جمهورية العراق
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة بابل
كلية القانون

تفويض السيادة في المجال الجوي

رسالة مقدمة
الى مجلس كلية القانون جامعة بابل
وهي جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير في القانون / القانون الدولي العام

من قبل الطالب
حاكم هاشم بعير حسين

بأشراف
أستاذ القانون الدولي العام
أ. د. صدام حسين وادي

١٤٤٣ هـ ٢٠٢١م

بِسۡمِ ٱللَّهِ ٱلرَّحۡمَٰنِ ٱلرَّحِيمِ

﴿ يَٰمَعۡشَرَ ٱلۡجِنِّ وَٱلۡإِنسِ إِنِ ٱسۡتَطَعۡتُمۡ أَن
تَنفُذُواْ مِنۡ أَقۡطَارِ ٱلسَّمَٰوَٰتِ وَٱلۡأَرۡضِ فَٱنفُذُواْۚ لَا
تَنفُذُونَ إِلَّا بِسُلۡطَٰنٖ ٣٣ ﴾

صدق الله العظيم

(سورة الرحمن/الآية ٣٣)

الإهداء

الى النبي الأمين، ونظام البشرية القويم " صلى اللّه عليه وآله وسلم"

الى من أوصاني ربي بهما خيراً إذ قال تعالى: " واخفض لهما جناح الذل من الرحمة.." (سورة الاسراء: الآية ٢٤)

والدي الكريم (رحمه اللّه)، ووالدتي الكريمة أطال اللّه في عمرها.

الى الشموع التي انارت حياتي، وادخلت فيها السرور

اليتامى أولاد أخي (رحمه اللّه).

الى من كان لي سنداً مخلصاً، ومنبعاً مضحياً من الحب، والوفاء من أجل مسيرتي العلمية ... زوجتي، وأولادي.

الى النفوس الطيبة التي صدقت معي في العسر، واليسر

أصدقائي الكرام.

الباحث

شكر وتقدير

الحمد لله وحده لا شريك له، سبحانه وتعالى عمّا يصفون، والصلاة والسلام على سيدنا محمد رسول ربِّ العالمين وعلى آله الطاهرين وصحبه المنتجبين .

أما بعد:

بعد أنْ تم بعون الله (عزَّ وجل) إكمال كتابة الرسالة ؛ يسعدني أنْ أتقدم بجزيل الشكر والامتنان إلى أستاذي الكبير الأستاذ الدكتور (صدام حسين وادي الفتلاوي) الذي لم يدّخر جهدا في متابعة كتابتي وتقويم معوجها، ولولاه لم تظهر بما ظهرت به، وسأكون ممتنًا له طوال حياتي .

كما أتقدم بالشكر إلى جميع أساتذتي في كلية القانون/جامعة بابل، الذين كان لهم الفضل في إتمام دراستي.

كما يسرني ’ن اتقدم بالشكر والعرفان الى جميع موظفي جامعة بابل كلية القانون، وبالخصوص كادر مكتبة كلية القانون لمساعدتهم المتميزة لطلبة الدراسات العليا.

كما أتقدم بجزيل الشكر إلى كلِّ مَنْ ساعدني على الحصول على مصادر الرسالة، التي كان الحصول عليها في غاية الصعوبة، بسبب قلتها سائلين، المولى العزيز أنْ يوفقهم لما فيه خير الصلاح .

الباحث

المستخلص

إن سيادة الدولة إحدى المبادئ الاساسية في القانون الدولي أما في المجال الجوي الذي يخلو من العوائق مثل الجبال والبحار، أو المصدات المادية (الاسلاك الشائكة) التي تحول من دون اختراق المجال الجوي المحدد لكل دولة فقد سارع المجتمع الدولي لعقد اتفاقية باريس لعام ١٩١٩ والتي نصت المادة الاولى منها على أن "لكل دولة سيادة كاملة وحصرية على المجال الجوي فوق أراضيها " والتي حل محلها اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤، والتي نصت على ذات المبدأ في مادتها الاولى" تعترف الدول المتعاقدة بأن لكل دولة السيادة الكاملة، والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو اقليمها " كما نصت على تعريف الاقليم في المادة الثانية " لأغراض هذه الاتفاقية يعتبر اقليم الدولة الاراضي البرية، والمياه الاقليمية المتاخمة لها الخاضعة لسيادة تلك الدولة، أو سلطانها، أو حمايتها، أو انتدابها.

إن تمتع الدولة بالسيادة المطلقة، والكاملة لمجالها الجوي بموجب اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤، لا يعني استفراد الدولة في التصرف في مجالها الجوي من دون قيود كما يبدو من المادة الاولى للاتفاقية لمن قرأها للوهلة الاولى، والنظرة العجلى؛ ذلك لأن الاتفاقية قيدت حكم المادة المذكورة بمبدأ المشاركة وتكافؤ الفرص في استخدام المجال الجوي بين الدول والمنصوص عليه في ديباجة الاتفاقية إذ نصت على " الحكومات الموقعة أدناه اتفقت على مبادئ، وترتيبات معينة تضمن للطيران المدني الدولي التطور على نحو آمن، ومنظم، وتحقق انشاء خطوط دولية للنقل الجوي على اساس تكافؤ الفرص، واستثمارها بطريقة اقتصادية سليمة"

ويرتبط مفهوم سيادة الدول ارتباطاً وثيقاً بتعريف التزامات الدول بموجب المادة الثامنة والعشرون من اتفاقية شيكاغو فهذه المادة نصاً، وروحاً لا تلزم الدول بتقديم خدمات الملاحة الجوية فوق أراضيها أنفسها، وبدلاً من ذلك تحدد المادة الثامنة والعشرون أنه في الوقت، والمكان الذي تختار فيها الدول تقديم المرافق، والخدمات من اجل دعم الملاحة الجوية الدولية يجب أن تتوافق هذه المرافق، والخدمات مع المعايير، والممارسات الموصي بها الخاصة بمنظمة الايكاو، وبعبارة أخرى تكون مسؤولية الدول ذات طبيعة تنظيمية، واشرافية، ويجب على الدول اتخاذ اجراءات مناسبة لضمان الامتثال، والتوافق فيما يتعلق بالسلامة، والكفاءة التشغيلية.

المحتويات

الموضوع		رقم الصفحة
المقدمة		١-٣
موضوع البحث		١
أهمية البحث		٢
اشكالية الدراسة		٢
منهجية البحث		٣
خطة البحث		٣
الفصل الأول	السيادة الجوية للدولة	٤-٦٨
المبحث الأول	سيادة الدولة على مجالها الجوي	٦-٤٥
المطلب الأول	الطبيعة القانونية لسيادة الدولة على مجالها الجوي وخصائصها	٦-٣٠
الفرع الأول	الطبيعة القانونية لسيادة الدولة على مجالها الجوي	٧-٢١
الفرع الثاني	خصائص سيادة الدولة على مجالها الجوي	٢١-٣٠
المطلب الثاني	سيادة الدولة على المجال الجوي في القانون الدولي	٣٠-٤٥
الفرع الاول	المرحلة التي سبقت اتفاقية شيكاغو	٣٠-٣٦
الفرع الثاني	اتفاقية شيكاغو والمرحلة التي تلتها	٣٦-٤٣
الفرع الثالث	سيادة الدولة والملاحة الجوية	٤٤-٤٥
المبحث الثاني	نتائج سيادة الدولة على مجالها الجوي والتوافق على القواعد الجوية الدولية	٤٦-٦٨
المطلب الاول	نتائج سيادة الدولة على مجالها الجوي	٤٦-٥٤
الفرع الاول	حقوق الدولة السيادية	٤٧-٥١
الفرع الثاني	النشاطات السيادية للدولة على مجالها الجوي	٥١-٥٤
المطلب الثاني	التوافق على القواعد الجوية	٥٤-٦٨
الفرع الاول	منظمة الطيران المدني الايكاو ICAO	٥٥-٦٣
الفرع الثاني	الاتحاد الدولي للنقل الجوي(الاياتا) IATA	٦٣-٦٨
الفصل الثاني	ماهية تفويض السيادة في المجال الجوي	٦٩-١٢٥
المبحث الاول	مفهوم تفويض السيادة	٧١-١٠٤
المطلب الاول	تعريف التفويض ونطاقه	٧٢-٩٩

الموضوع		رقم الصفحة
الفرع الاول	تعريف التفويض	٧٢-٩٦
الفرع الثاني	نطاق التفويض	٩٦-٩٩
المطلب الثاني	اسباب التفويض ومعوقاته	٩٩-١٠٤
الفرع الاول	اسباب التفويض	٩٩-١٠١
الفرع الثاني	معوقات التفويض	١٠١-١٠٤
المبحث الثاني	الاساس القانوني للتفويض وشروطه	١٠٥-١٢٥
المطلب الاول	الاساس القانوني للتفويض	١٠٥-١٢٠
الفرع الاول	اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ المادة(٢٨)	١٠٦-١١٢
الفرع الثاني	الملحق (١١) لاتفاقية شيكاغو	١١٢-١٢٠
المطلب الثاني	شروط التفويض	١٢١-١٢٥
الفرع الاول	أن يكون التفويض الى دولة أو وكالة مناسبة	١٢١-١٢٢
الفرع الثاني	أن يكون محدداً	١٢٣-١٢٥
الخاتمة		١٢٦-١٢٧
النتائج		١٢٦
التوصيات		١٢٧
المصادر		١٢٨-١٤٠
الملخص باللغة الانكليزية		A-B

المقدمة

المقدمة

أولاً : موضوع البحث

السيادة الجوية هي الحق الجوهري تمتلكه كل دولة ذات سيادة في تنظيم استخدام مجالها الجوي وفرض قانون الطيران الخاص بها وفي الحالات القصوى استخدام الطائرات المقاتلة. يشكل المجال الجوي فوق أرض دولة ما في الغالب جزءً من منطقة السيادة التابعة لتلك الدولة وكذلك الواجهة البحرية التي تحيط بها لكن بمقدار يحدده القانون الدولي ولم يحدد القانون الدولي الحد العلوي للمجال الجوي.

وتبرز أهمية المجال الجوي في أنه يمثل أحد ركائز الانتصارات في الحروب الحديثة إذ يمكن للدول القوية شن غارات جوية باستخدام الطائرات الحربية واستخدام الصواريخ ضد أهداف العدو الاستراتيجية. وسيادة المجال الجوي كما جاء في "اتفاقية شيكاغو " تتمتع كل دولة بسيادة كاملة وحصرية على المجال الجوي الموجود فوق أراضيها. وفي حين أنه لا يمكن تفويض السيادة الوطنية، فمن الممكن تفويض مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية فان الدولة التي تفوض لدولة أخرى مسؤولة تقديم خدمات الحركة الجوية داخل مجالها الجوي فوق أراضيها تفعل ذلك من دون الانتقاص من سيادتها.

إن سيادة الدول إحدى المبادئ الاساسية في القانون الدولي ومع ذلك يستخدم هذا المصطلح في أغلب الاحيان بالمعنى السياسي بتأويلات وتفسيرات تختلف باختلاف السياق والهدف ويعد مفهوم السيادة مفهوماً ديناميكياً يتطور بتطور البيئة المؤسسية العالمية وفي عالم الطيران، يشير مصطلح السيادة الى ملكية المجال الجوي، بعبارة أخرى يشير هذا المصطلح الى الاختصاص الحصري للدولة الذي يمكنها من ممارسة سلطاتها التشريعية والادارية والقضائية داخل مجالها الجوي الوطني.

غير أن خدمات الملاحة الجوية تتطلب منهجاً عالمياً انسيابياً مستند الى الاداء في إدارة المجال الجوي بدلاً من المنهج القائم على الحدود الوطنية. ولتجسيد هذا المفهوم، يحتاج كل اصحاب المصالح فهماً متكاملاً لمعنى السيادة الوطنية، بحيث يتسق هذا المفهوم مع الوقائع السياسية والاقتصادية والاجتماعية الحالية والمستقبلية.

ثانياً : أهمية البحث

يتمثل اختيار موضوع البحث وهو تفويض السيادة في المجال الجويً بوصفه ذا أبعاد دولية هامة؛ لأنه يرتبط ارتباطا وثيقا بسيادة الدولة وبالتزامات الدول لتقديم المرافق والخدمات من اجل دعم الملاحة الجوية الدولية وهذه المرافق والخدمات بالضرورة أن تكون متوافقة مع المعايير والممارسات الموصى بها عالمياً وأن تكون ذات طبيعة تنظيمية وإشرافية ومن ثم تضمن هذه الدول الامتثال والتوافق فيما يتعلق بالسلامة والكفاءة بحيث إن الدولة غير القادرة على ذلك يمكن تفويض الواجبات والمسؤوليات الوظيفية في هذا المجال الى منظمة أجنبية أو دولة أخرى من دون الانتقاص من سيادتها الوطنية. ولزيادة الالمام بهذا الموضوع وخصوصاً لما يشهده الوقت الحاضر من تطورات تقنية حديثة وكثرة استخدام الطائرات بشكل واسع النطاق وكثرة مستخدميها من السكان والحربية منها في العمليات العسكرية وحرب الطائرات من دون طيار واستخدامها في القتل عن بعد والصواريخ متوسطة وبعيدة المدى والعابرة للقارات.

ثالثاً : اشكالية الدراسة

يمكن الاجابة على مجموعة الاسئلة ومنها: هل هناك سيادة للدولة على مجالها الجوي؟ وماهي الطبيعة القانونية لهذه السيادة؟ وماهي خصائصها؟ وهل نظم القانون الدولي سيادة الدولة الجوية؟ وماهي المراحل التي مر بها تنظيم تلك السيادة؟ وهل هناك مرحلة سبقت اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤؟ وما هو الدور الاساس لاتفاقية شيكاغو بذلك؟ وما هو التغير بالمرحلة التي تلتها؟ وماهي النتائج المترتبة لسيادة الدولة على مجالها الجوي؟ وكيف يتم التوافق على القواعد الجوية؟، وهل أن تفويض السيادة في المجال الجوي انتقاص من السيادة الوطنية للدولة؟ كيف يمكن الاعتراف للدولة بتفويض السيادة في المجال الجوي فوق أراضيها؟ وما هو نطاق تفويض السيادة؟ وماهي اسبابه؟ وكيف يتم تجاوز معوقاته؟ وما هو الاساس القانوني للتفويض؟ وهل هناك شروط واجبة له؟

سأحاول الاجابة على هذه الاسئلة من خلال البحث في موضوع "تفويض السيادة في المجال الجوي".

رابعاً : منهجية البحث

إن المنهج المتبع في كتابة البحث هو المنهج التحليلي ومنهج تاريخي لدراسة موضوع "تفويض السيادة في المجال الجوي" وذلك من خلال تحليل النصوص القانونية الواردة في القانون الدولي العام وفي الاتفاقيات الدولية والاقليمية والقوانين العربية والوطنية فضلاً عن سلوك المنهج المقارن من خلال معرفة الاثار المترتبة على تفويض السيادة في المجال الجوي من ناحية السيادة الداخلية للدولة والتزاماتها الدولية ولأمثلة الناجحة للتفويض المتبادل بين الولايات المتحدة وكندا والتفويضات بين دول أوربية أخرى.

خامساً : خطة البحث

لإظهار أهمية الموضوع من الناحية العملية والنظرية ارتأيت دراسة موضوع" تفويض السيادة في المجال الجوي" وفق خطة تتكون من فصلين ما يتم تناوله في الفصل الاول هو السيادة الجوية للدولة والذي تم تقسيمه على مبحثين: الاول يتناول سيادة الدولة على مجالها الجوي، أما المبحث الثاني نتائج سيادة الدولة على مجالها الجوي، والتوافق على القواعد الجوية الفصل الثاني يحمل عنوان ماهية تفويض السيادة في المجال الجوي واستعرضت من خلاله مفهوم تفويض السيادة في المجال الجوي في المبحث الاول وفي المبحث الثاني الاساس القانوني للتفويض، وشروطه. ومن ثم خاتمة نلخص فيها أهم النتائج التي ترشحت خلال البحث وبعض المقترحات التي تسهم في تنظيم تفويض السيادة في المجال الجوي.

الفصل الأول

السيادة الجوية للدولة

المبحث الأول: سيادة الدولة على مجالها الجوي

المطلب الاول: الطبيعة القانونية لسيادة الدولة على مجالها الجوي وخصائصها

الفرع الاول: الطبيعة القانونية لسيادة الدولة على مجالها الجوي

الفرع الثاني: خصائص سيادة الدولة على مجالها الجوي

المطلب الثاني: سيادة الدولة على المجال الجوي في القانون الدولي

الفرع الاول: المرحلة التي سبقت اتفاقية شيكاغو

الفرع الثاني: اتفاقية شيكاغو والمرحلة التي تلتها

الفرع الثالث: سيادة الدولة والملاحة الجوية

المبحث الثاني: نتائج سيادة الدولة على إقليمها الجوي والتوافق على القواعد الجوية الدولية

المطلب الاول: نتائج سيادة الدولة على اقليمها الجوي

الفرع الاول: حقوق الدولة السيادية

الفرع الثاني: النشاطات السيادية للدولة على مجالها الجوي

المطلب الثاني: التوافق على القواعد الجوية

الفرع الاول: منظمة الطيران المدني الايكاو

الفرع الثاني: الاتحاد الدولي للنقل الجوي الاياتا

الفصل الاول

السيادة الجوية للدولة

بدأت خشية الدول على أجوائها الإقليمية منذ معرفة الأنماط الأولى للطيران، وقبل وجود الطائرات الحربية. إذ ولّدَ وجود أجسام تطير في الهواء خوفا من أن يكون لدى تلك الأجسام (الطائرات) المقدرة على إحداث ضرر ما من خلال تحليقها في المجال الجوي للدولة.

لذلك، حث الفقهاء خطاهم نحو إيجاد حلول، ونظريات تحول دون أن يُحدث تحليق الطائرة في الجو ضرراً على الدولة. وسبيل الدولة إلى ذلك يتم من خلال فرض سيادتها على أجوائها الإقليمية على حساب تفويض تلك السيادة. ولكي نتبين حقيقة هذا الموضوع، لابد لنا أن نبحث سيادة الدولة على مجالها الجوي، ونبين فيها الطبيعة القانونية لسيادة الدولة على مجالها الجوي من خلال بيان أهم النظريات، والتي منها القائل بنظرية الحرية المطلقة على المجال الجوي، والمنادي بنظرية المجال الجوي الاقليمي، والمتمسك بنظرية السيادة المطلقة للدولة على مجالها الجوي، وآخرون قسموا المجال الجوي الى مناطق، ومنهم من ايد نظرية سيادة الدولة المحملة بحق المرور البريء، ومن ثم نبين خصائص سيادة الدولة على مجالها الجوي وهي لا تختلف عن خصائص السيادة منذ نشوء فكرتها للوقت الحاضر والتي تطورت بمرور الزمن ومنها الاستقلال، والديمومة والاستمرار، والشمولية.

إن سيادة الدولة على مجالها الجوي لم تكن وليدة اليوم إذ نظم القانون الدولي هذه السيادة عن طريق مؤتمرات واتفاقيات دولية مهمة بمراحل ومن أهم هذه الاتفاقيات اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ وقد سبقتها اتفاقية باريس لعام ١٩١٩ ليستقر بعدها الدولة بالسيادة النسبية على مجالها الجوي ومن هنا تثار الاسئلة، ومنها هل لهذه السيادة تأثير على الملاحة الجوية ؟ وماهي النتائج التي تترتب لسيادة الدولة على مجالها الجوي؟ ذلك لأننا لا نستطيع الحديث عن السيادة الجوية الابعد الخوض في هذه التفاصيل المهمة من خلال دراسة المرحلة السابقة لأهم اتفاقية من اتفاقيات المجال الجوي وهي اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ ودراستها، والمرحلة التي تلتها، والسيادة الجوية للدولة بهذا المقام لابد أن يكون لها نتائج مهمة لصالح الدولة ومؤسساتها، وخاصة الدول الغير قادرة على ادارة مجالها الجوي، ومنها حقوق الدولة السيادية، ومالها من الاستئثار وتحديد الحدود

وقواعد الجو الواجبة التطبيق في المجال الجوي. على أن هناك استثناءً وهو حالة الطائرات المخترقة للمجال الجوي للدولة من دون تفويض، وهذا وضع شاذ في العلاقات الدولية له أحكامه الخاصة به. وبعد أن تم اتفاق الدول على القواعد القانونية لتنظيم هذا المجال انشئت منظمات، واتحادات دولية لمتابعة استعمالاته، ومنها منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو – ICAO)، واتحاد النقل الجوي الدولي (الاياتا – IATA) لمتابعة تنفيذ التوافق للعمل بهذه القواعد الجوية التي اقرها القانون الدولي، والاتفاقيات الدولية. وبناء على ما تقدم سنتحدث في المبحث الأول من هذا الفصل عن سيادة الدولة على مجالها الجوي، ثم نفصّل في المبحث الثاني نتائج سيادة الدولة على مجالها الجوي والتوافق على القواعد الجوية.

المبحث الأول

سيادة الدولة على مجالها الجوي

سيادة الدولة على مجالها الجوي ذات طبيعة قانونية تختلف عن المجالين البري، والبحري فإن به غلواً، وتطرف مفرط ادى ببعض الفقهاء الى الاخذ ما يوافق صالح الملاحة الجوية وتفويض خدماتها، ويراعي في الوقت نفسه سيادة الدولة، وتفويضها، ومتطلبات اختصاصاتها على اقليمها مما ادى الى ظهور تيارات فكرية لتكون مواطن الاختلاف بين الفقهاء موضوع تقرير سيادة الدولة على ما يعلو من اقليمها لذا انقسمت الآراء الى عدة اتجاهات بين القائل الحرية المطلقة للجو، وبين القائل بسيادة الدولة على ما يعلو اقليمها الى ما لانهاية، وهناك من حاول تحديد لسيادة الدولة، واطلاق الحرية فيما يتجاوز ما يتم تعيينه من حدود، وبعد ان اصبحت حاجة الدول ملحة الى ضرورة وضع قواعد تنظم وتؤطر استعمالات المجال الجوي عن طريق اتفاقية دولية جماعية تم التوصل إليها بعد أن اجتاز المجتمع الدولي مرحلة مهمة سبقتها ليبدأ مرحلة تالية لها تؤكد على سيادة الدولة المقيدة بقيود أقرتها في طيات نصوصها، وانطلاقا مما تقدم سنخصص المطلب الأول من هذا المبحث للحديث عن الطبيعة القانونية لسيادة الدولة على مجالها الجوي، وخصائصها. ثم نتناول في المطلب الثاني سيادة الدولة على المجال الجوي في القانون الدولي.

المطلب الاول

الطبيعة القانونية لسيادة الدولة على مجالها الجوي وخصائصها

إن الفقه في بعده النظري كان دوماً أول من يحاول ايجاد الحلول النظرية للمسائل القانونية المستجدة، وقل ما نجد في الفقه مواطن اجماع حول المسألة بذاتها كون ذلك يرجع في الاساس وتباين الخلفيات الثقافية، واختلاف لدى كل فقيه، أو كل مجموعة من الفقهاء.

ومع بداية عصر الطيران ظهرت عدة نظريات مختلفة لتحديد الطبيعة القانونية للمجال الجوي، وقد حاول كل فريق التبرير لصحة رأيه بإقامة الحجج واثبات البراهين، من دون أن يتوصل الى حلول وسطية تؤدي بالضرورة الى التخفيف من غلوائهما. وبهذه المحاولات تبلورت الطبيعة القانونية لسيادة الدولة على مجالها الجوي في ميدان المجتمع الدولي وتبلورت معها

الخصائص اللصيقة بالسيادة منذ نشوء فكرتها، وبناءً على ما تقدم سيتم تقسيم هذا المطلب على فرعين الاول الطبيعة القانونية لسيادة الدولة على مجالها الجوي والفرع الثاني خصائص سيادة الدولة على مجالها الجوي.

الفرع الاول

الطبيعة القانونية لسيادة الدولة على مجالها الجوي

ليس هناك من خلاف حول الطبيعة القانونية للمجال الجوي افقياً إذ تمتد السيادة الاقليمية الى الحد المقرر دولياً، وما وراء ذلك، أي أعالي البحار فإنها لا تخضع لسيادة أية دولة، وبالتالي يعد مجالاً حراً أمام جميع الدول، ولا يخضع استعماله لأية قيود. اما ما يعلو اقليم الدولة من فضاء جوي فقد اختلف الفقه حول تحديد طبيعته القانونية، فمنهم من نادى بنظرية الحرية المطلقة للجو، وعدم خضوعه لسيادة أية دولة، ولم يقبل فريق اخر– رغم تمسكه بمبدأ الحرية – مبدأ الاطلاق فيها، واتجه الى أن هناك حداً معيناً من الارتفاع تتقيد فيه هذه الحرية بما يحقق المصالح الاقليمية للدولة، ونادى فريق ثالث بتقسيم الفضاء الجوي الى منطقة اقليمية تعلو الدولة مباشرة تخضع للسيادة الكاملة للدولة مع احترام المرور البريء للطائرات المدنية، وما يرتفع عن هذه المنطقة من طبقات الجو تعد حرة بصفة كاملة. وسنعرج على عرض أهم الاتجاهات التي يثيرها هذا الموضوع، وما توصل إليه الفقه الدولي في هذا الشأن من خلال :–

أولاً: نظرية حرية الهواء

يتلخص مضمون هذه النظرية في أن الفضاء الهوائي غير قابل للتمليك الخاص نظراً لطبيعته الاعتبارية المحضة أي غير المادية، أو المحدودة، ولهذه الاسباب نفسها، لا يمكن أن يكون موضوع حق سيادة للدول، ويترتب على هذه النظرية النتائج الآتية [١] :

١– أن يكون للطائرات من أي نوع كانت حرية الطيران متى وأنى شاءت دون أن يكون للدولة التي يجري فوقها الطيران أن تتدخل بشكل ما.

---

[١] أحمد فهمي بحيري، ضبط الملاحة الهوائية، مطبعة حجازي، القاهرة، ١٩٣٨، ص٨٢، ص٣١.

٢- أن تخضع جميع الاعمال التي تتم على ظهر الطائرات سواء العامة منها، ام الخاصة لقانون ومحاكم الدولة التي تحمل الطائرة علمها هذا وكثير من الكتاب نادى بهذه النظرية، البعض منهم تكلم عنها بصدد الهواء[١]، والبعض في كتب غير قانونية، والبعض تكلم بدقة عن اباحة الفضاء الأمر الذي يهم الملاحة الهوائية، وفي ذلك يقول " نيس " إنه يجب ان نحذر من أن نلغي، أو نقيد إباحة الفضاء، أو أن نقيم من القانون عقبات في سبيل تقدم الطيران[٢].

ولكن تطبيق هذه النظرية يضع الدول التي يجري الطيران فوقها في مركز حرج للغاية فمن السهل القاء المفرقعات على الدول المحايدة كما هو ميسور، ودراسة تحصينات الدول وتصويرها تصويراً شمسياً، وكذلك أن يحمل الى داخل الدول الممنوعات الجمركية، أو جراثيم الاوبئة التي قد تكون متفشية في دول أخرى فمن الوجهة العلمية غير معقول ترك حالة الدولة في هذه الفوضى من دون سلاح تقابل به خطر التجسس، والتهريب، والاوبئة[٣].

أما من الوجهة القانونية فليس هناك ما يوجب الأخذ بهذه النظرية فطبيعة الهواء، أو الفضاء لا تتعارض في شيء مع حق السيادة الذي ينطبق على أفعال، أو أعمال قانونية يقوم بها أفراد من مكان محدود، فكل ما يطلبه هو حيز محدود تستعمل الدولة سلطتها داخله وعلى ذلك فيمكن وجود حق السيادة إذ لا يمكن حق الملكية، وهذا حقيقي بالنسبة لماء البحر كما هو بالنسبة للهواء فالبحر لا يمكن أن يكون موضوعاً لحق الملكية، ولكنه يخضع لسيادة الدولة في حدود المياه الاقليمية.

ردَ الاستاذ فوشي على ما تقدم بأن ذلك لا يكفي لكي تمنح الدولة حق السيادة على الفضاء الذي يعلوها؛ لأنه يجب لذلك أن يكون استعمال الدولة لسلطاتها هناك مقصور عليها الامر الذي لا يوجد بالنسبة للفضاء الهوائي؛ لأن الواقع أن الدولة التي يعلوها الفضاء ليست هي وحدها التي في إمكانها أن تستخدم الطائرات في هذا الفضاء، أو الامواج الاثيرية فليس هناك ثمة ما يمنع الدول الاخرى من ذلك مهما بعدت عنها[٤]. ورأى أحمد فهمي بحيري ان اعتراض الاستاذ فوشي ليس

---

[١] ارنست نيست، القانون الدولي العام، ط١، ج١، ١٩١٢، ص٥٨٧.

[٢] المصدر نفسه، ص٣٧١.

[٣] المصدر نفسه، ص٣٧٥.

[٤] فوشي، رسالة القانون الدولي العام، ج٢، ع١، ط١، ١٩١٠، ص١١.

قوي التبرير، لأن الحق لا يكون مقصوراً على صاحبه لسبب مادي. بل إن ذلك أن هو إلا صفة يلصقها القانون ببعض الحقوق فتكون لها بقوة القانون نفسه. اذ إنّ أي مانع مادي يحول دون اعتداء دولة على الاقليم الارضي لدولة اخرى. فمع ان سيادة الدولة على اقليمها الارضي مسلم به إلا أنه لا يرجع في الواقع الى اسباب مادية، أو احتكار طبيعي، وانما هو تقرير تشريعي تعمل الدول بمقتضاه لكي تحتفظ بأن يكون حق السيادة مقصوراً عليها، والاقليم الهوائي لا يختلف عن الاقليم الارضي، أو البحري في شيء بهذا الصدد[١].

وذكر الدكتور محمد حافظ غانم أن هذه النظرية تنفي سيادة الدولة على طبقات الجو التي تعلو اقليمها، وتقرر ان الجو، شأنه في ذلك شأن البحر العام، حر لا يخضع لسيادة دولة من الدول، ومن ثم تكون الملاحة الجوية حرة لطائرات جميع الدول، وقد دافع عن هذه النظرية الفقيه الفرنسي فوشي، كما اعتمدها مجمع القانون الدولي في دورة انعقاده في مدينة غينت سنة ١٩٠٦، وفي دورة مدريد ١٩١١، وأن هذه النظرية لاقت نقداً كبيراً من الفقه الا نجلو سكسوني، على وصف أن الأخذ بها يهدد سلامة الدول التي تفقد كل رقابة على الطائرات التي تمر فوق اقليمها، فضلاً عن ان هذا التقييد، لا يمكن القول بأن يكون على الدوام لصالح الملاحة الجوية، لأنه من الثابت انه من اللازم، حفظاً للأمن، وللسلامة، وضع قواعد وانظمة خاصة بالجو[٢].

تقوم هذه النظرية على مبدأ حرية الهواء الذي لا يخضع لسلطان الدولة، وبالتالي فإن الملاحة الجوية تكون حرة لطائرات جميع الدول على وصف أن الدولة لا يمكنها من ممارسة السيادة على الهواء لعدم امكانيتها من السيطرة الفعلية عليه[٣].

رأى أصحاب هذه النظرية أن الجو لا يعد من عناصر تكوين إقليم الدولة، وذلك لعدم إمكانية حيازته، ولصعوبة إخضاعه للسيطرة الفعلية في ذلك الوقت. وقد ظهرت هذه النظرية في بداية القرن العشرين، وقبل أن تتزايد مخاطر الطيران، وتؤكد هذه النظرية على أن الفضاء الجوي كالمياه الدولية، أو البحار العالية يجوز استخدامها بواسطة أي طائرة لأية دولة دون عقبات أو تدخل

---

[١] احمد فهمي بحيري، مصدر سابق، ص٣٣.

[٢] د. محمد حافظ غانم، مبادئ القانون الدولي العام، دراسة لضوابطه الاصولية واحكامه العامة، ط١، مطبعة نهضة مصر بالفجالة، القاهرة، ١٩٥٦، ص٣٣٢.

[٣] ينظر، د.أحمد سرحال، قانون العلاقات الدولية، ط٢، بيروت،١٩٩٣، ص ٦٨٨ – ٦٨٩.

من الدولة التي يعلوها الفضاء الجوي، وكل ما يمكن إعطائه الدولة من حق على الجو هو حقها في الدفاع عن إقليمها إذا كان ثمة ضرورة لذلك. ودافع أصحاب هذه النظرية عنها بالقول أنه من المستحيل على الدولة أن تضع يدها على الفضاء الجوي، ويستحيل أن تتملكه، فالممر الهوائي كالممر البحري في أعالي البحار حر من أية قيود[١].

وقد ناقش معهد القانون الدولي آراء معضدي الحرية التامة، والمطلقة للمجال الجوي والتي كانت من بين المشروعات المختلفة الخاصة بتقنين القانون الجوي في اجتماعاته المتعددة التي عقدها في " غينت " سنة ١٩٠٦، وفي " فلورنسا " ١٩٠٨، وباريس ١٩١٠، وفي مدريد ١٩١١، إذ اصدر في هذه الدورة الاخيرة من اجتماعاته مجموعة من القواعد الخاصة التي تحكم المركبات الجوية، وتعد من اهم القواعد المتعلقة بهذا الموضوع حتى اليوم، فهي بمثابة عمد اساسية في تنظيم الملاحة الجوية الدولية، إذ نصت المادة الثالثة صراحة على حرية التحليق الدولي فيما لا يتعارض، وحقوق الدولة التي تحلق فوقها الطائرة، في وضع المعايير، والمقاييس اللازمة لهذا التحليق، بما يضمن سلامتها وسلامة مواطنيها، وممتلكاتها[٢].

وأشار الدكتور محمد المجذوب الى نظرية حرية الهواء عندما ذكر بأن هذا المبدأ ينفي سيادة الدولة على الجو الذي يعلو اقليمها، وأن الجو لا يعد عنصراً من عناصر اقليم الدولة، ولا يمكن حيازته، ولا فرض الرقابة عليه، نظراً لاستحالة ممارسة السيادة، أو السيطرة عليه، ولذلك يجب اخراجه من نطاق سيادة الدولة، وابقاؤه، كما هو الشأن بالنسبة للبحار العامة، حراً يستعمله من يشاء، أو من يستطيع، كطريق من طرق المواصلات، ومعنى ذلك أن الملاحة الجوية يجب أن تكون حرة لطائرات جميع الدول، وأشار الى الانتقادات الموجهة لهذه النظرية بوصفها تهدد سلامة الدول التي تأخذ بها، لأنه يفقد كل رقابة على الطائرات التي تعبر اقليمها، ويحول من دون ممارسة حقها في الدفاع عن نفسها، ومصالحها[٣].

---

[١] د. حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي، الافكار والقواعد الأساسية، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، ٢٠١٩، ص ٢٣.

[٢] محمد وفيق ابو اتلة، تنظيم استخدام الفضاء، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، بني سويف للنشر، القاهرة، ١٩٧١، ص٢٤.

[٣] د. محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، ط٥، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٤، ص٤٣٤.

وفي كتاب للدكتور عثمان علي (الراوندوزي) ذكر ان هذه النظرية تقوم على اساس مبدأ حرية الهواء، وقد دافع عنها العديد، أو ربما معظم فقهاء تلك الحقبة، وتبناها معهد القانون الدولي في دورتيه المنعقدتين في عام ١٩٠٦ و١٩١١[١].

لقد واكبت روافد فقهية نظرية حرية الهواء ومنها نظرية وحدة الهواء، وتستند هذه النظرية في تقريرها لمبدأ حرية الهواء على المميزات الطبيعية، والخصائص البنيوية للهواء، ومن اقطابها Bluntschli, Fodere , Pradir [٢].

ورأى هؤلاء ان حرية الهواء اساسها الوحدة البنيوية لهذا المجال، اذ لا يمكن ان ترسم له حدود أو توضع عليه معالم تفصل بين جزء منه عن الجزء الاخر، سواءً بخطوط عمودية، أم افقية، فمن الناحية الفنية، أو الهندسية ذلك يكون اقرب الى الغاية المستحيلة منه الى التحقيق، لأن هذه الخطوط، أو التصاميم، ما هي الا أوهام وليدة الخيال والتصور، ولا وجود مادي لها عملياً، فالهواء بذلك لا حدود له على الاطلاق.

وتبعاً لذلك يتعين الاقرار بحرية الهواء استخداماً واستعمالاً، ذلك ان هذا المبدأ يكفل حرية الملاحة الجوية، وازدهارها بما فيه ازدهار كل الانسانية[٣].

ورأى الفقيه أرنست نيس "Ernest Nys" أن المميزات الطبيعية (غير محدود – غير مادي) للهواء تجعل منه مجالاً غير صالح للاستحواذ، أو الاستئثار تحت أي مسمى كان (سيادة، رقابة، حقوق سيادية...)، من ثم فإن الاليات المحلقة من مناطيد، أو طائرات تتمتع بحرية كاملة في الاجواء، ولا ينبغي على اية دولة صاحبة الاقليم الواقع تحت هذه الاجواء أن تعترضها، أو تعارض نشاطها.[٤]

---

[١] د. عثمان علي ميرتبك الراوندوزي، السيادة في ضوء القانون الدولي المعاصر ودراسة السيادة العراقية، ط١، منظمة نشر الثقافة القانونية، كردستان، ٢٠٠٩، ص١١١.

[٢] أ. د جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، المدخل والمصادر – المجال الوطني للدولة، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠١٠، ص٧٥٥.

[٣] المصدر نفسه، ص٧٥٥.

[٤] د. عثمان علي ميرتبك الراوندوزي، مصدر سابق، ص١١٥.

وقال الفقيه: " يجب ان نضبط أنفسنا حتى لا نلغي حرية الهواء، أو ان نجزئها الى قطاعات صغيرة... يجب ان نتفادى جعلنا القانون يبدو كعدو للنمو، أو سبب في ان يكون القانون عائقاً، أو مثقلاً لتطور علوم الطيران، وذلك عبر تدابير قانونية ارتجالية"[١].

إذ ينقسم الفضاء الهوائي تبعاً لهذه النظرية عمودياً الى منطقتين فالمنطقة السفلى الملاصقة للأرض تخضع لسيادة الدولة التي تحتها اما الطبقة العليا فمباحة للجميع وقد اخذ بهذه النظرية د.سبانيه ومرنهاك وهذه النظرية كما هو ظاهر ليست الا ترديداً لما هو مقرر بالنسبة للبحار وتقسيمها الى بحار اقليمية وبحار حرة مباحة، ومن ثم كان لزاماً أن توجد هنا مسألة تعيين الحد الفاصل بين الفضاء الاقليمي والفضاء الحر المباح، وكان امراً طبيعياً ان يتجه التفكير الى ما هو متبع بالنسبة للبحار أي مدى طلقات الاسلحة النارية وهذا ما ذهب اليه كرتيان وريفير وبلنتشلي وبيتري وقد ذهب اخرون الى وجوب تحديد الفضاء الهوائي بمدى الابصار، وقد نقد الاستاذ مرنهاك هذين الرأيين وقال : "انه من الضروري ان تتفق الدول فيما بينها على تعين نهاية الفضاء الاقليمي، بان تكون من العلو بقدر ما يضمن مصالح الدولة التي يعلوها الفضاء، ومن الانخفاض بقدر ما يضمن مصالح الملاحة الهوائية"[٢].

تعرضت هذ النظرية للنقد وذلك لأن الأخذ بها يهدد أمن الدولة وسلامتها، ويفقدها كل رقابة على الطائرات التي تمر فوق إقليمها[٣]، كما أن هذه النظرية تتعارض مع الاتجاه السائد لدى الدول في تمسكها بالسيادة على ما يعلوها من فضاء جوي[٤]، وأن هذه النظرية لا تتفق مع روح

---

(1) Ernest Nys, Le droit international, les principes, Ies theories, les faits, Edition Tome, p …587. I "Gardons J nous de supprimer la liberte de I air, ou de la reduire a de minu portions…Craignons surtout de faire apparaitre le droit comme I ennem Iennemi du p et de faire en quelque sorte qui l empeche ou vienne ralentir le developpeme dintempest ives disposipositiions"

[٢] أحمد فهمي بحيري، مصدر سابق، ص٣٦.

[٣] د.سعود خلف النويميس، القانون الدولي العام، مكتبة الرياض للقانون والاقتصاد، الرياض ٢٠١٤، ص ٢٦.

[٤] تسمى أحيانا نظرية إباحة الجو. وتعد هذه النظرية الفضاء الجوي مشاعا لا سلطة لأحد عليه، حاله حال البحار العالية، وللدول لكافة الحق في استخدامه من دون رخصة بذلك من دولة الإقليم. إذ انه (أي الجو)، نظرا لطبيعته المادية، غير قابل للتملك ووضع اليد عليه، وبالتالي لا يكون هذا الفضاء محلا للملكية أو السيادة، وابرز من قال بهذه النظرية كما ذكرنا سابقاً، الفقيه الفرنسي فوشي الذي يتزعم مجموعة من الفقهاء من اصحاب هذا الاتجاه وانهم يروا، ان الهواء حر وخالص من اية سيادة إذ يمكن لأية دولة أو كيان ان يدعي بحقوق أو اختصاصات استشارية عليه من دون غيره من الدول أو الكيانات. للمزيد ينظر: د. حمد الله محمد حمد الله، مصدر سابق، ص ٢٣.

العصر الذي اشتدت فيه المنافسة السياسية والعسكرية بين الدول من أجل حماية أراضيها، وقد أصبحت حماية ورقابة الفضاء الجوي من الأهداف الاستراتيجية لكل دولة.[١]

فالهواء لدى فوشي ومن في عرفه مال شائع لا يقبل من حيث طبيعته أن يكون خاضعاً للتملك أو السيادة، علاوة انه من الناحية المادية يستعصي على اية دولة أن تمارس رقابتها الفعلية أو بسط نفوذها على هذا المجال.

ثانياً: نظرية المجال الجوي الاقليمي

إن الفشل الذي منيت به نظرية حرية الهواء في شكلها المطلق كان متوقعاً مهما كانت وجاهة التبريرات التي قدمتها، وذلك راجع اساساً، من جهة لتغييبها إرادة الدولة، وتجاهلها بسط سلطانها على اقليمها في كل مكوناته، ومن جهة أخرى هدمها لكل المقومات التي تقوم عليها السيادة.

هذا الفشل في الاقناع ادى ببعض المنتمين الى فكرة حرية الهواء الى محاولة التخفيف من تطرفها عندما نادوا بحصر تطبيق نظرية الحرية المطلقة إلا على الطبقات العليا للجو، وهي الطبقات التي تقع فوق ارتفاع معين من سطح الارض، واطلقوا عليها تسمية" الهواء المتبقي"، على ان تبقى المسافة التي تعلو سطح اقليم الدولة حتى بداية هذا الارتفاع تحت رقابة الدولة، وخاضعة لسيادتها إذ يشكل هذا الحزام جزءاً ملحقاً بالإقليم، تماماً كما هو الحال بالنسبة للبحر الاقليمي.

من الذين قالوا بهذه النظرية الفقيه(Despagnet) الذي رأى" ان الهواء في حد ذاته لا يمكن ان يكون محل ادعاء بالتمليك، أو محل ادعاء سيادي، بيد انه يجب ان يكون لكل دول حفاظاً على سلامتها الحق في حظر الاستعمال الخطر للهواء الذي يعلو اقليمها الارضي والبحري..."[٢]

---

[١] د. ابوزيد رضوان، الوجيز في القانون الجوي- قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، ص١٨١. كذلك ينظر : د. فؤاد شباط، الحقوق الدولية العامة، ط ٥، منشورات الحلبي، دمشق، ١٩٦٥، ص ٤٨٦. كذلك ينظر: ابراهيم شحاتة، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، السنة السابعة، ع ٢، ١٩٦٥، ص ٢٣٩- ٢٤٠.

[٢] د. جعفر عبد السلام، قانون الفضاء المجلة المصرية للقانون الدولي. ع٢٦، ١٩٧٠، ص٢٢٥. كذلك ينظر: د.محمد وفيق ابو اتله، مصدر سابق، ص٤٣.

مما سبق يتضح ان انصار هذا التيار لم يستحدثوا شيئاً جديداً على الاطلاق، بل نقلوا فحسب الاعراف التي كانت سارية في مجال قانون البحار – آنذاك، في ذلك قالوا : بأن الهواء مباح للجميع في ما عدى الحيز الذي يعلو الدولة مباشرة، والذي رأوا فيه ملحقات للإقليم.

اما ما كان يميز هذا الفريق الذي ناصر فكرة المنطقة فهو الطريقة، والوسائل التي من شأنها قياس المنطقة المزعومة من دون ان تتعدى الى الطبقات العليا للهواء، لذلك ذهب بعض الشراح الى اعتماد تحديد المجال الجوي الاقليمي بأقصى مدى ابصار للشخص العادي، فيما ذهب أخرون امثال الفقيه Von Holtzendorff الى اعتماد ابعد نقطة لمدى مرمى طلقات الاسلحة النارية المستعملة في تلك الحقبة[١].

بيد ان الفقيه Meyer فيعتقد أن تحديد أقصى ارتفاع المجال الجوي الاقليمي يكون بالعلو الذي يصل اليه المبنى الشاهق الذي تتمكن الدولة من تشييده على أراضيها لهذا الغرض.

فيما فوشي الذي ما يزال متمسكاً بموقفه الاول فقد اقتنع بفكرة المنطقة إذ اردف بأن الاعتداد بالمصالح المشروعة للدولة صاحبة الاقليم الذي يعلو هذا المجال اعتراف لها بالحقوق اللازمة لصون سيادتها وامنها، هي مسألة من شأنها تيسير الملاحة الجوية، والمساهمة في تطويرها، بيد ان هذه الصلاحيات، والحقوق التي تعود الى الدولة لا يجب ان تتعدى منطقة يحدد اقصى ارتفاع لها بارتفاع برج ايفل وسميت بمنطقة الامان والرقابة ما عدى ذلك من زيادة في الارتفاع فتعد مجالاً حراً يحظر على الدولة ممارسة أية صلاحية رقابية عليه، عدى انتفاعها منه شأنها في ذلك شأن سائر الدول الاخرى بوصفه مالاً شائعاً.

كما فرق فوشي بين حالتي السلم، والحرب، اذ نكون بصدد آلية منطقة السلامة في حالة السلم، اما في حالات الحرب فأن حقوق الدولة الملحق فوقها تتسع دائرتها بحيث يمكن للدولة فرض رقابتها على كامل الهواء الذي يعلو إقليمها كما يجوز لها التحريم البات لأي مرور للطائرات، أو الاليات الملحقة.[٢]

---

[١] د. جمال عبد الناصر مانع، مصدر سابق، ص٧٥٨.

[٢] المصدر نفسه، ص٧٥٨.

ثالثاً: نظرية السيادة المطلقة

قرر اصحاب هذه النظرية أن الدولة لها على الفضاء الذي يعلوها من حقوق السيادة ما يبرر وصف الفضاء المذكور اقليماً للدولة، ويؤدي تطبيق هذه النظرية الى النتائج الاتية[١]:

١- يكون لكل دولة الحق في ان تقفل، أو تفتح إقليمها الهوائي بمحض ارادتها للطائرات من اي نوع كانت.

٢- إذا فتحت الدولة اقليمها الهوائي لطائرات ما، فلها حق تنظيم مرورها فيه، ولها اخضاعها للإجراءات التي تراها للمحافظة على سلامتها من كل الوجوه.

٣- يكون للدولة ولاية قضائية على الطائرات الخاصة التي تمر بإقليمها الجوي.

وقيل في تأييد هذه النظرية : أولاً : ان كل التشريعات تعطي مالك الارض حق ملكية ايضاً على الفضاء الذي يعلوها فيجب إذن ان يعترف للدول بحق السيادة، لأن السيادة للدولة ليست إلا الملكية للفرد ويقول جروتيوس في ذلك " للملوك السلطة على جميع الاشياء وللأفراد ملكيتها". وثانياً : ان الهواء تابع للأرض، وضروري للإنسان فيجب ان يخضع لما تخضع له الارض من سيادتها[٢].

