

مجلة جامعة تكريت للحقوق
السنة (٣) المجلد (٣) العدد (١) الجزء (١)
ايلول ٢٠١٨ م - محرم ١٤٤٠ هـ



سيادة الدولة على إقليمها الجوي دراسة تحليلية في ضوء قواعد القانون الدولي

أ.م.د. نجم عبود مهدي

جامعة ظفار - كلية الحقوق - سلطنة عمان



سيادة الدولة على إقليمها الجوي دراسة تحليلية في ضوء قواعد القانون الدولي أ.م.د. نجم عبود مهدي

المستخلص :

بدأ الاهتمام بموضوع سيادة الدولة على إقليمها الجوي في مطلع القرن العشرين بعد ظهور الطائرات وتزايد إستعمالها، وقد أخذ الخلاف بين الدول حول الوضع القانوني للجو بعداً سياسياً واقتصادياً وأمنياً، إذ حاولت الدول الكبرى أن تدعو إلى مؤتمرات دولية لمناقشة الموضوع ووضع إتفاقيات دولية تنظم سيادة الدولة على إقليمها الجوي. وهذا ما حصل في أهم اتفاقيتين دوليتين وهما إتفاقية باريس لعام ١٩١٩ ، وإتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤. تمكنت الدول من خلال الاتفاقيتين من وضع قواعد مهمة تتوافق مع مبدأ السيادة المطلقة للدول على إقليمها الجوي، وبين مصالح الدول الأخرى في الجو من خلال تسهيل حركة مرور الطائرات فوق أجواء الدول المختلفة، وهذا ما سيتم تفصيله من خلال صفحات هذا البحث.

Abstract :

The differences between countries on the legal status of the atmosphere have become a political, economic and security dimension. The major countries have tried to call for international conferences to discuss the issue and to establish international agreements governing the sovereignty of the state on its airspace. This is what happened in the two most important international agreements, namely, the Paris

Convention of 1919 and the Chicago Convention of 1944. Through the two conventions. The countries have been able to establish important rules in accordance with the principle of the absolute sovereignty of States over their airspace and the interests of other countries in the air by facilitating the movement of aircraft over the different countries. This will be detailed through the pages of this research.

المقدمة:

لم تكن الدول تخشى أية مخاطر أو تهديدات لأمنها من جهة ما يعلو إقليمها، وقد كان الفكر السائد هو أن الهواء غير مملوك لأحد. إلا أن التطور السريع الذي ابتداء بعد الحرب العالمية الثانية في استخدام الدول للطائرات، سواء لأغراض تجارية أو حربية، قد زاد من أهمية النقاش حول امتداد اختصاصات الدولة فوق إقليمها. بالإضافة إلى ظهور القدرات المتزايدة لدى بعض الدول في مجال غزو الفضاء وظهور القدرات الواسعة في إنتاج الصواريخ العابرة للقارات وتطويرها، فقد صاحب ذلك الكثير من التهديدات الخطيرة لأمن الدول واستقرارها.

هذه التطورات أثارت الاهتمام بكثير من الموضوعات القانونية، وعلى الأخص فيما يتعلق منها بوسيلة النقل الجوي (الطائرة) وغيرها من وسائل الاتصالات السلكية واللاسلكية، وبالفضاء الخارجي والتأكيد على استخدامه للأغراض السلمية فقط.

تُعد دراسة سيادة الدولة على إقليمها الجوي من المواضيع التي يتناولها القانون الجوي الدولي، وهذا القانون هو (مجموعة القواعد التي تحكم العلاقات القانونية التي تنظم البيئة الجوية

واستغلالها^(١). الموسوعة العربية عرفت القانون الجوي بأنه (مجموعة القواعد القانونية التي تحكم النشاط الإنساني، في مجال الملاحة الجوية واستخدام الطائرات وكذلك الفضاء الجوي^(٢)).

منذ بداية القرن العشرين تم التوصل إلى العديد من الإتفاقيات الدولية المتعلقة بأحكام هذا القانون كان الهدف منها هو تنظيم سيادة الدولة على فضاءها الجوي، والتوفيق بين سيادة الدولة على إقليمها وفضائها الجوي وبين حرية المرور الجوي البرئ.

