

عمادة الدراسات العليا  
جامعة القدس

انسجام مبدأ السيادة مع القواعد المنظمة لحركة النقل الجوي الدولي

محمد كمال حسين جمعة

رسالة ماجستير

القدس-فلسطين

1438هـ - 2017م

مدى انسجام مبدأ السيادة مع القواعد المنظمة لحركة النقل الجوي الدولي

إعداد:

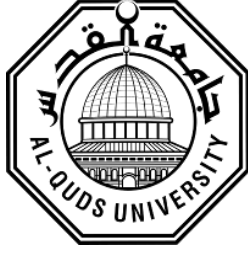
محمد كمال حسين جمعة

بكالوريوس قانون-جامعة القدس / فلسطين

المشرف: د. محمد الشلالدة

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات درجة الماجستير في القانون العام من  
برنامج الدراسات العليا، كلية الحقوق /جامعة القدس

1438هـ/2017 م



جامعة القدس  
عمادة الدراسات العليا  
برنامج ماجستير القانون

### إجازة الرسالة

مدى انسجام مبدأ السيادة مع القواعد المنظمة لحركة النقل الجوي الدولي

إعداد الطالب: محمد كمال حسين جمعة  
الرقم الجامعي: 21312596

إشراف: الدكتور محمد الشلالدة

نوقشت هذه الرسالة بتاريخ: 3/ 6/ 2017م من أعضاء لجنة المناقشة المدرجة أسمائهم وتواقيعهم:

- |                |                      |                     |
|----------------|----------------------|---------------------|
| .....: التوقيع | د. محمد الشلالدة     | 1. رئيس اللجنة:     |
| .....: التوقيع | د. عبدالملك الريماوي | 2. ممتحناً داخلياً: |
| .....: التوقيع | د. أحمد أبو جعفر     | 3. ممتحناً خارجياً: |

القدس-فلسطين

1438هـ/ 2017م

## إهداء

إلى السند الذي كان لي عوناً على الأيام .... وتحمل شقاء الزمان، فلم ينحني أمام الظروف.... والذي أطال الله في عمره

إلى أكنونة الصفاء... وجوهرة الوفاء... باعثة الطمأنينة والأمل... بعد أن قدمت الكثير وتحملت أثقال الزمان على كاهلها... والدتي

إلى الذين أقف شامخاً مرفوع الرأس بينهم... إخواني وأخواتي

إلى زهرة قلبي ومقلّة عيني... ميسلون

وإلى جميع الأهل والأصدقاء

أهديهم جميعاً باكورة عملي

## إقرار

أقرّ أنا معد الرسالة بانها قدمت لجامعة القدس، لنيل درجة الماجستير، وانها نتيجة ابحاثي الخاصة' باستثناء ما تم الإشارة إليه حيثما ورد، وأن هذه الرسالة او أي جزء منها، لم يقدم لنيل اية درجة عليا لأي جامعة او معهد آخر.

الاسم: محمد كمال حسين جمعة

التوقيع.....

التاريخ: 2017/ 6 /3م

## الشكر والتقدير

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على سيدنا وشفيعنا محمد صلى الله عليه  
وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً، وبعد،،،

قال تعالى: ﴿وَمَنْ يَشْكُرْ فَإِنَّمَا يَشْكُرُ لِنَفْسِهِ﴾ (لقمان: 6)

أحمد الله حمداً كثيراً وأشكره لما أعانني على إتمام هذا الجهد المتواضع... وقد رني على  
الوصول إلى هذه الدرجة العلمية... ويسعدني وقد تم إنجاز هذا البحث أن أنسب الفضل إلى  
أهله... فأنتقدم للدكتور الفاضل محمد الشالدة الذي أكرمني بالإشراف على هذا البحث... ومد  
لي يد العون فكان نعم المعين... وقدم المساعدة بكثير من الصبر.... وفيض من الخلق  
الرفيع... وكان له الفضل في إبراز هذا العمل إلى حيز الوجود... فله جزيل الشكر ووافر  
التقدير والامتنان، كما أنتقدم بجزيل الشكر والعرفان لأعضاء لجنة المناقشة كلاً من الدكتور  
عبدالملك الريماوي والدكتور أحمد أبو جعفر على ما قدموه من ملاحظات أثرت بنية البحث.

## فهرس المحتويات:

### Contents

أ.....	إقرار
ب.....	الشكر والتقدير
و.....	المخلص
ز.....	Abstract
1.....	مقدمة:
3.....	الأهمية:
4.....	الدراسات السابقة:
10.....	حدود الدراسة:
11.....	منهجية الدراسة:
11.....	اشكالية الدراسة:
13.....	الفصل التمهيدي: مفهومي السيادة والنقل الجوي في ضوء الفقه والقانون:
13.....	تمهيد:
14.....	المبحث الأول: مفهوم السيادة:
14.....	المطلب الأول: تعريف مبدأ السيادة وبيان خصائصه ومظاهره:
14.....	الفرع الأول: السيادة في اللغة:
15.....	الفرع الثاني: السيادة اصطلاحاً:
19.....	الفرع الثالث: خصائص مبدأ السيادة:
21.....	المطلب الثاني: التطور التاريخي لمفهوم السيادة والمدارس الفكرية المرتبطة به:
21.....	الفرع الأول: السيادة في العصور القديمة:
23.....	الفرع الثاني: السيادة في عصر نشوء الدولة بمفهومها الحديث:
25.....	الفرع الثالث: السيادة في النظام العالمي الجديد:
29.....	المبحث الثاني: مفهوم النقل الجوي وتنظيمه القانوني:

29	المطلب الأول: مفهوم النقل الجوي:.....
29	الفرع الأول: تعريف النقل الجوي:.....
31	الفرع الثاني: تطور النقل الجوي:.....
33	الفرع الثالث: أهمية النقل الجوي:.....
36	المطلب الثاني: القواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي (القانون الجوي):.....
36	الفرع: الأول: تعريف القانون الجوي:.....
38	الفرع الثاني: مصادر قواعد النقل الجوي:.....
41	الفرع الثالث: خصائص القانون الجوي:.....
45	<b>الفصل الأول: العلاقة بين مبدأ السيادة والنقل الجوي الدولي:.....</b>
47	المبحث الأول: مدى خضوع الإقليم الجوي لمبدأ سيادة الدولة:.....
48	المطلب الأول: النظريات الفقهية المتعلقة بسيادة الدولة على الإقليم الجوي: .....
53	المطلب الثاني: الواقع الدولي والتشريعات المتعلقة بسيادة الدولة على الإقليم الجوي: .....
	المبحث الثاني: أحكام الاتفاقيات الدولية في مجال سيادة الدولة على أجوائها (شيكاغو 1944)
59	وملاحقها:.....
59	المطلب الأول: تقرير مبدأ سيادة الدولة على أجوائها ومظاهره (اتفاقية شيكاغو الرئيسية):.....
64	المطلب الثاني: القيود الواردة على مبدأ السيادة (الاتفاقيتان الملحقتان بالاتفاقية الرئيسية):.....
69	<b>الفصل الثاني: واقع الانسجام بين مبدأ السيادة و قواعد النقل الجوي:.....</b>
	المبحث الأول: العوامل والاعتبارات التي أسهمت في التوفيق بين مبدأ السيادة وقواعد النقل الجوي
70	الدولي .....
	المطلب الأول: العوامل القانونية المساهمة في التوفيق بين مبدأ السيادة وقواعد النقل الجوي الدولي:
71	.....
77	المطلب الثاني: العوامل الواقعية المساهمة بالتوفيق بين مبدأ السيادة وحرية النقل الجوي الدولي:
84	المبحث الثاني: ظهور الاتجاه العالمي نحو تحرير النقل الجوي (نظرية السماوات المفتوحة):.....
84	المطلب الأول: مفهوم تحرير النقل الجوي (نظرية السماوات المفتوحة):.....
87	المطلب الثاني: واقع الاتجاه نحو تحرير النقل الجوي وتطبيق نظرية السماوات المفتوحة:.....
91	المطلب الثالث: أثر تطبيق نظرية السماوات المفتوحة على مبدأ السيادة و القانون الجوي:.....



المبحث الثالث: دور المنظمات الدولية المعنية بالنقل الجوي في تحقيق التوازن بين مبدأ السيادة	
وقواعد النقل الجوي:	93
المطلب الأول: المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO):	93
المطلب الثاني: الإتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA):	95
المطلب الثالث: المنظمات الإقليمية المعنية بالنقل الجوي:	99
الخاتمة:	105
أولاً: النتائج:	105
ثانياً: التوصيات:	109
المراجع:	111

## المخلص

نتيجة للسرعة والقدرة العالية التي يتميز بها النقل الجوي فقد أكتسب أهمية كبرى على الساحة الدولية، فهو الوسيلة الأسرع والأكثر أمناً للنقل بين قارات العالم ودوله المتباعدة، وكنتيجة لطبيعة النقل الجوي الدولي الذي يعتمد تنفيذه على الانتقال من إقليم دولة إلى أخرى ظهرت إشكالية التوفيق بين حرية الحركة في الأجواء ومبدأ السيادة على الإقليم بشكل عالم والإقليم الجوي بشكل خاص، مما أدى إلى تعارض وتضارب القواعد القانونية التي تحكم حرية النقل الجوي. وقد ظهرت العديد من النظريات والاتجاهات للتوفيق بين مبدأ السيادة بصفته من مرتكزات الدولة وبين النقل الجوي الدولي، كذلك سنت العديد من القوانين في هذا المجال، إلا أن التعارض ظل حتمياً إلى الحين الذي تم فيه عقد مؤتمر شيكاغو في العام 1944 والذي أسفر عن عقد اتفاقية رئيسية سميت اتفاقية شيكاغو الرئيسية للنقل الجوي، واتفاقيتان مكملتان لها أقرتا مجموعة من الحقوق سميت بحريات الجو الخمس، وتعد هذه الاتفاقيات اللبنة الحقيقية في تأسيس القانون الجوي الدولي، وذلك بسبب العديد من الاعتبارات أبرزها عالمية هذه الاتفاقيات واتساعها، كذلك ما اشتملته بنودها من أحكام وفقت بين احترام مبدأ سيادة الدولة وحرية النقل الجوي الدولي بصورة منضبطة ومنطقية. وتلى هذه الاتفاقية العديد من العوامل القانونية والواقعية التي أسهمت في تحقيق التوازن بين مبدأ سيادة الدولة وحرية حركة النقل الجوي الدولي، كذلك تم إنشاء منظمات حكومية وأهلية عالمية وإقليمية ضلعت في دور كبير في تحقيق الانسجام بين المفهومين.

# **The extent to which sovereignty Principle is consistent with the rules governing international Transportation**

**Prepared by: Mohammad Kamal Hussein Gom'ah**

**Supervisor: Dr. Mohammad Alshalaldeh**

## **Abstract**

As a result of the speed and high capacity of air transport, it has gained great importance in the international arena. It is the fastest and safest means of transport between the continents of the world and its distant countries. As a result of the nature of international air transportation, which depends on the transition from one territory to another, **there is a problem of reconciling in air traffic** In the airspace and the principle of sovereignty over the Territory in **general** and the air territory **in particular**, leading to conflicts and conflicts of legal rules governing freedom of air transport.

Many theories and trends have emerged to reconcile the principle of sovereignty as one of the pillars of the state with international air transport. Several laws have been enacted in this area, but the conflict has been inevitable until the Chicago Conference of 1944. This led to the conclusion of a major convention The Chicago Convention on Air Transport, two complementary conventions that recognized a set of rights called the five air carriers, These agreements are considered the true building blocks of international air law, due to several considerations, most notably the universality and breadth of these conventions, and the provisions of these agreements, which agreed between respect for the principle of State sovereignty and international air transport in a disciplined and logical manner. This Convention was followed by many legal and realistic factors that contributed to the balance between the principle of State sovereignty and the freedom of international air traffic, as well as the creation of global and regional governmental and civil organizations that played a major role in bringing harmony between the two concepts.

## مقدمة:

لقد أعطت التغيرات والأحداث التي شهدتها العقدان الأخيران من القرن الماضي أبعاداً جديدة لمفاهيم متعددة في مختلف المجالات السياسية والقانونية والاقتصادية...، والتي تعد في طبيعة الحال مفاهيم مترابطة لا يمكن الفصل بينها، ولعل التطور الحاصل في هذه المفاهيم كان متزامناً مع التطور العلمي والتقني الذي شهدته هذه الآونة في مختلف المجالات.

ومن بين هذه المجالات النقل الجوي العابر للحدود الدولية، الذي يعد بدوره وسيلة الاتصال النموذجية بين الشعوب والحضارات المختلفة، وهمزة الوصل بين أقطاب العالم الجغرافية، والأداة الأسرع والأكثر فاعلية في عمليات التبادل التجاري الدولي، هذا فضلاً عما يوفره من ضروب الراحة والأمان للمسافرين من خلاله.

ويعد النقل الجوي في وقتنا الحاضر أفضل أنواع النقل وذلك لوجود أحكام تنظم عمليات النقل الجوي، سواءً أكانت هذه الأحكام داخلية تنظم النقل الداخلي، أم أحكاماً دولية موحدة تنظم النقل الجوي الدولي، وهو ما يطلق عليه النظام القانوني للفضاء الجوي، وهو عبارة عن مجموعة القواعد والأحكام القانونية الخاصة بتنظيم استخدام الفضاء من قبل الطائرات، لأن النشاط الجوي يرتكز على هذه الصورة حيث تعتبر الدولة أن الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها جزءاً من هذا الإقليم والذي يخضع لذات الأحكام التي تضعها ضمن نطاقها القانوني الخاص بإقليمها وهو ما يعرف بحق السيادة على الإقليم<sup>(1)</sup>.

---

(1) ربيضي، عيسى، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم: دراسة مقارنة، دار الثقافة، عمان، 2008م، ص 19.

ويرتبط النقل الجوي الدولي بالعديد من المبادئ والمفاهيم السياسية والقانونية، ومن أهمها مبدأ سيادة الدولة الذي يعتبر الميزة الرئيسية لكيان الدولة باعتبارها صاحبة السلطان في تسيير وإدارة أمورها الداخلية والخارجية، فهو أحد أهم المبادئ التي أرساها القانون الدولي العام، الذي كرسته المعاهدات والأعراف الدولية المختلفة منذ نشوء مفهوم الدولة الحديثة، كذلك فإن سيادة الدولة تعتبر الأساس القانوني لشخصية الدولة المعنوية ومجالاً لممارستها سلطتها على إقليمها الداخلي، فالسيادة أحد أركان الدولة الأساسية إلى جانب الشعب والإقليم.

ونظراً لهذا الوضع تحاول الدول بشكل أو بآخر أن تمارس سيادتها وحققها في تنظيم استخدامات هذا الفضاء بصورة تكفل أمنها وسلامة اقليمها، فالسيادة ترتبط بنشوء الدولة وما مرت به هذه المؤسسة من تطورات في مختلف الأزمنة، وكذلك بقيام القانون الدولي والمنظمات الدولية والنظام الدولي بشكل عام، فالسيادة ارتباط وثيق بأركان الدولة وبالذات إقليم الدولة وحدود الدولة، وفي ذات الوقت فإنها ملازمة للاستقلال والسلطة ومبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول.<sup>(1)</sup>

والى جانب العديد من العوامل والمتغيرات الدولية، فقد أدى التطور الحاصل في قطاع النقل الدولي عموماً، والنقل الجوي خصوصاً إلى تطور المنظومة القانونية التي تحكمه، سواء تلك المتعلقة بتطور المفاهيم القانونية، أو تلك المتعلقة بتطور التشريع الدولي أو حتى الداخلي، وكان ذلك بمثابة أحد الأمور التي ساهمت في تغيير مفهوم مبدأ سيادة الدولة.

ونناقش في هذه الدراسة مدى انسجام مبدأ سيادة الدولة مع القواعد القانونية المنظمة لحركة النقل الجوي الدولي، وذلك من خلال تحليل كل من المفهومين، ومعرفة

---

(1)الرواندوزي، عثمان، السيادة في ضوء القانون الدولي المعاصر، دار الكتب القانونية، القاهرة، 2010م، ص6.

أساس علاقتهما ببعضهما، ومدى التقارب والتباعد بينهما، وأثر التطور الحاصل في مجال النقل الجوي الدولي وقواعده القانونية على مبدأ سيادة الدولة.

### اهمية الدراسة:

هناك مجموعة من الأسباب التي جعلت الباحث يختار هذا الموضوع من أجل البحث والكتابة فيه ولعل أبرزها هو:

أ: الأهمية والقيمة الكبرى لموضوع الدراسة، حيث أنها تبحث في مبدأ سيادة الدولة، بالإضافة إلى القواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي الدولي، مما يجعل منها دراسة متنوعة المواضيع تجمع بين كل من فروع القانون: كالقانون الدستوري والدولي والجوي، وهو الأمر الذي يحقق المعنى الحقيقي للقانون وكيف انه مترابط و يقرأ كوحدة واحدة.

ب: جاءت هذه الدراسة للتأكيد على مواكبة العلوم القانونية لمختلف المستجدات التكنولوجية والسياسية والاقتصادية على الساحة الدولية، ومن ضمنها الازدياد الملحوظ في حركة النقل الجوي، كما جاءت لبيان مدى فاعلية المنظومة القانونية الدولية المتعلقة بالنقل الجوي في التعاطي مع مبدأ سيادة الدولة بشكل عام وسيادتها على إقليمها الجوي بشكل خاص وما ينطوي عليه هذا المبدأ من أسس تختلف من دولة إلى أخرى تبعاً لاختلاف نظامها السياسي والقانوني.

ت: اقتصر أغلب الدراسات الأكاديمية على تناول مبدأ السيادة الدولة بوصفها موضوع مستقل وغير مرتبط بالعديد من المفاهيم القانونية الأخرى كالنقل الجوي الدولي، والذي بدوره يتم تناوله من ناحية اقتصادية أو إدارية أو تجارية في أغلب الدراسات بعيدا عن إبعاده القانونية، هذا بالرغم من درجة الترابط الفعلي والقانوني الكبيرة بينهما.

## الدراسات السابقة:

بالرغم من البحث في مختلف المصادر والمراجع والإطلاع على العديد من خزائن العلم والمعرفة لم يجد الباحث دراسة تربط بين مبدأ السيادة والقواعد المنظمة للنقل الجوي الدولي، ولكنه وجد مجموعة من الدراسات تربط بين كل من المفهومين ومتغيرات أخرى مما دفعه إلى تقسيم الدراسات السابقة إلى قسمين تناول الأول الدراسات المتعلقة بمبدأ السيادة بينما تناول الثاني الدراسات المتعلقة بقواعد النقل الجوي:

### أولاً: الدراسات المتعلقة بمبدأ السيادة

أ: دراسة العيسى (2010) بعنوان: "السيادة بين مفهومها التقليدي والمعاصر" دراسة في مدى تدويل السيادة في العصر الحاضر"<sup>(1)</sup>.

وهي دراسة قانونية تأصيلية هدفت إلى تحديد فكرة السيادة ومفهومها وإلى التمييز بينها وبين مظاهر السلطة الأخرى، كذلك هدفت إلى بيان فكرة تدويل السيادة وتمييزها عن السيادة التقليدية للدولة.

واستخدم الباحث في الدراسة المنهج التاريخي والمنهج التحليلي، وتتبع مفهوم السيادة منذ نشوءه في الأدبيات القانونية والفقهاء المبكر إلى الوقت الحالي، ورصد التغيرات والاتجاهات التي طرأت على مبدأ السيادة، إضافة إلى العوامل التي تأثرت بفكرة السيادة وأثرت بها.

وخلصت الدراسة إلى نتيجة مفادها أن مفردة السيادة تشغل حيزاً واسعاً؛ من مساحات البحث والنقاش والجدل في أوساط البحث القانونية والسياسية والفكرية والقضائية

---

(1) طلال ياسين العيسى، السيادة بين مفهومها التقليدي والمعاصر" دراسة في مدى تدويل السيادة في العصر الحاضر"، دراسة منشورة في مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، العدد: 1، المجلد: 26، 2010م.

في شتى بقاع العالم ارتباطاً بالمتغيرات والتحولات الكبرى التي اجتاحت البشرية خلال العقدين الماضيين، بحيث أفضت إلى بروز مفاهيم ومفردات جديدة من قبل النظام العالمي الجديد، وهو الأمر الذي امتد ليصيب مبدأ السيادة وما صاحب ذلك من تغير في مفهومها التقليدي إلى مفهوم معاصر يتكيف مع واقع النظام الدولي الجديد.

ب: دراسة حناشي (2008) بعنوان: "مبدأ السيادة في ظل التحولات الدولية الراهنة"<sup>(1)</sup>.

وهي دراسة قانونية في العلاقات والمفاهيم الدولية، هدفت إلى توضيح مفهوم السيادة والتحولات الناجمة عن العولمة و الاعتماد المتبادل، كذلك هدفت إلى معرفة الأثر الذي تركه التعاون الدولي على مبدأ السيادة، كما سعت الدراسة إلى معرفة أثر التحولات الناجمة عن التدخل الدولي وهيمنة القطب الواحد على النظام العالمي الجديد على مبدأ السيادة بوصفه مصطلح علمي يشترك لفظياً واصطلاحياً بين علمي السياسة والقانون.

وخلصت الدراسة إلى عدة حقائق كان من أهمها: أن مبدأ السيادة دائم ومستمر لا يتغير، إلا أن صورة السيادة وحقيقتها والمسؤوليات التي تنهض بها تتغير مع الزمن أو يعاد توزيعها، وأن السيادة قد تجزأت بين أطراف وطنية ودولية كنتيجة حتمية لأمرين رئيسيين هما: ظهور وانتشار العولمة وما رافقها من متغيرات، وازدياد الحاجة إلى التعاون الدولي.

كذلك خلصت الدراسة إلى أن مستقبل مبدأ السيادة يخيم عليه اتجاهين رئيسيين، أولهما يقول باختفاء مبدأ السيادة في القانون الدولي و التشريعات الداخلية، وثانيهما يقول باستمرار فكرة السيادة وتغير واتساع معناها السياسي والقانوني.

---

(1) أميرة حناشي، مبدأ السيادة في ظل التحولات الدولية الراهنة، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2008م.



ج: دراسة العتيبي (2009) بعنوان: "العولمة وسيادة الدولة الوطنية" بحث في أهمية مفهوم السيادة في نظرية العلاقات الدولية"<sup>(1)</sup>.

وهي دراسة في العلاقات الدولية والقانون الدولي العام، هدفت إلى تقديم تعريف مركب لمفهوم السيادة بعيداً عن التعريفات الضيقة والمحددة لمفهوم السيادة، وذلك من خلال النظر إلى مفهوم السيادة من عدة زوايا قانونية و سياسية مختلفة، ووضع تكييف قانوني وسياسي جديد لهذا المفهوم الذي تأثر أكثر من غيره بمختلف التحولات التي شهدتها الساحة الدولية.

واستخدم الباحث في الدراسة المنهج الاستقرائي التحليلي، والذي خدم فرضيته في الدراسة القائلة بقدرة مفهوم السيادة على التماهي و التطور مع مختلف الأحداث الدولية و التي من أبرزها ظهور مفهوم العولمة والنظام العالمي الجديد.

وخلصت الدراسة إلى أن النظر إلى السيادة على أنها مفهوم مركب ومتعدد الأوجه من شأنه أن يثبت عدم دقة المزاعم القائلة بتآكل فكرة السيادة، كذلك من شأنه إظهار قدرة هذا المفهوم المرن على استيعاب المتغيرات التي فرضها النظام العالمي الجديد كالعولمة وما نتج عنها من إفرزات من حرية الحركة و العبور للسلع والأشخاص و الأفكار وغيرها.

ومن زاوية أخرى خلصت الدراسة إلى نتيجة مهمة مفادها أن النظر إلى السيادة بوصفها مصطلح مركب ومؤسسي يتيح الفرصة للدولة كي تتكيف مع التغيرات التي تطرأ في محيطها، ويجعلها تستجيب لضرورات التغير في مصالحها، وأن النظريات التي تتبنى

---

(1) عبد الله بن جابر العتيبي، العولمة وسيادة الدولة الوطنية "بحث في أهمية مفهوم السيادة في نظرية العلاقات الدولية"، بحث منشور، المجلة العربية للعلوم السياسية، العدد: 23، 2009م.

القول بأن العولمة ومفززاتها أطاحت بمفهوم السيادة لم تصمد في مواجهة النظريات الحديثة التي أطرت لمفهوم السيادة بشكله و تكييفه القانوني الحديث.

#### ثانياً: الدراسات المتعلقة بقواعد النقل الجوي

أ: دراسة رضا (2014) بعنوان: "تطبيق السماوات المفتوحة في النقل الجوي في مصر"<sup>(1)</sup>.

وهي دراسة سياسية اقتصادية، هدفت إلى البحث في مفهوم السماوات المفتوحة بوصفها سياسة جديدة في العبور والنقل الجوي الدولي، كما هدفت وضع إطار مفاهيمي للعوامل المشتركة بين مصر ودول الإتحاد الأوروبي في مجال النقل الجوي، وكان مما هدفت إليه الدراسة أيضاً مراجعة الأدبيات المتاحة في مجال النقل الجوي الأوروبي وتحديد المكونات الرئيسية لاتفاقيات السماوات المفتوحة بين دول الإتحاد الأوروبي، ومدى انطباق هذه الأدبيات و المفردات على واقع النقل الجوي الدولي في مصر.

واستخدمت الباحثة في الدراسة المنهج الوصفي المقارن من خلال البحث في العديد من المراجع والكتب والمقالات والدوريات التي تعنى بالنقل الجوي وفي نظرية السماوات المفتوحة.

وخلصت الدراسة إلى نتيجة رئيسية وهي ان تطبيق مفهوم السماوات المفتوحة يحقق العديد من الأمور من أبرزها: تخليق وتطوير الهياكل المؤسسية القائمة على النحو الأمثل لدعم التعاون بين قطاعات النقل الجوي لمختلف الدول الأعضاء في اتفاقية السماوات

---

(1) هالة رأفت رضا، تطبيق السماوات المفتوحة في النقل الجوي في مصر، بحث منشور، مجلة النهضة الصادرة عن جامعة القاهرة، العدد: 2، المجلد: 15، 2014م.

المفتوحة، كذلك فإنه يؤدي تطوير الأطر التنظيمية التي تحكم أسواق النقل الجوي الدولي، الأمر الذي يحقق أعلى مستويات الكفاءة المحققة.

ب: دراسة القيام (2011) بعنوان: "المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي"<sup>(1)</sup>.

وهي دراسة قانونية، هدفت إلى البحث في موضوعات مختلفة في القانون الجوي كان من أبرزها البحث في مدى خضوع النقل الجوي للاتفاقيات الدولية وخصوصاً اتفاقية وارسو، كذلك بحثت في أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي، وفي قواعده الإجرائية والموضوعية.

واتبع الباحث في الدراسة المنهج التحليلي لنصوص اتفاقية وارسو والبرتوكولات المعدلة لها، كذلك اتبع المنهج الاستقرائي لتتبع أقوال وآراء الفقه في المواضيع ذات الصلة بدراسته.

وخلصت الدراسة إلى العديد من النتائج كان من أبرزها تحديد مفهوم مسؤولية الناقل والأسس التي تقوم عليها هذه المسؤولية، و كيفية قيامها وإثباتها و تحديد أسس التعويض الناشئ عنها، ومدى كفاية القواعد القانونية المتعلقة بالنقل الجوي لتغطية مسؤولية الناقل وغيرها من الموضوعات المدنية التي تنشأ عن عقد النقل الجوي .

---

(1) أمجد محمد القيام، المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة جرش، الأردن، 2009م.

ج: دراسة المومني (2004) بعنوان: "التعويض عن الأضرار الناشئة عن النقل الجوي"<sup>(1)</sup>.

وهي دراسة قانونية، هدفت إلى توضيح عقد النقل الجوي وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي، والمنظومة القانونية التي يستند إليها عقد النقل الجوي، والطبيعة و الآثار القانونية التي تنشأ نتيجة هذا العقد، كذلك هدفت إلى البحث في الإشكاليات القانونية التي تثار نتيجة تنوع جنسية أطراف عقد النقل الجوي وما يتصل بهذا السياق من موضوعات قانونية.

وقد اتبع الباحث في هذه الدراسة المنهج الوصفي الاستنباطي لنصوص الاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني الأردني، إضافة إلى المنهج الاستقرائي للأراء والأقوال الفقهية ذات الصلة بموضوع البحث.

وخلصت الدراسة إلى مجموعة من النتائج كان من أبرزها توافق التشريعات القانونية الداخلية لمعظم الدول مع الاتفاقيات والأعراف الدولية التي تغطي مسألة مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الناشئة عن عقد النقل الجوي، وأن القانون الدولي الجوي المتكون من الاتفاقيات والأعراف الدولية يعد مكملاً للتشريع الداخلي في هذه المسألة، وخصوصاً اتفاقية وارسو للنقل الجوي.

#### **تعقيب على الدراسات السابقة:**

يتضح مما سبق أنه وبالرغم من أن الدراسات السابقة ودراسة الباحث تتشابه في العناوين والمواضيع، إلا أن دراسة الباحث تختلف عن الدراسات السابقة اختلافاً جذرياً،

---

(1) المومني، علاء الدين، التعويض عن الأضرار الناشئة عن النقل الجوي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة آل البيت، الأردن، 2004م.

كونها تبحث في موضوع مدى انسجام مبدأ سيادة الدولة مع قواعد النقل الجوي الدولية، كذلك تم الابتعاد في دراسة الباحث عن موضوعات القانون المدني المتصلة بالنقل الجوي كعقد النقل الجوي ومسؤولية الناقل...، لا بل تم التركيز على قواعد النقل الجوي المتصلة بمبدأ سيادة الدولة، من خلال دراسة هذين المتغيرين - السيادة والنقل الجوي الدولي - في إطار القانون العام الدولي والدستوري.

### حدود الدراسة:

اقتصرت هذه الدراسة من الناحية العلمية على تناول مدى الانسجام بين مفهوم سيادة الدولة والقواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي الدولي من خلال المنهج العلمي، أما عن حدود الدراسة المكانية فهي لا تخضع لمقياس مكاني نظراً للطبيعة الدولية لموضوع الدراسة، وفيما يتعلق بالحدود الزمنية فهذه الدراسة كقاعدة عامة لا تخضع لفترة زمنية معينة إنما تتناول الحقبة التي تلت نشوء الدولة بمفهومها الحديث ارتباطاً بنشوء مفهوم السيادة، ويرى الباحث من خلال مطالعته حول موضوع الدراسة عدة أمور تمثلت فيما يلي:

أ: وجود علاقة فعلية وقانونية بين مبدأ سيادة الدولة والقواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي الدولي.