وقد ايد هذه النظرية الفقهاء كل من فون ليست[٣]، ولكلاما، وارنولد دى فالس إذ كانت رؤيتهم يجب تقرير حق السيادة المطلقة للدولة على إقليمها الجوي انطلاقا من المبدأ الروماني القائل إن من يملك السطح يملك ما فوقه من فضاء، وهذه النظرية هي النظرية الانكليزية منذ زمن طويل، فالسبب في اخفاق مؤتمر النقل الهوائي الذي انعقد في باريس سنة ١٩١٠[٤]. هو تمسك بعض الدول ومنها بريطانيا العظمى بأن يحتفظ لكل دولة بحق اقفال الفضاء الذي يعلو إقليمها الارضي، والبحري في وجه الطائرات التي من جنسية معينة، أو من جميع الجنسيات من دون حاجة لأبداء

---

[١] احمد فهمي بحيري، مصدر سابق، ص٣٤.

[٢] فوشي، مصدر سابق، ص١١.

[٣] فرانز فون ليست. القانون الدولي. ط١، ١٩٢٧، ص٨٦.

[٤] دعت الحكومة الفرنسية الدول الاوربية لعقد مؤتمر عام ١٩١٠ لتنظيم الملاحة الجوية، حضره تسع عشرة دولة تابعت اعمال المؤتمر بأهمية خاصة، ولكن لم يكتب له النجاح فنياً لما اصابه من فشل دبلوماسي رغم اهميته التاريخية الكبرى. انظر في ذلك :C ooper, J. C. : The International, Air Navigation, Conference in Paris 1910. P19.

اسباب ذلك، وفي سنة ١٩١١ عاد المستر بروني المندوب الانكليزي باللجنة القانونية الدولية للطيران الى التمسك بهذه النظرية أمام اللجنة المذكورة[١].

وما دامت التشريعات تعطي صاحب الأرض حق ملكية للفضاء الذي يعلو أرضه فيجب أيضا أن تحصل الدول على هذا الحق فوق الأراضي العائدة لها، وان القول بأن الجو يعامل معاملة أعالي البحار قول راجح، لأن الجو يأتي ملاصقا للإقليم البري وتالياً له بصورة مباشرة وليس كأعالي البحار، إذ إن ما يُرتكَب فيها من جرائم لا اثر لها على الدولة يماثل تأثير ما يحصل وما يمر في جوها الإقليمي. لذلك يجب أن تمتد سيادة الدولة إليه[٢]. ودعم كل ذلك استعمال الفضاء للطيران الحربي إبان الحربين العالميتين، مما حدا ببعضهم إلى القول إن سيادة الدولة على أجوائها تمتد إلى مالا نهاية.

ولكن يعترض على هذه النظرية بأنها قد تؤدي الى استحالة الانتفاع من الطيران لأن هذا بطبيعته وسيلة دولية للنقل فحق الدول المطلق في اقفال اقاليمها الهوائية طبقاً لأهوائها يعرقل فعلاً الملاحة الهوائية[٣].

وقد وجه الى هذه النظرية أنها تتعارض مع طبيعة الاشياء لأن الفضاء بطبيعته غير قابل لأن يكون موضوع حق سيادة، لأن هذا يتطلب في الواقع نوعاً من حيازة مادية ثابتة دائمة، وبما انه يتعذر على الدولة ان تحقق ذلك بالنسبة للفضاء الهوائي، فمن العبث ان نعطي للدولة حق سيادة على ذلك الفضاء[٤]، إذ إن ما يصح في القانون المدني لا يصح في القانون الدولي، وأن النتيجة الحتمية لهذه النظرية هي استحالة تشغيل خطوط النقل الجوي، لأن هذا النقل بطبيعته ذو صفة دولية فكيف له أن يجتاز حدود الدول الجوية ؟

وفي رأي اخر ان نظرية السيادة المطلقة من النظريات المعارضة لنظرية حرية الهواء إذ يرى ان مقتضاها، ان سيادة الدولة التامة تمتد على طبقات الجو التي تعلو اقليمها، ويترتب على

---

[١] اللجنة القانونية الدولية للطيران انشئت في باريس سنة ١٩٠٩ وتولت اعداد، وصياغة اول مشروع تقنين دولي للهواء، ينظر في ذلك:. Pepin Eugene : Le Droit Aerien : Rec. des Cours, 1947II, Tome 71, P , 481

[٢] د. محمد المجذوب، مصدر سابق، ص٣٣.

[٣] جيبيه، بحث في الملاحة الهوائية، ص٣٥.

[٤] فوشي، مصدر سابق، ص١١.

ذلك أنها تستطيع أن تسمح بالطيران فوق اقليمها، أو تمنعه حسبما يتراءى لها، وقد وجه انتقادين لهذه النظرية، اولهما: مبناه استحالة مادية، فالدولة لا تستطيع عملاً ان تفرض سلطانها على طبقات الجو كافة التي تعلو اقليمها، وثانيهما : مفاده ان الاعتراف بسيادة كاملة للدولة على اقليمها الجوي يترتب عليه عرقلة الاتصال الجوي بين مختلف الدول[١].

ان مشروع مؤيدو ومناصرو السيادة التامة، والمطلقة للدولة على ما يعلو من الطبقات الجوية[٢]، من المشروعات التي ناقشها معهد القانون الدولي باجتماعاته[٣] التي تم ذكرها سابقاً ولم يجد الباحث من القواعد التي صدرت منه ما يشير الى اعتماد السيادة المطلقة للدولة على اجوائها.

ونظرية السيادة المطلقة بوصفها تقرر مبدأ معاكساً لنظرية حرية الهواء، مواده أن الجو عنصر من عناصر اقليم الدولة، وان سيادة الدولة تمتد الى طبقات الجو التي تعلو اقليمها الى مالا نهاية، ويترتب على ذلك ان الدولة تستطيع ان تسمح بالطيران فوق اقليمها، أو ان تمنعه حسب مشيئتها، وهذا الاتجاه لا يأخذ بالفكرة التي تشبه الجو بالبحر العام، ولا يشترط توافر السيطرة الفعلية للدولة على اجوائها، وانما يكتفي بإمكان قيام هذه السيطرة بواسطة طائرات الدولة، ومدافعها، وهذا يعني الاعتراف للدولة بالسيادة الكاملة على اجوائها التي تعلو اقليمها البري، والبحري، وهي سيادة غير محددة بارتفاع معين[٤]. الذي يعلو اقليمها، وان الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي وضعت على مر الزمان والتي كانت تعني بتنظيم بعض الامور المتعلقة بالجو والفضاء الخارجي، ونظام الملاحة، كلها ذات علاقة بمسألة السيادة القومية ان الاعتراف بحرية المرور للطائرات الاجنبية في الاجواء الاقليمية للدولة اصبح من شروط مبدأ سيادة الدولة على الفضاء [٥].

ان المجال الجوي الذي يعلو الدولة يعد من مكونات اقليمها، مثله في ذلك مثل البر والبحر الاقليمي، ما يستنتج وجوب اخضاعه لسيادتها التامة والمطلقة وان يكون موضع اختصاصاتها،

---

[١] د. محمد حافظ غانم، مصدر سابق، ص٣٣٢.

[2] Luglart, Michel de : Traite elementaire de Droit Aerien. Paris, 1952 PP. 164- 170.

[٣] د. محمد وفيق ابو أتلة، مصدر سابق، ص٢٤.

[٤] د. محمد المجذوب، مصدر سابق، ص٤١١.

[٥] ان المتعارف عليه فقهاً وتطبيقاً ان الجزء الهوائي الداخل في اقليم الدولة يتحدد ارتفاعه بالمدى الذي يمكن ان تصل اليه طائرة مقودة، وقد ذهبت بعض الدراسات بهذا الشأن الى ادخال ما يتراوح بين ٢٠ – ١٠٠ كيلومتر من علو فوق سطح الارض ضمن الجزء الهوائي للاقليم انظر في ذلك : د. عثمان علي ميراتبك الراوندوزي، مصدر سابق، ص١١١.

وسلطانها هذا ماراه الفقه ويرى ايضاً ان ملكية الدولة للإقليم كما انها تشمل ما تحته من طبقات الارض، فأنها تمتد الى ما فوقه من طبقات الهواء، وهو ما عرفه القانون الروماني القديم، والقائل في صدده : " الى من ترجع ملكية الارض، يملك الى السماء، ويملك الى الاعماق[١]. تبعاً لذلك فان لكل دولة مطلق الحرية في ان تستخدم هذه الطبقات الجوية كما تراه مناسباً لمصالحها واهدافها، فهي تقدر الترخيص لغيرها استعمال هذا المجال، الذي تصنفه الدولة من الاملاك العامة، ومن ثم فأن المرور عبر هذه الاجواء لا يعد من قبيل الحقوق المكتسبة، أو قيد وارد على السيادة، وانما هو مجرد رخصة تتفضل بها دولة الاقليم[٢].

ان فقهاء هذا الاتجاه من امثال " Arnaldo De Valles , Jenny, Ullm Vo Grunwald" على الرغم من اجماعهم حول فكرة السيادة إلا انهم على اختلاف كبير فيما تعلق بكيفية اداء الدولة لهذه الصلاحية[٣].

فالفقيه "Von List " اكد على ان الاجواء التي تخضع لسيادة الدولة لابد وان تشمل تلك التي تعلو المكون البري علاوة على الاجواء التي تعلوا المياه الاقليمية، وهو الطرح نفسه الذي تقدم به "Arnaldo De Valles " حين وصف هذا المجال من مشتملات الدومين العام، والتي وصفها افضل شكل قانوني يمكن من خلاله يتم استخدام المجال الجوي.

أما الفقيه "Grunwald" وهو زعيم المدرسة الالمانية، فرأى ان اعمال سيادة الدولة على ما يعلو اقليمها من الاجواء اساسه المصلحة، ولما كانت الدولة صاحبة الاجواء هي الشخص الدولي الوحيد صاحب المصلحة في سيادة هذا المجال، كان لها كامل الحق ان تباشر عليه سلطانها، فتضع عليه ما تراه من قيود، أو حدود[٤].

على الرغم من التبريرات التي استند اليها الفقيه "Grunwald " في تفسيره للسيادة اساس المصلحة، الا ان ذلك الطرح لم يسلم من الانتقاد، ذلك ان المصلحة لا يمكنها ان تكون أساس للحق

---

[١] د. أحمد اسكندري، د. محمد ناصر ابو غزالة، القانون الدولي العام، ج٣، المجال الوطني، مصر، ١٩٩٨، ص١٢٦.

[٢] د. جمال عبد الناصر مانع، مصدر سابق، ص٧٦٢.

[٣] د. محمد وفيق ابو اتلة مصدر سابق، ص ٥٤.

[٤] د. جمال عبد الناصر مانع، المصدر السابق، ص٧٦٥.

على اطلاقها، وان التسليم بالمصلحة الذاتية المحضة اساس للسيادة على الاجواء لن يكون مقنعاً لما سوف يكون له من اثار على السلام الدولي، بذلك فشل الفقيه في اسماع رايه القائل بالسيادة المطلقة للدولة على ما يعلو من الهواء، على اساس المصلحة.

ان الراي القائل بسيادة الدولة المطلقة على مجالها الجوي رأي يمتاز بالبساطة والوضوح ويختلف عن البحر العالي الذي لا يعد جزءا من اقليم الدولة، ويحكمه مبدأ حرية الابحار لمياهه، والطيران والتحليق في فضائه، وهذا الراي لا يعوق تقدم الطيران، ولا الملاحة، ولا يؤدي الى التعارض بين السيادة من ناحية، وحقوق الاستعمال، والاستكشاف من ناحية اخرى، وهو راي اقل ما يقال فيه؛ انه يحمي ويصون الدولة من اية اعمال عدائية[١].

وعلى الدول في الاتصال والتواصل؛ يجب الاعتراف بحق الطيران، والتحليق للطائرات الاجنبية في المجال الجوي للدولة ان القول بخضوع المجال الجوي لسيادة الدولة لا يعني منع الطيران بل حماية للحقوق وإن كان البعض من انصارها رأى تقييد هذه الملاحة بحق المرور البريء قياساً على حق السفن في المياه الاقليمية، وذلك حماية لأمن الدولة، وصيانة لمصالحها وكان انصار هذا الراي يتفقون مع انصار حرية الهواء في ان الجميع يعترف بحرية الملاحة والطيران للطائرات الاجنبية، وعدم تقييده الا حماية لمصالح الدولة، ولتجنب المخاطر، والاضرار التي من الممكن ان تصيبها من الطيران[٢].

ومن ثم فأن هجر هذه النظرية اصبح واجب الاتباع بعد ان اصبح المجتمع الدولي بمثابة عائلة واحدة. ولا يمكن لأية دولة ان تمنع ما يمر بأجوائها من مركبات، أو موجات تابعة للدول الاجنبية لكن لها ان تنظم ذلك وفق السيادة المحدودة إذ لا يمكن ان تجعلها ان تمر بجميع الفضاءات وكيفما تشاء؛ لأن هذا يؤدي الى الفوضى وانعدام الفائدة، والغاية المرجوة منها، لذلك تصبح مسألة اخضاع طبقات الجو لمبدأ السيادة المحدودة، أو المقيدة امراً ضرورياً، لتضطر الدولة التي تحاول ممارسة سلطانها على مجالها الجوي مراعاة حقوق الدول الاخرى، ومصلحة المجتمع الدولي.

---

[١] د. رجب عبد المنعم متولي، القانون الدولي العام، ط١، ج١، نشر خاص، مصر، ٢٠١٢-٢٠١٣، ص٤٧٧.

[٢] المصدر نفسه. ص٤٧٧.

رابعاً: نظرية المناطق

أخذ أصحاب نظرية المناطق بحلول وسطية بين النظريتين السابقتين، أكدت هذه النظرية على أن الفضاء الجوي ينقسم على مناطق بحيث تخضع واحدة لسيادة الدولة ويبقى ما عداها حراً حرية كاملة أو مقيدة. وتأثرت هذه النظرية بالوضع في البحار إذ يكون للدولة الساحلية سيادة على بحرها الإقليمي الملاصق لشواطئها، بينما يبقى الجزء الآخر حرة للملاحة الدولية[١].

وفقاً لهذه النظرية تم تقسيم المجال الجوي الى ثلاث مناطق[٢] :

١- المنطقة الاولى : الفضاء الجوي الاقليمي والذي يمتد على بعد ٣٠٠ ميل من سطح الارض، وتخضع هذه المنطقة لسيادة الدولة.

٢- المنطقة الثانية : وهي منطقة وسط وتصل الى مسافة ٣٠٠ ميل وتخضع لسيادة مقيدة إذ يسمح فيها بالأنشطة غير العسكرية.

٣- المنطقة الثالثة : وهي ما فوق ٣٠٠ ميل، وهي حرة تماماً إذ لا تخضع للجاذبية الارضية، ولا للنظام القانوني للمجال الجوي، وهذه النظريات الثلاث تتشابه مع نظرية الغلاف الهوائي لانها تعتمد على امكانية الطيران، وهي فكرة اكثر تأثراً بالقانون البحري.

لقد كان الغرض من وراء تحديد المجال الجوي دوماً، هو حماية الدولة مما قد تتعرض له من مخاطر التي من الممكن ان تنجم عن الطيران، وارتبطت حدود الدولة العليا دوماً بالمدى الذي يمكن ان يصل اليه التقدم الصناعي للطيران، وظل الحال هكذا الى ان ارتاد العالم الفضاء واطلقت الاقمار الصناعية في الفضاء الخارجي الخارج عن نطاق سيادة الدولة، والذي من الممكن ان تلحق الانشطة الدائرة فيه اشد الاضرار بالدولة مما ادى الى سعي العالم الدؤوب وراء معرفة حدود المجال الجوي العليا.

---

[١] عيسى السيد أحمد الهاشمي، القانون الدولي للطيران والفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠٠٩، ص٣٠.

[٢] رجب عبد المنعم متولي، مصدر سابق، ص٤٦٦.

خامساً : نظرية السيادة المحملة بحق المرور البريء

أنطلق انصار هذه النظرية من الفكرة القائلة أن سيادة الدولة على اجوائها ليست سيادة اصلية، بل هي سيادة تبعية أملتها الهواجس الامنية لدولة الاقليم في الاساس كما لم يتفق هؤلاء الفقهاء ومن بينهم اوبنهايم، وستلاكي، الكس ماير، وغيرهم من الغلو الموجود في نظرية السيادة المطلقة، فحاولوا التخفيف منه تسهيلاً للملاحة الجوية، فأقروا باستشعار الدولة التخوف من فتح مجالها الجوي، وبذلك اعترفوا بسيادتها على ما يعلو اقليمها من الاجواء بشرط تحميل هذه السيادة بحق المرور البريء للمركبات الجوية على ان يكون هذا هو الاستثناء الوحيد في وقت السلم[١].

وفي رأى للفقيه H. Guibe " ان هذه النظرية تبدو لنا من جميع الاوجه، تستحق التفضيل... هذه النظرية توصلت الى تحقيق الانسجام بتوفيقها بين المصالح التي تنعم بها العلاقات التجارية الدولية، وبين المصالح، والادعاءات السيادية للدولة، فهي تضمن احترام حقوق هؤلاء، وفي الوقت نفسه تضمن حرية التنقل الجوي"[٢]. ومن نتائج هذه النظرية:-

يقتضي المرور البريء، وقت السلم عدم المساس بكيان الدولة، ومصالحها، وامنها، وسلامة مواطنيها، وهو حق تعترف به الدولة، وليس مجرد تفويض، أو ترخيص يخضع لتعسفها. ولا يجوز للدولة ان تغلق أجوائها في وجه الملاحة الجوية الدولية من دون مبرر واضح ومعلن سلفاً.[٣]

الفرع الثاني

خصائص سيادة الدولة على مجالها الجوي

لقد اكتسبت السيادة ومع المراحل الزمنية المتعاقبة إطاراً من الذاتية والكينونة ضمنت لها التميز عن غيرها من المفاهيم وأضفت عليها فيض من الخصائص والسمات بيد أن تحديد هذه الخصائص ينطوي على إشكاليات عدة منها:

---

[١] أ.د. جمال عبد الناصر مانع، مصدر سابق، ص٧٦٥.

[٢] محمد وفيق ابو أتله، مصدر سابق، ١٩٧٢، ص٦٥.

[٣] أ د جمال عبد الناصر مانع، مصدر سابق، ص٧٦٥.

١- المتغيرات العديدة التي شابت المجتمع الدولي أدت إلى اختلاف معطيات السيادة وتعدد مبانيها ومن ثم خصائصها تبعاً لاختلاف التصورات التي عرفتها خلال تلك المراحل الزمنية وعليه فتحديد هذه الخصائص أقترن بالنظام القانوني الذي كان سائداً آنذاك ومصالح وأهداف الأمم التي ينتمون إليها وبما يتفق وطبيعة المرحلة التي عاشوا فيها والآراء القانونية الدولية التي كانت تحكم تلك المرحلة.

٢- البحث الجامع المتكامل في السيادة يعتمد النظرة الشاملة، ومن ثم فهو لا يقتصر على مجرد عرض وتحليل معطيات قانونية أو مفاهيم سياسية أو أفكار فلسفية معينة. فهي ظاهرة تتأثر بجميع العوامل التي تؤثر في حياة الإنسان وحياة الجماعات الإنسانية على مدار الزمان[١].

اما عن سيادة الدولة في مجالها الجوي فان اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ قد اشارت الى مبدأ سيادة الدولة على طبقات الجو التي تعلو أقاليمها. وجاء في نص المادة الأولى منها كل دولة تمتلك سيادة مطلقة في الجو الذي يعلو أقاليمها.

ولكن التحديد الموضوعي لهذه الخصائص والسمات لا يعني بكل الأحوال إنها سمات إطلاقية وإنما هي تخضع لمجموعة من القوانين والقواعد التي تؤثر تأثيراً عميقاً عليها من حيث التأثر والفاعلية.

وبشكل عام يمكن القول أن أهم خصائص السيادة وسماتها هي :

اولاً : الاستقلال

والذي ينطوي على استبعاد سلطة أية دولة أخرى فالدولة وحدها التي تمارس جميع الاختصاصات التي يعترف بها القانون على إقليمها[٢]، وهذا الاختصاص يتمتع بذاتية تعني القدرة على التصرف الحر[٣]، كما يمتاز بكونه حر وجامع[٤].

---

[١] د.حامد سلطان، القانون الدولي وقت السلم، القاهرة، دار النهضة العربية، ١٩٧٦، ص٥٩١.

[٢] هانز جي مورجنثاو، السياسة بين الأمم، تعريب خيري حماد، ج٢، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، د.ت، ص١٣٠.

[٣] د. محمد طه بدوي، مدخل الى علم العلاقات الدولية، جامعة بيروت العربية، كلية التجارة، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، ١٩٨٦، ص١٣٨.

[٤] د. عصام العطية، القانون الدولي العام، جامعة بغداد، ط٢، ١٩٩٢، ص١٤.

ويكمن السبب في هذا الاستعمال في أن فكرة الاستقلال ارتبطت مع التطور التاريخي لنظرية السيادة، ومنذ مرحلة التأسيس النظري عندما بدأ الملوك يحاولون التأكيد على مبدأ استقلالهم عن الباباوات ومنعهم من التدخل في شؤونهم في نفس الوقت الذي كانوا يحاولون فرض سلطتهم وإرادتهم على الاقطاعيات وإضعاف سلطة أمراءها ولكن هناك من يذهب الى المغايرة بينهما بعّد الاستقلال يقوم على دعائم ثلاث هي[١] :

١- الاختصاص الجامع : وهو الاستئثار بممارسة كافة الاختصاصات.

٢- الاختصاص المانع : أي الاستقلال في ممارسة الاختصاصات دون الخضوع لأية دولة أخرى.

٣- ذاتية التصرف وحريته داخل هذا الاختصاص[٢].

بيد أن هذا التمايز لا ينطلق من قاعدة فكرية متماسكة سيما وأن المفهومين يتوافقان في عناصر عديدة تمنع الفصل بينهما.

ثانياً : الإطلاق

الأصل في مفهوم السيادة هو الإطلاق فهو أحد العناصر الأساسية لها بمعنى أنه لا توجد سلطة أعلى من سلطة الدولة لا في داخلها ولا في خارجها (٣)، كما أن أية قيود مفروضة إنما هي مفروضة بإرادة الدولة ومن ثم يمكن إزالتها بواسطة الدولة بطريقة قانونية فأي قانون لا يمكن تغييره هو استحالة قانونية (٤)، وعليه فالمعاهدات والاتفاقات التي تخضع لها الدولة وتعترف بسريانها عليها هي من قبيل المعاهدات التي تقبلها الدولة بإرادتها وليس رغماً عنها بمعنى أنها ليست مفروضة قسرياً وإلا عندئذٍ من حق الدولة رفضها وعدم الانصياع لها في حالة السيادة الكاملة.

---

[١] احمد فهمي بحيري، مصدر سابق، ص٩٤.

[٢] د. يحيى الجمل، الاعتراف بالقانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٣، ص٨٨.

[٣] د. أحمد يوسف أحمد، السيادة في ظل المتغيرات الدولية، ص١. الانترنيت:.http//afkar on line. com

[٤] محمد عبد المعز نصر، في النظريات والنظم السياسية، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، ١٩٧٢، ص٤١٦.

لقد أثارت فكرة إطلاقية السيادة العديد من التوجسات والمخاوف في أن تؤدي هذه الخاصية إلى عدم احترام الدولة للقواعد القانونية والمبادئ الأخلاقية والحقوق الإنسانية سواء في علاقتها مع الأفراد في داخل حدودها أم في تعاملها مع الدول الأخرى على الصعيد العالمي[١]، وهو أمر يمكن القبول به في حالة وجود نمط تقليدي للسلطة، أو اتخاذها طابع الانعزال عن الواقع الدولي فهي مقيدة بأمرين :

١- أنها خاضعة لتأثير الأوضاع الاجتماعية والاقتصادية والثقافية الداخلية ومدى توفر الاستعدادات الكافية لدى مواطنيها لتقبل قراراتها والخضوع لسلطاتها وتحقق إمكانية الطاعة لها [٢].

٢- أنها مقيدة بإرادة القانون الدولي كنسق منظم للتفاعلات والعلاقات الدولية، وعليه فهي ملزمة بمراعاة الحقوق ومصالح الدول الأخرى والتقيد بالالتزامات والتعهدات الدولية في الخارج [٣].

ومن جهة أخرى ان خاصية الاطلاق هي : ان السيادة اعلى صفات الدولة، واطلاق سيادة الدولة يعني ان لا يكون في الدولة، ولا في خارجها هيأة، سلطتها اعلى من سلطة الدولة، فللدولة سلطة على جميع المواطنين، والصفات الاخرى للسيادة كلها مستمدة من هذه الصفة الرئيسة، وعندما تمارسها الحكومة، تكون سلطاتها محدودة، وسيادة الدولة مع هذا تعد مطلقة، اما الحدود فليست في الواقع الا حدوداً على السيادة القانونية[٤] ؛ فان السلطة صاحبة السيادة داخل الدولة لا تخضع للقوانين التي تصدرها هي، لتنظيم شؤون الافراد، وذلك لا نها سلطة مطلقة تختص بإصدار التشريع، ولكنها لا تخضع لأحكامه[٥].

---

[١] عبد الغني بسيوني عبد الله، النظم السياسية، دار الجامعية للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٨٤، ص٤٣.

[٢] ثامر كامل الخزرجي، العلاقات السياسية الدولية واستراتيجية إدارة الأزمات، دار مجدلاوي للنشر والتوزيع، عمان – الأردن، ٢٠٠٥، ص٣٣٠.

[٣] علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، ج١، ط٧، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ١٩٦٧، ص١٣٠.

[٤] د. بطرس بطرس غالي ود. محمود خيري عيسى، المدخل في علم السياسة، ط٥، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، ١٩٧٦، ص١٧٦.

[٥] د. حامد سلطان، مصدر سابق، ص٦٢١.

ثالثاً : العموم

وتعني امتدادها على جميع الإطار الجغرافي وما يوجد فيه من قوى مادية وبشرية وتنطبق عليهم سلطتها، فهي تتدخل متى ما أرادت في سائر مظاهر الحياة البشرية لتنظيمها وإقرار ما تراه عدالة وأمناً فهي تضع دستوراً للحكم وتصدر قوانين مختلفة وهذا الجانب هو الذي ميزها عن غيرها من الجماعات والمنظمات والهيئات المختلفة الموجودة داخل إطارها أو خارجه[١] ؛ ذلك أن الاعتراف بوجود قوى خارجة عن إرادتها هو أمر يمس سيادتها ويجعل منها ليست ذات سيادة مطلقة وبالشكل الذي يتناقض مع فكرة السيادة ذاتها فعموم سلطانها سمة أساسية لا تقيدها إلا المجاملات الدولية وضوابط القانون الدولي عندما تستثنى السفارات الأجنبية وتبعيتها لقوانين بلادها الخاصة [٢].

رابعاً: عدم قابلية التجزئة

جوهر السيادة هو عدم قابليتها للتقسيم أو التجزئة لأنها ارادة مطلقة، إذ يستحيل وجود سلطتين عاليتين منسجمتين في الدولة نفسها [٣]. وتعدد الحكام في الدولة لا يعني بطبيعة الحال تجزئتها وإنما هذه الهيئات الحاكمة في الدولة وأن مارست كل منها اختصاصات مستقلة فهي لا تتقاسم فيما بينها السلطة العامة وإنما تتقاسم الاختصاصات فقط [٤]. لقد برزت فكرة السيادة وهي تحمل صفة الإطلاق والكمال فالإرادة لا يمكن أن تتجزأ أو لا يمكن أن تتعدد فان تعددها يعني عدم وجود دولة واحدة بين دول متعددة [٥].

ان القول بتجزئة السيادة يخلق مشكلة تبرر التدخل، وبالتالي المساس بوحدانية السيادة القومية ومن ثم انتقاصها[٦]، وأما بالنسبة للدول المركبة فهناك تقسيم في سلطة الحكم دون أن يشمل

---

[١] عصام العطية، مصدر سابق، ص ص٢١٤ – ٢١٥.

[٢] محمد عبد المعز نصر، مصدر سابق، ص٤١٥.

[٣] احمد فهمي بحيري، مصدر سابق، ص ص٩٣ – ٩٤. أيضاً: دينيس لويد، فكرة القانون، ترجمة سليم الصويص، عالم المعرفة، الكويت، ١٩٨١، ص٨٠.

[٤] د.ثروت بدوي، النظم السياسية، ج١، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٤، ص٣٧.

[٥] محمد عبد المعز نصر، المصدر السابق، ص ص٤١٧ – ٤١٨.

[٦] عدنان نعمة، مصدر سابق، ص٩١.

ذلك السيادة، فخصائص السيادة لن تستأثر بها إلا السلطة المركزية إذ لا يوجد إلا دولة واحدة حقيقية وسيادة واحدة[١].

خامساً : الديمومة والاستمرار

وجوهرها انه على الرغم من تغير الحكام الذين يعبرون عن ارادة الدولة، الا ان السيادة تظل مستمرة وباقية حتى ان بعض القرارات والقوانين تظل باقية حتى بعد زوال الحكومة التي اصدرتها، فضلا عن ذلك ان السيادة لا يرتبط وجودها وعدمها بالحكومات[٢].

وطبقاً للفهم الديمقراطي الذي يمزج بين السيادة، والشعب، والامة فان السيادة باقية لأن الامة لا تفنى. ولكن لا يعني هذا عدم فقدانها من الناحية العملية، اذ يمكن ان تحصل في حالة الاحتلال أو الانتداب أو الوصاية [٣]، أي ان الدولة ناقصة السيادة هي التي تخضع في مباشرة شؤونها الداخلية، والخارجية، أو في بعض هذه الشؤون لسلطان دولة اجنبية[٤]. ان السيادة باقية مازالت الدولة موجودة، فاذا توقفت السيادة كان معنى ذلك وقوع نهاية الدولة، كما ان فناء الدولة يلازم زوال السيادة[٥]، ولا تنتهي السيادة لانها تجسد الارادة العامة للشعوب، والشعوب باقية لا تزول، لكن ذهب آخرون بآراء تتناقض وديمومة سيادة الدولة، امثال شولته بقوله : ليست الدولة ذات السيادة ظاهرة ازلية، بل لم يكن لها وجود من قبل القرن السابع عشر، وليس هناك أي سبب لبقاء هذه السيادة الى الابد[٦].

سادساً : الاعتراف

وهي سمة من سمات دخول الدولة الى دائرة المجال الدولي وعدها نسق متقدم لإدارة العلاقات والتفاعلات بين الدول، والاعتراف هو انصراف إرادة الدولة، أو الدول القائمة إلى قبول وحدة سياسية ما عضواً في المجتمع الدولي بما يترتب على ذلك من قيام شخصية الدولة لهذه الوحدة السياسية وثبوت قدرتها على النهوض بالتبعات وعلى الوفاء بالالتزامات والتمتع بالحقوق

---

[١] احمد فهمي بحيري، مصدر سابق، ص ص٩٣ – ٩٤.

[٢] د.ثروت بدوي، مصدر سابق، ص٣٧.

[٣] د.جمال الدين العطيفي، القانون الدولي العام، دار النشر للجامعات المصرية، دم، د. ت، ص ص٤٤ – ٤٧

[٤] د. عصام العطية، مصدر سابق، ص٤٣١.

[٥] د. بطرس بطرس غالي و د. محمود خيري عيسى، مصدر سابق، ص١٦٨.

[٦] د. كمال مجيد، العولمة والدولة، دار الحكمة، لندن، ٢٠٠٢، ص٣٩.

والمزايا التي يقررها القانون في هذا المجتمع [١]، لقد قرن البعض تحقيق الاعتراف بمجموعة من الأسس لعل من أبرزها [٢] :

١- الفاعلية بمعنى أن تكون السلطات العامة قادرة بالفعل على الاضطلاع بوظائف الدولة الخارجية والداخلية أي تكفل نظاماً واقعياً وقانونياً في وقت، بمعنى امتلاك الأهلية الكافية لإدارة الدولة وأهلية الدولة بأداء وظائفها يعكس أهليتها للاعتراف الدولي ومن ثم إيجاب الالتزامات الدولية.

٢- حرية اختيار النشاط السياسي بمعنى أن القانون الدولي لا يعنيه في شيء الشكل الذي تتخذه الدولة لنظامها السياسي أو طبيعة الفلسفة السياسية التي تحدد طبيعة العلاقات بين الأفراد والسلطات ومدى تدخل هذه السلطات.

لقد عدّ الاعتراف فكرة ذات طبيعة مركبة ففي القدر الذي يكشف فيه عن حقيقة وجود الوحدة السياسية الجديدة بقدر ما يساهم في بناء شخصيتها القانونية في الحياة الدولية [٣]، كما أنه ينتج مجموعة من الأثار لعل أهمها [٤] :

١- أنه يعد دليلاً على وجود الوحدة المعترف بها، ويحول من دون الشك بوجودها.

٢- أنه الوسيلة الطبيعية لإقامة علاقات عادية منتظمة بين الدولة المعترفة، والدول المعترف بها.

٣- التمتع بحقوقها القانونية وفق أحكام، وقواعد القانون الدولي العام، وأهمها حصانة سيادتها.

والاعتراف من المفاهيم الحديثة ويعرف" بالتسليم من جانب الدولة القائمة بوجود هذه الدولة، وقبولها كعضو في الجماعة الدولية "، والاعتراف اجراء مستقل عن نشأة الدولة[٥]، وكذلك تثبيت السيادة للدولة داخلياً، وخارجياً بالاقرار بوجود السلطة، وبتطبيق قراراتها من المؤسسات، والافراد، والاعتراف بها دولياً يتيح لها التعامل في البيئة الدولية، ولا تتمكن اية دولة من ممارسة السيادة في مواجهة الدول الاخرى، ومباشرة حقوقها داخل الجماعة الدولية، الا اذا اعترفت هذه

---

[١] د.حسن الجلبي، القانون الدولي العام- اصول القانون الدولي العام، مطبعة شفيق، بغداد،١٩٦٤، ص٢٦٤ - ٢٦٥.

[٢] بول روتيه، التنظيمات الدولية، ترجمة أحمد رضا، دار المعرفة، مصر، ١٩٧٨، ص٦٩.

[٣] د.حسن الجلبي، المصدر السابق، ص ص٢٨٠ - ٢٨١.

[٤] د.يحيى الجمل، مصدر سابق، ص ص١٩٦ - ١٩٧.

[٥] د. علي صادق ابو هيف، مصدر سابق، ص١٤٦.

الجماعة بوجودها، وتستطيع الدولة بواسطة الاعتراف باستقلالها ان تتمتع بالسيادة الكاملة على اقليمها، وممارسة كامل حقوقها الدولية، بالتمثيل، وعقد الاتفاقات، والمعاهدات الدولية مالم يكن هناك امر يؤدي الى الانتقاص من سيادتها كما ذكرنا سابقاً كالوصاية، أو الانتداب، أو الاحتلال.

سابعاً : المساواة

المساواة هي أحد مظاهر السيادة، والسمة الناتجة عن وجودها فالدولة المستقلة ذات السيادة بما تملك من اختصاص جامع على إقليمها، واختصاص مانع في نطاق علاقاتها الدولية تكون على قدم المساواة، والتكافؤ مع الدول الأخرى [١].

والمساواة تعني أن من حق كل دولة مهما يكن أصلها، ومساحتها، وشكل حكومتها أن تتساوى مع الآخر من حيث التمتع بالحقوق، والالتزام بالواجبات مع الدول الأخرى الأعضاء في الأمم المتحدة، وأن يكون لها الحق في أن تطبق قواعد القانون الدولي في علاقاتها مع غيرها من الدول تطبيقاً موحداً يقوم على معيار واحد لا يميز بين دولة، وأخرى [٢].

لقد أدت التحولات الدولية إلى تحقق سلسلة من التبدلات على صعيد المفاهيم المستعملة في إطار النظام الدولي، فبينما تتألف المنظومة الدولية من كيانات متساوية وذات سيادة، ومستقلة نسبياً لكن الواقع يشخص بأن هذه الدول ليست متكافئة لا من حيث القوة، ولا من حيث التأثير، وبالشكل الذي يفرض ضرورة إعادة النظر بمفهوم المساواة في السيادة، فالمشهد الدولي يؤشر عظم التأثير الذي تمارسه القوى الكبرى على صعيد التفاعلات الدولية وترتيب أوضاع النظام الدولي وهو أمرٍ يمكن تشخيصه على صعيد المنظمات الدولية ففي الوقت الذي يفترض أن تكون جميع الدول متساوية في عمل تشريعي في أي مؤتمر دولي يمسها أو يمس المصلحة المشتركة لمجموع الأعضاء بغض النظر عن القوة الفعلية أو المركز الدولي الذي يتمتع به أي عضو من الأعضاء ضعفاً أو قوة [٣]، بمعنى اتخاذ القرارات على أساس قاعدة الاجماع. نجد هذا الحق يتحول لصالح الدول الكبرى وهو أمر يمكن إدراكه في مجلس الأمن فبينما يفترض أن تصدر قرارات المجلس في المسائل الموضوعية بموافقة التسعة أعضاء من بينها أصواتهم وهذا الأمر يتيح لها التأثير في اتخاذ

---

[١] د.خليل الحديثي، المعاهدات غير المتكافئة، جامعة بغداد، مطبعة جامعة بغداد، بغداد، ١٩٨١، ص٢٦.

[٢] د.حامد سلطان، مصدر سابق، ص٧٧٥.

[٣] المصدر نفسه، ص٢٧.

القرار أما إذا كانت طرفاً في نزاع فمن حقها التمتع بحق النقض وهذا القيد يعد من أهم القيود الأساسية الواردة على صعيد مبدأ المساواة في السيادة[١].

وأصبحت المساواة بين الدول في العلاقات الدولية احدى سمات السيادة الوطنية، واحدى المبادئ الاساسية في التنظيم الدولي على وفق الفكر الحديث؛ لأن اساس القانون الدولي هو استقلال الدول، وان الدول المستقلة تشكل العضوية الدولية المتمثلة بالتنظيم الدولي، وان السلطة السياسية هي المعبرة عن السيادة، وتتمتع الدول بحق المساواة، كنتيجة لسيادتها، واستقلال كل منها عن الاخرى، ويقصد هنا المساواة امام القانون[٢]. أي المساواة من ناحية السيادة. غير ان هذه المساواة لا تحجب عدم المساواة الفعلية بين الدول، ولا تتضمن على الخصوص مساواتها في المقدرة القانونية، وهي ليست الا تقرير الحق للدول في الحصول على الحماية القانونية نفسها، واتباع الاجراءات امام اجهزة العدالة الدولية[٣].

ثامناً :الشمولية

وتعني أن السيادة تطبق على الدولة ككل، ويخضع لها الأفراد، والجماعات، وكل الجمعيات، ولا توجد هناك جمعيه أو مجموعة من الأفراد مهما كانت سلطتهم أو ثرائهم بإمكانهم الوقوف بوجه السلطة السيادية إذ أن السيادة لا تعطي استثناءات أو ضمانات لأي شخص، ولكن تمنع إعفاءات في حالة السفارات الأجنبية، والممثلين الدبلوماسيين للدول الأجنبية، وهذا لا يعني بأي شكل تقييد للسيادة بالمعني القانوني إذ يمكن للدولة سحب الامتيازات الدبلوماسية الممنوحة للأجانب[٤].

ان اهم ما نصل اليه ان فكرة السيادة قد اتسمت بالعديد من السمات، والخصائص، وانها قد تباينت بحسب طبيعة النظام الدولي، وقواعده الحاكمة، وانطلاقاً من ان السيادة في ابعادها ظاهرة اجتماعية، وسياسية فقد تأثرت بجميع العوامل التي اثرت في حياة الانسان، وحياة الجماعات الانسانية على مدار الزمان الى ان وصلت في عصرنا هذا متسمة بالتقييد، أي انها اصبحت سيادة

---

[١] د.إبراهيم أحمد شلبي، أصول التنظيم الدولي، النظرية العامة والمنظمات الدولية، الدار الجامعية، مصر،١٩٨٥، ص٤٩.

[٢] د. علي صادق ابو هيف، مصدر سابق، ص١٤٦.

[٣] د. سهيل حسين الفتلاوي، مبادئ المنظمات الدولية العالمية والاقليمية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٠، ص١٢١.

[4] Garner: sovereignty: sovereignty http:// meaning and characteristics of politicalsciencenotes.com.

مقيدة، فليس للدولة حق اطلاق يدها في التصرف على ارادتها، ورغبتها وحدها بل تتقيد في استعمال حريتها باحترام ما لغيرها من الدول من حريات، وحقوق.

المطلب الثاني

سيادة الدولة على المجال الجوي في القانون الدولي

في القانون الدولي، للدولة سيادة خارجية، وهي ما تملكه الدولة من سلطان تواجه به الدول الاخرى في الخارج، واشار القانون الجوي الدولي الى سيادة الدولة الداخلية، والخارجية على مجالها الجوي في اغلب قواعده القانونية، وتنظيم هذه السيادة مر بمراحل مهمة الى ان وصل الى ما نحن عليه في الوقت الحاضر منها ما سبق اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، ومنها ما تلت لتلك الاتفاقية، وعلى ضوء ذلك اصبحت الملاحة الجوية الدولية وتفويض خدماتها استثناءً من سيادة الدولة. لذا سنقسم هذا المطلب على فرعين الفرع الاول المرحلة التي سبقت اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ والفرع الثاني اتفاقية شيكاغو والمرحلة التي تلتها.

الفرع الاول

المرحلة التي سبقت اتفاقية شيكاغو

شهدت هذه المرحلة تمسكاً من الدول بسيادتها على أقاليمها الجوية. وعقدت عدة مؤتمرات للبحث في إمكانية استخدام الأجواء الإقليمية للملاحة الجوية استثناءً من تلك السيادة. من هذه المؤتمرات المؤتمر الأول للطيران في باريس سنة ١٨٩٩، ومؤتمر بروكسل سنة ١٩٠٢، ومؤتمر مدريد سنة ١٩١١. وكانت هذه المؤتمرات غالبا ما تنقسم إلى قسمين: الأول يتزعمه الفرنسيون ينادي بحرية الطيران وان لا سيادة مطلقة للدولة على أجوائها، وقسم ثان يتزعمه الإنكليز ينادي بسيادة مطلقة للدولة على أجوائها. وجاء مؤتمر باريس سنة ١٩١٩ ليقرر مبدأ سيادة الدولة على فضائها الجوي[١]، الذي كانت له جذور فيما سبق هذا التأريخ من وقائع، ومؤتمرات، إذ نجد أن اللجنة المتفرعة عن لجنة النقل الجوي المدني تذكر في تقرير لها سنة ١٩١٨: منذ بداية الحرب كان مبدأ السيادة في الجو محل ادعاء من جانب الدول، واعترفت به جميعا عدا ألمانيا، كما إن

---

[١] د. إبراهيم فهمي إبراهيم شحاتة، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٦، ص ٦٤ – ٦٦.

هولندا وسويسرا قد اعترفتا بصفة دائمة أن مرور طائرة محاربة فوق إقليمها عمل غير حيادي....غير إن اتفاقية باريس نفسها سمحت بالمرور البريء للطائرات التابعة للدول المتعاقدة الأخرى شرط مراعاة نصوص الاتفاقية[١].

تعد الحرب العالمية الاولى شهادة ميلاد حقيقية لعلوم الطيران، ودخول هذا الاخير مرحلة التصنيع على نطاق واسع، وذلك راجع الى الدور الأساس الذي لعبته الحرب الجوية لأول مرة في تاريخ الحروب. وضعت الحرب اوزارها سنة ١٩١٨ وكان على مؤتمر الصلح ان يؤسس لسلام عالمي دائم، وقد ايدت الدول المشاركة رغبتها الملحة في ان يتولى المؤتمر عناية خاصة لموضوع السيادة الجوية بظل التطور الحاصل، وبهذا السياق جاءت المبادرة الفرنسية بأن اقترحت على المؤتمر تبنيه لائحة من شأنها ان تكون ارضية لاتفاق لاحق يعني بالمسألة.

وبالفعل هذا ما حذا بالمجلس الأعلى للحلفاء الى اصدار قرارين بهذا الشأن في ١٢ و١٥ مارس ١٩١٩ ينصان على انشاء لجنة الطيران لمؤتمر السلام[٢]. ويشكل ممثلي الدول المنتصرة في الحرب – الولايات المتحدة الامريكية، اليابان، بريطانيا، وفرنسا اعضاء هذه اللجنة التي انيط بها وضع لائحة مبادئ للملاحة الجوية المدنية الدولية تكون اساس لاتفاق دولي شامل بما ينسجم واحترام سيادة الدول على مجالها الجوي، وتضمنت اللائحة اثني عشر مبدأً مهماً نوجزها كما يلي[٣]:

المبدأ الاول : الاعتراف بالسيادة التامة، واللاستئثارية للدولة على الهواء الواقع فوق أراضيها، ومياه سواحلها.

المبدأ الثاني : مع احترام السيادة الكاملة لكل دولة، تخول الدولة الملاحة الجوية المدنية اكبر قدر من الحرية.

المبدأ الثالث : مبدأ المساواة في المعاملة بين مختلف الجنسيات الموقعة على الاتفاق المزمع ابرامه، من دون تفرقة بينها.

---

[١] المادة (٢) من اتفاقية باريس لتنظيم الملاحة الجوية لسنة ١٩١٩.

[2] Charles R ousseau, Droit international Public, p. 273.

[٣] أ. د، جمال عبدالناصر مانع، مصدر سابق، ص٧٧٥.

المبدأ الرابع : يجب ان يكون لكل طائرة جنسية دولة واحدة من الدول الموقعة، وان تخضع الطائرة لألية التسجيل لدى دولة الجنسية.

المبدأ الخامس : ان تلتزم الدول الموقعة بوجوب وضع :

- لائحة تحتم حمل شهادات الملاحة الجوية، والاعتراف المتبادل بصلاحية الشهادات، والتراخيص الممنوحة من الدولة الطرف في الاتفاقية.
- لائحة تتعلق بوضع الطيارين، والملاحين الجويين بصفة عامة.
- لائحة تخص الاشارات، وكيفية استخدام السهام النارية، ووضع القواعد الخاصة بمنع التصادم كخطوط السير، وقواعد الهبوط، والاقلاع.
- المبدأ السادس : وضع نظام خاص يعني بالطائرات العامة، والطائرات الحربية.
- المبدأ السابع : اعتراف الدول بحق العبور من دون هبوط اختياري مع وضع تدابير خاصة تتعلق باحتكار الدولة صاحبة الاقليم بالنقل الجوي الداخلي بين نقطتين على اقليمها.
- المبدأ الثامن : اعتراف الدول بحق الطائرات في استخدام مدارجها، ومطاراتها من دون تميز في اداء هذه الخدمة.
- المبدأ التاسع : الاقرار بالمسؤولية عن الاضرار التي تسببها حوادث الطائرات بالدولة صاحبة الاقليم، وهي مسؤولية عمومية مسؤولية دولة الجنسية لأن فكرة التأمين عن حوادث الطيران لم تظهر بعد.
- المبدأ العاشر : اتفاق الدول على تأسيس هيأة متخصصة تهتم بالملاحة الجوية الدولية سواءً في جوانبها التقنية، أم القانونية.
- المبدأ الحادي عشر : تتعهد الدول الاطراف بوضع تشريعات وطنية خاصة بالملاحة الجوية بما لا يتعارض مع التزاماتها الدولية المتمخضة عن هذا الاتفاق، أو تعديل تشريعاتها الجوية القائمة إذا لم تكن متماشية مع ذات الاتفاق.

- المبدأ الثاني عشر : التأكيد على مبدأ عدم المساس بالحقوق، والواجبات المقررة لكل من الدول المحايدة، والمتحاربة منها، وذلك اثناء قيام الحرب[١].

على ضوء أعمال لجنة الطيران لمؤتمر السلام؛ قام المجلس الاعلى للحلفاء بتعيين ثلاث لجان فرعية اوكلت اليها مهمة صياغة الاتفاقية في قراءتها النهائية بغرض عرضها على توقيع الدول سواء المشاركة في المؤتمر، أم المتغيبة عنه، وهي : اللجنة الفنية، واللجنة العسكرية، واللجنة القانونية. بعد اتمام صياغة الاتفاقية من طرف اللجنة التشريعية، عرضت على المجلس الاعلى للحلفاء فصادق عليها في ٢٧ سبتمبر ١٩١٩، على اثر ذلك تم التوقيع عليها من طرف المندوبين المفوضين عن الدول، والتي كان عددها ٢٧ دولة حاضرة، مشكلة في الاساس من الدول الحليفة بالإضافة الى بعض دول امريكا اللاتينية، وذلك في ١٣ أكتوبر ١٩١٩ وعليه نشأ اول نظام قانوني يعني بسيادة الدولة والملاحة الجوية الدولية المدنية[٢].