تُعد إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ من أهم الإتفاقيات التي تناولت سيادة الدولة على إقليمها الجوي ونظمت مرور الطائرات الأجنبية فوق أقاليم الدول الأخرى، ودخلت الإتفاقية حيز التنفيذ في ٤ نيسان/ابريل، ١٩٤٧، حيث نصت على ما يعرف بالحرية الخمسة للطيران وهي حرية التحليق في الإقليم الجوي وهو ما يعرف بالمرور البرئ، وحرية الهبوط لأسباب فنية، وحق إنزال الركاب وتفريغ البضائع، وحق أخذ الركاب ونقل البضائع إلى إقليم الدولة التابعة لها الطائرة، وحق أخذ الركاب ونقل البضائع من إقليم أي دولة إلى إقليم أي من الدول المتعاقدة^(٣).

أما عن الفضاء الخارجي فعلى الرغم من أن غزو الفضاء واستكشافه قامت به مجموعة صغيرة من الدول المتقدمة، فإن الفضاء نفسه يظل ملكاً لشعوب الأرض جميعها وليس من حق أي دولة أو مجموعة من الدول الاستئثار بفوائده، ولا يشير العمل الدولي على معارضة

(١) محمد فريد العريني، القانون الجوي: النقل الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية ٢٠٠٢، ص ٧-٨.

(٢) القانون الجوي، متاح على الشبكة الدولية الإنترنت، البحوث/القانون-الجوي/-/www.arab.ency.com/ar آخر زيادة ٢٣/١/٢٠١٨:

(٣) محمد فريد العريني، مصدر سابق، ص ٧-٨.

الإستخدام الحر للفضاء الخارجي، ولكن التوسع في القدرات العلمية والتكنولوجية لعدد من الدول أظهر الحاجة المتزايدة إلى القواعد المنظمة لأنشطة الدول في الفضاء الخارجي^(١). من هنا نشأت الحاجة إلى تقنين استخدام الفضاء، ووضع المعاهدات الدولية التي تحكم هذا الاستخدام، ففي عام ١٩٦٧ بدأ نفاذ معاهدة المبادئ المنظمة لأنشطة الدول في ميدان استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى ("معاهدة الفضاء الخارجي")، بعد النظر فيها من جانب لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية والجمعية العامة، وتوفر هذه المعاهدة الإطار الأساسي للقانون الدولي للفضاء.^(٢)

يأتي اختيار هذا الموضوع نظراً لتزايد المشاكل الدولية الخاصة بمرور الطائرات فوق أجواء الدول مما يدعو إلى ضرورة إيجاد حلول لتلك المشاكل من خلال ما سنؤكد عليه في هذا البحث.

أهمية البحث:

تكمن أهمية هذا البحث بالنسبة لجميع الدول وشركات الطيران، إذ يجب على الدول وشركات الطيران معرفة قواعد هذا القانون وذلك لتفادي أي مشاكل قد يسببها انتهاك القانون الدولي للجو والفضاء. وتتجلى أهمية البحث أيضاً بعد أن كثرت التساؤلات عن مبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي، والتزام الدول باحترام هذا المبدأ استناداً إلى ما ارتضته الدول من إتفاقيات دولية.

(١) عادل أحمد الطائي، القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان ٢٠٠٩، ص ١١٢.

(٢) الفضاء الخارجي، موقع الأمم المتحدة، مكتب نزع السلاح، متاح على الشبكة الدولية الانترنت، آخر زيارة

٢٠١٨/١/٢٣:

إشكالية البحث:

ينطلق البحث من إشكالية توسع الخلاف حول مدى سيادة الدولة على إقليمها الجوي، والتعارض بين ما تصدره الدولة من تشريعات وما تتفق عليه الدول من إتفاقيات تتعلق بهذا الموضوع. لذلك يحاول البحث الإجابة عن التساؤلات التالية: مدى سيادة الدولة على إقليمها الجوي؟ هل أدى التوصل إلى إتفاقيات دولية إلى إنهاء الخلاف الخاص بسيادة الدولة على إقليمها الجوي؟

منهجية البحث:

يحاول البحث الإجابة عن الإشكاليات السابقة من خلال دراسة وتحليل موضوع البحث على ضوء أهم الاتفاقيات الدولية التي عقدت بهذا الشأن، إذ تم اتباع المنهج الإستقرائي التحليلي وذلك باستقراء نصوص الإتفاقيات الدولية وتحليلها علمياً بالإعتماد على نصوص الإتفاقيات الدولية والدراسات العلمية التي تناولت موضوع البحث.

