وحسم المنازعات بين الدول الموقعة عليها عن طريق التحكيم^(٣٧).

(٣٥) يُنظر: الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٩-٣٠.

(٣٦) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ٣٠.

وللاتفاقية ملاحق فنية بلغ عددها ثمانية عشر بينت كافة التفاصيل المتعلقة بالطيران المدني^(٣٨).

ج- اتفاق الترانزيت أو الحريتين:

نظراً لاختلاف وجهات نظر الأطراف الحاضرة في مؤتمر شيكاغو بشأن استغلال الخطوط الجوية بين اتجاه يدعو إلى تبني (مبدأ الجو الحر) وآخر يدعو إلى تبني مبدأ (الجو المنظم) فقد وضع المؤتمر اتفاقين أطلق على الأول اتفاق الترانزيت أو اتفاق الحريتين، والآخر باتفاق الحریات الخمس.

وقد أشار اتفاق الترانزيت إلى التزام كل دولة طرف في الاتفاقية بمنح الدولة الأخرى (الطرف الآخر) حرية الطيران عبر إقليمها دون هبوط بما يمكن من تنفيذ النقل الجوي لمسافات بعيدة. وكذلك حرية الهبوط في إقليمها لأغراض فنية - غير تجارية - كالتزود بالوقود والمؤن وإصلاح الأعطال الفنية^(٣٩).

د- اتفاق الحریات الخمس:

أما اتفاق الحریات الخمس فقد أشار بأنه ينبغي على كل دولة طرف أن تمنح الدولة الأخرى (الطرف الآخر) الحریات الآتية :

- حرية الطيران عبر إقليمها دون هبوط.
- حرية الهبوط فوق إقليمها لأغراض غير تجارية.
- حرية إنزال ركاب أو تفريغ بضائع أو بريد حملته الطائرة من إقليم الدولة التي تحمل علمها.
- حرية أخذ ركاب أو شحن بضائع أو بريد للوصول بها إلى إقليم دولة العلم.

(٣٧) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١٥.

(٣٨) الدكتور محمود فريد بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ٣٠.

(٣٩) الدكتور محمود فريد العريني، مصدر سبق ذكره، ص ٢٩.

- حرية أخذ أو إنزال ركاب أو شحن أو تفريغ بضائع أو بريد من إقليم الدولة المرخصة إلى إقليم دولة ثالثة^(٤٠).

-٤ معاهدة طوكيو ١٤ سبتمبر ١٩٦٣:

نظمت هذه المعاهدة موضوع القانون الواجب التطبيق على الجرائم والتصرفات والأفعال الأخرى التي تقع على متن الطائرة بعد إقلاعها^(٤١).

-٥ معاهدة لاهاي ١٩٧٠:

إثر شيوع عمليات الاستيلاء غير المشروع على الطائرات بالقوة وتغيير مسارها، وإثر صدور قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة في ١٢ ديسمبر ١٩٦٩ الذي طالبت فيه الدول الأعضاء بمعاينة جرائم خطف الطائرات فقد عقد المؤتمر الدولي للقانون الجوي من ١-١٦ ديسمبر ١٩٧٠ وأسفر عن التوقيع على معاهدة لاهاي التي تألفت من ١٤ مادة ونظمت الأفعال المتعلقة بالمعاينة على الاستيلاء على الطائرة بقصد السيطرة عليها، أو الشروع في ذلك بالقوة أو التهديد، والتي تقع على متن الطائرة وهي في حالة طيران. وتتعهد كل دولة متعاقدة بأن تجعل الجريمة معاقباً عليها بعقوبات شديدة^(٤٢).

-٦ اتفاقية مونتريال ١٩٧١:

لم تنظم اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٠ سوى الأفعال المتعلقة بالاستيلاء غير المشروع على الطائرة وتغيير مسارها دون الجرائم الأخرى التي تمس أمن الطيران المدني، ولذا أقر المؤتمر الدولي للقانون الجوي المنعقد في مونتريال في سبتمبر ١٩٧١ مشروع الاتفاقية الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني الموقعة في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١. وتضمنت الاتفاقية ستة عشر مادة حددت الأفعال الجرمية وألزمت الدول المتعاقدة بفرض

(٤٠) الدكتور محمود فريد العريني، مصدر سبق ذكره، ص ٢٩-٣٠.

(٤١) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١٦.

(٤٢) المصدر نفسه، ص ١٧-١٨.