تضمنت هذه الاتفاقية تسعة ابواب عني كل واحد منها بمجال معين وكالاتي[٣] :

الباب الاول : المبادئ العامة للملاحة الجوية.

الباب الثاني : جنسية الطائرات وتسجيلها.

الباب الثالث : الشهادة والبراءات.

الباب الرابع : مقبولية الملاحة فوق الاقاليم غير اقليم دولة الجنسية.

الباب الخامس : القواعد الواجب اتباعها اثناء الاقلاع، اثناء الرحلة، واثناء الهبوط.

الباب السادس : ما يحظر نقله جواً.

الباب السابع : التكييف القانوني لصفة الطائرات خاصة، عامة، والقواعد الخاصة التي تعامل بها الطائرات العامة.

---

[١] د. محمد توفيق ابو أتله، تنظيم استخدام الفضاء، اطروحة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، بني سويف للنشر. القاهرة، ١٩٧١. ص٧٥.

[٢] أ. د جمال عبد الناصر مانع، مصدر سابق، ص٧٧٧.

[٣] اتفاقية باريس للملاحة الجوية، ابرمت في ١٣ اكتوبر ١٩١٩، ودخلت حيز النفاذ في ١١ سبتمبر ١٩٢٢.

الباب الثامن : تناول اللجنة الدولية للملاحة الجوية (C. I. N. A).

الباب التاسع : تناول الاحكام الختامية.

ان ما يلاحظ على اتفاقية باريس ١٩١٩ تحيزها لمبدأ سيادة الدولة التامة على الاجواء التي تعلو اقليمها، وفي ذلك انتصار للفقه المناهض لمبدأ حرية الاجواء – كما سوف نبينه في المطلب الثاني – اذ نصت المادة الاولى من الاتفاقية " ان الاطراف السامية المتعاقدة تعترف لكل سلطة دولة بالسيادة الكاملة، والخالصة على المجال الهوائي الواقع فوق اقليمها". وعليه فالأثر المباشر لهذا المبدأ في القانون العام؛ هو اعتبار المجال الجوي للدولة من قبيل الدومين العام، اما في القانون الدولي العام فسيادة الدولة على الاجواء الوطنية لا تطال الأجواء الواقعة فوق اقاليم الدول الاخرى – ولو لم تكن طرفاً في الاتفاقية – أو المجالات الخالية من السيادة كأعالي البحار هذا المبدأ وان اقر به صريح الاتفاقية، الا انها خففت منه بالقدر الذي يسمح بمباشرة ملاحة جوية متحررة، ومزدهرة، وذلك عبر فرضها لقيدين :

القيد الاول : ويتمثل في حرية المرور الذي نصت عليه المادة (٢) من الاتفاقية كحق مكفول بموجبها، اذ تسمح دولة الاقليم الطرف في الاتفاقية للطائرات التي تحمل جنسيات الدول الاطراف الاخرى بحق المرور البريء وذلك في اوقات السلم، مع ذلك يجوز للدولة تقييد هذا المرور لأسباب عسكرية، أو لدواعي المصلحة العامة. اما المادة (٣) فتعترف للدولة الطرف صاحبة الاقليم بحظر التحليق للأسباب ذاتها، ولكن فوق مناطق معينة من اقليمها، هذا الحظر يشمل الطائرات الاجنبية، وقد يتعداها حتى الى الطائرات الوطنية، وقد تحدد المناطق المغلقة امام الطيران بموجب مراسيم تصدر عن السلطة المختصة في الدولة[١].

القيد الثاني : ومناطه المساواة في المعاملة، وقد جاء النص عليه بالفقرة (٢) من المادة(٢) من الاتفاقية، وتعد المساواة في المعاملة في مفهوم الاتفاقية قيداً على السيادة المطلقة للدولة، ومن زاوية أخرى يعد هذا القيد من مستتبعات، ونتائج حرية المرور، ومن ثم لا يمكن لدولة الاقليم الطرف في الاتفاقية ان تعامل طائرات الدول الاطراف الاخرى بخلاف المساواة لأي مسوغ كان، أو تحت اي ظرف، سياسي، اقتصادي... الخ.

---

[١] في فرنسا على سبيل المثال فإن قائمة المناطق المحظورة على الطيران حددتها المراسيم الوزارية المؤرخة في ٢٠/ابريل/١٩٢٦. انظر في ذلك: ا. د جمال عبد الناصر مانع، مصدر سابق، ص٧٧٩.

لا تطبق اتفاقية باريس إلا في حالات السلم، ونصت على ذلك المواد (٢- ٣٢)، اما في حالة الحرب فالاتفاقية لا تقيد الدول الاطراف المتحاربة بأي تدبير كان عدا ذلك المتعلق بضمان حقوق الدول الاطراف المحايدة.

تأسيس الاتفاقية لهيأة دولية دائمة تسهر على حسن تطبيق الاتفاقية، وتطويرها، وهي اللجنة الدولية للملاحة الجوية (C.I.N.A)، كانت تعمل في حينها تحت سلطة، ورقابة عصبة الامم المتحدة. يتفق فقهاء القانون الدولي على ان اتفاقية باريس ١٩١٩، منذ لحظة ابرامها قد حملت في طياتها اسباب وجيهة كانت تنبئ على فشلها إذ وجهت لها اعتراضات وانتقادات، والتي يمكن حصرها في نقطتين[١] :

الاولى : تتناول المبدأ الذي قامت عليه الاتفاقية، وهو مبدأ سيادة الدولة على طبقات الجو. ومع ان دولاً عديدة فرنسا، إسبانيا، والدول الانجلوسكسونية أيدت هذا المبدأ، ونصت عليه في تشريعاتها الوطنية، فقد رفض الكثيرون اعتبار مبدأ السيادة على الجو مبدأ مقبولاً بصفة نهائية في القانون الجوي الدولي. وبرروا موقفهم بحجتين: لأن اتفاقية باريس لم تحظ بتصديق معظم الدول الموقعة، ولان مؤتمر موناكو للعام ١٩٢١، ومؤتمر براغ ١٩٢٢، رفضا مبدأ السيادة، وايدا نظرية معاكسة تقوم على حرية الجو، باستثناء حالات الحفاظ على مصالح الدولة.

والنقطة الثانية : تتعلق بالدول التي تطبق عليها احكام الاتفاقية، فهذه الاتفاقية حصرت احكامها بالدول الاطراف فقط، فاصبح الطيران الدولي بموجبها امتياز لا يتمتع به رعايا الدول غير الاطراف ولكثرة الاعتراضات، والاحتجاجات عليها بالرغم من التعديلات التي ادخلت عليها من قبل اللجنة الدولية للملاحة الجوية (C.I.N.A)[٢] في اطار صلاحياتها التشريعية، وهو ما تم اعتماده بالبروتوكول الذي وقع على الفور من طرف ٥٣ دولة ودخل حيز النفاذ في ١٧ مايو١٩٣٣.

ان ما أفرزته اتفاقية باريس سنة ١٩١٩ من الاطراف السامية المتعاقدة بحكمها مبدأ المعاملة بالمثل في ما بين الدول الاطراف من دون غيرها، ورفضها لمنح امتيازاتها المتعلقة بحرية الملاحة للنقل التجاري الجوي، والذي فضلت ترك مسألة تنظيمه الى الاتفاقيات الثنائية علاوة على التطورات الهامة، والمضطردة التي شهدتها استعمالات المجال الجوي ومدى تأثيرها على سيادة

---

[١] د. محمد المجذوب، مصدر سابق، ص٤١٤.

[٢] المصدر نفسه، ص٤١٥.

الدول وتزايد اعداد المسافرين جواً[١]. الامر الذي جعل الاسراع في التخلي عنها امراً لا مناص منه، والمبادرة لعقد مفاوضات دولية لاستحداث نظام قانوني جديد ليكون اساساً لتنظيم كل ما يتعلق بالمجال الجوي من سيادة وغيرها، وعليه وبإرادة دولية جادة بدأت المفاوضات قبل انتهاء العمليات الحربية ١٩٤٤ بعد الدعوى التي وجهتها الولايات المتحدة الامريكية من اجل عقد مؤتمر دولي بمدينة شيكاغو في ولاية الينوي الامريكية في ٧ ديسمبر ١٩٤٤، وعليه حضر المؤتمر ٥٣ دولة، وغاب عنه الاتحاد السوفياتي[٢].

الفرع الثاني

اتفاقية شيكاغو والمرحلة التي تلتها

في جو مشحون بالصراعات بين مؤيد ومعاض لحرية الجو عقد مؤتمر شيكاغو عام ١٩٤٤، وبعد ان مر هذا المؤتمر بأزمات عديدة كادت ان تعصف به، واهمها معارضة بريطانيا في حرية استعمال الجو للأغراض التجارية، ودعوتها الى انشاء منظمة ذات اختصاصات واسعة في مجال الطيران، في الوقت الذي تبنت فيه الولايات المتحدة الامريكية موقف المدافع عن الحرية التامة لاستعمال الجو للأغراض التجارية، وعارضت خلق أي تنظيم تكون له سلطة على الدول، وطالبت ان تكون حرية الهواء كحرية البحار التي سبق اقرارها دولياً، مع اعترافها – الولايات المتحدة الامريكية– بأن يكون لكل دولة السيادة الكاملة على الفضاء الجوي الذي يعلو اقليمها مع الاعتراف للدول بأن يكون لها الحق الطبيعي في الاتصال ببعضها بحرية، وايدت هذا الموقف الدول الاسكندنافية، وهولندا، والصين[٣].

وهكذا، وبسبب ما تركته الحرب العالمية الثانية من اثار غيرت بريطانيا موقفها السابق المعلن عنه في مؤتمر باريس ١٩١٩ المدافع عن حرية الجو، وطالبت ان يكون من الضروري لكل دولة الحق في مباشرة مظاهر للسيادة على المجال الجوي الذي يعلو اقليمها، أو اخضاعه للتنظيم الدولي، وذلك لاعتبارات امنية، مع الاعتراف بالمنافسة الحرة لمؤسسات الطيران [٤]، كما قُدمت

---

[١] د. جمال عبدالناصر مانع، مصدر، ص٧٨٣.

[٢] المصدر نفسه، ص٧٨٤.

[٣] د. محمد الحاج حمود، القانون الجوي الدولي، وقانون الفضاء، ط١، مكتبة دجلة للطباعة والنشر، والتوزيع، عمان الاردن، ٢٠٢٠، ص١١٩..

[٤] د. محمد وفيق ابوتلة، مصدر سابق، ص١٣٧– ١٣٩.

مقترحات أخرى من استراليا، ونيوزلندا، وكندا لحلول توفيقية، وقد انتهى المؤتمر بإقرار الوثائق التالية[١] :

١- اتفاق مؤقت حول الطيران المدني الدولي

٢- اتفاقية حول الطيران المدني الدولي

٣- اتفاق حول مرور الخطوط الجوية الدولية، أو اتفاق الحريتين

٤- اتفاق النقل الجوي

إضافة الى خمسة عشر ملحقاً تبحث في الامور الاتية:

اجازات المشتغلين بالطيران، القواعد الجوية، تقنين الأرصاد الجوية، خرائط الملاحة، وحدات القياس التي تستعمل في الاتصال بين الارض، والجو، التشغيل الفني لطائرات النقل الجوي التجاري، جنسية الطائرات، وعلامات تسجيلها، صلاحية الطائرات للطيران، وتسهيلات النقل الجوي الدولي، اتصالات الطيران السلكية، واللاسلكية، خدمات حركة المرور، البحث، والانقاذ، التحقيق في حوادث الطيران، المطارات، خدمات استعلامات الطيران.

تعد اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ اهم وثيقة دولية في ميدان الطيران المدني، وتعد دستوراً لهذا الطيران حتى الوقت الحاضر، وقد دخلت حيز التنفيذ في الحادي عشر من نيسان من عام ١٩٤٧، وبذلك اصبحت اتفاقية باريس عام ١٩١٩، واتفاقية هافانا ١٩٢٨ ملغاة بحكم المادة (٨٠) من اتفاقية شيكاغو، وتحتوي الاتفاقية على (٩٦) مادة مقسمة الى اربعة أجزاء: الجزء الاول: يتعلق بالملاحة الجوية، والجزء الثاني: يبحث بالهيئة الدولية للطيران المدني، والجزء الثالث : خاص بالنقل الجوي، اما الجزء الرابع : فقد تضمن الاحكام الختامية، وان المادة الاولى من الاتفاقية، والتي نصت" تعترف الدول المتعاقدة بأن لكل دولة السيادة الكاملة، والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو اقليمها " اكدت على سيادة الدولة الكاملة والمانعة على فضائها الجوي، وهذه المادة كالمادة (١) من اتفاقية باريس؛ لم تقصر حكمها على الدول الاطراف في الاتفاقية، وانما جعلته شاملاً لكل دول العالم بوصفها كاشفة لقاعدة عرفية دولية تنطبق على جميع الدول[٢]. لكنها بمقابل

---

[١] د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص١١٠.

[٢] المصدر نفسه، ص١٢٢.

ذلك اعترفت للدول المتعاقدة الاخرى فيما يتعلق بالخطوط الجوية الدولية المنتظمة بحرية الطيران عبر اقليمها من دون هبوط، وبحرية الهبوط فوق اقليمها لأغراض غير تجارية، ولا يسري ذلك على المطارات المستعملة لأغراض حربية، وفي مناطق الاعمال العدائية أو المناطق المحتلة عسكرياً، وفي الطرق المؤدية لمثل هذه المناطق في زمن الحرب، الا بموافقة السلطات العسكرية المختصة، ومع ذلك فقد اورد نص المادة (١) من الاتفاقية قيدين على تلك الحرية وهما[١]:

١- يجوز لكل دولة متعاقدة أن تبين الطريق الذي يسلكه فوق اقليمها أي خط جوي دولي، والمطارات التي يمكن استخدامها.

٢- ان تفرض، أو ان تسمح بفرض رسوم عادلة، ومعقولة مقابل استخدام المطارات، أو تقديم تسهيلات أخرى للخطوط الجوية الدولية، على ان لا تزيد عما تدفعه طائراتها الوطنية التي تعمل في خطوط دولية مماثلة في مثل هذه المطارات، ولدولة الاقليم الحق في التأكد من جنسية الطائرة ؛ لأن هاتين الحريتين غير مصرح بها لغير مؤسسات الدولة المتعاقدة.

لابد من الاشارة الى ان المقصود بالسيادة المادة الاولى ليس السيادة المطلقة، وانما السيادة المانعة، وقد اكدت الاتفاقية هذه السيادة في نصوص العديد من المواد ومنها نص المواد (٦-٧-٨)[٢] التي تنظم شؤون الطيران، وتقرر الحق للدولة استناداً لما لها من سيادة، القيام ببعض التصرفات، التي اهمها:

أ. الحق في تحريم الطيران فوق الاقليم بكامله، أو فوق جزء معين منه؛ اذا اقتضت الضرورات العسكرية، أو تلك المتعلقة بأمن وسلامة الدولة، ذلك بشرط عدم التمييز بين الطائرات بسبب

---

[١] د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص١٢٢..

[٢] نصت المادة (٦) "لا يجوز تشغيل أي خط دولي منتظم فوق اقليم دولة متعاقدة، او في داخله، الا بإذن خاص أو أي ترخيص اخر من تلك الدولة، وطبقاً لشروط ذلك الاذن، او الترخيص"، ونصت المادة (٧) " يكون لكل دولة متعاقدة الحق في ان ترفض السماح لطائرات الدول المتعاقدة الاخرى بأن تأخذ في اقليمها أي ركاب، او بريد، او بضائع لنقلهم لقاء اجر، او بموجب عقد تأجير الى نقطة اخرى داخل اقليمها، وتتعهد كل دولة متعاقدة بالا تعقد أي ترتيبات تمنح بالتحديد مثل هذه الامتيازات، على اساس مطلق، لدولة اخرى، او لمؤسسة نقل جوي تابعة لدول اخرى، او ان تحصل لنفسها على مثل هذه الامتياز المطلق من أي دولة اخرى"، ونصت المادة (٨) " لا يجوز لأي يمكن طيرانها بدون طيار ان تطير بدونه فوق اقليم دولة متعاقدة الا بترخيص خاص من تلك الدولة وطبقاً لشروط ذلك الترخيص، وتتعهد كل دولة متعاقدة بأن تخضع طيران مثل هذه الطائرة بدون طيار في المناطق المفتوحة للطائرات المدنية، لمراقبة تسمح بتجنب كل خطر على الطائرات المدنية "

جنسيتها، وان يكون مدى، وموقع المناطق المحرمة معقولاً بحيث لا يعيق، بلا ضرورة، الملاحة الجوية، وشرط ابلاغ الدول المتعاقدة الاخرى، والمنظمة الدولية للطيران المدني بحدود تلك المناطق المادة التاسعة والتي نصت" أ – يجوز لكل دولة متعاقدة ان تقيد أو تحظر بشكل موحد طيران طائرات الدول الاخرى فوق مناطق معينة من اقليمها لأسباب تتعلق بضرورة، أو بالسلامة العامة، بشرط ان لا يمارس بأي تمييز في هذا الخصوص بين طائرات هذه الدول المستخدمة في خطوط مماثلة. ويجب ان تكون مساحة، وموقع تلك المناطق المحظورة معقولين حتى لا تعاق الملاحة الجوية بلا ضرورة. وتبليغ الدول المتعاقدة الاخرى ومنظمة الطيران المدني الدولي بأسرع ما يمكن بأوصاف تلك المناطق المحظورة في اقليم دولة متعاقدة، وكذلك بكل ما يطرأ عليها من تغير بعد ذلك. ب – تحتفظ كل دولة متعاقدة أيضاً بالحق، في ظروف استثنائية، أو اثناء الحالات الطارئة أو لصالح السلامة العامة. في ان تقيد، أو تحظر مؤقتاً، وبأثر فوري الطيران فوق اقليمها بأكمله، أو فوق جزء منه، بشرط ان يطبق هذا التقييد، أو الحظر من دون تمييز بسبب الجنسية على طائرات جميع الدول الاخرى. ج – يجوز لكل دولة متعاقدة، وفقاً للقواعد التي قد تقررها، ان تلزم أي طائرة تدخل المناطق المشار اليها في الفقرتين الفرعيتين أ وب أعلاه بالهبوط بأسرع ما يمكن من الناحية العملية في مطار معين داخل اقليمها"[١].

ب. الحق في تفتيش طائرات الدول الاطراف الاخرى، وفحص شهاداتها، ومستنداتها[٢].

ج. اشتراط الاذن المسبق لمرور، أو هبوط الطائرات التابعة لدولة اجنبية [٣].

د. اشتراط الاذن المسبق لمرور الطائرات الاجنبية التي تعما في خط جوي دولي منتظم[٤].

ه. اشتراط الاذن المسبق لطيران الطائرات التي تطير من دون طيار فوق اقليم الدولة[٥].

و. هبوط الطائرات في مطار جمركي تحدده الدولة[٦].

ز. التحقيق في الحوادث التي تقع للطائرات، وفقاً لقوانين دولة الاقليم[٧].

---

(1) Nicola, MATEESKO, MATE: De la mer territaiale aI'air territonial. Pe'done, Paris, 1965. P. 137 et s.

(٢) ينظر المادة (١٦) من اتفاقية شيكاغو عام ١٩٤٤.

(٣) ينظر المادة (٣ / ج) من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤.

(٤) ينظر المادة (٦) من الاتفاقية نفسها.

(٥) ينظر المادة (٨) من الاتفاقية نفسها.

(٦) ينظر المادة (١٠) من الاتفاقية نفسها.

(٧) ينظر المادة (٢٦) من الاتفاقية نفسها.

ح. عدم جواز استعمال أجهزة الارسال اللاسلكي من قبل الطائرات المارة فوق اقليم الدولة الا بموافقتها[١].

ط. الحق في منع، أو تنظيم استعمال الاجهزة الفوتوغرافية في الطائرات المارة فوق اقليم الدولة[٢].

ي. حق قصر النقل الداخلي للبضائع، والاشخاص على الطائرات التي تحمل جنسية الدولة[٣].

نستنتج من ذلك ان اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ اكدت سيادة الدولة على اقليمها الجوي سيادة كاملة، ومانعة مع التوسع في حرية الطيران التجاري، واخضاعه لتنظيم دولي أدق من السابق. فقضت المادة الخامسة[٤] منها بحرية الطائرات التجارية التي تتبع خطاً جوياً منتظماً في دخول اقليم الدولة الجوي، والتحليق فوقه، والهبوط فيه، وفي اخذ، وانزال الركاب، والبريد، والبضائع بمقابل، أو من دون مقابل، وهذا لاشك فيه توسع في حرية الطيران لم يكن معروفاً في عهد اتفاقية باريس[٥]. وابقت اتفاقية شيكاغو على السيادة التامة للدولة على الاجواء التي تعلو اقليمها البري، والبحري [٦].

شأنها في ذلك شأن اتفاقية باريس ١٩١٩، ولم تغفل اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ النص على الاجواء الواقعة فوق المياه الإقليمية للدولة الساحلية كجزء من الاقليم، وهو ذات المبدأ الذي كرسته

---

[١] ينظر المادة (٣٠) من الاتفاقية نفسها.

[٢] ينظر المادة (٣٦) من الاتفاقية نفسها.

[٣] ينظر المادة (٧) من الاتفاقية نفسها.

[٤] نصت المادة (٥) لاتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ " توافق كل دولة متعاقدة على ان لجميع طائرات الدول المتعاقدة الاخرى غير المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة الحق، بشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، في الطيران فوق اقليمها، او عبوره من دون توقف، او التوقف فيه لأغراض غير تجارية من دون الحاجة للحصول على ترخيص مسبق، مع احتفاظ الدولة التي يتم الطيران فوقها بالحق في ان تلزما بالهبوط، ومع ذلك تحتفظ كل دولة متعاقدة، لأسباب تتعلق بسلامة الطيران، بالحق في الزام الطائرات التي ترغب في الطيران فوق مناطق يتعذر الوصول اليها، او مناطق غير مزودة بتسهيلات كافية للملاحة الجوية بأن تتبع الطرق المعينة، او ان تحصل على اذن خاص لمثل هذه الرحلات. واذا كانت الطائرات المذكورة مستخدمة في نقل ركاب، او بضائع، او بريد شريطة مراعاة احكام المادة السابعة مع احتفاظ الدولة التي يتم فيها الاخذ، او الا نزال بالحق في فرض ما قد تراه ملائماً من انظمة، او شروط، او قيود" انظر: النص العربي لاتفاقية الطيران المدني الدولي معاهدة شيكاغو ١٩٤٤ للاطلاع على بقية نصوص المعاهدة.

[٥] د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص٤٨.

[٦] د. عمر حسن عدس، مبادئ القانون الدولي المعاصر، ط١، دار نصر للطباعة والنشر، القاهرة، ٢٠٠٥، ص٤٤٥.

آنذاك اتفاقية جنيف ١٩٥٨حول البحر الاقليمي بموجب المادة (٢) التي نصت" سيادة الدولة الساحلية تمتد الى المجال الواقع فوق البحر الاقليمي"[١]. وقد اكدت اتفاقية شيكاغو في مادتها السادسة على مبدأ سيادة الدولة الكاملة على الاجواء التي تقع فوق اقليمها على انه لا يجوز اقامة خط ملاحة جوية يعمل فوق، وفي داخل إقليم دولة من الدول المتعاقدة الا بموجب اذن، أو ترخيص من تلك الدولة. غير ان الاتفاقية قيدت سيادة الدولة على اقليمها الجوي بتقرير مجموعة من الحريات للطائرات التي لا تعمل في خطوط جوية دولية منتظمة، أو تعبر فوق اقليمها سواء لدخوله، أم لعبوره من دون هبوط، أم للهبوط عليه لأغراض غير تجارية من دون حاجة الى الحصول على ترخيص مقدماً، ولهذه الطائرات اذا كانت تعمل في نقل الركاب، أو البريد، أو البضائع بمقابل في غير خطوط دولية منتظمة الحق في اخذ أو انزال الركاب، أو البريد، أو البضائع، ويكون من حق الدولة المعنية ان تقيد ذلك بما تراه من شروط. وبهذا تكون الاتفاقية قد احتفظت للدولة بحق تنظيم الملاحة الجوية في اقليمها الجوي بما لا يتعارض مع هذه الحقوق، فلها ان تحتفظ بالملاحة الجوية لطائراتها فقط، ولها ان تكلف الطائرات بالهبوط بقصد الرقابة الجمركية، ولها ان تمنع الطيران في بعض المناطق. وبهذا تكون قد اعادت معالجة المسائل كافة التي سبق وان تعرضت لها اتفاقية باريس ١٩١٩، وانشأت المنظمة الدولية للطيران المدني التي حلت محل اللجنة الدولية للملاحة الجوية التي انشأت في ظل اتفاقية باريس[٢].

واذا كانت هذه الاحكام تنطبق على الطائرات المدنية فإنها لا تنطبق على الطائرات العامة التي تشمل الطائرات الحربية، وطائرات الجمارك، والشرطة اذ يجب حصولها على تصريح للتحليق في الاقليم الجوي للدولة، أو الهبوط في أراضيها، كما ان احكامها تسري فقط على الدول الاطراف فيها وينجم عن ذلك؛ ان طائرات الدول غير المتعاقدة يلزم الحصول على اذن صريح من الدول المتعاقدة في اقليمها الجوي، أو الهبوط في مطاراتها[٣].

---

[١] د. رياض صالح ابو العطا، القانون الدولي العام قانون البحار، القانون الدبلوماسي، الوسائل السلمية، تسوية النزاعات السلمية، ج١، ط١، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، القاهرة، ٢٠٠٠، ص٦٢.

[٢] الاستاذ عز الدين الطيب ادم، محاضرات في القانون الجوي، دار جامعة افدرمان الاسلامية للطباعة والنشر، فرنسا، ٢٠٠٦.

[٣] نصت المادة (٤٣) :" انشئت بمقتضى هذه الاتفاقية منظمة تسمى منظمة الطيران المدني الدولي وتتكون هذه المنظمة من جمعية عمومية ومجلس وأي هيئات اخرى قد تصبح ضرورية".

وبناءً على ذلك فإن الدول تتمتع بكامل الحرية في تنظيم، أو منع عمليات التحليق فوق اقليمها، ويشكل كل تحليق لا ترخص به الدولة انتهاكاً لسيادتها وهذه مبادئ مستقرة في القانون الدولي العام سبق ان اكدته محكمة العدل الدولية بشأن النزاع الدولي بين نيكاراغوا، والولايات المتحدة الامريكية حول دعم هذه الاخيرة لعصابات الكونتراس ١٩٨٦[١]. اما عن وضع الطائرة التي تخرق المجال الجوي لدولة ما من دون تصريح ؛ فإن من الثابت قانوناً لا يجوز لأية دولة ان تخرق المجال الجوي لدولة اخرى، واذا كانت الاتفاقية قد الزمت الدول الاطراف بعدم خرق الاجواء التي تتعارض مع اغراضها، الا انها وضعت التزاماً بالمساعدة للطائرة التي تتعرض لخطر يهدد سقوطها، وادى ذلك لاختراقها اجواء دولة أخرى من الدول المتعاقدة، وقد نصت المادة (٢٥) من اتفاقية شيكاغو على انه " يجب على كل دولة من الدول المتعاقدة ان تقدم المساعدات الممكنة عملياً للطائرة التي تتعرض لمحنة تهددها بالخطر أثناء وجودها في اقليمها، وأن تسمح تحت رقابة سلطانها لمالك الطائرة، أو سلطات الدولة المسجلة فيها الطائرة بالمساعدات الضرورية تبعاً للظروف". وفي حالة ان هناك طائرة مدنية خرقت المجال الجوي لدولة ليست طرفاً في الاتفاقية؛ فان القاعدة العامة تعطي للدولة التي لم توافق على تقييد سيادتها الكاملة على مجالها الجوي الحق ان تتصرف بما تراه مناسباً مع الطائرة التي تخرق مجالها الجوي، فإن استعمالها القوة حيالها يجب ان يتناسب مع خطر الطائرة، وللاعتبارات الانسانية يتحتم عليها عدم التمييز بين الطائرات الضالة التابعة لدولة طرف، والتابعة لدولة ليست طرفاً في الاتفاقية. فضلاً عن ذلك فإن اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ تسمح للسلطة القائمة على الاقليم بمطاردة كل طائرة تخترق اجوائها، وتجبرها على النزول، كما يضع بروتوكول مونتريال المعتمد في سنة ١٩٨٤ في اطار المنظمة الدولية للطيران المدني القواعد والضوابط التي تمارس من خلالها الدولة سلطاتها على مجالها الجوي، مؤكدة على وجوب تناسب التدابير التي تتخذها الدولة ازاء الانتهاك الجوي لإقليمها، وجسامة الانتهاك نفسه. ان اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، وعلى غرار اتفاقية باريس ١٩١٩ اقرت سيادة الدولة التامة، والمطلقة على الاجواء التي تعلو اقليمها، الا انها اغفلت التطرق الى تحديد الارتفاع الذي تمارس فيه هذه السيادة [٢].

---

(1) Pierre Marie Dupuy, Droit international Public ,edition,Dalloz, 2000, P. 652.

(2)PiradovA.s. International Space law , Current ProBleme , Progress Publishr Mosco, 1976, P.84.

إذ لا يوجد الى حد اليوم معيار قانوني، أو طبيعي يمكن من خلاله التفريق بين المجال الجوي، الذي هو مناط سيادة الدولة، وبين المجال الفضائي الذي يعد خالياً من السيادة[١] ، تأخذ الدول في اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، بمبدأ السيادة على مجالها الجوي، وهذا المبدأ يمنح الدولة اتخاذ اجراءات ضد الطائرات الاجنبية التي تجتاز اجواءها من دون اذن مسبق، قد تتجاهل الدولة الطائرة المخالفة، ولكن المبدأ يسمح لها بملاحقة الطائرة، واجبارها على الهبوط في أراضيها، وممارسة صلاحياتها الادارية، والقضائية عليها، وعلى ركابها، وقد تعمد، في بعض الحالات، الى تدميرها في الجو، وفي العقود الاخيرة تكررت عمليات المطاردة والاسقاط، وأدى بعضها الى نزاعات وازمات دولية خطيرة. أقرت اتفاقية شيكاغو مبدأ سيادة الدولة الجوية[٢]، وإقرارها لهذا المبدأ لا يشمل الدول الأعضاء في هذه الاتفاقية حسب، بل اتسع ليشمل كل دولة حسب منطوق المادة (١) منها. وكان مؤتمر شيكاغو قد شهد ظهور ثلاثة اتجاهات مختلفة: الأول أمريكية تدعو إلى حرية الملاحة الجوية الدولية وقصر هذا الحق على الدول الصديقة، وهذا ما عرف بمبدأ حرية الجو. أما الاتجاه الثاني ترأسته المملكة المتحدة التي كانت تناقض الاتجاه الأول وتدعو إلى مبدأ النظام في الجو، وذلك من خلال مباشرة دولة الإقليم سلطاتها على إقليمها الجوي. وساندت المملكة المتحدة في اتجاهها هذا أكثر الدول. وهناك اتجاه ثالث كانت تقوده كندا تدعو للإشراف على الأجواء من قبل منظمة دولية تشبه الهيئة الأمريكية للطيران المدني. وجاءت الاتفاقية مغايرة للاتجاهات الثلاثة معتدلة في طرحها بالشكل الذي يوائم بين السيادة والملاحة الجوية. وهذا ما سار عليه التعامل الدولي حتى وقتنا الحاضر.

---

[١] نصت المادة (٢) من معاهدة المبادئ المنظمة لأنشطة الدول في ميدان استكشافات، واستخدام الفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر، والاجرام السماوية المبرمة في ٢٧/ يناير/١٩٦٧، دخلت حيز النفاذ في ١٠/ اكتوبر/ ١٩٦٧، وتسمى كذلك " معاهدة الفضاء" على أنه " لا يجوز التملك القومي للفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر والاجرام السماوية الاخرى، بدعوى السيادة، او بطريق الاستخدام، او الاحتلال، او وسيلة اخرى" ينظر في ذلك:
Jacqueline Dutheil De La Convention sur 1 interntionalisation, I space, A. F D. I, 1967, Editations du C.N.R.S,PP. 647- 607..

[٢] د. ابراهيم فهمي ابراهيم شحاتة، مصدر سابق، ص٦٤-٦٦.

الفرع الثالث

سيادة الدولة والملاحة الجوية

منذ نشوب الحرب العالمية الأولى أعلنت الدول تمسكها بسيادتها على إقليمها الجوي. واستنادا إلى ذلك قامت الدول المحايدة في الحرب بمنع مرور طائرات الدول الداخلة في الصراع. وبذلك ساد الأجواء الإقليمية ما يسود على الأرض لا ما هو متبع في أعالي البحار.

وتدريجيا صار قبول سيادة الدول على أجوائها أمراً مقبولا على الصعيد الدولي، ولم تبق هناك من مشكلة سوى مسألة المرور البري للطائرات عبر الأجواء الإقليمية.

والسؤال هو: هل أن هذا المرور بالتحليق يعد حقا طبيعيا تفرضه قواعد العدالة والإنصاف ومبادئ المعاملة بالمثل بين الدول، أو هو رخصة إجازة لا يجوز قبل الحصول عليها القيام بأي تحليق في أجواء الدول الأخرى ؟

الحقيقة، يجب أن ننظر إلى مسألة التحليق في أقاليم دول أخرى على أنها مسألة تحتاج إلى رخصة من دولة إقليم التحليق. ولا يجوز مباشرة هذا التحليق إلا بعد الحصول على إذن مسبق بذلك، سواء كان هذا الإذن عن طريق معاهدة دولية متعددة الأطراف، أم معاهدة ثنائية، أم إعلان من قبل الدولة[١].

إذن فالسيادة هي القاعدة والملاحة الجوية هي الاستثناء عليها. ويجب أن تكون السيادة هي التي تحكم العلاقة بين دولة تسجيل الطائرة ودولة إقليم التحليق باختلاف وتعدد السيادات. فالطائرة، وان كانت في تحليقها تخضع لقوانين دولة إقليم التحليق، إلا أنها في داخلها، بوصفها امتدادا لسيادة دولة التسجيل، تخضع لأحكام دولتها وبالتالي لسيادتها. على ان التعارض في السيادات غير وارد في عصرنا الراهن بعد أن حددت أحكام القانون الدولي والداخلي بدقة كل تفصيلات الملاحة الجوية وما يستتبعها من مشاكل قابلة للظهور أثناء الرحلة. وبذلك نخلص إلى أن غلبة سيادة الدولة في إقليمها هي الأساس، إلا أنها، أي دولة الإقليم ترغب وبإرادتها الحرة بأن تكون طرفا فعالا في

---

[١] نصت المادة (٣) من اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ "... ج – لا يجوز لأي طائرة من طائرات الدولة التابعة لدولة متعاقدة أن تطير فوق اقليم دولة اخرى او ان تهبط فيه الا اذا كانت قد حصلت على ترخيص بذلك من خلال اتفاق خاص او غيره وطبقاً لشروط ذلك الترخيص"

المجتمع الدولي من خلال مساهمتها في تعزيز حركة الملاحة الجوية الدولية. ودليل ذلك سماحها لطائرات الدول الأخرى بالعبور عبر أجوائها الوطنية على الرغم مما يشكله ذلك من انتهاك معنوي لسيادتها الجوية. إلا أن للدول بعد ذلك أن تضع قواعد محددة تؤكد سيادتها على أجوائها من جهة، وتضمن سلامة المسافرين عبر هذه الأجواء من جهة أخرى، بمعنى أن هذا الحق الذي حصلت عليه مؤسسة طيران معينة بالتحليق في أجواء دولة أخرى ليس حقا مطلقا بل هو مقيد بقيود زمانية ومكانية. غير أن هذه القيود لا تعدو أن تكون وسائل تنظيمية تضمن الدولة من خلالها انضباط الملاحة الجوية في أجوائها ولا تصل إلى حد الرجوع بنا إلى نظرية السيادة المطلقة للدولة على أجوائها، إذ إن السيادة أصبحت الآن نسبية وليست مطلقة، بل أن السيادة في بعض الدول غير موجودة أصلا نظرا لعدم قدرة الدولة، أحيانا، على بسط نفوذها على هذه الأجواء وأحيانا تلجأ الدولة، مضطرة، إلى قبول سماح مرور الطائرات حتى الحربية منها في أجوائها، إذ لا قدرة لها على منع ذلك مثلما حصل في الحرب على العراق سنة ٢٠٠٣، إذ لم تستطع الكويت منع الطائرات الحربية العائدة للولايات المتحدة الأمريكية المنطلقة من دولة قطر من العبور عبر أجوائها الإقليمية باتجاه العراق، بل ساعدت تلك الطائرات وقدمت لها المعلومات الجوية اللازمة لإتمام مهمتها. وبناء على كل ما تقدم لم تعد الملاحة الجوية الدولية عدوا للسيادة الجوية، بل هي عامل فاعل يُظهرُ لنا درجة سيادة الدولة ومدى تحكمها بأجوائها الإقليمية. ويمكن استطلاع ذلك من خلال المعاهدات الثنائية التي تنظم حقوق والتزامات الدول الموقعة عليها، ومدى التأكيد على السيادة في مثل هذه المعاهدات، والحقوق الممنوحة للأطراف قياساً على معدل الملاحة الجوية لكل دولة. إن الملاحة الجوية في أيامنا هذه تعدت مسألة السيادة الوطنية على الأجواء، وان كانت نظريا تحترمها عن طريق القيام بالإجراءات الادارية اللازمة للحصول على التراخيص، حتى أن بعض طائرات الدول بدأت بتشغيل رحلات داخلية داخل حدود دول مجاورة لا قدرة لها على تحمل نفقات تشغيل الخطوط الداخلية. وهذا خير دليل على تشابك العلاقات الدولية ومواءمة مبدأ السيادة الجوية مع الملاحة الجوية الدولية.

المبحث الثاني

نتائج سيادة الدولة على إقليمها الجوي والتوافق على القواعد الجوية الدولية

ان نظريات المجال الجوي تقود بالضرورة الى نتائج منها قانونية، والبعض الاخر واقعي يؤدي الاقرار بها بأن تتمتع الدولة بحقوق سيادية، وتمارس نشاطات سيادية على مجالها الجوي من اجل الحفاظ عليه بما يتناسب ومصالح المجتمع الدولي، وبما يكفل تفعيل سيادة الدولة من دون تعسف باستعمال تلك الحقوق، والنشاطات، وعليه، وضع المجتمع الدولي قواعد دولية، وانشأ منظمات، واتحادات لتنظيم استعمالات المجال لتكون منبراً للحكومات، تناقش فيه مسائل نشاطات المجال الجوي، وحل النزاعات الناشئة من ذلك، وقد تم القضاء على كل ما يثير التخوف من هذا الموضوع، وبناءً على ما تقدم سنقسم هذ المبحث على مطلبين المطلب الاول نتائج سيادة الدولة على مجالها الجوي، والمطلب الثاني التوافق على القواعد الجوية الدولية.

المطلب الاول

نتائج سيادة الدولة على اقليمها الجوي

استقر الوضع الدولي على أن لكل دولة سيادة على إقليمها الجوي تمارس من خلالها سلطتها في فرض السيطرة والنظام داخل هذا الإقليم، وهذا ما أقرته اتفاقية شيكاغو في مادتها الأولى. وأخذت جميع الدول بهذا المبدأ سعيا منها للحفاظ على إقليمها الجوي.

ويترتب على إقرار سيادة الدولة على إقليمها الجوي نتائج قانونية عديدة مهمة من أبرزها حق الدولة في تحديد مناطق محرمة على الطيران الأجنبي لأسباب مختلفة تراها ضرورية.

ومن هذه النتائج أن الشركات الوطنية غالبا ما تتأثر بعمليات النقل الجوي الداخلي. أضف إلى ذلك نتيجة أخرى هي إمكانية غلق الأجواء الوطنية أثناء ألازمات والكوارث والحروب. وآخر نتيجة تترتب على إقرار سيادة الدولة على إقليمها الجوي حقها في تحديد قواعد الجو الخاصة بالتحليق في إقليمها. ونتناول دراسة هذه النتائج في هذا المطلب على فرعين الفرع الاول حقوق الدولة السيادية، والفرع الثاني نبين فيه النشاطات السيادية للدولة على مجالها الجوي.

الفرع الاول

حقوق الدولة السيادية

يترتب للدولة كنتيجة لسيادتها على اقليمها الجوي حقوق سيادية منها حق الدولة في تحديد مناطق محرمة على الطيران الاجنبي، وحق الدولة في غلق اجوائها الوطنية اثناء الحالات الاستثنائية، وحق تفتيش الاشخاص، والطائرات، وقد افردنا فقرة خاصة لدراسة كل حق من هذه الحقوق الفقرة الاولى حق الدولة في تحديد مناطق محرمة على الطيران الاجنبي، والفقرة الثانية حق الدولة في غلق اجوائها الوطنية اثناء الحالات الاستثنائية اما الفقرة الثالثة حق الدولة في التفتيش.

اولاً : حق الدولة في تحديد مناطق محرمة على الطيران الأجنبي

يضم إقليم الدولة، في بعض أجزائه، مناطق حساسة تتمتع بخصوصية عالية لما لها من أهمية سيادية لا يمكن معها السماح بتحليق حتى الطائرات الوطنية أحيانا فوقها. ومن هذه المناطق ما يسمى بالمناطق الرئاسية كالقصر الجمهوري وملحقاته. أو قد تكون مناطق ذات حساسية أمنية عالية كمناطق تجمع أجهزة المخابرات والاستخبارات ومعسكرات الجيش والقواعد الجوية. وقد تكون تلك المناطق ذات خطورة كبيرة من حيث المواد الموجودة فيها كمنشآت المفاعلات النووية وأماكن تخزين النفط. وإذا كان حق الدولة في منع التحليق فوق هذه المناطق حقا مكتسبا في القانون الدولي، استنادا لأحكام المادة (٩) من اتفاقية شيكاغو، فإن هذا الحق لا يجري على إطلاقه، بل هو مقيد بقيود معينة كاشتراط أن يكون تحديد هذه المناطق من حيث المدى والموقع تحديدا معقولا بالشكل الذي لا يعمل على إعاقة حركة الملاحة الجوية[١].

كما يشترط في هذا المنع، في حالة إقراره، أن يكون منعا عاما يشمل جميع مؤسسات النقل الجوي الأجنبية بدون استثناء. وحتى يكون هذا المنع شرعيا لابد أن تبلغ الدولة الجهات الدولية به ليصبح في متناول علم الجميع، فالجهل بالقانون يحول هنا من دون مساءلة المؤسسة المستثمرة. إذ لابد أن يصل هذا المنع إلى علم المجتمع الدولي حتى لا تقوم الطائرات الأجنبية بالتحليق فوق

---

[١] د. ابو زيد رضوان، مصدر سابق، ص١٩٧.

المناطق المحرمة[١]. وقد عرف قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ في المادة (١) والتي نصت".... ١٨- المنطقة المحرمة – منطقة محددة من الاقليم والفضاء الجوي تعلن عنها السلطات المختصة ويكون الطيران فيها محرماً..."

ثانياً :- حق الدولة غلق اجواءها الوطنية أثناء الحالات الاستثنائية

قد تمر على الدول، أحيانا، حالات طوارئ كالحروب والكوارث الطبيعية أو حالات الثورات والعصيان المدني، فتلجأ السلطة التنفيذية لإعلان حالة الطوارئ في البلاد. إن هذا الإعلان يضم بين بنوده، في الغالب، حالة إغلاق الأجواء الإقليمية، حالها في ذلك حال الحدود البرية والبحرية أمام الملاحة الدولية لدواع أمنية وحفاظا على الإقليم من أي استغلال خارجي للظرف الطارئ.

إن هذا الغلق يعد، بلا شك، عائقا مهماً أمام الرحلات الجوية سواء المتجهة إلى دولة الإقليم أم المارة فيها. ولكن في الوقت نفسه فإن ذاك إجراء ضروري لحماية مصالح الدولة أجازته لها أحكام القانون الدولي[٢].

ثالثاً : حق الدولة في التفتيش

إن استعمال مطار دولة ما من قبل طائرة أجنبية يولد شكوكا أحيانا لدى الجهات المختصة في هذه الدولة حول طبيعة الحمولة ومطابقتها لما هو وارد في الوثائق المسلمة لها، وكذلك فإن هناك احتمال أن يكون في إطار ما يخالف أحكام قانون دولة المطار. ويمتد التفتيش ليشمل ليس الطائرة وحمولتها فحسب، بل المسافرين عليها إذ يجوز للسلطات المختصة تفتيشهم عند دخولهم إلى ارض المطار ولا يجوز لهم الاعتراض على ذلك. ويستثنى من ذلك، ولحالات خاصة، بعض الأفراد ذوو الصفات الخاصة. وبناء على ما تقدم نتحدث أولا عن تفتيش الطائرات، ثم نناقش بعد ذلك مسألة تفتيش الأشخاص.

---

[١] د. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، النقل التجاري الدولي، دار الجامعة الجديد للنشر، الاسكندرية، ٢٠٠٠ ص١١٨.

[٢] المادة (٩) من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤.

١- تفتيش الطائرات: واستنادا إلى هذا الإلزام شرعت الدول في قوانين طيرانها قواعد تمنح سلطات الطيران المدني حق تفتيش الطائرة، بل ومنعها من الطيران أو حجز أي وثائق تتعلق بها نصت المادة(٦) من قانون الطيران العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤" لسلطات الطيران المدني الحق في تفتيش الطائرات ومنعها من الطيران أو حجز أية وثائق تتعلق بها لمراقبة تنفيذ احكام هذا القانون دون الاخلال بالحقوق والصلاحيات المخولة للجهات المختصة الاخرى". كما ان المادة (٦) من قانون تنظيم الطيران المدني البحريني في تفتيش الطائرات ومنعها من الطيران وحجز وثائقها إذ نصت" لشئون الطيران المدني عند الضرورة الحق في تفتيش الطائرات ومنعها من الطيران أو حجز أي وثائق تتعلق بها بغرض مراقبة تنفيذ احكام هذا القانون واللوائح والقرارات الصادرة تنفيذا له"، وعلى هذه الطائرات أتباعها عند دخولها إقليم الدولة أو خروجها منه أو أثناء وجودها به[١]. إن هذا النص يوجب على طاقم الطائرة أن يحترم القوانين التي تسنها دولة المطار لأجل استخدامه في الحق في تفتيش الطائرات ومنعها من الطيران وحجز أية وثائق تتعلق بها لمراقبة تنفيذ هذا القانون دون الإخلال بالحقوق والصلاحيات المخولة للجهات المختصة الأخرى[٢]. وقريبا من هذا النص جاء حكم القانون الإماراتي، إلا انه اشترط لإجراء هذا التفتيش أن تكون هناك ضرورة تدعو للقيام به وليس للسلطات الحق في تفتيش الطائرات إلا بوجود تلك الضرورة، وبعض القوانين مثل القانون الإماراتي لم يحدد الجهة التي تجعل حالة ما ضرورة أم لا[٣].

٢- تفتيش المسافرين : تجيز قوانين الطيران المدني إجراء عمليات التفتيش البدني للمسافرين، وكذلك أمتعتهم، وذلك بوساطة موظفي الكمارك، والأمن العام، والجوازات، وغيرهم ممن يخولهم القانون ذلك. فينص قانون الطيران المدني العراقي على " لمندوبي الكمارك، والأمن العام والجوازات، والحجر الصحي، والزراعي، ولأية جهة مختصة أخرى الحق في التفتيش... أو أي شخص... طبقا للقوانين والأنظمة والقواعد المعمول بها في الدولة. ويجري هذا التفتيش تحت إشراف سلطات الطيران المدني دون تدخل في اختصاص المندوبين المذكورين"[٤]. إن

---

[١] المادة (١١) من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤.

[٢] المادة (٦) من قانون الطيران المدني العراقي

[٣] المادة (١٧) من قانون الطيران المدني الاماراتي.

[٤] المادة (٧) من قانون الطيران المدني العراقي.