ب: وجود مجموعة من المرتكزات لمبدأ سيادة الدولة، كذلك وجود مجموعة من القواعد المنظمة للنقل الجوي الدولي.

ج: وجود مجال للتقارب والتباعد في الانسجام بين مبدأ سيادة الدولة والقواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي الدولي.

د: حصول تغيير في مفهوم سيادة الدولة مما جعله أكثر انسجاماً مع القواعد القانونية المنظمة لحركة النقل الجوي الدولي.

## منهج الدراسة:

للإجابة على تساؤلات الدراسة وإثبات فرضياتها وتوضيح أهميتها وتحقيق الأهداف المرجوة منها استخدم الباحث المنهج الاستقرائي، الذي يعتمد على الانتقال من الجزئيات إلى الكليات من خلال الاستقراء المتكامل للحقائق، مما ساعد على معرفة مفهوم سيادة الدولة وتطوره، ومفهوم النقل الجوي الدولي والقواعد القانونية التي تحكمه، ثم استخدم الباحث المنهج الوصفي التحليلي، الذي ينطلق من قاعدة كلية عامة تطبق على الحالات الفردية الخاصة، مما أسهم في معرفة مدى انسجام مبدأ سيادة الدولة مع القواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي الدولي.

## اشكالية الدراسة:

سيحاول الباحث طرق باب مدى انسجام مبدأ السيادة بوصفه مبدأ مستقر في القانون الدولي العام والقوانين الدستورية لمختلف الدول، مع القواعد القانونية المختلفة التي تنظم حركة النقل الجوي الدولي، وذلك من خلال معرفة كنهه وحقيقته مبدأ السيادة ومدى علاقته بالقواعد المنظمة للنقل الجوي الدولي، حيث تتلخص مشكلة هذه الدراسة في تحديد العلاقة بين هذين المتغيرين-السيادة وقواعد النقل الجوي الدولي- وكيفية تأثر وتأثير كل منهما بالآخر، وستحاول الدراسة الإجابة عن السؤال الرئيسي التالي:

ما مدى انسجام مبدأ سيادة الدولة مع القواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي

الدولي؟

ويتفرع عن هذا السؤال التساؤلات التالية:

1. ما مفهوم السيادة وما النظريات المتصلة به؟
2. ما مفهوم النقل الجوي الدولي وما المنظومة القانونية التي تحكمه؟
3. ما علاقة مفهوم سيادة الدولة بقواعد النقل الجوي الدولي؟
4. ما مدى تأثير تطور مبدأ السيادة على القواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي

الدولي؟

### مفهوم سيادة النقل الجوي في ضوء الفقه والقانون:

#### تمهيد:

جاء الفصل التمهيدي في مستهل هذه الدراسة للوقوف على حقيقة كل من مفهومي السيادة والنقل الجوي، في ضوء الشروح الفقهية والنصوص القانونية التي تناولت كل من الموضوعين، وكان ذلك حتى يتسنى معرفة المقصود بكل من المفهومين بشكل دقيق وتحديد الأبعاد القانونية التي تحيط بكل منهما.

وتم تقسيم هذا الفصل إلى بحثين مستقلين، اشتمل المبحث الأول على مطلبين، تناول المطلب الأول مفهوم السيادة من حيث التعريف اللغوي والاصطلاحي، والخصائص التي يتميز بها هذا المبدأ، بينما تناول المطلب الثاني التطور التاريخي لمفهوم السيادة والمدارس الفكرية المرتبطة به.

في حين جاء المبحث الثاني ليتناول مفهوم النقل الجوي وتنظيمه القانوني، وقد اشتمل هذا المبحث على مطلبين، تناول الأول التعريف بالنقل الجوي وبيان خصائصه وأهميته، وتناول المطلب الثاني القواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي أو ما يعرف بالقانون الجوي، وتم فيه تعريف هذه القواعد وبيان مصادرها وخصائصها.



## المبحث الأول: مفهوم السيادة:

اكتسب مفهوم السيادة أهمية مزدوجة سياسياً وقانونياً، مما جعل منه موضوع خلاف ونقاش حادين، فمن جهة اهتم به علماء السياسة والعلاقات الدولية، ومن جهة أخرى عني به فقهاء القانون الدستوري والقانون الدولي، ورغم تعدد أبعاد هذا المفهوم، واختلاف الزوايا التي يمكن مناقشته من خلالها، إلا أنه شكل قاعدة إلزامية من قواعد القانون الدولي، ومبدأ سياسي ودستوري راسخ في مختلف القوانين والأدبيات القانونية والسياسية، ويناقش هذا المبحث مفهوم السيادة، في مطلبين، تناول الأول تعريف مبدأ السيادة وبيان خصائصه ومظاهره، فيما يتتبع المطلب الثاني التطور التاريخي والفكري والقانوني لمبدأ السيادة.

### المطلب الأول: تعريف مبدأ السيادة وبيان خصائصه ومظاهره:

#### الفرع الأول: السيادة في اللغة:

بالرغم من أن مفردة "السيادة" موجودة في اللغة العربية منذ الأزل، إلا أنها لم تكن تدل على المضمون القانوني الذي تحمله هذه المفردة، فالسيادة في اللغة العربية من مادة سود، يقال: فلان سيّد قومه، والجمع سَادَةٌ، ويقال: سادهم سُوداً سُوداً سيادةً، والمصدر سيادة يعني رفعة المكانة والمنزلة، ويدل على المقدم في قومه جاهاً أو غلبة أو أمراً، وخالصة المعنى اللغوي للسيادة يدل على المنزلة والغلبة والقوة<sup>(1)</sup>.

وهذا لا يعني أن العرب لم يعرفوا المضمون الذي يحمله مفهوم السيادة، ولكنهم كانوا يستخدمون مفردات أخرى للدلالة عليه، مثل "السلطان" و "الحاكمية"، و "الملك" وظل

---

(1) ابن منظور، محمد بن مكرم بن علي، لسان العرب، دار صادر، مادة: سود، 2003م، ج7/ص295، كذلك: الزمخشري، جار الله أبو القاسم، أساس البلاغة، دار الكتب العلمية، مادة: سود، المجلد الأول، (د.ت)، ص312.

الأمر كذلك إلى مطلع القرن العشرين، عندما بدأت الشعوب العربية تعنى بوجودها القومي، وتطالب باستقلالها، فاستخدام مصطلح السيادة بمضمونه القانوني بشكل واسع لدى الفقهاء العرب، الذين تعددت تعريفاتهم الاصطلاحية له<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثاني: السيادة اصطلاحاً:

يشكل المفهوم الإصلاحي لمبدأ السيادة حالة من الخلاف والتطور المستمر، ويرجع ذلك لعاملين أساسيين أولهما: أن السيادة مفهوم مشترك بين العديد من العلوم كعلم السياسة والعلاقات الدولية وعلم القانون بشقيه الدولي والدستوري، كما سبق بيانه، وثانيهما: أن مفهوم السيادة يتطور بشكل مستمر مع تطور المنظومة القانونية التي تحكم العلاقات الدولية من جهة، ومع التغير المستمر الذي يشهده الفقه والقانون الدستوري في مختلف بلدان العالم<sup>(2)</sup>.

وقد ارتبطت نظرية السيادة تاريخياً بأسماء العديد من الفقهاء لعل أبرزهم الفقيه الفرنسي "جان بودان" (Bodin)، حيث انه يعد أول من وضع نظرية متكاملة للسيادة في كتابه: "الكتب الستة للجمهورية"<sup>(3)</sup> والذي تضمن نظرية شبه متكاملة للسيادة في عام 1576م، ويعرف "بودان" السيادة على أنها: السلطة العليا على المواطنين والرعايا والتي لا

---

(1) تدمري، خالد، واقع نظرية السيادة في ظل المتغيرات الدولية، منشورات جامعة دمشق، 2010م، ص125.

(2) عبد الكريم، فتحي، الدولة والسيادة: في الفقه الإسلامي، ط2، مكتبة وهبة، 1984م، ص69. سلطان، حامد، القانون الدولي العام في وقت السلم، دار النهضة العربية، القاهرة، 1962م، ص753.

(3) الكتب الستة للجمهورية: هو كتاب ألفه المنظر والمحامي والفيلسوف السياسي الفرنسي جان بودان في عام 1576م، ركز فيه على نموذج سياسي محوره قيام منظومة مدنية تتمحور حول الطاعة لعاهل، يعرف جيداً احتياجات المواطنين ويسير على هديها، وفي مثل هذه المنظومة يكون من الضروري احترام قرارات السلطة، بغية تقادي الفوضى العارمة التي كانت مستشرية خلال القرن السادس عشر، للمزيد انظر موقع المعرفة الإلكتروني:

<http://www.marefa.org>، تاريخ الزيارة: 2017 / 1 / 2

تخضع للقوانين، وهي بهذا المعنى تعني: الاستقلال المطلق وعدم التبعية لأي سلطة سواء في الداخل أو الخارج<sup>(1)</sup>.

في حين يعرفها "ستارك" (Starke) على أنها: السلطة التي تملكها الدولة في نطاق الحدود التي يرسمها القانون الدولي<sup>(2)</sup>.

أما "شوارزنبرج" فقد عرفها بأنها: سلطة لا تعلوها سلطة أخرى، تستأثر بمباشرة جميع الاختصاصات داخل حدود الدولة، وتتصرف في الخارج على قدم المساواة مع غيرها من السيادة المماثلة<sup>(3)</sup>.

ومن التعريفات الأخرى الشائعة لمفهوم السيادة تعريف "روتير" (Reuter) والذي مفاده أن السيادة هي خاصية أو مميزة تكمن في عدم الخضوع لسلطة أخرى من نفس الطبيعة<sup>(4)</sup>.

أما على صعيد الفقه العربي فقد برزت العديد من التعريفات لمفهوم السيادة منها تعريف الدكتور محمود جنيبة، حيث عرف السيادة بأنها: حق الدولة في إدارة شؤونها الداخلية والخارجية دون أن تخضع فيها خضوعاً قانونياً لأية سلطة قانونية<sup>(5)</sup>.

---

(1) سلطان، حامد، القانون الدولي العام في وقت السلم، دار النهضة العربية، القاهرة، 1962م، ص753، كذلك: صالح، عبد الرزاق، السيادة والقانون الدولي، (رسالة ماجستير)، جامعة سنت كلiment فرع بغداد، العراق، 2008م، ص24.

(2) starke, j.G. **interoduction to international Law**, London ، 1967, p.86.

(3) schwarzenberger, G. **General course, the fundamental principles of international Law, the Hague Academy of international law**, 1955, p.82.

(4) Reuter, **Droit international public**, paris Ed, 1983,p182.

(5) جنيبة ، محمود ، القانون الدولي العام، مطبعة لجنة التأليف والنشر، القاهرة 1983م، ص195.

كذلك عرفها الدكتور ابراهيم العناني على أنها: سلطة الدولة العليا على إقليمها ورعاياها واستقلالها عن أي سلطة أجنبية<sup>(1)</sup>.

وما ذهب إليه الدكتور علي أبو هيف حيث عرف السيادة على أنها: ما للدولة من سلطان على الإقليم الذي تختص به بما يوجد فيه من أشخاص وأموال، وهي تثبت للدولة نتيجة ملكيتها للإقليم<sup>(2)</sup>.

ولعل جميع التعريفات السابقة، وإن كانت مصدر أساسي في وضع الأطر النظرية والفلسفية لمبدأ السيادة، إلا أنها تعريفات زمانية محددة مرتبطة بالمرحلة التي نشأت فيها، فهي قاصرة عن وضع تعريف يواكب التغير الحاصل على لمبدأ السيادة، وذلك بسبب التغير في المنظومة القانونية التي تحكم العلاقات بين الدول، إضافة إلى التغير في العديد من المفاهيم السياسية وأشكال العلاقات الدولية، الأمر الذي ينعكس بصورة مباشرة على مفهوم السيادة إلى درجة ظهور بعض الاتجاهات القانونية والسياسية التي تنكر هذا المبدأ من أصله، وتزعم انتهاء حقبة سيادة الدولة في ظل ما يشهده العالم من توجهات إلى إنشاء حكومة عالمية مشتركة، إضافة إلى بروز ظاهرة العولمة وما تحمله في طياتها من مبادئ أهمها تسهيل ورفع القيود الحكومية عن حركة الأشخاص والبضائع حول العالم<sup>(3)</sup>، وهو ما سيتم بيانه بالتفصيل عند استعراض التطور التاريخي لمبدأ السيادة منذ القدم وحتى وقتنا الحاضر.

---

(1) العناني، ابراهيم، التنظيم الدولي: الأمم المتحدة، دار الفكر العربي، القاهرة، 1975م، ص 25.

(2) أبو هيف، علي، القانون الدولي العام، مطبعة المعارف، الإسكندرية، 1997م، ص 117.

(3) العتيبي، عبد الله بن جابر، العولمة وسيادة الدولة الوطنية: بحث في أهمية مفهوم السيادة في نظرية العلاقات الدولية، (بحث منشور)، المجلة العربية للعلوم السياسية، العدد: 23، 2009م، ص 71\_72.

وكننتيجة للتطورات والعوامل السابقة، ومحاولة لإيجاد توافق بين ثوابت مختلف القوانين الدستورية وبين مضمون القانون الدولي، ظهر تعريف جديد لمبدأ السيادة أكثر مواءمة لمستجدات ومضامين هذا المبدأ، وقسمت فيه السيادة إلى نوعين<sup>(1)</sup>:

السيادة الداخلية: ومضمونها أن الدولة تتمتع بسلطة عليا على جميع الأفراد والهيئات الموجودين على إقليمها، وأن إرادة الدولة تسمو على إرادتهم جميعاً، ويعبر هذا المضمون عن الجانب السلبي لمبدأ السيادة ويتوافق مع ما أقرته معظم الدساتير الداخلية لمختلف البلدان من قواعد آمرة.

السيادة الخارجية: ومضمونها عدم خضوع الدولة لأي سلطة أخرى وخصوصاً سلطة دولة أجنبية أخرى، ويمثل هذا المضمون الجانب الإيجابي لمبدأ السيادة الذي يتوافق مع القانون الدولي العام بمختلف مصادره ومبادئه الأساسية.

وبسبب هذا المفهوم الحديث لمبدأ السيادة فإن الدول تنقسم من جهة السيادة إلى قسمين<sup>(2)</sup>:

القسم الأول: دول ذات سيادة كاملة لا تخضع ولا تتبع في شؤونها الداخلية أو الخارجية لرقابة أو سيطرة من دولة أخرى، ولها مطلق الحرية في وضع دستورها أو تعديله.

---

(1) فرج الله، فيصل، مبدأ السيادة في القانون الدولي، (بحث منشور)، مجلة الكوفة، العدد:14، 2012م، ص326.

(2) شحادة، مهدي، إشكالية السيادة والسلطة في الدولة العربية المعاصرة ، مقالة منشورة على موقع مجموع الرؤى الإستراتيجية: روسيا و العالم، بتاريخ:2016/7/7م، <http://rusisworld.com>، تاريخ الزيارة: 2017/ 1 / 4.

القسم الثاني: دول منقوصة السيادة لا تتمتع بالاختصاصات الأساسية للدولة لخضوعها لدولة أخرى أو تبعيتها لهيئة دولية تشاطرها بعض الاختصاصات، كالدول التي توضع تحت الحماية أو الانتداب أو الوصاية وكالدول المستعمرة<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثالث: خصائص مبدأ السيادة:

يشتمل مبدأ سيادة الدولة على مجموعة من الخصائص، وهي:

أولاً: الإطلاق: وخصيصة الإطلاق في السيادة تتأتى من أن الدولة تتمتع بالصفة العليا التي تخولها السلطة على الأفراد والهيئات والإقليم والرعايا الموجودين فيه، وهي تمارس سيادتها بواسطة سلطة مطلقة، بالرغم من وجود عوامل تؤثر في ممارستها السيادة تتمثل في الحدود القانونية، كذلك فإن صفة الإطلاق في السيادة لا بد من أن تتأثر بالظروف السياسية والاجتماعية والاقتصادية والثقافية التي تحيط بالدولة<sup>(2)</sup>.

ثانياً: الشمولية: فالسيادة بوصفها أحد سمات الدولة تشمل جميع مكوناتها، الإقليم سواء أكان برياً أو بحرياً أو جوياً، والرعايا سواء أكانوا مواطنين أو أجانب، ويستثنى من هذه الشمولية بعض الأشخاص أو الكيانات بموجب المعاهدات والاتفاقيات الدولية كالدبلوماسيين وبعض المنظمات الدولية مثلاً<sup>(3)</sup>.

---

(1) شحادة، مرجع سابق.

(2) العيسى، طلال ياسين، السيادة بين مفهومها التقليدي والمعاصر: دراسة في مدى تدويل السيادة في العصر الحاضر، بحث منشور، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، العدد: الأول، مجلد: 26، 2010م، ص47.

(3) السعيد، جواد، سيادة الدولة، مقالة منشورة على الموقع الإلكتروني لصحيفة المثقف، عدد: 1297 لسنة 2010م، <http://www.almothaqaf.com>، تاريخ الزيارة: 2017/1/7.

**ثالثاً: عدم قابلية السيادة للتنازل عنها:** بمعنى أن السيادة صفة لصيقة بالدولة لا تستطيع التنازل عنها كلها أو جزء منها، وإلا فقدت الدولة أحد أركانها، مما يترتب عليه زوالها، فالدولة لا تقوم إلا بوجود إقليم ومواطنين وسيادة، تتمثل في السلطة العليا، وإن أي تنازل أو خلل في هذه الأركان يصيب الدولة في ذاتها وكيانيتها ويهدد بقاءها ووجودها<sup>(1)</sup>.

**رابعاً: الديمومة:** فالسيادة تدوم بدوام قيام الدولة، وتنتهي بانتهائها، بحيث أن التغيير الذي قد يحصل في حكومة الدولة أو حتى نظامها السياسي لا يعني فقدان السيادة، لأنها مرتبطة بالدولة وليس بحكومة أو رئيس أو مؤسسة بحد ذاتها<sup>(2)</sup>.

**خامساً: الأحادية والتكامل:** بمعنى أن السيادة وحدة واحدة ومفهوم ومبدأ واحد، لا يقبل التجزئة أو التفريق بين مؤسسات الدولة أو سلطاتها، هذا بالرغم من أن لكل سلطة في الدولة وظائفها واختصاصاتها، إلا إن منظومة عمل السلطات جميعها تعبر عن الوحدة لمبدأ السيادة<sup>(3)</sup>.

مما سبق يمكن القول بأن السيادة مفهوم متكامل ومحدد؛ يجمع بين العديد من الخصائص التي تضي عليه مظهر المصطلح الجامع المانع الذي يشير إلى حالة سياسية وقانونية واضحة المعالم.

---

(1) فرج الله، فيصل، مرجع سابق، ص 327.

(2) المرجع السابق، الصفحة ذاتها.

(3) ياسين، حمزة، إشكالية السيادة في الدولة الحديثة.. قراءة في كتاب "حالة الاستثناء، مقالة منشورة على الموقع الإلكتروني لصحيفة التقرير، (د.ت)، <http://altagreer.com>، تاريخ الزيارة: 2017/1/11. كذلك: وافي، أحمد، الآليات الدولية لحماية حقوق الإنسان ومبدأ السيادة، (رسالة دكتوراه)، جامعة الجزائر، 2011م، ص 10.

## المطلب الثاني: التطور التاريخي لمفهوم السيادة والمدارس الفكرية المرتبطة به:

إن مبدأ السيادة كغيره من المفاهيم السياسية والقانونية لم يكن وليد لحظة، بل مرّ بعدة مراحل وتطورات تاريخية، وتناولته مدارس فكرية وسياسية مختلفة باختلاف العصور والأزمنة، ونستعرض فيما يلي المراحل الأساسية لتطور مبدأ السيادة، وأبرز النظريات الفكرية التي ساهمت في تطور هذا المبدأ في كل حقبة تاريخية، وصولاً إلى الاتجاهات الحديثة لهذا المبدأ في عصرنا الحالي، وذلك في الثلاثة فروع الرئيسية التالية:

### الفرع الأول: السيادة في العصور القديمة:

بالرغم من الاختلاف الكبير بين مفهوم الدولة الحديث ومفهومها القديم، إلا أن جميع المقومات والأفكار التي قامت عليها الدول الحديثة ليست في حقيقة الأمر إلا تطوراً فعلياً لتلك التي أنشأتها الدول القديمة منذ قبل التاريخ<sup>(1)</sup>.

وفكرة السيادة وكونها مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بمفهوم الدولة، فإن إرهاصات بدأت منذ نشوء دول العالم القديم، حتى تناولها فلاسفة اليونان كأفلاطون وأرسطو، فقد عبر أفلاطون عن السيادة: بأنها السلطة اللصيقة بشخص الحاكم، في حين رأى أرسطو في كتابه "السياسة" أن السيادة سلطة عليا في داخل الدولة رابطا إياها بالجماعة<sup>(2)</sup>.

---

(1) شلق، الفضل، الفرق بين الدولة القديمة المتغيرة الحدود والدولة الحديثة الثابتة، مقالة منشورة على موقع أزميل السياسي، مشار إليها بتاريخ: 2016/4/16م، <http://azamil.com>، تاريخ الزيارة: 2017/1/13.

(2) الكسابي، الشاذلي، القيم بين النسبي والمطلق/الدولة: السيادة والمواطنة، مقال علمي منشور على موقع الكسابي الإلكتروني، مشار إليه بتاريخ: 2015/3/18م، <http://kassebi2013.blogspot.com>، تاريخ الزيارة: 2017/1/13.



أما في الدولة الرومانية فكان ينظر للدولة باعتبارها كيانا مقدسا لا يجوز محاسبته، ومن ثم كانت سلطات الحاكم الذي يمثل الدولة مطلقة، لا حدود لها في شتى أراضي الإمبراطورية الممتدة<sup>(1)</sup>.

وشهدت السيادة اختلاف حقيقي في عصر الدولة الإسلامية الأولى فبالرغم من أن السيادة لم تكن موجودة كمفهوم سياسي وقانوني في ذلك الزمان، إلا أنها مورست بشكل فعلي من خلال النظام السياسي والاجتماعي الذي فرضه الدين الإسلامي، وذلك من خلال الأحكام التي تتعلق بالحكم و ولي الأمر، والتي من أبرزها مبدأ الشورى الذي رسخ لمفهوم الديمقراطية، ومبدأ محاسبة الخليفة أو الحاكم الذي يضمن الشفافية والكينونة للأمة بعيداً عن كينونة الخليفة وشخصه، بمعنى أن السيادة في الدولة الإسلامية تشبه إلى حد كبير المفهوم العصري لمبدأ السيادة<sup>(2)</sup>.

أما العصور الوسطى فقد شهدت ظروف مضطربة تمثلت في الصراع بين الكنيسة والسلطة الحاكمة حيث استمد الحكام مكانتهم وسلطتهم بموجب السلطة الدينية للكنيسة، والتي ما لبثت إلا وانقلبت صراعاً مستمراً بعد تعارض رغبات السلطة مع الكنيسة، كما ساهم شيوع النظام الإقطاعي وغيرها من العوامل في ظهور اتجاهات جديدة لفكرة ومبدأ السيادة، ولعل أبرزها كان الأفكار التي نادى بها القديس "توما الأكويني" الذي قاد الحركة الفقهية المسيحية أثناء التحولات التاريخية لفكرة السيادة في العصور الوسطى، وكان لأفكاره أثراً كبيراً في تطور مفهوم السيادة من الوجهتين القانونية والفلسفية، حيث اصطبغت

---

(1) حسين، جمعة، القضاء الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998م، ص54.

(2) المشوخي، زياد، السيادة: مفهومها ونشأتها ومظاهرها، بحث منشور على موقع صيد الفؤاد، (د.ت)،

<http://www.saaid.net>. تاريخ الزيارة: 2017/1/14.

السلطة بصيغة مسيحية وحررتها من سلبيات فكر العصر القديم، وذلك بالابتعاد عن فكرة السلطان المطلق والتزام الحاكم بالقواعد العليا للقانون الإلهي<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثاني: السيادة في عصر نشوء الدولة بمفهومها الحديث:

في عصر نشوء الدولة بمفهومها الحديث أخذت فكرة السيادة المطلقة في الزوال لتحل محلها فكرة السيادة المقيدة التي استعرضها الفقيه "جان بودان" وبرغم ما أصاب هذه الفكرة من تطور على يد "بودان" فإنها لم تسلم من النقد، فقد دافع عن سيادة الدولة ومجد سلطانها حتى تسمو على لأفراد وتعلو على القانون، وبالتالي فلم يصل بالسيادة إلى الحد الديمقراطي المطلوب حيث استمرت مظهرا من مظاهر السلطة المطلقة<sup>(2)</sup>.

وبعد ذلك ظهر المفكر والفيلسوف "هوبز" ليتبنى نظرية "بادان"، ويزيد عليها في أنه يرى الحاكم غير مقيد بأي قانون لأنه هو الذي يضعه ويعدله ويلغيه حسب هواه، وهو الذي يحدد معنى العدالة كونه وحده صاحب السيادة. واتبع طريق "بودان" في إطلاقه للسلطة صاحبة السيادة، إلا أنه كان منطقيا أكثر فلم يأت بمضمون السيادة من الخارج وإنما حاول استخلاصه من هدف الدولة ذاته، فهو يقول بضرورة السلطة وهي عنده تكون دائما مطلقة، ونادي بالسلطان المطلق إلى حد القول بأن الدولة مالكة لجميع الأموال بحجة أن الأفراد قد تنازلوا للحاكم الذي اختاروه عن جميع حقوقهم، وبالتالي لا تكون لهم على الأموال حقوق وإنما مجرد امتيازات يقررها الحاكم ويسحبها وقتما يشاء<sup>(3)</sup>.

---

(1) نعمة، عدنان، السيادة في ضوء التنظيم الدولي المعاصر، بيروت، 1988م، ص122.

(2) سلطان، حامد، مرجع سابق، ص754.

(3) فوزي، أوصديق، الوافي في شرح القانون الدستوري، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003م، ج:1، ص32\_33.

ومع نهاية القرن السادس عشر ألف الفيلسوف والقانوني الإنجليزي "جون لوك" كتابه "رسالتان في الحكم" الذي جاء فيه: أن حرية الإنسان الطبيعية لا يكون خاضعا فيها لأي قوة عليا على الأرض، وأن المجتمع السياسي لا يمكن أن يقوم ويستمر إلا إذا كان لديه في ذاته سلطة المحافظة على الملكية، حيث يتنازل كل فرد فيه عن سلطته الطبيعية ويسلمها للمجتمع وليس لنظام الحكم كما ذهب "هوبز" (1).

ثم تطورت فكرة السيادة باتجاه مفهوم جديد على يد "جروشيوس" الذي نادى بتقوية السلطة السياسية وأن يخلص السيادة من التصاقها بالحاكم وأن يحررها من راسب الإطلاقية وأخضعها لمبادئ جديدة هي مبادئ القانون الطبيعي إضافة إلى القانون الإلهي (2).

وفي منتصف القرن الثامن عشر شهد مفهوم السيادة تطورا لافتا بفضل المفكر والفيلسوف "جان جاك روسو" والذي ظهرت أبرز افكاره في كتابه الشهير "العقد الاجتماعي"، وبالتالي شهدت السيادة قيادا جديدا يجد أصالته في منبع جديد أشد التصاقا بالشخصية الإنسانية وبالحرية وانتقلت السيادة من مصادرها الإلهية إلى مصادر اجتماعية أساسها الإرادة العامة للشعب والأمة، إرادة تراقب الحاكم تمهيدا لإعلان مسئوليته في حالة خرقه للعقد الاجتماعي الذي ينظم العلاقة بين الحاكم والمحكومين، فالسيادة عند "روسو" هي: الإرادة العامة للمجتمع الذي أنشأه العقد الاجتماعي،

---

(1) الغزال، إسماعيل، القانون الدستوري والنظم السياسية، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1987م، ص48.

(2) حلوة ليلي، مرجع سابق، ص3.

والقانون هو التعبير عن هذه الإرادة العامة، وهي ليست الإرادة الاجتماعية لكل المواطنين ولكنها إرادة الأغلبية، وهذا الخضوع لرأي الأغلبية هو أيضا أحد الشروط الضرورية للعقد الاجتماعي<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثالث: السيادة في النظام العالمي الجديد:

أدت الحربين العالميتين الأولى والثانية إلى نهوض الاتجاه السيادي القومي في مختلف أرجاء العالم، ولم تعد السيادة مفهوما افتراضيا غير واقعي، بل ظهرت النزعة إلى السيادة المطلقة للدولة، وظهرت عوامل سياسية واقتصادية، جعلت نسبة السيادة مرتبطة بموازن القوى والتحالفات الإقليمية والدولية<sup>(2)</sup>.

وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية، ونشوء هيئة الأمم المتحدة، والتطور الملموس في العلاقات الدولية، واختلاف طرق الصراع الدولي من الحرب إلى التنافس الاقتصادي والسياسي، وكنتيجة لتطورات كبيرة فرضها النظام العالمي الجديد، ظهر تنظير جديد لمبدأ السيادة، يستند إلى فكرة تعاقد الجماعة الدولية، بحيث أن الدولة تبقى بكامل سيادتها في الحين الذي تحترم فيه القانون الدولي بجميع قواعده، حتى تلك التي تتعلق بكيفية التعامل مع الأقليات أو الأفراد داخل إقليم الدولة، ويرجع التنظير الجديد الفضل بنشأة فكرة السيادة بمفهومها الحديث إلى أداء النظام العالمي ورغبته في الإبقاء عليها باعتبار الدولة جزء منه<sup>(3)</sup>.

---

(1) حلاوة ليلي، مرجع سابق، كذلك: جابر، عبدالله، حق السيادة الوطنية في فلسفة جان جاك روسو، (رسالة ماجستير)، جامعة الجزائر، 2006م، ص 84\_85.

(2) حناشي، أميرة، مبدأ السيادة في ظل التحولات الدولية الراهنة، رسالة ماجستير في الحقوق، جامعة منتوري، الجزائر، 2008م، ص 7\_8.

(3) بن علي، كمال، السيادة في الفكر السياسي الحديث: قراءة في نشأة مفهوم، مقالة علمية منشورة على موقع مؤمنون بلا حدود للدراسات والأبحاث، مشار إليها بتاريخ: يوليو 2015م، <http://www.mominoun.com>، تاريخ الزيارة: 2017/1/23.