خطة البحث:

ينقسم بحثنا عن سيادة الدولة على إقليمها الجوي دراسة تحليلية في ضوء قواعد القانون الدولي إلى مقدمة ومبحثين ونتائج البحث.

يتناول **المبحث الأول** التعريف بمبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي ومداه وتطوره

أما **المبحث الثاني** فنبحث فيه سيادة الدولة على فضاءها الجوي في إتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، وسأتناول في نهاية البحث أهم النتائج التي تم التوصل إليها من خلال مباحث هذا البحث.

المبحث الأول

التعريف بمبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي ومداه وتطوره

تمارس الدولة اختصاصات واسعة على إقليمها تتبع مما لها من سيادة عليه، وقد استقر الفقه على استخدام مصطلح "الإختصاص الإقليمي" للتعبير عن هذه المجموعة الواسعة من السلطات التي تمارسها على إقليمها وما يوجد عليه. ويتميز الاختصاص الإقليمي بخاصيتين هما الشمول والاستثناء، فهو اختصاص شامل في نطاقه لكل أجزاء الإقليم، وتستأثر به الدولة دون غيرها، حيث يكون للدولة وحدها حق التشريع والتنفيذ والقضاء على إقليمها وعلى ما يوجد عليه من أشخاص أو أشياء^(١).

والفضاء الجوي (الهواء) هو المجال الجوي لنشاط الطائرات وتحليقها، وهو بذلك يختلف عن الفضاء الخارجي، حيث لا تمارس الطائرات وغيرها من المركبات الهوائية التحليق خلاله، ويكون مختص بالأقمار الصناعية ومركبات الفضاء من غير اعتماد على فضل الهواء اعتماداً على قوتها الذاتية أو الالكترونية^(٢).

يعد مفهوم السيادة الوطنية على الفضاء الجوي هو الأساس والجوهر الذي يقوم عليه القانون الجوي. هذا المفهوم كان العمود الفقري لجميع قواعد القانون الجوي منذ إتفاقية باريس لعام

(١) رياض صالح أبو العطاء، القانون الدولي العام، مكتبة الجامعة، الشارقة ٢٠١٦، ص ٢١٨..

(٢) حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي: الأفكار والقواعد الأساسية، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض ٢٠١٦، ص ٢٣.

١٩١٩ . وأجمعت الحكومات في جميع أنحاء العالم - بما في ذلك ٣٨ دولة ممثلة في الاتفاقية - على رغبتها في تسخير الفضاء الجوي من خلال رقابة تنظيمية صارمة^(١). ولا شك أن للدولة سيادة كاملة على الفضاء الجوي الذي يعلم إقليمها، وقد حسم هذا الموضوع منذ اتفاقية باريس عام ١٩١٩ والتي اعتبرت أول تنظيم دولي للطيران المدني، وأكدت على هذا المبدأ الاتفاقيات اللاحقة حتى الوصول إلى اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤، وهي أهم اتفاقية بهذا الخصوص. سنتناول في هذا المبحث، النظريات الخاصة بمدى سيادة الدولة على إقليمها الجوي، والتطور التاريخي لهذا المبدأ.

المطلب الأول

النظريات الخاصة بمدى سيادة الدولة على إقليمها الجوي

اختلف الفقه حول مدى سيادة الدولة على إقليمها الجوي، وظهرت عدة نظريات تناولت موضوع السيادة على الجو .

الفرع الأول

نظرية حرية الفضاء الجوي

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

(١) Ronald Bartsch, International Aviation Law: A Practical Guide, Farnham : Routledge. 2012,

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

تعرضت هذه النظرية للنقد وذلك لأن الأخذ بها يهدد أمن الدولة وسلامتها، ويفقدها كل رقابة على الطائرات التي تمر فوق إقليمها^(٢)، كما أن هذه النظرية تتعارض مع الاتجاه السائد لدى الدول في تمسكها بالسيادة على ما يعلوها من فضاء جوي، وأن هذه النظرية لا تتفق مع روح العصر الذي اشتدت فيه المنافسة السياسية والعسكرية بين الدول من أجل حماية أراضيها، وقد أصبحت حماية ورقابة الفضاء الجوي من الأهداف الاستراتيجية لكل دولة^(٣).