الغرض الأساس من التفتيش هو التأكد من تطبيق أنظمة الكمارك، والهجرة والصحة والضريبة لدولة التسجيل بالشكل الذي لا يتعارض مع أحكام قانون دولة المطار. ويكون التفتيش عادةً ضمن الأصول المتفق عليها بين الدول.

ففي الدول الإسلامية مثلا يتم تخصيص فريق تفتيش مختص لتفتيش النساء، كما إن هناك من المسافرين من يستثنى من التفتيش كالموظفين الدبلوماسيين وأعضاء البرلمان وغيرهم ممن تحددهم الاتفاقيات الدولية، فهؤلاء يكونون معفيين بحكم القانون من الخضوع للتفتيش، ويمتد هذا الإعفاء ليشمل أمتعتهم وما يتعلق بهم من مستلزمات يحملونها معهم في سفرهم. وبذلك يمكن القول إن التفتيش، بوصفه واجبا سلبيا على المسافرين، يعني وجوب خضوع المسافر بجسده وأمتعته لعمليات التفتيش التي تحددها دولة المطار إن كان ذلك موجودا.

والأصل أن يخضع مسافرو جميع الرحلات الجوية، بدون استثناء لمسافري دولة ما، للتفتيش، وذلك تطبيقا لأحكام اتفاقية شيكاغو. إلا أن الملاحظ أن هناك تمييزا بين المسافرين يحصل في اغلب الأحوال، إذ يظهر تشدد لا مبرر له في تفتيش الرحلات القادمة من الدول الإسلامية، وخاصة في المطارات الأمريكية والأوربية.

الفرع الثاني

النشاطات السيادية للدولة على مجالها الجوي

ان استئثار الشركات الوطنية للدولة في الملاحة الجوية وتقديم الخدمات، وادامة المرافق العامة الجوية من دون تفويضها لجهة معينة، أو دولة أخرى من نتائج سيادة الدولة على مجالها الجوي ولها ان تحدد القواعد القانونية الواجبة التطبيق في المجال الجوي وتمنع خرق مجالها الجوي من قبل اية طائرة اجنبية وبناء على ما تقدم نبين ذلك وفق الاتي:

اولاً : – استئثار الشركات الوطنية بالملاحة الجوية الداخلية

إن من النتائج ذات الأهمية التجارية المترتبة على مبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي حصر عملية النقل الجوي الداخلي بالشركات الوطنية لكون أن نقطتي المغادرة والوصول تقعان ضمن إقليم الدولة الوطني.

ومن الجهة الاقتصادية فإن استئثار هذه الشركات الوطنية بالملاحة الجوية الداخلية سيحقق مدخولات إضافية جيدة لهذه المؤسسات بانخفاض كلفة الرسوم المفروضة على الطائرات الوطنية وانعدامها احياناً تشجيعا لها ودعما لموقفها.

ثانياً : – تحديد الحدود وقواعد الجو الواجبة التطبيق في المجال الجوي

ان تعيين حدود المجال الجوي العمودية والافقية ليس بالأمر الهين، سيما الحدود العمودية منها لأنه من العسير حتى على علو صغير بيان الحدود بشكل دقيق بعلامات مادية ثابتة دائمة الامر الذي يستتبع نتائج لها اهميتها بالنسبة لتطبيق القوانين على الاعمال التي تتم في الطائرة، أو اختصاص المحاكم بنظرها مثلاً.

وللتغلب على هذه العقبة اقترح بعض الفقهاء ما اسماه " الحدود الحجمية"، ويتلخص هذا الاقتراح في انشاء منطقة حياد بعرض معين على طول الحدود، ويكون حجم هذه المنطقة هو الحد بين الدولتين بدلاً من ان يكون مجرد سطح، وتكون هذه المنطقة المحايدة تحت سيادة الدولتين المتجاورتين معاً، وينظم الطيران فيها باتفاقهما، ويجب على كل الطائرات التي تعبر الحدود ان تهبط في تلك المنطقة للتأهب لدخول الدولة التي تريد دخولها طبقاً لقانونها، ولوائحها[١].

وفي راي لأحمد مهدي بحيري في ملخصه لرسالة الدكتوراه بعنوان ضبط الملاحة الهوائية " ان هذا الاقتراح لا يحل الموقف بل على العكس يزيده تعقيداً لأنه بدلاً من ان يكون هناك سطح واحد للحد اصبح له اثنان، وبذلك تتضاعف مساوئ الحد السطحي ويضيف انه يجب الا يبحث في تفضيل طريقة، أو أخرى لتعيين الحدود الهوائية بدقة، لا نه حتى لو وصلنا الى هذه الغاية، واصبحت الحدود الهوائية ظاهرة للطيارين بجلاء ووضوح فأن ذلك لن يحول من دون الغش، والتمويه، والاثبات كما لا يخفى عسيراً، فالذي يجب السعي اليه اذن هو ان نقضي على الباعث على الغش..." فالدولة تبقي الحدود الهوائية وتعدها مجرد السطح العمودي على حدودها الارضية، أو المائية. ما دامت الدولة تملك السيادة على إقليمها الجوي فإن لها أن تنظم عملية الملاحة الجوية بالشكل الذي يحقق الاستخدام الامثل لهذه الأجواء. فللدولة أن تحدد مسارات الدخول والخروج من إقليمها الجوي، والطرق الهوائية التي تسلكها الطائرات، والحد الأعلى لسرعة التحليق في إقليمها

---

[١] كرول، قانون الطيران الدولي العام، ج١، ط١، ١٩٣٤، ص٢٤.

الجوي إذ إن لها أن تمنع أي طائرة تفوق سرعة طيرانها سرعة الصوت من دخول إقليمها الجوي إلا بأذن خاص يصدر لهذا الغرض. ومن ناحية أخرى تتمتع الدولة بحق تحديد الحد الأدنى للطيران فوق إقليمها الجوي بالشكل الذي يضمن سلامة امن أراضيها ومواطنيها.

إن هذا الحق، وان كان مستمدا من القانون الدولي، إلا أن القانون الداخلي هو الذي ينظمه وفقاً لمقتضيات المصلحة العامة لدولة الإقليم، شرط أن لا تتعارض عملية التنظيم هذه وما تتضمنه من ضوابط مع اتفاقيات الطيران المدني الشارعة منها والثنائية وملاحق اتفاقية شيكاغو، خاصة ما تعلق منها بقواعد الجو[١].

وتمتد هذه القواعد لتشمل ممرات الإقلاع والهبوط وضوابط استخدام المطارات الدولية بوصفها جزءاً من عملية الملاحة الجوية[٢]. ولا تقتصر هذه الضوابط على تنظيم تحليق الطائرات المأهولة، بل تمتد لتشمل تنظيم التراخيص الممنوحة للطائرات بدون طيار[٣].

ولا تقتصر هذه الضوابط على تنظيم تحليق الطائرات المأهولة، بل تمتد لتشمل تنظيم التراخيص الممنوحة للطائرات من دون طيار.

ثالثاً : – منع خرق المجال الجوي للدولة

تناولنا فيما تقدم أن على كل طائرة أن تحصل على ترخيص بالطيران قبل إجراء الرحلة المزمع تحليقها فوق أكثر من إقليم دولة. وهذا الالزام مقرر بموجب أحكام القانون الدولي. وان كانت هذه هي القاعدة فإنه يحصل أحيانا أن تخترق طائرة المجال الجوي لدولة أخرى من دون الحصول على ترخيص مسبق من السلطات المختصة فيها. وقد تكون هذه الطائرة مدنية وضمن خط جوي دولي منتظم، فما هو الوضع القانوني لهذه الحالة ؟

---

[١] د. هاني دويدار ، مصدر سابق، ص ١٢٠.

[٢] المادة (٥) من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني لسنة ١٩٤٤.

[٣] نصت المادة (٨) من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني على (لا يجوز للطائرات التي يمكن طيرانها بدون طيار أن تطير فوق إقليم دولة متعاقدة إلا بترخيص خاص من تلك الدولة وطبقاً لشروط ذلك الترخيص. وتتعهد كل دولة متعاقدة بان تتخذ اللازم نحو فرض رقابة على طيران الطائرات بدون طيار في المناطق المفتوحة للطائرات المدنية يكون من شانها تجنب كل خطر لهذه الطائرات).

ابتداءً، لابد من التمييز بين حصول هذا الخرق في وقت السلم أو في وقت تكون دولة الإقليم في حالة حرب مع دولة التسجيل أو مع دولة أو دول أخرى. ففي الحالة الثانية يعد هذا التعدي جزءا من الأعمال الحربية لكون أن دولة الإقليم في حرب وبذلك تكون أجواؤها مستنفرة للتصدي لأي هجوم جوي محتمل.

فإذا ما اخترقت طائرة مسجلة لدى دولة هي في حالة حرب مع دولة الإقليم كان لها، أي لدولة الإقليم، أن تتعامل مع هذا الاختراق بوصفه عدواناً على أمنها وسلامة أراضيها ووحدتها. ونجد على صعيد التعامل الدولي مع هذه المسألة أن إطلاق النار على الطائرات المخترقة لإقليم الدولة بقصد إخراجها منه أو إسقاطها تكرر كثيرا أو أدى أحيانا إلى نزاعات دبلوماسية دولية. فقد هاجمت طائرة مقاتلة يوغسلافية طائرة نقل أمريكية غير مسلحة في آب ١٩٤٦ أثناء قيامها برحلة عادية من فيينا إلى ايطاليا وأجبرت الطائرة على الهبوط في يوغسلافيا سابقا، وتم اعتقال جميع الركاب واستجوابهم.

وادعت الحكومة الأمريكية أن لدى قائد الطائرة تعليمات بان يتجنب الأجواء اليوغسلافية، إلا انه اضطر لذلك بسبب سوء الأحوال الجوية. وكذبت الحكومة اليوغسلافية هذا الكلام. وفي نهاية المطاف، وبعد تبادل مذكرات عديدة، أعربت الحكومة اليوغسلافية عن أسفها. واستمرت الحكومة اليوغسلافية تدّعي لنفسها حق إسقاط الطائرات المارة بإقليمها حتى في زمن السلم متى ما لم يستجب قائد الطائرة لأمر الهبوط الصادر منها[١]. أما عمليات اختراق الجوي التي تتم وقت السلم، فإنها اقل خطورة من تلك الواقعة في زمن الحرب. إذ إن هذا الاختراق، غير المقصود في الغالب، يعامل في أجواء اقل توترا من ذلك الذي يحصل في زمن الحرب. وغالبا ما تتخذ تصرفات دولة الإقليم تجاه هذه الخروقات شكلا أو أكثر من الأشكال الثلاثة الآتية:

١- قد يتم اطلاق النار على الطائرة المقتحمة، بعد التأكد من عدم جدوى تنبيهها لاسلكيا. ويكون إطلاق النار في الغالب الأعم، تحذيرا ليس المقصود منه إسقاط الطائرة أو تدميرها. وهذا الأجراء نادر الحصول في حالة الاختراق الجوي في زمن السلم.

٢- إجبار الطائرة بالطرق السلمية، ومن دون إطلاق النار، على الهبوط في مطار ما في دولة الإقليم المخترق، لأغراض الاستجواب والتفتيش والتأكد من سلامة نية ملاحيها. وأحيانا قد يتم

---

[١] جير هارد فان غلان، المدخل إلى القانون الدولي العام، ج٢: القانون بين الأمم، تعريب: وفيق زهدي، دار الآفاق الجديدة ، بيروت، ١٩٧٠،ص ١٠٦.

حجز طاقم القيادة والركاب لساعات أو أيام لحين الاستيضاح الكامل منهم ومن حكومة دولة التسجيل حول المسألة، ومن ثم السماح لهم جميعا بالمغادرة لدولة الإقليم.

٣- أن لا يتم القيام بأي عمل تجاه الطائرة، بل تترك لتخرج من الأجواء الإقليمية بعد اختراقها، وبالمقابل تطلب دولة الإقليم من دولة التسجيل اعتذاراً رسمياً عن الاختراق الحاصل من طائرة تحمل علمها وجنسيتها إذ إن ذلك يعد، وفقاً لمبادئ القانون الدولي والداخلي لكلا الدولتين، انتهاكا واضحا وصريحا لسلامة وسيادة دولة الإقليم المخترق. وهذا هو الإجراء الأكثر تطبيقا في ميدان الملاحة الجوية الدولية[١].

٤- على الطائرة التي تدخل إقليم دولة ما أن تخضع لقواعدها وقوانينها مالم تمنعها حالة اضطرار أو قوة قاهرة.

واستنادا إلى كل ما تقدم يرى الأستاذ ليستزن أن مسألة الاقتحام تحكمها القواعد الآتية:

١- على دولة الإقليم أن لا تفرض على الطائرة مخاطر غير ضرورية أو غير معقولة.

٢- لا تعترف الدول للطائرات الأجنبية بالمزايا التي تحصل عليها السفن الحربية التي تلجأ الى شواطئها.

٣- لكل طائرة أجنبية دخول الإقليم الجوي لدولة ما إذا كان هذا الدخول نتيجة حالة اضطرار لم يتسبب فيها قائد الطائرة أو ملاحوها[٢].

المطلب الثاني

التوافق على القواعد الجوية

لضمان التوافق على القواعد الجوية الدولية التي تخص المجال الجوي، وتقديم وسائل التعاون بين شركات، ومؤسسات النقل الجوي العاملة بطريقة مباشرة، أو غير مباشرة في خدمات النقل الجوي الدولي والملاحة الجوية، فقد تم انشاء منظمة الطيران المدني الدولي الايكاو لتعمل مع الدول الأعضاء في اتفاقية شيكاغو – وعددها ١٩١ دولة- ومع مجموعات قطاع الطيران، وتكوين اتحاد دولي الاياتا ليعمل تطوير النقل الجوي الآمن، والمنتظم، والاقتصادي لصالح شعوب العالم،

---

[١] د. ابراهيم فهمي ابراهيم شحاته، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، ١٩٦٦، ص٧٦.

[٢] المصدر السابق، ص٧٦- ٧٧.

لتحقيق الزيادة في معدلات نمو التجارة الدولية، وحل مشاكل النقل، وتقديم وسائل التعاون بين شركات ومؤسسات النقل الجوي العاملة، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، في خدمات النقل الجوي الدولي، والتعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي، وغيرها من المنظمات العالمية والإقليمية، وثيقة الصلة بأمور المجال الجوي. ووفقاً لما تقدم سيتم تقسيم هذا المطلب على فرعين، الفرع الأول منظمة الطيران المدني الايكاو، والفرع الثاني الاتحاد الدولي للنقل الجوي الاياتا.

الفرع الاول

منظمة الطيران المدني (الايكاو - ICAO)[١]

منظمة دولية متخصصة تابعة للأمم المتحدة، مهمتها تطوير أسس وتقنيات الملاحة الجوية، والعمل على تطوير صناعة النقل الجوي لضمان أمنها وسلامتها ونموها. أنشئت منظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو عام ١٩٤٤، لتولي إدارة وتنظيم شؤون اتفاقية الطيران المدني الدولي، اتفاقية شيكاغو. فقد اجتمع عام ١٩٤٤ مندوبون من ٥٤ دولة في شيكاغو بناء على دعوة من الولايات المتحدة الأميركية، وقاموا بإعداد وتوقيع اتفاقية الطيران المدني الدولي التي تعرف عموما باسم اتفاقية شيكاغو. يوجد مقر منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال بكندا[٢]. تتكون الإيكاو من عدة هيئات وهياكل منها:

اولاَ : الجمعية العمومية

وهي الجهاز الاعلى في المنظمة، وتتألف من جميع الدول الأعضاء في الإيكاو، وتجتمع مرة كل ثلاث سنوات، ويدعوها المجلس إلى الانعقاد في الوقت، والمكان الملائمين[٣]، ويمكن عقد اجتماع استثنائي للجمعية العمومية في أي وقت بناء على دعوة من المجلس، أو بناء على طلب يقدم من عشر دول اعضاء، ويشترط لصحة الانعقاد حضور الاغلبية العادية للدول الاعضاء، وبالنسبة للتصويت فيكون بالأغلبية العادية لعدد المصوتين باستثناء الحالات الثلاثة التالية:

---

[١] نصت المادة الثالثة والاربعون من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ " انشئت بمقتضى هذه الاتفاقية منظمة تسمى " منظمة الطيران المدني الدولي " وتتكون هذه المنظمة من جمعية عمومية ومجلس وأي هيئات أخرى قد تصبح ضرورية"

[٢] ينظر المادة (٤٥) من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤.

[٣] ينظر المادة (٤٦) من الاتفاقية نفسها.

١- عند قبول دولة كانت من دول الاعداء للحلفاء في الحرب العالمية الثانية، ويكون التصويت بأغلبية أربعة أخماس الاعضاء.

٢- عند اجراء أي تعديل على اتفاقية شيكاغو، الذي يتطلب موافقة ثلثي الأعضاء.

٣- عند اتخاذ قرار بنقل المقر الدائم للمنظمة بصورة مؤقتة، الذي يتطلب الاغلبية التي تحددها الجمعية، على ان لا تقل عن ثلاثة اخماس العدد الكلي للدول الأعضاء.

وللجمعية العمومية سلطات وواجبات عديدة من بينها: اختيار الدول الأعضاء التي تُمثل في المجلس، وفحص واتخاذ الإجراءات الملائمة بشأن تقارير المجلس، واتخاذ القرارات في أي أمر يحيله المجلس إليها، واعتماد ميزانيات المنظمة. ولها سلطة إقرار التعديلات على "اتفاقية الطيران المدني الدولي" شيكاغو، ١٩٤٤ التي تخضع للتصديق من جانب الدول الأعضاء[١].

وبالتالي تعد الجمعية ذات الاختصاص العام، والشامل لكل نشاط المنظمة، ويمكن اجمالها بما يأتي[٢]:

١- انتخاب رئيس الجمعية، وموظفيها.

٢- انتخاب الدول الاعضاء في المجلس.

٣- دراسة تقارير المجلس، واتخاذ القرارات بشأنها.

٤- اقرار الموازنة السنوية، ودراسة الاوضاع المالية للمنظمة.

٥- مراجعة، واقرار حسابات المنظمة.

٦- إحالة المواضيع التي تراها مناسبة الى المجلس واللجان المختصة لدراستها، ورفع التوصيات بشأنها.

٧- تخويل المجلس السلطات المناسبة للقيام بمهام الجمعية، وتعديلها وسحبها.

٨- تنفيذ الترتيبات المتعلقة بالأمن، وبصلة المنظمة بالهيئات الدولية الاخرى بما في ذلك الوظائف المتعلقة باتفاق مرور الخطوط الجوية الدولية المنتظمة، واتفاق النقل الجوي.

---

[١] ينظر المادة (٤٩) من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤.

[٢] د. محمد الحاج حمود. مصدر سابق، ص١٤٧.

٩- دراسة المقترحات الخاصة بتعديل احكام اتفاقية شيكاغو، ورفع توصياتها الى الدول الاعضاء بشأنها، وفقاً لأحكام الباب الحادي والعشرين من الاتفاقية.

١٠- بحث كل ما يتعلق باختصاص الجمعية.

ثانياً : المجلس

يعد المجلس الجهاز التنفيذي المباشر للمنظمة، فهو المشرف على حسن سير أعمال المنظمة. ينتخب المجلس رئيسه لمدة ثلاث سنوات، ويجوز إعادة انتخابه. وانتخب مجلس الإيكاو بالتزكية أولوموبا بينارد أليو من نيجيريا رئيسا له يوم ١ يناير/كانون الأول ٢٠١٤ وحتى ٣١ ديسمبر/كانون الثاني ٢٠١٦[١]. ويقوم المجلس بتقديم تقارير سنوية الى الجمعية العمومية، وينفذ توجيهاتها، ويحدد وينظم قواعد اجراءاته، ويقوم بتعيين لجنة النقل الجوي يختار اعضاؤها من بين ممثلي أعضاء المجلس، وتحديد مهامها، وتكون هذه اللجنة مسؤولة امامه[٢] وان اعضاء المجلس في البداية احدى، وعشرين دولة، ولكن مع ازدياد اعداد منظمة الايكاو ارتفع عدد اعضاء المجلس ٣٦ دولة تنتخبهم الجمعية العامة لمدة ثلاث سنوات على ان يكون الاعضاء المنتخبون يمثلون الدول التالية[٣]:

١- الدول التي لها اهمية كبيرة في النقل الجوي.

٢- الدول التي تساهم اكثر من غيرها في تقديم التسهيلات للطيران المدني الدولي.

٣- الدول التي يحقق انتخابها تمثيلاً جغرافياً للعالم.

ويختص الرئيس المنتخب للمجلس بما يلي :

١- دعوة المجلس، ولجانه للانعقاد.

٢- تمثيل المجلس في اجتماعات المنظمة، أو غيرها.

٣- يقوم نيابة عن المجلس بالوظائف التي يكلفه بها المجلس.

وتصدر قرارات المجلس بأغلبية اعضائه. وللمجلس أن يعهد الى اللجنة خاصة من بين اعضائه لبحث النزاع، ويكون للدولة المعنية الحق في مداولات تلك اللجنة من دون ان يكون لها

---

[١] ينظر المادة (٥١) من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤.

[٢] ينظر المادة (٥٤) من الاتفاقية نفسها.

[٣] د. محمد وفيق أبو أتله، مصدر سابق، ص ٢١٢.

حق التصويت، وتعرض قرارات هذه اللجان على المجلس لاتخاذ قرار بشأنها. وللمجلس نوعان من الاختصاصات: الزامية، واختيارية حسب اهمية تلك الاختصاصات.

فالاختصاصات الالزامية هي :

١- تقديم تقارير سنوية للجمعية.

٢- تنفيذ التعليمات الصادرة من الجمعية.

٣- تنظيم أعماله ووضع القواعد الخاصة بإجراءاته.

٤- تعيين لجنة النقل الجوي من بين اعضائه، وتحديد اختصاصاتها، وتكون مسؤولة امامه مباشرة.

٥- إنشاء لجنة الملاحة الجوية طبقاً لأحكام الاتفاقية.

٦- إدارة الشؤون المالية للمنظمة طبقا لأحكام الاتفاقية.

٧- تعيين الامين العام، وبقية الموظفين طبقاً لأحكام الاتفاقية.

٨- جمع، ودراسة، ونشر المعلومات كافة الخاصة بتقديم الملاحة الجوية، واستغلال الخطوط الجوية الدولية، بما في ذلك المعلومات المتعلقة بمصاريف الاستغلال، والاعانات العامة التي تدفع لمؤسسات النقل الجوي.

٩- إخطار الدول الاعضاء عن كل مخالفة لأحكام الاتفاقية، أو تقصير في تنفيذ التزاماتهم.

١٠- إخطار الجمعية عن كل مخالفة لأحكام الاتفاقية، والاجراءات التي تتخذها الدول المخالفة لمعالجة المخالفة خلال مدة العقوبة.

١١- تقرير الاوضاع القياسية الدولية، والنظم الموصي بها التي تكون من ملحقات الاتفاقية، وفقاً للأحكام ذات العلاقة، وتبلغ ذلك للدول الاعضاء.

١٢- بحث جميع المقترحات الخاصة بتعديل الملحقات التي تقدمها لجنة الملاحة الجوية، واتخاذ الاجراءات كافة اللازمة لذلك طبقاً لأحكام الاتفاقية.

١٣- البحث في المسائل كافة المتعلقة بالاتفاقية، والتي ترفعها اليه الدول.

أما الوظائف الاختيارية للمجلس التي يمارسها بمحض اختياره من دون ان يكون عليه التزام بذلك هي :

١- انشاء لجان فرعية للنقل الجوي على اساس اقليمي، لتسهيل تنفيذ أحكام الاتفاقية.

٢- للمجلس ان يعهد الى لجنة الملاحة الجوية باية اختصاصات إضافية يرى فائدتها للملاحة الجوية، وله أن يلغيها متى شاء.

٣- إعداد الابحاث في شتى نواحي النقل الجوي، والملاحة الجوية، وتبادل المعلومات الخاصة بالنقل الجوي بين الدول الاعضاء.

٤- دراسة المسائل كافة ذات العلاقة بتنظيم، واستغلال النقل الجوي الدولي بما في ذلك الملكية، واستغلال الطرق الرئيسة من قبل مؤسسات النقل الجوي.

٥- التحقيق في كل موقف من شأنه عرقة تقدم الملاحة الجوية، بناً على طلب اية دولة.

ثالثاً : اللجان الفنية

نصت اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ على تشكيل لجنتين فنيتين رئيسيتين لتسهيل عمل هيئات المنظمة الدولية في اداء مهماتها، هما لجنة النقل الجوي، ولجنة الملاحة الجوية، واناطت الى مجلس المنظمة مهمة تشكيل اللجنتين وفقاً للمادة (٥٤/ د، هـ) " وللمجلس تشكيل لجان فرعية أخرى حسب ما يقتضيه عمل المنظمة"

١- لجنة النقل الجوي: يشكل مجلس المنظمة هذه اللجنة من بين اعضائه، وتحديد اختصاصاتها، وتكون مسؤولة مسؤولية مباشرة امامه. وشكل المجلس هذه اللجنة من اثني عشر عضواً، وتختص لجنة النقل الجوي بأهم المواضيع التي تتعلق بشؤون النقل الجوي التي يكلفه بها المجلس، أو رئيسه. وهي التي تقدم المقترحات الى المجلس بشأن التعريفات، والنماذج القياسية، ونظم النقل الجوي، وإجراءاته الخاصة بعبور الطائرات للحدود، ودخول الركاب والبضائع في أقاليم الدول الاعضاء. كما عليها القيام بالدراسات التي تساهم في تقديم، وتطوير النقل الجوي. ولها ايضاً ان تقدم المقترحات لإجراء بعض التعديلات على نصوص اتفاقية شيكاغو لما فيه فائدة في تطوير النقل الجوي في العالم. وقد شكلت اللجنة لجنتين فرعيتين لتسهيل عملها واحدة

تختص بالسهر على تيسير النقل الجوي، واجراءاته، والثانية تختص بالدراسات، والاختصاصات المتعلقة بالنقل الجوي.

٢- لجنة الملاحة الجوية[١] : تنظر لجنة الملاحة الجوية في القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، وتوصي باعتمادها أو الموافقة عليها من جانب مجلس الإيكاو. وتعقد عادة ثلاث دورات في السنة، بموافقة المجلس. وتتشكّل لجنة الملاحة الجوية من ١٩ عضوا ممن لديهم "المؤهلات والخبرة المناسبة من ناحيتي العلم والعمل في مجال الطيران"، على النحو المنصوص عليه في اتفاقية الطيران الدولي اتفاقية شيكاغو. وللجنة إنشاء لجان فرعية حسب الحاجة، وانشأت اللجنة أحد عشر قسماً تابعاً لها يختص بالجوانب المتعلقة بالملاحة الجوية، وهي[٢]:

أ. قسم المطارات، والطرق، والمساعدات الارضية.

ب. قسم التحقيق في الحوادث.

ج. قسم الصلاحية للطيران.

د. قسم خدمات المعلومات الملاحية.

ه. قسم الاتصالات.

و. قسم الخرائط الملاحية.

ز. قسم الارصاد.

ح. قسم العمليات.

ط. قسم اجازات الطاقم.

ي. قسم قواعد الجو، ومراقبة الحركة الجمركية.

ك. قسم البحث، والانقاذ.

---

[١] د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص١٥١.

[٢] المصدر السابق، ١٥٢.

٣- اللجنة القانونية : انشأت هذه اللجنة بقرار من الجمعية العامة لمنظمة الطيران المدني الدولية عام ١٩٤٧، وعضوية اللجنة مفتوحة للدول المتعاقدة كافة، وهي مسؤولة عن اعمالها أمام المجلس. وتختص بالنظر بالقضايا التي يحيلها عليها المجلس، أو الجمعية وتتولى تحضير مشروعات الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة بالقانون الجوي، وانشأت اللجنة القانونية لجاناً فرعية لعدة أغراض تدخل في اختصاصها.

٤- لجنة المساعدة المشتركة لخدمات الملاحة الجوية: انشأت هذه اللجنة بقرار من الجمعية العامة في دورتها الاولى، وتتكون من تسعة اعضاء تنتخبهم الجمعية العامة من بين اعضاء المجلس، وتكون مسؤولة امام المجلس، وتختص اللجنة ببحث طلبات المعونة المقدمة من الدول الاعضاء، وتقديم التوصيات بشأنها الى المجلس. إضافة الى ما يحيله اليها المجلس لإبداء المشورة بشأنها.

٥- اللجنة المالية : وتتكون من سبعة اعضاء يختارهم المجلس، وتتولى مراقبة الايرادات، والمصروفات الخاصة بنشاط الهيأة، ودراسة المسائل كافة المتعلقة بالناحية المالية المقررة للمنظمة.

رابعاً: الأمانة العامة:

تتكون الأمانة العامة من خمس إدارات: إدارة الملاحة الجوية، وإدارة النقل الجوي، وإدارة التعاون الفني، وإدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية، وإدارة الشؤون الإدارية والخدمات. وتعمل منظمة الطيران المدني الدولي مع الدول الأعضاء في اتفاقية شيكاغو –وعددها ١٩١ دولة– ومع مجموعات قطاع الطيران، للتوافق على القواعد والتوصيات الدولية التي تخص الطيران المدني الدولي. وتستخدم الدول الأعضاء في المنظمة هذه القواعد والتوصيات الدولية والسياسات لضمان تقيد عمليات الطيران المدني المحلية واللوائح التنظيمية لديها بالقواعد العالمية، مما يتيح بدوره التشغيل الآمن والموثوق لأكثر من مئة ألف رحلة جوية يوميا ضمن الشبكة العالمية للطيران في كل مناطق العالم[١].

---

[١] ينظر: في ما ورد في ديباجة معاهدة شيكاغو لعام ١٩٤٤، لكي"... تضمن للطيران المدني النهوض بطريقة أكيدة، ومنظمة، وتحقيق انشاء مؤسسات النقل الجوي الدولي على اساس تكافؤ الفرص للجميع، واستغلالها بصورة اقتصادية، وسليمة..." كذلك ينظر: د. محمد وفيق أبو اتله مصدر سابق، ص٢٢٧.

تنسق الإيكاو أيضا المساعدة وبناء القدرات للدول دعما للعديد من أهداف تنمية الطيران، وتعد خططا عالمية لتنسيق التقدم الإستراتيجي المتعدد الأطراف في مجالي السلامة والملاحة الجوية، وترصد وتعد التقارير بشأن العديد من مقاييس أداء قطاع النقل الجوي، وتدقق في قدرات الدول في مراقبة أنشطة الطيران المدني في مجالي السلامة والأمن. وتهدف منظمة الطيران المدني الدولي إلى تحقيق العديد من الأهداف الإستراتيجية التي من بينها تحسين سلامة الطيران المدني العالمي، ويركز هذا الهدف في المقام الأول على قدرات الرقابة التنظيمية للدول. كما تهدف المنظمة إلى زيادة قدرة شبكة الطيران المدني العالمي وتحسين كفاءته، وعلى الرغم من أن هذا الهدف الإستراتيجي يعتمد وظيفيا وتنظيميا على السلامة، فإنه يرتكز أولا على تحديث الملاحة الجوية والبنية الأساسية للمطارات، وإعداد إجراءات جديدة للوصول بأداء شبكة الطيران إلى حدّه الأمثل. وتحدد خطة قدرة الملاحة الجوية العالمية وكفاءتها الخطة العالمية الأنشطة الرئيسة لفترة السنوات الثلاث. ومن بين الأهداف أيضا: الأمن والتسهيلات، من خلال تعزيز أمن الطيران المدني العالمي وتسهيله، ويعكس هذا الهدف الإستراتيجي الحاجة إلى الدور القيادي للإيكاو في أمن الطيران وتسهيلاته وما يتصل بذلك من أمور أمنية على الحدود[١].

وتعد التنمية الاقتصادية للنقل الجوي من بين أهداف منظمة الطيران المدني الدولي، من خلال تعزيز إقامة شبكة للطيران المدني تتسم بالسلامة والاقتصاد، وإطار للنقل الجوي يُركز على السياسات الاقتصادية وما يدعمها من أنشطة.

---

[١] نصت المادة الرابعة والاربعون من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ " ان غاية واهداف المنظمة هي العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من اجل ماياتي:

أ – تحقيق النمو الامن والمنظم للطيران المدني الدولي في جميع انحاء العالم.

ب– تشجيع فنون تصميم الطائرات وتشغيلها لأغراض سلمية.

هـ – منع الهدر الاقتصادي الناتج عن المنافسة غير المعقولة.

و – ضمان الاحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة واتاحة فرصة عادلة لكل دولة متعاقدة لا استثمار مؤسسات النقل الجوي الدولي.

ز – تجنب التمييز بين الدول المتعاقدة.

ح – تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية.

ط – تعزيز تطوير جميع جوانب الطيران المدني الدولي بوجه عام. "

وفضلاً عن الأهداف المذكورة آنفا، تعمل منظمة الطيران المدني الدولي على تحقيق الحماية البيئية، عبر تقليل الآثار البيئية الضارة لأنشطة الطيران المدني.

الفرع الثاني

الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الاياتا – IATA)

الاتحاد الدولي للنقل الجوي الإياتا: International Air Transport Association تأسس في ١٩ أبريل ١٩٤٥ لمواجهة المشاكل التي قد تنجم عن التوسع السريع لخدمات الطيران المدني في أعقاب الحرب العالمية الثانية. ولم يكن تأسيسه سابقة فريدة في عالم الطيران، إذ سبقه اتحاد مماثل في ٢٨ أغسطس ١٩١٩، وهو "الاتحاد الدولي للحركة الجوية". وكان مهمته تنحصر أساساً داخل قارة أوروبا. ومن ثم فقد انتهى الأمر، عقب توسع أعماله، عام ١٩٣٩، والمكتب الرئيس للإتحاد بمدينة مونتريال، ومكتب تنفيذي رئيس في جنيف، ومكاتب إقليمية في: عمان، وبروكسل، ودكار، ولندن، وريو دي جانيرو، وسنغافورة، وواشنطن وهدف الاياتا هو تطوير النقل الجوي الآمن، والمنتظم، والاقتصادي لصالح شعوب العالم، لتحقيق الزيادة في معدلات نمو التجارة الدولية، وحل مشاكل النقل. وتقديم وسائل التعاون بين شركات ومؤسسات النقل الجوي العاملة، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، في خدمات النقل الجوي الدولي، والتعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي، وغيرها من المنظمات العالمية والإقليمية، وثيقة الصلة بأمور الطيران المدني والنقل الجوي[١]

اولاً : عضوية الاياتا

عضوية إياتا مفتوحة أمام شركات الطيران، بشرط أن يكون للشركة خط جوي منتظم، بين دولة أو أكثر، لنقل الركاب، أو البضائع، أو البريد، وأن تحمل الشركة جنسية دولة يجوز لها الانضمام لمنظمة الطيران المدني الدولي إيكاو "ICAO"، كما يجوز للشركات المحلية لهذه الدول، أن تنضم للاتحاد، كأعضاء غير عاملين. في عام ٢٠١٦، كان عدد الأعضاء ٢٩٠ شركة طيران.

---

(1) https://www.iata.org تاريخ الاطلاع ٢٠٢١/٩/١١

باسم: International Air Transport Association - معرف مجلد في أراشيف القرن العشرين الصحفية: http://purl.org/pressemappe20/folder/co/060269 - تاريخ الاطلاع: ٩/١١ /٢٠٢١.

تباشر إياتا أعمالها، من خلال عدد من اللجان، ويحدد المؤتمر السنوي العام، الذي يعقد سنوياً، خطوط السياسة العامة للاتحاد. أما الأعمال اليومية فتضطلع بها اللجنة التنفيذية، المكونة من أعضاء ينتخبهم المؤتمر العام كل ثلاث سنوات. كما تتفرع عن اللجنة التنفيذية لجان متعددة مثل: اللجنة المالية، والقانونية، والفنية، والطبية، واللجنة الاستشارية للحركة. وتشرف اللجنة التنفيذية على أعمال هذه اللجان. وتتولى مؤتمرات الحركة الجوية التابعة للاتحاد، الإشراف على عقد الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالأجور، والأسعار الدولية.

تخضع قرارات المؤتمر بالضرورة لموافقة الحكومات، التي تتبع لها هذه الشركات، ولا يمكن تعديلها بمعرفة أي تنظيم آخر تابع لآياتا. على أن هناك فروعاً إدارية لمؤتمرات الحركة، قائمة في شكل مكاتب فرعية في نيويورك، وباريس، وسنغافورة، بينما يوجد مكتب التسويات في لندن ومكاتب للاتصال الفني في لندن، وبانكوك، وريو دي جانيرو. وتمول ميزانية الاتحاد من الاشتراكات، التي يدفعها الأعضاء، وفقاً للنسبة المقررة لكل عضو في الاتحاد ولكل مؤسسة للنقل الجوي صوت واحد في مؤتمرات الاتحاد، دون اعتبار لحجم العمليات التي تقوم بها.

ثانياً : – أعمال إلاياتا ومهامها

يتولى إياتا مهمة تنسيق العمليات المختلفة لشركات الطيران في العالم، بهدف تنشيط وتدعيم حركة النقل الجوي في العالم، وتحقيق أعلى مستوى ممكن للتشغيل الاقتصادي، مع الكفاءة وتأمين سلامة الركاب، ودراسة كافة المشاكل المتعلقة بذلك. ومن ثم يعد في جميع الأوقات خادماً لمؤسسات النقل الجوي، والجمهور العام.

يعد الاتحاد الأداة الفعّالة لمؤسسات النقل الجوي، لأنه يعمل على إيجاد الحلول المشتركة للمشاكل، التي تعجز عن حلها شركة بمفردها. وفضلاً عن ذلك، فهو المجمع الدولي للخبرات والمعلومات، وكذلك الوسيط للخدمات والمشروعات المشتركة. ويمكن القول إنه بمثابة البرلمان العالمي لمؤسسات النقل الجوي، وممثلها في المنظمات العالمية الأخرى. أما عن دور الاتحاد بالنسبة للجمهور، فإنه يكفل تشغيل الخطوط الجوية، وفقاً لأعلى المستويات الفنية. كما يعمل على تحقيق أقصى راحة ممكنة، وتبسيط إجراءات السفر. ومن ناحية أخرى، يعمل على تحديد أجور وأسعار ملائمة للجمهور، ومسايرة للتشغيل الاقتصادي، الذي يكفل اطراد التقدم لمؤسسات النقل الجوي، لتمكينها من تحسين خدماتها.

أصبحت إياتا هي الوسيلة التي عن طريقها تربط شركات الطيران خطوطها الجوية، كما يدعم الحركة الجوية التي ينقلها كل منها، لتكون تلك الشركات في مجموعها بمثابة مرفق عام دولي، على الرغم من وجود اختلافات في اللغة، والعملة، والقوانين.

إنّ مؤسسات النقل الجوي، التي يتكون منها أعضاء الاتحاد، تربط العالم بشبكة ضخمة من الخطوط الجوية، وليس المهم في هذا الخصوص بحث جنسية كل طائرة لكل شركة عضو، وإنما الذي تهتم به إياتا أساساً، أن تتمكن الطائرات من القيام برحلاتها بأقصى درجة من الأمان، والراحة، والكفاءة، وفي ظل إجراءات وقواعد محددة تحديداً واضحاً ويسهل فهمها على مستوى عالمي، وهذا هو عمل الاتحاد الفني.

أن وجود الاتحاد يرجع أساساً إلى ربط الطرق الجوية بعضها ببعض بطريقة من شأنها أن تجعل الركاب وبضائعهم ينتقلون من مكان إلى آخر، على تلك الشبكة الجوية العالمية، بطريقة سهلة، كما لو أنهم يقومون برحلة على شركة واحدة، في بلد واحد. وهذا هو الهدف الجاري للاتحاد.

وتشمل أنشطة آياتا المختلفة ما يأتي:

١- النشاط الفني: تفتح اللجنة الفنية إياتا مجالات التعاون، بين مؤسسات النقل الجوي في العالم، فيما يتعلق بأمور التشغيل، من خلال المؤتمر السّنوي الفني، وأقسامه المختلفة، العالمية والمحلية. والنشاط الفني للاتحاد، قائم على أساس التبادل الحر الكامل للمعلومات والخبرات، بين شركات الطيران. ومن هذه البيانات تستخرج مؤسسات النقل الجوي المختلفة، المتطلبات العامة والملاحظات، التي من شأنها العمل على توحيد نواحي نشاطها، ورفعها إلى المستويات القياسية، وتحدد مدى مساعدتها العملية لحكوماتها، وتعد علامات على طريق التنمية المرتقبة في المستقبل بالنسبة للنقل الجوي. وتشرف اللجنة الفنية للاتحاد، على تعبئة خبراء شركات الطيران في مختلف التخصصات الفنية، ليشتركوا في حل مشكلة معينة. ومن أمثلة ذلك، تطوير الإجراءات الخاصة بتقليل مشكلات الصوت إلى أقصى حد أثناء الإقلاع والهبوط. يتعاون الاتحاد مع المنظمات الأخرى، مثل الاتحاد الدولي للمواصلات اللاسلكية، والهيئة الدولية للأرصاد الجوية، وفضلاً عما تقدم فإن مؤسسات النقل الجوي من خلال الاتحاد، مع الحكومات

ومع الدول، التي تشكل منطقة معينة في حل المشاكل المحلية، مثل تثبيت نمط جيد للحركة الجوية في المطارات، أو في تعاون التحكم في الحركة الجوية في إقليم تأمين سلامة الطيران المدني، أو قارة بأكملها.

٢- النشاط التجاري: إن دور الاتحاد الأكثر تعقيداً، يكمن في مجال عمل اللجنة الاستشارية الخاصة بالحركة الجوية.. ويقصد بذلك الأنشطة، التي تمارسها مؤسسات النقل الجوي. ويختص الاتحاد على وجه الخصوص بالترتيبات المتشابكة بينها، وتحديد مستويات الأشكال، والإجراءات، واتفاقيات التسوية، والعوامل الأخرى، التي تمكّن من التبادل، وتوفر السرعة والسهولة للحركة الجوية، بين مؤسسات النقل الجوي. والجدير بالذكر أن الحكومات تمسّكت بقرارات الاتحاد، فيما يتعلق بالأسعار والأجور. كما أقر الاتحاد نظماً قياسية، فيما يتعلق بالتذاكر وإجراءات التفتيش، قبلتها الشركات، واتخذت منها أساساً لعملياتها الجوية.

٣- النشاط المالي: من بين مهام اللجنة المالية للاتحاد، الإشراف على كل التسويات والحسابات، بين مؤسسات النقل الجوي، للأعمال التي يقومون بها فيما بينهم. وفضلاً عن ذلك، فهي تهتم بالمشكلات المشتركة لشركات الطيران المختلفة، بالنسبة للنقد، والضرائب، والرسوم، والتأمين والإحصاء. وتُعد اللجنة المالية دراسات واسعة للمشاكل الخاصة، التي تنجم عن التأمين، والضرائب، والأجور، وما إلى ذلك من أمور مماثلة. ومن بين النتائج ذات الأهمية للنشاط المالي للاتحاد، مكتب التسويات "CLEARING" "HOUSE"، الذي اتخذ مقراً له في لندن. وعن طريق هذا المكتب تستطيع مؤسسات النقل الجوي، أن تسوّي الحسابات الشهرية للأعمال المتشابكة الخاصة بالضرائب، تمكيناً لهم من تحصيل ودفع ديونهم في المناطق المختلفة من العالم، وذلك عن طريق الدفع النقدي مرة واحدة. ويتم ذلك إما بالدولار الأمريكي، أو الجنيه الإسترليني، بعد تحويل العملة المحلية إليهما.

٤- النشاط الطبي الوقائي: تتكون اللجنة الطبية التابعة للاتحاد، من عدة أطباء ومستشارين، تابعين لمؤسسات النقل الجوي. وتختص هذه اللجنة بدراسة العوامل الفسيولوجية والنفسية، التي قد تؤثر على سلامة، وراحة، وكفاءة طاقم الطائرة والركاب. كما تختص هذه اللجنة بالطب الوقائي، الذي يدور حول مدى إمكان الأطفال، والكهول، والمرضى أن يسافروا لمسافات طويلة عن طريق الجو، وبسرعة كبيرة، وعلى ارتفاعات شاهقة، تقتضيها عمليات الطيران الحديثة.

وكذلك تُعد اللجنة واسطة لتعاون مؤسسات النقل الجوي، مع منظمة الصحة العالمية والحكومات، بشأن الأمور الصحية.

٥- النشاط القانوني: تتولى اللجنة القانونية للاتحاد دراسة وتنفيذ المعاهدات الدولية، في مجال القانون العام والخاص، وتنازع القوانين والتحكيم؛ وسبيلها إلى ذلك مبناه أساساً، استقرار رأي الشركات فيما يتعلق بمعاهدات الطيران الأساسية، التي تتناول مسؤولية الناقل الجوي، وعلاقاتها بالركاب، وعلاقاتها بالغير على سطح الأرض. كما تختص ببيان الحقوق على الطائرة، فيما يخص التشغيل الدولي والنواحي القانونية، بنقل المواد النووية، وما يتصل بها من موضوعات متشابهة. وبما أن بيع التذكرة، أو صدور استمارة الشحن تُعد عقداً فيما بين شركة الطيران والعميل، فمن المحتم أن يكون متفقاً وأحكام القانون، مع مختلف الأنظمة القانونية السائدة في العالم.

ثالثاً : مؤتمرات الحركة الجوية للاياتا

تختص كل دولة بالمجال الجوي، الذي يعلو إقليمها، وتبسط عليه رقابتها بالكامل، بما لها من سيادة عليه، وتحدد الأسعار التي تتقاضاها. فالأجور والأسعار الدولية، يجب أن تحدد عن طريق اتفاقيات دولية، لا شك أن الدولة لها فيها مصلحة مباشرة، وغير مباشرة. وجميع الدول مجمعة على أن هذا العمل الضخم والمعقد، الخاص بعقد اتفاقيات مفصلة، لمواجهة الظروف المتغيرة بصفة دائمة لتجارة النقل الجوي الدولية، لا بد أن يتم بالدرجة الأولى عن طريق المؤتمرات التابعة لإياتا. ولا خلاف بينها كذلك على أن هذه الاتفاقيات تعد سارية المفعول، بعد أن تراجعها وتصدق عليها الحكومات المختصة.

ينقسم العالم من الناحية الإدارية إلى ثلاث مناطق، لكل منها مؤتمر خاص بها: منطقة غرب الكرة الأرضية وجرينلاند، وجزر هاواي: ومركزها نيويورك. ومنطقة أوروبا، وأفريقيا، والشرق الأوسط، بما في ذلك إيران: ومركزها باريس. ومنطقة آسيا، وأستراليا، وجزر الباسفيك: ومركزها سنغافورة.

لكل مؤسسة صوت واحد في هذه المؤتمرات، ويتم التوصل إلى الاتفاقيات بالإجماع. ويصبح لكل مؤسسة حق الاعتراض، بصرف النظر عن حجمها. ولهذه المؤتمرات أن تقبل

النصائح من اللجان الأخرى للاتحاد، ولكن يجب أن تكون هذه المؤتمرات مسؤولة أمام الحكومات عن كل ما تفعله، وقد أدى أكثر هذه المؤتمرات، التزاماته كاملة قِبل الحكومات، بأن جعل الأجور في حدود اقتصادية ومعقولة، لا تضر بالشركات أو بالجمهور. كما نجحت هذه المؤتمرات في تخفيض أسعار النقل مراراً، فضلاً عن تطويرها بإدخال أفكار جديدة بالنسبة للأسعار المخفضة، في مختلف مناطق العالم.

ان اهتمامات إياتا في الوقت الحاضر تركزت في عدد من المجالات أهمها: البيئة، والرسوم، واتفاقية مونتريال الجديدة، بدلاً من نظام وارسو القديم، حول حدود مسؤولية الناقل الجوي والسلامة الجوية، انظر ملحق اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، وقد أكد مدير عام الاتحاد الدولي للنقل الجوي، أن السلامة الجوية تتصدر أولويات إستراتيجية الاتحاد، لا سيما تخفيض معدل حوادث الطائرات إلى النصف بحلول عام ٢٠٠٤، مقارناً بما كان عليه في عام ١٩٩٥، وهو أمر يدعو إلى التفاؤل بمستقبل أفضل للنقل الجوي.