ويستند التنظير الجديد إلى فكرة أن السيادة ليست خارجية أو أجنبية عن النظام، بل هي تنتج عبر الممارسة كما أنها ليست ثابتة أو جامدة، لكنها حقيقة اجتماعية، وهي بهذا فرضية أساسية يتوقع الفاعلون علي ضوءها سلوك الآخرين، ولهذا السبب فهي مستمرة ومن الصعب تغييرها، كما أن السيادة متأثرة بدرجة كبيرة بالمثل الاجتماعية والممارسات السياسية للنظام العالمي<sup>(1)</sup>، فالسيادة في المنظور الجديد ليست شكلاً واحداً وإنما أربعة أشكال هي:

أولاً: سيادة الاعتماد المتبادل: وتشير إلى قدرة الدولة على التحكم في الحركة عبر حدودها وقد ضعف هذا النوع من السيادة بسبب آليات العولمة، حيث أصبحت حركة البضائع والأموال، والأفكار والبشر والأمراض لا تعيقها الحدود السياسية ولا تحدّها الترتيبات الأمنية. ومناطق الأمر هنا ليس السلطة وإنما للتحكم<sup>(2)</sup>.

ثانياً: السيادة الداخلية: بمعنى هياكل السلطة داخل الدولة، وقدرة هذه الهياكل على التنظيم الفعال للسلوك والتركيز هنا على القدرة، بمعنى أن هناك علاقة وثيقة بين ترتيب السلطة الداخلية والفوضى العالمية، فهما وجهان لعملة واحدة وعليه فإن السيادة من سمات الدول وهي تعتمد على علاقات الترتيب والفوضى، وهذا يشير إلى افتقار الوحدات الأخرى مثل الشركات العالمية، والمنظمات الدولية ومنظمات المجتمع المدني العالمية لبعد السيادة، مما يضع قيوداً على دورها<sup>(3)</sup>.

---

(1) احمد، حسن الحاج، الدولة الإفريقية ونظريات العلاقات الدولية، بحث منشور بمجلة السياسة الدولية، العدد: 160، ابريل 2005، المجلد: 40، ص 27.

(2) المرجع السابق، ص 27.

(3) نفس المرجع، ص 28.

### ثالثاً: سيادة وستفاليا:

وتشير إلى منع الأطراف الخارجية من التدخل في شؤون الدولة الداخلية وتعد الدولة هنا هي السلطة العليا في اتخاذ القرار داخل حدودها، بمعنى أن الدولة هي صاحبة السلطة على كل ما يجري على أرضها، وهي الوحيدة القادرة على سن القوانين واتخاذ القرارات التي تتعلق بذاتها دون أي تدخل خارجي<sup>(1)</sup>.

### رابعاً: سيادة القانون الدولي

وهي الاعتراف المتبادل وتشمل هذه السيادة أهلية الدولة للدخول طواعية في تعاقبات أو اتفاقيات وإقامة تمثيل دبلوماسي<sup>(2)</sup>.

وهناك اتجاه يفرق بين سيادة الأمة وسيادة الدولة، تركز الأولى على العلاقة بين سلطة السيادة وقطعة الأرض الجغرافية التي تقوم عليها الدولة، بينما تهتم الثانية بالعلاقة بين سلطة السيادة والشعب، الذي تمارس عليه السيادة فإذا بسطت الدولة سيطرتها على كامل أراضيها فإنها تتمتع بسيادة الدولة، أما إذا كانت تعبر عن هوية الشعب وتطلعاته وآماله دون أن تتمكن من إحكام السيطرة على الأرض فإنها تحظى بسيادة الأمة، وهناك عدد كبير من دول العالم تجمع بين السيادةتين، بينما هناك دول أخرى تمتلك إحداها لديها سيادة منقوصة كما توجد دول لا تمتلك بالكامل منهما<sup>(3)</sup>.

---

(1) حناشي، أميرة،، مرجع سابق، ص7.

(2) احمد، حسن الحاج، مرجع سابق، ص28.

(3) شبلا، سمير اسطيف، الفرق بين سيادة الأمة وسيادة الشعب، بحث منشور على موقع الحوار المتمدن، العدد:2402، مشار إليه بتاريخ: 2008/9/12م، <http://www.ahewar.org>، تاريخ الزيارة: 2017/1/27.

ويرى منظرو النظام العالمي أن الدولة القومية ليست كيانا وهبته الطبيعة، بل نشأ لتلبية حاجات في مكان وزمان محددين، وهي بذلك عكست مطالب ورغبات زمان بعينه، ومنطقة جغرافية محددة لهذا السبب فإن دور الدولة ووظيفتها ليس ثابتا وجامدا علي مر الحقب والأزمان بل هو متغير حسبما تقتضيه ظروف الزمان والمكان وكذلك حسب التحولات المجتمعة<sup>(1)</sup>.

مما سبق يمكن القول بأن النظام العالمي شهد تطورات وأحداث عملت على تغيير بنيته السياسية والاقتصادية مما أدى إلى ظهور وتطور مفاهيم قانونية وسياسية عديدة، كان من أبرزها مفهوم السيادة التي جعل منها النظام العالمي مفهوما متحولا يعاد تمثيله وإنتاجه وفق مصالح هذا النظام وإرادته.

---

(1) عبدو، حسن رزق، النظام العالمي ومستقبل سيادة الدولة في الشرق الأوسط، رسالة ماجستير في دراسات الشرق الأوسط، جامعة الأزهر، غزة، 2010م، ص60.

## المبحث الثاني: مفهوم النقل الجوي وتنظيمه القانوني:

النقل بصفة عامة هو مجموعة من الطرق والوسائل والتكنولوجيا والإجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف إلى نقل الإنسان وإنتاجه من مكان إلى آخر<sup>(1)</sup>، وهي ظاهرة مرتبطة بالإنسان منذ وجوده على سطح الأرض حيث كان ينتقل من مكان إلى آخر لأسباب مختلفة كتأمين الغذاء أو الحصول على المرعى أو التجارة...، وقد مرت وسائل النقل بعدة مراحل ابتداءً من المزلج الخشبية التي جرها الإنسان مروراً بالعربات التي تجرها الخيول، وانتهاءً بمفرزات عصر الصناعة والتكنولوجيا كالسيارات والقطارات والطائرات<sup>(2)</sup>.

ونناقش في هذا المبحث أحد أهم وسائل النقل في عصرنا الحالي، وهو النقل الجوي، حيث تم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين رئيسيين، تناول المطلب الأول: مفهوم النقل الجوي، وذلك من خلال تعريفه وبيان تطوره وأهميته، فيما تناول المطلب الثاني: التنظيم القانوني للنقل الجوي أو ما يعرف بالقانون الجوي، من حيث تعريفه وبيان مصادره وخصائصه.

### المطلب الأول: مفهوم النقل الجوي:

#### الفرع الأول: تعريف النقل الجوي:

يعرف النقل الجوي بأنه نقل الركاب أو البضائع، أو البريد، من نقطة إلى أخرى بواسطة مركبة هوائية يطلق عليها غالباً تسمية الطائرة، ويتنوع النقل الجوي إلى أشكال وأقسام متعددة، فقد يكون منظماً أو غير منظم، وقد يكون خاصاً أو عاماً، وقد يكون

---

(1) السماك، محمد أزهر، جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق، دار اليازوري العلمية، عمان، الاردن، 2011م، ص11.

(2) السيفو، فريد إسماعيل، دور وأهمية النقل بسكك حديد العراق في تحقيق التنمية الاقتصادية، مجلة تكريت للعلوم الإدارية والاقتصادية، العدد:2، المجلد:1، 2006م، ص88.



للأشخاص أو البضائع، ولكن ما يعنينا من كل تلك التقسيمات في كون النقل الجوي محلياً أو دولياً، حيث يرتبط مفهوم النقل الجوي بالنقل الدولي أكثر من ارتباطه بالنقل الداخلي<sup>(1)</sup>، ومن هنا يمكن التفريق بين المفهومين على النحو التالي:

### أولاً: النقل الجوي المحلي

النقل الجوي المحلي هو ذلك النقل الذي يتم تنفيذه كاملاً داخل الحدود الإقليمية للدولة، فإذا لم يتم بأسره داخل إقليم الدولة فإنه يفقد طابعه الداخلي، والنقل الجوي الداخلي لا يثير أية صعوبات من حيث القواعد القانونية التي تنظمه، ولا في اتصاله بالمفاهيم القانونية الأخرى كالسيادة، فهو يتم بأكمله داخل إقليم دولة واحدة وتحت سيادتها الكاملة<sup>(2)</sup>.

وإذا كان النقل الجوي المحلي هو ذلك النقل الذي يتم تنفيذه كاملاً داخل الحدود الإقليمية للدولة، فإن ذلك يستدعي تحديد مفهوم إقليم الدولة بشكل عام، وإقليمها الجوي للدولة بشكل خاص، وهو ما سيتم تناوله بالتفصيل عند مناقشة مسألة سيادة الدولة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها.

### ثانياً: النقل الجوي الدولي

النقل الجوي الدولي هو النقل الذي يتجاوز تنفيذه الحدود الإقليمية للدولة الواحدة، فهو نقل عابر لدولتين أو أكثر، وهو بذلك يثير العديد من الصعوبات الفنية والسياسية والقانونية كمسكلة تحديد القواعد القانونية واجبة التطبيق عليه، إضافة إلى ارتباطه بالعديد

---

(1) العريني، محمد فريد، القانون الجوي: النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2004م، ص10.

(2) الفقي، محمد، وآخرون، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001م، ص475\_476.

من المفاهيم في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كارتباطه بمبدأ سيادة الدولة، والذي سيجري بيانه بالتفصيل لاحقاً<sup>(1)</sup>.

## الفرع الثاني: تطور النقل الجوي:

منذ ما قبل التاريخ والطيران حلم يراود الإنسان، وتعج الأساطير القديمة بالعديد من الكائنات الطائرة ذات القدرات الخيالية، ومع التطور التقني الذي رافق عملية استقرار البشر ظهرت أولى محاولاته للطيران، ففي بداية القرن التاسع ميلادي، قام العالم المسلم "عباس بن فرناس" بأول محاولة للطيران من خلال أدوات هندسية بدائية، تكالفت بفشله ووفاته، ثم توالى العديد من المحاولات التي تجلت بالرسومات والنماذج الهندسية للعديد من المجسمات التي يمكن القول بأنها مركبات هوائية، ومنها التصاميم التي رسمها الفنان الإيطالي "ليناردو دافنشي" القرن الخامس عشر<sup>(2)</sup>.

وقد بدأت أولى محاولات الطيران الجاد في القرن الثامن عشر، حين توصل الإنسان إلى ملئ بالونات هوائية بالهواء الساخن، وتجهيزها بسلة معدة لحمل الركاب بما يعرف بالمنطاد وتوالى المحاولات في هذا الشأن، إلى أن توصل الإنسان إلى الطيران الشراعي، ثم بعد ذلك ونتيجة للتطور التقني والعلمي الذي حققه البشر إبان الثورة الصناعية وما لحقها، والتي كان من أبرز نتائجها اختراع المحرك والذي عدَّ القلب النابض للعديد من الآليات، و الذي ساهم في بناء و تشييد الطائرة<sup>(3)</sup>.

---

(1) الفقي محمد، وآخرون، مرجع سابق، ص 480.

(2) السيد، حفيظة، القانون الجوي، الدار العربية للموسوعات القانوني، مصر، 1989م، ص 27.

(3) بطمة، إيمان، تاريخ الطيران منذ القدم، مقالة منشورة على موقع موضوع، مشار إليها بتاريخ: 26 يناير 2016م، <http://story-aviation.blogspot.com>، تاريخ المشاهدة: 2017/2/1.

وقد ترافق اختراع الطائرة بمعناها الحقيقي بظروف دولية حساسة، حيث كان العالم يعيش في حالة من التحالفات والتجاذبات السياسية والقومية والتي أسفرت عن قيام الحرب العالمية الأولى، الأمر الذي أدى إلى توظيف هذا الاختراع في الحرب بصورة أساسية، حيث تم استعمال النماذج الأولى للطائرات في مهام الاستطلاع ، وكانت أولى الدول التي استخدمت الطائرة في المجال العسكري هي بلغاريا في حرب البلقان الأولى ضد مواقع عثمانية، ومنذ ذلك الوقت شهد العالم سباق تسلح وتطوير لهذه المركبة<sup>(1)</sup>.

وبالرغم من أن الاستخدام الأساسي للطائرات انصب على الجانب العسكري، إلا ان الجانب المدني كان له نصيبه من استخدام الطائرة، ففي العام 1919 بدأت أولى خطوط الطيران التجاري عملها في أوروبا في مناطق عديدة من العالم، وشكل ذلك البداية الحقيقية للنقل الجوي، وبحلول أواخر الثلاثينات انتشرت الخطوط التجارية الدولية التي عملت على نقل الأشخاص والبضائع<sup>(2)</sup>.

وعادت الاستخدامات العسكرية للطائرة إلى الواجهة في أثناء الحرب العالمية الثانية حيث شكلت الأداة العسكرية الفاصلة في الحرب بسبب ما وفرته من إمكانية التعمق في حدود الأعداء وقصفها بسهولة دون مواجهته بصورة مباشرة، ناهيك عن ما تم نقله من كميات كبيرة من المعدات والأسلحة والذخيرة الحربية، إضافة إلى عمليات الإنزال الجوي<sup>(3)</sup>.

وبعد انتهاء الحرب العالمية تم استخدام أعداد كبيرة من طائرات النقل العسكرية في عمليات نقل البضائع والسلع المدنية بين الدول المختلفة ، وعند تزايد الطلب على عمليات

---

(1) الجلال، محمد، النقل الجوي، مقال علمي منشور على موقع الموسوعة العربية، 2014م،

<https://www.arab-ency.com>، تاريخ الزيارة: 2017/2/2.

(2) المرجع السابق، بدون صفحة.

(3) نفس المرجع، بدون صفحة.

النقل الجوي المدني للسلع والبضائع والمعدات بين الدول ، لجأت شركات الطيران إلى تحويل بعض طائرات الركاب لنقل البضائع ثم قامت شركات صناعة الطائرات بتصميم وإنتاج العديد من الطائرات الجديدة المخصصة لنقل الأشخاص والبضائع وقد تم تطوير وتحسين إمكانيات هذه الطائرات بعد ذلك إلى أن أصبح النقل الجوي أهم وسيلة للنقل في العالم<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثالث: أهمية النقل الجوي:

بسبب ما يتميز به النقل الجوي من خصائص، وأبرزها السرعة، وحرية الحركة، والقدرة على التغلب على العوائق الطبيعية كالجبال والبحار، فإن له أهمية خاصة تميزه عن باقي وسائل النقل، وتتمحور أهمية النقل الجوي في ثلاثة جوانب أساسية هي:

#### أولاً: الجانب السياسي

للنقل الجوي أهمية سياسية بالغة، تتمثل في العديد الأمور، فهو يعتبر بما يقدمه من سرعة، وسهولة في الحركة أحد وسائل الحفاظ على وحدة الدولة، وسلامتها من الانقسام، الذي قد تقوم به أي من الحركات الانفصالية البعيدة عن المركز، وخصوصاً في تلك الدول كبيرة المساحة الممتدة على إقليم واسع، يفصل فيما بين إقليمها حدود طبيعية كالسلاسل الجبلية أو الأنهار، أو الأراضي الصحراوية<sup>(2)</sup>.

---

(1) أحمد، مصطفى سعيد، دليل عمليات النقل الجوي للتصدير، الوكالة العالمية للصحافة والطباعة والنشر "رخا"، (د.ت)، ص11.

(2) حداد، إلياس، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، 2004م، ص23.

والنقل الجوي هو أحد عوامل وحدة الشعب داخل اقليم الدولة الممتد، ولا يخفى ما تنضوي عليه هذه الوحدة من انعكاسات ايجابية على كيان الدولة في الحاضر والمستقبل، فوحدة الشعب وعدم انعزال جزء منه هي ركيزة أساسية في استقرار الدولة وأمنها، وقدرتها على فرض القانون على مختلف أجزاء إقليمها، وخصوصاً في تلك الدول ذات الطبيعة الجغرافية الخاصة<sup>(1)</sup>.

كذلك يعتبر النقل الجوي بمثابة الوسيلة الرسمية التي ينتقل بها رؤساء الدول، ومسؤوليها والبعثات الدبلوماسية، وغيرهم من الأشخاص والهيئات الدولية والرسمية عبر بلدان العالم المختلفة، من أجل إجراء المباحثات أو تعزيز العلاقات، أو إبرام المعاهدات والاتفاقيات<sup>(2)</sup>.

### ثانياً: المجال الاقتصادي:

بالرغم من قدم التجارة البينية بين الدول، إلا أن هذه التجارة لم تشهد ذلك الزخم والانتشار الواسعين إلا حين تم اختراع الطائرات، والطائرات التجارية بالذات المعدة من أجل شحن ونقل البضائع، فقد ساهم النقل الجوي في رفع كفاءة التبادل التجاري بين مختلف دول العالم، مما انعكس بصورة مباشرة على معدلات الإنتاج التي أخذت في تزايد ملحوظ لتلبي احتياجات السوق العالمية هذه المرة بدلاً من السوق المحلية فقط<sup>(3)</sup>.

---

(1) حداد، إلياس، مرجع سابق، ص24.

(2) بيدوكان، نور الدين، والرفيق، عبد الواحد، قواعد البروتوكول الدبلوماسي والاتيكي، بحث منشور على مدونة الدراسات الدولية والدبلوماسية، مشار إليه بتاريخ: 24 مارس 2015م، <http://errafikabdalwahid.blogspot.com>، تاريخ الزيارة: 2017/2/5.

(3) زنبوعة، محمود، أثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة العربية البينية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، مجلد:22، عدد:2، 2006م، ص3.

فالنقل الجوي أتاح بما يقدمه من إمكانيات تتجلى في السرعة الفائقة مميزات خاصة لعملية النقل بحيث أصبح بالإمكان نقل ما لم يمكن نقله فيما سبق من البضائع القابلة للتلف، وكذلك يعتبر النقل الجوي نسبياً أكثر أمناً من غيره؛ من وسائل النقل الأخرى، وبنسبة مخاطرة أقل بكثير مما ساهم في خلق سوق دولي أهم ما يميزه سهولة التنقل سواء للبضائع أو للأشخاص<sup>(1)</sup>.

إضافة إلى ذلك أدى النقل الجوي إلى العديد من النتائج الاقتصادية الثانوية وغير المباشرة التي كان من أبرزها حسر ظاهرة البطالة، وذلك برفع معدلات العمالة سواء في القطاع نفسه، أو في شركات الطيران والمطارات، كذلك أدى إلى خلق فرص عمل إضافية بقطاعات أخرى بصورة غير مباشرة كقطاع الخدمات والاتصالات<sup>(2)</sup>.

### ثالثاً: المجال الاجتماعي والحضاري:

يتميز النقل الجوي بارتباطه بالعديد من المجالات المتنوعة والمختلفة، ومنها المجال الاجتماعي والحضاري، فقد أدت سهولة حركة الأشخاص بين مختلف أصقاع المعمورة إلى خلق حالة من الانسجام الحضاري بين مختلف الشعوب تتمثل في اختلاط الشعوب ببعضها بشكل أكبر، وذلك بسبب التطور الكبير الذي شهده قطاع السياحة<sup>(3)</sup>.

---

(1) زنبوعة، محمود، مرجع سابق، ص5.

(2) دباس، حسين، النقل الجوي من أهم أسباب التنمية الاقتصادية بمنطقة الشرق الأوسط، مقالة صحفية، منشورة على موقع البوابة، مشار إليها بتاريخ: 23 أبريل 2013م، <http://www.albawaba.com>، تاريخ الزيارة: 2017/2/6.

(3) توملينسون، جون، العولمة والثقافة، دار عالم المعرفة، الكويت، 2008م، ص5.

وهو الأمر الذي أدى إلى ازدهار وتلون ثقافي وحضاري عالمي، أبرز ما يحمله من نتائج ايجابية هو تبادل الخبرات والثقافات بين مختلف سكان العالم واحترامها وتقديرها من الآخر الأجنبي، وهكذا ساهم النقل الجوي في توحيد أهداف الجماعة البشرية وتقريبها من بعضها البعض<sup>(1)</sup>.

### المطلب الثاني: القواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي (القانون الجوي):

#### الفرع: الأول: تعريف القانون الجوي:

ليس من السهولة بمكان الوقوف على تعريف محدد للقانون الجوي، فهذا المصطلح الذي استخدم أول مرة في باريس عندما أنشئت المدرسة العليا للطيران في العام 1909<sup>(2)</sup>، كان وما زال مثارا للجدال والنقاش في صحة تسميته من جهة، وفي تحديد مضمونه من جهة أخرى.

ولعل ذلك يعود إلى الزاوية والاتجاه الذي ينظر من خلالهما شراح القانون وأساتذته إلى النقل الجوي، حيث يميل الكثير منهم إلى وضع تعريف مبني على التحديد الضيق لمجال القانون الجوي، وهؤلاء ثلاثة اتجاهات رئيسية وهي<sup>(3)</sup>:

**الاتجاه الأول:** والذي يجعل من البيئة الجوية المحور الذي تدور حوله قواعد القانون الجوي، وعليه يعرف القانون الجوي بأنه: مجموعة القواعد القانونية الناشئة عن استغلال الجو، أو التي تنظم البيئة الجوية واستغلالها.

---

(1) توملينسون، جون، مرجع سابق، ص 6.

(2) العربي، محمد فريد، مرجع سابق، ص 7.

(3) المرجع السابق، ص 7\_10.

**الاتجاه الثاني:** والذي يجعل من الملاحة الجوية مرتكزاً لتعريف النقل الجوي، وعليه فإنه يعرف بالقواعد القانونية المنظمة للملاحة الجوية وما ينشأ عنها من علاقات.

**الاتجاه الثالث:** الذي يركز على المركبة الهوائية منطلقاً لتعريف القانون الجوي، وعليه يعرفه بأنه: مجموعة القواعد القانونية التي تضم المركبة الهوائية.

ويؤخذ على الاتجاهات السابقة أنها وفي محاولاتها لوضع تعريف للقانون الجوي راعت مسألة واحدة أو مرتكز معين واحد انطلقت من خلاله في وضعها للتعريف، وهذا ما أدى إلى نتائج محدودة بسبب محدودية المرتكز، الأمر الذي أدى إلى استبعاد كل منها للآخر، بحيث عني الاتجاه الأول بالقانون الدولي الذي يهتم بجوانب التنظيم الدولي لحركة الطيران وما يرتبط بها من قواعد في القانون الدولي العام، في حين عني الاتجاه الثاني بالقانون المدني الذي ينظم علاقة الركاب بالناقل وما يتفرع عن عقد النقل من مسائل قانونية، أما الاتجاه الثالث فقد عني بالقوانين والأنظمة الداخلية التي تحكم الأشخاص والممتلكات كالقانون الجنائي وقوانين الترخيص والجنسية وغيرها<sup>(1)</sup>.

وهناك منهج آخر في التعريف القانوني بصفة عامة قوامه أن يضع المعيار ويترك قدراً كبيراً من الحركة لمن يقومون بالتحليل أو الشرح أو بالتطبيق، وهو بذلك يؤدي إلى نتائج أكثر صحة وقرباً للواقع العلمي، ولعل التعريف الذي وضعه "ليموان" للقانون الجوي هو أقرب التعريفات إلى هذا المنهج فهو يعرف القانون الجوي بأنه: "هذا النوع من القانون

---

(1) القليوبي، سميحة، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989م، ص14، كذلك: بريري، محمود مختار، القانون الجوي: أغراض وعوارض الملاحة الجوية، دار النهضة العربية، 2003م، ص26.



الذي يحدد ويدرس القوانين واللوائح الخاصة بحركة واستعمال الطائرة والروابط التي تنتج عن هذا الاستعمال" (1).

فهذا التعريف أصح من غيره، حيث انه جامع مانع ، يرتكز على العنصرين الأساسيين في مجال الاستغلال الجوي وهما الطائرة والهواء، كذلك فإنه يشمل جميع القواعد القانونية التي تنظم النقل الجوي سواء تلك المتعلقة بالقانون العام وهي تلك المتعلقة بالنظام القانوني لحركة الطائرة في الهواء ومدى حرية الحركة فيه، كذلك فإنه يتسع ليشمل قواعد القانون الخاص التي تنظم الارتباطات القانونية التي تدخل تحت ضوابط أحكام الالتزامات العقدية(2).

#### الفرع الثاني: مصادر قواعد النقل الجوي:

نظراً للحدثة النسبية لقانون النقل الجوي، وخطورة المواضيع التي ينظمها وسرعة تطورها، فإن المصدر الرئيسي للقانون الجوي هو التشريع، واستناداً إلى التعريف الشامل للقانون الجوي فإنه يشتمل على جميع القواعد القانونية المتعلقة بالحركة الجوية(التشريعات الجوية)، وبالتالي فإن مصادر هذه القوانين مختلفة ومتعددة، وهي متداخلة ومركبة بشكل كبير بحيث يصعب تقسيمها بشكل محدد.

---

(1) ياملكي، أكرم، القانون الجوي: دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997م، ص5.

(2) خالد، علي امير، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1996م، ص9.

حيث يختلف تقسيمها من الزاوية التي ينظر إليها منها، فمن جهة هناك ما هو تشريع دولي وهناك ما هو قانون وطني، ومن جهة أخرى فإن منها ما يتعلق بالقانون العام ومنها ما يتعلق بالقانون الخاص، ويمكن توضيح المصادر على النحو التالي:

#### أ: التشريعات الوطنية:

منذ ظهور حركة النقل الجوي سارعت العديد من البلدان إلى سن التشريعات الداخلية اللازمة لتنظيمه، وتحديد العلاقات والوقائع القانونية المرتبطة به، أو الناشئة عنه، وكانت الميزة الأساسية في هذه التشريعات أنها أخذت من المعاهدات والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي معظم أحكامها، وذلك بسبب الطابع الدولي الذي يتميز به النقل الجوي<sup>(1)</sup>، ومن بين هذه الدول لبنان التي أصدرت قانون النقل الجوي اللبناني في كانون ثاني عام 1949 وتعديلاته، والذي ما زال معمولاً به إلى اليوم<sup>(2)</sup>.

وعلى النقيض فلم تشرع أغلب الدول، تشريع داخلي مستقل يتعلق بالنقل الجوي أو بحركة الطيران بمعزل عن الإتفاقيات الدولية، إنما تركت نصوص قانونها في تنظيم هذا الأمر للقواعد والتشريعات الدولية، والتي هي في حقيقة الأمر ووفقاً لمعظم الدساتير تشكل قانوناً واجب التطبيق، بل في بعض الأحيان قانوناً واجب التطبيق يسمو على القانون الداخلي في حال تعارضهما<sup>(3)</sup>.

ولعل هذا الاتجاه السائد هو الأقرب إلى الصواب، بسبب ما ينتج عنه من سهولة التطبيق وتوحيد القواعد وحداتها، وليس أدل على ذلك من المشرع المصري الذي سلك

---

(1) محيو، حسين، مرجع سابق، ص 49.

(2) موقع مكتبة القوانين اللبنانية، <http://www.mohamah.net>، تاريخ الزيارة: 2017/2/9.

(3) محيو، حسين، مرجع سابق، ص 10.

الاتجاه الأول في تشريع قانون جوي حيث اصدر قانون النقل الجوي الخاص به، ولكنه سرعان ما تراجع عن ذلك، فألغى هذا القانون وكل الأنظمة التي تفرعت عنه بالقانون رقم (28) لسنة 1981 الخاص بالطيران المدني، واستبدله بنصوص شاملة تتبنى أحكام الاتفاقيات الدولية بشكل مباشر<sup>(1)</sup>.

## ب: المعاهدات الدولية

بسبب الطابع الدولي لمواضيع القانون الجوي تعد المعاهدات والاتفاقيات الدولية المصدر الأول والرئيسي له بمختلف قواعده، وهي كثيرة ومتنوعة<sup>(2)</sup>، ويمكن تقسيمها وحصرتها بالنظر إلى طبيعة الجانب الذي تنظمه إلى ثلاثة أقسام أساسية:

### 1: المعاهدات المتعلقة بالسيادة

وهذه الاتفاقيات كثيرة ومتعددة، تتعلق بمواضيع السيادة المختلفة كالجانب التنظيمي لحركة الطائرات في أقاليم الدول المختلفة، ومن أبرز الأمثلة عليها: اتفاقية باريس 1919، واتفاق مدريد 1926، واتفاق هافانا 1928، وبرتوكول بيونس أيرس، واتفاق شيكاغو 1944<sup>(3)</sup>، وغيرها من الاتفاقيات التي وبحكم موضوع هذه الدراسة سنتعرض لأحكامها بالتفصيل كلما دعت الحاجة إلى ذلك عند الربط بين مفهومي السيادة وقواعد النقل الجوي.

---

(1) العريني، محمد فريد ، مرجع سابق، ص50.

(2) بندق، وائل، معاهدات النقل الجوي، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2010م، ص9.

(3) نصار، حنين، تعريف النقل الجوي، مقالة علمية منشورة على موقع محاماة نت، مشار إليها بتاريخ: 14 ديسمبر 2014م، <http://www.mohamah.net>، تاريخ الزيارة: 2017/2/11.

## 2: المعاهدات المتعلقة بالقانون الجنائي

وهي الاتفاقيات التي تتعلق بالقضايا والأنشطة الجنائية والجرمية، سواء المرتكبة على متن الطائرة أو ضدها، وما يتفرع عنها من مسائل كالاختصاص القضائي والقانون الواجب التطبيق، وهذه الاتفاقيات محدودة وهي: اتفاقية طوكيو 1963، واتفاقية لاهاي 1970، واتفاقية مونتريال 1971<sup>(1)</sup>.

## 3: الاتفاقيات المتعلقة بالقانون الخاص

وهي اتفاقيات تتعلق بمواضيع القانون التجاري والمدني، كمسئولية الناقل الجوي التي تناولتها اتفاقية وارسو 1929، كذلك الحقوق العينية على المركبات الجوية كاتفاقية روما 1952، واتفاقية جنيف 1948، والمتعلقة بعقد النقل الجوي<sup>(2)</sup>.