عقوبات على مرتكبيها، وكذلك التدابير باختصاصها بهذه الأفعال والقبض عليهم والتحقيق معهم وتسليمهم واتخاذ التدابير اللازمة لمنع هذه الأفعال^(٤٣).

٧- اتفاقية مونتريال ١٩٩١:

أعدت المنظمة الدولية للطيران المدني مشروع اتفاقية بشأن الكشف عن المتفجرات البلاستيكية. وقد أقر المؤتمر الدولي للقانون الجوي الذي انعقد في فبراير ١٩٩١ مشروعاً بشأن هذه الأفعال. وقد ألزمت هذه الاتفاقية الدول المنتجة للمتفجرات البلاستيكية بتركيب أجهزة للكشف عن هذه المتفجرات، وكذلك ألزمتها بتدمير مخزونها من هذه المتفجرات خلال ثلاث سنوات وإبطال مفعولها^(٤٤).

ثانياً: الاتفاقيات المتعلقة بالقانون الخاص

وهي الاتفاقيات التي نظمت بعض العلاقات الناشئة عن عقد النقل الجوي الدولي وسعت إلى تقديم الحماية للمتعاملين مع الناقل الجوي. وتتمثل هذه الاتفاقيات بما يأتي :

١- الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي لعام ١٩٢٩ المعروفة باتفاقية وارشو أو فارصوفيا:

تُعَدُّ هذه الاتفاقية أهم الاتفاقيات التي توصل إليها المجتمع الدولي في نطاق النقل الجوي بقصد حماية المتعاملين في إطار النقل المذكور. وقد تضمنت الاتفاقية خمسة فصول نظمت فيها الأحكام المتعلقة بنطاق تطبيق هذه الاتفاقية، ومستندات النقل، ومسؤولية الناقل، والأحكام المتعلقة بالنقل المختلط أو المركب، وأحكاماً ختامية تتعلق بالتصديق على الاتفاقية والانضمام إليها ونقضها وتعديلها. وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في ١٣/٢/١٩٣٣. وقد عدلت هذه الاتفاقية لمرات عدة ومن ذلك بروتوكول لاهاي ١٩٥٥. واتفاقية جواد لاخارا ١٩٦١. إلا أنه إزاء رفض الولايات المتحدة الأمريكية الانضمام إلى بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ ومطالبتها بإجراء تعديلات جوهرية على أحكام الاتفاقية فقد تم إصدار بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام

(٤٣) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ٣٨.

(٤٤) المصدر نفسه، ص ٣٩.

١٩٧١ الذي تضمن تعديلات جوهرية على الاتفاقية، ثم عدلت الاتفاقية المذكورة والبروتوكولات الصادرة بموجبها بإصدار بروتوكولات مونتريال الأربعة لعام ١٩٥٧^(٤٥).

٢ - اتفاقية روما لعام ١٩٣٣:

نظمت هذه الاتفاقية الأحكام المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات وتم التوقيع عليها في ١٩٣٣/٥/٢٩ وتضمنت ٣٣ مادة نظمت نطاق تطبيقها والمقصود بالحجز التحفظي على الطائرة وحالات عدم جوازه، ومتى يجوز رفعه، فضلاً عن الأحكام المتعلقة بالتصديق عليها^(٤٦).

٣ - اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨:

نظمت هذه الاتفاقية الحقوق التي ترد على الطائرة، وتم التوقيع عليها في جنيف في ١٩٤٨/٦/١٩ وتضمنت ٢٣ مادة نظمت نطاق تطبيقها والتأمينات العينية التي ترد عليها وكيفية الحجز على الطائرة وبيعها جبرياً^(٤٧).

٤ - اتفاقية روما لعام ١٩٥٢:

نظمت هذه الاتفاقية الأحكام المتعلقة بالأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض وتم التوقيع عليها في ١٩٥٢/١٠/٧. وتضمنت ستة أبواب نظمت الأحكام المتعلقة بهذه المسؤولية ومدائها والتأمينات المخصصة لضمان هذه المسؤولية وقواعد الإجراءات ومواعيد التقاضي وتطبيق الاتفاقية، فضلاً عن الأحكام المتعلقة بتصديقها والانضمام إليها ونقضها^(٤٨).

٥ - الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في

١٩٩٩/٥/٢٨:

تعدُّ هذه الاتفاقية أحدث الاتفاقيات في نطاق النقل الجوي الدولي، وتم إعدادها لتحل محل اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ والبروتوكولات الملحقة بها، وتتضمن هذه الاتفاقية سبعة

^(٤٥) يُنظر: الدكتور طالب حسن موسى، ص ١٨ وما بعدها، الدكتور أبو زيد رضوان، ص ٢١ وما بعدها،

الدكتور محمود مختار بري، الدكتور عمر فؤاد، ص ٤٠ وما بعدها.