يتضح مما سبق أنه لولا عمل الاتحاد الدولي للنقل الجوي، لما أمكن تشغيل الخطوط الجوية العالمية بالأمان والكفاءة، على نحو ما هو عليه الآن. والحقيقة أن العالم قد اجتاز في وقت قصير جداً، العوائق المتمثلة في نظم العملات المختلفة، واختلاف اللغة، والنظم التجارية، وذلك في سبيل تنمية اقتصاديات الدول في مجال النقل الجوي، بطريقة آمنة ومنظمة، لخدمة شعوب العالم كافة.

ان التأكيدات على سيادة الدولة في مجالها الجوي التي اوردتها الاتفاقيات الجوية وبالأخص اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ لا تمنع الدولة من تفويض سيادتها الجوية الى دولة، أو وكالة معينة بنطاق معين ولأسباب تدور وجوداً وعدماً مع امكانية الدولة ويكون هذا التفويض بشروط واجداً اساسه في نص المادة (٢٨) من الاتفاقية، والملحق ١١ للاتفاقية نفسها. وهذا ما سوف نتناوله في الفصل الثاني من دراستنا.

الفصل الثاني

ماهية تفويض السيادة في المجال الجوي

المبحث الاول: مفهوم تفويض السيادة

المطلب الاول: تعريف التفويض ونطاقه

الفرع الاول: تعريف التفويض

الفرع الثاني: نطاق التفويض

المطلب الثاني: اسباب التفويض ومعوقاته

الفرع الاول: اسباب التفويض

الفرع الثاني: معوقات التفويض

المبحث الثاني: الاساس القانوني للتفويض وشروطه

المطلب الاول: الاساس القانوني للتفويض

الفرع الاول: اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ المادة(٢٨)

الفرع الثاني: الملحق (١١) لاتفاقية شيكاغو

المطلب الثاني: شروط التفويض

الفرع الاول: أن يكون التفويض الى دولة أو وكالة مناسبة

الفرع الثاني: أن يكون محدداً

الفصل الثاني

ماهية تفويض السيادة في المجال الجوي

لقد جاءت كل التشريعات، والقوانين الدولية المتمثلة باتفاقيتي باريس وشيكاغو لتؤكد وتقر مبدأ سيادة كل دولة على مجالها الجوي شريطة ان تنظم هذه الدول ادارة هذه السيادة وفق قوانين محلية، ولعل اهم ما جاء في هذه القوانين مؤكداً على السيادة، يتمثل في استحصال الموافقة المسبقة للعبور فوق اجواء كل دولة، ومثلما جاءت هذه القوانين والتشريعات مقرة بسيادتها على اجوائها فأنها الزمت الدول الاعضاء كافة بتقديم افضل الخدمات للملاحة الجوية فوق أراضيها سواء كانت تقوم بذلك بنفسها، أم بتفويض من هو قادر على تقديم تلك الخدمات (اجنبي أو محلي) وبشرط توفر الامتثال لإجراءات السلامة التشغيلية، وبالتالي فان هذه التشريعات حملت اتجاهين الاول تأكيد السيادة، والثاني توفير خدمات الملاحة الجوية من الدول نفسها، أو بتفويض دولة، أو شركة أخرى تقوم بذلك، والتفويض اصبح اليوم واحداً من الاساليب التي تدار بها المرافق العامة التي تطورت مع الزمن، فبدلاً من ان تدار بطرق تقليدية كالاستغلال المباشر، واسلوب المؤسسة ظهرت في هذا النطاق توجهات حديثة لتعالج الاساليب البيروقراطية التي يتميز بها الاسلوب المباشر وتعالج عجز الدولة من تمويل هذه المشاريع باللجوء الى القطاع الخاص لادارتها من اجل تمكينها من الاستمرار، والمنافسة في عالم حرية الاسواق، وتكون السلطة العامة المفوضة من الشعب تتمتع بحرية اختيار الاسلوب المناسب لإدارة مرافقها العامة فأنها يمكن ان تعتمد اسس قانونية تتيح لها من دون الانتقاص من سيادتها ان تفوض دولة، أو شركة لتقديم خدمات الملاحة الجوية فوق أراضيها سيما وان شركة الملاحة الجوية هي احدى المرافق الاقتصادية في البلد سيما ان التشريعات الدولية التي الزمت الدول على ضرورة تقديم هذه الخدمات لم تلزمها ان تقدمها بنفسها، وانما اقرت لها الحرية بذلك.

مع تطور استعمالات المجال الجوي، وتزايد تعقيداتها طوال ما يزيد على اكثر من نصف قرن، تطور ايضاً تنظيمه، واصبح هو الاخر اكثر تعقيداً، وظهرت الكثير من المصطلحات الجديدة التي كانت تفتقد الى تعاريف مقبولة على نطاق واسع، أو كان لها تعاريف متعارضة مع تطبيق اكثر من مصطلح واحد على الموضوع نفسه.

ان مصطلح التفويض من المصطلحات الجديدة التي ظهرت اخيراً تماشياً مع اتجاهات العولمة، والتحرير التي طرأت على المرافق العامة لخدمات المجال الجوي خلال السنوات الاخيرة، والتي تتطلب منهجاً عالمياً انسيابياً مستنداً الى الاداء في ادارة هذا المجال بدلاً من المنهج القائم على الحدود الوطنية.

ولتجسيد مفهوم تفويض السيادة في المجال الجوي لابد من فهم كامل لمعنى التفويض بحيث يتسق هذا الفهم مع الوقائع السياسية، والاقتصادية، والاجتماعية الحالية، والمستقبلية من دون ان يتطلب ذلك مساس، أو تعديل في الاتفاقيات، والمؤتمرات الخاصة بالمجال الجوي التي تقر بأن السيادة تظل مبدأً اساسياً، وسارياً، وشرعياً؛ وذلك بتعريفها ضمناً لمعنى التفويض وتحديد نطاقه وأسبابه الواجبة بتجاوز معوقاته، واضعة اساساً قانونياً له بشروط يتفق عليها مع دولة، أو وكالة يحدد لها العمل بذلك من قبل الدولة المفوِضة. وبناءً على ما تقدم سيتم تقسيم هذا الفصل على مبحثين المبحث الاول مفهوم تفويض السيادة، والمبحث الثاني الاساس القانوني للتفويض، وشروطه.

المبحث الاول

مفهوم تفويض السيادة في المجال الجوي

لقد تعددت التعاريف واختلفت الرؤى في تحديد معناً جامعاً لمفهوم التفويض باختلاف مدلولاته اللغوية والاصطلاحية فهناك من يعده وسيلة قانونية، وفنية في التنظيم الاداري يفضي الى عدم التركيز الاداري من خلال نقل صلاحيات صاحب السلطة للغير للقيام بأنشطة معينة خلال مدة محدودة مع بقاء المسؤولية على الشخص المفوِض بكسر الواو، ويعده اخر طريقة لإدارة المرافق العامة يفوض بموجبها صاحب الاختصاص جهة أخرى لإدارة المرافق العامة بأية طريقة تساهم في تطويره وديمومته بشكل مؤقت وذلك لمواجهة ظروف معينة على ان يتخذ كل التدابير، والوسائل الكفيلة باستمرار المسائلة والاشراف بما يحقق افضل النتائج.

يعد عمل المؤسسات، والشركات في قطاع المجال الجوي من الاعمال التي تحتاج الى وجود العديد من العمليات والمهام التي تساعد على تسيير العمل فيها بطريقة صحيحة وموافقة لمستلزمات الملاحة الجوية، وتحقيق الاهداف المنشودة منها بعيدة عن التعقيدات التي تمنع تفويض السيادة الوطنية في المجال الجوي وبالإمكان تفويض مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية من دون المساس باختصاصات الدولة الحصرية المتمثلة بممارسة سلطاتها التشريعية والادارية والقضائية داخل مجالها الجوي. من الابتعاد عن الروتين الذي يحتاج الى مدة زمنية طويلة لذلك تم التفكير بتضمين قواعد القانون الدولي الجوي والاتفاقيات الدولية والمؤتمرات العالمية للنقل الجوي بنصوص وتوصيات تسهل عملية التفويض للشركات أو الدول القادرة على ادارة المجال الجوي بصورة سليمه ومطابقة للمعايير الدولية بخطى تجتاز بها المعوقات التي تعرقل التفويض بهذا العمل بعد ان تتوافر اسبابه بوجود اساس قانوني بشروط معدة مسبقاَ وبعد ان اصبحت هناك دول أو وكالات مناسبه يمكنها حماية امن المجال الجوي وتوفير الخدمات والمرافق العامة اللازمة لذلك بحدود تتفق عليها الدولة المفوضة للمفوض لها بموجب اتفاقيات وبوثائق اعدت لهذا الغرض بفهم متسق مع الوقائع السياسية والاقتصادية والاجتماعية الحالية والمستقبلية.

ان الدول التي تفوض مسؤولية تقديم خدمات الملاحة الجوية ومراقبة المجال الجوي فوق اقليمها الى دولة أخرى أو وكالة مناسبة أو شركة مثل شركة سيركو البريطانية انما تفعل ذلك من دون الاخلال أو الانتقاص من سيادتها. وبناء على ما تقدم سنقسم هذا المبحث على مطلبين المطلب الاول تعريف التفويض ونطاقه والمطلب الثاني اسباب التفويض ومعوقاته.

المطلب الاول

تعريف التفويض ونطاقة

التفويض وثيقة قانونية، ومنهج تنظيمي، واداري ونظراً لتعدد استعمالات التفويض لذا اصبح التفويض يدخل في مجالات كثيرة ومجال التفويض في دراستنا هذه هو تفويض السيادة في المجال الجوي وإذ لا يمكن تفويض السيادة ولكن ممكن تفويض مسؤولية تقديم خدمات المجال الجوي لذا يمكن الوقوف على تعريف التفويض وبيان نطاق التفويض لهذ المجال من خلال تقسيم هذا المطلب على فرعين الفرع الاول تعريف التفويض، والفرع الثاني نطاق التفويض.

الفرع الأول

تعريف التفويض

ان مصطلح التفويض مدار بحثنا هذا المقصود به بتفويض السيادة في المجال الجوي لذا فان في مفهوم السيادة بشكل عام يرى الفقهاء القانونيون صعوبة التوصل لتعريف مانع جامع للسيادة، وذلك لأنها تتأثر بعاملين رئيسين هما : العامل الشخصي الذي يستند الى معايير شخصية لتعريف السيادة، وهذه المعايير ذاتها لها صلات بمعطيات فلسفية واجتماعية ودينية.

أما العامل الاخر فهو متعلق بالزمان وما تمثله من معطيات علمية حضارية بحيث يمثل مرونة كبيرة للسيادة. فتعريف السيادة لدى فلاسفة اليونان ومنهم ارسطو "هي السلطة العليا في الدولة" [١]. وقد عرفها هوبز على انها" سلطة ذلك الفرد أو تلك الهيئة الذي أو التي تمتلك سلطة الارادة التي تنازلت عنها الاغلبية في مقابل منح الاغلبية حياة آمنة مطمئنة" [٢]. وقد عرفها الفيلسوف الهولندي هوجور يوسيوش مركزاً في تعريفه على الاهتمام بالشؤون الخارجية وعلاقة الدولة بغيرها من الدول بأنها " السلطة السياسية العليا التي تتركز في الشخص الذي لا تتمكن أي إرادة إنسانية من نقض اعماله، أي لا تخضع للرقابة الشرعية من جانب شخص آخر أو جهة

---

[١] خديجة غرداين، اشكال السيادة والتدخل الانساني(حالة الدول العربية)، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون العام، جامعة تلمسان، الجزائر، ٢٠١٥، ص٢٥.

[٢] جلاب ذهبية ودين زهرة، مفهوم السيادة عند توماس هوبز واثرها على الفكر المعاصر، رسالة ماجستير، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة الجيلالي بونعامة، الجزائر، ٢٠١٧، ص٢٢.

أخرى) [١]، وهنا يكون قد ميز ما بين مالك عام للسلطة ومالك خاص، أو بالأحرى ما بين ذات عامة للسلطة وذات خاصة، وإنَّ الذات العامة للسلطة تتمثل بالدولة نفسها، أما الذات الخاصة، فتتمثل بشخص واحدّ أو عدة أشخاص.

وقد قال الفيلسوف والمفكر جان جاك روسو عن السيادة في كتابه العقد الاجتماعي " السيادة ليست سوى ممارسة الادارة العامة"[٢]. ويرى أنَّ القانون منبثقٌ عن الإرادة العامة للمجتمع، أي إرادة الأكثرية، كما يكون للقانون مرمى عام، وقابل للتطبيق على الجميع. وتُعبر الإرادة العامة عن نفسها بصورة مباشرة، وتعَهدْ تنفيذ القوانين إلى الدولة، التي تكون في خدمة الإدارة العامة، وقيد قراراتها، كما ربط روسو بين طبيعة الإدارة العامة – ومن ثمَّ النظام السياسيّ– وبين مبدأ عدالة التوزيع؛ لأن الإدارة العامة يجب أن تعبّر عن الصالح العام، وهكذا أعاد روسو السيادة إلى الشعب، وجعل استمرار الحكومة رهناً بدوام ثقة الشعب بها، وأعطى روسو المجتمع السياسي من خلال العقد الاجتماعي سلطة مطلقة على كل أعضائه وهذه السلطة المطلقة التي تتولاها ارادة عامة تحمل اسم السيادة. والسيادة ليست سوى ممارسة الإدارة العامة لا يمكن التصرف بها، وصاحب السيادة الذي هو كائن جماعي لا يمكن لأحد أن يمثله أو ينوب عنه سوى نفسه[٣].

ظهر مفهوم السيادة بمدلوله الحدّيث في القرن السادس عشر، عند المفكر الفرنسيّ جان بودان والذي نقله من حقل العلوم القانونية، إذ ترجع جذوره إلى حقل العلوم السياسيّة، في مؤلفه الذي صدر عام ١٥٧٦، بعنوان الكتب الستة للجمهورية والذي عرّف فيه السيادة بأنَّها "السلطة العليا على المواطنين والرعايا، والتي لا تخضع للقوانين"[٤]، ويعدّ بودان أول من ادخل مصطلح السيادة إلى الفقه السياسيّ وإنها تعد سلطة الجمهورية العليا والمطلقة والأبدية، عليا لأن لا سلطة تعلوها، ومطلقة لأنها كلية لا تتجزأ، تكون أو لا تكون غير انها ليست دون قيود أو حدود، وهي أبدية لأنها

---

[١] د.عبد الرضا حسين الطعان، تأريخ الفكر السياسيّ الحدّيث، كلّية العلوم السياسيّة، دار الحكمة للطباعة والنشر، بغداد، ١٩٩٢، ص١٦١.

[٢] نعمون مسعود، التاسيس الفلسفي لفكرة حقوق الانسان عند روسو، رسالة ماجستير، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة منتوري قسنطينة، الجزائر، ٢٠٠٩، ص٢٤.

[٣] د.عبد الوهاب ألكيالي، الموسوعة السياسيّة، ج(٢)، ط(٢)، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، ٢٠٠١، ص٨٤٦.

[٤] رائد فوزي داود، فكرة التدويل في القانون الدوليّ، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاسترتيجية، ابو ظبي، ٢٠٠٣، ص١٤.

لا تزول مع زوال حامله، وتعريفه يدلُّ على "إن السيادة تسمو على أي قانون، لأنها أساس وجود الدولة، وهي سلطة الدولة العليا على إقليمها وعلى رعاياها، واستقلالها عن أية سلطة أجنبية" [١]. أما (كوينسي رايت)، فقد عرّف السيادة: بأنَّها "المركز القانونيّ لوحدّة، تخضع للقانون الدوليّ، وتعلو على القانون الداخليّ"[٢].

اما التعريفات العربية للسيادة والتي كان لها الاسهام الحاضر بقوة ومنها تعريف العلامة ابن خلدون فيذكر انها "العصبية القاهرة والغالبة لكل العجيلات الاخرى" [٣]. وقد عرفها الدكتور محمد طلعت الغنيمي في كتابة بعنوان (الاحكام العامة في قانون الامم) على انها " احدى معطيات القانون الدولي الاساسية، فهي مرتبطة به ارتباطاً وثيقاً لذا فهي تمس موضوعات القانون الدولي كافة ويضيف ان السيادة لدى العرب بدأت ذات صبغة دينية باسم الخلافة ثم اتجهت زمنيا في عهد بني امية لتعاود في العهد العباسي في صورة الحق الالهي وفي هذا العصر لدى الدول الاسلامية هي نفسها التي يتناولها القانون الدولي العام" [٤]. وقد عرفها الدكتور نسيب محمد ارزقي في مقاله المعنون (مستقبل السيادة والنظام العالمي الجديد على انها " سلطة سياسية عليا آمرة نابعة من ذات الدولة وقادرة على فرض نفسها وتنظيم توجيهاتها دون ان تكون خاضعة داخلياً أو خارجياً لغيرها فهي اعلى السلطات التي تملك امر الحكم فيما ينشأ بين الافراد والوحدات الداخلة من خلافات، وهي مع ذلك لا تخضع مادياً أو معنوياً لسلطة اخرى" [٥]. وقد عرفها الدكتور ابراهيم محمد العناني بانها "السيادة هي سلطة الدولة العليا على رعاياها، واستقلالها عن اية سلطة اجنبية، وينتج عن هذا ان يكون للدولة كامل الحرية في تنظيم سلطاتها الشرعية والادارية والقضائية وأيضاً لها كل الحرية في تبادل العلاقات مع غيرها في العمل على اساس من المساواة الكاملة بينها" [٦]. وقد عرف الدكتور مازن إسماعيل الرمضانيّ السيادة "بأنّها سيطرة الدولة الكاملة على شؤون إقليمها، وثم بالضرورة عدم

---

[١] د. إبراهيم محمد العناني، القانون الدوليّ العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤- ٢٠٠٥، ص٣٩٣.

[٢] رائد فوزي، مصدر سابق، ص١٧.

[٣] خديجة غرداين، مصدر سابق، ص١٦.

[٤] المصدر السابق، ص١٧.

[٥] د. نسيب ارزقي، مستقبل السيادة والنظام العالمي الجديد، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم الادارية والقانونية، ج(٣٦)، ١٩٩٨، ص٨٤.

[٦] طلال ياسين العيسي، مصدر سابق، ص٦٩.

خضوعها لسيطرة سلطة سياسيّة أعلى منها، الا بموافقتها"[١]. في حين عرفها الدكتور محمد المجذوب: بأنَّها السلطة التامة التي لا تخضع في شؤونها الداخليّة والخارجيّة لسيادة أو رقابة دولة أخرى، إنّها مستقلة في الداخل والخارج" وقد عرفها الاستاذ مصطفى عصام عنوس بانها" مفهوم قانوني سياسي ارتبط بوجود الدولة القومية الحديثة واصبح من اهم خصائصها وسماتها الرئيسة"[٢].

وعرّفت الموسوعة السياسيّة السيادة بأنّها "السلطة العليا التي لا تعلوها سلطة، ومزية الدولة الأساسية الملازمة لها، والتي تتميز بها عن كلِّ ما عداها من تنظيمات داخل المجتمع السياسيّ المنظم، ومركز إصدار القوانين والتشريعات، والجهة الوحيدة المخولة بمهمة حفظ النظام والأمن، ومن ثمَّ هي المحتكرة للشرعية، والوحيدة لوسائل القوة، ولحق استعمالها لتطبيق القانون"[٣]. وتعد السيادة على وفق المفهوم التقليديّ ومن الجانب القانوني تعني: صفة من صفات الدولة، قوامها الاستقلال القانونيّ، في حين أنَّ السيادة كمفهوم سياسيّ تعني: القدرة الفعلية على تحقيق الاستقلال السياسيّ أي على تحقيق الإرادة الحرة في المجال الدوليّ[٤]؛ لأن قرارها بالانضمام إلى التنظيم الدوليّ جاء بمحضّ إرادتها، لذلك ومنذ تكوين الجماعة الدوليّة في شكلّ دول، أصبحت السيادة إحدّى الركائز والدعائم الأساسية للقانون الدوليّ العام[٥]، وتجسد مظهر السيادة الخارجيّ كصفة سياسيّة وقانونية لسلطة الدولة السياسيّة، ووحدّة أساسية في العلاقات الدوليّة.

وقد عرفت محكمة العدل الدولية السيادة في قضية "مضيق كورفو" سنة ١٩٤٩في ان " السيادة بحكم الضرورة هي ولاية الدولة في حدود اقليمها ولاية انفرادية ومطلقة، واحترام السيادة فيما بين الدول المستقلة يعد اساساً جوهرياً من اسس العلاقات الدولية"[٦]. إذاً؛ تُعدُّ السيادة صفة سياسيّة وقانونية لأعلى سلطة تمثل الإرادة الوطنية، تمنح الدولة الحق المطلق في التصرف، والدفاع عن وجودها، وممارسة أعمالها، واحتكار كلِّ مقومات فرض سيطرتها، وقراراتها على

---

[١] د. مازن إسماعيل الرمضاني، السياسة الخارجيّة، كلّية العلوم السياسيّة، مكتبة السنهوري شارع المتنبي، بغداد، ١٩٩١، ص٦٥-٦٦.

[٢] استاذ مصطفى عصام عنوس، سيادة الدولة في الفضاء الالكتروني، بحث منشور في مجلة الشريعة والقانون، كلية القانون، جامعة الامارات العربية المتحدة، ع ٥١، ٢٠١٢، ص١٢٧.

[٣] د. عبد الوهاب الكيالي، مصدر سابق، ج٣، ص ٣٥٦.

[٤] د. محمد طه بدوي، مدخل إلى علم العلاقات الدوليّة، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٧٢، ص٦٧.

[٥] د. احمد ابو الوفا، مصدر سابق، ص٤٠٠.

[٦] د. بوبوش محمد، اثر التحولات الدولية الراهنة على مفهوم السيادة، جامعة محمد الخامس، الرباط، ٢٠٠٥، ص٢.

الرعايا والمقيمين على أرضها بحرية تامة، وتعزز السيادة إمكانية الدولة من امتداد هيمنتها على إقليمها، وامتلاك الحق الكامل في فرض القوانين وتطبيقها، كذلك يمكنها من صناعة قرارها السياسيّ الخارجيّ، الذي يسهم في بناء العلاقات الدوليّة، على وفق ضابط المصلحة الوطنية التي تُعدّ من الأهداف المحورية للدولة.

اما ما يخص تعريف التفويض يعرف التفويض بالإنجليزية : (Authorization) بأنه "توكيل قانوني يتم بموجبه الطلب من شخص ما ان يقوم بعمل شخص اخر، والتصرف بدلاً عنه في التعامل مع شيء ما، سواءً اكان شخصياً، أم ادارياً، أم مالياً"[١]. ويعرف التفويض ايضاً بأنه " عملية تهدف الى قيام شخص بمنح غيره اذناً يسمح له بالتصرف في عمل محدد، أو مجموعة من الاعمال نيابة عنه؛ بسبب عدم قدرته على القيام بها بشكل مباشر، ويعتمد التفويض على وجود رضا بين الطرفين المفوِّض، والمفوضَ لهُ. حتى يتم عقد التفويض بطريقة قانونية، ومتوافقة مع الاجراءات الرسمية كافة للتفويض بما يؤدي الى حماية، وحفظ حقوق الاطراف المشتركة فيه كافة"، ومن التعريفات الاخرى للتفويض " انه وسيلة تساهم في منح شخص ما حقوقاً، وامتيازات خاصة، وتجعله يقوم بمهمة محددة ضمن قواعد وشروط متفق عليها مسبقاً[٢].

اما التفويض في الفقه: جعل حرية التصرف في امر من الامور لأخر [٣]. وذكر الرافعي انه جعلك الامر الى غيرك[٤]. التفويض اصطلاحاً :صرف اللفظ عن ظاهره مع عدم التعرض لبيان المعنى المراد منه، بل يترك ويفوض عمله الى الله تعالى بأن يقول: الله اعلم بمراده[٥].

وان مصطلح التفويض يعد من المفاهيم الشائعة في الميدان الدستوري والقانوني وبما ان المفاهيم وتحديدها بشكل دقيق يؤثر على العلاقة القانونية وعلى اطرافها عند التطبيق. لذلك اهتم فن الصياغة والتشريع بتحديد المصطلحات التي ورد ذكرها في الكثير من التشريعات المحلية من دون ان يتم تعريفها بشكل واضح. وترك الامر الى الفقه القانوني وتطبيقات القضاء.

---

[١] جامع المعاني، معنى التفويض.

[٢] شبكة المعلومات العالمية https//mawdoo3. Com تاريخ الزيارة ٢٠٢١/٩/١١.

[٣] د. مروان العطية، المعجم الجامع، almaany.com، قاموس ومعجم المعاني.

[٤] يحيى بن شرف النووي، تهذيب الاسماء واللغات، ج١، ادارة الطباعة المنيرة، القاهرة، ص٥.

[٥] حسين بن ابي العز الهمداني، النظام الفريد، ج١، مكتبة دار الزمان، المدينة المنورة، ٢٠٠٦، ص٤٥.

فقهاء القانون كتبوا في تعريف مصطلح التفويض كثيراً على وجه الخصوص في المجال الاداري وبدرجة اقل في المجال الدستوري اما في المجال الدولي العام لاوجود للتفويض الا في زوايا ضيقة ومن تعاريف التفويض التي يعمل فيها في المجال الاداري التفويض هو العمل الذي بموجبه ينقل صاحب صلاحية اصيل مفوِض ممارستها الى سلطة أخرى مفوَض [١].إذ يعد العمل الاداري في المؤسسات والشركات من الاعمال التي تحتاج الى وجود العديد من العمليات والمهام التي تساعد على تسيير العمل فيها بطريقة صحيحة مما يساهم في توفير الوقت والجهد وتحقيق اهداف العمل بعيداً عن التعقيدات أو الروتين الذي قد يحتاج الى مدة زمنية طويلة لذلك تم التفكير باستحداث مجموعة من الوثائق الادارية التي تساهم في تنفيذ العديد من الاشياء وتساعد في استمرار سير العمل من دون وجود أي عوائق تؤثر عليه ومن انواع هذه الوثائق التي تستخدم في المؤسسات والشركات التفويض الشخصي الاداري ولم يذكر أي تعريف للتفويض في الفقه الدولي سواءً كان لتفويض السيادة في المجال الجوي، ام غيرها من التفويضات. إذ عكف الفقهاء عن وضع مثل هكذا تعريف ولم يكن بينهم اتفاق على ذلك الى وقتنا الحالي.

كان القانون الدولي اكثر اهتماماً بوضع التعاريف المناسبة للتفويض، ونحاول حل هذا الموضوع المعقد المتداخل في ضوء المتغيرات الدولية الحالية والمستقبلية. وخاصة بعد انتشار مبدأ حماية حقوق الانسان اضافة الى التقنيات المتطورة المذكورة والتي أصبح النفاذ للمجال الجوي فيها أمراً بسيطاً. إذ يجب التركيز به وخاصة على تأثيره البالغ على سيادة الدول النامية[٢].

ورد مصطلح التفويض في القانون الدولي في بادئ الامر بما يسمى التفويض الحصري في سنة ١٩٤٩. والتفويض الحصري هو تأكيد الحكومة لسلطاتها الشرعية على اقليم معين، تسيطر على جزء منه حكومة أخرى مستقرة بحكم الامر الواقع. يعرف ايضاً باسم المطالبة بالتمثيل الوحيد أو المطالبة بالسلطة الحصرية[٣].

---

[١] اوليفيه دوهاميل وايف، المعجم الدستوري، ترجمة منصور القاضي، ط١، من منشورات المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، ١٩٥٧، ص٣٢٢.

[٢] مصطفى عصام عنوس، مصدر سابق، ص١٢٥.

[٣] أرندكروغر: .port und politi,Vom Turnvater JahnZum Staatsamateur, Hannover: Fackeltrager,1975.

وقد ورد مصطلح التفويض ايضاً في القانون الدولي الاتفاقي في اتفاقية فينا لقانون المعاهدات لسنة ١٩٦٩ وكان المقصود منه اجراء المفاوضات بوثائق تفويض، وقد عرفت المادة الثانية فقرة (ج) من الاتفاقية التفويض بأنه يعني الوثيقة الصادرة من السلطة المختصة في الدولة والتي تعين شخصا أو أشخاصاً لتمثيل الدولة في التفاوض، أو في قبول نص معاهدة أو في اضفاء الصيغة الرسمية عليه، أو في التعبير عن ارتضائها بمعاهدة، أوفي القيام بأي عمل اخر يتعلق بمعاهدة [١].

وذكر مصطلح التفويض من قبل منظمة الطيران المدني ICAO المنبثقة من اتفاقية شيكاغو عام ١٩٤٤ وكان المقصود منه تفويض الخدمات والمرافق العامة الخاصة في المجال الجوي الى دول أو منظمات والتي بينت – المنظمة – إن السيادة الوطنية لا يمكن تفويضها ولا يعد التفويض تنازلاً عن السيادة وممكن الغاء التفويض في اي وقت [٢].

تمثلت اولى المجهودات الدولية لتنظيم استخدام المجال الجوي الذي يعلو أقليم الدولة في صور اتفاقيات ثنائية، مثل الاتفاقية التي ابرمت على صورة وثائق متبادلة بين المانيا وفرنسا في عام ١٩١٣ والتي نظمت شروط أقلاع الطائرات التابعة للدولتين في أقليم كل منهما[٣]. غير أن سيادة الدولة على مجالها الجوي الذي يعلو إقليمها مقيدة بما يسمح به الطيران فوق الاقليم شريطة مراعاة القواعد التي تضعها الدولة لتنظيمه. ويبدو عملياً أن الدول تتجه نحو تقيد سلطانها في منع الطائرات الاجنبية من الطيران بموجب اتفاقيات دولية قصد ضمان المعاملة بالمثل لمصلحة عمليات النقل الجوي، فإذا لم يوجد اتفاق في هذا المجال تخضع الدولة لاتفاقية شيكاغو التي تلزم الاطراف المتعاقدة بأن تسمح للطائرات الاجنبية بحق المرور البريء من دون حاجة للحصول على ترخيص مقدماً في المجال الجوي الواقع فوق اقليمها وقت السلم. لذا لابد من الوقوف على موضوعين مهمين لبيان ذلك وكيف كان التعامل بهما؟ وهما الممارسة الدولية والاتفاقية الدولية لتنظيم المجال الجوي وهل وضع اصحاب هذه الممارسات والاتفاقيات تعريفاً للتفويض موضوع الدراسة أ م لا ؟ ومن ثم نبين تعريف الفقه للتفويض.

---

[١] د. عصام العطية، مصدر سابق، ص٦١.

[٢] ورقة مقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنيةCANSO، الاجتماع السادس، مونتريال، من ١٨ الى ٢٢ مارس ٢٠١٣.

[٣] د. ابراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، ط١، دار الفكر العربي، مصر، ١٩٩٠، ص٣١٣.

أولاً: الممارسات الدولية

في غياب العامل العرفي وأمام الفراغ التشريعي الذي فرضته ريادة الاجواء سواءً على المستوى الداخلي، أم الدولي، سارعت العديد من الدول بصفة احادية الى اصدار تشريعات وطنية، حاولت من خلالها تحصين مجالها الجوي وحماية السيادة فيه، وكذلك ابراز مواقفها المبدئية ازاء مسألة الملاحة الجوية الدولية في حال مباشرتها لمفاوضات دولية بهذا الشأن وهو الامر الذي كان ضرورياً ومتوقعاً. ومن اهم الدول التي سارعت الى اصدار اولى التشريعات الجوية في انتظار تشريع دولياً موحدً وملزمً نذكر كل من فرنسا، بريطانيا، بلجيكا، هولندا، الولايات المتحدة الامريكية[١].

ويعد المرسوم الصادر في ١٢ مارس ١٩٠٩ عن رئيس الوزراء الفرنسي (Clemen) Ceau أول تشريع يفرض ضريبة على تحليق البالونات، وهو بذلك أول عمل قانوني تقوم به الدولة وتؤكد من خلاله ولايتها القانونية على اجوائها، علاوة على المرسومين الصادرين في ٢١ نوفمبر ١٩١١ و٧١ ديسمبر ١٩١٣. واللذين تؤكد فيهما فرنسا سيادتها المطلقة على الاجواء التي تعلو إقليمها الوطني وأقاليم مستعمراتها واول الصدامات الدولية التي أرخت لها الملاحة الجوية فقد دارت احداثها على الحدود الالمانية – الروسية، ففي سنة ١٩٠٤ أعلنت الحكومة الروسية سيادتها المطلقة على اجوائها ما اتاح لها في السنة نفسها تأكيد هذه السيادة بعد اطلاق حراس حدودها النار على بالون الماني ولكن بعد خروج هذا الاخير من المجال الروسي وهو ما احتجت عليه المانيا بقوة وفي عام ١٩١٠ تكرر الحادث نفسه بين الدولتين حين قام حراس الحدود الروس بأسقاط منطاد الماني [٢].

اما في الولايات المتحدة الامريكية فقد اعلن الرئيس ولسن سنة ١٩١٣ عدم اعتراف بلاده بشرعية التحليق فوق قناة باناما، تحت طائلة الحبس لمدة سنة وغرامة قدرها١٠٠٠ الف د ولار أمريكي. ولم يتطرق العاملين على هذه الممارسات الى تعريف تفويض السيادة في المجال الجوي، ولم يجري العمل باي نوع من انواع التفويض.

---

[1] Charles Rousscau, Droit international Public, op.cit.,p. 273 .

[٢] د. جمال عبدالناصر مانع، مصدر سابق، ٢٠١٠، ص٧٧٠.

ثانيا: الاتفاقيات الدولية

ومنها الاتفاقيات الثنائية الدولية إذ بلغ عددها في هذا المجال الى غاية ١٩٨٠ ألفي اتفاقية ومن اهمها اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ والبروتوكولات المتممة والموضحة لها ومنها بروتوكول الاول من تشرين الاول ١٩٩٨، والمؤتمر الدولي الذي تنظمه ايكاو سنوياً يهدف الى توفير الجهد والمال والوقت لعقد الاتفاقيات الثنائية والمتعددة في المستقبل مع الدول الاخرى وتوفير فرصة لتعزيز منظومة النقل الجوي وكل ما يتعلق بالمجال الجوي. ومن الاتفاقات السابقة اتفاق عام ١٩٠٨ بين كل من النمسا والمجر من ناحية والمانيا من ناحية أخرى وكان الهدف من ورائه وضع نظام قانوني يختص بالبالونات الحربية التي تعبر الحدود الاقليمية لهذه الدول أما بصفة مرتبة سلفاً أو بطريق الصدفة أو الخطأ لأن التكنلوجيا آنذاك لم تكن تسمح بتحديد الواقع بصفة دقيقة، وجاء هذا الاتفاق بشكل مذكرات دبلوماسية من دون تعريف واضح لتفويض السيادة.

وهناك نوع اخر من الاتفاقيات وهي الاتفاقيات الاقليمية ومنها التي قامت بها فرنسا وذلك بمبادرتها استضافة مؤتمر دبلوماسي اوربي إذ ارسلت دعوات الى ١٨ دولة سمي لاحقاً بمؤتمر باريس (Conferenced Paris) المنعقد بين ١٨ مايو، ٢٩ يونيو ١٩١٠ وكان الهدف منه انجاز اتفاقية قانونية اوربية خاصة بالملاحة الجوية الدولية ما بين الاطراف السامية. إذ فشل المؤتمر في تحقيق اهدافه، وعزي هذا الفشل الى تصلب الموقف البريطاني ورفضه الحلول المقترحة[١].

وهناك الاتفاقية الاقليمية للدول الامريكية لتنظيم الملاحة الجوية في اوقات السلم تم التوقيع عليها عام ١٩٢٨ سميت اتفاقية هافانا. ولم يكتب لها النجاح لعدم بلوغ التصديقات العدد المطلوب ولمزاحمتها اتفاقية باريس ١٩١٩ والتي تعد اتفاقية عالمية[٢].

وهناك الاتفاقيات الدولية الشاملة مثل اتفاقية باريس ١٩١٩ واتفاقية شيكاغو ١٩٤٤– والذي تم دراستهما بشكل مفصل في الفصل الاول– إذ اشارة الاخيرة الى سيادة الدولة على ما يعلو اقليمها وبإشكالية مفادها عدم تحديد ارتفاع المجال الجوي للدولة إذ لم تجد معيارا" قانوني أو طبيعي يمكن من خلاله التفريق بين المجال الجوي الذي هو مناط سيادة الدولة وبين المجال الفضائي الذي يعد خالياً من

---

[١] د. جمال عبدالناصر، مصدر سابق، ص٧٧٣.

[٢] المصدر نفسه، ص٧٧٤.

السيادة[١]. وحسب ما جاء في الورقة المقدمة من منظمة خدمة الملاحة الجوية المدنية CANSO والتي كانت تحت عنوان سيادة المجال الجوي والمقدمة في المؤتمر الدولي للنقل الجوي /الاجتماع السادس مونتريال، من ١٨ الى مارس ٢٠١٣ تتمتع كل دولة بسيادة كاملة وحصرية على مجالها الجوي الموجود فوق أراضيها، في حين انه لا يمكن تفويض السيادة الوطنية، فمن الممكن تفويض مسئولية تقديم خدمات الحركة الجوية وإن الدولة التي تفوض لدولة أخرى مسئولية تقديم خدمات الحركة الجوية داخل مجالها الجوي فوق أراضيها تفعل ذلك من دون الانتقاص من سيادتها.

وارى ان تفويض السيادة في المجال الجوي لابد ان يصدر بوثيقة من السلطة المختصة بالتفويض في الدولة (البرلمان او مجلس الوزراء) الغير قادرة على ادارة ومراقبة مجالها الجوي وتقديم خدمات الملاحة وتوفير الحماية الامنية الى الدولة التي تثق بأن لها القدرة على هذه الامور بشروط معينة ويحصل ذلك عن طريق اتفاق دولي. وطبقاً لهذا ان تكون هناك وثيقة صادرة من سلطة مختصة في الدولة المفوضة تملك الصلاحيات اللازمة لذلك الى الدولة التي يتم الاتفاق معها على الادارة والمراقبة وتقديم الخدمات في المجال الجوي وتوفير الحماية الامنية في ذلك المجال وان تضع الشروط اللازمة لذلك الاتفاق لكلا الاطراف والذي يجب ان يحصل عن طريق اتفاقية دولية.

ثالثاً : الفقه الدولي

التفويض في الفقه: جعل حرية التصرف في امر من الامور لأخر [٢]. اما في اللغة من فوض قال في القاموس من فوض اليه الامر: رده اليه [٣]. وقال النووي : قال اهل اللغة فوض اليه الامر أي وكله ورده اليه، وذكر الرافعي انه جعل الامر الى غيرك[٤]. التفويض اصطلاحاً : صرف اللفظ عن ظاهره مع عدم التعرض لبيان المعنى المراد منه، بل يترك ويفوض عمله الى الله تعالى بأن يقول: الله اعلم بمراده[٥].

---

[١] نصت المادة (٢) من معاهدة الفضاء الخارجي والمعروفة رسمياً باسم معاهدة المبادئ المنظمة لأنشطة الدول في ميدان استكشافات واستخدام الفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر والاجرام السماوية، المبرمة في ٢٧ يناير ١٩٦٧، دخلت حيز النفاذ في١٠ اكتوبر ١٩٦٧تسمى كذلك معاهدة الفضاء Space Treatys على انه لا يجوز التملك القومي للفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر والاجرام السماوية الاخرى، بدعوى السيادة او بطريقة الاستخدام او الاحتلال أو وسيلة اخرى.

[٢] د. مروان العطية، المعجم الجامع، almaany.com، قاموس ومعجم المعاني.

[٣] محمد بن يعقوب الفيروزي، القاموس المحيط، ط٨، مؤسسة الرسالة، ٢٠٠٥، ص٦٥١.

[٤] يحيى بن شرف النووي، تهذيب الاسماء واللغات، ج١، ادارة الطباعة المنيرة، القاهرة، ص١– ٧٥.

[٥] حسين بن ابي العز الهمداني، النظام الفريد، ج١، مكتبة دار الزمان، المدينة المنورة، ٢٠٠٦، ص٧٠.

وان مصطلح التفويض يعد من المفاهيم الشائعة في الميدان الدستوري والقانوني وبما ان المفاهيم وتحديدها بشكل دقيق يؤثر على العلاقة القانونية وعلى اطرافها عند التطبيق. لذلك اهتم فن الصياغة والتشريع بتحديد المصطلحات التي ورد ذكرها في الكثير من التشريعات المحلية من دون ان يتم تعريفه بشكل واضح. وترك الامر الى الفقه القانوني وتطبيقات القضاء.

ولم يرد أي تعريف للفقه الدولي للتفويض سواءً كان لتفويض السيادة في المجال الجوي، ام غيرها من التفويضات. إذ عكف الفقهاء عن وضع مثل هكذا تعريف ولم يكن بينهم اتفاق على ذلك الى وقتنا الحالي.

رابعاً : التفويض اصطلاحاً

للتفويض اصطلاحاً اكثر من معنى استناداً الى ما يدل عليه، والمجال الذي يستخدم فيه ومن هذه المعاني:

١- التفويض الاداري : ويعني تخويل بعض صلاحيات الرئيس الاداري الى احد مرؤوسيه مع بقاء سلطته في الرقابة، والتنظيم، والتنسيق لا نه يعد مسؤولا امام رئيسه بالإضافة الى مسؤولية المفوض اليه[١]. يرى الدكتور محمد عبدالغني بسيوني ان التفويض " هو الاسلوب الافضل لتحقيق عدم التركيز داخل التنظيم الاداري، والمقصود منه قيام الرئيس الاداري بنقل جانباً من اختصاصه الى بعض مرؤوسيه يمارسون من دون الرجوع اليه مع بقاء مسؤوليته امام الرئاسات العليا"[٢].

٢- التفويض التشريعي : يكون التفويض تشريعياً اذا عهدت السلطة التشريعية ببعض اختصاصاتها الى السلطة التنفيذية ممثلة برئيسها، وضمن الحدود التي ينص عليها الدستور[٣]. وفي الدستور العراقي سنة ٢٠٠٥ ورد في المادة (١١٩) منه والتي تعالج مسألة توزيع السلطات بين الحكومة الاتحادية والمحافظات غير المرتبطة بإقليم، والتي نصت" يجوز تفويض سلطات الحكومة الاتحادية للمحافظات أو بالعكس..."[٤]

---

[١] ينظر: د.محمد رفعت عبد الوهاب، د.ابراهيم عبد العزيز، اصول الادارة العامة، الاسكندرية، ١٩٩٨، ص٤٣٩.

[٢] د. عبد الغني بسيوني عبدالله، التنظيم الاداري، دار الفكر الجامعي، ١٩٩٨، ص٦٠.

[٣] احمد منادي رجه، تفويض الاختصاص في القانون الاداري، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير في القانون العام مقدمة الى كلية الحقوق، جامعة النهرين، ٢٠٠٧، ص٢٠.

[٤] ينظر: الدستور العراقي ٢٠٠٥.

هناك عدة شروط تتضمنها النصوص الدستورية لابد من توفرها لإصدار اللوائح التفويضية وهي كالاتي :

أ. شرط الضرورة :

أشارت المادة (٣٨) من الدستور الفرنسي (يمكن للحكومة من اجل تنفيذ برنامجها...). ويتضح من نص هذه المادة أنها لم تشترط لممارسة التفويض التشريعي أن توجد ظروف غير اعتيادية تسوغ ممارسة هذا الاختصاص، لذلك اختلف الفقه الدستوري حول مدى ضرورة توافر ظروف غير عادية تسوغ منح التفويض التشريعي، فذهب رأي في الفقه بالقول أن نص المادة (٣٨) تتضمن عبارة (تنفيذ برنامجها) وهي عبارة شاملة تشير إلى إمكانية استخدام هذه المادة في الظروف العادية والاستثنائية على حد سواء فالمادة المذكورة لم تشترط توافر ظروف غير عادية لتطبيقها الأمر الذي يؤدي إلى إتاحة الفرصة للحكومة في اللجوء إلى استخدامها على وفق إرادتها المنفردة [١].

في حين ذهب جانب آخر من الفقه إلى اشتراط أن تكون هناك ظروف غير عادية تجيز اللجوء لأعمال المادة (٣٨) بحيث لا يمكن لسبب أو لآخر مواجهة هذه الظروف بواسطة التشريع البرلماني، لذا فلابد من وجود ظرف غير عادي يتطلب تدخل السلطة التنفيذية لمعالجته، وان لم يصل إلى حد كبير من الجسامة، وهو ما يسوغ اللجوء إلى التفويض التشريعي [٢].

---

[١] د. محمد عبد الحميد أبو زيد، توازن السلطات ورقابتها، مطبعة النسر الذهبي، القاهرة، ١٩٨٢، ص٩٢، ود. مروان محمد محروس، تفويض الاختصاص التشريعي، أطروحة دكتوراه، كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠٠٠، ص١٣١، ود. جورج فيدل، بير دلفولفية، القانون الإداري، ترجمة، منصور القاضي، ج١، ط١، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، ٢٠٠١، ص٣٩٢، وأيمن محمد شريف، مصدر سابق، ص٢٣٩، ود. عمر حلمي فهمي، مصدر سابق، ص٣٥٨.

[٢] د. اندريه هوريو، القانون الدستوري والمؤسسات السياسية، ج٢، مصدر سابق، ص٤١٩، د.عبد العظيم عبد السلام، الدور التشريعي لرئيس الدولة في النظام لمختلط، ط١، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، مصر، ١٩٠٥، ص١٥١، د. سامي جمال الدين، لوائح الضرورة وضمانة الرقابة القضائية، منشاة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٢، ص٢٣٣، د. حسان شفيق العاني، دستور الجمهورية الفرنسية الخامسة، مصدر سابق، ص٧٨.

ومما يلاحظ أن نص المادة (٣٨) لا تشير إلى تفويض رئيس الجمهورية في إصدار اللوائح التشريعية صراحة وإنما تخاطب الحكومة مباشرة، وإزاء هذا النص يتم التساؤل عن دور رئيس الدولة وسلطته تجاه الأوامر التشريعية ؟

ذهب جانب من الفقه إلى أن سلطة رئيس الجمهورية تجاه اللوائح التفويضية بدءاً من طلب الإذن بها حتى إصدارها لا تتسم بالفردية وإنما لابد من إن يشترك فيها معه الوزير الأول [١]، في حين ذهب اغلب الفقه إلى أن رئيس الجمهورية في فرنسا وان لم يذكره نص المادة (٣٨) يمارس سلطة حقيقية واسعة في طلب هذه اللوائح [٢]، وذلك استنادا إلى نص المادة (١٣) من الدستور التي تعطيه سلطة التوقيع على جميع اللوائح الصادرة من مجلس الوزراء وتوقيعه عليها يعد إجراءً جوهريا يمنح بموجبه سلطة حقيقية في إصدارها ويجعله رقيبا على أعمال الحكومة [٣] ورئيس الجمهورية يملك سلطة تقديرية في التوقيع على هذه المراسيم الصادرة من مجلس الوزراء من عدمه، إذ لا توجد هناك وسيلة قانونية تجبره على التوقيع على هذه المراسيم، والواقع العملي اثبت هذا الاتجاه، فنجد أن البرلمان نص في بعض قوانين التفويض صراحة على ضرورة توقيع رئيس الجمهورية على الأوامر الصادرة بناءً عليها، كقانون ٤ فبراير عام ١٩٦٠، وهو ما يوضح أن التفويض التشريعي إنما ينعقد لرئيس الجمهورية وليس للوزير الأول [٤].

وقد تأكد هذا الاتجاه أكثر في قانون التفويض الصادر في ١٣ ابريل ١٩٦٢ الذي خول رئيس الجمهورية سلطة إصدار الأوامر التشريعية، وهو ما حدث أيضا عند مناقشة البرلمان لقانون

---

[١] د. محمود أبو السعود، الاختصاص التشريعي لرئيس الدولة في الظروف الاستثنائية، دار الثقافة الجامعية، القاهرة، ١٩٩٠، ص٨٤-٨٥، ود. احمد سلامة بدر، الاختصاص التشريعي لرئيس الدولة في النظام البرلماني – دراسة مقارنة ، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، مصر، ٢٠٠٣، ص٣٢٧.

[٢] د. سامي جمال الدين، لوائح الضرورة، مصدر سابق، ص٢٦٧ ود. اندريه هوريو، القانون الدستوري والمؤسسات السياسية، مصدر سابق، ص٩٢.