## الفرع الثالث: خصائص القانون الجوي:

بالرغم من الاختلاف في طبيعة ومضمون القواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي كما سبق بيانه، إلا أنها جميعاً تشترك في مجموعة من الخصائص ويمكن عرضها على النحو التالي:

### أولاً: الحداثة:

منذ استخدام الطائرة في بداية العشرينيات من القرن العشرين، أدركت الدول أهمية وضع تشريع ينظم حركة واستعمال هذه المركبة، وما ينشأ عنها من علاقات قانونية، وقد

---

(1) الهذيلي، ممدوح علي، أهمية الاتفاقيات الدولية الامنية في تعزيز أمن النقل الجوي وتوحيد إجراءاته، مقالة علمية منشورة على موقع المستشار القانوني، (د.ت)، <http://mylawyer1.com>، تاريخ الزيارة: 2017/2/12.

(2) نصار، حنين، مرجع سابق، ص2.

تم ذلك بالفعل في صورة تشريعات وطنية ودولية، بدأت في الظهور المطرد بعد انتهاء الحرب العالمية الأولى، كما شهدت الفترة ما بين الحربين ثورة تشريعية في مجال القانون الجوي، على الصعيدين الوطني والدولي، بلغت ذروتها بعد أن وضعت الحرب العالمية الثانية أوزارها، ولعل ذلك يرجع إلى إدراك الدور المهم والخطير الذي لعبته هذه المركبة في الحرب، و التفكير بما قد تلعبه من أدوار مختلفة في المستقبل<sup>(1)</sup>.

### ثانياً: الطابع الدولي:

يقتضي استغلال الطائرة أن تجوب أجواء دولية عديدة، فلا يقف حائلاً دونها الحدود الجغرافية أو السياسية، إذ أن حركة الطائرات واستعمالاتها تتجاوز حدود البلد الواحد وتكون في أغلب الأحيان عابرة للقارات، ولذلك فإن القانون الجوي لم تسنح له الفرصة للتطور إلا في ظل الاتفاقيات الدولية، ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى حاجته إلى حلول وقواعد موحدة تضمن تجاوب مختلف الدول معها من جهة، وعدم جهلها بها من جهة أخرى، وهو الأمر الذي دفع مختلف الدول غداة ظهور الطيران إلى تنظيم حركته واستعماله وما ينجم عنه من وقائع أو علاقات في معاهدات واتفاقيات دولية، إذ يمكن القول بأن القانون الجوي هو قانون موحد بين مختلف دول العالم<sup>(2)</sup>.

### ثالثاً: الطابع الأمر:

لما كانت القواعد القانون الجوي تتعلق بالطيران وما ينضوي عليه من مخاطر، كانت قواعد القانون الجوي تتصف بالطابع الأمر، والذي يقصد به أنه لا يجوز للأفراد

---

(1) العربي، محمد فريد، مرجع سابق، ص 11.

(2) المرجع السابق، ص 17.

الاتفاق على ما خالف قاعدة في القانون الجوي، وخصوصا تلك القواعد التي تتعلق بسيادة الدولة أو أمنها، أو تلك التي تتعلق بالقانون العام كالقواعد المختصة بالجانب الجنائي<sup>(1)</sup>.

أما قواعد القانون الجوي المتعلقة بالقانون المدني والتجاري فهي تحتل أن تكون قواعد آمرة وأن تكون قواعد مكملة، وذلك بسبب طبيعة هذين القانونين الاتفاقية، ولكن بصفة عامة يمكن القول أن قواعد القانون الجوي جاءت في مجملها آمرة، وخصوصا تلك القواعد التنظيمية التي تتعلق بالمعدات والأمان والسلامة داخل الطائرة وأيضا ما هو مطلوب في إنشاء المطارات وكفاءة القائمين عليها<sup>(2)</sup>.

#### رابعاً: الذاتية:

يرى معظم الفقه أن القانون الجوي يتمتع بذاتية وكيان مستقل عن غيره من فروع القانون، وذلك لأنه يتعلق بالمجال الجوي، وهو بيئة غريبة عن البيئتين البرية والبحرية اللتين ظل النشاط البشري محصوراً فيهما إلى وقت قريب<sup>(3)</sup>.

وبالتالي فإن القانون الجوي هو قانون مستقل في ذاته له مبادئه الخاصة، ومن غير المقبول أن يكون لمبادئ القانون البحري والبري سلطان على بيئة كانت مجهولة عند تكونه، وإنه من الطبيعي أن تطبيق مثل هذا السلطان سيؤدي إلى نتائج خاطئة لا تتوافق وطبيعة حركة النقل الجوي، لا بل يذهب بعض الفقه إلى أبعد من ذلك بقولهم أن القانون

---

(1) رضوان، أبو زيد، القانون الجوي: قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1972م، ص12.

(2) المرجع السابق، ص13.

(3) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص20.

الجوي وهو فرع مستقل من فروع القانون لا ينتمي لمدرسة القانون العام أو الخاص، إنما هو فرع جديد ذو طبيعة خاصة يجمع بين الفرعين<sup>(1)</sup>.

قدمنا في هذا الفصل لمفهوم السيادة وتم عرض التطور التاريخي لهذا المصطلح الهام في القانون السياسية، كذلك تم عرض الخصائص التي يتميز بها هذا المفهوم كالإطلاق والشمولية و الديمومة....، واتضح بأن السيادة مفهوم متكامل ومحدد؛ يجمع بين العديد من الخصائص التي تضي عليه مظهر المصطلح الجامع المانع الذي يشير إلى حالة سياسية وقانونية واضحة المعالم.

ثم تناولنا مفهوم النقل الجوي والتطور الذي حصل عليه من الناحية الفنية و القانونية، حيث تم استعراض النظام القانوني الذي يحكم النقل الجوي ومختلف عمليات الملاحة الجوية، وتبين ان النقل الجوي يحكمه قانون خاص يسمى بالقانون الجوي وان مصادر هذا القانون هي التشريعات الدولية القوانين الداخلية، كما تبين ان هذا القانون يتمتع بمجموعة من الخصائص من أبرزها الذاتية، اي انه قانون قائم ومستقل في حد ذاته.

---

(1) رضوان، أبو زيد، مرجع سابق، ص15.

### العلاقة بين مبدأ السيادة والنقل الجوي الدولي:

بالرغم من أن مفهوم السيادة مفهوم مركب وشامل إلا أن الحديث عن السيادة في أدبيات القانون الجوي يأخذ بعين الاعتبار السيادة بمفهومها التقليدي الذي ينصب على الإقليم والرعايا من المواطنين والأجانب.

ولعل هذا الاتجاه الفقهي الواسع والطاغي كان بسبب ما أسفر عنه النقل الجوي الدولي بطبيعته من تسهيل للانتقال من إقليم دولة إلى أخرى، وإزالة العديد من القيود المفروضة على حركة الأشخاص والأشياء حول العالم، فكانت هذه الحركة العابرة للحدود هي السبب الذي يربط بشكل وثيق بين مبدأ السيادة بشكل عام، وسيادة الدولة على إقليمها الجوي بشكل خاص<sup>(1)</sup>.

ويعتبر الإقليم بصفة عامة أحد الأركان الرئيسية لقيام الدولة، فالإقليم هو الجانب الشعب والسلطة والاعتراف الدولي يعد الإقليم الجسم المادي للدولة، والحيز الذي يوجد فيه الشعب وتُمارس فيه سلطة الدولة وسيادتها<sup>(2)</sup>.

ونظراً للأهمية البالغة التي يكتسبها الإقليم في قيام الدولة وعلاقته الوثيقة بشتى المجالات القانونية ابتداءً من مسائل القانون العام الدستورية والدولية وحتى الجنائية، انتهاءً

(1) جابر، حسني محمد، القانون الدولي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1973م، ص136.

(2) الخطيب، نعمان، الوجيز في النظم السياسية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999م، ص22.



بالقوانين المدنية والتجارية، فقد كان محل اهتمام الكثير من فقهاء القانون الدولي والدستوري وسائر فروع القانون العام والخاص<sup>(1)</sup>.

وقد عرف الفقهاء الإقليم على أنه: النطاق الأرضي والحيز المائي والمجال الهوائي الذي تباشر عليه الدولة سيادتها وتفرض فوقها نظامها وتطبق عليه قوانينها<sup>(2)</sup>، كذلك عُرف على أنه: الإطار المادي المتمثل بالبر والبحر والجو والذي تمارس فيه السلطة عملها واختصاصاتها<sup>(3)</sup>.

ولعل ما يعنينا في هذا المقام أكثر من غيره بحكم الموضوع مدار الدراسة، هو الإقليم الجوي للدولة وعلاقة سيادة الدولة به ومدى انطباقها عليه، وهو الموضوع الذي يعتبر جديداً نسبياً إذا ما قورن بمسألة سيادة الدولة على إقليمها البري والبحري، ومن أجل ذلك نتطرق في هذا الفصل إلى العلاقة بين مبدأ السيادة والنقل الجوي الدولي من خلال مبحثين تناول الأول: مدى خضوع الإقليم الجوي لمبدأ سيادة الدولة، ثم الانتقال للتعريف بواقع مبدأ السيادة على الجو وأبرز التشريعات والأعراف المعمول بها في هذا المجال، أما المبحث الثاني فقد جاء لتحليل أحكام الاتفاقية الدولية الرئيسية لسيادة الدولة على أجوائها (شيكاغو 1944) و الاتفاقيات الملحقة بها، والمعمول بها حالياً، وذلك من خلال استعراض هذه الأحكام وما تضمنته من قواعد.

---

(1) الخطيب، نعمان، مرجع سابق، ص 23.

(2) المرجع السابق، ص 24.

(3) سلطان، حامد، مرجع سابق، ص 383.

## المبحث الأول: مدى خضوع الإقليم الجوي لمبدأ سيادة الدولة:

يعد الإقليم الجوي للدولة الوسط الذي تتم فيه معظم عمليات النقل الجوي الدولي إن لم تكن جميعها، وبالتالي فإن مسألة سيادة الدولة على إقليمها الجوي تعتبر من أهم القضايا التي تربط بين المفهومين<sup>(1)</sup>، وليس أدل على ذلك من الأمور التالية:

أولاً: مناقشة معظم الفقه المعنى بالقانون الجوي لمسألة سيادة الدولة على إقليمها الجوي كأحد مواضيع ومباحث القانون الجوي الرئيسية إضافة إلى إسهاب فقهاء القانون الجوي في كتاباتهم عن السيادة ومدى ارتباطها بالقانون الجوي، وظهور العديد من النظريات في هذا الصدد<sup>(2)</sup>.

ثانياً: هو أن جل المعاهدات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي تم تخصيصها بالكامل أو تخصيص أجزاء كبيرة من فصولها لتنظيم مسألة السيادة وبالذات سيادة الدولة على إقليمها الجوي<sup>(3)</sup>.

ومن أجل بيان ملامح هذه العلاقة وماهيتها جاء هذا المبحث بمطلبين؛ تناول الأول مدى خضوع الإقليم الجوي لمبدأ سيادة الدولة من خلال استعراض النظريات الفقهية التي تناولت الموضوع ومن خلال رصد الواقع الدولي في هذا المجال، بينما ناقش المطلب الثاني القيود الموضوعية والمكانية التي ترد على مبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي.

---

(1) فرج الله، فيصل، مرجع سابق، ص 328.

(2) القليوبي، سميحة، مرجع سابق، ص 16.

(3) بندق، وائل، مرجع سابق، ص 12.

## المطلب الأول: النظريات الفقهية المتعلقة بسيادة الدولة على الإقليم الجوي:

أدى اختراع الطائرة إلى بروز أهمية الفضاء الجوي للدولة من حيث كونه جزء من إقليم الدولة، واختلف الفقهاء في مدى سيادة الدولة وحقوقها على فضاءها الجوي بشكل كبير، هذا إلى جانب الاختلاف في تحديد مفهوم معين للإقليم الجوي، ويمكن القول أن هذا الاختلاف قد افرز ثلاثة اتجاهات رئيسية وهي<sup>(1)</sup>:

### أولاً: النظرية النافية لسيادة الدولة في الجو (الحرية المطلقة):

في مطلع القرن التاسع عشر ومع بداية حركة النقل الجوي الدولي نادى العديد من الفقهاء بنظرية الحرية المطلقة للجو، وكان ذلك نابعاً من إيمانهم بأن الجو الذي يعلو كل إقليم دولة هو جو حر لا يخضع لملكية دولة الإقليم أو سيادتها، بل ذهب بعض هؤلاء إلى أبعد من ذلك حين أنكروا وجود إقليم جوي للدولة من الأساس<sup>(2)</sup>.

ويمكن القول بأن أصحاب هذه النظرية تأثروا بشكل كبير بمصلحة المجتمع الدولي الذي شهد حركة من الاتصال والانتقال غير المعهودة قبل تلك الفترة، ناهيك عن عدم القدرة على السيطرة الفعلية على الفضاء الجوي في ذلك الوقت، ولعل ابرز ما ساهم في وجود هذه النظرية هو قياس أصحابها من الفقهاء للفضاء الجوي على الوضع في أعالي البحار حيث الحرية المطلقة هي القاعدة، وهذا القياس كان واجباً في نظرهم لأن

---

(1) جابر، حسني محمد، مرجع سابق، ص 136-137.

(2) رضوان، أبو زيد، مرجع سابق، ص 195-196.

الحدود في الجو هي حدود مصطنعة شأنها في ذلك شأن الحدود بين المياه الإقليمية وأعلى البحار<sup>(1)</sup>.

ولعل أبرز من نادى إلى هذه النظرية هو الكاتب الفرنسي "فوشيه" الذي قدم هذه النظرية إلى مجمع القانون الدولي في العام 1911 كحل شامل لمشكلة مدى سيادة الدولة على الجو، إلا أنه وبالرغم من مناداته بالحرية المطلقة للطيران، فقد أورد بعض القيود على هذه الحرية، وهي قيود مكانية تمنع الطائرة عن التحليق تحت ارتفاع معين، ومنا على سبيل المثال عدم الطيران تحت مستوى أعلى المباني في باريس وقتها وهو برج ايفل، ومنها ما هو قيود موضوعية يتمثل بعدم جواز تحليق الطائرات الأجنبية على علو يمكن التقاط الصور الفوتوغرافية منه، حفاظاً على إسرار الدولة العسكرية<sup>(2)</sup>.

وقد كادت تغلب هذه النظرية على مشرعي القانون الدولي في مؤتمر باريس لسنة 1910 لتصبح قانوناً دولياً نافذاً، حيث ذهب مشرعي القانونين الفرنسي والألماني إلى تقرير هذا المبدأ، مع وضع بعض القيود الاتفاقية عليه بين مختلف الدول، إلا أن هذا الاتجاه لم يرق لأصحاب القرار السياسي في بريطانيا وروسيا وذلك بسبب ما وجه لهذه النظرية من انتقادات<sup>(3)</sup>.

---

(1) رضوان، أبو زيد، مرجع سابق، ص195\_196، كذلك أنظر: حسين، أحمد شمس الدين، الحدود السياسية وأثرها في العلاقات الدولية، (رسالة ماجستير)، جامعة النيلين، السودان، 2000م، ص15.

(2) حمد الله، حمد الله محمد، القانون الجوي: الأفكار والقواعد الأساسية - عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2016م، ص26.

(3) بدوي، حياة متولي، النظام القانوني للفضاء الجوي فوق إقليم الدولة، بحث منشور على موقع محاماة نت، مشار إليه بتاريخ: 6/مايو/2016، <http://www.mohamah.net>، تاريخ زيارة: 2017/2/19.

ومن بين هذه الانتقادات التي تعرضت لها نظرية الحرية المطلقة هو في كونها تستند إلى عدم قدرة الدولة على السيطرة الفعلية على جوها، وهو الأمر الذي لا تتطلبه السيادة، إذا أن السيادة على الإقليم لا تشترط السيطرة الفعلية عليه<sup>(1)</sup>.

وأما القول بأن الجو مفتوح بطبيعته، وأنه لا يمكن أن ترد عليه حدود، فهو قول يعجز عن تفسير الوضع في البحار العالية، هذا إلى جانب تناسي أصحاب النظرية بأن المحيطات والبحار لا تعد جميعها من أعالي البحار، فقسم كبير منها يعتبر من إقليم الدولة وهو البحر الإقليمي<sup>(2)</sup>.

### ثانياً: النظرية المؤكدة لسيادة الدولة على الإقليم الجوي (السيادة المطلقة):

تزامن مع أصحاب نظرية الحرية المطلقة، أصحاب نظرية معاكسة تماماً لها، وهم أصحاب نظرية السيادة المطلقة للدولة على إقليمها الجوي، ولعل أبرز من نادى بهذه النظرية هو الفقيه الإنجليزي "وستليك" ، وكان المنطلق الذي دفعهم للقول بذلك هو اعتبارهم للحرية المطلقة في الجو إغفال حقيقي لمصلحة الدولة، كذلك في اعتبارهم الجو الذي يعلو إقليم الدولة البري أو البحري جزء لا يتجزأ عن إقليم الدولة ككل<sup>(3)</sup>.

ويعتبر أبرز ما أثر على آراء أصحاب نظرية السيادة المطلقة هو تلك الكتابات والأدبيات المتعلقة بقانون العلو في القانون الخاص، وأهمها ذلك المبدأ القائل بحرية

---

(1) غطاشة، أحمد عبد اللطيف، الطيران المدني: الأحكام العامة والنقل الجوي، الطبعة الأولى دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، 2002م، ص90.

(2) المرجع السابق، ص91.

(3) رضوان، أبو زيد، مرجع سابق، ص196\_197.

صاحب العلو فيه، لا بل بملكيته له عند بعض الفقه، وما يترتب على ذلك من حقوق كحق الاستغلال والتصرف ومنع معارضة الغير<sup>(1)</sup>.

ولكن هذه النظرية تعرضت للعديد من الانتقادات المعتبرة، حيث أنها غالت في مسألة السيادة إلى حد جعل من السيادة عائق في طريق الاتصال والنقل الدوليين بحيث سيؤدي ذلك إلى الإضرار بمصالح الدولة أكثر من نفعها، كما أن قيامها بقياس الجو بملكية العلو ينطوي على العديد من المغالطات والإشكاليات، بسبب اختلاف الطبيعة الفعلية والقانونية للفضاء الجوي عن طبيعة ملكية العلو، هذا بجانب عدم وضعها أي نوع من القيود على مبدأ السيادة بخلاف المنطلق الذي قامت عليه، فحتى ملكية العلو ترد عليها العديد من القيود الموضوعية<sup>(2)</sup>.

### ثالثاً: النظريات الوسطى (نظرية المناطق والنظرية الوظيفية):

بين النظريتين المطلقتين السابقتين وقف بعض الفقهاء موقفاً وسطاً، لا يعطي صفة الحرية المطلقة للطيران، ولا يعطي الدولة سيادة مطلقة على الأجواء، ونتج عن ذلك ظهور نظريتين مختلفتين هما:

#### أ: نظرية المناطق

ومفاد هذه النظرية أن الفضاء الجوي ينقسم إلى أكثر من منطقة، بحيث تخضع بعضها لسيادة الدولة المطلقة، بينما تخضع باقي المناطق لمبدأ الحرية المطلقة، ومن الاتجاهات التي تبنت هذه النظرية الاتجاه القائل بتقسيم الفضاء الجوي إلى منطقتين: الأولى لصيقة بالإقليم البري والبحري

---

<sup>(1)</sup>ملندي، ماهر، قانون الأجواء والفضاء الخارجي، مقالة منشورة على موقع الموسوعة العربية، (د.ت)، <https://www.arab-ency.com>، تاريخ الزيارة: 2017/2/22.

<sup>(2)</sup> المرجع السابق، بدون صفحة.

ويمكن شغلها بالمباني والمنشآت، وتكون تحت سيادة الدولة المطلقة، أما المناطق الأخرى فهي تلك التي تعلو المنطقة الأولى وفي هذه المناطق لا تكون للدولة سيادة وإنما يتبع مبدأ حرية الأجواء<sup>(1)</sup>.

وقد تفرع عن هذه النظرية نظريات مشابهة أخرى قسمت الفضاء الجوي إلى أكثر من منطقة لعل أبرزها كان نظرية المناطق الأكثر شيوعاً، والتي قسمت الفضاء الجوي إلى ثلاثة مناطق هي: المنطقة السفلى وهي التي تلتحق بالإقليم البري أو البحري الذي يعلوها من حيث إطلاق إخضاعها لمبدأ السيادة، ومنطقة وسطى يكون للدولة فيها بعض مظاهر السيادة كإعطاء الإذن للمرور البريء للطائرات الأجنبية، ومنطقة علوية تالفة فوق المنطقة الوسطى تتميز بالحرية التامة للملاحة دون أي خضوع لسيادة الدولة التي تعلوها، شأنها في ذلك شأن أعالي البحار<sup>(2)</sup>.

وإلى جانب عدم تطبيق هذه النظرية نهائياً بشكل عملي على المستوى الدولي، فقد تعرضت للكثير من الانتقادات أبرزها هو عدم مراعاتها لمصالح الدول سواء تلك المتعلقة بالسيادة أو بحرية النقل، وصعوبة تقسيم الفضاء الجوي من الناحية العملية، لأن النقل الجوي يحتم في بعض الأحيان الصعود والهبوط المستمر للطائرة، أما على المستوى القانوني فهي تخلق حالة من ازدواجيته النظام القانوني، لا بل تتعدى ذلك إلى تعدده، الأمر الذي يعتبر مثلب وثغرة تتسبب في الكثير من المشاكل<sup>(3)</sup>.

---

(1) رضوان، أبو زيد، مرجع سابق، 198.

(2) البهجي، ايناس محمد، القانون الجوي: القل الجوي الداخلي والدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2013م، ص63، كذلك: رضوان، أبو زيد، مرجع سابق، 199.

(3) حمد الله، محمد، مرجع سابق، ص27.

## ب: النظرية الوظيفية:

وهي نظرية ذات أسس مختلفة عن سابقتها من النظريات اللواتي انطلقن من فكرة تحديد نطاق الإقليم الجوي، حيث انطلقت هذه النظرية من الوظيفة أو الغاية التي يمكن أن تستخدم بها المركبات الهوائية في مختلف الأجواء، فهي تقسم هذه الغاية من حيث الأصل إلى نوعين: الأول مشروع يهدف إلى تحقيق التواصل بين الدول في المجالات السلمية كالتجارة وحركة الأشخاص المدنيين، ويطبق على هذا النوع مبدأ حرية الأجواء وانحسار السيادة إلى أضيق الحدود، أما النوع الثاني فهو الاستخدام غير المشروع للأجواء الذي يتمثل في النشاطات العسكرية أو الإستخباراتية وما قد يلحق بها من نشاطات أخرى غير سلمية، وهو ما ينطبق عليه مبدأ سيادة الدولة بصورة موسعة<sup>(1)</sup>.

وبالرغم من فاعلية هذه النظرية، ومواءمتها لمصالح مختلف الدول، إضافة إلى إيجادها للعديد من الحلول للمعضلات القانونية والعملية التي تواجه حركة الطيران الدولي، إلا أنها تعرضت للنقد بحجة أنها تفتح المجال من جديد أمام ازدواجية الأنظمة القانونية وتعددها، فضلاً على أنها تستلزم تصور كل أسباب التحليق في كل مرة<sup>(2)</sup>.

### المطلب الثاني: الواقع الدولي والتشريعات المتعلقة بسيادة الدولة على الإقليم الجوي:

بسبب ما اكتنف مسألة الفضاء الجوي للدولة من إشكاليات جعلتها تتناقض ذات مرة مع مبدأ السيادة، وذات أخرى مع حرية النقل الجوي الدولي، وبسبب الاختلاف والتباين في الاتجاهات والنظريات الفقهية التي عالجت هذه المسألة، فقد حاولت مختلف الدول

---

(1) غطاشة، احمد عبد اللطيف، مرجع سابق، ص 92.

(2) المرجع السابق، ص 93.



ومنذ بدء حركة النقل الجوي إيجاد نوع من الحلول التوافقية التي تتواءم مع مبدأ السيادة بصفته ممثلاً لكيان وشخصية الدول من جهة، وبين الحرية التي يتطلبها النقل الجوي بطبيعته من جهة أخرى<sup>(1)</sup>.

تبعاً لما تقدم فإن رحلة التنظيم الدولي لمسألة السيادة في الأجواء مرت بمراحل زمانية مختلفة ومتعددة، ويمكن تقسيم هذه المراحل إلى مرحلتين أساسيتين، هما:

### 1: بدء التشريعات الوطنية وصولاً إلى اتفاقية باريس 1919 وما بعدها:

ما أن أصبح النقل ظاهرة دولية، وأصبح بمقدور مختلف البلدان الطيران عبر الأجواء، وبعد أن أدركت الدول أهمية وخطورة الطيران وخصوصاً بعد الحرب العالمية الأولى، حتى سارعت الكثير منها إلى تقرير حق سيادتها على الفضاء الذي يعلو إقليمها، واتجهت الدول في حينها إلى تشريع قوانين وطنية من أجل بسط هذه السيادة، والأمثلة على ذلك كثيرة منها: صدور قانون الملاحة الجوي في بريطانيا لسنة 1920، وصدور المرسوم رقم (57) لسنة 1924 الخاص بالملاحة الجوية في مصر<sup>(2)</sup>، أما في العراق فأن أول قانون لتنظيم الطيران في الأجواء العراقية صدر في سنة 1939 برقم 41 والذي عدلت بعض مواده بقانون رقم 16 لسنة 1947 ثم بعد ذلك صدر قانون رقم 148 لسنة 1974 باسم قانون الطيران المدني<sup>(3)</sup>.

---

(1) ملندي، ماهر، مرجع سابق، ص 23.

(2) رضوان، أبو زيد، مرجع سابق، ص 203.

(3) عبد الله، عماد، قانون الطيران المدني، مقالة منشورة على موقع السلطة القضائية الاتحادية العراقية، مشار إليها بتاريخ: 2016/7/18م، <http://www.iraqja.iq>، تاريخ الزيارة: 2017/2/23.

ثم توالى التشريعات الوطنية المتعلقة بالفضاء الجوي والملاحة الجوية في التوالي حتى أصبحت معظم دول العالم تملك تشريعاً متعلقاً بالملاحة، وبالرغم من اختلاف أحكام هذه القوانين إلى أنها جميعها قد قررت مبدأ السيادة المطلقة على الأجواء، وهو الأمر الذي أصبح وكأنه عرفاً دولياً مستقر<sup>(1)</sup>.

وقد أدى ما جرى عليه العمل من التقنين الوطني لمسألة سيادة الدولة على الأجواء دوراً إيجابياً جداً، بالرغم من أن التشريعات الجوية كانت في حينها بدائية وتبالغ بمسألة السيادة إلى درجة تقلل من المرونة والحرية التي يقتضيها النقل الجوي، ولكنها في ذات الوقت ساهمت في استقرار التنظيم القانوني للأجواء واستقرار مبدأ السيادة فيه بوجه عام، كذلك فقد ساهمت في خلق مناخ قانوني من أجل التعاون الدولي في هذا المجال مما أسفر عن توقيع اتفاقية باريس في العام 1919 و التي تعتبر أول تعبير دولي جماعي عن النظام القانوني الدولي في الجو<sup>(2)</sup>.

وقد جاء في المادة الأولى من هذه الاتفاقية "تقرر للأطراف المتعاقدة في هذه المعاهدة أن لكل منها سيادة كاملة ومطلقة فوق الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها"<sup>(3)</sup>، مما يعني أن الاتفاقية سارت على ذات النهج الذي قرره التشريعات الوطنية.

غير أن تقرير مبدأ السيادة في المادة الأولى من المعاهدة لم يحل دون تأثير هذه الاتفاقية بمصلحة الجماعة الدولية في تيسير الملاحة الجوية الدولية، فقد نصت الاتفاقية

---

(1) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص 49-50.

(2) فرحات، عبد الله، النظام القانوني للمجال الجوي والفضائي، مقالة علمية منشورة على منتديات الحقوق والعلوم القانونية، مشار إليها بتاريخ: 2009/8/11م، <http://www.droit-dz.com>، تاريخ الزيارة: 2017/2/24.

(3) للمزيد أنظر نص المادة الأولى من اتفاقية باريس 1919.

في المادة الثانية منها "تمنح في وقت السلم حرية المرور البريء للطائرات التابعة للدول المتعاقدة الأخرى، بشرط مراعاة الشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية"<sup>(1)</sup>.

وقد تأكد مبدأ السيادة المطلقة للدولة على أجوائها في أكثر من مؤتمر واتفاقية تم عقدها بعد اتفاقية باريس، فقد أكدت اتفاقية مدريد لسنة 1926 التي عقدها إسبانيا مع عدد من دول أمريكا اللاتينية والتي لم يكتب لها في العمل مجال يذكر، كما أخذت بمبدأ السيادة المطلقة للدولة اتفاقية هافانا لسنة 1928 المعقودة بين الولايات المتحدة والعديد من الدول اللاتينية، وحققت هذه الاتفاقية تقدماً في مجال حرية الطيران عندما سمحت للدول الأطراف بالمرور الجوي البريء بدون الحاجة إلى إذن بينها<sup>(2)</sup>.

## 2: اتفاقية شيكاغو 1944 وما بعدها:

مع اقتراب الحرب العالمية الثانية على الانتهاء، قامت الولايات المتحدة التي أدت ظروف الحرب في ذلك الوقت إلى احتكارها إنتاج الطائرات المدنية والتجارية في العالم، وهو ما وكان سبباً ونتيجة في ذات الوقت لازدياد متانة الوضع الاقتصادي الأمريكي في تلك الحقبة\_ قامت بالدعوة إلى مؤتمر حضرت أعماله في شيكاغو في العام 1944م بخصوص السيادة على الأجواء، وشاركت في هذا المؤتمر واحد وخمسون دولة حول العالم، كنتيجة للنقاش والمفاوضة في هذا المؤتمر<sup>(3)</sup>، ظهرت ثلاثة اتجاهات دولية فيما يتعلق بسيادة الدولة على إقليمها الجوي وهي<sup>(4)</sup>:

---

(1) محيو، محاضرات في قانون الطيران، مرجع سابق، ص125، كذلك: موسى، طالب حسين، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2013م، ص12.

(2) فرحات، عبد الله، مرجع سابق، ص1، كذلك: حمد الله، محمد، مرجع سابق، ص31.

(3) جابر، حسني، مرجع سابق، ص139.

(4) سعد الله، عمر، القانون الدولي للحدود: مفهوم الحدود الدولية، الطبعة الأولى، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائرية، الجزائر، 2003م، ص134-138.