الفرع الثاني

نظرية السيادة المطلقة للدولة على إقليمها الجوي

هذه النظرية تنادي بالسيادة المطلقة للدولة على مجالها الجوي الذي يعلو إقليمها باعتباره جزءاً منه، وبمقتضى ذلك يكون من حق كل دولة أن تنظم استخدام طبقات الهواء التي تعلو إقليمها وفقاً لما تراه مناسباً لها^(٤) وذلك قياساً على ما يدخل في عمقي البر والبحر من طبقات إلى مالا نهاية. وهذه السيادة تعطي للدولة الحق في أن تسمح بالطيران فوق إقليمها أو تمنعه حسب رؤيتها المتفقة مع أمنها وسلامتها ومصالحها. ويذهب أصحاب هذه النظرية إلى أن

(١) حمد الله محمد حمد الله، مصدر سابق، ص ٢٣.

(٢) سعود خلف النويميس، القانون الدولي العام، مكتبة الرياض للقانون والاقتصاد، الرياض ٢٠١٤، ص ٢٦٠.

(٣) حمد الله محمد حمد الله، مصدر سابق، ص ٢٣.

(٤) علي اسماعيل خليل الحديثي، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠١٠، ص ١٢٦.

عدم التسليم بتبعية الجو لسيادة الدولة يعرض أمنها وسلامتها لأخطار فادحة، ولا يتفق مع طبيعة تكوين إقليم الدولة^(١).

كان للخطورة البالغة للطيران الحربي، بعد الحربين العالميتين، أثراً في تدعيم هذه النظرية، حتى قيل بأن سيادة الدولة على فضاءها لا نهائية وحتى الأجرام السماوية، أي أنها تشمل الفضاء الجوي والفضاء الخارجي، ولاحقاً أكدت الحروب نظرية السيادة المطلقة للدولة على فضاءها الجوي "كإسلوب للدفاع الوطني"^(٢).

تعرضت هذه النظرية لانتقادات كسابقتها ومنها استحالة أن تستطيع الدولة فرض سلطتها على جميع الطبقات التي تعلو إقليمها، وأن هذه السيادة المطلقة لا تتفق مع مقتضيات التعاون الدولي وحق الملاحة الجوية البريئة كما هي الحالة بالنسبة للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي التي لا تمس أمن وسلامة ومصالح الدولة الساحلية^(٣).

الفرع الثالث

نظرية المناطق

أخذ أصحاب نظرية المناطق بحلول وسطية بين النظريتين السابقتين، أكدت هذه النظرية على أن الفضاء الجوي ينقسم على مناطق بحيث تخضع واحدة لسيادة الدولة ويبقى ما عداها حراً حرية كاملة أو مقيدة. وتأثرت هذه النظرية بالوضع في البحار حيث يكون للدولة الساحلية

(١) سعود خلف النويمس، مصدر سابق، ص ٢٦٠.

(٢) حمد الله محمد حمد الله، مصدر سابق، ص ٢٥.

(٣) سعود خلف النويمس، مصدر سابق، ص ٢٦٠.

سيادة على بحرهما الإقليمي الملاصق لشواطئها، بينما يبقى الجزء الآخر حراً للملاحة الدولية^(١).

وفقاً لهذه النظرية تم تقسيم الفضاء الجوي إلى ثلاث مناطق: الأولى، تخضع للسيادة المطلقة للدولة وتمتد إلى أعلى ارتفاع يمكن أن تصل إليه الطائرة، والثانية، تمتد إلى ارتفاع ٣٠٠ ميل فوق سطح الأرض ويكون لدولة الإقليم فيها بعض مظاهر السيادة، لأنها تدخل في نطاق الجو الإقليمي لها، وحتى تتأكد الدولة من عدم استغلال الطائرات للإضرار بمصالحها، أما المنطقة الثالثة، فتعلو المنطقة الثانية وتكون حرة ولا سيادة لأحد عليها. وقد عيب على هذه النظرية، انه لا يمكن تشبيه الغلاف الجوي بالبحر العام، ولا يمكن تقسيمه، فالفضاء الجوي وحده واحدة ذات طبيعة لا تقبل التجزئة وإلا ترتب على ذلك ثنائية الأحكام التي يخضع لها الفضاء الجوي^(٢).