[٣] د. عبد العظيم عبد السلام، الدور التشريعي لرئيس الدولة، مصدر سابق، ص١١٢، وكاظم علي الجنابي، سلطات رئيس الدولة التشريعية، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، كلية القانون، ١٩٩٥، ص١٠.

[٤] د. احمد سلامة بدر، مصدر سابق، ص٣٢٩، ومثال على ذلك انه في عام ١٩٨٦ إذ رفض رئيس الجمهورية (F.MITTER AND) توقيع أمر صادر من الحكومة الأمر الذي أدى إلى عدم نفاد هذا الأمر الذي كان يتعلق بتقسيم الدولة إلى دوائر انتخابية، وذلك بناءً على تفويض من البرلمان. ينظر في ذلك : د. يسرى محمد العصار، نظرية الضرورة في القانون الدستوري والتشريع الحكومي في فترات إيقاف الحياة النيابية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٥، ص٤٠.

التفويض الصادر في ٢٢ /١٩٦٧/٦، إذ أعلن الوزير الأول أمام البرلمان انه تحت رقابة رئيس الجمهورية عند إصدار الأوامر التشريعية، لذا فإن توقيع رئيس الدولة على هذه الأوامر، واهتمام البرلمان الفرنسي بإثبات ذلك ليس مجرد شكلية، وإنما هي دليل على إن الإجراءات التي تتخذ إنما هي تعبير عن سياسية رئيس الدولة [١].

أما في ظل الدستور المصري فإن نص المادة (١٠٨) قد أوضح بأن الظرف الذي يستدعي التفويض التشريعي لابد من أن يكون (عند الضرورة وفي الأحوال الاستثنائية) غير أن هذا النص قد أثار الخلاف في الفقه المصري حول صياغته بأنه هل المشرع يشترط توافر الضرورة والأحوال الاستثنائية معا، أم تكفي إحداهما ؟ وهل تختلف إحداهما عن الأخرى ؟ ذهب جانب من الفقه المصري إلى القول بان المشرع لم يقصد بالضرورة والأحوال الاستثنائية معنيين مختلفين وذلك لأنهما يجمعهما المضمون والجوهر نفسه، فلا قيام لحالة الضرورة ما لم تتوافر الظروف الاستثنائية، فالمقصود من جمعهما معا هو رغبة المشرع الدستوري في عدم إجازة التفويض التشريعي إلَّا عند قيام حالة الضرورة نتيجة لبعض الظروف الاستثنائية [٢].

وذهب جانب من الفقه بالقول إن الضرورة المشترطة في المادة (١٠٨) من الدستور يجب أن تتجلى بشكل ظاهر فتكون ضرورة جاءت في أحوال استثنائية أي انه ليست كل ضرورة تؤدي إلى استخدام رئيس الجمهورية لسلطاته بمقتضى المادة (١٠٨) من الدستور المصري لعام ١٩٧١ وإنما يتعين أن تصل هذه الضرورة إلى حد من الجسامة لا يستطيع معها مجلس الشعب ممارسة سلطاته[٣].

ولذلك فالقرار الذي أصدره رئيس الجمهورية برقم ٤٩ لسنة ١٩٧٤ قد صدر بعد انتهاء المعركة وتحقيق النصر مفوضا رئيس الجمهورية في إصدار قرارات بقوانين بالتصديق على

---

[١] د. سامي جمال الدين، لوائح الضرورة، مصدر سابق، ص٢٦٨. ود. محسن خليل، النظم السياسية والقانون الدستوري– الدستور اللبناني – دار النهضة العربية، بيروت، بدون ذكر سنة، ص٢١٤.

[٢] د. مصطفى أبو زيد فهمي، الدستور المصري ومبادئ الأنظمة السياسية، ط١، دار المطبوعات الجامعية، مصر، ٢٠٢١، ص٦١٢، ود. رمزي طه الشاعر، النظام الدستوري المصري – تطور الأنظمة الدستورية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٩، ص٤٨٩، ود. محمود أبو السعود، مصدر سابق، ص٧٥–٧٦، ود. إبراهيم عبد العزيز شيحا، د. محمد رفعت عبد الوهاب، النظم السياسية والقانون الدستوري، مطبعة الفتح، الإسكندرية، ٢٠٠١، ص٧٨٥.

[٣] د. حازم صادق، سلطة رئيس الدولة بين النظامين البرلماني والرئاسي، دار النهضة العربية، بدون مكان طبع، ٢٠٠٩، ص٧٥١، ود. سعد عصفور، النظام الدستوري المصري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨١. ص١٣٧.

الاتفاقيات المتعلقة بمشروعات الإنتاج الحربي وكذلك القانون رقم ٧٢ لسنة ١٩٧١ صدر أيضا بعد انتهاء المعركة تماما وفوض رئيس الجمهورية في إصدار قرارات بقوانين في شأن عقد القروض والتصديق على المعاهدات ذات الصلة بالشؤون الاقتصادية وفي هذين القانونين لم تكن هناك ضرورة أو أحوال استثنائية ومن ثم فان سلطة رئيس الجمهورية في إصدارها لا تجد لها سندا في المادة (١٠٨) من الدستور المصري لعام ١٩٧١ ولا توجد ضرورة تبرر التفويض [١]، في حين ذهب جانب من الفقه إلى القول بأن المشرع الدستوري قد قصد من ذكر (الضرورة والأحوال الاستثنائية) لغرض التشدد في منح التفويض التشريعي فلابد أن يتحرز في تخويل رئيس الجمهورية سلطة إصدار اللوائح التفويضية، فلابد من توافر ظروف تتوافر فيها الضرورة والأحوال الاستثنائية معا لتجيز التفويض التشريعي [٢].

وعلى ذلك فلا يجوز التفويض التشريعي بحجة السرية اللازمة عند إصدار التشريعات وكذلك لا تكفي قيام حالة الاستعجال لتسويغ اللجوء إلى التفويض التشريعي ما لم تكن هذه الحالة مرتبطة بظروف استثنائية [٣].

وبشأن تقرير حالة الضرورة والظروف الاستثنائية حدث خلاف في الفقه، فذهب جانب من الفقه الدستوري المصري إلى أن تقرير مدى توافر حالة الضرورة والظروف الاستثنائية أمر متروك لتقدير رئيس الجمهورية وحده يباشر تحت رقابة البرلمان [٤].

في حين ذهب جانب آخر من الفقه بالقول إلى أن تقدير الضرورة والظروف الاستثنائية وان كان لرئيس الجمهورية تحت رقابة البرلمان فإن القضاء الدستوري له أن يمارس رقابته على

---

[١] د. مصطفى أبو زيد فهمي، الوجيز في القانون الدستوري والنظم السياسية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٩، ص٥٨٩-٥٩٩، ود. محسن خليل، لقانون الدستوري والنظم السياسية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٧، ص١٤١.

[٢] د. سعد عصفور، المبادئ الأساسية لنظم السياسية والقانون الدستوري، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون ذكر سنة الطبع، ص١٣٧، ود. محمد السناري، القانون الدستوري – نظرية الدولة والحكومة –، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٥، ص٦٤٤، ود. محمد حسنين عبد العال، القانون الدستوري، ط١، دار النهضة العربية، ١٩٩٨، ص٢٤٧، ود. سامي جمال الدين، القانون الدستوري والشرعية الدستورية على ضوء قضاء المحكمة الاتحادية العليا، ط٢، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٥، ص٣١١.

[٣] د. محمود أبو السعود، مصدر سابق، ص٧٧-٧٨.

[٤] د. سليمان الطماوي، النظم السياسية والقانون الدستوري، ط١، دار الفكر العربي، مصر، ١٩٩٨، ص٤٨٠، ود. احمد سلامة بدر، مصدر سابق، ص٢٣٦-٢٣٧.

سلطة رئيس الجمهورية في هذا المجال وهو ما استقر عليه قضاء المحكمة الدستورية العليا في مصر [١].

ب-انعقاد البرلمان:

هناك شروط لابد من تحقيقها في المفوض إليه، أي البرلمان، فلابد أن يكون هذا الأخير منعقدا، وانعقاد البرلمان هو ما يميز حالة اللوائح التفويضية عن غيرها من اللوائح، التي تصدرها السلطة التنفيذية لممارسة الوظيفة التشريعية في ظل الظروف الاستثنائية، غير أن هذا لا يعني ضرورة استمرار انعقاد البرلمان طول مدة التفويض[٢].

وقد أوضح الدستور الفرنسي هذا الشرط فقد أجاز للحكومة في المادة (٣٨) وفي سبيل تنفيذ برنامجها أن تطلب الترخيص من البرلمان باتخاذ هذه الأوامر التشريعية وهذا يستلزم أن يكون البرلمان منعقدا ولابد من صدور قانون التفويض من البرلمان بناءً على طلب الحكومة، وهو يصدر على شكل قانون تتبع في إصداره الإجراءات التشريعية العادية [٣]. والحكومة ملزمة بطلب رأي مجلس الدولة والذي ينصب حول مدى ملائمة ودقة الأوامر قبل إصدارها غير أن هذا الرأي لا يعد ملزما للحكومة بأي حال من الأحوال[٤]، وقد أثير خلاف حول عبارة (تنفيذ برنامجها) بأنه هل هو البرنامج ذاته الوارد في المادة (٤٩) والذي بموجبه تمنح الحكومة الثقة من قبل البرلمان ؟

---

[١] د. سامي جمال الدين، مصدر سابق، ص ٣٠٥، ود. محمد السناري القانون الدستوري، نظرية الدولة والحكومة مصدر سابق، ص٥٤٣، وقد ذهبت الدساتير المصرية المتعاقبة بدءاً من دستور ١٩٢٣ وانتهاء بالدستور القائم تفصح جميعها عن تبنيها لنظرية الضرورة وتضمينها لأحكامها في صلبها... إنَّ توافر الضرورة بضوابطها الموضوعية التي لا تستقل السلطة التنفيذية بتقديرها هي على اختصاصها بمراجعة الأوضاع الطارئة... واليها تمتد الرقابة الدستورية التي تباشرها المحكمة الدستورية العليا للتحقق -من قيامها في الحدود التي رسمها الدستور ولضمان ألا تتحول هذه الرخصة التشريعية... إلى سلطة تشريعية كاملة ومطلقة....).

[٢] د. سامي جمال الدين، لوائح الضرورة، مصدر سابق، ص٢٣٧، ص٤١٨، ود. أحمد عبد اللطيف إبراهيم، رئيس الدولة في النظام البرلماني، مصدر سابق، ص٢٢٠.

[٣] جورج فيدل، بيير دلفولفية، مصدر سابق، ص٢٨٩، وينظر : مروان محمد محروس، مصدر سابق، ص١١٧-١١٩، ود. وجدي ثلبت غبريال، السلطات الاستثنائية لرئيس الجمهورية طبقا للمادة (٧٤) من الدستور المصري والرقابة القضائية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٨، ص٩٥ وما بعدها.

[٤] جورج فيدل، بيير دلفولفية، مصدر سابق، ص٢٨٩-٢٩٠، ود. محمد بيع مرسي الوظيفة التشريعية لرئيس الدولة في النظم المعاصرة، مصدر سابق، ص٤١٨.

أجاب المجلس الدستوري الفرنسي عن ذلك بقراره الصادر في ١٩٧٧/١/١١ بأنه (ليس بالضرورة آنذاك أن يكون نفس البرنامج الوارد في المادة (٤٩) وإنما يكون برنامجا آخر غير الذي أعطيت الوزارة على ضوئه ثقة البرلمان)[١]، أما بالنسبة للدستور المصري لعام ١٩٧١ فقد أشارت المادة (١٠٨) بأنه (... ويجب عرض هذه القرارات على مجلس الشعب في أول جلسة...) ويتضح من هذا النص أن البرلمان لابد من يكون منعقدا حتى يتسنى طلب التفويض منه [٢].

ج- شرط صدور إذن من البرلمان:

نصت المادة (٣٨) من الدستور الفرنسي لعام ١٩٥٨ على أنّ (... أن تطلب من البرلمان الترخيص لها...) ويتضح من هذا النص أن مبادرة اللجوء إليه أمر متروك لتقدير الحكومة وعلى وجه الخصوص الوزير الأول، وهذا أمر منطقي بالاستناد إلى نص المادة (٢٠) من الدستور التي تقضي بأن الحكومة هي التي تحدد السياسة الوطنية وتديرها [٣].

فالبرلمان لا يفوض الحكومة من تلقاء نفسه لتنظيم المسائل المختص بها وإنما لابد أن يتم ذلك بطلب من الحكومة، وتصدر هذه اللوائح من مجلس الدولة ويجب أن يوقع عليها رئيس الجمهورية [٤].

وإن هذا الحق المحتجز للحكومة وحدها يقتصر فقط على طلب الإذن بالسلطات الخاصة أما البت في هذا الطلب فهو أمر يختص به البرلمان وحده، الذي يكون له مطلق الحرية في تقدير مدى ملائمة الإذن للحكومة بالتشريع في نطاق القانون عن طريق الأوامر التفويضية [٥].

أما بالنسبة للدستور المصري فقد أشار إلى هذا الشرط وذلك في المادة (١٠٨) التي أشارت إلى أن (... وبناءً على تفويض من مجلس الشعب....)[٦].

---

[١] هنري رويسون، المجلس الدستوري، ترجمة محمد وطفة، ط١، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، ٢٠٠١، ص١٤٩.

[٢] د. محمود أبو السعود، مصدر سابق، ص٧٨.

[٣] د. عمر حلمي فهمي، الوظيفة التشريعي لرئيس الدولة في النظامين الرئاسي والبرلماني، مصدر سابق، ص٢٦٤.

[٤] د. محمد عبد الحميد أبو زيد، مدى سلطة الحاكم إزاء التشريعات، ط٢، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٥، ص١٧٧.

[٥] د. اندريه هوريو، القانون الدستوري والمؤسسات السياسية، مصدر سابق، ص٢٦٥.

[٦] د. مصطفى أبو زيد فهمي، الدستور المصري ومبادئ الأنظمة السياسية، مصدر سابق، ص٦٠٣.

ويلاحظ أن النص الدستوري لم يحدد ما إذا كان قانون التفويض يصدر من رئيس الجمهورية أم يكون متوقفا على طلب من رئيس الجمهورية، وإزاء عدم التحديد اختلف الفقه الدستوري في ذلك، إذ ذهب جانب من الفقه إلى القول بأن عدم تحديد المشرع الدستوري للجهة التي لها المبادرة في طلب التفويض، إنما تؤدي إلى إعمال القاعدة الخاصة باقتراح القوانين، وعليه يكون لكل من رئيس الجمهورية وأعضاء مجلس الشعب حق المبادرة في طلب التفويض لأن قانون التفويض كأيّ قانون يمكن اقتراحه بواسطة أي منهم طبقا لنص المادة (١٠٩) من الدستور [١].

في حين ذهب جانب آخر من الفقه إلى أن المادة (١٠٩) من الدستور على الرغم من عموميتها فهي تخص فقط حق اقتراح القوانين التي تطبق في الظروف العادية التي لابد وأن تصدر من البرلمان، ومن ثم فإنه من الملائم أن لا يمتد حكم هذه المادة إلى قوانين التفويض التي تصدر لمواجهة ظروف استثنائية، فضلا عن أن الحاجة والرغبة في طلب التفويض أمر خاضع لتقدير رئيس الجمهورية لمواجهة هذه الظروف، لذا فهو حق يثبت لرئيس الجمهورية وحده [٢].

فالتفويض يمنحه مجلس الشعب لرئيس الجمهورية وحده، وهذا الأخير هو الذي يتلقى التفويض الذي يكون له إصدار قرارات بقانون بناءً على هذا التفويض [٣]، أما الموافقة على هذا المشروع أو عدم الموافقة عليه، فإن الأمر في الدستور المصري لعام ١٩٧١ أيضا يخضع لتقدير البرلمان، إذ يكون له أن يتأكد من توافر مبررات اللجوء للمادة (١٠٨) والتي نص عليها الدستور صراحة، ثم له بعد ذلك أن يقدر ملائمة منح رئيس الجمهورية السلطات الاستثنائية المنصوص عليها في المادة (١٠٨) من الدستور [٤].

---

[١] د. مصطفى أبو زيد فهمي، الدستور المصري ومبادئ الأنظمة السياسية، المصدر السابق، ص٦١٩، د. سامي جمال الدين، لوائح الضرورة، مصدر سابق، ص٢٤٢، ود. محمد السناري، القانون الدستوري، مصدر سابق، ص٥٤٦.

[٢] د. محمود أبو السعود، الاختصاص التشريعي لرئيس الدولة، مصدر سابق، ص٢٤٢.

[٣] د. إبراهيم عبد العزيز شيحا، د. محمد رفعت عبد الوهاب، النظم السياسية والقانون الدستوري، مصدر سابق، ص٧٨٥.

[٤] د. سليمان محمد الطماوي، النظم السياسية والقانون الدستوري، مصدر سابق، ص٤٨٢، ود. سعد عصفور، النظام الدستوري المصري، مصدر سابق، ص١٣٩، ود. محمود حلمي، النظام الدستوري في الجمهورية العربية المتحدة، القاهرة، ١٩٦٥، ص٢٣٤.

أما بالنسبة لضرورة الاستشارة من قبل رئيس الجمهورية فإن النص الدستوري لم يذكر ذلك غير أن هذا الشرط متحقق استنادا إلى قانون مجلس الدولة المصري رقم ٤٧ لسنة ١٩٧٢ على وفق المادة (٦٣) منه الذي تلزم السلطة التنفيذية بعرض جميع اللوائح ذات الصيغ التشريعية على مجلس الدولة [١].

شروط تطبيق التفويض التشريعي

نصت المادة (٣٨) من الدستور الفرنسي لعام ١٩٥٨على أن (... وتصدر هذه الأوامر في مجلس الوزراء.... اذا لم يعرض مشروع القانون الخاص بإقرارها على البرلمان.....)

أما بالنسبة للدستور المصري لعام ١٩٧١، فقد أشارت المادة (١٠٨) على أن (لرئيس الجمهورية عند الضرورة وفي الأحوال الاستثنائية.... ويجب عرض هذه القرارات على مجلس الشعب....).

وتأسيسا على ما تقدم يمكن إجمال شروط تطبيق اللوائح التفويضية في فرنسا ومصر كالآتي :

١- أن تصدر اللوائح من رئيس الجمهورية في مصر، ومن مجلس الوزراء في فرنسا بعد توقيع رئيس الجمهورية عليها.

٢- أن تعرض هذه اللوائح على مجلس الشعب في مصر، وأن يعرض مشروع قانون التصديق في فرنسا على البرلمان قبل انتهاء المدة المحددة في قانون التفويض وسوف نتناول هذه الشروط بالتفصيل على النحو الآتي :

١-الجهة المختصة بإصدار اللوائح التفويضية

تختلف الجهة المختصة بإصدار اللوائح التفويضية بحسب ما تقضي به النصوص الدستورية، إذ تصدر اللوائح التفويضية في مصر، على وفق نص المادة (١٠٨) من دستور عام ١٩٧١ مثلها في ذلك مثل كافة لوائح الضرورة الأخرى من رئيس الجمهورية باعتباره ممثلا

---

[١] د. سامي جمال الدين، لوائح الضرورة، مصدر سابق، ص٢٦٩، وما بعدها.

للسلطة التنفيذية فيها، وذلك دون مشاركة من أي عضو آخر من أعضاء السلطة التنفيذية، بمعنى انه لا يجوز أن تصدر هذه اللوائح من أية سلطة سوى رئيس الجمهورية [١].

كما انه لا يجوز لمجلس الشعب أن يرخص لأي جهة أقل من مرتبة رئيس الجمهورية في إصدار تلك اللوائح [٢].

أما بالنسبة لفرنسا فالأمر يختلف عنه في مصر نجد أن المادة (٣٨) خصت مجلس الوزراء بسلطة إصدار لوائح التفويض وذلك استنادا إلى طلب الحكومة وإذن البرلمان لها بذلك ومن ثم يختص بإصدار هذه الأوامر في فرنسا الوزير الأول، الذي يدير أعمال الحكومة ويمارس سلطة إصدار اللوائح العادية، ومع ذلك فان رئيس الجمهورية الذي يرأس مجلس الوزراء طبقا للمادة (٩) من الدستور، والذي يوقع الأوامر التي تتم المداولة عليها في مجلس الوزراء طبقا للمادة (١٣) من الدستور الفرنسي لعام ١٩٥٨، يشارك الوزير الأول في السلطة اللائحية الاستثنائية، وعلى هذا الأساس فإن القاعدة في إصدار هذه الأوامر هي من اختصاص مجلس الوزراء [٣].

وعلى الرغم من أن نص هذه المادة تجعل المبادرة في طلب التفويض في يد الحكومة إلَّا إن البعض من الفقه يرى أن سلطات رئيس الجمهورية طبقا للمادة (١٣) ما هي إلا اختصاصات شكلية[٤].

---

[١] د. محمد عبد الحميد أبو زيد، توازن السلطات ورقابتها، مصدر سابق، ص٩.

[٢] د. عمر حلمي فهمي، الوظيفة التشريعية لرئيس الدولة في النظامين الرئاسي والبرلماني، ط١، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٠، ص١٤٥.

[٣] اندريه هوريو، القانون الدستوري والمؤسسات السياسية، الجزء الثاني، مصدر سابق، ص٤١٨-٤١٩، ص٢٨٩، وينظر بهذا المعنى د. احمد سلامة بدر، مصدر سابق، ص٣٢٧، أشار أن اصطلاح الحكومة الوارد في المادة (٣٨) يقصد به رئيس الجمهورية ومجلس الوزراء، فالمشرع الدستوري الفرنسي لو أراد أن يجعل حق ممارسة اللوائح التفويضية قاصرا على رئيس الجهورية لنص على ذلك كما ان رئيس الجمهورية يشترك مع مجلس الوزراء في وضع السياسية العامة للدولة.

[٤] د. حسان شفيق العاني، دستور الجمهورية الخامسة الفرنسية، نشأته وتفاصيله ومستقبله للحريات العامة، بغداد، ٢٠٠٥، ص٨.

فان واقع الأمر يشير إلى أن رئيس الجمهورية يمارس سلطات حقيقة بشأن طلب وإصدار هذه اللوائح الأمر الذي يؤثر على حرية الحكومة في ذلك إلى درجة ذهب البعض من الفقه بالقول إن رئيس الجمهورية هو صاحب السلطة الحقيقة بشأنها [١].

ولاشك أن سلطة رئيس الجمهورية في التوقيع على الأوامر طبقا للمادة (١٣) تعني كذلك سلطة رفض التوقيع أو بالأحرى الاعتراض عليها [٢]، بمعنى أن توقيع رئيس الجمهورية على الأوامر ليست التزاما عليه [٣]، بل انه وسيلة لتقرير الرئيس مدى ملائمة هذه الأوامر، وللموافقة على سياسة الحكومة على أساس أن المادة (٣٨) وسيلة لتنفيذ هذه السياسة [٤].

لذلك يرى جانب آخر من الفقه أن سلطة إصدار الأوامر هي سلطة مشتركة بين رئيس الجمهورية والحكومة لأن رئيس الجمهورية لا يقرر وحده توقيع الأوامر[٥]، وإنما يتعين أن يوقع الوزير الأول أيضا على نفس الأوامر وكذلك الوزراء المسؤولون طبقا للمادة (١٩) من الدستور[٦]، والواقع العملي أكد هذا الاتجاه فنجد أن البرلمان نصّ في بعض قوانين التفويض صراحة على ضرورة توقيع رئيس الجمهورية على الأوامر الصادرة بناءً عليها كقانون ٤ فبراير عام ١٩٦٠، وهو ما يوضح أن التفويض التشريعي، إنما ينعقد لرئيس الجمهورية وليس للوزير الأول [٧].

٢-الشرط المتعلق بعرض اللوائح على البرلمان :

تطلب الدستور الفرنسي في المادة (٣٨) وجوب عرض مشروع قانون التصديق على الأوامر التفويضية على البرلمان قبل نهاية مدة التفويض ويترتب على عدم عرضها زوال ما كان

---

[١] اندريه هوريو، القانون الدستوري والمؤسسات السياسية، الجزء الثاني، المصدر السابق، ص١٥١، ص٤٢٠، د. سامي جمال الدين، لوائح الضرورة، ١٩٨٢، ص٢٦٧.

[٢] د. احمد سلامة بدر، المصدر السابق، ص٣٢٩.

[٣] د. عبد العظيم عبد السلام، مصدر سابق، ص١١٢.

[٤] جورج فيدل، بير دلفولفية، مصدر سابق، ص١٦٤.

[٥] د. سامي جمال الدين، لوائح الضرورة، مصدر سابق، ص٢٨٧.

[٦] موريس دوفرجية، المؤسسات السياسية والقانون الدستوري، ترجمة د. جورج سعد، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٩٢، ص١٨٧.

[٧] د. احمد سلامة بدر، مصدر السابق، ص٣٥٩. وكاظم علي الجنابي، مصدر سابق، ص٧٠.

لها من قوة القانون ومن ثم إنهاء آثارها واعتبارها لاغية [١]، واثر الإلغاء هذا يمتد إلى المستقبل فقط دون أن يكون له الأثر الرجعي [٢].

وإذا عرضت الأوامر التفويضية على البرلمان ورفض إقرارها فإنها تفقد قوتها القانونية بدون أثر رجعي [٣]، وإذا تم عرض هذه الأوامر على البرلمان فان هذا العرض في ذاته لا يغير من طبيعتها القانونية كقرارات إدارية الأمر الذي يجعل باب الطعن مفتوحا تجاهها بالإلغاء [٤]، وهو ما أيده المجلس الدستوري في أحد أحكامه الصادرة في ١٩٧٢/٢/٢٧ بأن(... أثر إيداع مشروع قانون التصديق هو الحفاظ على نفاذ الأوامر الاشتراعية، وهو لا يتناول على الإطلاق طبيعتها القانونية.... وبذلك تظل قابلة للمراجعة لتجاوز حد السلطة والدفع باللاقانونية).[٥].

فإذا ما عرض مشروع القانون على البرلمان فانه قد يتخذ تجاهه احد المواقف التالية فهو إما يصدق على هذا المشروع أو يرفض التصديق عليه، وقد يتخذ البرلمان جانب الصمت على بيان موقفه وفي هذه الحالة اختلف الفقهاء في تفسير موقف البرلمان إزاء هذا الصمت، إذ ذهب جانب من الفقه إلى انه لا يمكن تفسير سكوت البرلمان على التصديق بأنه تصديق أو رفض للتصديق فلابد من أن يتخذ البرلمان تجاهه موقفا صريحا، لذا تظل هذه الأوامر متمتعة بطبيعتها الإدارية حتى صدور موقف من البرلمان تجاهها، وهذا يعني أنها تكون عرضة للطعن بالإلغاء[٦].

---

[١] د. اندريه هوريو، القانون الدستوري والمؤسسات السياسية، ج٢، مصدر سابق، ص٤١٩، ود. احمد سلامة بدر، الاختصاص التشريعي لرئيس الدولة، مصدر سابق، ص٣٤٠.

[٢] جورج فيدل، بييردلفولفيه، مصدر سابق، ص٢٩١، ود. ثروت عبد الهادي الجواهري، مدى ضرورة السلطات الاستثنائية في جمهورية مصر العربية والرقابة عليها، دراسة مقارنة بالقانون الدستوري الفرنسي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥، ص١٤٩.

[٣] د. يسرى محمد العصار، نظرية الضرورة، في القانون الدستوري والتشريع الحكومي في فترات إيقاف الحياة النيابية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٥، ص١٤، ود. عبد العظيم عبد السلام، الدور التشريعي لرئيس الدولة، مصدر سابق، ص١١٩-١٢٠، ود. محمد عبد الحميد أبو زيد، مدى سلطة الحاكم إزاء التشريعات، مصدر سابق، ص١٧٨.

[٤] د. اندريه هوريو، القانون الدستوري والمؤسسات السياسية، ج٢، المصدر السابق، ص٤١٩.

[٥] د. عصام سليمان، الأنظمة البرلمانية بين النظرية والتطبيق، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٥، ص٢١٦، ود. احمد سلامة بدر، مصدر سابق، ص٣٤.

[٦] د. عبد العظيم عبد السلام، مصدر سابق، ص١٢٣، ود. احمد سلامة بدر، مصدر سابق، ص٣٤٤.

وذهب جانب آخر من الفقه إلى أن صمت البرلمان تجاه هذه اللوائح يعد رفضا لها [١]، في حين ذهب جانب آخر من الفقه إلى أن صمت البرلمان تجاه مشروع قانون التصديق على الأوامر التفويضية هو تصديق ضمني له [٢].

أما نحن فنجد أن الأثر الذي يترتب على عدم عرض اللوائح التفويضية إلى البرلمان تعتبر ملغية أما إذا تم عرضها على البرلمان فنجد أن الأمر هنا يختلف إذ نكون أمام أمرين : فإذا وافق عليها البرلمان تعد صحيحة ونافذة، أما في حالة رفضها من قبله فنجد أن الأثر المترتب في هذه الحالة هو إلغاءها بأثر رجعي، وقد يكون السبب في رفضا هو عدم صحتها.

أما الدستور المصري نجد انه أوجب في المادة (١٠٨) عرض اللوائح التفويضية على مجلس الشعب للموافقة عليها، وأن السبب في وجوب هذا العرض هو أن رئيس الجمهورية يباشر هنا اختصاصا تشريعيا استثنائيا على وفق المادة (١٠٨) ولذلك لابد من الرجوع إلى البرلمان صاحب الاختصاص الأصيل في التشريع عند نهاية مدة التفويض ليبدي رأيه في تلك اللوائح [٣]، وهذا يتطلب بطبيعة الحال أن يكون البرلمان موجودا، أما إذا انتهت مدة التفويض ولم يكن مجلس الشعب موجودا فيجب عرض هذه اللوائح على المجلس الجديد في أول اجتماع له [٤].

فإذا عرضت هذه اللوائح على مجلس الشعب فقد يوافق عليها وذلك بأن يصادق عليها ويسبغ عليها قوة القانون، وقد يرفض الموافقة عليها وفي هذه الحالة يزول ما كان لها من قوة القانون [٥]، أما بالنسبة للائحة الداخلية لمجلس الشعب فقد نصت المادة (١٧٣) على أن (يحيل المجلس القرارات بالقوانين التي تصدر بالتطبيق لأحكام أي من المواد (٧٤، ١٠٨، ١٤٧) من

---

[١] د. سامي جمال الدين، لوائح الضرورة، مصدر سابق، ص٢٦٨ .

[٢] د. محسن خليل، القانون الدستوري والنظم السياسية، مصدر سابق، ص٣٦.

[٣] د.سامي جمال الدين، لوائح الضرورة، مصدر سابق، ص٢٦٨، د. رفعت عيد السيد، مصدر سابق، ص٥٤٤-٥٣٤، مصطفى أبو زيد فهمي، الدستور المصري ومبادئ الأنظمة السياسية، مصدر السابق، ص٦١٢، د. رمزي طه الشاعر، النظرية العامة للقانون الدستوري، ط٥، دار النهضة العربية، القاهرة، بلا سنة طبع، ص٤٨٩، ود. سعد عصفور، النظام الدستوري المصري، مصدر سابق، ص١٤٠ .

[٤] د. محمود أبو السعود، مصدر سابق، ص٧٥-٧٦.

[٥] د. إبراهيم عبد العزيز شيحا. ود. محمد رفعت عبد الوهاب، النظم السياسية والقانون الدستوري، مصدر سابق، ص٨٧٥، ود. حازم صادق، مصدر سابق، ص٧٥٨-٧٥٩، ود. فتحي فكري، وجيز القانون البرلماني، مصدر سابق، ص٤٣٤.

الدستور إلى اللجان المختصة لإبداء رأيها منها ويكون بحث هذه القرارات بقوانين الأولوية على أية أعمال أخرى لدى اللجنة...).

٣- التفويض القانوني (الوكالة) :

هي عقد اتفاق بين طرفين أو اكثر بحيث يقوم احدهما نيابة عن الاخر بأداء التزاماته امام الغير والحصول على حقوقه بالطرق القانونية اي يقوم وفقها شخص ما بإحلال شخص معين محله للقيام بكل التصرفات القانونية، فيكون الطرف الاول هو الموكل، والطرف الثاني هو الوكيل، واستناداً الى مبدأ قانوني يعد الوكيل كالأصيل، وقد عرفها القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ في المادة (٩٢٧) والتي نصت " الوكالة عقد يقيم به شخص غيره مقام نفسه في تصرف جائز ومعلوم، ويشترط لصحة الوكالة ان يكون الموكل ممن يملك التصرف بنفسه فيما وكل به فلا يصح توكيل مجنون، ولا صبي غير مميز مطلقاً، ولا توكيل صبي مميز بتصرف ضار ضرراً محضاً ولو اذن به الولي، ويصح توكيله بالتصرف الذي ينفعه بلا اذن من وليه وبالتصرف الدائر بين النفع والضرر ان كان مأذوناً فان كان محجوراً ينعقد على اذن وليه[١]. وتنقضي الوكالة بصورة طبيعية عند اتمام العمل الموكل فيه، أو انتهاء الاجل المعين للوكالة. ويمكن تفويض ادارة المرافق العامة ومنها المرافق المعدة لخدمات الملاحة الجوية بالوكالة الى شخص طبيعي أو معنوي[٢].

٤- التفويض في ادارة الملاحة الجوية :

ذكر مصطلح التفويض من قبل منظمة الطيران المدني (الايكاو) المنبثقة من اتفاقية شيكاغو عام ١٩٤٤ كما ذكرنا سلفاً، وكان المقصود منه ادارة الخدمات، والمرافق العامة للمجال الجوي الى دول، أو منظمات، أو شركات واعتبرت ذلك لا يعد مساً للسيادة، ولا تنازلاً عنها لأن السيادة الوطنية لا يمكن تفويضها على ان ذلك التفويض يمكن الغاءه في اي وقت[٣]. وقد خول قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ في المادة (١٨) سلطة الطيران المدني كيفية ادارة المطارات العائدة لها باعتبارها واحدة من المرافق العامة كما جاء بنص المادة (١٧) " تعد

---

[١] ينظر المادة (٩٣٠) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١.

[٢] محمد محمد عبد اللطيف، تفويض المرفق العام، دار النهضة العربية القاهرة، مصر، ٢٠٠٠، ص٢١.

[٣] طارق عبد الحافظ سعيد، الطيران المدني العراقي والدولي، ج١، دار واسط للدراسات والنشر والتوزيع، بغداد، ١٩٨١، ص٢٧. كذلك ينظر: د. ابراهيم العاني القانون الدولي العام، ط١، دار الفكر العربي، مصر، ١٩٩٠، ص٣١٣.

جميع المطارات، والمنشآت، والمباني، والاملاك، والاجهزة، والمعدات، والاجهزة السلكية، واللاسلكية، والمنارات التابعة لها التابعة لسلطة الطيران المدني من المرافق العامة"، وأقر القانون في المادة (٣) احكام اتفاقية شيكاغو كما اقر في مادته (٤) سيادة الدولة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي فوق اقليمها، ويرى الباحث من هذا المنطلق ان ما ينطبق على المرافق العامة ينطبق على مرافق المجال الجوي.

الفرع الثاني

نطاق التفويض

ان نطاق التفويض قد لا يتعدى في بعض الاحيان تأهيل وتشغيل وادارة وتقديم الخدمات في المرافق العامة للمجال الجوي، واستعمال المجال الجوي يتطلب تعاوناً دولياً لا غنى عنه بحال من الاحوال، سواءً من حيث تبادل المعلومات، ام الخبرات، أم من حيث كثافة الاتصالات على مدار الساعة امام حركة جوية عالمية تشهد اقلاع طائرتان في كل ثانية، وان الترجمة الحقيقية لهذا التعاون هو تفويض القيام بهذه المسؤوليات الى جهات ذات اختصاص لها القدرة العلمية والاقتصادية لإدارة هذا المجال[١].

من الثابت ان التفويض نشأ نشأة ادارية في الاصل وكان له متسع في القانون الاداري كحل ملائم ليخدم التوسع في نطاق عمل السلطة العامة بقواعد قانونية صريحة ترد في الدساتير والقوانين الوطنية للدول إذ تجيز لصاحب الاختصاص الاصلي بتفويض جزء من اختصاصه الى شخص اخر – احد مرؤوسيه عادة – ضمن ضوابط وهذا يسمى بتفويض الاختصاص، وقد يرد التفويض على التوقيع فيجوز للرئيس الاداري ان يمارس الصلاحية التي يتمتع بها المفوضة الى مرؤوسيه بالتوقيع.

وفي تنظيم العلاقات الدولية عن طريق المعاهدات فإن الدول تزود مفاوضيها بالتفويض اللازم للتوقيع على المعاهدات إذ ان التوقيع بهذه الطريقة يُرتب اثار قانونية ملزمة لأطراف المعاهدة فيما اذا بدت نية الدولة في اعطاء التوقيع هذا الاثر في وثيقة التفويض[٢].

---

[١] د. بن رقوش، جمعان رشيد، أمن الطيران المدني، دار جامعة نايف للنشر، المملكة العربية السعودية، ٢٠١٦، ص٣٢.

[٢] د. عصام العطية، مصدر سابق، ص٦٥.

اما في المجال الجوي فإن مفهوم التفويض يعني منح تفويض من الدولة الى مقدمي خدمات الملاحة الجوية بتوفير الخدمات الجوية اللازمة مع احتفاظ الدولة بالحرية الكاملة في تعيين مقدم خدمات تابع لطرف ثالث، سواء اكان كياناً وطنياً، أم اجنبياً[١]، وان لا يتعدى التفويض الى سيادة الدولة، أو المساس بها فضلاً عن ان التفويض لدولة ما لتقديم الخدمات الجوية في منطقة اعالي البحار لا يعني امتداد نطاق التفويض على ان السيادة في المجال الجوي لأعالي البحار تكون لتلك الدولة[٢].

ان الشراكة مع الدول الاخرى، ومع مقدمي الخدمات الجوية، والمؤسسات المالية، واصحاب المصالح، والصناعات ماهي الا اسباب اتساع نطاق التفويض، على ضوء القواعد الدولية العالمية مع بقاء مبدأ السيادة اساسياً وسارياً وشرعياً تأكيد على ان تقديم الخدمات الجوية عبر الحدود لا يتعارض مع مفهوم سيادة الدولة؛ لأنه خارج نطاق التفويض.

ان تفويض المرافق والخدمات من اجل دعم الملاحة الجوية الدولية في الوقت والمكان الذي تختاره الدولة، يجب ان تتوافق هذه المرافق، والخدمات مع المعايير، والممارسات الموصي بها والخاصة بمنظمة الايكاو، والتفويض لا يؤثر على الاختصاصات السيادية، وعلى النقيض من ذلك، يعد تفويض تقديم الخدمات من اعمال السيادة، وتحدد الدولة المفوضّة الشروط التي يتم بموجبها الموافقة على التفويض، إذ يمكن الغاء التفويض في اي وقت، وقد تم الاعتراف بحقوق، والتزامات الدولة لتفويض مسؤولياتها لتقديم خدمات المجال الجوي فوق أراضيها، مع الاعتراف بأن القيام بذلك لا يمتد الى المساس بسيادتها[٣]

اما على المستوى الاقليمي فإن التفويض يكون للدول والمنظمات الاقليمية وشبه الاقليمية المعنية ذات الخبرة من اجل ممارسة مسؤولياتها الكاملة بنطاق يتعلق بالسلامة الجوية.

يمكن ان يكون التفويض على الصعيد المحلي، وكلما كان حجم المجال الجوي كبيراً فكلما زادت الفوائد من التفويض، وبصفة خاصة في جانب مرونة المسارات، والرحلات الفردية،

---

[١] ورقة مقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية، مصدر سابق، ص٣.

[٢] المصدر نفسه، ص٤.

[٣] مقتطف من القرار رقم 15 -A37 : البيان المتكامل لسياسات الايكاو المستمرة، والممارسات المصاحبة لها، والمرتبطة على وجه الخصوص بالملاحة الجوية.

وتدفقات الحركة الجوية، ومن الطبيعي انه سيمتد مدة طويلة كلما تطورت الحركة الجوية، واستعمالات المجال الجوي.

فضلاً عن ذلك يمتد نطاق التفويض الى جوانب عدة: منها الجانب العسكري لاستخدام وحماية المجال الجوي، والجانب المدني، الذي يشمل الجوانب الاقتصادية لتنظيم النقل الجوي الدولي، والجوانب الفنية مثل تلك المتصلة بالملاحة، والسلامة، والامن، والتفويض لمنح تراخيص شركات الطيران، وحق استخدام المطارات، وهيكل الطرق الجوية المتفق عليها فضلاً عن استخدام الطائرات لرش المحاصيل الزراعية، والمسح الجوي، وتنظيم عمليات العبور، والهبوط التي تقوم بها الطائرات الخاصة، والعسكرية، وطائرات الدولة، واذا كان التفويض يخص الطيران فيجد مجالاً اوسع في النطاق، إذ ان مصطلح الطيران اوسع من مصطلح النقل الجوي فمصطلح الطيران مصطلح عام يضم مواضيع كثيرة مثل : الطيران العسكري، والحكومي، والخاص، وتصنيع الطائرات، والملاحة الجوية، والنقل غير التجاري، والخطوط الجوية لأغراض ذات طابع خاص[١]. اشارت قوانين الطيران المحلية لبعض الدول الى منح صلاحيات تفويض مسؤوليات المجال الجوي واوردت ذلك في متن نصوص قوانينها الخاصة بتنظيم المجال الجوي وحددت نطاق ذلك التفويض. ومن هذه القوانين قانون تنظيم الطيران المدني البحريني رقم ١٤ لسنة ٢٠١٣ في المادة (٥) الاشراف والرقابة على الطيران المدني إذ نصت" يتولى الوزير مسؤولية التنظيم، والاشراف، والرقابة على جميع شئون الطيران المدني في الدولة، ويصدر القرارات والانظمة اللازمة لتنفيذ هذا القانون ويجوز للوزير تفويض بعض من هذه السلطات لوكيل شؤون الطيران المدني وعلى وكيل شئون الطيران المدني اصدار الاوامر والتوجهات والمواد الارشادية المطلوبة في هذا الخصوص ومباشرة الرقابة على تنفيذها وذلك في حدود القرارات والانظمة التي يصدرها الوزير اومن يفوضه لذلك". والمقصود بالتفويض هنا تفويض الصلاحيات لتسهيل تنفيذ القانون بما يسهل عملية ادارة المجال الجوي لدولة البحرين.

ونصت المادة (١) من قانون الطيران المدني العراقي "... ٧- المستثمر – الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يقوم بتشغيل طائرة تخضع هيئة قيادتها لأوامره وسواء كان ذلك لحسابه أو نيابة عن شخص اخر..." ويلاحظ على هذه المادة قد اشارت ضمناً الى امكانية تفويض تشغيل الطائرات وادارة

---

[١] منظمة الطيران المدني الدولي، دليل تنظيم النقل الجوي، ط٢، ٢٠٠٤، ص٦.

المطارات الى شخص طبيعي أو معنوي. ولا يمكن ممارسة هذا العمل أو الاعمال الاخرى الا بتصريح تصدره وتحدد شروطه سلطات الطيران المدني بعد استطلاع راي الجهات ذات العلاقة [١].

ان الدولة لا تفوض خدمات الملاحة الجوية ونشاطاتها طالما كانت قادرة على تقديم تلك الخدمات والحفاظ على امن وسيادة اقليمها الجوي الا اذا كان هناك اسباب لهذا التفويض من دون معوقاته.

المطلب الثاني

اسباب التفويض ومعوقاته

ان احد الشواغل الرئيسة للدولة فيما يتعلق بتفويض استعمالات المجال الجوي والتي تتطلب المراقبة الدائمة لهذا المجال لأغراض تتعلق بالأمن القومي، وتوفر القدرة على الاستجابة الى التهديدات الامنية أو العسكرية في اي وقت ولدعم السلطات العسكرية المختصة في هذه المهمة ولتخفيف المخاطر الامنية والعسكرية وحصول الدول على مرافق وخدمات تتوافق مع المعايير والممارسات الموصي بها من قبل منظمة الطيران المدني(الايكاو).

ان خشية الدول من الاخفاق في تلبية معايير الاداء الذي قد يسفر عن فقدان الدولة لولايتها وعدم استطاعتها القيام بالإجراءات الاشرافية وتردي واقعها السياسي والاقتصادي وضعفها العسكري من المعوقات التي قد تمنع الدولة من التعامل مع دولة أخرى أو شركة أو وكالة لتفويض تقديم خدمات المجال الجوي ومرافقه العامة.

وبناءً على ما تقدم سوف يتم تقسيم هذا المطلب على فرعين الفرع الاول اسباب التفويض والفرع الثاني معوقات التفويض.

الفرع الاول

اسباب التفويض

تسعى الدول لا نجاز الاعمال المناطة بها لتأمين حاجات المجال الجوي من مطارات وخدمات لاسلكية، وخدمات ارصاد وغيرها من تسهيلات للملاحة الجوية الدولية طبقاً للقواعد

---

[١] ينظر المادة (٩) من قانون الطيران المدني العراقي

القياسية، واساليب العمل التي يوصى بها أو تقرر بين الوقت والاخر وقد تكون تسهيل الملاحة الجوية الاخرى بما فيها خدمات الاتصالات اللاسلكية والارصاد الجوية في الدولة غير كافية بالقدر المعقول ان تكون كفيلة بتشغيل الخطوط الجوية القائمة أو المزمع انشاؤها تشغيلاً يتسم بالأمان والانتظام والفعالية وللاقتصاد والوسيلة لمعالجة الوضع هو تفويض من له القدرة على هذا الاداء ولا تعد الدولة مخالفة اذا اخفقت بتقديم هذه الخدمات بنفسها أو نتيجة تفويضها الى جهة اخرى. لقد اشرنا سلفاً بكل ما يتعلق بالمجال الجوي واستعمالاته هي بقبيل المرافق العامة، لذا فأن ما ينطبق من اسباب على تفويض المرافق العامة ينطبق على تفويض خدمات الملاحة الجوية الا بفارق قليل وهو ان خدمات الملاحة الجوية تفوض الى دولة أو وكالة عامة أو شركة قادرة على ذلك ومن اسباب تفويض المرافق العامة ومنها المرافق العامة للمجال الجوي هي[١]:

١- تامين السلامة : تواجه الملاحة الجوية جملة من الصعوبات الادارية، والفنية التي تتطلب بناء الهياكل الفنية، والادارية اللازمة لنشاطها باعتماد تقنيات وخبرات، وهذه التقنيات والخبرات قد يصعب على بعض الدول توفيرها لتأمين سلامة الملاحة الجوية، لذا فإن اللجوء للتفويض الحل الانسب للحفاظ على سلامة وامن المجال الجوي ومرافقه العامة، بوصف ان العامل التقني يشكل المرتكز الأساس في تقديم الخدمات فضلاً عن انه يشكل احد اسباب اكتساب الخبرة للعمال الذين يعملون داخل مرافق المجال الجوي كافة، للتعامل مع هذه التقنيات للاستمرار في تسيير خدمات الملاحة الجوية بعد انتهاء مدة التفويض.

٢- الكفاءة الاقتصادية : تعد القدرة الاقتصادية عاملاً اساسياً في تقرير اهمية اللجوء الى التفويض، فتسيير المرافق العامة لخدمات المجال الجوي يتطلب عناصر مالية وبشرية ضخمة، قد لا تقوى بعض الدول على تحملها فعدم الاستقرار الاقتصادي والمالي، وما يرتبط به من صعوبة في استمرارية تأمين الموارد المالية ادى الى وقوع الدول في عجز مالي انعكس سلباً على آلية العمل في مرافق المجال الجوي.

---

(1) Auby et Ducos, Grands services publics et entreprises nationales, PUF< paris, p 19.

٣- تحقيق الارباح : ان تحقيق الارباح معناه الانتاجية، والمردود، وهي ليست القدرة على تغطية نفقات ادارة المرافق العامة للمجال الجوي من اصحاب المصالح، وانما ايضاً تحقيق وفر مردود مالي[١].