1. اتجاه الولايات المتحدة، الذي أيدته السويد وهولندا، والذي يتلخص في الاعتراف من حيث المبدأ بأن لكل دولة سيادة على الفضاء الجوي الذي يعلوها، والإصرار مع ذلك على أن للدول حق طبيعي في الاتصال ببعضها، وقصر التمتع بحرية الهواء على الدول الصديقة، وفقاً لمبدأ المعاملة بالمثل.

2. اتجاه المملكة المتحدة، الذي حظي بتأييد العدد الأكبر من الوفود في المؤتمر، ومفاد هذا الاتجاه هو معارضة اتجاه الولايات المتحدة القائل بأكبر قدر من الحرية في الجو، منادياً على العكس بشعار النظام في الجو، عن طريق تمكين الدولة من مباشرة سيادتها في الفضاء الجوي الذي يعلوها أو على الأقل إخضاع هذه المسألة للتنظيم الدولي.

3. الاتجاه الذي مثلته كل من كندا ونيوزلندا وأستراليا، و الذي ينادي إلى تنظيم الأجواء بشكل دولي تحت إشراف منظمة دولية على نمط الهيئة الأمريكية للطيران المدني (CAB)<sup>(1)</sup>، بحيث تباشر هذه الهيئة معظم الاختصاصات التي تباشرها كل دولة على إقليمها الجوي.

وانتهى الصراع بين هذه الاتجاهات الثلاثة، الذي لم يكن سوى مجرد مظهر لتضارب المصالح الاقتصادية والسياسية للدول المشاركة في المؤتمر، إلى عدم تغليب أي منها، فصدرت الاتفاقية الرئيسية على وجه مشابه لما كان عليه الأمر في اتفاقية باريس، ثم وضعت إلى جانب الاتفاقية الرئيسية اتفاقيتان مكملتين، تتصان على المزيد من القيود على مبدأ السيادة في الجو، ومزيد من حرية التنقل والحركة، وبالتالي تحقق ما رمت

---

(1) الهيئة الأمريكية للطيران المدني (CAB): هو المجلس الوطني لسلامة النقل الجوي الأمريكي وهو احد هيئات تنظيم قطاع النقل الجوي الداخلي الأمريكية، ومسؤوليته هي التحقيق وتحديد أسباب حوادث وسائل النقل المختلفة وخصوصاً الطائرات، وتقديم التوصيات إلى وزير النقل، ومن مهامه الأخرى تنظيم ما يخص أسعار تذاكر الطيران، وتنظيم خطوط الطيران التجاري بشكل عام.

الولايات المتحدة إلى تضمينه في الاتفاقية الرئيسية، واستمرت هذه الاتفاقية باستقطاب الدول التي صادق أغلبها عليها وعلى الاتفاقيتين المكملتين لها حتى أصبحت الاتفاقية هي المصدر الأساسي للتشريع الدولي المتعلق بالسيادة الجوية خصوصاً، وبتنظيم النقل الجوي عموماً<sup>(1)</sup>.

يلاحظ مما سبق اختلاف التوجهات الدولية اتجاه مسألة السيادة الدولية تبعاً لمصالح هذه الدول من جهة، وتبعاً لاختلاف وجهات النظر القانونية من جهة أخرى؛ والتي تشكل في حقيقة الأمر اختلاف المدارس الفقهية، ولمعرفة أي الإتجاهات الفقهية التي سادت في مرحلة ما بعد النقاش الدولي و الفقهية الذي دار حول هذه المسألة جاء المبحث الثاني من هذا الفصل.

---

<sup>(1)</sup> رضوان، أبو زيد، مرجع سابق، ص 205 وما بعدها.

## المبحث الثاني: أحكام الاتفاقيات الدولية في مجال سيادة الدولة على أجوائها (شيكاغو 1944) وملاحقها:

نتناول اتفاقية شيكاغو وملاحقها في هذا المبحث بسبب العديد من الاعتبارات القانونية والواقعية، ففضلاً على كون هذه الاتفاقية هي الاتفاقية الشاملة التي عنيت بمسألة سيادة الدول على الأجواء، فهي كذلك مازالت قائمة إلى يومنا هذا، وما زال يعمل بأحكامها دولياً، هذا إلى جانب انتشار الاتفاقية الواسع، حيث أنها تعد من الاتفاقيات الدولية العالمية نظراً لمصادقة أغلب دول العالم عليها، ناهيك عن أنها تعد المصدر الرئيسي لقواعد النقل الجوي المتعلقة بالسيادة، وتعتبر التقنين المباشر للأعراف الدولية السائدة في هذا المجال.

ومن أجل استعراض أحكام هذه الاتفاقيات المتعلقة بالسيادة، كان لزاماً أن دراسة هذا الموضوع في جزئيتين، الأولى تتعلق بالاتفاقية الرئيسية والتي جاءت معظم أحكامها للتأكيد على مبدأ السيادة، والثانية تتعلق بالاتفاقيات الملحقة بالاتفاقية الرئيسية والتي اشتملت على تقييد مبدأ السيادة المقرر في الاتفاقية الرئيسية، وهو ما سيتم عرضه في المطلبين التاليين:

### المطلب الأول: تقرير مبدأ سيادة الدولة على أجوائها ومظاهره (اتفاقية شيكاغو الرئيسية):

في مطلع اتفاقية شيكاغو الرئيسية تم التأكيد على سيادة كل دولة على أجوائها بشكل واضح وصريح، حيث جاء في المادة الأولى من الاتفاقية: " تعترف الدول المتعاقدة أن لكل دولة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها سيادة كاملة ومطلقة"<sup>(1)</sup>.

---

(1) نص اتفاقية شيكاغو لعام 1944، منشور على موقع قسطاس الإلكتروني، (د.ت) على الرابط: <http://qistas.com>، تاريخ الزيارة: 2017/2/28. وتجدر الإشارة إلى أن باقي نصوص الاتفاقية المذكورة في الدراسة والاتفاقيات الملحقة بها مأخوذة من ذات المصدر.

والملاحظ هنا في النص أن الاتفاقية وسعت مبدأ السيادة حينما أقرته لكل دولة سواء أكانت طرف في الاتفاقية أم لا، وهو ما لم تفعله سالفاتها باريس 1919 حيث أنها قررت مبدأ السيادة للدول الأطراف في المعاهدة دون سواهم، ولعل ذلك يحمل في طياته الشمولية التي تسعى المعاهدة إلى الوصول إليها، كذلك فإن مثل هذا الاعتراف بسيادة مختلف الدول على إقليمها الجوي ما هو إلا دعوة عامة للانضمام للاتفاقية ومظهر وبادرة لحسن النية وعدم الخروج عن الأعراف الدولية<sup>(1)</sup>.

ومن أجل تجاوز النظريات المتعلقة بمدى الإقليم الجوي، وحسم الموقف اتجاه ماهيته واتجاه السيادة عليه ومداهما وكيفيةها، فقد جاءت المادة الثانية من الاتفاقية لتعريف الإقليم الجوي وبيان مدى سيادة الدولة عليه حيث نصت: "فيما يتعلق بتطبيق هذه المعاهدة فإنه يشمل إقليم الدولة الأراضي، والمياه الإقليمية الملاصقة لها، الواقعة تحت سيادة الدولة أو سلطتها أو حمايتها أو المشمولة بانتدابها".

ويلاحظ في هذا النص أن الاتفاقية أخذت بالمفهوم الموسع للإقليم الجوي متبينة جزء كبير من نظرية السيادة المطلقة على الأجواء، بل وتعدت ذلك في تقرير السيادة للدول المنتدبة لدول أخرى لتعطيها حق السيادة على أجوائها، كذلك مما ينبض به هذا النص هو عدم تحديد مفهوم معين للسيادة بل ذكرها على إطلاقها، بالرغم من الاختلاف الفقهي في تحديد مضمونها، مما يعني أن الاتفاقية أرجعت لكل دولة النظر إلى سيادتها بطريقتها المختلفة<sup>(2)</sup>.

---

(1) محمد بن، جلال وفاء، دروس في القانون الجوي، الطبعة الأولى، المكتبة القانونية، القاهرة، 1989م، ص50-51، كذلك انظر: رابحي، خضر، سيادة الدولة على فضائها الجوي وأثره على حرية الملاحة الجوية، (بحث منشور)، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة عمار تليجي، الجزائر، 22/فبراير/2017م، ص7\_12.

(2) رضوان، أبو زيد، مرجع سابق، ص207.

كذلك حددت الاتفاقية في الفقرتين الأولى والثانية من المادة الثالثة أن أحكامها تسري على حركة الطائرات المدنية والتجارية، دون تلك العسكرية أو الشرطة، حيث جاء في الفقرة الأولى: "تطبق هذه المعاهدة على الطائرات المدنية فقط ولا تطبق على طائرات الدولة" بينما عرفت مفهوم طائرات الدولة بالفقرة الثانية من ذات المادة والتي جاء فيها "تعتبر من طائرات الدولة الطائرات المستعملة في الخدمات الحربية والجمركية والشرطة".

ولعل هذا النص جاء للتأكيد على التوسع في مبدأ سيادة الدولة على أجوائها، حيث أن عدم انطباق المعاهدة على الطائرات العسكرية ونحوها، ما هو إلا استبعاد لأي حق أو حرية تقرها المعاهدة لمثل هذه الطائرات، إنما اقتصر تلك الحريات و الحقوق على الطائرات المدنية التي تستخدم على وجه الخصوص للنقل الجوي الدولي<sup>(1)</sup>.

ويتصل بذلك ما قرره المادة الرابعة من المعاهدة والتي جاء فيها: "وافقت كل من الدول المتعاقدة على عدم استعمال الطيران المدني في أغراض لا تتفق مع أغراض هذه المعاهدة".

ومن أجل إيجاد ضمانات قوية لاحترام مبدأ سيادة الدولة، فإن المعاهدة قررت في الفقرة الثالثة من المادة الثالثة وجوب إيجاد ترخيص للطيران أو الهبوط من قبل الدول المتعاقدة في الإقليم الجوي لمختلف الدول، حيث نصت: "لا يجوز لطائرة الدولة التابعة لدولة متعاقدة أن تطير فوق إقليم دولة أخرى أو أن تهبط عليه إلا إذا كانت قد حصلت على ترخيص بذلك باتفاق خاص أو أية طريقة أخرى وطبقا لشروط ذلك الترخيص".

---

(1) المرجع السابق، ص208.



وهو ذات الحكم الذي جاءت به المادة السادسة من ذات الاتفاقية حيث نصت: " لا يجوز لأي خط جوي دولي منتظم أن يطير فوق إقليم دولة متعاقدة او في داخله إلا إذا كان يحمل إذناً خاصاً أو ترخيصاً من قبل تلك الدولة وبشرط مراعاة أحكام ذلك الإذن أو الترخيص"

ويلاحظ في هذه النصوص الأخيرة عودة مرة أخرى لاحترام وتكريس مبدأ سيادة جميع الدول المتعاقدة وغير المتعاقدة على إقليمها الجوي، لا بل إن في تقرير مثل هذا الحق \_ الترخيص قبل الطيران أو الهبوط \_ للدول غير المتعاقدة، دلالات كثيرة، فذلك يعتبر بمثابة ليس فقط اعتراف بسيادتها، إنما خطوة عملية وممارسة قانونية أوجبته المعاهدة على أطرافها<sup>(1)</sup>.

وفي مقابل الالتزام الذي فرضته المعاهدة على أطرافها في المادة السابقة \_ الثالثة \_، جاءت المادة السابعة من المعاهدة وكضمانة أخرى لاحترام مبدأ السيادة لتعطي الحق للدول الأطراف في ممارسة سيادتها عملياً بمنع أي نشاط جوي لباقي الدول داخل الإقليم الجوي دون إذن أو ترخيص أو اتفاق مسبق<sup>(2)</sup>، حيث جاء فيها: "لكل دولة متعاقدة الحق في أن ترفض الإذن لطائرات الدول المتعاقدة الأخرى بان تأخذ ركاباً أو بريداً أو بضائع من أي نقطة داخل إقليمها لنقلهم بمقابل إلى نقطة أخرى داخل نفس الإقليم. كما تعهدت كل دولة بالأعمال أي ترتيبات او تمنح - بصفة مطلقة - أي امتياز من هذا القبيل لدولة أخرى أو مؤسسة نقل جوي تابعة لدولة أخرى، أو أن تحصل لنفسها على مثل هذه الميزة من دولة أخرى".

---

(1) محمدين، جلال وفاء، مرجع سابق، ص 54.

(2) محمدين، جلال وفاء، مرجع سابق، ص 58.

وفي تجل آخر لمظاهر السيادة التي قررتها الاتفاقية أنها أعطت الحق للدولة صاحبة الإقليم أن تستلزم هبوط الطائرات التي تحلق في إقليمها الجوي إذا اقتضى الحال ذلك، وأن تلزمها عدم الطيران في المناطق التي تحددها، كذلك قررت المعاهدة وجوب أن تخضع الطائرة للوائح وتنظيم دولة الإقليم، وهو ما أكدته المادة الخامسة من الاتفاقية .

وجاءت المادة التاسعة من الاتفاقية لتستكمل مظاهر احترام مبدأ السيادة، حيث أنها أعطت للدول الأعضاء الحق في تحديد مناطق محرمة لا يجوز الطيران فيها لباقي الدول، ومن الواضح أن هذا الحق يستهدف المناطق العسكرية أو تلك المناطق التي تعتبرها الدولة ذات حساسية معينة.

وبالانتقال للوجه الآخر لمظاهر سيادة الدولة، الذي يتمثل في بسط السلطة وفرض القوانين والأنظمة الداخلية لها على ما يوجد في إقليمها من أشياء أو أشخاص، فقد قررت المعاهدة العديد من النصوص المتعلقة بهذا الشأن، فهي توجب تطبيق القوانين و اللوائح الوطنية على الطائرات المستعملة في الملاحة الجوية الدولية<sup>(1)</sup>، وهو ما نصت عليه المادة الحادية عشر من الاتفاقية، وما نصت عليه المادة الثالثة عشر من انطباق القانون الداخلي لدولة الإقليم على طاقم الطائرة ومرسلي البضائع.

وفي ذات الصدد فقد قررت المعاهدة حق الدولة في اتخاذ تدابير احترازية تقضي بمنع الانتقال من وإلى الدول التي تنتشر فيها العدوى وذلك من أجل مكافحة انتشار الأمراض والأوبئة في المادة الرابعة عشر منها، كما أعطت الحق لدولة الإقليم بنفتيش

---

(1) يونس ، محمد دنون، التنظيم القانوني للطيران المدني في الدولة الفدرالية، بحث مقدم إلى المؤتمر العلمي الذي تقيمه جامعة الإمارات العربية المتحدة سنوياً، (د.ن)، ص1072، موجود على الموقع الإلكتروني للمؤتمر: <http://slconf.uaeu.ac.ae>، تاريخ الزيارة: 2017/3/1.

الطائرات الهابطة على إقليمها، حيث جاء في نص المادة السادسة عشر من الاتفاقية: " للسلطات المختصة في كل من الدول المتعاقدة أن تفتش - بدون أن تسبب تأخيراً غير معقول - طائرات الدولة المتعاقدة الأخرى عند هبوطها أو طيرانها كما أن لها أن تفحص الشهادات والمستندات الأخرى المنصوص عنها في هذه المعاهدة "

ومما سبق نستخلص كيف قررت اتفاقية شيكاغو الرئيسية مبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي وأرست قواعده، وكيف أنها أخضعت النقل الجوي الدولي لمظاهر هذه السيادة المختلفة والتي انصبت على الإقليم ذاته، وعلى الأشياء والأشخاص الموجودين فيه.

#### **المطلب الثاني: القيود الواردة على مبدأ السيادة (الاتفاقيتان الملحقتان بالاتفاقية الرئيسية)**

يقابل مبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي الحريات التي تتمتع بها طائرات الدول الأخرى في هذا الإقليم، والتي تسمى عادة حريات الهواء أو حريات الجو<sup>(1)</sup>، وقد رأينا كيف انصبت أحكام اتفاقية شيكاغو الرئيسية على تقرير مبدأ سيادة الدولة على الإقليم الجوي، وكيف أنها ركزت على إبراز مظاهر هذه السيادة، ولم تعطي جانباً كبيراً لهذه الحريات، وهو الأمر الذي لم تصبو إلى تحقيقه الولايات المتحدة\_منظمة مؤتمر شيكاغو\_ بقدر ما كانت تصبو إلى إقرار المزيد من الحرية في الأجواء، مما دفع الولايات المتحدة إلى استغلال الاستمرار في أعمال مؤتمر شيكاغو بعد إقرار الاتفاقية الرئيسية، في وضع صيغة لاتفاقيتين ملحقتين بها، استهدفنا تلافياً ما تضمنته الاتفاقية الرئيسية من أحكام تؤكد مبدأ السيادة بشكل شبه مطلق، إلى إقرار نوع من الحرية الجوية، وهذا ما كان فعلاً،

---

(1) دويدار، هاني، قانون الطيران التجاري: النقل التجاري الدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2000م،

إذ وقعت في شيكاغو بعد الاتفاقية الرئيسية اتفقيتان ملحقتان بالاتفاق الرئيسي، وبهذا كانت هاتان الاتفقيتان\_اتفاقية مرور الخطوط الجوية المنتظمة، واتفاقية النقل الجوي الدولي\_دليلاً على الانتصار الجزئي للاتجاه الأمريكي في مؤتمر شيكاغو، ومحاولة نحو تحرير الفضاء الجوي للدول المتعاقدة من السيادة الإقليمية المطلقة، عن طريق تقرير حريات الهواء التي هي في الواقع قيود موضوعية على مبدأ السيادة<sup>(1)</sup>.

فقد أقرت اتفاقية مرور الخطوط الجوية المنتظمة حريتان رئيسيتان تسميان بحقوق المرور وهما<sup>(2)</sup>:

1: الحرية الأولى: وهي الحق المقرر للطائرات التابعة لدولة العلم في الطيران فوق إقليم الدولة المرخصة دون توقف

2: الحرية الثانية: وهي الحق المقرر للطائرات التابعة لدولة العلم في التوقف لأغراض غير تجارية في إقليم الدولة المرخصة، وقد يكون هذا التوقف للتزود بالوقود أو أعمال الصيانة و الإصلاح، أو لأي غرض آخر.

أما عن الحريات التي أقرتها اتفاقية النقل الجوي الدولي فهي ثلاثة حريات رئيسية تعتبر استكمالاً للحريتين الأولى والثانية، تسمى بحقوق القيام بالعمليات التجارية وهي<sup>(3)</sup>:

1: الحرية الثالثة: وهي الحق المقرر للطائرات التابعة لدولة العلم في الطيران في إقليم الدولة المرخصة وفي إنزال الركاب أو البضائع أو البريد القادمين من دولة العلم.

---

(1) غطاشة، أحمد عبد اللطيف، مرجع سابق، ص 97.

(2) العربي، محمد فؤاد، ص 32-33.

(3) غطاشة، أحمد عبد اللطيف، مرجع سابق، ص 99.

2: الحرية الرابعة: وهي الحق المقرر في الطيران في إقليم الدولة المرخصة وفي أخذ ركاب وبضائع وبريد ذاهبين إلى دولة العلم.

3: الحرية الخامسة: وهي الحق في الطيران في إقليم الدولة المرخصة وفي أخذ أو إنزال ركاب وبضائع وبريد قادمين من أو ذاهبين إلى دولة ثالثة سواء كان مكان هذه الدولة الثالثة في الطريق الجوي سابق على دولة العلم أو لاحق على الدولة المرخصة، أو بين الدولتين.

ومن الجدير بالذكر أنه قد تم الاصطلاح على الحريات السابقة المقررة في الاتفاقيتين اللاحقتين لاتفاقية شيكاغو بمصطلح "الحريات الخمس" حتى أخذت هاتان الاتفاقيتان هذا الاسم واشتهرتا به (1).

وإذا كانت هذه الحريات تعد قيوداً على مبدأ السيادة، فهي لا تخلو من قيود ترد عليها، إذ أن لكل حرية قيد ينظمها ويجعل منها خاضعة لنظام قانوني، وذلك بهدف تجنب الفوضى أو سوء استعمال الحق والتعسف فيه، فاتفاقية الخطوط الجوية\_ التي قررت كما سبق بيانه الحرية الأولى والثانية\_ أوردت العديد من القيود على مباشرة هاتين الحريتين، وهي القيود التي تتمثل في احتفاظ الدولة المتعاقدة بالحقوق التالية(2):

1: حقها في تعيين الطريق الذي يسلكه فوق إقليمها الخط الجوي الدولي التابع لدولة متعاقدة أخرى، وكذا المطارات التي يمكنه استخدامها، وهو ما نصت عليه الاتفاقية في الفقرة الرابعة من المادة الأولى منا.

---

(1) دويدار، هاني، مرجع سابق، ص 123.

(2) حمد الله، محمد، مرجع سابق، ص 37 وما بعدها.

2: حقها في فرض رسوم عادلة ومعقولة مقابل استخدام المطارات أو تقديم تسهيلات أخرى للخطوط الجوية الدولية، بشرط أن لا تزيد هذه الرسوم عن مثيلاتها المقررة على الطائرات الوطنية التي تعمل في خطوط دولية مماثلة، وبهذا الحكم جاءت الفقرة الثانية من المادة الأولى من الاتفاقية.

3: حقها أن تطلب من مؤسسات النقل الجوي التي سمحت لها بالهبوط لأسباب غير تجارية، أن تقدم خدمات تجارية معقولة في الأماكن التي ستهبط فيها، وهو ما جاء في الفقرة الثالثة من المادة الأولى من الاتفاقية.

4: حقها في وقف أو إلغاء التراخيص المعلقة لمؤسسة النقل الجوي الأجنبية إذا ثبت للدولة أن جزءاً هاماً من ملكية هذه المؤسسة و السيطرة الفعلية عليها ليست في يد رعايا الدولة المتعاقدة، وهو ما قرره الفقرة الخامسة من المادة الأولى من المعاهدة.

وإلى جانب تلك القيود يرد قيد بديهي، مذكور في أول أقسام الاتفاقية، يقضي بأن الحريتين الأولى والثانية لا تسريان نهائياً على المطارات المخصصة للأغراض العسكرية، أو تلك الغير مفتوحة للخطوط الجوية الدولية المنتظمة، وفي مناطق الاشتباك المسلح والمناطق المحتلة عسكرياً، وكذلك الطرق الجوية المؤدية إلى هذه المناطق، وفي زمن الحرب يكون استعمال الحريتين المذكورتين مقيداً بموافقة السلطات الحربية المختصة<sup>(1)</sup>.

---

(1) رضوان، أبو زيد، مرجع سابق، ص 210.

وترد كل هذه القيود السابقة في اتفاقية النقل الجوي الدولي \_التي قررت الحريات الثالثة والرابعة والخامسة\_ إلى جانب قيود أخرى غير موجودة في اتفاقية المرور، تبررها الحريات الواسعة المنصوص عليها في اتفاقية النقل<sup>(1)</sup>.

فتقرر اتفاقية النقل الجوي الدولي أن الحريات الثالثة والرابعة والخامسة لا تتصرف إلا إلى الخطوط المارة بطريق من شأنه أن يكون خط سير مباشر على وجه التقريب، يبدأ من حيث ينتهي الإقليم الأصلي للدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها، وهو ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة الأولى من الاتفاقية<sup>(2)</sup>.

كذلك تنص الفقرة الرابعة من المادة الأولى على تحفظ خاص بالنقل الداخلي له نفس مضمون المادة السابعة من الاتفاقية الرئيسية، ومفاده حق كل دولة متعاقدة في رفض الإذن للطائرات التابعة للدول المتعاقدة الأخرى بأخذ ركاب أو بريد أو بضائع بقصد نقلهم بمقابل من نقطة إلى أخرى داخل دولة الإقليم.

وتنص المادة الثالثة من اتفاقية النقل الجوي الدولي على قيد آخر، وهو تعهد الدول المتعاقدة بأن تقيم وزناً كبيراً عند إنشاء واستغلال الخطوط طويلة المدى لمصالح الدول المتعاقدة الأخرى، فيتوجب عليها احترام مصالح الخطوط الجوية الإقليمية التي يقتصر نشاطها على منطقة جغرافية معينة، كذلك تلتزم بأن لا تعوق تقدم الخطوط الطويلة المدى التابعة للدول المتعاقدة الأخرى<sup>(3)</sup>.

---

(1) حمد الله ، محمد ، مرجع سابق، ص 38 .

(2) حمد الله ، محمد ، مرجع سابق، ص 39 .

(3) محمددين، جلال وفاء، مرجع سابق، ص 56\_57.

ويتبين مما سبق أن اتفاقية شيكاغو وبالرغم من أنها عنيت بسيادة الدول على إقليمها الجوي إلا أنها وفي الاتفاقيات المكملة لها تناولت حريات الهواء، والتي ما هي إلا قيود موضوعية على مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي تخضع هي الأخرى للقيود التي تعتبر مظهراً لاستمرار سيادة الدولة في الجو وفقاً لتوازنات تراعي حرية حركة النقل الجوي ومبدأ السيادة، مما جعل هذه الاتفاقيات بمثابة المرجع الأساسي الذي ينظم مسألة سيادة الدولة على إقليمها الجوي وفق منهج راعى ما يتطلبه النقل الجوي الدولي من حرية ومرونة.

## الفصل الثاني:

### واقع الانسجام بين مبدأ السيادة و قواعد النقل الجوي:

رأينا فيما سبق مدى الارتباط بين مبدأ السيادة من جهة وحرية النقل الجوي الدولي والقواعد القانونية التي تنظمه من جهة أخرى، ورأينا كيف تخبطت الدول في بداية عصر الطيران في التوفيق بين مبدأ السيادة وحرية حركة النقل الجوي الدولي، وكيف أسفر هذا التخبط عن محاولة وضع العديد من التشريعات التي كان من شأنها تضيق الفجوة بين المفهومين، وكيف كانت معاهدة شيكاغو 1944 بمثابة النقطة النوعية لدرء الإشكاليات التي سببها النقل الجوي الدولي على مبدأ السيادة.

وفي حقيقة الأمر أن المعاهدة سابقة الذكر بالرغم من الأهمية الكبرى التي تتسم بها، إلا أنها لم تكن العامل الوحيد في تحقيق الانسجام بين مبدأ سيادة الدولة وحرية النقل



الجوي الدولي، إنما لحقت بالمعاهدة العديد من العوامل والظروف والجهود التي أسهمت في تحقيق هذا الانسجام المنشود.

وقد جاء هذا الفصل لتحليل أبرز هذه العوامل التي ساهمت في التوفيق بين مبدأ السيادة وحرية حركة النقل الجوي الدولي، ولدراسة أبرز النظريات التي تم استحداثها وتطبيقها في هذا المجال، وهي نظرية تحرير النقل الجوي أو ما يعرف بالسموات المفتوحة، كذلك تناول هذا الفصل المنظمات والهيئات الدولية المستحدثة في هذا المجال والدور الذي لعبته في تحقيق الانسجام بين المفهومين.

## **المبحث الأول: العوامل والاعتبارات التي أسهمت في التوفيق بين مبدأ السيادة وقواعد النقل الجوي الدولي**

أسهمت مجموعة من العوامل في التوفيق بين مبدأ السيادة من جهة وحرية النقل الجوي والقواعد القانونية التي تحكمه من جهة أخرى، وبالنظر إلى هذه العوامل نجد أن منها ما هو قانوني يرجع إلى تطور التنظيم القانوني على المستوى الدولي والوطني في مختلف الدول، ومنها أيضاً ما هو واقعي ناشئ عن ظروف ومقتضيات برزت على الساحة الدولية، ونناقش في هذا المبحث هذه العوامل في المطلبين التاليين:

المطلب الأول: العوامل القانونية المساهمة في التوفيق بين مبدأ السيادة وقواعد النقل الجوي الدولي:

أولاً: تغيير النظرة لمبدأ السيادة:

بدأت إرهابات القانون الجوي في فترة ملتهبة من الزمن، حيث كانت الدول تعظم مفهوم السيادة المطلقة بشكل كبير نتيجة لحالة من الصراعات والتجاذبات السياسية والأيدلوجية في تلك الحقبة، وهو الأمر الذي ألقى بظلاله على حرية النقل الجوي الدولي منذ البدايات الأولى له، فما كان من مختلف الدول إلا التمسك بالمفهوم الجامد للسيادة وخصوصاً السيادة الإقليمية على الأجواء، ومن هذا المنطلق بدأت الصعوبات القانونية في تحقيق التوفيق بين الأمرين<sup>(1)</sup>.

كذلك ساهمت الحربين الأولى والثانية في خلق فجوة بين مفهوم السيادة وحرية النقل الجوي، حيث أدركت مختلف البلدان الخطورة التي تنتج بها الطائفة وما يمكنها القيام به في أقاليمها الجوية من عمليات عسكرية كالاستطلاع أو القصف أو غيرها، وهو الأمر الذي ساهم في زيادة التعارض والتباين بين مفهوم السيادة وحرية النقل الجوي الدولي<sup>(2)</sup>.

وفي اللحظة التي أوشكت أن تضع الحرب العالمية الثانية فيها أوزارها جاء مؤتمر شيكاغو 1944 وما لحق به من معاهدات كمحاولة دولية لحل لهذه المشكلة، ولعل أبرز الأسباب التي أدت إلى قيام هذا المؤتمر والاتفاقيات الملحقة به، هو إدراك المجتمع الدولي لأهمية النقل الجوي، وإدراكه لأهمية مبدأ السيادة، والأهم من ذلك إدراكه لضرورة التوفيق بين الأمرين<sup>(3)</sup>.

---

(1) فرج الله، فيصل، مرجع سابق، ص328.

(2) رضوان، أبو زيد، مرجع سابق، ص205\_206.

(3) حمد الله، محمد، مرجع سابق، ص30.

وبمرور الأيام ونتيجة للعديد من الظروف السياسية والاقتصادية التي عاشتها الساحة الدولية، اختلفت نظرة الدول لمبدأ السيادة حيث غدت السيادة من منظور القانون الدولي الذي استقر في مرحلة ما بعد الحرب العالمية الثانية، أصبحت النظرة إلى السيادة تعني المساواة بين جميع الدول في الحقوق والواجبات ومدى الانصياع للقانون الدولي الذي أنشأته بنفسها، وغدى مفهوم المعاملة بالمثل غير محصور بين دولتين أو أكثر، إنما اتسع آفاق هذا المبدأ في التعامل ليستوجب تطبيقه بين مختلف الدول<sup>(1)</sup>.