الفرع الرابع

النظرية الوظيفية في استخدام الفضاء الجوي

يرى أنصار هذه النظرية أن الفضاء الجوي وحدة غير قابلة للتجزئة بطبيعتها، وأنه لا يمكن تقسيمه إلى مناطق، لذلك يجب أن يكون النظام القانوني للبيئة الجوية في خدمة "الوظيفة" التي يمكن أن يؤديها الفضاء لإسعاد البشرية وليس هلاكها. وبناءً على ذلك يحق للدولة الادعاء بسيادة لا حدود لها على فضاءها، إذا كان استخدامه بواسطة أحد آخر يؤدي إلى تهديد أو ضرر بأمنها وسلامتها أو بمصالحها الاقتصادية، فالفضاء الجوي يجب أن لا يكون حراً أمام أقمار التجسس والمسح والتصوير والتجارب النووية. وعلى العكس، يجب أن يكون

(١) عيسى السيد أحمد الهاشمي، القانون الدولي للطيران والفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠٠٩، ص ٣٠.

(٢) حمد الله محمد حمد الله، مصدر سابق، ص ٢٧.

الفضاء الجوي حراً للاستخدامات التي لا تمس بسيادة الدولة وأمنها، كالطيران التجاري وأعمال الإحصاء الجوية والاتصالات الإذاعية والتلفزيونية، وإنطلاق المركبات الفضائية إلى كواكب أخرى^(١).

المطلب الثاني

التطور التاريخي لمبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي

مبدأ سيادة الدولة مر بعد مراحل تاريخية قبل الحرب العالمية الأولى وبعد الحرب العالمية الأولى، وقد ازداد الاهتمام بهذا الموضوع في النصف الثاني من القرن العشرين.

الفرع الأول

مبدأ سيادة الدولة قبل الحرب العالمية الأولى

كان الاهتمام الدولي قبل الحرب العالمية الأولى منصباً على الاستخدام غير السلمي للمركبات الهوائية، ثم توسع هذا الاهتمام ليشمل الاستعمالات السلمية لهذه المركبات، غير أن نتائجه لم تأخذ في التبلور إلا بعد الحرب العالمية الأولى، فظهر الطائرات واستخدامها كوسيلة للنقل، حتم ضرورة إيجاد قواعد تنظم مرورها في المجال الجول للدول، وقد تعددت الاتفاقيات الدولية والاتفاقيات الثنائية المنظمة للمسائل والأمور الخاصة بسيادة الدولة على إقليمها الجوي^(٢). وقد أقرت سيادة الدولة في مجالها الجوي في بداية الأمر في القوانين الداخلية للدول، ومن ثم صار إلى إقرارها في الاتفاقيات الدولية المتعددة الأطراف^(٣).

(١) المصدر السابق نفسه، ص ٢٧-٢٨.

(٢) محمد فريد العريني، مصدر سابق، ص ٢١-٢٢.

(٣) عدنان طه الدوري، وعبد الأمير العكيلي، القانون الدولي العام، الجامعة المفتوحة، طرابلس ١٩٩٥، ص ٣٥٦.

الفرع الثاني

مبدأ سيادة الدولة بعد الحرب العالمية الأولى

برزت الحاجة إلى إيجاد نظام قانوني دولي لاستخدام الفضاء الجوي بعد أن وضعت الحرب العالمية الأولى أوزارها بما شهدته من دور للطيران نبه إلى أهمية الحفاظ على المصالح الحيوية والأمنية للدول. أخذت فرنسا زمام المبادرة فتقدمت بمشروع لائحة للملاحة الجوية الدولية، وبناءً على ذلك تشكلت لجنة دولية لدراسة هذا المشروع^(١)، وقد أسفرت أعمال مؤتمر السلام الذي عقد في باريس عن اصدار وثيقة دولية، وقعت عليها الدول المشتركة في المؤتمر عرفت باسم "الاتفاقية الدولية في شأن تنظيم الملاحة الجوية" الموقعة في باريس بتاريخ ١٣ أكتوبر/تشرين الأول ١٩١٩، ودخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في ١١ يوليو/تموز ١٩٢٢ بعد أن صادقت عليها أربعة عشرة دولة. امتنعت الولايات المتحدة عن التصديق على هذه الاتفاقية، وتبعتها معظم دول أمريكا اللاتينية، مما دفع بعض الدول الأوروبية بحكم الروابط التاريخية مع دول القارة الأمريكية على الإمتناع عن التصديق عليها أو الانضمام إليها^(٢).