بمعني انه اذا كانت غاية الدولة في اللجوء الى تفويض خدمات الملاحة الجوية هي تحقق اكبر قدر ممكن من الربح اذا كانت النتائج المالية لتقديم خدمات الملاحة الجوية تبرر ذلك، فضلاً عن ذلك سوف تحصل الدولة المفوضة على افضل الخدمات بما يتناسب وتعليمات منظمة الايكاو للطيران المدني العالمية ومن دون تكلفة عند نهاية التفويض.

ان تفويض خدمات الملاحة في المجال الجوي هي تعبير عن مصالح مزدوجة للمفوض، والمفوض له سواءً كانت دولة، أم وكالة، فإن الحديث عن المردودية هو دليل على نجاح التفويض والنجاح المقصود؛ هو نجاح المفوض له، والمفوض على حد سواء.

ومن هنا نستنتج ان نجاح التفويض يتطلب تحديد واضح ومتوازن لحقوق وواجبات اطراف العلاقة (المفوض، والمفوض له)، وايضاً احترام مبدأ التوازن المالي ووجود رقابة فعالة لاحترام سيادة الدولة.

الفرع الثاني

معوقات التفويض

بالرغم من الفوائد الكبيرة لتفويض مسؤولية تقديم خدمات المجال الجوي، فإن الكثير من الدول ما تزال تنظر اليه بارتياب شديد بل ان مجرد التفكير في تفويض بعض المسؤوليات في قطاع المجال الجوي يشعر الدول بالقلق وعدم الارتياح، وان سبب ذلك هو الاعتقاد بان الدولة عندما تفعل ذلك يعد تنازلاً عن سيادتها ولكن نقيض ذلك ترى بعض الدول ان تفويض تقديم الخدمات من اعمال السيادة.

ويتمثل احد الشواغل الرئيسة للدول فيما يتعلق بتفويض الخدمات عبر الحدود بالحاجة الى ضمان المراقبة الدائمة للمجال الجوي الوطني لأغراض تتعلق بالأمن القومي، وتوفر القدرة على

---

(1) Pascal Quiry et yanu le Fur, Pierre Vernimmen, Finance d entreprise, dalloz, 2010,p 295.

الاستجابة الى التهديدات الامنية، أو العسكرية في اي وقت، ولذلك ان يتمكن مقدم خدمات الملاحة الجوية المدنية من دعم السلطات العسكرية المختصة في هذه المهمة، ويتم تخفيف المخاطر الأمنية، والعسكرية في المقام الاول من خلال اجراءات التنسيق القوية الشاملة المتفق عليها بين السلطات العسكرية، ومقدم خدمات الملاحة الجوية، كما تعد اتفاقيات التفويض التي تشمل " مؤشرات الاداء الرئيسة" الواضحة فيما يتعلق بالتنسيق المدني – العسكري.

ان وقوع الازمات أو التهديدات الخطيرة التي قد يتعرض لها الامن القومي للدولة المفوضة يتطلب وجود شرط سحب التفويض في اي وقت، وبأثر فوري.

يعد المجال الجوي عاملاً مؤثراً ومتأثراً في العديد من المجالات السياسية والقانونية[١]، إذ انه اثر اثراً كبيراً في الانظمة السياسية. فالمجال الجوي يستخدم للنقل الجوي السريع الذي اصبح من ابرز ادوات العولمة ومن اكثرها تأثيراً، وفي مقابل هذا التأثير. تأثر قطاع النقل الجوي الدولي بالعديد من المتغيرات ومنها التغيرات السياسية والقانونية، فقد خضع المجال الجوي بصورة عامة وقطاع النقل الجوي خاصة منذ لحظات نشأته الاولى لتنظيم قانوني خاص، استمر هذا التنظيم بالتطور مواكباً التطور الحاصل في الجو الى ان اصبح تنظيم قانوني متكامل مرتبطاً بالحالة السياسية التي عاشها العالم في كل حين.

ان سبب المشكلات السياسية بين الدول يؤدي الى فرض قيود على تفويض تقديم خدمات المجال الجوي وهذه القيود تدفع الى اتخاذ الطائرات مساراً طويلاً لتجنب المجال الجوي للدول التي ينتابها التوتر السياسي. وفي العلاقات الدولية المعاصرة الدولة تخضع الى قيود صارمة وتمتد هذه القيود على التزامات الدولة في المجال الجوي من حيث تفويض السيادة به أو تفويض الخدمات والمرافق العامة والحماية الامنية وتظهر هذه القيود في الحالات الاتية:-

١- بتعهد الدولة بالتزامات دولية معينة.

٢- عندما تصبح الدولة طرفاً في معاهدة ثنائية أو متعددة الاطراف.

٣- بانضمامها الى اية منظمة دولية، ملتزمة بما يترتب على ذلك من التزامات.

---

[١] د. محمد جمعة، واقع الانسجام بين مبدأ السيادة وقواعد النقل الجوي، مقال منشور في مجلة المختبر القانوني على الموقع WWW.labodroit.com.

٤- اذا اعترفت الدولة بأسبقية المبادئ الدولية على التشريعات الوطنية[١].

فإذا كان النهج في سياسة الدولة وقوانينها مسايراً للقانون الدولي وما يصدر عنه من التزامات دولية فأن ذلك يكون ملزماً للدولة بفرض القيود السياسية والقانونية على المجال الجوي ومنها تفويض السيادة فيه طبقاً للالتزامات المتبادلة والشاملة. وبما ينسجم مع الوضع الاجتماعي والاقتصادي لها.

هناك قيود قانونية ترد على تفويض السيادة في المجال الجوي وهذه القيود ترد في الاتفاقيات الدولية وتنظمها المنظمات الدولية والاقليمية التي تعمل على تنظيم استخدامات المجال الجوي وكذلك التي ترد في القانون الجوي والتشريعات الداخلية الاجنبية والعربية.

وقد وضعت معاهدة الفضاء الخارجي للعام ١٩٦٧ وهي اول معاهدة دولية تتضمن قواعد دولية تعاقدية ملزمة في شأن ارتياد الفضاء والاجرام السماوية[٢]. والتي فرضت ثلاثة قيود على المجال الجوي والفضائي :-

- القيد الاول هو ان الانشطة الفضائية يجب ان تتم وفقاً للقانون الدولي العام، وكذلك ميثاق الامم المتحدة.
- القيد الثاني هو ان استخدام الفضاء يجب ان يكون لأغراض سلمية ويرمي الى الحفاظ على السلم والامن الدوليين.
- القيد الثالث وهو ان استخدام الفضاء، بما فيه القمر والاجرام، ((يجب ان يتم لصالح جميع الاقطار وفائدتها، مهما يكن مستوى نموها الاقتصادي أو العلمي)) لأن هذا الاستخدام هو((حصة البشرية جمعاء))[٣].

بعد القيود التي اشرنا اليها هناك قيود يضعها القضاء الدولي. إذ ان المجتمع الدولي اعتباراً من محكمة العدل الدولية الدائمة في زمن عصبة الامم المتحدة، ثم محكمة العدل الدولية الحالية التي

---

[١] السيد فلاديمير كارتاشكين، إقامة العدل وسيادة القانون والديمقراطية، ورقة عمل، الامم المتحدة، المجلس الاقتصادي والاجتماعي، لجنة حقوق الانسان، ٢٠٠٥ م.

[٢] د. محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، الدار الجامعية، بيروت، ١٩٩٩، ص٤٤٢.

[٣] المصدر نفسه، ص٤٤٧.

اصدرت خلال جلسة معهد القانون الدولي في ١٢ ايلول من عام ١٩٥٩ قراراً يقضي بتكريس القضاء الالزامي للمحاكم ومكاتب التحكيم الدولية. وكان هذا الالزام قيداً على السيادة ومنها السيادة في المجال الجوي للدول لمصلحة سيادة القانون الدولي العام والمجتمع الدولي، وقد راعت المحكمة المذكورة ايجاد توازن دقيق بين حقوق وحرية ومصلحة الدولة الوطنية وما للمجتمع الدولي عامة، وكذلك التوفيق بين الاختصاص الدولي والاختصاص الداخلي في المجالات كافة[١].

اضافة الى المرتكزات السياسية والقانونية هناك مرتكزات اجتماعية واقتصادية قيود أخرى مفروضة على المجال الجوي واستخداماته وتفويض السيادة به، وكان هذا بهدف التماشي مع متطلبات النظام العالمي الجديد كالعولمة، والتجارة الدولية، وغيرها من المستجدات ومنه الافكار الاجتماعية والعلمية لدى المجتمعات[٢].

ان المجتمعات المتقدمة من اكثر المجتمعات التي تظهر لديها المشكلات الاجتماعية التي يحدثها النمو الاقتصادي[٣]. وهذه المشكلات يظهر تأثيرها في علاقات الدول مع بعضها إذ تصبح الدول المتقدمة اجتماعياً واقتصادياً هي المتصدرة للموقف فتفتح تلك العلاقات مع من تشاء. فكلما كان اقتصاد الدولة متكاملاً؛ كلما كان باستطاعتها ادارة مجالها الجوي من حيث تقديم الخدمات وانشاء المرافق العامة. إذ ان العامل الاقتصادي يعد قيد على ذلك التفويض.

---

[١] د. عثمان علي الراوندوزي، مصدر سابق، ص٢٦٥.

[٢] د. محمد جمعة، مصدر سابق.

[٣] شبكة الآلوكة، موقع د. زيد بن محمد الرماني، قراءات وملخصات، قراءات اقتصادية (٤٠)، القيود الاجتماعية للنمو الاقتصادي ٢٠١٨.

المبحث الثاني

الاساس القانوني للتفويض وشروطه

منذ ظهور الطائرة، والشروع في الرحلات الجوية الاولى ادرك المشرع الوطني، والمجتمع الدولي المخاطر الناشئة عن استعمالها، والاضرار التي تتولد عنها لذا اتجهت الجهود الى وضع القواعد القانونية التي تحكم الملاحة الجوية، واسفر ذلك عن صدور كثير من القوانين الوطنية ووضع العديد من الاتفاقيات، أو المعاهدات الدولية التي نظمت ادارة الملاحة الجوية، وتعد اتفاقية عام ١٩١٩ اولى الاتفاقيات التي وضعت المبادئ الاساسية للملاحة الجوية، واقرت مبدأ سيادة الدولة، ومن ثم جاءت اتفاقية شيكاغو، ويعد ما جاء فيها هو المرتكز القانوني للتفويض في ادارة الملاحة الجوية من دون الانتقاص من السيادة بل اعتبرت ذلك من اعمال السيادة فالدولة المفوضة هي التي تحدد الشروط التي يجب بموجبها الموافقة على التفويض، وهي من لها الحق بإلغائه بأي وقت تشاء، كما جاء الملحق الحادي عشر بهذه الاتفاقية فنص على " انه يجوز لكل دولة متعاقدة ان تنيب مسؤوليتها عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق اقليمها الى دولة أخرى بمقتضى اتفاق ثنائي بينهما. وهذا ما سنتناوله على مطلبين المطلب الاول الاساس القانوني للتفويض، والمطلب الثاني شروط التفويض.

المطلب الاول

الاساس القانوني للتفويض

يلزم لتفويض خدمات الملاحة الجوية واستعمالات المجال الجوي والمرافق الجوية، وجود نصوص قانونية دولية تستند اليها التشريعات الوطنية، وتجيز للدول ان تتعاون في التدابير الدولية لتأمين، وتسهيل الملاحة الجوية الدولية طبقاً للقواعد القياسية واساليب العمل التي يوصي بها، أو تقرر من وقت لأخر تطبيقاً للاتفاقيات الدولية وملاحقها، وتوصيات المنظمات، والاتحادات المنبثقة منها وجاءت اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ بنص المادة (٢٨) نصاً لتنظيم عمل الدول والزامها النظم القياسية الملائمة بشأن كل ما يتعلق بالملاحة الجوية الدولية.

القواعد الجوية التي لم تنظمها الاتفاقية، والتي لم يرد الاشارة اليها في الاتفاقية، فإن الدول المتعاقدة اقرت لها ملاحق خاصة ومنها الملحق (١١) والذي جاء لينظم خدمات الملاحة الجوية وما يتعلق بها وفق المعايير المطلوبة في الحاضر والمستقبل، وبناءً على ما تقدم سيتم تقسيم هذا المطلب على فرعين الفرع الاول اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ المادة(٢٨)، والفرع الثاني الملحق (١١) لاتفاقية شيكاغو خدمات الملاحة الجوية.

الفرع الاول

اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ المادة (٢٨)

تتطلب اتفاقية الطيران المدني بموجب اتفاقية شيكاغو المادة (٢٨) بأن توفر الدول المتعاقدة خدمات المطارات والملاحة الجوية في اقاليمها وفقاً للقواعد التي حددتها الاتفاقية، وملاحقها[١]، ونصت احكام الملحق (١٤) بصراحة على تراخيص المطارات، وترد الاشارة العامة حول هذا الموضوع في دليل تراخيص المطارات، ولكن لا يتطلب بصورة واضحة على ترخيص مقدمي خدمات الملاحة الجوية، وكما لا ترد الارشادات الكافية حول هذا الموضوع بحيث تتخلف الدول من تنفيذ مخطط للترخيص عندما ترغب في ذلك.

يتميز الملحق الرابع عشر باتساع نطاقه من حيث الموضوعات التي يتضمنها. فتغطي هذه الموضوعات مجالا واسعا من تخطيط المطارات ومطارات طائرات الهليكوبتر الى بعض التفاصيل مثل زمن التوصيل اللازم لمصادر القدرة الثانوية، ومن الهندسة المدنية الى هندسة الاضاءة، ومن

---

[١] نصت المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ على ما يلي" تتعهد كل دولة متعاقدة، في حدود امكانياتها العملية بالاتي:-

ان توفر في اقليمها مطارات، وخدمات لاسلكية، وخدمات ارصاد جوية، وغيرها من تسهيلات الملاحة الجوية لتسهيل الملاحة الجوية الدولية طبقاً للقواعد القياسية، واساليب العمل التي يوصي بها، او تقرر من وقت لا خر تطبيقاً لهذه الاتفاقية.

أن تعتمد، وتنفذ النظم القياسية، والملائمة بشأن اجراءات الاتصالات، والرموز، والعلامات، والاشارات، والاضاءة، وغيرها من اساليب، وقواعد العمل التي قد يوصى بها، او تقرر من وقت لا خر تطبيقاً لهذه الاتفاقية.

ان تتعاون في التدابير الدولية لتأمين نشر الخرائط، والرسومات الجوية طبقاً للقواعد القياسية التي قد يوصى بها، او تقرر من وقت لا خر تطبيقاً لهذه الاتفاقية.

توفير معدات متقدمة للإنقاذ واطفاء الحرائق الى أمور بسيطة كأبعاد الطيور عن المطارات. ومما يجعل تغطية هذه الموضوعات المتعددة بين دفتي هذا الملحق أمرا صعبا له ذلك التغيير المستمر في صناعة الطائرات التي ينبغي على المطارات مواكبتها.

ان الطائرات الحديثة، والزيادة في العمليات الجوية، والعمليات التي تتم عند انخفاض درجات الرؤية، والتقدم التكنولوجي لمعدات المطارات، كلها عوامل تجعل من الملحق الرابع عشر أحد الملاحق التي تتغير بسرعة كبيرة. وفي عام 1990، وبعد 39 تعديلا، ويهتم الملحق بتصميم وتشغيل المطارات، وكذلك بتصميم مطارات طائرات الهليكوبتر.

والملحق الرابع عشر فهو ينطبق على جميع المطارات المفتوحة للجمهور وفقا لأحكام المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو. ويرجع تاريخه الى عام ١٩٥١، وان يشتمل على ٦١ صفحة من القواعد القياسية والتوصيات، و١٣ صفحة اضافية من الارشادات الخاصة بتطبيق هذه القواعد القياسية والتوصيات. وكانت الطبعة الأولى تشتمل على مواصفات تتعلق بالمطارات المائية والمطارات غير المزودة بمدارج التي اختفت كلها. أما الطبعة الحالية فهي تشتمل على ما يزيد على ١٨٠ صفحة من المواصفات، فضلا عن صفحات اضافية مخصصة لمواد ارشادية بشأن المواصفات المتعلقة بالمطارات الدولية في جميع أنحاء العالم.

ويشير الملحق ايضاً، مع تفاوت في المدى، الى تخطيط وتصميم المطارات، والى تشغيلها وصيانتها. وتمثل منطقة التحركات المتسعة، التي تمتد من المدرج وعلى طول الممرات حتى ساحة وقوف الطائرات، قلب المطار. ونظرا الى ضخامة الطائرات الحالية، فان تصميم هذه التجهيزات يتطلب مقدارا كبيراً من الدقة[١].

ان المواصفات المتعلقة بالخواص الطبيعية لهذه التجهيزات، مثل عرض المدارج والممرات، وميول أسطحها، ومسافات انفصالها عن التجهيزات الأخرى تشكل جزءا رئيسا من هذا الملحق. كما ترد مواصفات لتجهيزات جديدة لم يسمع عنها خلال سنوات الأولى الايكاو ، مثل مناطق الأمن عند نهايات المدارج، والطرق الخالصة، وامتدادات التوقف. وتعتبر هذه التجهيزات

---

[١] عيسى السيد أحمد الهاشمي، مصدر سابق، ص٦٩.

حجر الأساس للمطارات، اذ أنها تحدد الشكل العام للمطارات وأبعادها، ولذا يصمم المهندسون الهيكل الأساس لهذه المرافق بموجبه.

وكما يلزم تحديد الشكل العام لأرض المطارات، يلزم أيضا وضع مواصفات المجال الجوي اللازمة له. اذ ينبغي أن يكون الفضاء الجوي المحيط بالمطار خاليا من العوائق حتى تتمكن الطائرات من تنفيذ عمليات الاقتراب والمغادرة بأمان. ويهم تحديد حجم هذا المجال الجوي حتى يمكن حمايته وذلك لضمان امكانية توسيع المطار وبقائه، أو وفقا لما ورد في الملحق ..." لكيلا يتعذر استخدام المطارات من جراء تكاثر العوائق... ويتم ذلك بتخصيص سلسلة من المساحات تسمى أسطح الحد من العوائق وتوضع فيها حدود لمدى امتداد الأشياء الى المجال الجوي." ولقد صنفت في الملحق الشروط الخاصة بأسطح الحد من العوائق ومقاسات هذه الأسطح والمتطلبات الخاصة بتوفير سطح معين للحد من العوائق، ومقاييسها وفقا للفئة التي ينتمي اليها المدرج. وعدد هذه الفئات ستة وهي: مدارج الاقتراب غير الآلي، ومدارج الاقتراب غير الدقيق، ومدارج الاقتراب الدقيق فصيلة ١ أو ٢ أو ٣، ومدارج الاقلاع[١].

من السمات اللافتة للنظر في المطارات أثارة الأضواء التي تعد بالمئات بل بالآلاف أحيانا والتي تستخدم لتوجيه حركة الطائرات. وبعكس ما يحدث أثناء وجود الطائرات في الجو إذ يتم التوجيه بواسطة مساعدات لاسلكية، توجه الطائرات أثناء سيرها على الأرض باستخدام مساعدات مرئية أساسا. ان المجلد الأول من الملحق 14 يحدد بالتفصيل أنظمة عديدة للاستخدام تحت أحوال جوية مختلفة وظروف مختلفة، وبما أن مغزى هذه المساعدات المرئية ينبغي أن يكون مفهوما في الحال من جانب الطيارين من مختلف الجنسيات، فان توحيد مواقعها وخواصها الضوئية أمر مهم للغاية. ولقد أدى التقدم الحديث في تكنولوجيا الانارة الى زيادات كبيرة في شدة الاضاءة[٢]، كما أنه أمكن في السنوات الأخيرة تراكيب الأنوار في الأسطح المرصوفة التي تمر الطائرات فوقها. ويرجع الفضل في ذلك الى صنع مصادر ضوئية صغيرة الحجم. وتصلح الأنوار الحديثة شديدة ا لسطوع للعمليات النهارية والليلية، وفي بعض أحوال الاضاءة أثناء النهار قد يكون استخدام

---

[١] سعيد محمد موسى العامري، دور منظمة الطيران المدني الدولية في خلق وتطبيق القانون الجوي الدولي، رسالة دكتوره، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، ١٩٧٧، ص٧٦.

[٢] أ. د محمد فريد العريني، القانون الجوي النقل الجوي – حوادث الطيران، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠٠٧، ص٦٣.

علامات بسيطة فعالا الى حد بعيد. ويحتوي الملحق الرابع عشر على نصوص بشأن استعمال هذه العلامات. أما علامات المطارات فهي نوع ثالث من المساعدات المرئية. ويهم توجيه الطيارين في المطارات الكبيرة والمطارات كثيفة الحركة، لتمكينهم من سلوك الطريق الصحيح داخل منطقة التحركات. وتهدف معظم المواصفات الى تعزيز سلامة الطيران. ولذا خصص قسم من الملحق الرابع عشر، المجلد الأول، لموضوع تحسين سلامة استعمال معدات المطارات. وتجدر بصفة خاصة ملاحظة بعض المواصفات المتعلقة بتراكيب المعدات واختيار مواقعها بالقرب من المدارج. والغرض من ذلك هو الحد من الأخطار التي قد تنجم عن المعدات بالنسبة لتشغيل الطائرات. وينص الملحق على الاحتياجات الى مصدر قدرة ثانوي، وعلى خواص التصميم لدوائر الاضاءة، والحاجة الى مراقبة تشغيل المساعدات المرئية[١].

وقد وجه في السنوات الأخيرة مزيد من الاهتمام الى تشغيل المطارات. ولذا تضمن الملحق الرابع عشر، مواصفات بشأن صيانة المطارات. وهي تركز بوجه خاص على المناطق المرصوفة والمساعدات المرئية. كما يراعى التخلص من كل ما من شأنه أن يجلب الى داخل المطار الطيور التي قد تشكل خطرا على تشغيل الطائرات.

وتستأثر خدمات الانقاذ ومكافحة الحريق بأهمية حاسمة بالنسبة لتشغيل أي مطار ويجب أن تكون هذه الخدمات متوافرة في جميع المطارات الدولية وفقا لأحكام الملحق الرابع عشر. فيحدد الملحق المواد التي يجب استعمالها والكميات والمؤهلات التي يجب أن يتم خلالها احضار هذه المواد الى موقع حادث طيران.

ولتمكين الطائرات الحديثة من الاقلاع والهبوط بطريقة آمنة وروتينية، يلزم ابلاغ معلومات دقيقة عن حالة التجهيزات بالمطارات. ولهذا الغرض يحدد الملحق الرابع عشر أيضاً، النقاط التالية : المعلومات التي يجب ابلاغها، كيفية تحديدها، طريقة ابلاغها، الأشخاص المطلوب ابلاغها اليهم. (يبين الملحق الخامس عشر – خدمات معلومات الطيران – المواصفات المتعلقة بابلاغ هذه المعلومات بواسطة نشرات معلومات الطيران واعلانات الطيارين). ومن بين المعلومات التي يجب

---

[١] سعيد محمد موسى العامري، مصدر سابق، ص٧٠.

ابلاغها، ارتفاع أجزاء المطار المختلفة، وقوة تحمل المساحات المرصوفة، وحالة أسطح المدارج، ومستوى خدمات الانقاذ ومكافحة الحريق[١].

ترد في المجلد الثاني من الملحق الرابع عشر أحكام تخص مطارات الهليكوبتر. وهذه المواصفات تكمل المواصفات الواردة في المجلد الأول، والتي تنطبق على مطارات الهليكوبتر في بعض الأحيان. وتتناول هذه الأحكام الخواص المادية وأسطح الحد من العوائق المطلوبة لعمليات الهليكوبتر من مطارات طائرات الهليكوبتر بمستوى السطح والشاطئية المرفوعة ومنصات طائرات الهليكوبتر، وذلك في كل من الأحوال الجوية للطيران البصري والطيران الآلي. وترد أيضا في المجلد الثاني، مواد بشأن علامات واضاءة مطارات الهليكوبتر، وكذلك متطلبات الانقاذ ومكافحة الحريق بها. وبالرغم من أن مواصفات العلامات والاضاءة لمطارات الهليكوبتر لا تنطبق الا على العمليات في الأحوال الجوية البصرية، الا أن العمل جار لإعداد مساعدات مرئية تلائم عمليات الهليكوبتر في الأحوال الجوية للطيران الآلي في العقود الأولى للطيران، كانت عملية توفير خدمات الملاحة الجوية محدودة نسبيا، واعتادت الدول أن تُقدم هذه الخدمات، ذات الطبيعة العامة، من خلال سلطة الطيران المدني. ومع تقدم الطيران، تنامت الطلبات على خدمات الملاحة الجوية لمواكبة التطورات في التكنولوجيا ونمو الصناعة. وطالما تشغل خدمات الملاحة الجوية بسلاسة فهي من الوظائف التي عادة ما تكون غير مرئية في أي نظام للطيران يتّسم بالسلامة والفعالية. ولهذا السبب، عادة ما يكون المستوى المخصص للمراقبة، والتمحيص أقل من المستوى المخصص للمطارات ومشغلي الطائرات[٢].

وأثناء العقود الأخيرة، ظهر اتجاه عام للفصل في تقديم خدمات الملاحة عن الهيئة التنظيمية من أجل ضمان المراقبة الفعالة, ولكن الآليات المتواجدة حاليا لإجراء المراقبة مختلفة، وتكون في بعض الأحيان أقل كفاءة من المتوقع. وعلى الرغم من الفصل المقدم عن المنظم، ظهرت أشكال عديدة لتقديم الخدمات، بدءا بالمؤسسات التي تملكها الدولة وصولا الى الشركات الخاصة بصورة كاملة. وفي حين يمكن تفويض ملكية، أو إدارة خدمات الملاحة الجوية إلى هيئات أخرى، أياً كانت

---

[١] د. محمد فريد العريني، مصدر سابق، ص٦٩.

[٢] شيماء طرام لفتة النوفلي ، استخدام الطائرات المسيرة في ضوء قواعد القانون الدولي الانساني ، كلية القانون، جامعة كربلاء ، ٢٠١٧م، ص٧٠.

أشكال هذا الترتيب، إلا أنه تبقى المسؤولية الشاملة للامتثال للقواعد، التي نصت عليها اتفاقية شيكاغو، من مسؤوليات الدولة. ويظهر من عمليات التدقيق التي خضعت لها الدول أن تلك التي نفذت خطط الترخيص لمقدمي خدمات الملاحة الجوية تسجل مستوى أعلى من الامتثال لقواعد وتوصيات الإيكاو. لذا قد يكون هناك مكاسب مباشرة على صعيد السلامة من.(ANSP) خلال استحداث مخطط ترخيص مقدمي خدمات الملاحة الجوية.

ففي الامارات العربية المتحدة، تفوّض خدمات الملاحة الجوية في مرحلة الاقتراب وخدمات أبراج المرقبة إلى منظمات منفصلة تماماً عن الدولة، في حين أن خدمات الملاحة الجوية للعمليات أثناء الطريق فتقدم ضمن الهيئة الوطنية العامة للطيران المدني. ويسمح إدراج خدمات الملاحة الجوية لعمليات أثناء الطريق تحت نفس المظلة التنظيمية بتحقيق الإدارة الفعالة مع تحديد الأدوار بوضوح للمنظم من جهة ولمقدم خدمات الملاحة الجوية من جهة اخرى. وان العنصر الرئيس الذي يفضي الى تحقيق نجاح ونضج منظمات تقديم خدمات الملاحة الجوية في الأمارات العربية المتحدة يكمن في إجراء المراقبة التنظيمية المتسّقة والمتينة والتي تستند الى الشروط التنظيمية المستحدثة لترخيص مقدمي خدمات الملاحة الجوية. التنظيمات لشروط ترخيص مقدمي خدمات (GCAA) وفي عام ٢٠١٠، أصدرت الهيئة العامة للطيران المدني والاتصالات والملاحة، (ATS) الملاحة الجوية في كل مجال من مجالات تخصص تقديم الخدمات، أي خدمات الحركة الجوية وتُدار عملية مراقبة الترخيص من خلال كل.(MET) والأرصاد الجوية، (AIM) وادارة معلومات الطيران، (CNS) والاستطلاع مجال تخصصي على حدة، وذلك لضمان اعتماد نهج مركّز على التطوير وممارسة الضغوط المناسبة على أي مجال من مجالات تقديم خدمات الملاحة الجوية كان قد أظهر بعض الثغرات، أو المشاكل أو حالات عدم الامتثال التنظيمية، سيّما في مجالات نظام إدارة السلامة ونظام إدارة النوعية.

وان الطلب من أي منظمة مسؤولة عن تقديم خدمات الملاحة الجوية حيازة ترخيص صالح من المقتضيات التي تعزّز الأحكام الأساسية التي كرّسها قانون الطيران المدني للإمارات العربية المتحدة، والقاضية بوجوب قيام الهيئة الأداة الحيوية لتسجيل وادارة صلاحية (ANSP) بمنح ترخيص لكل منظمة توفر خدمات للطيران. وتمثل عمليةا لترخيص التي تنجح في الامتثال لتنظيمات الطيران المدني (ANSP)، والمنظمات.

وان نجاح عملية الترخيص هذه قد تجلى بوضوح خلال العقد الأخير، إذ بلغت جميع الهيئات المقدمة لخدمات الملاحة الجوية مستوى رفيعا من الامتثال التنظيمي.

وقد ادخلت الأمارات العربية المتحدة مؤخراً تحسينات جديدة، فأضافت الشرط التنظيمي الذي يقضي بحصول أي مقدم لخدمات الملاحة الجوية، تعاقدت معه من الباطن المنظمة المسؤولة عن تقديم خدمات الملاحة الجوية، على شهادة صالحة خاصة بمنظمة لتقديم خدمات الملاحة الجوية. ومع الاقرار بأن الشروط التي فُرضت على مقدمي خدمات الملاحة الجوية المسؤولين قد أدى إلى تعزيز الامتثال التنظيمي، الا انه برزت حالات لم تكن فيها المنظمة التي تم التعاقد معها من سيعزّز قدرة الدولة (ANSPs) الباطن ممتثلة، بصورة تامة وغير مباشرة، للتنظيمات. وان استحداث شروط ترخيص منظمات على النهوض بالامتثال التنظيمي الفعال.

الفرع الثاني

الملحق (١١) لاتفاقية شيكاغو

اولاً : خدمات الملاحة الجوية:

ان مراقبة الحركة الجوية غير معروفة تقريبا في ١٩٤٤. الا أن خدمات الحركة الجوية التي تتكون من مراقبة الحركة الجوية ومعلومات الطيران والتنبيه، تحتل اليوم مركزاً متصدرا بين التسهيلات الأرضية التي تكفل سلامة وكفاءة تشغيل الحركة الجوية في أنحاء العالم. ويقدم الملحق الحادي عشر لاتفاقية شيكاغو تعريفا لخدمات الحركة الجوية، كما يحدد القواعد القياسية والتوصيات العالمية التي تطبق لتوفير هذه الخدمات. المتجاورة التي تقدم فيها خدمات الحركة الجوية. (FIR'S) وينقسم الفضاء الجوي في العالم الى مجموعة من أقاليم معلومات الطيران وتغطي أقاليم معلومات الطيران في بعض الأحيان مناطق محيطية متسعة ذات كثافة منخفضة نسبيا من حيث الحركة الجوية، تقدم فيها خدمات معلومات الطيران والتنبيه فقط. غير أن أجزاء متسعة أخرى من أقاليم معلومات الطيران تشمل فضاء جويا مراقبا تقدم فيه خدمة مراقبة الحركة الجوية فضلاً عن خدمتي معلومات الطيران والتنبيه[١].

---

[١] د. ممدوح فرجاني عبدالحميد خطاب، النظام القانوني للاستشعار عن بعد من الفضاء الخارجي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، ١٩٩٣، ص ٥٢.

وما هو مبين في هذا الملحق، فان الغرض الرئيس من خدمات الحركة الجوية هو منع وقوع تصادم بين الطائرات، سواء كانت تسير على الأرض في منطقة المناورة، أم في حالة اقلاع أو هبوط أو الطيران أثناء الطريق، أو توجد في دائرة الانتظار بمطار المقصد. ويتناول هذا الملحق أيضا الوسائل المستخدمة للإسراع بوتيرة الحركة الجوية بطريقة منظمة والحفاظ على ذلك، ووسائل تقديم المشورة والمعلومات لتسيير الرحلات الجوية بسلامة وكفاءة، بالإضافة الى تقديم خدمة التنبيه في حالة استغاثة احدى الطائرات.

ولتحقيق هذه الأهداف، تطالب أحكام الايكاو بإنشاء مركز معلومات طيران ووحدات لمراقبة الحركة الجوية. وتتم جميع رحلات الطائرات اما وفقا لقواعد الطيران الآلي أو قواعد الطيران البصري. وفيما يتعلق بقواعد الطيران الآلي، تنتقل الطائرة من مساعد لاسلكي للملاحة الجوية الى مساعد آخر، أو تستعين بأجهزة الملاحة الموجودة على متنها والتي تمكّن الطيار من تحديد موقع الطائرة على الدوام.

ويمكن تطبيق قواعد الطيران الآلي في جميع الأحوال الجوية الا اذا كانت هذه الأحوال من القسوة بحيث يتعذر الطيران. أما فيما يتعلق بتطبيق قواعد الطيران البصري، فيجب أن تبقى الطائرة خارج السحاب وأن تعمل في أحوال جوية تسمح للطيار برؤية الطائرات الأخرى وتفادي الاصطدام بها.

ويحدد الفصل الثالث من الملحق أنواع الخدمات التي يجب تقديمها لهذا النوع من الرحلات. فعلى سبيل المثال، تزود الرحلات التي تتم وفقا لقواعد الطيران الآلي بخدمة مراقبة الحركة الجوية، عندما تشغل الطائرة في فضاء جوي مراقب. أما اذا كان التشغيل داخل فضاء جوي غير مراقب، فتقدم خدمة معلومات الطيران ما لديها من معلومات عن الحركة الجوية المعروفة، ويكون الطيار حينئذ مسؤولا عن تنظيم مسار الرحلة بحيث يتفادى الطائرات الأخرى.

ولا تقدم خدمة المراقبة عادة الى الرحلات التي تتم وفقا لقواعد الطيران البصري الا في بعض المناطق المعينة، وتفصل في هذه الحالة رحلات الطيران البصري عن رحلات الطيران الآلي، ولكن لا تفصل الطائرات التي تشغل وفقا لقواعد الطيران الآلي الا اذا طلبت ذلك بالتحديد السلطة المسؤولة عن مراقبة الحركة الجوية. ويجب مراعاة أن خدمات الحركة الجوية لا تقدم الى

جميع الطائرات. فاذا كانت احدى الطائرات تشغل آليا خارج الفضاء الجوي المراقب في منطقة لا يطلب فيها ايداع خطة طيران، فيجوز الا يكون لخدمات الحركة الجوية أي علم بالرحلة المعنية. تعتبر السلامة الجوية موضع الاهتمام الفائق للطيران المدني الدولي وتسهم ادارة الحركة الجوية بقسط أكبر في السلامة الجوية.

ويتضمن الملحق الحادي عشر اشتراطا مهما لأن تنفذ الدول برامج منهجية وملائمة لإدارة سلامة خدمات الحركة الجوية لضمان الحفاظ على السلامة في تقديم خدمات الحركة الجوية داخل المجالات الجوية والمطارات. وستكون نظم وبرامج ادارة السلامة بمثابة اسهام مهم في ضمان السلامة في الطيران المدني الدولي[١].

تتكون خدمة مراقبة الحركة الجوية من تصريحات ومعلومات صادرة عن وحدات مراقبة الحركة الجوية لتحقيق فصل طولي أو رأسي أو جانبي بين الطائرات، وفقا لأحكام الفصل الثالث من الملحق الحادي عشر. ويتناول هذا الفصل أيضا محتوى التصريحات، وتنسيقها فيما بين وحدات مراقبة الحركة الجوية، وتنسيق تحويل مسؤولية المراقبة مع انتقال الرحلة من منطقة تابعة لمراقبة احدى الوحدات الى منطقة أخرى. ويقتضي التحويل المنظم ألا تكون الطائرة تحت مراقبة أكثر من وحدة لمراقبة الحركة الجوية في أي وقت.وقد تواجه أحيانا وحدات مراقبة الحركة الجوية طلبات تفوق امكانيات احدى المناطق أو الأمان، مثلما يحدث في المطارات المزدحمة أثناء فترات الذروة. ويطلب الملحق الحادي عشر من وحدات مراقبة الحركة الجوية في هذا الصدد أن تفرض قيودا على حجم الحركة عند اللزوم، وذلك لتجنب تعرض الطائرات المحلقة للتأخير لفترات طويلة.ويحدد الملحق الحادي عشر أيضا متطلبات التنسيق بين نشاطات الوحدات المعنية بمراقبة الحركة المدنية وبين السلطات العسكرية أو وكالات أخرى تكون مسؤولة عن نشاطات تؤثر على رحلات الطائرات المدنية. ويتم اخطار الوحدات العسكرية بخطط الطيران لرحلات الطائرات المدنية والبيانات الأخرى المتعلقة بهذه الرحلات، وذلك للمساعدة في تحديد هوية أية طائرة تقترب من منطقة محظورة أو تدخل فيها.

---

[١] د. سموحي فوق العادة، القانون الدولي العام، مطبعة الانشاء، دمشق، ١٩٦٠، ٣٧٥.

تقدم خدمة معلومات الطيران الى الطائرات العاملة في فضاء جوي مراقب، والطائرات الأخرى التي تعلم بها وحدات خدمة الحركة الجوية. وتشمل هذه الخدمات معلومات عن الأحوال الجوية المهمة، وعن التغييرات في صلاحية مساعدات الملاحة الجوية، وفي حالة المطارات والتسهيلات ذات الصلة، فضلا عن أية معلومات أخرى قد تؤثر على السلامة. وفضلاً عن ذلك، تحصل رحلات الطيران الآلي على معلومات عن الأحوال الجوية بمطار المنشأ ومطار المقصد والمطارات البديلة، وتوجه تحذيرات من خطر التصادم الى الطائرات العاملة خارج المناطق المراقبة وخارج نطاقات المراقبة، وعن الطيران فوق الماء، كما تقدم المعلومات المتوافرة عن السفن الموجودة فوق سطح البحر. وتحصل أيضا رحلات الطيران البصري على معلومات عن الأحوال الجوية التي قد تجعل الطيران البصري غير عملي. وفضلاً عن ذلك، يحتوي الملحق الحادي عشر على مواصفات بشأن اذاعات خدمة معلومات الطيران المتعلقة(ATIS). بما في ذلك اذاعات الخدمة الآلية لمعلومات المنطقة النهائية، (OFIS) بالعمليات[١].

يتناول الفصل الخامس من الملحق الحادي عشر خدمة التنبيه التي تقوم بما يلزم لتنبيه مركز تنسيق الانقاذ عندما يعتقد أو يعلم أن طائرة في حالة طوارئ، أو عندما لا تتصل أو لا تصل الطائرة المعنية في موعدها، أو عندما تصل معلومات تفيد بأن هبوطا اضطراريا قد تم بالفعل أو على وشك أن يتم.. وتقدم خدمة التنبيه أيضا تلقائيا لجميع الطائرات التي تحصل على خدمة مراقبة الحركة الجوية، ولجميع الطائرات – بقدر الامكان – التي أودع ملاحوها خطة طيران، أو المعروف وجودها في الجو لخدمات الحركة الجوية بطريقة أخرى. كما تقدم هذه الخدمة للطائرات التي يعلم، أو يعتقد بأنها في حالة تعرّض لتدخل غير مشروع. وتؤدي خدمة التنبيه الى تحريك جميع الهيئات المختصة المعنية بالإنقاذ والطوارئ التي يمكنها تقديم المساعدة عندما وأينما تكون مطلوبة[٢].

وتناولنا من الملحق متطلبات خدمة الحركة الجوية من حيث الاتصالات جو – أرض والاتصالات بين وحدات خدمة الحركة الجوية، وبين تلك الوحدات والجهات الأخرى الأساسية. كما

---

[١] د. محمد محمد عبدالله العاصي، دور التشريعات الدولية في توفير الحماية اللازمة لسلامة النقل الجوي، ط١، المركز العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ص٢٠١٩.

[٢] أ. د محمد فريد العريني، مصدر سابق، ص٢٠٧.

أن هذه الفصول تحدد المعلومات المطلوب تقديمها لكل فئة من وحدات خدمات الحركة الجوية. فينبغي أن تمكّن الاتصالات جو – أرض من اجراء اتصال مباشر وسريع ومستمر وخال من التشويش بالهاتف اللاسلكي الثنائي كلما أمكن ذلك، بينما تمكن الاتصالات بين وحدات خدمة الحركة الجوية من تبادل الرسائل المطبوعة، أو الاتصال الصوتي المباشر بين مراقبي الحركة الجوية في حالة الاتصالات المعدة بين وحدات مراقبة الحركة الجوية. ونظرا الى أهمية المعلومات المنقولة على القنوات اللاسلكية جو – أرض والمعلومات الواردة من الوحدات والهيئات الأخرى، يوصي الملحق الحادي عشر بتسجيل هذه الاتصالات.

وتوضح اضافة للملحق المبادئ الخاصة بتعريف الطرق المزودة بخدمات الحركة الجوية بحيث يتمكن الطيارون والعاملون في مجال خدمة الحركة الجوية من تحديد أي طريق بدون خطأ ودون الحاجة الى الرجوع الى مراجع جغرافية. وتبين اضافة أخرى للملحق المتطلبات الخاصة بعلامات التمييز التي تستخدم للنقاط المهمة، سواء أكانت هذه النقاط مزودة أم غير مزودة بمساعد لاسلكي للملاحة الجوية.

ويحتوي أيضا الملحق الحادي عشر على مجموعة من الاضافات التي تتضمن مواد ارشادية بشأن مواضيع مختلفة مثل تنظيم الفضاء الجوي، وحاجة خدمة الحركة الجوية الى قنوات اتصال جو – أرض، ووضع وتسمية الطرق الموحدة المستعملة للمغادرة والوصول.

يعد التخطيط للطوارئ مسؤولية مهمة لجميع الدول التي تقدم خدمات الملاحة الجوية. وتحتوي اضافة للملحق الحادي عشر على ارشادات موجزة لمساعدة الدول في اتخاذ الاجراءات اللازمة لانسياب الحركة الجوية الدولية بسلامة وانتظام في حالة حدوث اضطرابات في خدمات الحركة الجوية والخدمات المساندة المتصلة بها وفي الابقاء على الطرق الجوية العالمية الكبرى مفتوحة في حالة حدوث اضطرابات.

قد تكون السماء بغير حدود غير أن الحركة الجوية لا تعترف بذلك فكلما ازداد عدد الطائرات التي تملأ الطرق الجوية المزدحمة، وكلما تطورت المفاهيم والاجراءات والمعدات والقواعد المتعلقة بمراقبة الحركة الجوية، كلما تطورت أحكام هذا الملحق.

ثانياً : خدمات معلومات الطيران (AIS) [١]:

تلعب خدمة معلومات الطيران دورا مساندا من أهم الأدوار بالنسبة الى الطيران المدني الدولي، وأقلها لمعانا. ويتمثل هدف خدمة معلومات الطيران في ضمان انسياب المعلومات الضروري لسلامة الملاحة الجوية الدولية وانتظامها وكفاءتها.

يحدد الملحق الخامس عشر الكيفية التي تقوم بها خدمة معلومات الطيران بتلقي، أو اصدار معلومات على بيانات الطيران المحددة وترتيبها أو تجميعها وتحريرها واعداد نماذجها ونشره اوتخزينها وتوزيعها، والغرض من ذلك هو سد الحاجة للتوحيد والاتساق في تقديم معلومات، وبيانات الطيران المطلوبة من أجل الاستخدام التشغيلي من جانب الطيران المدني الدولي.وقد اعتمد مجلس الايكاو القواعد القياسية والتوصيات الأصلية لهذا الملحق أول مرة في ١٩٥٣ ويرجع أصل الملحق ذاته الى نص المادة (٣٧) من اتفاقية شيكاغو. ووضعت لجنة الملاحة الجوية للايكاو المتطلبات الأولى للملحق الخامس عشر على أثر توصيات صادرة عن اجتماعات اقليمية للملاحة الجوية، وفي (١٩٤٧) نشرت هذه المتطلبات بترخيص من المجلس على هيئة اجراءات تتعلق بالإعلانات الدولية للطيارين.

وأدى تعبير "الاعلانات الدولية للطيارين" الى وضع المختصر "نوتام"، المشتق من تعبير باللغة الانجليزية معناه "اعلانات للطيارين."

وفي ١٩٤٩ بحث اجتماع خاص بشأن النوتام الاجراءات المشار اليها أعلاه، واقترح ادخال تعديلات عليها. وعلى أثر ذلك تم نشرها تحت عنوان "اجراءات خدمات الملاحة الجوية " وطبقت في ١٩٥١وأدخل على مضى السنين ٣٣ تعديلا على الملحق الخامس عشر لمواكبة التغييرات السريعة الناجمة عن السفر بطريق الجو والمرتبطة بتكنولوجيا المعلومات. وفي السنوات القليلة الماضية جاءت تعديلات الملحق الخامس عشر انعكاسا لازدياد الحاجة لأن تقدم في الوقت المناسب معلومات/بيانات الطيران وبيانات المعالم الطبيعية الجيدة اذ أنها أصبحت من العناصر ذات الأهمية الحاسمة لنظم الملاحة المعتمدة على البيانات والمحمولة على متن الطائرة. ويتضمن الملحق الآن

---

[١] طارق عبد الحافظ سعيد، مصدر سابق، ص١٠١.

العديد من الأحكام الهادفة لمنع تقديم معلومات، وبيانات الطيران المحرفة أو الخاطئة التي من المحتمل أن تؤثر على سلامة الملاحة الجوية[١].

ويجب أن تتوافر لمشغل أي طراز من الطائرات، سواء أكانت طائرة صغيرة خاصة أم طائرة نقل كبيرة، مجموعة متنوعة من المعلومات بشأن تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية التي قد يتوقع استخدامها. فعلى سبيل المثال، يجب أن يعرف المشغل الأنظمة المتعلقة بدخول وعبور المجال الجوي لكل دولة ستجرى فيها عمليات، وأن يعرف ما يتوافر من المطارات ومطارات طائرات الهليكوبتر والمساعدات الملاحية وخدمات الأرصاد الجوية وخدمات الاتصالات وخدمات الحركة الجوية والاجراءات والأنظمة المتعلقة بها. ويجب أيضا ابلاغ المشغل، وغالبا ما يتم ذلك بمهلة قصيرة جدا، بأي تغيير يؤثر على تشغيل هذه التجهيزات وتقديم هذه الخدمات ويجب أن يعرف أي قيود، أو مخاطر في المجال الجوي من المحتمل أن تؤثر على الرحلات الجوية. وفي حين يمكن في كل الأوقات تقريبا تقديم هذه المعلومات قبل الاقلاع الا أنها يجب، في بعض الحالات، تقديمها خلال الطيران.

تتمثل الفلسفة التي يقوم عليها الملحق الخامس عشر، المنبثق عن المادة (٢٨) من اتفاقية الطيران المدني الدولي، في أن كل دولة مسؤولة عن أن توفر للجهات المعنية بالطيران المدني أية معلومات ملائمة، أو مطلوبة لتشغيل الطائرات العاملة في الطيران المدني الدولي داخل اقليمها، وفي المناطق خارج اقليمها التي تكون فيها الدولة مسؤولة عن مراقبة الحركة الجوية أو لديها مسؤوليات أخرى.قد تتفاوت المعلومات التي تعالجها خدمة معلومات الطيران تفاوتا كبيراً من حيث مدة سريانها. وعلى سبيل المثال، قد تظل المعلومات المتعلقة بالمطارات وتجهيزاتها سارية لسنوات عديدة بينما لا تسري التغييرات في توافر تلك التجهيزات (بسبب البناء أو الاصلاح مثلا) الا لفترة قصيرة نسبيا. وقد تكون المعلومات سارية لوقت قصير بحيث يكون أياما أو ساعات.

من الجائز أن يتفاوت أيضا مدى الاستعجال الذي تتسم به المعلومات، وذلك نطاق تطبيقها من حيث عدد المتأثرين بذلك من المشغلين أو أنواع العمليات. ويمكن أن تكون المعلومات مطولة أو موجزة أو أن تتضمن رسوما بيانية. لذلك، يتم التعامل مع معلومات الطيران بطريقة مختلفة

---

[١] د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص١٠٩.