^(٤٦) الدكتور محمود مختار بري، الدكتور عمر فؤاد، ص ٤٥-٤٧.

^(٤٧) الدكتور طالب حسن موسى، ص ٢٣، الدكتور أبو زيد رضوان، ص ٢٤.

^(٤٨) الدكتور محمود فريد العريني، مصدر سبق ذكره، ص ٤٥٤.

وخمسين مادة على شكل سبعة فصول نظمت المسائل المتعلقة بنطاق تطبيقها ووثائق النقل والتزامات أطراف عقد النقل ومسؤولية الناقل والنقل المختلط والنقل الذي يقوم به ناقل غير معتاد، وأحكام تتعلق بتطبيق الاتفاقية والتأمين من المسؤولية والنقل الاستثنائي وأحكام ختامية تتعلق بالتصديق عليها وسريان مفعولها ونقضها وعلاقتها باتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ والاتفاقيات والبروتوكولات المكملة أو المعدلة لها والتحفظات بشأنها.

الفقرة ثانياً: القوانين الوطنية

إلى جانب الاتفاقيات الدولية التي نظمت الملاحة التجارية فقد استأثرت الطائرة باهتمام المشرع في مختلف الدول، بوصفها أداة الملاحة الجوية، وذلك من خلال وضع القوانين التي تنظم العلاقات الناشئة عن حركتها واستعمالها. وقد نظمت القوانين الوطنية أمرين يتعلق أولهما بالملاحة الجوية، ومن ذلك ما يتعلق بالطائرة وملكيته والتصرفات التي ترد عليها وصلاحياتها وطاقتها. وكذلك ما يتعلق بالمطارات والمرافئ الجوية إلى غير ذلك من مسائل يضمها قانون يعرف بقانون الطيران المدني، كقانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤، وقانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ وقانون الطيران المدني الأردني رقم ٥٠ لسنة ١٩٨٥ والقانون اللاحق رقم ٤١ لسنة ٢٠٠٧، وقانون الطيران المدني الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم ٢٠ لسنة ١٩٩١، ويتعلق ثانيهما بتنظيم أحكام عقد النقل الجوي الداخلي أما بقانون خاص كما هو الحال في القانون العراقي إذ نظم قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ بعض أحكام العقد المذكور. أو تنظيمه في قوانين التجارة كما فعل القانونان المصري والإماراتي.

المطلب الثاني: المصادر الاتفاقية والتفسيرية أو الاحتياطية

للقانون الجوي - كما يذهب البعض من الفقه - مصادر اتفاقية تتمثل بالشروط العامة التي تضعها الاتحادات أو المنظمات المختصة بالنقل الجوي، فضلاً عن مصادر تفسيرية أو احتياطية تتمثل بالفقه والقضاء ونبين هذه المصادر تباعاً .

الفقرة أولاً: المصادر الاتفاقية

تكفلت بعض الاتحادات أو المنظمات الدولية بوضع شروط عامة نظمت العلاقة بين أطراف عقد النقل الجوي، ومن ذلك الشروط التي وضعها الاتحاد الدولي للنقل الجوي international air transport assouiation المعروف اختصاراً بالاياتا (IATA)^(٤٩) وهذه الشروط ليس لها صفة الإلزام إلا إذا اتفق الطرفان على الأخذ بها^(٥٠). وتعد هذه الشروط صحيحة إلا إذا ثبت تعارضها مع تشريع وطني أو اتفاقية دولية^(٥١).

وكذلك تتمثل هذه الشروط بتلك التي وضعها الاتحاد العربي للنقل الجوي المعروف اختصاراً ب (اكو)^(٥٢) A.A.C.O وقد وضع هذا الاتحاد شروطاً نظمت بعض جوانب عقد النقل الجوي. وهذه الشروط، كشروط الاياتا، ليس لها صفة الإلزام إلا إذا اتفق الأطراف على الأخذ بها، إلا أنها لا تعد صحيحة إلا بالقدر الذي لا تتعارض فيه مع قانون وطني أو معاهدة دولية^(٥٣).