ويمكن إجمال أهم المبادئ الواردة في اتفاقية باريس لعام ١٩١٩ بما يلي:

- ١- السيادة الكاملة للدولة: إذ تبنت الاتفاقية مبدأ سيادة الدولة على طبقات الجو التي تعلو إقليمها، وجاء في ديباجة الاتفاقية على أن (كل دولة تمتلك سيادة مطلقة في الجو الذي يعلو إقليمها)^(٣).

(١) عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار الفكر والقانون، المنصورة ٢٠١٤، ص ٢٨.

(٢) محمد فريد العريني، مصدر سابق، ص ٢٣.

(٣) عدنان طه الدوري، وعبد الأمير العكيلي، مصدر سابق، ص ٣٥٦.

- ٢- حرية المرور: بموجب نص المادة الثانية تلتزم الدول الأطراف بمنح حق المرور البريء فوق إقليمها للطائرات التابعة للدول الأطراف في الإتفاقية، إلا أنها اشترطت مع ذلك ضرورة حصول الطائرات على تصريح مسبق لمرورها في ممرات تحددها الدولة صاحبة الإقليم.
- ٣- المساوات في المعاملة: قررت الإتفاقية مبدأ المساواة في التعامل ما بين الدول المتعاقدة وذلك من دون تمييز أو تفرقة فيما بين طائرات الدول الأطراف في الإتفاقية.
- ٤- الملاحة الداخلية: يحق لكل دولة متعاقدة الإحتفاظ بالملاحة الجوية الداخلية لرعاياها فقط.
- ٥- يمنع حق المرور البريء لأية دولة أخرى لا تكون طرفاً في الإتفاقية^(١).
- ٦- الالتزام بعدم الطيران فوق المناطق التي تعينها الدولة المتعاقدة لضرورات أمنية أو للمحافظة على أسرارها العسكرية.
- وتجدر الإشارة إلى إن الإتفاقية نظمت أيضاً جنسية الطائرة وشهادة الصلاحية وقواعد الإقلاع والهبوط للطائرات، وأعطت للدولة المتعاقدة حق حظر أنواع معينة من النقل الجوي. كما أنشأت الإتفاقية اللجنة الدولية للملاحة الجوية "سيناي CINA" والتي أنيط بها تلقي إقتراحات الدول الأطراف في معاهدة باريس بشأن تعديل أحكامها، وتزويد الدول بالمعلومات المتعلقة بهذه الملاحة. جدير بالذكر، أن معاهدة باريس أعطت للدول المتعاقدة حرية المرور فوق أقاليم الدول غير الموقعة دون الهبوط فيها شريطة أن تلتزم بتعليمات الدول غير الأطراف في هذا الشأن^(٢).

(١) محمد فريد العريني، مصدر سابق، ص ٢٣.

(٢) السيد أبو عطية، شرح القانون الجوي السعودي المعاصر، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ٢٠١٦، ص ٢٤.

أعقبت إتفاقية باريس إبرام إتفاقيات إقليمية استوحت نفس مبادئ معاهدة باريس، فعقد في عام ١٩٢٦ إتفاقية بين إسبانيا والبرتغال، وإتفاقية "بان-أمريكان" في عام ١٩٢٨، بين عدة دول من الأمريكيتين وبمبادرة من الولايات المتحدة التي لم تكن قد انضمت إلى معاهدة باريس عام ١٩١٩^(١).

المبحث الثاني

سيادة الدولة على فضاءها الجوي في إتفاقية شيكاغو ١٩٤٤

دعت الولايات المتحدة إلى عقد مؤتمر دولي في مدينة شيكاغو في نوفمبر/تشرين الثاني لعام ١٩٤٤، وضم المؤتمر ٥٤ دولة كان من بينها مصر، ولم يشترك فيه الإتحاد السوفيتي السابق، بسبب حضور كل من سويسرا والبرتغال وإسبانيا^(٢)، إذ لم تكن هناك علاقات دبلوماسية بينه وبين هذه الدول. ونظراً لأهمية المؤتمر وما نتج عنه من إتفاقية عالمية ما زالت بنودها سارية إلى يومنا هذا، فسأقوم بدراسة مؤتمر شيكاغو والتصديق على المعاهدة في المطلب الأول، وسيادة الدولة على إقليمها الجوي في المطلب الثاني، والقواعد العامة لمواجهة خرق الطائرات الأجنبية للأجواء الوطنية في المطلب الثالث.