تتوقف على مدى استعجالها وأهميتها التشغيلية ونطاقها وحجمها وطول الوقت الذي ستظل خلاله سارية وملائمة للمنتفعين[١]. وينص الملحق الخامس عشر على أن تنشر معلومات الطيران مجموعة متكاملة من معلومات بما في ذلك خدمة التعديل، والاضافات لدليل الطيران والاعلان، (AIP) الطيران. وهي تتكون من العناصر التالية : دليل الطيران والقوائم المرجعية وقائمة الاعلانات (AIC) ونشرات معلومات الطيران (PIB) ونشرات معلومات قبل الطيران (NOTAM) للطيارين السارية. ويستخدم العنصر لتوزيع أنواع محددة من معلومات الطيران.

أما المعلومات المتعلقة بالتغييرات في التجهيزات أو الخدمات أو الاجراءات فهي تتطلب، في معظم الحالات، ادخال تعديلات على أدلة عمليات شركات الطيران، أو الوثائق وقواعد البيانات الأخرى الصادرة عن مختلف الجهات العاملة في مجال الطيران. وعادة ما تعمل المؤسسات المسؤولة عن الاحتفاظ بهذه المطبوعات طبقا لبرنامج انتاج موضوع سلفا. واذا نشرت معلومات الطيران بلا تمييز وبمواعيد سريان متنوعة، لتعذر تحديث الأدلة والوثائق وقواعد البيانات الأخرى بانتظام. ونظرا لأنه يمكن توقع التغييرات للتجهيزات والخدمات تنظيم معلومات الطيران ومراقبتها، (يتطلب أن تسري (AIRAC)) والاجراءات، ينص الملحق الخامس عشر على اتباع نظام مقرر، يسمى التغييرات المهمة وأن توزع المعلومات وفقا لجدول زمني محدد مسبقا لمواعيد السريان، ما لم يصبح هذا الاجراء غير عملي بالنظر الى اعتبارات تشغيلية.

ينص الملحق الخامس عشر أيضا على أنه يجب توفير معلومات قبل الطيران في كل مطار طائرات أو كل مطار هليكوبتر يستخدم عادة للعمليات الدولية ويحدد محتوى معلومات الطيران التي يتم توفيرها لأغراض التخطيط قبل الطيران وعلى متطلبات لتقديم تلك المعلومات عن طريق النظم الآلية لمعلومات الطيران. وفضلاً عن ذلك، هناك متطلبات لضمان نقل معلومات بعد الطيران المهمة المقدمة من طواقم قيادة الطائرات – مثل وجود خطر من الطيور– الى خدمة معلومات الطيران من أجل توزيعها حسب ما تقتضيه الظروف.

حدث تغيير كبير في الحاجة الى معلومات، وبيانات الطيران، وفي دورها، وأهميتها مع تطو ر نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع، وادارة، ونظم الملاحة القائمة على (RNP) والأداء

---

[١] عبد رزيج اسود، النظام القانوني لعقد امتياز المرفق العام وتطبيقاته في العراق، رسالة ماجستير، كلية القانون، الجامعة المسنصترية، ٢٠٠٨، ص١٨٥.

الملاحي المطلوب (RNAV) وأدى تنفيذ الملاحة المنطقية.(CNS/ATM) الحركة الجوية الكمبيوتر والمحمولة على متن الطائرة الى متطلبات صارمة لجودة معلومات، وبيانات الطيران وبيانات التضاريس : الدقة والوضوح، والموثوقية, يتضح اعتماد المنتفعين على جودة بعض معلومات، وبيانات الطيران من الفقرة (٣/ ٨ أ) التي نصت، عند وصفها للبيانات الحرجة، على ما يلي: "يوجد احتمال قوي أنه عند استخدام البيانات الحرجة المحرفة سيؤدي ذلك الى تعرض استمرار طيران الطائرة، وهبوطها بسلام لخطر بالغ مع احتمال وقوع كارثة" ونظرا لأنه من المحتمل أن المعلومات، والبيانات المحرفة أو الخاطئة يمكن أن تؤثر على سلامة الملاحة الجوية بسبب اعتماد العديد من النظم المحمولة على متن الطائرة والنظم الأرضية عليها، فلا بد من أن تضمن الدولة أن المنتفعين من صناعة الطيران، وخدمات الحركة الجوية الخ. يتلقون معلومات، وبيانات الطيران الجيدة في الوقت المناسب للفترة المعتزم فيها استخدامها. لتحقيق هذا، ولبيان جودة المعلومات، والبيانات المطلوبة للمنتفعين، ينص الملحق الخامس عشر على أنه يجب على الدول انشاء نظام للجودة، ووضع اجراءات لإدارة الجودة في جميع مراحل عملية (تلقي، أو اصدار، أو ترتيب، أو تجميع، أو تحرير، أو اعداد نماذج، أو نشر، أو تخزين، أو توزيع) معلومات، وبيانات الطيران. ويجب أن يكون نظام الجودة موثقا وقابلا للايضاح بالنسبة لكل مرحلة وظيفة، بما يضمن وجود الهيكل التنظيمي والاجراءات والعمليات والموارد بغية كشف ومعالجة أي حالات شذوذ في المعلومات، والبيانات خلال مراحل الانتاج، والصيانة والاستخدام التشغيلي. ومن الجوانب الواضحة لمثل هذا النظام لإدارة الجودة امكان تتبع جميع المعلومات، البيانات من أية نقطة، والعودة من خلال العمليات السابقة الى أصلها[١].

مع أن تقديم خدمة معلومات الطيران والابقاء عليها لا يعتبران من أهم أنشطة الطيران المدني الدولي والحقيقة أن تعقد أجهزة الملاحة المحمولة على متن الطائرة التي تعتمد على البيانات وتقدم معلومات خدمة معلومات الطيران قد يكون واضحا للمنتفع، ولكن بدون هذه الخدمة لا يعرف الطيار ما قد يصادفه أثناء الرحلة الجوية.

---

[١] رياض السندي المسؤولية الدولية عن انشطة الفضاء الخارجي، دهوك، ١٩٩٨، ص٣٠.

المطلب الثاني

شروط التفويض

ان التطور الحاصل في المجال الجوي قد وضع على الدولة الكثير من الالتزامات، والمتطلبات بحيث اصبحت مسؤولة عن جميع مجريات الامور المتعلقة في مجالها الجوي، وعليها تقديم افضل الخدمات بما يتلاءم وتيسير مرافق المجال الجوي، وهذا يتطلب اعمال مهمة كالتخطيط طويل المدى، والتطوير التنظيمي لهذا المجال، والنشاطات الاخرى، وان عدم القدرة على ذلك يؤدي الى تأخير انجاز مرافق المجال الجوي بما ينسجم، ومراحل التطور الاخيرة التي شهدها العالم مما دفع بعض الدول الى تفويض تقديم هذه الخدمات الى دولة، أو وكالة بشروط، وبحدود تضعها في وثيقة التفويض، وعلى المفوض له الالتزام بها، وكل ذلك بما ينسجم، والرؤية العالمية لمنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية، والخاصة بمستقبل خدمات الملاحة الجوية التي تقر بأن السيادة تظل مبدأ اساسياً، وسارياً، وشرعياً، والرأي القائل بأن تقديم خدمات الملاحة الجوية عبر الحدود لا يتعارض مع مفهوم السيادة إذا كان بشروط وبحدود معينة، وبأشراف ومتابعة، ومراقبة الدولة المفوضة، رايً مرجوحاً وبناءً على ما تقدم سيتم تقسيم هذا المطلب على فرعين الفرع الاول ان يكون التفويض الى دولة، أو وكالة مناسبة، والفرع الثاني ان يكون محدداً.

الفرع الاول

ان يكون التفويض الى دولة، أو وكالة مناسبة

لقد وجد تفويض خدمات الملاحة الجوية للتخفيف من العبء الملقى على عاتق الدولة الغير قادرة على تأمين هذه الخدمات، وذلك لإتاحة الفرصة امام الدولة، أو الوكالة، أو الشركة لتقديم افضل الخدمات في المجال الجوي تتلاءم، وتوصيات منظمة الايكاو وتشترط ان يكون التفويض الى دولة، أو وكالة قادرة على ذلك بالشروط التالية[١]:

١- ان تتحمل الجهة التي يتم تفويض تقديم الخدمات الجوية لها المسؤولية في كل ما يخص ذلك المجال.

---

(1) N. Mateesco Matt : Trate de droit aerien _ aeronautique. Paris. 1980.

٢- يجب ان يكون التفويض الى جهة ذات قدرات، وخبرات في المجال الجوي.

٣- يجب ان يكون التفويض مبني على خطة متكاملة، وواضحة تبين واجبات، ومسؤوليات المفوض، والمفوض له.

٤- استمرار المراقبة والاشراف من قبل الدولة المفوضة على اعمال المفوض له سواءً كانت دولة، أم وكالة.

٥- ان تكون الدولة أو الوكالة قادرة على ممارستها، وتتوفر لها الدراية الفنية بالعمل الذي تفوض به، وهو خدمات الملاحة الجوية.

٦- ان تكون الدولة أو الوكالة المفوض لها موضع ثقة من الدولة المفوضة لانها تتحمل المسؤولية كاملة لتقديم خدمات الملاحة الجوية بما ينسجم والمعايير العالمية.

٧- لابد ان تكون الدولة المفوضة باتصال دائم مع الدولة أو الوكالة المفوض اليها والاشراف، والمتابعة المستمرة على تنفيذ ما فوض به.

٨- ينبغي ان تتوافر القدرات القيادية، والقوة المناسبة لدى المفوض له لإدارة وتقديم خدمات المجال الجوي. بما فيها الاتصالات، وتثبيت الرموز، والعلامات، والاشارات، والاضاءات، وغيرها من اساليب وقواعد العمل.

٩- يجب ان تساعد عملية التفويض على تحقيق اهداف الدولة المفوضة من حيث امن، وسلامة مجالها الجوي.

١٠- ان يكون هناك أهمية للتفويض لضمان بلوغ الاهداف بكفاءة، وفعالية.

١١- أن تساعد الدولة المفوضة الدولة أو الوكالة المفوض لها لضمان صحة استخدام مرافق المجال الجوي بما ينسجم، وعدم المساس بسيادة الدولة المفوضة.

١٢- يشترط في التفويض ان يكون هناك انجاز اكثر في خدمة الملاحة الجوية، ومرافقها من دون قلق، أو خوف.

١٣- يحقق التفويض اكبر عائدة ربحية للدولة المفوضة بسرعة اداء عمل، وبمرونة عالية.

١٤- عند تفويض المسؤولية الوظيفية لتقديم الخدمات الجوية الى دولة أو وكالة تحتفظ الدولة المفوضة بمسؤولية متبقية بموجب المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو السالفة الذكر مع ذلك تكون المسؤولية محددة بالالتزام بضمان تنظيم نشاط تقديم الخدمة تنظيماً مناسبا، واعتماد مقدم الخدمة بالشكل المناسب وأن يتم ممارسة إشراف كافٍ، وفعال.

الفرع الثاني

ان يكون محدداً

ان العمل على ارساء معايير السلامة والكفاءة التشغيلية، ومراقبة الامتثال، والتوافق من خلال الاجراءات الأشرافية وقياس الاداء استناداً الى معايير السلامة والكفاءة التشغيلية، وفعالية التكاليف، والمعايير البيئية، وادخال حوافز لتحسين الاداء بعدد من الطرق المختلفة، وامكان ارساء معايير الأداء الكلية المتعلقة بالسلامة، والكفاءة البيئية فضلاً عن ذلك نجد ان ترتيبات التفويض المستندة الى اتفاقيات مستوى الخدمة (SLAs) التعاقدية محددة المدة التي تشمل اهدافاً ومؤشرات رئيسة(KPIs) واضحة تشكل حافزاً قوياً للأداء.

ان التفويض هو اجراء مؤقت ومن ثم لابد من تحديد المدة الزمنية التي تفوض فيها الدولة، أو الوكالة، أو الشركة لادارة، او تقديم خدمات المرافق العامة للمجال الجوي، ولا يمكن نقل السلطة للمفوض له بتفويض من يشاء من دون الرجوع الى الدولة المفوضة لأن ذلك مساس بالسيادة.

ان تفويض مسؤولية تقديم خدمات الملاحة الجوية ومرافق المجال الجوي يجب ان يكون محدداً من حيث مدى السلطة، ومجالات استخدامها فليس للتفويض في هذا المجال ان يكون مفتوحاً بلا قيد أو حد وبالتالي ان يكون محدداً بالمجالات، والقواعد التي نصت عليها وثيقة التفويض[١].

ان تخصص الدولة، أو الوكالة، أو الشركة المفوض اليها، وامكانياتها وخبراتها يعد من الامور المهمة في تحديد مسؤوليتها وفق هذه القدرات. وتحدد واجباتها، وتكون مسؤولة عن كل خلل، أو تقصير في ادائها.

ان تحديد التفويض يحفظ امن وسيادة الدولة امام المجتمع الدولي، وبالأخص الدولة، أو الوكالة المفوض لها.

ان اهم ما يتم تحديده في تفويض المجال الجوي وتقديم الخدمات فيه هو :

١- الواجبات : وهو العنصر الاول من عناصر التفويض، ويعني ان تفويض تقديم الخدمات في المجال الجوي الى الجهة المفوض لها ان تقوم بواجبات معينة وان تجاوز هذه الواجبات يعد

---

[١] د. سمير صالح، المبادئ الاساسية في قانون الملاحة، ج١، بيروت، ١٩٦٦، ص٦.

مخالفة لشروط التفويض وهو التحديد، وهذه الواجبات لها صور متعددة، قد يكون صورة نشاط لبناء وتأهيل مرفق جوي، أو تقديم نتائج، واهداف على المفوض له تحقيقها.

٢- الصلاحيات : وهو حق اتخاذ القرار في توجيه اعمال الاخرين، والحق في اصدار التعليمات، وهنا يجب ان يتم تفويض الصلاحيات اللازمة بما ينسجم وادارة وتقديم خدمات المجال الجوي، وعلى المفوض له عدم تجاوز هذه الصلاحيات من دون الرجوع الى الدولة المفوضة.

ان الملحق (١١) باتفاقية شيكاغو يقتضي من كل دولة متعاقدة ان تحدد اجزاء الفضاء الجوي فوق اقليمها التي تقدم اليها خدمات الملاحة الجوية، وان تتخذ بعد ذلك التدابير اللازمة لإنشاء هذه الخدمات، وتقديمها. وحيث ان الملحق ينص ايضاً على انه يجوز لكل دولة متعاقدة ان تنيب مسؤوليتها عن تقديم خدمات الحركة الجوية فوق اقليمها الى دولة أخرى باتفاق ثنائي، ويجوز للدولة المفوضة والدولة المفوض لها ان تنهيا اتفاق التفويض في اي وقت.

ان اجزاء المجال الجوي التي توجد فوق اعالي البحار، وتقدم اليها خدمات الحركة الجوية يجب ان تحدد باتفاقيات إقليمية للملاحة الجوية يوافق عليها مجلس الايكاو عادة على مشورة من اجتماعات الملاحة الجوية الاقليمية.

ان حدود المجالات الجوية التي تقدم اليها خدمات الحركة الجوية، سواء كانت فوق اراضي الدولة، أم فوق أعالي البحار، تقرر على اساس الاعتبارات الفنية، والتشغيلية لتأمين السلامة، وتحقيق اقصى درجة من الكفاءة، والاقتصاد لمقدمي تلك الخدمات، وللمنتفعين بها. ولا ينبغي تقسيم المجال الجوي المخصص لخدمات الحركة الجوية لأغراض غير الأغراض الفنية، أو التشغيلية، أو الأغراض المرتبطة بالسلامة، والكفاءة، وعندما تقضي الحاجة بتوسيع المجالات الجوية التي تقدم اليها خدمات الحركة الجوية لتشمل اراضي دولتين، أو اكثر، أو اجزاء منها ينبغي الاتفاق على ذلك بين الدول المعنية. وعلى الدولة التي تقدم خدمات الحركة الجوية الى المجال الجوي فوق اراضي الدولة المفوضة ان تتولى هذا التقديم وفقاً لما تقتضيه الدولة المفوضة، ويجب عليها ان تنشئ وتحدد التجهيزات، والخدمات التي يتفق الطرفان على انها ضرورية للدولة المفوضة[١].

يقتصر تفويض المسؤولية من اية دولة الى اخرى، ويقتصر كل اسناد للمسؤولية فوق أعالي البحار على المهام الفنية، والتشغيلية المتعلقة بسلامة وانتظام الحركة الجوية في المجال الجوي المعني، وان كل دولة متعاقدة تفوض مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية الى المجال

---

[١] محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام، القانون الجوي، ج٧، مكتبة زين الحقوقية، بيروت، ٢٠٢١، ص٢٩.

الجوي فوق اقليمها الى دولة أخرى انما تفعل ذلك من دون اخلال بسيادتها. ان موافقة مجلس الايكاو على اتفاقات الملاحة الجوية الأقليمية التي تسند الى اية دولة تقدم خدمات الملاحة الجوية في المجال الجوي فوق أعالي البحار لا تعني الاعتراف بسيادة تلك الدولة على ذلك المجال كما اسلفنا سابقاً ايضاً في نطاق تفويض التفويض[١].

[١] د عصام محمد احمد زناتي، القانون الدولي للفضاء الخارجي، دار النهضة العربية، القاهرة، ص٣٤.

الخاتمة

الخاتمة

بعد ان من الله علينا بحسن توفيقه بختام رسالتنا الموسومة (تفويض السيادة في المجال الجوي) سنورد أهم ما جاء بها من نتائج وتوصيات :

أولاً : الاستنتاجات :

١- نتائج سيادة الدولة على مجالها الجوي :

أ. ان من حق الدولة ان تحدد مناطق محرمة على الطيران الاجنبي.

ب. حق الدولة في غلق اجوائها الوطنية اثناء الحالات الاستثنائية.

ج. استئثار الشركات الوطنية بالملاحة الجوية الداخلية.

د. من حق الدولة تحديد قواعد الجو الواجبة التطبيق في مجالها الجوي.

ه. ان من حق الدولة تفتيش الطائرات والمسافرين والزامهم باحترام قوانين دولة المطار.

٢- نتائج تفويض السيادة في المجال الجوي:

أ. يمكن تفويض المسؤولية المتعلقة بأداء الواجبات، والمسؤوليات الوظيفية مثل تقديم خدمات الملاحة الجوية.

ب. يعد تفويض تقديم خدمات الملاحة الجوية من اعمال السيادة.

ج. ينبغي النظر الى السيادة بوصفها عاملاً مساعداً، وليس عائقاً، في اجراء التغييرات الضرورية من اجل الوصول الى ادارة اكثر فعالية لنظام الملاحة الجوية العالمي.

د. من الممكن ان تساهم السيادة، عند استخدامها بطريقة بناءة في تحفيز التحسينات الضرورية بشكل استباقي في اداء إدارة الحركة الجوية عالمياً، وأقليمياً.

ه. ان الفهم الاكثر نضجاً لمفهوم السيادة ينبغي تعزيزه على نحو فعال من جانب أصحاب المصالح في صناعة الطيران.

و. لا يعد التفويض الى دولة أو وكالة أو منظمة اجنبية تنازلاً عن السيادة، اذ لا تتأثر الاختصاصات السيادية.

ز. يتطلب تفويض تقديم خدمات الملاحة الجوية ضمان المراقبة الدائمة للمجال الجوي الوطني لأغراض تتعلق بالأمن القومي.

ح. ان الدولة التي تفوض مسؤولية تقديم خدمات المجال الجوي تحفظ حقها في سحب التفويض في اي وقت بأثر فوري في حالة وقوع ازمة أو تهديد خطير على الامن القومي.

ثانياً: الاقتراحات :

١- على الدول أن تضبط تشريعاتها بما ينسجم وسلامة وامن المجال الجوي.

٢- لضمان استقرار الملاحة الجوية يتوجب على الدول ان تدرك ان سيادتها على مجالها الجوي هي سيادة نسبية ومن حق الدول استخدام ذلك المجال بما لا يهدد امنها القومي.

٣- الاعتراف بأن الدولة يمكنها اختيار تفويض مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية فوق أراضيها، وانها ستفعل ذلك من دون الانتقاص من سيادتها.

٤- حث وتشجيع الدول على ممارسة سيادتها على المجال الجوي فوق أراضيها بطريقة استباقية عن طريق تفويض مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية الى ترتيبات تعاونية اكثر فعالية عبر الحدود وبالتالي انها ستنتج عنها تحسينات ملموسة في أداء إدارة الحركة الجوية.

٥- مطالبة الدول بالتعاون مع كل أصحاب المصالح المعنيين في صناعة الطيران لتعزيز فهم أكثر نضجاً لمفهوم السيادة على نحو فعال على المستوى السياسي.

المصادر والمراجع

المصادر

القرآن الكريم

أولاً : الكتب

١- د. إبراهيم أحمد شلبي، أصول التنظيم الدولي، النظرية العامة والمنظمات الدولية، مصر، الدار الجامعية، ١٩٨٥.

٢- د. ابراهيم العاني القانون الدولي العام، ط١، مصر، دار الفكر العربي، ١٩٩٠.

٣- د. ابراهيم شحاتة، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، السنة السابعة، ع ٢، ١٩٦٥.

٤- د. إبراهيم عبد العزيز شيحا. ود. محمد رفعت عبد الوهاب، النظم السياسية والقانون الدستوري، مطبعة الفتح، الإسكندرية، ٢٠٠١.

٥- د. إبراهيم محمد العناني، القانون الدوليّ العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤-٢٠٠٥.

٦- د. ابو زيد رضوان، الوجيز في القانون الجوي- قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٦٥.

٧- د. أحمد اسكندري، د. محمد ناصر ابو غزالة، القانون الدولي العام، ج٣، المجال الوطني، مصر ١٩٩٨.

٨- احمد سلامة بدر، الاختصاص التشريعي لرئيس الدولة في النظام البرلماني – دراسة مقارنة ، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، مصر، ٢٠٠٣.

٩- د. أحمد سرحال، قانون العلاقات الدولية، ط٢، بيروت، ١٩٩٣.

١٠- ارنست نيست' القانون الدولي العام، ط١، ج١، ١٩١٢.

١١- اوليفيه دوهاميل وايف، المعجم الدستوري، ترجمة منصور القاضي، ط١، من منشورات المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، ١٩٥٧..

١٢- بطرس بطرس غالي ود. محمود خيري عيسى، المدخل في علم السياسة، ط٥، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، ١٩٧٦.

١٣- د. بن رقوش، جمعان رشيد، أمن الطيران المدني، دار جامعة نايف للنشر، المملكة العربية السعودية، ٢٠١٦.

١٤- د. بوبوش محمد، اثر التحولات الدولية الراهنة على مفهوم السيادة، جامعة محمد الخامس، الرباط، ٢٠٠٥.

١٥- د. بول روتيه، التنظيمات الدولية، ترجمة أحمد رضا، دار المعرفة، مصر، ١٩٧٨.

١٦- د. ثامر كامل الخزرجي، العلاقات السياسية الدولية واستراتيجية إدارة الأزمات،، دار مجدلاوي للنشر والتوزيع، الاردن، ٢٠٠٥.

١٧- د. ثروت بدوي، النظم السياسية، ج١، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٤.

١٨- د. ثروت عبد الهادي الجواهري، مدى ضرورة السلطات الاستثنائية في جمهورية مصر العربية والرقابة عليها، دراسة مقارنة بالقانون الدستوري الفرنسي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥.

١٩- جامع المعاني، معنى التفويض.

٢٠- د. جمال الدين العطيفي، القانون الدولي العام، دار النشر للجامعات المصرية، د م، د. ت.

٢١- د. جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، المدخل والمصادر - المجال الوطني للدولة، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠١٠.

٢٢- د. جورج فيدل، بير دلفولفية، القانون الإداري، ترجمة، منصور القاضي، ج١، ط١، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، ٢٠٠١.

٢٣- د. جير هارد فان غلان، المدخل إلى القانون الدولي العام، ج٢: القانون بين الأمم، تعريب: وفيق زهدي، دار الآفاق الجديدة، بيروت ، ١٩٧٠.

٢٤- د. حازم صادق، سلطة رئيس الدولة بين النظامين البرلماني والرئاسي، دار النهضة العربية، من دون مكان طبع، ٢٠٠٩.

٢٥- د. حامد سلطان، القانون الدولي وقت السلم، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٦.

٢٦- د. حسان شفيق العاني، دستور الجمهورية الخامسة الفرنسية، نشأته وتفاصيله ومستقبله للحريات العامة، بغداد، ٢٠٠٥.

٢٧- د. حسن الجلبي، القانون الدولي العام- اصول القانون الدولي العام، مطبعة شفيق، بغداد، ١٩٦٤.

٢٨- د. حسين بن ابي العز الهمداني، النظام الفريد، ج١، مكتبة دار الزمان، المدينة المنورة، ٢٠٠٦.

٢٩- د. حمد الله محمد حمد الله، الافكار والقواعد الاساسية، عقد النقل الجوي الداخلي للأشخاص والبضائع، ط١، ٢٠١٦م.

٣٠- د. حنان عماد زهران، تشريح مفهوم السيادة، المركز الديمقراطي العربي، ٢٠١٩م.

٣١- د. خليل الحديثي، المعاهدات غير المتكافئة، جامعة بغداد، مطبعة جامعة بغداد، ١٩٨١.

٣٢- دينيس لويد، فكرة القانون، ترجمة سليم الصويص، عالم المعرفة، الكويت، ١٩٨١.

٣٣- د. رائد فوزي داود، فكرة التدويل في القانون الدوليّ، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ابو ظبي، ٢٠٠٣.

٣٤- د. رجب عبد المنعم متولي، القانون الدولي العام، ط١، ج١، نشر خاص، مصر، ٢٠١٢-٢٠١٣.

٣٥- د. رمزي طه الشاعر، النظام الدستوري المصري – تطور الأنظمة الدستورية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٩.

٣٦- د. رمزي طه الشاعر، النظرية العامة للقانون الدستوري، ط٥، دار النهضة العربية، القاهرة، د ت.

٣٧- د. رياض السندي، المسؤولية الدولية عن انشطة الفضاء الخارجي، دهوك، ١٩٩٨.

٣٨- د. رياض صالح ابو العطا، القانون الدولي العام قانون البحار، القانون الدبلوماسي، الوسائل السلمية، تسوية النزاعات السلمية، ج١، ط١، دار النهضة العربية للطباعة، والنشر، القاهرة، ٢٠٠٠.

٣٩- د. زيد بن محمد الرماني، قراءات وملخصات، قراءات اقتصادية، القيود الاجتماعية للنمو الاقتصادي ٢٠١٨.

٤٠- د. سامي جمال الدين، لوائح الضرورة وضمان الرقابة القضائية عليها، منشاة المعارف، الاسكندرية، ١٩٨٢.

٤١- د. سعد عصفور، المبادئ الأساسية لنظم السياسية والقانون الدستوري، منشأة المعارف، الإسكندرية، د.ت.

٤٢- د. سعد عصفور، النظام الدستوري المصري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨١.

٤٣- د. سعود خلف النويميس، القانون الدولي العام، مكتبة الرياض للقانون والاقتصاد، الرياض ٢٠١٤.

٤٤- د. سموحي فوق العادة، القانون الدولي العام، مطبعة الانشاء، دمشق، ١٩٦٠.

٤٥- د. سمير صالح، المبادئ الاساسية في قانون الملاحة، ج١، بيروت، ١٩٦٦.

٤٦- د. سهيل حسين الفتلاوي، مبادئ المنظمات الدولية العالمية والاقليمية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٠.

٤٧- د. صلاح الدين، دراسة القانون الدولي العام، ٢٠١٩م.

٤٨- د. صلاح الصاوي، نظرية السيادة وأثرها على شرعية الانظمة الوضعية، دار الكلمة للنشر والتوزيع، دار الصفوة، مصر، ١٩٦٥.

٤٩- د. طارق عبد الحافظ سعيد، الطيران المدني العراقي، ج١، ط١، دار واسط للدراسات والنشر والتوزيع، بغداد، ١٩٨١.

٥٠- د. عادل عبدالصادق، الفضاء الالكتروني والتدخل في الشؤون الداخلية، تحديات جديدة في عالم متغير، ٢٠١٨م.

٥١- د. عبد الرضا حسين الطعان، تأريخ الفكر السياسيّ الحدّيث، كلّية العلوم السياسيّة، دار الحكمة للطباعة والنشر، بغداد، ١٩٩٢.

٥٢- د.عبد العظيم عبد السلام، الدور التشريعي لرئيس الدولة في النظام لمختلط، ط١، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، مصر، ١٩٠٥.

٥٣- د. عبد الغني بسيوني عبد الله، النظم السياسية، دار الجامعية للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٨٤.

٥٤- د. عبد الغني بسيوني عبدالله، التنظيم الاداري، دار الفكر الجامعي، القاهرة، ١٩٩٨.

٥٥- د. عبد الوهاب ألكيالي، الموسوعة السياسيّة، ج٢، ط٢، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، ٢٠٠١.

٥٦- د. عبدالله فرحات، النظام القانوني للمجال الجوي والفضائي، الجامعة اليسوعية، ١٩٩٨م.

٥٧- د. عثمان علي ميرتبك الراوندوزي، السيادة في ضوء القانون الدولي المعاصر ودراسة السيادة العراقية، ط١، منظمة نشر الثقافة القانونية، كوردستان، ٢٠٠٩.

٥٨- د. عز الدين الطيب ادم، محاضرات في القانون الجوي، دار جامعة افدرمان الاسلامية للطباعة والنشر، فرنسا، ٢٠٠٦.

٥٩- د. عصام العطية، القانون الدولي العام، طبعة جديدة فريدة ومنقحة ٢٠١٢م.

٦٠- د. عصام محمد احمد زناتي، القانون الدولي للفضاء الخارجي، دار النهضة العربية، القاهرة.

٦١- د. علي خليل إسماعيل الحديثي، القانون الدولي العام، المبادئ والاصول، ج١، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٠م.

٦٢- د. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، ج١، ط٧، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ١٩٦٧.

٦٣- د. عمر حسن عدس، مبادئ القانون الدولي المعاصر، ط١، دار نصر للطباعة والنشر، القاهرة ٢٠٠٥.

٦٤- د. عمر حلمي فهمي، الوظيفة التشريعية لرئيس الدولة في النظامين الرئاسي والبرلماني، ط١، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٠.

٦٥- د. عيسى السيد أحمد الهاشمي، القانون الدولي للطيران والفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠٠٩.

٦٦- د. غراهام كلارك، الفضاء والزمن والانسان، ترجمة عدنان حسن، ط١، دار الحوار للنشر والتوزيع، سورية اللاذقية، ٢٠٠٤م.

٦٧- فرانز فون ليست. القانون الدولي. ط١، ١٩٢٧.

٦٨- د. فؤاد شباط، الحقوق الدولية العامة، ط ٥، منشورات الحلبي، دمشق، ١٩٦٥.

٦٩- كرول، قانون الطيران الدولي العام، ج١، ط١، ١٩٣٤.

٧٠- د. كمال مجيد، العولمة والدولة، دار الحكمة، لندن، ٢٠٠٢.

٧١- د. مازن إسماعيل الرمضاني، السياسة الخارجيّة، كلّية العلوم السياسيّة، مكتبة السنهوري، بغداد، ١٩٩١.

٧٢- د. محسن خليل، القانون الدستوري والنظم السياسية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٧.

٧٣- د. محسن خليل، النظم السياسية والقانون الدستوري- الدستور اللبناني – دار النهضة العربية، بيروت، د ت.

٧٤- د. محمد الحاج حمود، القانون الجوي الدولي، وقانون الفضاء، ط١، مكتبة دجلة للطباعة والنشر، والتوزيع، الاردن ٢٠٢٠.

٧٥- د. محمد حسنين عبد العال، القانون الدستوري، ط١، دار النهضة العربية، ١٩٩٨

٧٦- د. محمد السناري، القانون الدستوري – نظرية الدولة والحكومة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٥.

٧٧- د. سامي جمال الدين، القانون الدستوري والشرعية الدستورية على ضوء قضاء المحكمة الاتحادية العليا، ط٢، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٥.

٧٨- د. سليمان الطماوي، النظم السياسية والقانون الدستوري، ط١، دار الفكر العربي، مصر، ١٩٩٨.

٧٩- د. محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، ط٥، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٤.

٨٠- د. محمد بن يعقوب الفيروزي، القاموس المحيط، ط٨، مؤسسة الرسالة، ٢٠٠٥.

٨١- د. محمد بهي الدين عرجون، الفضاء الخارجي واستخداماته السلمية، سلسلة كتب ثقافية شهرية يصدرها المجلس الوطني للثقافة والفنون والادب، الكويت ٢٠١٤م.

٨٢- د. محمد حافظ غانم، مبادئ القانون الدولي العام، دراسة لضوابطه الاصولية واحكامه العامة، ط١، مطبعة نهضة مصر بالفحالة، القاهرة، ١٩٥٦.

٨٣- د. محمد رفعت عبد الوهاب، د. ابراهيم عبد العزيز، اصول الادارة العامة، الاسكندرية، ١٩٩٨.

٨٤- د. محمد طه بدوي، مدخل الى علم العلاقات الدولية، جامعة بيروت العربية، كلية التجارة، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، ١٩٨٦.

٨٥- د. محمد طه بدوي، مدخل إلى علم العلاقات الدوليّة، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٧٢.

٨٦- د. محمد عبد الحميد أبو زيد، توازن السلطات ورقابتها، مطبعة النسر الذهبي، القاهرة، ١٩٨٢.

٨٧- د. محمد عبد الحميد أبو زيد، مدى سلطة الحاكم إزاء التشريعات، ط٢، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٥.

٨٨- د. محمد عبد المعز نصر، في النظريات والنظم السياسية، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، ١٩٧٢.

٨٩- د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي - حوادث الطيران، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠٠٧.

٩٠- محمد محمد عبد اللطيف، تفويض المرفق العام، دار النهضة العربية القاهرة، مصر، ٢٠٠٠ .

٩١- د. محمد محمد عبدالله العاصي، دور التشريعات الدولية في توفير الحماية اللازمة لسلامة النقل الجوي، ط١، المركز العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ص٢٠١٩.

٩٢- د. محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام، القانون الجوي، ج٧، مكتبة زين الحقوقية، بيروت، ٢٠٢١.

٩٣- د. محمود أبو السعود، الاختصاص التشريعي لرئيس الدولة في الظروف الاستثنائية، دار الثقافة الجامعية، القاهرة، ١٩٩٠.

٩٤- د. محمود حلمي، النظام الدستوري في الجمهورية العربية المتحدة، القاهرة، ١٩٦٥.

٩٥- د. مصطفى أبو زيد فهمي، الوجيز في القانون الدستوري والنظم السياسية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٩.

٩٦- د. مصطفى أبو زيد فهمي، الدستور المصري ومبادئ الأنظمة السياسية، ط١، دار المطبوعات الجامعية، مصر، ٢٠٢١.

٩٧- د. موريس دوفرجية، المؤسسات السياسية والقانون الدستوري، ترجمة د. جورج سعد، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٩٢.

٩٨- د. هانز جي مورجنثاو، السياسة بين الأمم، تعريب خيري حماد، ج٢، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، د. ت.

٩٩- د. هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري ، النقل التجاري الدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، ٢٠٠٠.

١٠٠- هنري رويسون، المجلس الدستوري، ترجمة محمد وطفة، ط١، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، ٢٠٠١.

١٠١- د. وجدي ثلبت غبريال، السلطات الاستثنائية لرئيس الجمهورية طبقا للمادة (٧٤) من الدستور المصري والرقابة القضائية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٨.

١٠٢- د. يحيى الجمل، الاعتراف بالقانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٣.

١٠٣- د. يحيى بن شرف النووي، تهذيب الاسماء واللغات، ج١، ادارة الطباعة المنيرة، القاهرة.

١٠٤- د. يسرى محمد العصار، نظرية الضرورة، في القانون الدستوري والتشريع الحكومي في فترات إيقاف الحياة النيابية، القاهرة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٥

ثانياً :الرسائل والأطاريح

١- أحمد فهمي بحيري، ضبط الملاحة الهوائية، القاهرة، مطبعة حجازي، ١٩٣٨.

٢- احمد منادي رجه، تفويض الاختصاص في القانون الاداري، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير في القانون العام مقدمة الى كلية الحقوق، جامعة النهرين، ٢٠٠٧.

٣- أميرة حناشي، مبدأ السيادة في ظل التحولات الدولية الراهنة، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، جامعة منتوري، قسطنطينية، كلية الحقوق، قسم الدراسات العليا، قانون عام، فرع العلاقات الدولية وقانون المنظمات الدولية، ٢٠٠٧م، ٢٠٠٨م.

٤- بشير جمعة عبدالجبار، الحماية الدولية للغلاف الجوي، كلية القانون جامعة بغداد، ٢٠٠٧م.

٥- جلاب ذهبية ودين زهرة، مفهوم السيادة عند توماس هوبز واثرها على الفكر المعاصر، رسالة ماجستير، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة الجيلالي بونعامة، الجزائر، ٢٠١٧.

٦- خديجة غرداين، اشكال السيادة والتدخل الانساني(حالة الدول العربية)، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون العام، جامعة تلمسان، الجزائر، ٢٠١٥.

٧- سعيد محمد موسى العامري، دور منظمة الطيران المدني الدولية في خلق وتطبيق القانون الجوي الدولي، اطروحة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، ١٩٧٧.

٨- شيماء طرام لفتة النوفلي، استخدام الطائرات المسيرة في ضوء قواعد القانون الدولي الانساني، كلية القانون، جامعة كربلاء، ٢٠١٧م.

٩- عبد الامير عبدالواحد فليح، التدخل الدولي الانساني ومبدأ السيادة الوطنية بعد الحرب الباردة، العراق انموذجاً، جامعة النهرين، ٢٠٠٤م.

١٠- عبد رزيج اسود، النظام القانوني لعقد امتياز المرفق العام وتطبيقاته في العراق، رسالة ماجستير، كلية القانون، الجامعة المسنصترية، ٢٠٠٨، ص١٨٥.

١١- علي هلال محمد امين الهادي، النظام القانوني لاستخدام الاجواء الاقليمية للملاحة الجوية الدولية، جمهورية العراق، كلية الحقوق، جامعة النهرين، ٢٠١٤م

١٢- فوشي، رسالة القانون الدولي العام، ج٢، ع١، ط١، ١٩١٠.

١٣- كاظم علي الجنابي، سلطة رئيس الدولة التشريعية في ظل الظروف الاستثنائية، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، كلية القانون، ١٩٩٥.

١٤- محمد وفيق ابو اتلة، تنظيم استخدام الفضاء، اطروحة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، بني سويف للنشر. القاهرة، ١٩٧١.

١٥- مروان محمد محروس، تفويض الاختصاص التشريعي، أطروحة دكتوراه، كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠٠٠.

١٦- ممدوح فرجاني عبدالحميد خطاب، النظام القانوني للاستشعار عن بعد من الفضاء الخارجي، اطروحة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، ١٩٩٣.

١٧- نعمون مسعود، التاسيس الفلسفي لفكرة حقوق الانسان عند روسو، رسالة ماجستير، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة منتوري قسنطينة، الجزائر، ٢٠٠٩.

ثالثاً : البحوث

١- سعود احمد ريحان، مستقبل السيادة في ظل المتغيرات الدولية الجديدة دراسة تحليلية، مستقبلية، بحث منشور في مجلة جامعة الانبار للعلوم السياسية، العدد الاول، اذار، ٢٠١٢م.

٢- ابراهيم شحاتة، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، السنة السابعة، ع ٢، ١٩٦٥.

٣- جعفر عبد السلام، قانون الفضاء، بحث منشور في المجلة المصرية للقانون الدولي. ع٢٦، ١٩٧٠.

٤- عفاف بشير عباس عمر، التدخل الدولي الانساني بين حماية حقوق الانسان وإنتهاك سيادة الدول (دراسة مقارنة)، جامعة الرباط الوطنية، كلية الدراسات العليا، ٢٠١٥م.

٥- نجم عبود مهدي، سيادة الدولة على اقليمها الجوي دراسة تحليلية في ضوء قواعد القانون الدولي، بحث منشور في مجلة جامعة تكريت للحقوق، جامعة تكريت، ٢٠١٨م.١٦٥.

٦- مصطفى عصام عنوس، سيادة الدولة في الفضاء الالكتروني، بحث منشور في مجلة الشريعة والقانون، ع٥١، كلية القانون، الامارات العربية المتحدة، ٢٠١٢.

رابعاً : الدوريات (المجلات)

١- نسيب ارزقي، مستقبل السيادة والنظام العالمي الجديد، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم الادارية والقانونية، ج٣٦، ١٩٩٨.

خامساً : الدساتير والقوانين

١- القوانين العربية

- قانون الملاحة الجوية العراقي رقم (٤١) لسنة ١٩٣٩.
- قانون الطيران العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤.

- قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة (القانون اتحادي رقم ٢٠ لسنة ١٩٩١).
- قانون الطيران السوري ٢٠٠٤.
- قانون تنظيم الطيران المدني البحريني رقم ١٤ لسنة ٢٠١٣.

٢- القوانين الاجنبية

- قانون الطيران المدني البريطاني ١٩٢٠.
- قانون الملاحة الجوية الالماني ١٩٢٢.
- قانون الملاحة الجوية الفرنسي ١٩٢٤.

٣- الدساتير

- دستور جمهورية العراق ٢٠٠٥

سادساً : الصكوك الدولية

١- الاتفاقيات

- اتفاقية باريس ١٣/ تشرين الاول/١٩١٩.
- اتفاقية هافانا للطيران التجاري ١٩٢٨.
- اتفاقية شيكاغو ٧ كانون الاول ١٩٤٤.
- اتفاقية الحريات الخمس والنقل الجوي.
- اتفاقية الفضاء الخارجي ٢٠٠٨ م.

٢- الاعلانات

- فلاديمير كارتاشكين، إقامة العدل وسيادة القانون والديمقراطية، ورقة عمل، الامم المتحدة، المجلس الاقتصادي والاجتماعي، لجنة حقوق الانسان، ٢٠٠٥ م.

سابعاً : شبكة المعلومات العالمية

1- https//mawdoo3. Com .٢٠٢١/٩/١١ تاريخ الزيارة

2- https//mawdoo3. Com .٢٠٢١/٩/١١ تاريخ الزيارة

3- http // : afkar on line. com.

٤- روان العطية، المعجم الجامع، almaany.com، قاموس ومعجم المعاني.

٥- د. مروان العطية، المعجم الجامع، almaany.com، قاموس ومعجم المعاني.

٦- د.محمد جمعة، واقع الانسجام بين مبدأ السيادة وقواعد النقل الجوي، مقال منشور في مجلة المختبر القانوني على الموقع WWW.labodroit.com.

٧- شبكة المعلومات العالمية https//mawdoo3. Com تاريخ الزيارة ٢٠٢١/٩/١١.

٨- د .مروان العطية، المعجم الجامع، almaany.com، قاموس ومعجم المعاني.

9- https://www.iata.org/

باسم: International Air Transport Association – معرف مجلد في أراشيف القرن العشرين الصحفية: http://purl.org/pressemappe20/folder/co/060269- تاريخ الزيارة: ٩/١١ ٢٠٢١.

المصادر الاجنبية

1- Auby et Ducos, Grands services publics et entreprises nationales, PUF< paris, p 19.

2- C ooper, J. C. : The International, Air Navigation, Conference in Paris 1910. P19.

3- C ooper, J. C. : The International, Air Navigation, Conference in Paris 1910. P19.

4- Charles R ousseau, Droit international Public, p. 273.

5- Charles Rousscau, Droit international Public, op.cit.,p. 273.

6- DRONE WAR: KILLING BY REMOTE CONTROL published by arrangement with O/R BOOKLLC , new york Medea Benjamin, 2013.

7- Ernest Nys, Le droit international, les principes, Ies theories, les faits, Edition Tome, p …587. I

8- Garner: sovereignty: sovereignty http:// meaning and characteristics of politicalsciencenotes.com

9- Internation civil Avialtion Organization I. C. O.

10- Internation civil Avialtion Organization I. C. O.

11- International civil aviation organization ICAO, {1983} "Aerodrome Design manual" Part3, Pavements, Second editon.

12- Iraq civil Aviation Authority, ICAA {2008} Aeronautical Information publication of IRAQI , republic – sixteenth editior.

13- Jacqueline Dutheil De La Convention sur 1 interntionalisation, I space, A. F D. I, 1967, Editations du C.N.R.S,PP. 647- 607..

14- Luglart, Michel de : Traite elementaire de Droit Aerien. Paris, 1952 PP. 164- 170.

15- N. Mateesco Matt : Trate de droit aerien _ aeronautique. Paris. 1980.: أرندكروغر

16- Nicola, MATEESKO, MATE: De la mer territaiale aI'air territonial. Pe'done, Paris, 1965. P. 137 et s.

17- Pascal Quiry et yanu le Fur, Pierre Vernimmen, Finance d entreprise, dalloz, 2010,p 295:ماتسكومات .

18- Pepin Eugene : Le Droit Aerien : Rec. des Cours, 1947II, Tome 71, P , 481.

19- Pierre Marie Dupuy, Droit international Public ,edition,Dalloz, 2000, P. 652.

20- PiradovA.s. International Space law , Current ProBleme , Progress Publishr Mosco, 1976, P.84.

21- Sport und politi,Vom Turnvater JahnZum Staatsamateur, Hannover: Fackeltrager,1975. : أرندكروغر.

22- Sport und politi,Vom Turnvater JahnZum Staatsamateur, Hannover: Fackeltrager,1975..

The Republic of Iraq

Ministry of Higher Education and Scientific Research

University of Babylon - College of Law

Delegation of Sovereignty in the Airspace

A Thesis Submitted

To the Council of the College of Law - University of Babylon

It is part of the requirements for obtaining a master's degree

in Law/Public Law

by the student

Hakem Hashem Ba'ir Hussein

Supervised by

Professor of public international law

A.D. Saddam Hussein Wadi

2021 AD **1443 AH**

Abstract

The sovereignty of the state is one of the basic principles of international law. As for the airspace that is free of obstacles, or physical barriers that prevent penetration of the specific airspace of each state, the international community hastened to sign the Paris Agreement of 1919, in which Article 1 states: “Every state has sovereignty complete and exclusive over the airspace over its territory” which was replaced by the Chicago Convention of 1944, which stipulates the same principle in its first article “the contracting states recognize that each state has complete and absolute sovereignty over the airspace above its territory” and stipulates the definition of the territory in Article Two. For the purposes of this Agreement, the territory of the State shall be considered the land lands and the adjacent territorial waters that are subject to the sovereignty, authority, protection or mandate of that State.

The state’s enjoyment of absolute and complete sovereignty over its airspace under the Chicago Convention of 1944, does not mean singling out the state to dispose of its airspace without restrictions as it appears from the first article of the agreement for those who read it at first glance, because the agreement restricted the provision of the aforementioned article to the principle of participation and equality Opportunities in the use of the airspace between countries and stipulated in the preamble to the Convention, as it states: “The undersigned governments have agreed on certain principles and arrangements to ensure international civil aviation develop in a safe and orderly manner, and achieve the establishment of international air transport lines on the basis of equal opportunities, and investing them in an economic way. intact"

The concept of state sovereignty is closely related to the definition of states' obligations under Article 28 of the Chicago Convention. This article is a letter and a spirit that does not obligate states to provide air navigation services over their own territories. Instead, Article Twenty-eight specifies that at the time and place in which states choose to provide facilities , and services to support international air navigation. These facilities and services must comply with ICAO standards and recommended practices. In other words, the responsibility of States is of a regulatory and supervisory nature, and States must take appropriate measures to ensure compliance and compliance with regard to safety and operational efficiency.

National sovereignty cannot be delegated, but the responsibility related to the performance of duties, and functional responsibilities, such as providing air navigation services, can be delegated to third parties, such as a state or a specialized agency. And global recommendations that are applied to provide these services.

Delegating the responsibility of providing air navigation services to a state or agency is not a waiver of sovereignty, as the sovereign competencies are not affected. On the contrary, delegating the provision of airspace services is an act of sovereignty. Cancel that authorization at any time.

The sky may be without limits, but the air traffic does not recognize that. The more planes that fill crowded airways, the more concepts, procedures, equipment, and rules related to the uses of airspace are developed.