الفقرة ثانياً: المصادر التفسيرية:

تتمثل هذه المصادر بالفقه والقضاء

١- الفقه : لا تختلف مكانة الفقه بوصفه مصدراً تفسيرياً من مصادر القانون الجوي عن مكانته في باقي فروع القانون من حيث قيامه بتفسير وتحليل ونقد القواعد التي يقوم عليها هذا القانون، ومن حيث كونه مصدر لا يتمتع بالقوة الملزمة.

^(٤٩) تأسس هذا الاتحاد عام ١٩١٩ بمدينة لاهاي من قبل شركات الطيران الأوروبية من أجل العمل على توحيد وتنسيق القواعد الخاصة باستغلال خطوط النقل العالمية، وقد أعيد تشكيل الاتحاد عام ١٩٤٥ بمدينة هافانا، ومقره الحالي بمدينة مونتريال في كندا. ويضم الاتحاد في عضويته معظم شركات أو هيئات النقل العام. يُنظر: الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٢٣-٢٤.

^(٥٠) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ٥٥.

^(٥١) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٢٧.

^(٥٢) تأسس هذا الاتحاد في عام ١٩٦٥ من مجموعة من شركات وهيئات النقل العربية .

^(٥٣) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ٥٦.

٢- القضاء: يتمثل بمجموعة المبادئ القانونية التي كرستها المحاكم عند نظرها في المنازعات المتعلقة بالقانون الجوي. وإذا كان البعض من الفقه يرى بأن دور القضاء في نظر المنازعات المتعلقة بالقانون الجوي لا زال محدوداً لحدائثة نشأة القانون الجوي^(٥٤).

المبحث الرابع: أنواع النقل الجوي

يقسم النقل الجوي إلى أنواع عدة، فقد يكون نقلاً منتظماً أو غير منتظم^(٥٥) أو نقلاً عاماً أو خاصاً، وقد يكون نقلاً بمقابل أو من دون مقابل، أو نقلاً داخلياً أو نقلاً دولياً. وتتجلى فائدة التمييز بين الأنواع المذكورة في خضوع كل نوع من هذه الأنواع إلى بعض الأحكام الخاصة به. ونبين المقصود بالنقل الجوي الداخلي (مطلب أول) والنقل الجوي الدولي (مطلب ثان) بوصف هذا التقسيم الأخير من أهم تقسيمات النقل الجوي .

المطلب الأول: النقل الجوي الداخلي

يعرف النقل الجوي الداخلي بأنه ذلك الذي يتم تنفيذه داخل حدود إقليم الدولة، وبعبارة أخرى بأنه النقل الذي يتم تنفيذه بين نقطتي قيام ووصول تقعان في إقليم دولة واحدة. وقد عرفته الفقرة ٢٣ من المادة الأولى من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ بأنه " خط جوي يخدم نقطاً تقع في إقليم الدولة " كما أشارت الفقرة ثالثاً من المادة ٢٨٥ من قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ إلى أنه " يكون النقل داخلياً إذا كانت النقطتان المعينتان باتفاق المتعاقدين للقيام والوصول واقعتين في مصر ولو كانت الطائرة تواصل رحلتها بعد مغادرة نقطة الوصول إلى ما وراء الحدود الإقليمية المصرية " .

ويستفاد من النص المتقدم أن العبرة في تحديد نقطتي القيام والوصول هو بما اتفق عليه طرفي عقد النقل وما دون في مستند النقل، بغض النظر عما تم فعلاً، فإذا ما تم الاتفاق على

^(٥٤) يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص٢٨. إلا أن هذه الواجهة غير دقيقة، إذ صدر في موضوعات القانون الجوي قضاء غزير تضمن العديد من المبادئ القانونية. ولعل ما يبرر وجهة النظر المتقدمة أن المصدر المذكور هو عن المصادر القديمة في القانون الجوي نسبياً.

^(٥٥) يقصد بالنقل الجوي المنتظم بأنه نقل تسير رحلاته وفقاً لجدول معلن عنه وينفذ بانتظام وتكرار. أما النقل الجوي غير المنتظم فهو ذلك الذي يتم تنفيذه دون وجود جدول معلن لتسيير رحلاته.

أن تكون نقطتا القيام والوصول داخل إقليم الدولة، فيعدُّ النقل داخلياً إذا تعذر على الطائرة الهبوط داخل إقليم الدولة لظروف جوية سيئة اضطرتها إلى الهبوط في مطار خارج إقليم الدولة^(٥٦).

وكذلك أشارت الفقرة (٢) من المادة (١) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٢ إلى أنه " لا يعتبر نقلاً دولياً لأغراض هذه الاتفاقية النقل بين نقطتين داخل إقليم دولة واحدة طرف دون نقطة توقف متفق عليها داخل إقليم دولة أخرى ".