وهذا الاختلاف في مفهوم السيادة انعكس بشكل ملحوظ على القواعد القانونية التي تضمن حرية النقل الجوي الدولي، حيث أصبح احترام هذه القواعد لزاماً على كل دولة، بل تنافست الدول \_ وإن كان تنافساً إعلامياً في اغلب الأوقات \_ على الظهور بمظهر الراعية للقانون الدولي، وهو الأمر الذي انعكس بشكل كبير على حرية النقل الجوي الدولي والقواعد التي تنظمه<sup>(2)</sup>.

مما سبق يتضح أن التطور الذي حصل في القانون الدولي ألقى بظلاله على مفهوم مبدأ السيادة، ليصبح هذا الأخير أكثر تطوراً واستيعاباً وانسجاماً مع القواعد القانونية النازمة للنقل الجوي.

## ثانياً: استقرار القانون الدولي:

منذ قيام الدول ونشوء العلاقات والتبادلات التجارية والدبلوماسية بينها نشأ القانون الدولي كغيره من القوانين بصورة بدائية على هيئة مجموعة من القواعد التي استقرت في

---

(1) David L. Bosco, **Five to Rule Them All: The UN Security Council and the Making of the Modern World**, New York, Oxford University Press, 2009, p. 5.

(2) نعمة، عدنان، مرجع سابق، ص 10\_12.

ضمير هذه الدول وأصبحت بمثابة أعراف ملزمة لها، ويتطور الدول تطورت هذه القواعد وأخذت العديد من القوالب والأشكال وأصبحت تعرف فيما بعد - منذ نشوء الدولة بمفهومها الحديث - بالقانون الدولي العام<sup>(1)</sup>.

ويوجد العديد من التعريفات للقانون الدولي العام، ولكنها في حقيقة الأمر تنصب جميعها على حقل العلاقات الدولية، واستناداً لذلك يعرف القانون الدولي العام بأنه مجموعة القواعد القانونية التي تحكم العلاقات بين الدول وتحكم وتنظم أشخاص المجتمع الدولي وتحدد حقوقهم وواجباتهم ، ولها مصدران أساسيان هما الأعراف الدولية والمعاهدات والمواثيق الدولية، ومصادر احتياطية أخرى وهي الفقه والقضاء<sup>(2)</sup>.

وقد مرّ القانون الدولي بالعديد من المراحل والتطورات مرتبطاً بطبيعة الحال مع المراحل والتطورات التي مرّ بها مفهوم الدولة، فقد مرّ بمرحلة الدولة القديمة ومرحلة العصور الوسطى ومرحلة الثورات الأوروبية، وصولاً إلى مرحلة ما قبل الحربين العالميتين، وأخذ شكله النهائي في مرحلة ما بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية<sup>(3)</sup>.

فمنذ انتهاء الحرب العالمية الثانية استقرت قواعد القانون الدولي سواء التي كان مصدرها الأعراف والمجاملات الدولية، أو تلك التي كان مصدرها الاتفاقيات والمعاهدات الدولية الثنائية أو الجماعية، وأخذ القانون الدولي في هذه الفترة الشكل القانوني الذي هو

---

(1) عامر، صلاح الدين، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007م، ص68.

(2) شناكو، هشام، نشأة وتطور المجتمع الدولي، بحث غير منشور، مركز الشرق العربي للدراسات، لندن، مشار إليه بتاريخ: 2010/3/2، متوفر على الرابط الإلكتروني: <http://www.asharqalarabi.org.uk> تاريخ الزيارة:

2017/ 3 /2

(3) المرجع السابق.

عليه في يومنا هذا، وكان لتأسيس هيئة الأمم المتحدة والتي تعد المظلة الدولية لجميع دول العالم دور بارز في إرساء قواعد القانون الدولي واستقرارها<sup>(1)</sup>.

وقد أثر هذا الاستقرار بطبيعة الحال على القواعد القانونية النازمة لحرية حركة النقل الجوي، وخصوصاً أن هذه الأخيرة ذات طابع دولي\_ كما ذكر سابقاً\_ وبالتالي أدى احترام مختلف الدول للقانون الدولي إلى زيادة الانسجام بطريقة أو بأخرى بين مبدأ السيادة وحرية النقل الجوي، فاستقرار القانون الدولي وتهافت الدول على الانصياع لأحكامه أضفى قيمة كبيرة على هذه القواعد وجعلها محط انتباه واحترام جميع الدول، وبالرجوع إلى القواعد القانونية التي تضبط حركة النقل الجوي خصوصاً تلك المتعلقة بمبدأ السيادة نجد بأن جلها نابعة من مصدر أساسي، وهو المعاهدات والاتفاقيات الدولية، لا بل يمكن القول بأن قواعد القانون الجوي المتعلقة بمسألة السيادة على وجه الخصوص، و بالنظام العام على وجه العموم هي جزء لا يتجزأ من قواعد القانون الدولي<sup>(2)</sup>.

### ثالثاً: تماهي القوانين الوطنية مع التشريعات الدولية:

لعل ابرز انعكاس للتطور واختلاف النظرة لمبدأ السيادة، وأكثره مباشرة هو ذلك التطور الذي لحق بالتشريعات الوطنية بصفة عامة، وكيف أنها عظمت من دور التشريع الدولي وأعطته قيمة كبرى<sup>(3)</sup>.

---

(1) Ryngaert, Cedric. **Jurisdiction in International Law**. Oxford, UK: Oxford University Press, 2008 , p23.

(2) حمد الله، محمد ، مرجع سابق، ص15 بتصريف كبير .

(3) أبو حجازة، اشرف عرفات، مكانة القانون الدولي العام في إطار القواعد الداخلية الدستورية والتشريعية، (بحث منشور)،المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد:60، 2004م، ص255.

وقد سبق وأن تناولنا القوانين الداخلية كمصدر لقواعد القانون الجوي، ورأينا كيف انفردت كل دولة في وضع قانون خاص لها يتعلق بالطيران وما يتصل به من مسائل ومن ضمنها مسألة السيادة، كما سبق وأن رأينا كيف تعارضت أحكام هذه القوانين مع الواقع من جهة ومع بعضها البعض من جهة أخرى، وكيف دخل العالم في حالة من الفوضى نتيجة اختلاف أحكامها، ورأينا أن من أبرز خصائص القانون الجوي التي يتسم بها بطبيعة الحال\_ أو يجب أن يتسم بها\_ هو العالمية، وهو الأمر الذي أدركته الدول سريعاً، مما حدى بها إلى تأسيس قانون جوي دولي موحد من خلال الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، هذا بالرغم من عدم تخليها عن القوانين الداخلية التي سنتها في مجال النقل الجوي، وما يتصل به<sup>(1)</sup>.

ويمكن القول بأن القوانين الداخلية ساهمت في زيادة الانسجام بين مبدأ السيادة وبين حرية النقل الجوي الدولي من خلال مظهر أساسي في غاية الأهمية هو: تغليب التشريع الدولي على التشريع الوطني، ففي الحين الذي تعد فيه الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المصدر الأول والأساسي للقانون الجوي وخصوصاً في تلك المسائل المتعلقة بحرية التنقل وما يتصل بها من إشكاليات تتعلق بمبدأ السيادة، فقد أعطت العديد من الدول هذه المعاهدات والاتفاقيات نفس القوة التي أعطتها لقوانينها الداخلية، ولكن أغلب الدول ذهبت

---

(1) محيو، حسين، مرجع سابق، ص10، أيضاً: العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص50.

إلى أبعد من ذلك، حيث نصت على تقديم نصوص المعاهدات والاتفاقيات الدولية على نصوص قانونها الداخلي للطيران المدني في حالة التعارض أو الاستشكال<sup>(1)</sup>.

ومن الأمثلة على مساواة التشريع الدولي للتشريعات الوطنية قانون الطيران المدني للملكة العربية السعودية، المسمى نظام الطيران المدني، والذي جاء فيه "تعد أحكام معاهدة شيكاغو وملاحقها وسائر المعاهدات الدولية للطيران المدني الأخرى التي وافقت عليها المملكة جزءاً مكملًا لهذا النظام"<sup>(2)</sup>.

وكذا قانون الطيران المدني الأردني والذي نصت المادة الرابعة منه: "تطبق في المملكة أحكام اتفاقية شيكاغو وسائر الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، والتي تكون المملكة طرفاً فيها"<sup>(3)</sup>. أما أغلب الدول فقد أخذت بالاتجاه الآخر، وهو تقديم أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية على قانون الطيران المدني الداخلي، ومنها سلطنة عمان التي ينص قانونها: "تعتبر أحكام معاهدة شيكاغو ومعاهدة مونتريال لعام 1999 والمعاهدات والاتفاقيات الدولية ذات الصلة بهذا الشأن، المنضمة إليه السلطنة، جزءاً مكمل لهذا القانون، وإذا حدث تعارض بينها تری أحكام الاتفاقيات والمعاهدات الدولية"<sup>(4)</sup>.

---

(1) الطراونة، مخلص، آثار المعاهدات الدولية ضوء قواعد ومبادئ القانون الدولي، مجلة الحقوق، كلية الحقوق، جامعة البحرين، العدد: 1، المجلد 2005، 2م، ص 414. أيضاً: إبراهيم، علي، النظام القانوني الدولي والنظام القانوني الداخلي: صراع أم تكامل؟، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995م، ص 76.

(2) المادة الرابعة من نظام الطيران المدني للملكة العربية السعودية، رقم: م/44 لعام 1426هـ.

(3) المادة الرابعة من قانون الطيران المدني الأردني، رقم: 44 لسنة 1985م.

(4) المادة الثالثة من قانون الطيران المدني لسلطنة عمان، رقم: 93 لسنة 2004م.

وينص قانون الطيران المدني المصري على انه: "تسري أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية للطيران المدني التي انضمت إليها الجمهورية أو التي تتضمن إليها مستقبلاً، كما تسري أحكام هذا القانون وذلك بما لا يتعارض مع أحكام هذه المعاهدات والاتفاقيات"<sup>(1)</sup>

وبذلك يتضح كيف تماهت القوانين الداخلية مع المعاهدات والاتفاقيات الدولية، بحيث اعترفت هذه القوانين بقوة التشريع الدولي فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي وما يتصل به، وأحالت هذه القوانين المسائل التي تتعارض وأحكامها إلى تلك المعاهدات والاتفاقيات بشكل واضح وصريح.

وهو الأمر الذي يعني أن القوانين الداخلية ساهمت في انسجام مبدأ السيادة مع القواعد التي تحكم حركة وحرية النقل الجوي الدولي، إذ أن هذا الاعتراف وهذه الإحالة ما هما إلا حسم لمسألة التعارض الذي قد يقع بين القانون الداخلي والقانون الدولي في هذه المسألة، وهذا الحسم يصب في صالح التناغم الذي تنشده مختلف الدول بين سيادتها من جهة وحرية النقل الجوي الذي يتطلبه الوضع الدولي من جهة أخرى.

#### **المطلب الثاني: العوامل الواقعية المساهمة بالتوفيق بين مبدأ السيادة وحرية النقل الجوي الدولي:**

أدت مجموعة من العوامل السياسية والاقتصادية والثقافية التي يمكن تسميتها بالعوامل الواقعية، نظراً لكونها فرضت نفسها على واقع الساحة الدولية، أدت إلى زيادة عملية الانسجام بين العديد من من المفاهيم بصورة أو بأخرى، ومن بين هذه المفاهيم مفهومي السيادة ومفهوم حرية النقل الجوي الدولي والقواعد القانونية التي تحكمه، وهذه العوامل كثيرة ومتداخلة، ويمكن عرض أبرزها على النحو التالي:

---

(1) المادة الثالثة من قانون الطيران المدني المصري، رقم: 38 لسنة 1981م.



## أولاً: النظام العالمي الجديد واختلاف طبيعة الصراعات الدولية:

بعد سقوط جدار برلين في 9/11/1989، انهار الإتحاد السوفيتي الذي كان يشكل القطب الثاني مع الولايات المتحدة في النظام الدولي القائم على الثنائية القطبية، نتيجة لذلك ظهر مصطلح "النظام العالمي الجديد" من خلال مطالبة دول العالم الثالث بنظام عالمي جديد لتطوير الوضع الدولي من خلال توسيع قاعدة المشاركة الدولية، وهو ما ارتأت فيه الولايات المتحدة الأمريكية فرصة لترسيخ هيمنتها وقيادتها للعالم، وكان لنشوء هذا المفهوم العديد من الأبعاد والمظاهر السياسية والاقتصادية<sup>(1)</sup>.

ولعل أبرز مظاهر النظام العالمي الجديد على المستوى السياسي والقانوني هو انحسار مفهوم السيادة الوطنية، والانتقال لمرحلة جديدة من السيادة هي سيادة الحكومة الدولية ممثلة بهيئة الأمم المتحدة، حيث أصبحت الشرعية الدولية المتمثلة في القانون الدولي، وقرارات الجمعية العامة لمنظمة الأمم المتحدة هي مصدر السيادة الحقيقي<sup>(2)</sup> حيث جاء في نص الفقرة الأولى من المادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة: "تقوم الهيئة على مبدأ المساواة في السيادة بين جميع أعضائها"، فيما نصت الفقرة الثانية من نفس المادة: "لكي يكفل أعضاء الهيئة لأنفسهم جميع الحقوق المزايا المترتبة على صفة العضوية يقومون في حسن نية بالالتزامات التي أخذوها على أنفسهم في هذا الميثاق"<sup>(3)</sup>، مما يعني أن الميثاق اشترط على مختلف الدول الأعضاء أن يقوموا وبحسن نية بالتزاماتهم التي

---

(1) زاغود، عبد السلام، العلاقات الدولية في ظل النظام العالمي الجديد، دار زهران للطباعة والنشر، عمان، الطبعة الأولى، 2013م، ص29.

(2) سمير، أمين وآخرون، العولمة والنظام العالمي الجديد، مركز دراسات الوحدة العربية، سلسلة كتب المستقبل العربي، العدد: 38، بيروت، ديسمبر/2010م، ص12 وما بعدها، كذلك: زاغود، عبد السلام، مرجع سابق، ص38.

(3) الفقرتين الأولى والثانية من المادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة .

نص عليها الميثاق حتى يتمتعوا مبدأ المساواة، و بالرجوع إلى هذه الإلتزامات نجد بأنها على ثلاثة أنواع فهي إما أن تكون مجموعة القواعد التي نص عليها الميثاق ذاته، أو مجموعة المقررات الصادرة عن الجمعية العامة أو مجلس الأمن، أو تلك الإلتزامات التي تنص عليها الإتفاقيات الدولية، وهو الامر الذي انعكس بصورة مباشرة على القواعد المنظمة لحركة النقل الجوي الدولي، فساهم في تدويل هذه القواعد وتوحيدها واكسابها المزيد من الشرعية.

### ثانياً: العولمة وازدياد حركة التجارة الدولية:

من خلال استقراء الأدبيات المتعلقة بمفهوم العولمة يتبين انه من الصعوبة بمكان الوقوف على تعريف محدد لهذا المفهوم، فقد شغل هذا الأخير العلماء والمفكرين منذ منتصف القرن العشرين، وترجع صعوبة تعريف هذا المفهوم إلى الاختلاف في الاتجاهات والآراء والمفاهيم التي يتبناها الباحثون إزاء هذه الظاهرة، كذلك إلى اختلاف العلوم التي تناولت هذه الظاهرة، فهي ظاهرة مشتركة بين العديد من الحقول العلمية، كعلم السياسة والعلاقات الدولية، وكذلك علم الاقتصاد والاجتماع وغيرها من العلوم<sup>(1)</sup>.

أما التعريفات الأكاديمية فهي كثيرة ومتنوعة، ويمكن تصنيفها من خلال الزاوية التي تنظر منها إلى ظاهرة العولمة إلى ثلاثة اتجاهات، وهي: الاتجاه الاقتصادي والذي تعني فيه العولمة السوق العالمي المفتوح والرأسمالية العابرة للقارات، والاتجاه الثقافي والاجتماعي، والذي تعني فيه سهولة وحرية انتقال الأفكار والقيم الفكرية حول العالم، و

---

(1) المطيري، منصور زويد، العولمة في بعدها الثقافي، (بحث منشور)، مجلة كلية الملك خالد العسكرية ،

الاتجاه السياسي والذي ينظر إلى العولمة من زاوية الصراع بين دول الشمال ودول الجنوب، وأثر اختلاف موازين القوى على العلاقات والصراعات الدولية<sup>(1)</sup>.

وبالنظر إلى تعريف العولمة على المستوى الرسمي الدولي فقد عرف الصندوق الدولي العولمة على أنها: "التعاون الاقتصادي المتنامي لمجموع دول العالم والذي يحنّمه ازدياد حجم التعامل بالسلع والخدمات وتتنوعها عبر الحدود إضافة إلى رؤوس الأموال الدولية والانتشار المتسارع للتقنية في أرجاء العالم كله"<sup>(2)</sup>.

ومن التعريفات الشاملة للعولمة "منظومة من المبادئ السياسية والاقتصادية، ومن المفاهيم الاجتماعية والثقافية، ومن الأنظمة الإعلامية والمعلوماتية، ومن أنماط السلوك ومناهج الحياة، يُراد بها وصول العالم إلى حالة من الاندماج في أطر معينة والعيش في ظل هذه الأطر"<sup>(3)</sup>.

وإيّا كان مفهوم العولمة فهي حالة واقعية فرضت نفسها على العالم، وأثرت فيه كثيرا على مختلف المستويات، وانصب هذا التأثير على العديد من الأمور ومن ضمنها حرية النقل الجوي الدولي، فمن مبادئ العولمة الرئيسية تسهيل حركة انتقال الأفكار والأشخاص و البضائع، ومن هذا المنطلق فإن النقل الجوي الدولي بما يوفره يعتبر سبب

---

(1) الجابري، محمد عابد، العولمة والهوية الثقافية، (بحث منشور)، مجلة المستقبل العربي، العدد: 248،

أكتوبر 1999م، ص 15 .

(2) علي، أبو العلاء، صندوق النقد الدولي ودوره في توسيع مفهوم العولمة الاقتصادية، (بحث غير منشور)، مشار إليه بتاريخ: 2007/9/7م، منشور على موقع الدراسات والأبحاث الاجتماعية الجزائرية، متاح

على الرابط الإلكتروني: <https://sites.google.com>، تاريخ الزيارة: 5 / 3 / 2017.

(3) الجابري، محمد عابد، مرجع سابق، ص 17 .

ونتيجة في أن لانتشار ظاهرة العولمة، فقد ساهمت العولمة في تسهيل حركة النقل الجوي وجعله أكثر سهولة بالتخفيف من القيود التي تفرضها الدول على هذه الحركة ومن ضمنها قيود السيادة، كذلك ساهم النقل الجوي في تسهيل تطبيق مبادئ العولمة، حيث يعتبر النقل الجوي بما يوفره من سرعة وسهولة وسيلة فاعلة للعولمة، وخصوصاً فيما يتعلق بنقل الأشخاص والبضائع حول العالم<sup>(1)</sup>.

### ثالثاً: التطور التكنولوجي والتقني وثورة المعلومات:

يعيش العالم منذ الثورة الصناعية إلى يومنا حالة من التقدم العلمي المتسارع في شتى المجالات، ولعل اختراع المحرك البخاري يعد نقطة الانطلاقة الحقيقية في مجال الصناعة، فيما كان اختراع الحاسوب في منتصف القرن العشرين بمثابة القفزة الحقيقية التي أدخلت العالم في حالة من السباق نحو امتلاك التكنولوجيا وتوظيفها، وارتبط اختراع الحاسوب بالعديد من الصناعات كصناعة الاتصالات و تكنولوجيا المعلومات<sup>(2)</sup>.

ولم تكن صناعة الطيران في منأى عن هذا التطور العلمي الحاصل في مختلف المجالات، فالطائرة مرت بالعديد من المراحل حتى وصلت شكلها وأداءها المعروف في يومنا هذا، وتزامن التطور الحاصل في مجال الطيران مع التطور العلمي في مختلف المجالات، فالطائرة في بداية الأمر حينما كانت الطائرات شراعية كانت مجرد تطبيق وتطوير لمبادئ الهندسة الهوائية، ثم ما لبثت أن أصبحت مركبة لها شكل وهيكل وتطير

---

(1) مراد، عبد الفتاح، العولمة والتنظيم الدولي المعاصر، (د.د)، الاسكندرية، 2007م، ص9\_11 بتصرف، ايضاً: الرشيدى، احمد، التطورات الدولية الراهنة ومفهوم السيادة الوطنية، (بحث منشور)، مركز الدراسات والبحوث السياسية، جامعة القاهرة، العدد:85، 1994م، ص468 بتصرف.

(2) Kiely, "Industrialization and Development: A Comparative Analysis". UGL Press Limited Ray (Nov 2011): p:25-26.

من خلال محرك يعمل بالوقود بسرعة نسبية، ومع تزايد التجارب والأبحاث توصل الإنسان إلى اختراع المحركات النفاثة التي تعتمد تكنولوجيا متطورة تولد قوة دفع كبيرة، وبالتالي أصبحت الطائرات أكثر سرعة وقدرة على تحمل الأوزان الثقيلة<sup>(1)</sup>.

وكان لتكنولوجيا الاتصالات بصمة بارزة في مجال الطيران فبعد أن كان ينقطع تواصل ريان الطائرة مع الأرض بمجرد إدارة محرك الطائرة نتيجة لشدة الضجيج الصادر منه، أصبحت الطائرات في يومنا على تواصل مستمر مع القائمين على تسيير الرحلات الجوية في الأرض، كذلك كان للحاسوب الدور الأكبر في تطوير صناعة الطيران، والانتقال بها إلى مرحلة أخرى تسمى الذكاء الصناعي، ولا يخفى على أحد ان الكثير من الطائرات تسيير وفق تطبيقات الذكاء الصناعي الذي يتحكم بسرعة وارتفاع الطائرة في الجو دون تدخل الإنسان في الكثير من الأوقات، والأبعد من ذلك ما حققه العلم في مجال الطائرات بدون طيار ذات المهام المختلفة<sup>(2)</sup>.

كل هذا التطور الذي لحق بصناعة الطيران أدى وكنتيجة طبيعية إلى ازدياد الاهتمام بهذه الصناعة وازدياد الاعتماد عليها في عمليات النقل المختلفة، ومن هذا المنطلق فقد غدى النقل الجوي الدولي مرتكز أساسي من مرتكزات الاقتصاد والسياسة في

---

(1) جميل، صبري، تاريخ الطيران وصناعة الطائرات، مقالة علمية منشورة على موقع الدرر السنية، مشار إليها بتاريخ: 2013/6/8م، متاحة على الرابط الإلكتروني: <https://akhawat.islamway.net>، تاريخ الزيارة: 6 / 3 / 2017، أيضا انظر: تطور صناعة الطيران، مقالة منشورة على شبكة ومنتديات خط الطيران، (د.ت)، متاحة على الرابط الإلكتروني: <https://www.flyingway.com>، تاريخ الزيارة: 6 / 3 / 2017.

(2) ابراهيم، أحمد، منظومة الطائرات من دون طيار، مجلة الطيران للجميع، العدد: 6، نوفمبر/2015م، ص44\_47.

العالم، وقد استعرضنا فيما سبق أهمية النقل الجوي على مختلف المستويات السياسية والاقتصادية وغيرها.

ونتيجة لهذه الأهمية التي اضطلع بها النقل الجوي كصناعة متطورة لا يضاهاها أي من وسائل النقل الأخرى في السرعة والراحة والأمان، كان لزاما على الدول أن تراعي أهمية هذه الوسيلة وأن تتورع في الحديث عن مبدأ السيادة بمفهومها الجامد في سياق حرية النقل الجوي، وخصوصا أن القانون لطالما كان انعكاس للواقع، وبذلك يمكن القول بان التطور التكنولوجي والعلمي الحاصل في قطاع النقل الجوي الدولي انعكس بصورة مباشرة على القواعد التي تحكم حريته من جهة وعلى تلك القواعد الأخرى المتعلقة مبدأ السيادة، وهذا الانعكاس ساهم في إحداث المزيد من الانسجام والتوافق بين مختلف تلك القواعد<sup>(1)</sup>.

مما سبق يمكن القول بان هناك مجموعة من العوامل القانونية والواقعية التي ساهمت بالتوفيق بين مبدأ السيادة وحرية النقل الجوي الدولي، أما العوامل القانونية فهي تغير النظرة القانونية لمبدأ السيادة واستقرار قواعد القانون الدولي، كذلك تماهي التشريعات الوطنية مع التشريعات الدولية، كما تضافرت مع هذه العوامل القانونية مجموعة من العوامل الواقعية تتلخص في ظهور النظام العالمي الجديد واختلاف طبيعة الصراعات الدولية، وبروز ظاهرة العولمة وما رافقها من تغيرات في الثقافة وحركة التجارة الدولية، كذلك التطور العلمي و التكنولوجي وثورة المعلومات التي شهدها العالم منذ منتصف القرن العشرين.

---

(1) bertrand Badi . "Un monde sans souveraineté", FAYARD, PARIS, 1999. p19\_20.

كذلك أنظر: الأوراق البحثية المقدمة في المؤتمر الدولي: "قضايا معاصرة في القانونين الجوي والفضائي"

23-فبراير 2017م.

## المبحث الثاني: ظهور الاتجاه العالمي نحو تحرير النقل الجوي (نظرية السموات المفتوحة):

مع تزايد النشاط في حركة النقل الجوي الدولي، ظهرت العديد من الاتجاهات التي ترمي إلى تحريره من مختلف القيود المفروضة عليه، وخصوصاً تلك القيود القانونية المتعلقة بمبدأ سيادة الدولة بوصفها قيود موضوعية تحد من حرية حركة النقل الجوي، وكان ذلك بهدف التماشي مع متطلبات العصر (النظام العالمي الجديد، العولمة، التجارة الدولية، وغيرها من المستجدات الدولية...) التي من أهم مقتضياتها سرعة وسهولة الحركة سواء للأشخاص أو البضائع أو حتى الأفكار، وقد أسفر هذا الاتجاه إلى ظهور ما يعرف بنظرية السموات المفتوحة التي أثارت الكثير من النقاش والجدل الواسعين ما بين التأييد والرفض<sup>(1)</sup>.

ونناقش في هذا المبحث الاتجاه العالمي نحو تحرير النقل الجوي ومفهوم نظرية السموات المفتوحة، ومدى اتصالها بالواقع القانوني لمبدأ السيادة من جهة ولقواعد النقل الجوي من جهة أخرى، و نعرض للواقع العملي والأثر الفعلي الذي نتج من تطبيق هذه النظرية، في المطالب الثلاثة التالية:

### المطلب الأول: مفهوم تحرير النقل الجوي (نظرية السموات المفتوحة):

إن المنتبغ لهذه النظرية الحديثة في أدبيات القانون الجوي وما يتصل به من شروح فقهية، يجد العديد من المصطلحات حول معنى تحرير النقل الجوي بالرغم من الاتفاق حول تحديد معناه، وهو الأمر الذي قد يؤدي إلى الخلط بين مدلولات هذه المصطلحات،

---

(1) رضا، هالة، سياسة السموات المفتوحة في النقل الجوي في مصر، (بحث منشور)، مجلة النهضة، جامعة القاهرة، العدد: 2، المجلد: 15، أبريل 2014م، ص 25.

فعلى سبيل المثال يجد الباحث في هذا المجال المسميات التالية: التحرير ، والخصخصة، وإلغاء القيود، و السماوات المفتوحة<sup>(1)</sup>.

وعند الرجوع إلى أدبيات القانون الجوي يتضح أن مفهوم تحرير النقل الجوي تم استخدامه من قبل الأوروبيين كمرادف لمفهوم إلغاء قيود الطيران الذي ظهر في منتصف السبعينيات في الولايات المتحدة، هذا بالرغم من تطبيقه بشكل أكثر انتشاراً وعمومية من المفهوم الأمريكي كما سنبين لاحقاً<sup>(2)</sup>.

إذ يقصد بالتحرير تهيئة السوق أمام النشاط الخاص، وبالتالي تحفيز الاستثمار المحلي، وجذب الاستثمارات الأجنبية من خلال إيجاد سياسة تسعير وتوزيع مناسبة، وتفعيل سياسات مالية ونقدية تساهم في ازدهار صناعة النقل الجوي، ناهيك عن افساح المزيد من المجال لحرية الدخول والخروج عبر حدود الدولة، وإزالة الحواجز التي تحول دون ذلك، فضلاً عن تقليص التدخل الحكومي في المجالات المتحكمة في آلية السوق، بهدف تحسين الكفاءة، وتعزيز المنافسة، وتوسيع نطاق الملكية الخاصة<sup>(3)</sup>.

أما نظرية السماوات المفتوحة فهي تدلل على فتح الأسواق أمام شركات الطيران لتقديم خدماتها من خلال إيجاد حرية في السعة و الحركة، و تقديم مصلحة الخدمة \_خدمة النقل الجوي الدولي\_ على مصلحة الناقلين و الركاب لا بل الدول، وهو ما يعني مزيداً من

---

(1) المرجع السابق ص28.

(2) رجب، عادلة، السماوات المفتوحة: آثار فتح المجالات الجوية على النقل الجوي في مصر، مركز دراسات وبحوث الدول النامية، مجلة الأهرام الاقتصادية، العدد: 194، القاهرة، 2004م، ص16.

(3) المرجع السابق، ص17.



المرونة في تطبيق حريات النقل الجوي المعمول بها وفقاً لمعاهدة شيكاغو 1944، وترتكز النظرية على عدة أمور أهمها<sup>(1)</sup>:

1: إتباع سياسة فتح المجال الجوي والمطارات

2: إلغاء جميع القيود على عدد الرحلات ، وحقوق تشغيل الخطوط الجوية.

3: الاستغناء عن الدعم و المعونات الحكومية، أو أي احتكارات أخرى.

والأخذ بهذه النظرية على المستوى الدولي من حيث التطبيق يأخذ احد الأشكال

التالية<sup>(2)</sup>:

1: الاتفاق من طرف واحد: أي فتح السماوات أمام جميع الدول بشركاتها المتعددة.

2: الاتفاق الثنائي: و هو الاتفاق الحاصل مع دولة معينة لفتح حركة النقل الجوي معها.

3: الاتفاق المتعدد: والذي تتفق فيه أكثر من دولة فيما بينها لتطبيق سياسة السماوات المفتوحة، دون السماح للدول الأخرى بالاستفادة من مزايا هذا الاتفاق.