القانون الواجب التطبيق على النقل الجوي الداخلي:

هنالك اتجاهان بشأن القانون الواجب التطبيق على النقل الجوي الداخلي هما أما تطبيق أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية على هذا النوع من النقل، أو تطبيق أحكام القانون الوطني على النقل المذكور، ونبين الاتجاهين تباعاً.

أولاً: تطبيق أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية على النقل الجوي الداخلي

قررت بعض القوانين بخضوع عمليات النقل الجوي الداخلي إلى أحكام الاتفاقيات الدولية، وهذا ما أخذ به قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣، إذ لم يخصص هذا القانون للنقل الجوي سوى المواد ١٢٥-١٢٨. وبينت المادة ١٢٦ من هذا القانون إلى أنه " تطبق على نقل الشخص والشيء والأمتعة بطريق الجو، حتى ولو كان النقل داخلياً، أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارشو بتاريخ ١٢ تشرين الأول ١٩٢٩ والاتفاقيات الملحقة بها والمعدلة لها والمصادق عليها بالقوانين رقم ١٠٥ و ١٠٦ و ١٠٧ لسنة ١٩٧٣. أو أية اتفاقية تحل محلها ويصادق عليها بقانون " .

ويتضح من النص المتقدم أن القانون العراقي لم يضع قواعد خاصة تحكم النقل الجوي الداخلي، وإنما أحال في تنظيمه لأحكام الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المصادق عليها من قبل العراق. وإذا كان من شأن هذا الحكم العمل على توحيد القواعد التي تحكم النقل المذكور، وما ينشأ عن ذلك من تنازع في الاختصاص. إلا أنه من المآخذ على النص المتقدم أن الاتفاقيات

^(٥٦) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ٧١.

الدولية هي لا تتضمن سوى عدد قليل من الأحكام بشأن المسائل المتعلقة بعقد النقل الجوي، ومن ثم ينبغي الرجوع إلى الأحكام المقررة في قانون النقل، وكذلك الرجوع إلى الشروط التي تضعها المنظمات أو الهيئات المتخصصة بالنقل الجوي الدولي، كذلك التي يضعها الاتحاد الدولي للنقل الجوي، أو الاتحاد العربي للنقل الجوي.

ثانياً: تطبيق أحكام القانون الوطني على النقل الجوي الداخلي

خلافًا للاتجاه الأول فقد أقرت بعض القوانين بسريان أحكام القانون الوطني على النقل الجوي الداخلي، وهذا ما أخذ به القانون المصري إذ نصت المادة ١٧ من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ بأنه " تسري على النقل الجوي الداخلي أحكام الفرع الرابع من الفصل السابع من الباب الثاني من المواد ٢٨٥-٢٩٩. فضلاً عن الأحكام العامة التي تنطبق على جميع أنواع النقل المنصوص عليها في المواد ٢٠٨-٢١٦ وقبل صدور هذا القانون كانت المادة (١٢٣) من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ تشير إلى خضوع النقل الجوي الداخلي إلى اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩، وقد أُلغيت هذه المادة بصدور قانون التجارة الذي أشار في أحكامه الختامية بإلغاء كل ما يتعارض مع أحكامه^(٥٧).

المطلب الثاني: النقل الجوي الدولي

يعرف النقل الجوي الدولي بأنه ذلك الذي يتجاوز تنفيذه الحدود الإقليمية للدولة الواحدة وتطبق بشأنه أحكام الاتفاقيات الدولية المرعية^(٥٨)، كاتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ بشأن توحيد بعض أحكام النقل الجوي الدولي والاتفاقيات الملحقة بها، أو اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ التي حلت محلها بالنسبة للدول الموقعة عليها^(٥٩).

^(٥٧) في تفصيل موقف القانون المصري يُنظر: الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٢١٥-٢١٦.

^(٥٨) الدكتور محمد فريد العريني، مصدر سبق ذكره، ص ٦٧، وهنا ينبغي الإشارة إلى أن للنقل الجوي الدولي معنى خاص حددته الاتفاقيات الدولية وهو ما سنبينه لاحقاً.

^(٥٩) وقد دخلت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ حيز التنفيذ في ٤ نوفمبر ٢٠٠٣ إذ كانت الولايات المتحدة الأمريكية هي الدولة رقم (٣٠) التي أودعت وثائق تصديقها على الاتفاقية.