ويمكن القول بأن نشوء مثل هذه النظريات والاتجاهات في مجال النقل الجوي عموماً والنقل الجوي الدولي خصوصاً ما هو إلا انعكاس للنظريات الاقتصادية الحديثة التي تعتمد حرية الأسواق منطلقاً لها في فلسفتها التي تركز على رأس المال وحرية وسهولة تنقل الأشخاص والبضائع حول العالم.

---

(1) نفس المرجع، ص18.

(2) رجب، عادلة، مرجع سابق، ص19.

وإذا كانت هذه النظريات والإتجاهات تتطلق من مرتكزات اقتصادية وسياسية حديثة، فإنها تحتاج إلى غطاء قانوني حديث، يوفر لما تنادي به من مبادئ كحرية الحركة وتقليص التدخل الحكومي وغيرها... نوعاً من الشرعية، وخصوصاً أن قواعد النقل الجوي نشأت في فترة عاش العالم فيها حالة من الصراع الذي أسدل على هذه القواعد صبغة القومية والأيدولوجية على حساب أي شيء آخر، وفي الحين الذي اختلفت فيه طبيعة هذا الصراع ليصبح صراعاً على المصالح لم تتغير هذه القواعد بالسرعة المطلوبة، التي تواكب الاختلاف الحاصل في النظام العالمي الجديد.

وتأسيساً على ما سبق يمكن القول بأن ملامح النظام القانوني للملاحة الجوية المستقبلية يرتكز على نظريات تحرير النقل الجوي والسموات المفتوحة وغيرها من النظريات المشابهة، وهو ما يفسر انتشار الاتفاقيات التي تعتمد هذه النظريات بشكل واسع حول العالم، وهو ما سيتم بيانه بالتفصيل في المطالب الثاني من هذا المبحث.

### **المطلب الثاني: واقع الإتجاه نحو تحرير النقل الجوي وتطبيق نظرية السماوات المفتوحة:**

على الرغم من الجدل الذي أثاره الإتجاه نحو تحرير النقل الجوي و تطبيق نظرية السماوات المفتوحة، إلا انه قد تم توقيع العديد من الاتفاقيات الدولية التي تبنت هذه النظرة إتجاه النقل الجوي، فمنذ وجود هذا الإتجاه في الأدبيات القانونية والاقتصادية سارعت العديد من الدول إلى عقد العديد من الاتفاقيات التي أخذت بهذا الإتجاه، وبحلول

العام 2002م تم التوصل إلى نحو ما يقارب الخمسة و ثمانين اتفاقية للسموات المفتوحة، مبرمة فيما بين سبعين من الدول الأطراف<sup>(1)</sup>.

ولعل أبرز الأمثلة على اتفاقيات السموات المفتوحة متعددة الأطراف هي تلك الاتفاقيات التي أبرمتها كل من الولايات المتحدة، وبروناي، وتشيلي، و نيوزلندا، وسنغافورة، وأحدى عشر دولة أخرى في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، والتي هدفت إلى تحقيق التعاون في مجال النقل الجوي، وهي اتفاقيات متعددة الأطراف تخدم الدول الإطراف فيها<sup>(2)</sup>.

وتهدف هذه الاتفاقيات في جملها إلى تعزيز التفاهم المتبادل، والثقة المشتركة، من خلال منح جميع المشاركين دوراً مباشراً لتعزيز الانفتاح والشفافية والتحرر في مجال النقل الجوي، وقد أكد ذلك المؤتمر المنعقد في العام 2005م لمناقشة آثار اتفاقيات السموات المفتوحة والرصد الجوي المعقود في رومانيا<sup>(3)</sup>.

أما التجربة الأوروبية في تطبيق الاتجاه نحو تحرير النقل الجوي و تطبيق نظرية السموات المفتوحة، فهي في حقيقة الأمر لا تعدو كونها تطبيقاً لبنود اتفاقية الإتحاد نفسه، الذي أنشئ في بموجب معاهدة ماسترخت التي أنشئت بموجب معاهدة روما في الخامس والعشرين من مارس من العام 1975م، بمعنى أن الإتحاد الأوروبي بما يتضمنه من برلمان ومجلس اتحاد ومفوضية و محكمة ولجان مختلفة، قد عالج العديد من الأمور

---

<sup>(1)</sup> Barrot, Jacques. **New talks on Atlantic open skies. In Optimistic about aviation, airport business. ACI Airport Council International, UK, June/July. 2005. P93.**

<sup>(2)</sup> firjan. “**air transport research society world Conference**”. P19.

<sup>(3)</sup> firjan. Ibid. P20\_21.

المهمة التي تعني إطفافه ومن ضمنها حق تقديم الخدمات المنافسة وضرورة تحقيق تقارب تشريعي في مختلف المجالات، وضرورة تسهيل الحركة و المرور بين أطرافه<sup>(1)</sup>.

وقد حدد الإتحاد الأوروبي أهدافا معينة في مجال النقل الجوي في المذكرة رقم (2) الصادرة في مارس من العام 1984 والتي تمت بلورتها من خلال التصريحات والتعليقات الصادرة عن الإدارة العامة للنقل بالإتحاد بخصوص مبادئ العلاقة بين الدول الإتحاد في مجال النقل الجوي و تتلخص هذه المبادئ فيما يلي<sup>(2)</sup>:

1: تقوم شركات الطيران التابعة لدول الإتحاد بالتشغيل دون قيود بين أي من مطارات هذه الدول.

2: لشركات الطيران التابعة للإتحاد ممارسة الحريات الخمس المتفق عليها في اتفاقية شيكاغو 1944م داخل حدود الإتحاد.

3: عدم فرض أي قيود على حمولة الخدمات الجوية.

4: إمكانية إعطاء شركات النقل الحق في النقل بين نقطتين في أي بلد من بلدان الإتحاد.

5: التفاوض و الاتفاق بشأن حقوق النقل الجوي و ما يتصل به من مسائل مع الدول غير الأعضاء في الإتحاد يجب أن يتم بواسطة الإتحاد نفسه أو احد مؤسساته بدلا على أن يتم بصورة ثنائية.

---

(1) jarle . trondal . madalina busuioc “the agency phenomenon in th European union” uk. Manchester university press. 2012

(2) martin .bartlik . “the impact of eu law on the reguluation of international air transportation” . uk ashgate pulishing group. 2007.

ونتيجة لذلك نجد أن هناك أحكاماً أساسية في اتفاقيات النقل الجوي الثنائية بين الدول الأعضاء قد تم تغييرها تلقائياً لتتماشى مع سياسة الإتحاد المنفتحة في مجال النقل الجوي، وقد أخذت هذه السياسة في الحسبان الإطار الدولي الذي أوجدته اتفاقية شيكاغو 1944م، مما أدى إلى تجنب التنازع والتعارض بين تلك القواعد التي أقرها الإتحاد وبين القواعد المطبقة والمقبولة دولياً).

وبالنظر إلى الواقع العربي فيما يخص تحرير النقل الجوي والاتجاه نحو السماوات المفتوحة فهناك العديد من الاتفاقيات العربية\_العربية أو العربية\_الدولية في هذا المجال، وأبرز الاتفاقيات العربية الخالصة هي اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية الموقعة بدمشق في 2004/12/19، و التي صادق عليها عشرون دولة عربية، كذلك يوجد العديد من الاتفاقيات والتفاهات العربية مع البلدان الأخرى، وخصوصاً تلك الاتفاقيات التي تعقدها دول الخليج العربي مع دول الإتحاد الأوروبي، كالاتفاقية القطرية الأوروبية، والاتفاقية الإماراتية الأوروبية اللتان تصان على تسهيل حركة النقل الجوي بين الدول الأطراف والتخفيف من القيود عليه<sup>(1)</sup>.

---

(1) سعيد، محمد، ، الأجواء المفتوحة: الواقع والطموح، مقالة منشورة في مجلة الطيران المدني والأرصاد، متاحة على الموقع الرسمي للمجلة على الرابط الإلكتروني: <http://camamagazine.com>. كذلك أنظر: مجموعة الاتفاقيات العربية للنقل الجوي ، متاحة على الموقع الرسمي للهيئة العربية للطيران المدني على الرابط الإلكتروني: <http://www.acac.org.ma>، تاريخ الزيارة: 2017/ 3 / 9.

### المطلب الثالث: أثر تطبيق نظرية السماوات المفتوحة على مبدأ السيادة و القانون الجوي:

على غرار النظريات المتعلقة بحرية النقل الجوي، تنقسم الاتجاهات والآراء المختلفة المتعلقة بتطبيق أسلوب تحرير النقل الجوي ونظرية السماوات المفتوحة في ضوء تحقيق سيادة الدولة إلى ثلاثة اتجاهات رئيسية هي<sup>(1)</sup>:

الاتجاه الأول: وينادي بأن فتح الأجواء لحركة الطيران المدني (غير العسكري)، و تطبيق مفهوم السماوات المفتوحة هو حق عام لجميع الذين يستخدمون النقل الجوي.

الاتجاه الثاني: يؤكد هذا الاتجاه على ضرورة عدم تطبيق سياسات تحرير النقل الجوي، أو تطبيق نظرية السماوات المفتوحة، بحجة أن مثل هذا التطبيق سوف يؤدي إلى إلغاء مفهوم سيادة الدولة على أجوائها.

الاتجاه الثالث: وهو محاولة للدمج بين الاتجاهين السابقين، ويرى أنصار هذا الاتجاه إلى أن تطبيق نظرية السماوات المفتوحة وتحرير النقل الجوي الدولي لا يتعارض مع مبدأ السيادة، حيث أن تحرير النقل الجوي و تطبيق نظرية السماوات المفتوحة لا يتم إلا من خلال اتفاقيات دولية، و هو الأمر الذي يعطي الحرية للدولة في قبوله أو عدم قبوله، و هذه الحرية في حقيقة الأمر إنما نابعة من سيادة الدولة وإرادتها، و بالتالي فإن تطبيق هذه السياسات لا يتعارض البتة مع مبدأ السيادة، فضلاً عن ذلك فإنه سيتم وفق إطار قانوني منظم يحكمه العديد من المبادئ وعلى رأسها مبدأ المعاملة بالمثل والمساواة بين الدول الإطراف.

---

(1) رضا، هالة، مرجع سابق ص 29.

والواقع وتحليل المعطيات السابقة نجد أن الاتجاه الثالث هو الاتجاه الأقرب إلى الصواب فتحرير النقل الجوي وتطبيق نظرية السماوات المفتوحة لا يعدو كونه تطبيق للحريات الخمسة المتفق عليها في معاهدة شيكاغو، إضافة إلى إقرار المزيد من الحريات المتفق عليه بشكل رضائي بين الدول الأطراف، إذ أن تطبيق السماوات المفتوحة بالمعنى الحقيقي لها لا يتعارض مع مبدأ السيادة في حد ذاته والقول بذلك يعني أن معاهدة شيكاغو 1944 التي أكدت على سيادة الدولة على أجوائها في مطلعها وفي العديد من أحكامها عادت وألغت هذا المبدأ بما أقرته من حريات للنقل الجوي في الاتفاقيات الملحقة بها، وهو كلام لا يستقيم قانوناً أو منطقاً.

## المبحث الثالث: دور المنظمات الدولية المعنية بالنقل الجوي في تحقيق التوازن بين مبدأ السيادة وقواعد النقل الجوي:

إدراكاً من مختلف أشخاص القانون الدولي لأهمية عملية تنظيم النقل الجوي الدولي ، فقد تم العمل على تأسيس العديد من المنظمات الدولية والإقليمية، التي تعنى بشؤون الطيران عموماً و شؤون النقل الجوي الدولي خصوصاً، وكان لهذه المنظمات دور بارز في تحقيق التوازن والانسجام بين مبدأ السيادة والقواعد التي تحكم حرية حركة النقل الجوي الدولي، ونتطرق في هذا المبحث إلى أبرز هذه المنظمات والهيئات الدولية.

### المطلب الأول: المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO):

أنشئت هذه المنظمة في عام 1944 في شيكاغو بالولايات المتحدة الأمريكية عقب الانتهاء من أعمال المؤتمر في نفس العام، وهي منظمة حكومية للطيران المدني تتكون من الدول الأعضاء بها، وتهتم بشؤون الطيران المدني في هذه الدول، وأما عن شروط العضوية في الايكاو فهي أن يكون العضو دولة، وأن تكون هذه الدولة عضواً في الأمم المتحدة، وأن يكون لها نشاط ملحوظ في الطيران المدني، إما عن مقر الأيكاو فقد اتخذت من مونتريال بكندا مقراً رئيسياً لها، بالإضافة إلى مكاتب فرعية منتشرة في جميع أنحاء العالم كباريس وبانكوك والقاهرة<sup>(1)</sup>.

---

(1) نبهان، يحيى ، معجم مصطلحات التاريخ، دار ياقا للنشر والتوزيع، 2008م، ص274.



وتسعى منظمة الأيكاو إلى تحقيق مجموعة من الأهداف وهي<sup>(1)</sup>:

1: تحديد الاختصاصات لأجهزة الطيران المدني في الدول الأعضاء.

2: إعطاء التصاريح لشركات الطيران العالمية لتنظيم حركة الطيران بين الدول بعضها البعض.

3: الإشراف على تنظيم وتحديد حقوق النقل الجوي لكل دولة من الدول الأعضاء.

أما على صعيد الإنجازات التي حققتها الأيكاو في مجال النقل الجوي فهي كثيرة ومتعددة، ونذكر منها على سبيل المثال لا الحصر تلك الإنجازات التي ساهمت في تعزيز الإنسجام بين قواعد النقل الجوي ومبدأ السيادة وهي<sup>(2)</sup>:

1: وضع المصطلحات المستخدمة في مجال الطيران المدني المعترف بها دولياً للتخاطب بين ضباط المراقبة والطيارين، ناهيك عن توحيد لغة التخاطب في الطيران المدني الدولي باللغة الإنجليزية، وانعكس هذا الأمر إيجاباً على الانسجام بين قواعد النقل الجوي ومبدأ السيادة من خلال انه ساهم في تعزيز التفاهم بين مختلف عناصر عملية النقل الجوي، مما أسفر عن توافي العديد من المشكلات المتعلقة بالجوانب القانونية كطريقة أخذ الإذن بالهبوط أو الإقلاع، أو دخول الأجواء والخروج منها.

---

(1) كافي ، مصطفى، صناعة السياحة والأمن السياحي، دار مؤسسة رسلان للطباعة والنشر، دمشق، الطبعة الأولى، 2009م، ص 198\_201.

(2) المشهداني عماد، كيف نكفل أمن الطيران المدني، مقالة منشورة في مجلة الطيران المدني،، الجمهورية اليمنية العدد: 20، 2014م. وانظر: الموسوعة الالكترونية العربية: <https://www.arab-ency.com>. كذلك أنظر: زوكة ، محمد خميس، صناعة السياحة من المنظور الجغرافي، الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية، 1992م، ص208، جميعها بتصرف.

2: وضع العديد من اللوائح والتعليمات لهيئات الطيران المدني في مختلف أنحاء العالم، والتي تتعلق بالعديد من الامور مثل وسائل السلامة وجاهزية الطواقم والمعدات وغيرها، وهي بذلك أوجدت تشريع مكمل وموحد لاتفاقيات النقل الجوي الدولي المتعلقة بمبدأ السيادة، مما ساهم في تفسير بعض القواعد الواردة فيها وبيان كيفية تطبيقها بالصورة المثلى، الأمر الذي انعكس إيجاباً على مدى الانسجام بين قواعد النقل الجوي ومبدأ السيادة.

3: عقد العديد من المؤتمرات واللقاءات الدولية المعنية بشؤون وقضايا الطيران المدني المختلفة، ومناقشة الإشكاليات والتهديدات التي تؤثر على سلامة عمليات النقل الجوي، كمشكلة الإرهاب واختطاف الطائرات أو تحطمها، وهو ما ساهم في ارتفاع مستوى التفاهم والتعاون الدولي، وبالتالي التخفيف من وطأة التمسك بالمفهوم القديم للسيادة وتبني مفهوم أكثر شمولية لها يتماهى مع متطلبات العصر وأخطاره.

4: سن وتشريع القواعد والقوانين المنظمة لحريات النقل الجوي، وتنظيم حركة الطيران المدني في ظل الاتفاقيات الدولية التي عالجت هذا الأمر، مما أسهم في تفسير الاتفاقيات المتعلقة بسيادة الدولة على إقليمها الجوي، وتوحيد وجهات النظر في بعض القضايا الخلافية في هذا الموضوع.

### المطلب الثاني: الإتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA):

أسفر انتهاء الحرب العالمية الثانية في العام 1945 عن انتعاش غير مسبوق في حركة أسواق التجارة العالمية وبالتالي وكنتيجة طبيعية لهذا الانتعاش ازدادت حركة

المسافرين والبضائع حول مختلف دول العالم، مما اقتضى تسيير خطوط جوية دولية تعبر القارات وتجوب مختلف البلدان بشكل مستمر وكبير<sup>(1)</sup>.

وقد أدى هذا النشاط إلى تأسيس عدد كبير من شركات الطيران من مختلف الجنسيات، مما اقتضى معه الحال إيجاد كيان يرعى مصالح وحقوق كل من هذه الشركات والمسافرين على خطوطها، ويساهم في توحيد القواعد التي تحكم النقل الجوي الدولي، ومن هذا المنطلق تم تأسيس الأياتا في العام 1945 في كوبا، كمنظمة دولية تضلع في شؤون النقل الجوي الدولي وتنظم أعماله ونشاطاته، وهذا ما كان فعلاً بإنشاء منظمة الإياتا<sup>(2)</sup>.

ومنظمة الإتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) منظمة أهلية غير سياسية والعضوية فيها اختيارية ومقرها الرئيسي في مونتريال بكندا، وأما عن شروط وأهلية العضوية فيها، فهي تنلخص في أن يكون العضو شركة طيران مسجلة في أحد الدول التابعة للأمم المتحدة، وأن تكون لهذه الشركة رحلات جوية وفق مواعيد وخطوط جوية منتظمة، وتضم الإياتا حتى الآن أكثر من مائتان وأربعة وخمسون شركة طيران كأعضاء موزعين بين فئتين هم: الأعضاء العاملون: وهي الشركات التي بها خطوط دولية منتظمة، والأعضاء المنتسبون: وهي الشركات ذات الخطوط الجوية المحلية<sup>(3)</sup>.

---

(1) المنظمات السياحية الدولية: الأياتا، مقالة منشورة على الموقع الإلكتروني لجريدة العروبة، العدد: 14826، مشار إليها بتاريخ: 23 آذار 2017م، متوفرة على الرابط الإلكتروني: <http://ouruba.alwehda.gov.sy>، تاريخ الزيارة: 2017/ 3 / 11.

(2) زوكة، محمد خميس، مرجع سابق، ص 207.

(3) المنظمات السياحية الدولية: الأياتا، مرجع سابق، (بدون صفحة).

وتهدف الأليات إلى تحقيق مجموعة من المهام الرئيسية وهي<sup>(1)</sup>:

1: تنمية وتطوير عملية النقل الجوي الدولي والمحلي بطريقة منظمة، ودراسة المشاكل

المتعلقة في قطاع النقل الجوي.

2:التعاون مع الجهات والمنظمات الدولية في سبيل خدمة قطاع النقل الجوي.

3: تقديم الخدمات اللوجستية والفنية اللازمة لشركات الطيران أو المؤسسات العاملة في

نفس المجال.

4: توحيد المستندات المتعلقة بعملية النقل الجوي كذاكر السفر وبوالص التأمين

وغيرها .

وبالرغم من أن الاليات هي منظمة ذات طابع أهلي تجاري إلا أنها المهام

والخدمات التي تقدمها ساهمت إلى حد كبير في إرساء بعض القواعد القانونية والأعراف

الدولية في مجال النقل الجوي<sup>(2)</sup>، وهو الأمر الذي انعكس بصورة مباشرة وإيجابية على

مدى الانسجام بين هذه القواعد والأعراف من جهة ومبدأ السيادة من جهة أخرى، ولعل

ذلك يرجع بالدرجة الأولى إلى مساهمات الاليات في فتح مجال واسع للتعاون الدولي في

مجال النقل الجوي من خلال العديد الجوانب وهي:

1: الجانب القانوني، فقد عنيت الأليات بدراسة الجوانب والمشاكل القانونية التي تواجه

قطاع النقل الجوي الدولي، كما عنيت بتقديم العديد من الحلول لهذه المشاكل، من

خلال إسهامات اللجنة القانونية فيها، كذلك أدى النشاط القانوني للمنظمة إلى توحيد

---

(1) أفكيرين، محسن، قانون المنظمات الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة 2010م، ص315.

(2) أفكيرين، محسن، مرجع سابق، ص316.

قواعد النقل الجوي بين مختلف البلدان<sup>(1)</sup>، وهو الأمر الذي زاد من مستوى الانسجام بين قواعد النقل الجوي ومبدأ السيادة، بحيث أن توحيد قواعد النقل الجوي يقلل من فرصة تنازع القوانين والاختصاصات، كما أن الحلول والدراسات المقدمة من المنظمة في الجانب القانوني حسمت العديد من النقاط الخلافية المتعلقة مبدأ السيادة على المستوى الدولي.

2: الجانب السياسي، بالرغم من أن المنظمة أهلية غير حكومية وذات طابع تجاري \_ كما سبق ذكره \_ فإن نشاط المنظمة يعتبر تقدم في مجال العلاقات والتفاهات الدولية، وهو الأمر الذي زاد من مستوى الحوار الدولي في مجال النقل الجوي، مما كان معه زيادة فرص تلاقي المصالح الدولية التي تترجم في الغالب على شكل اتفاقيات ومعاهدات دولية<sup>(2)</sup>.

3: الناحية الفنية، فإن ما توفره المنظمة من خدمات وفرص للتلاقي والحوار ساهم في تبادل الخبرات الفنية بين مختلف الدول<sup>(3)</sup>، مما حقق المزيد من التعاون الدولي على مستويات مختلفة كالدولة والشركة والفرد، وهذه المستويات من التعاون بطبيعة الحال انعكست إيجاباً على الانسجام بين حرية النقل الجوي ومبدأ السيادة.

---

(1) انظر الموقع الرسمي لمنظمة الأياتا: <http://www.iata.org>، تاريخ الزيارة: 12 / 3 / 2017.

(2) أفكيرين، محسن، مرجع سابق، ص316.

(3) انظر: دليل تنظيم النقل الجوي الدولي، الصادر عن منظمة الطيران المدني الدولي، الطبعة الثانية، 2004م، وثيقة رقم: 9686.

**المطلب الثالث: المنظمات الإقليمية المعنية بالنقل الجوي ودورها في تعزيز التعاون في مجال نقل الجوي:**

هناك العديد من المنظمات الإقليمية التي تعنى بالنقل الجوي الدولي، والتي تهدف بشكل رئيسي إلى تعزيز التعاون الدولي في هذا المجال، هذا التعاون الذي يربط بشكل وثيق بين قواعد النقل الجوي وحياته من جهة، ومبدأ السيادة من جهة أخرى، ونعرض في هذا المطلب أبرز هذه المنظمات الإقليمية، والدور الذي لعبته في تعزيز التعاون في مجال النقل الجوي الدولي.

**الفرع الأول: المنظمات الإقليمية المعنية بالنقل الجوي**

**1:الاتحاد العربي للنقل الجوي (AACO):**

الاتحاد العربي للنقل الجوي هو تحالف إقليمي تم إنشاؤه فيما بين شركات الطيران العربية، وقد أنشأ من قبل جامعة الدول العربية في العام 1965 ، ويهدف الإتحاد إلى تعزيز التعاون ومعايير الجودة والسلامة بين شركات الطيران الناقلات الموجودة في مختلف الدول العربية التي تشارك في جامعة الدول العربية، والانضمام للإتحاد ليس إلزامياً على جميع شركات الطيران الناقلات في العالم العربي<sup>(1)</sup>.

ويقع مقر الإتحاد العربي للنقل الجوي في العاصمة اللبنانية بيروت، فيما يقع مقر مركز التدريب الإقليمي للإتحاد العربي للنقل الجوي في العاصمة الأردنية عمان، وقد

---

(1) انظر الموقع الرسمي للاتحاد العربي للنقل الجوي: <http://aaco.org/home>، تاريخ الزيارة: 2017/ 3 /13.

تم إنشاء مركز التدريب الإقليمي في عام 1996م، لإعطاء دورات تدريبية في كل من بيروت و القاهرة ، ويوفر المركز دورات تدريبية قليلة التكلفة لجميع أعضاء الإتحاد<sup>(1)</sup>.

وفي كل عام يقوم الإتحاد العربي للنقل الجوي بدعوة أعضائه إلي مقره لمؤتمر يختص بالطيران في العالم العربي و يناقش فيه التقدم الذي تم إحرازه والمشكلات المطلوب مواجهتها وحلها وإرساء خطة للتطوير والتحديث<sup>(2)</sup>.

## 2: اللجنة الإفريقية للطيران المدني(AFCAC):

تم إنشاء اللجنة الإفريقية للطيران المدني في عام 1986م، وغدى دستورها ساري المفعول في العام 1972م، و تتمتع بالشخصية القانونية الدولية، وغالبية الدول الإفريقية أعضاء في اللجنة، باستثناء بعض الدول<sup>(3)</sup>.

أما عن شروط العضوية فهي مفتوحة لأي دول افريقية مستقلة عضوا بمنظمة الوحدة الإفريقية أو اللجنة الاقتصادية، وتتكون اللجنة من ثلاثة أجهزة رئيسية هي: الجمعية

---

(1) انظر الموقع الرسمي للاتحاد العربي للنقل الجوي: <http://aaco.org/home>، تاريخ الزيارة: 13 / 3 / 2017/

(2) أنظر على سبيل المثال: مقررات الجمعية العمومية للاتحاد العربي للنقل الجوي في جدة، الدورة: 48، متاح على موقع عالم السعودية الإلكتروني على الرابط: <https://svworld.net>، تاريخ الزيارة: 14 / 3 / 2017.

(3) كافي ، صناعة السياحة والأمن السياحي، مرجع سابق، ص 203.

العمومية ، والمكتب الدائم، والسكرتارية، ولها العديد من اللجان كاللجنة الفنية، واللجنة الاقتصادية واللجنة القانونية<sup>(1)</sup>.

وتهدف اللجنة الإفريقية للطيران المدني إلى تنشيط التعاون بين الدول الأعضاء والعمل على الاستخدام الأمثل والتطور المستمر لأنظمة النقل الجوي، ووضع المبادئ والأسس التي يمكن على ضوءها مناقشة وتخطيط الإجراءات المطلوبة والتنسيق والتعاون في كافة أنشطة الطيران المدني.

و تطلع اللجنة بالعديد من المهام من أبرزها: وضع برامج لتدريب العاملين في مجال الطيران المدني، ووضع خطط تشغيل الخطوط الجوية إقليمياً داخل و خارج إفريقيا، إضافة إلى تشجيع وتطبيق القواعد القياسية التي تصدرها الاياكاو في مجال التسهيلات في مجال نقل الركاب والبضائع والبريد<sup>(2)</sup>.

### 3:الوكالة الأوروبية لمراقبة الملاحة الجوية:

المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية أو (يوروكنترول) هي وكالة أوروبية لمراقبة سلامة المجال الجوي الأوروبي تأسست في العام 1963 م، ويقع مقرها ببروكسل وتضم اليوم 37 دولة عضواً ويوجد عدة مراكز تابعة لها في مناطق متفرقة من أوروبا<sup>(3)</sup>.

---

(1) انظر الموقع الرسمي للجنة الإفريقية للطيران المدني: <http://www.afcac.org>، تاريخ الزيارة: 15 / 2017/3، كذلك أنظر: كميل، محمد، السياحة الحديثة علماً وتطبيقاً، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة، 1975م، ص136.

(2) المرجع السابق، ص137\_138.

(3) انظر الموسوعة الحرة ويكيبيديا: <https://ar.wikipedia.org>، تاريخ الزيارة: 16 / 2017/3، كذلك انظر الموقع الرسمي للوكالة الأوروبية لمراقبة الملاحة الجوية: <http://www.euro-controle-route.eu>، تاريخ الزيارة: 17 / 3 / 2017.



ويتمثل دورها في مراقبة والعمل على تطوير التصرف في المجال الجوي. وتعمل الوكالة من اجل ذلك مع كل الدول الأعضاء، والمنظمات الجوية الوطنية، وتهدف أيضاً للتنسيق بين مستعملي المجال الجوي والمطارات، والصانعين وبقية المؤسسات الأوروبية ذات الصلة بالنقل الجوي، إضافة إلى محاولة تحقيق الأهداف العامة التي تسعى المنظمات الدولية المعنية بالنقل الجوي أو للطيران عموماً إلى تحقيقها<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثاني: دور المنظمات الإقليمية في تعزيز التعاون في مجال النقل الجوي

جسدت فكرة وجود منظمات إقليمية متخصصة في مجالات معينة حقيقة ومعنى التعاون الدولي على مستوى الإقليم، حيث لعبت هذه المنظمات دوراً كبيراً في تنمية القطاعات التي أنشئت من أجلها من خلال ما وفرته من بيئة للعمل الجماعي والتعاون بين أعضائها في مختلف المجالات<sup>(2)</sup>.

ولا تختلف المنظمات الإقليمية المتخصصة بالملاحة الجوية \_ التي قدمنا لها في الفرع الأول من هذا المطلب \_ عن مثيلاتها الأخريات التي عنيت بغيرها من القطاعات، حيث أحرزت المنظمات الإقليمية المتخصصة بالملاحة الجوية تقدماً في التعاون الدولي في مجال النقل الجوي بشكل عام، وأحرزت تقدماً في التوفيق بين مبدأ السيادة وحرية النقل الجوي الدولي بشكل خاص من خلال إسهاماتها في تطوير البناء القانوني والتنظيمي لقطاع النقل الجوي الدولي، ويمكن تلخيص هذه الإسهامات على النحو التالي:

---

(1) المرجع السابق، بدون صفحة.

(2) أفكيرين، محسن، مرجع سابق، ص 319.

1: توحيد القوانين المتعلقة بالنقل الجوي ومحاولة التوفيق بين القوانين الداخلية للدول الأعضاء<sup>(1)</sup>، وهو الأمر الذي خفف من التعارض بين القواعد القانونية المتعلقة بالنقل الجوي، وانعكس بصورة مباشرة على مبدأ السيادة، والذي من أهم مرتكزاته بسط القانون الوطني على إقليم الدولة وكل من فيه من أشخاص.

2: تحديد صلاحيات وواجبات القائمين على أجهزة الطيران المدني والمسؤولين عنه في الدول الأعضاء<sup>(2)</sup>، والإشراف على تنظيم وتحديد حقوق النقل الجوي لكل دولة من الدول الأعضاء، وهو الأمر الذي ساهم في التوفيق بين حرية النقل الجوي و مبدأ السيادة، بحيث أمكن التعرف على مشروعية أي نشاط جوي من عدمه بالرجوع إلى هذه الصلاحيات والواجبات التي أوجدت معايير موضوعية لمشروعية النشاط الجوي، بعيدا عن الأحكام الإجتهادات الفردية، التي عادة ما تكون انعكاس لتوجهات سياسية.

3: إيجاد الحلول المتفق عليها لتلافي العديد من مشكلات النقل الجوي المتعلقة بالجوانب القانونية كطريقة أخذ الإذن بالهبوط أو الإقلاع، أو دخول الأجواء والخروج منها، وذلك بصورة قانونية ذات صبغة اتفاقية، وهو ما انعكس إيجابا في تحقيق.

وبمراجعة سجل نشاطات المنظمات الإقليمية المختصة بالنقل الجوي والطيران المدني وانجازاتها، يتضح ان دورها لا يقتصر على تحقيق الإنسجام بين مبدأ السيادة وقواعد النقل الجوي من خلال الجوانب السابقة، حيث أنه يمتد ليشمل جميع جوانب التعاون بما فيها المسائل الفنية واللوجستية والإدارية، ولعل هذا التعاون في حد ذاته يشكل تعزيزا للإنسجام بين مبدأ السيادة والقواعد القانونية المنظمة لحركة النقل الجوي.

---

(1) كافي ، صناعة السياحة والأمن السياحي، مرجع سابق، ص 206.

(2) كافي، مصطفى، مرجع سابق، ص 201\_202.

مما سبق يتضح أن المنظمات الإقليمية المعنية بالملاحة الجوية ساهمت\_ بما قدمته من تعزيز التعاون الدولي في مجال النقل الجوي\_، في تحقيق الإنسجام والتوفيق بين القواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي الدولي من جهة، ومبدأ السيادة من جهة أخرى، وهو الأمر الذي ألقى بظلاله على حركة النقل الجوي الدولي، حيث أصبح أكثر نشاطاً وقل تعقيدا وتصادما مع فكرة السيادة التي وقفت في يوم من الأيام حائلا دون ازدهار هذا القطاع الحيوي والهام.

## الخاتمة:

### أولاً: النتائج

1- تعتبر السيادة من المفاهيم اللصيقة بمفهوم الدولة؛ وهي تعني سلطة الدولة الشرعية على إقليمها وشعبها، كذلك تعني استقلال لدوله باتخاذ قراراتها وبسط قانونها، وقد مر مفهوم السيادة بالعديد من المراحل والتطورات كنتيجة طبيعیه لارتباطه بمفهوم الدولة والواقع الدولي.

2- يعرف النقل الجوي الدولي على أنه النقل الذي يتم بواسطة الطائرات والذي يتجاوز تنفيذ هذه الحدود الإقليمية للدولة الواحدة، فهو نقل عابر لحدود دولتين أو أكثر وقد مر بالعديد من المراحل والتطورات واكتسب أهمية كبرى في مختلف المجالات السياسية والاقتصادية وحتى الاجتماعية والثقافية.

3- تسمى مجموعة القواعد القانونية التي تنظم النقل الجوي بالقانون الجوي وهو قانون يتكون من مجموعة من الأنظمة واللوائح الخاصة باستعمال الطائرة وحركتها والروابط التي تنتج عن ذلك ولهذا القانون العديد من المصادر أبرزها الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية ولذا القانون مجموعة من السمات والخصائص أبرزها الحداثة والعالمية والذاتية والطابع الأمر.

4- هناك صلة كبيرة بين مبدأ السيادة والقواعد المنظمة لحرية حركة النقل الجوي الدولي، حيث يعد الإقليم الجوي للدولة الوسط الذي تتم فيه معظم عمليات النقل الجوي الدولي إن لم تكن جميعها، وبالتالي فإن مسألة سيادة الدولة على إقليمها الجوي من أهم القضايا التي ترتبط بين المفهومين.

5- هناك العديد من النظريات الاتجاهات الفقهية المتعلقة بسيادة الدولة على الإقليم الجوي؛ من أبرزها النظرية النافية للسيادة و نظرية السيادة المطلقة والنظريات الوسطى كنظرية المناطق و النظرية الوظيفية.

6- طرأ على مسألة الفضاء الجوي للدولة العديد من الإشكاليات جعلتها تتناقض ذات مرة مع مبدأ السيادة، وذات أخرى مع حرية النقل الجوي، وبسبب هذا التناقض ومنذ بدء حركة النقل الجوي أخذت الدول تسن القوانين الوطنية وتجري الاتفاقات والمعاهدات لحل هذه المشكلة كاتفاقية باريس 1919م واتفاقية شيكاغو 1944م.

7- تعتبر اتفاقية شيكاغو 1944م المصدر والمرجع الأساسي في مجال التشريع الدولي المعني بمسألة سيادة الدولة وضبط حرية النقل الجوي الدولي، حيث أكدت اتفاقية شيكاغو الرئيسية في مجمل أحكامها على مبدأ السيادة في الحين الذي وفقت فيه الاتفاقيتان المكملتان للاتفاقية الرئيسية بين مبدأ السيادة وحرية النقل الجوي من خلال ما قررته من حريات، اصطلح على تسميتها بحريات الجو الخمس، وهي تعتبر بمثابة قيود على مبدأ السيادة المطلقة للإقليم الجوي.

8- هناك مجموعة من العوامل والاعتبارات التي ساهمت في تحقيق التوفيق والانسجام بين مبدأ السيادة وحرية التنقل الجوي الدولي وهذه العوامل منها ما هو قانوني كتغيير النظرة القانونية لمفهوم السيادة واستقرار قواعد القانون الدولي وتماهي التشريعات والقوانين الوطنية مع التشريعات الدولية، كذلك أسهم في تحقيق هذا الانسجام عوامل واعتبارات واقعية أبرزها ظهور ما يعرف بالنظام العالمي الجديد واختلاف شكل وطبيعة الصراعات الدولية وتأثيرات ظاهرة العولمة وازدياد حركة التجارة الدولية ناهيك عن التطور العلمي والتكنولوجي في مجال النقل الجوي وتأثيره أهمية هذا القطاع.

9- ظهر اتجاه عالمي جديد في مسألة حرية حركة النقل الجوي الدولي وهو الاتجاه نحو تحرير النقل الجوي الدولي، والانتقال إلى ما يعرف بنظرية السماوات المفتوحة، وبالرغم من اللغط الذي أثارته هذه الاتجاهات فقد عقدت العديد من الدول اتفاقيات لتحرير النقل الجوي من القيود المفروضة عليه وخصوصاً تلك المتعلقة بمبدأ السيادة.

10- بالرغم من الاختلاف والتباين الفقهي في مسألة تطبيق السماوات المفتوحة والقول بأنها انتهاك لمبدأ السيادة، إلا أن الراجح من القول هو أن تطبيق هذه النظرية لا يعدو كونه تطبيقاً للحريات الخمس المتفق عليها في معاهدات شيكاغو، إضافة إلى كونه إقراراً للمزيد من الحريات المتفق عليها بشكل رضائي بين الدول الأطراف، إذ إن تطبيق نظرية السماوات المفتوحة بالمعنى الحقيقي لها لا يتعارض مع مبدأ السيادة في حد ذاته.

11- ظهرت العديد من المنظمات الدولية والإقليمية المعنية بشؤون الطيران عموماً وبالنقل الجوي الدولي على وجه الخصوص كالمنظمة الدولية للطيران المدني والاتحاد الدولي للنقل الجوي، وقد ساهم نشوء هذه المنظمات في استقرار القواعد القانونية التي تحكم الأجواء كذلك فقد أدى إلى زيادة تحقيق الانسجام بين مبدأ السيادة وحرية حركة النقل الجوي الدولي.

## ثانياً: التوصيات:

في ضوء النتائج التي توصلت إليها الدراسة فإن الباحث يوصي بما يلي:

1- إعطاء المزيد من الأهمية للقانون الجوي بصفته فرع مستقل من فروع القانون وذلك بزيادة التركيز على تدريسه والمحاضرة فيه في كليات ومعاهد القانون والعلوم السياسية والعلاقات الدولية.

2- من خلال الاستقراء تبين أن العديد من المصطلحات القانونية يتغير مفهومها ويتطور بشكل مستمر، وخصوصاً تلك التي تتعلق بالعلاقات الدولية ومن بين هذه المصطلحات: السيادة، وهو الأمر الذي قد يشكل مجالاً للخلط والخلط في هذه المصطلحات، وقراءتها في سياقات زمنية قديمة لا تتوافق من التطور المستمر الذي يصيب بنيتها الضمنية ودلالاتها الحقيقية، وهو ما قد يعمل على خلق إشكالية في التوفيق بينها وبين غيرها من المصطلحات والمفاهيم الحديثة، لذا يوصي الباحث بمراجعة التراث القانوني العربي وخصوصاً أنه كثيراً ما يعاني من الجمود.

3- تفعيل دور المنظمات والاتحادات والجمعيات العربية التي تعنى بشؤون الطيران عموماً والنقل الجوي خصوصاً إذ تلعب هذه الكيانات دوراً رئيسياً في تطوير هذا القطاع و النهوض به من مختلف الجوانب القانونية والسياسية والفنية، فضلاً عن دورها في تحقيق المزيد من الانسجام بين قواعد النقل الجوي ومبدأ السيادة .

4- ضرورة انخراط الدول العربية في معاهدات تحرير النقل الجوي الدولي لما لهذه المعاهدات من آثار إيجابية حيث أثبتت من خلال تطبيقها أنها تسهم في زيادة الانتعاش

الاقتصادي ورفع معدلات التبادل التجاري، وتقليص الإشكالات التي قد تنتج عن تعارض بعض مرتكزات مفهوم السيادة مع القواعد التي تحكم الملاحة الجوية الدولية.

5- إجراء المزيد من الدراسات والأبحاث التي تتناول مواضيع القانون الجوي عموماً، ومدى ارتباط قواعد النقل الجوي بمفهوم السيادة وغيره من المفاهيم القانونية خصوصاً، فالباحث في هذا الفرع من فروع القانون يلاحظ ندرة وجود المراجع الفقهية والقانونية التي تعنى به من جهة، وقلّة تنوع هذه المراجع من جهة أخرى، حيث ركزت معظم المراجع على هذه المفاهيم بطريقة فردية دون أن تربط بينها بصورة فعلية.



## المراجع:

### أولاً: الكتب:

- إبراهيم، علي. (1995م). النظام القانوني الدولي والنظام القانوني الداخلي: صراع أم تكامل؟ دار النهضة العربية: القاهرة.
- ابن منظور، محمد بن مكرم بن علي. (2003م). لسان العرب، دار صادر، مادة: سود.
- أبو هيف، علي، (1997م). القانون الدولي العام، مطبعة المعارف، الإسكندرية.
- أحمد، مصطفى سعيد. دليل عمليات النقل الجوي للتصدير، الوكالة العالمية للصحافة والطباعة والنشر "رخا"، (د.ت).
- أفكيرين، محسن. (2010م). قانون المنظمات الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة.
- بريري، محمود مختار. (2003م). القانون الجوي: أغراض وعوارض الملاحة الجوية، دار النهضة العربية.
- بندق، وائل. (2010م). معاهدات النقل الجوي، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية.
- البهجي، ايناس محمد. (2013م). القانون الجوي: النقل الجوي الداخلي والدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة.
- توملينسون، جون. (2008م). العولمة والثقافة، دار عالم المعرفة، الكويت.
- جابر، حسني محمد. (1973م). القانون الدولي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة.
- الجابري، محمد عابد. (1999م). العولمة والهوية الثقافية، (بحث منشور)، مجلة المستقبل العربي، العدد: 248، أكتوبر.
- جنينة ، محمود. (1983م). القانون الدولي العام، مطبعة لجنة التأليف والنشر، القاهرة.

- حسين، جمعة. (1998م). القضاء الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة.
- حمد الله، حمد الله محمد. (2016م). القانون الجوي: الأفكار والقواعد الأساسية\_ عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض.
- خالد، علي أمير. (1996م). عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية.
- الخطيب، نعمان. (1999م). الوجيز في النظم السياسية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.
- دويدار، هاني. (2000م). قانون الطيران التجاري: النقل التجاري الدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية.
- ربيضي، عيسى. (2008). مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم: دراسة مقارنة، دار الثقافة، عمان.
- رضوان، أبو زيد. (1972م). القانون الجوي: قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة.
- الرواندوزي، عثمان. (2010). السيادة في ضوء القانون الدولي المعاصر، دار الكتب القانونية، القاهرة.
- زاquod، عبد السلام. (2013م). العلاقات الدولية في ظل النظام العالمي الجديد، دار زهران للطباعة والنشر، عمان، الطبعة الأولى.
- الزمخشري، جار الله أبو القاسم، أساس البلاغة، دار الكتب العلمية، مادة: سود، المجلد الأول، (د.ت).

- زوكة ، محمد خميس. (1992م). صناعة السياحة من المنظور الجغرافي، الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية.
- سعد الله، عمر. (2003م). القانون الدولي للحدود: مفهوم الحدود الدولية، الطبعة الأولى، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائرية، الجزائر.
- سلطان، حامد. (1962). القانون الدولي العام في وقت السلم، دار النهضة العربية، القاهرة.
- السماك، محمد أزهر. (2011م). جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق، دار اليازوري العلمية، عمان، الاردن.
- سمير، أمين وآخرون. (2010م). العولمة والنظام العالمي الجديد، مركز دراسات الوحدة العربية، سلسلة كتب المستقبل العربي، العدد: 38، بيروت، ديسمبر.
- السيد، حفيظة. (1989م). القانون الجوي، الدار العربية للموسوعات القانوني، مصر.
- عامر، صالح الدين. (2007م). مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة.
- عبد الكريم، فتحي. (1984م). الدولة والسيادة: في الفقه الإسلامي، ط2، مكتبة وهبة.
- العريني، محمد فريد. (2004م). القانون الجوي: النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية.
- العناني، إبراهيم. (1975م). التنظيم الدولي: الأمم المتحدة، دار الفكر العربي، القاهرة.
- الغزال، إسماعيل. (1987م). القانون الدستوري والنظم السياسية، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت.
- غطاشة، أحمد عبد اللطيف. (2002م). الطيران المدني: الأحكام العامة و النقل الجوي، الطبعة الأولى دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان.

- الفقي، محمد، وآخرون. (2001م). القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت.
- فوزي، أوصديق. (2003م). الوافي في شرح القانون الدستوري، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر.
- القليوبي، سميحة. (1989م). القانون الجوي، دار النهضة العربية ، القاهرة.
- كافي، مصطفى. (2009م). صناعة السياحة والأمن السياحي، دار مؤسسة رسلان للطباعة والنشر، دمشق، الطبعة الأولى.
- محمددين، جلال وفاء. (1989م). دروس في القانون الجوي، الطبعة الأولى، المكتبة القانونية، القاهرة.
- محيو، حسين. (1983م). محاضرات في قانون الطيران، الطبعة الأولى، دار المستشار للطبع والنشر والتوزيع، بيروت.
- مراد، عبد الفتاح. (2007م). العولمة والتنظيم الدولي المعاصر، (د.د)، الاسكندرية.
- معلوم، حسين. (2005م). المناخ العالمي الجديد والاهتزاز في حواجز الدولة، دار ناشر للنشر الإلكتروني.
- موسى، طالب حسين. (2013م). القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.
- نبهان، يحيى. (2008م). معجم مصطلحات التاريخ، دار ياقا للنشر والتوزيع.
- نعمة، عدنان. (1988م). السيادة في ضوء التنظيم الدولي المعاصر، بيروت.
- ياملكي، أكرم. (1997م). القانون الجوي: دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.
- ابراهيم، أحمد. (2015م). منظومة الطائرات من دون طيار، مجلة الطيران للجميع، العدد:6، نوفمبر.

- أبو حجازة، اشرف عرفات. (2004م). مكانة القانون الدولي العام في إطار القواعد الداخلية الدستورية والتشريعية، (بحث منشور)، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد:60.
- احمد، حسن الحاج. (2005م). الدولة الإفريقية ونظريات العلاقات الدولية، بحث منشور بمجلة السياسة الدولية، العدد: 160، المجلد:40.
- تدمري، خالد. (2010م). واقع نظرية السيادة في ظل المتغيرات الدولية، منشورات جامعة دمشق.
- ثانياً: الدراسات والبحوث المنشورة:
  - حداد، إلياس. (2004م). القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق.
  - حسين، أحمد شمس الدين. (2000م). الحدود السياسية وأثرها في العلاقات الدولية، (رسالة ماجستير)، جامعة النيلين، السودان.
  - حناشي، أميرة. (2008م). مبدأ السيادة في ظل التحولات الدولية الراهنة، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر.
  - رابحي، خضر. (2017م). سيادة الدولة على فضاءها الجوي وأثره على حرية الملاحة الجوية، (بحث منشور)، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة عمار تليجي، الجزائر، 22/فبراير.
  - رجب، عادلة. (2004م). السماوات المفتوحة: آثار فتح المجالات الجوية على النقل الجوي في مصر، مركز دراسات وبحوث الدول النامية، مجلة الأهرام الاقتصادية، العدد: 194، القاهرة.
  - الرشيدى، احمد. (1994م). التطورات الدولية الراهنة ومفهوم السيادة الوطنية، (بحث منشور)، مركز الدراسات والبحوث السياسية، جامعة القاهرة، العدد:85.

- رضا، هالة رأفت. (2014م). **تطبيق السماوات المفتوحة في النقل الجوي في مصر**، بحث منشور، مجلة النهضة الصادرة عن جامعة القاهرة، العدد: 2، المجلد: 15.
- زنبوعة، محمود. (2006م). **أثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة العربية** البيئية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، مجلد: 22، عدد: 2.
- السيفو، فريد إسماعيل. (2006م). **دور وأهمية النقل بسكك حديد العراق في تحقيق التنمية الاقتصادية**، مجلة تكريت للعلوم الإدارية والاقتصادية، العدد: 2، المجلد: 1.
- الطراونة، مخلد. (2005م). **آثار المعاهدات الدولية ضوء قواعد ومبادئ القانون الدولي**، مجلة الحقوق، كلية الحقوق، جامعة البحرين، العدد: 1، المجلد: 5.
- عبد الرزاق. (2008م). **السيادة والقانون الدولي**، (رسالة ماجستير)، جامعة سنت كليمنت فرع بغداد، العراق.
- عبدالله. (2006م). **حق السيادة الوطنية في فلسفة جان جاك روسو**، (رسالة ماجستير)، جامعة الجزائر.
- عبود، حسن رزق. (2010م). **النظام العالمي ومستقبل سيادة الدولة في الشرق الأوسط**، رسالة ماجستير في دراسات الشرق الأوسط، جامعة الأزهر، غزة.
- العتيبي، عبد الله بن جابر. (2009م). **العولمة وسيادة الدولة الوطنية "بحث في أهمية مفهوم السيادة في نظرية العلاقات الدولية"**، بحث منشور، المجلة العربية للعلوم السياسية، العدد: 23.
- العيسى، طلال ياسين. (2010م). **السيادة بين مفهومها التقليدي والمعاصر: دراسة في مدى تدويل السيادة في العصر الحاضر**، بحث منشور، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، العدد: الأول، المجلد: 26.

- فرج الله، فيصل. (2012م). مبدأ السيادة في القانون الدولي، (بحث منشور)، مجلة الكوفة، العدد:14.
- القيام، أمجد محمد. (2009م). المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة جرش، الأردن.
- المطيري، منصور زويد. (1999م). العولمة في بعدها الثقافي، (بحث منشور)، مجلة كلية الملك خالد العسكرية، العدد: 58، مايو.
- المومني، علاء الدين. (2004م). التعويض عن الأضرار الناشئة عن النقل الجوي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة آل البيت، الأردن.
- وافي، أحمد. (2011م). الآليات الدولية لحماية حقوق الإنسان ومبدأ السيادة، (رسالة دكتوراة)، جامعة الجزائر.

### ثالثاً: القوانين:

- قانون الطيران المدني الأردني، رقم:44 لسنة 1985م.
- قانون الطيران المدني المصري، رقم: 38 لسنة 1981م.
- قانون الطيران المدني لسلطة عمان، رقم: 93 لسنة 2004م.
- نظام الطيران المدني للملكة العربية السعودية، رقم: م/44 لعام 1426هـ.

- Barrot, Jacques. (2005). **New talks on Atlantic open skies. In Optimistic about aviation, airport business.** ACI Airport Council International, UK, June/July.
- bertrand Badi. (1999). **“Un monde sans souveraineté”**, FAYARD, PARIS.
- David L. Bosco. (2009). **Five to Rule Them All: The UN Security Council and the Making of the Modern World**, New York, Oxford University Press,.
- firjan. (2005). Conference center **“air transport research society world Conference”**. rio de janeiro. Brazil. The 9eth of .
- firjan. **“air transport research society world Conference”**.
- jarle . trondal. (2012). madalina busuioc **“the agency phenomenon in th European union ”** uk. Manchester university press.
- Kiely. (Nov 2011). **"Industrialization and Development: A Comparative Analysis"**. UGL Press Limited Ray
- Martin. (2007) .bartlik. **“the impact of eu law on the regulation of international air transportation”** . uk ashgate pulishing group..
- Reuter. (1983). **Droit international public**, paris Ed.
- Ryngaert. (2008). Cedric. **Jurisdiction in International Law**. Oxford, UK: Oxford University Press.
- Schwarzenegger. (1955). G. **General course, the fundamental principles of international Law**, the Hague Academy of international law.
- starke, j.G. (1967). **interoduction to international Law**, London .



## خامساً: المراجع الإلكترونية:

ابن علي، كمال، السيادة في الفكر السياسي الحديث: قراءة في نشأة مفهوم، مقالة علمية منشورة

على موقع مؤمنون بلا حدود للدراسات والأبحاث، مشار إليها بتاريخ: يوليو 2015م،

[./http://www.mominoun.com](http://www.mominoun.com)

الموسوعة الحرة وكيبديا: <https://ar.wikipedia.org> .

بدوي، حياة متولي، النظام القانوني للفضاء الجوي فوق إقليم الدولة، بحث منشور على موقع محاماة

نت، مشار إليه بتاريخ: 6/مايو/2016، <http://www.mohamah.net>

بطمة، ايمان، تاريخ الطيران منذ القدم، مقالة منشورة على موقع موضوع، مشار إليها بتاريخ: 26

يناير 2016م، [./http://story-aviation.blogspot.com](http://story-aviation.blogspot.com)

بيدوكان، نور الدين، و الرفيق، عبد الواحد، قواعد البروتوكول الدبلوماسي والاتيكيت، بحث منشور

على مدونة الدراسات الدولية والدبلوماسية، مشار إليه بتاريخ: 24 مارس 2015م،

[./http://errafikabdalwahid.blogspot.com](http://errafikabdalwahid.blogspot.com)

تطور صناعة الطيران، مقالة منشورة على شبكة ومنتديات خط الطيران، (د.ت)، متاحة على الرابط

الإلكتروني: <https://www.flyingway.com>

الجلاد، محمد، النقل الجوي، مقال علمي منشور على موقع الموسوعة العربية، 2014م،

<https://www.arab-ency.com>

جميل، صبري، تاريخ الطيران وصناعة الطائرات، مقالة علمية منشورة على موقع الدرر السنية،

مشار إليها بتاريخ: 8/6/20013م، متاحة على الرابط الإلكتروني:

<https://akhawat.islamway.net>

حلاوة ليلي، السيادة. جدلية الدولة والعولمة، بحث منشور على موقع الشيخ محمد بن زايد آل نهيان،

مشار إليه بتاريخ: 2010/3/29م، <http://www.shkmbz.com>.

دباس، حسين، النقل الجوي من أهم أسباب التنمية الاقتصادية بمنطقة الشرق الأوسط، مقالة

صحفية، منشورة على موقع البوابة، مشار إليها بتاريخ: 23 ابريل 2013م،

<http://www.albawaba.com>.

<http://www.marefa.org>.

السعيد، جواد، سيادة الدولة، مقالة منشورة على الموقع الإلكتروني لصحيفة المثقف، عدد: 1297

لسنة 2010م، <http://www.almothaqaf.com>.

سعيد، محمد، الأجواء المفتوحة: الواقع والطموح، مقالة منشورة في مجلة الطيران المدني والأرصاد،

متاحة على الموقع الرسمي للمجلة على الرابط الإلكتروني:

<http://camamagazine.com>.

شبل، سمير اسطيف، الفرق بين سيادة الأمة وسيادة الشعب، بحث منشور على موقع الحوار المتمدن،

العدد: 2402، مشار إليه بتاريخ: 2008/9/12م، <http://www.ahewar.org>.

شحادة، مهدي، إشكالية السيادة والسلطة في الدولة العربية المعاصرة ، مقالة منشورة على موقع

مجموع الرؤى الإستراتيجية: روسيا والعالم، بتاريخ: 2016/7/7م، <http://rusisworld.com>.

شلق، الفضل، الفرق بين الدولة القديمة المتغيرة الحدود والدولة الحديثة الثابتة، مقالة منشورة على موقع

أزميل السياسي، مشار إليها بتاريخ: 2016/4/16م، <http://azamil.com>.

شناكو، هشام، نشأة وتطور المجتمع الدولي، بحث غير منشور، مركز الشرق العربي للدراسات،

لندن، مشار إليه بتاريخ: 2010/7/26، متوفر على الرابط الإلكتروني:

<http://www.asharqalarabi.org.uk>

عبد الله، عماد، **قانون الطيران المدني**، مقالة منشورة على موقع السلطة القضائية الاتحادية العراقية،

مشار إليها بتاريخ: 2016/7/18م، <http://www.iraqja.iq>.

علي، أبو العلاء، **صندوق النقد الدولي ودوره في توسيع مفهوم العولمة الاقتصادية**، (بحث غير

منشور)، مشار إليه بتاريخ: 2007/9/7م، منشور على موقع الدراسات والأبحاث الاجتماعية

الجزائرية، متاح على الرابط الإلكتروني: <https://sites.google.com>.

فرحات، عبد الله، **النظام القانوني للمجال الجوي والفضائي**، مقالة علمية منشورة على منتديات الحقوق

والعلوم القانونية، مشار إليها بتاريخ: 2009/8/11م، <http://www.droit-dz.com>.

الكسابي، الشاذلي، **القيم بين النسبي والمطلق/الدولة: السيادة والمواطنة**، مقال علمي منشور على

موقع الكسابي الإلكتروني، مشار إليه بتاريخ: 2015/3/18م،

<http://kassebi2013.blogspot.com>.

**مجموعة الاتفاقيات العربية للنقل الجوي**، متاحة على الموقع الرسمي للهيئة العربية للطيران المدني

على الرابط الإلكتروني: <http://www.acac.org.ma>.

المشهداني عماد، **كيف تكفل أمن الطيران المدني**، مقالة منشورة في مجلة الطيران المدني،، الجمهورية

اليمنية العدد: 20، 2014م.

الموسوعة الالكترونية العربية: <https://www.arab-ency.com>.

المشوخي، زياد، **السيادة: مفهومها ونشأتها ومظاهرها**، بحث منشور على موقع صيد الفؤاد، (د.ت)،

<http://www.saaid.net>.

**مقررات الجمعية العمومية للإتحاد العربي للنقل الجوي في جدة**، الدورة: 48، متاح على موقع عالم

السعودية الإلكتروني على الرابط: <https://svworld.net>.

ملندي، ماهر، قانون الأجواء والفضاء الخارجي، مقالة منشورة على موقع الموسوعة العربية، (د.ت)،

[.https://www.arab-ency.com](https://www.arab-ency.com)

المنظمات السياحية الدولية: الأياتا، مقالة منشورة على الموقع الإلكتروني لجريدة العروبة، العدد:

14826، مشار إليها بتاريخ: 23 آذار 2017م، متوفرة على الرابط الإلكتروني:

[.http://ouruba.alwehda.gov.sy](http://ouruba.alwehda.gov.sy)

الموقع الرسمي للاتحاد العربي للنقل الجوي: [.http://aaco.org/home](http://aaco.org/home)

الموقع الرسمي للجنة الإفريقية للطيران المدني: [.http://www.afcac.org](http://www.afcac.org)

كميل، محمد، السياحة الحديثة علماً وتطبيقاً، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة، 1975م.

الموقع الرسمي للوكالة الأوروبية لمراقبة الملاحة الجوية: <http://www.euro-control.eu>

[.route.eu](http://route.eu)

الموقع الرسمي لمنظمة الأياتا: [.http://www.iata.org](http://www.iata.org)

موقع مكتبة القوانين اللبنانية، [./http://www.mohamah.net](http://www.mohamah.net)

نص اتفاقية شيكاغو لعام 1949، منشور على موقع قسطاس الإلكتروني، (د.ت) على الرابط:

<http://qistas.com>

نصار، حنين، تعريف النقل الجوي، مقالة علمية منشورة على موقع محاماة نت، مشار إليها

بتاريخ: 14 ديسمبر 2014م، [./http://www.mohamah.net](http://www.mohamah.net)

الهديلي، ممدوح علي، أهمية الاتفاقيات الدولية الامنية في تعزيز أمن النقل الجوي وتوحيد إجراءاته،

مقالة علمية منشورة على موقع المستشار القانوني، (د.ت)، [./http://mylawyer1.com](http://mylawyer1.com)

ياسين، حمزة، إشكالية السيادة في الدولة الحديثة. قراءة في كتاب "حالة الاستثناء، مقالة منشورة

على الموقع الإلكتروني لصحيفة التقرير، (د.ت)، [./http://altagreer.com](http://altagreer.com)

يونس، محمد دنون، التنظيم القانوني للطيران المدني في الدولة الفدرالية، بحث مقدم إلى المؤتمر العلمي الذي تقيمه جامعة الإمارات العربية المتحدة سنوياً، 2010م ، ص1072، موجود على الموقع الإلكتروني للمؤتمر : <http://slconf.uaeu.ac.ae>

#### سادساً: المصادر

- ميثاق الأمم المتحدة 1945م.
- اتفاقية شيكاغو 1944م.
- اتفاقية باريس 1919م.
- دليل تنظيم النقل الجوي الدولي، الصادر عن منظمة الطيران المدني الدولي، 2004م، الطبعة الثانية، وثيقة رقم: 9686.