المطلب الأول

مؤتمر شيكاغو والتوقيع على المعاهدة

جاءت إتفاقية شيكاغو محصلة لاعتبارات عدة يمكن ردها من ناحية الى عجز الإتفاقيات الدولية التي وضعت بعد الحرب العالمية الأولى في التوفيق بين مبدأي "الجو الحر" و " الجو المنظم" الذي يؤدي إلى الأخذ بأيهما إلى نتائج مهمة تنعكس آثارها على حركة

(١) المصدر السابق، ص ٢٤.

(٢) حمد الله محمد حمد الله، مصدر سابق، ص ٣٠.

الطيران وازدهارها، ومن ناحية أخرى إلى ما برهنت عليه الحرب العالمية الثانية من قدرة هذه الطائرات على أن تصبح ليس أداة للقهر والقوة فحسب، بل وسيلة لتحقيق التضامن بين الشعوب. لهذه الاعتبارات، ورغبة في الخروج بأسطولها الجوي التجاري من العزلة إلى ميدان المنافسة الكاملة، قامت الولايات المتحدة بالدعوة إلى مؤتمر دولي يستهدف سن إتفاقية جديدة منظمة للطيران المدني^(١).

وكانت الأهداف التي عمل المؤتمر على تحقيقها هي:

- ١- إعداد نصوص مؤقتة، تتعلق بتنظيم الطرق الجوية وحقوق الهبوط والممرور.
 - ٢- إنشاء منظمة دولية للطيران.
 - ٣- إعداد معاهدة دائمة تنظم الملاحة الجوية من الناحيتين الفنية والاقتصادية^(٢).
- ظهر في مؤتمر شيكاغو ثلاث اتجاهات، الأول دعت إليه الولايات المتحدة ويقضي بحرية استعمال الفضاء الجوي أي الحرية المطلقة للطيران التجاري، والاتجاه الثاني أيده بريطانيا وكندا ويرى أن الوفد الأمريكي إنما يسعى لمصالح بلاده التي لم يتأثر أسطولها بالحرب العالمية الثانية، لذلك طالب دعاة هذا الاتجاه بوجوب تقييد الحرية المطلقة في استعمال الفضاء الجوي، وإقامة منظمة دولية لتنظيم وتنسيق الطيران التجاري على الخطوط العالمية. أما الاتجاه الثالث ويحضى بتأييد نيوزلندا، فيطالب بتدويل الخطوط الملاحية الدولية الكبرى التي تستغل من جانب شركات أو مؤسسات تابعة لدول معينة^(٣).

(١) محمد فريد العريضي، مصدر سابق، ص ٢٨.

(٢) حمد الله محمد حمد الله، مصدر سابق، ص ٣٠.

(٣) السيد أبو عطية، مصدر سابق، ص ٢٥.

انتهى الخلاف بين هذه الإتجاهات الثلاثة، الذي كان مظهر لتضارب المصالح الاقتصادية بين الدول المشتركة في المؤتمر، إلى عدم الأخذ بأي منها بشكل كامل، فصدرت الإتفاقية الرئيسية (إتفاقية شيكاغو)، ثم وضعت إلى جانبها إتفاقيتان مكملتان تتصان على مزيد من القيود على سيادة الدولة في الجو^(١).

وتجدر الإشارة إلى أن مؤتمر شيكاغو وافق على إنشاء منظمة الطيران المدني International Civil Aviation Organization والمعروفة ب(ICAO) ومقرها مدينة مونتريال في كندا، حيث حلت هذه المنظمة محل اللجنة الدولية للملاحة الجوية (CINA) التي أنشئت بمقتضى معاهدة باريس لعام ١٩١٩^(٢).

عقدت معاهدة شيكاغو في ٨ ديسمبر/كانون الأول ١٩٤٤، وكانت مصر والعراق من بين الدول الموقعة على هذه المعاهدة، وبدأ نفاذ المعاهدة في ١٤ أبريل/نيسان ١٩٤٧ بعد أن صادقت عليها ٢٦ دولة^(٣).

المطلب الثاني

سيادة الدولة على إقليمها الجوي في إتفاقية شيكاغو

أكدت إتفاقية شيكاغو على مبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي سواءً أكانت هذه الدولة متعاقدة أم غير متعاقدة، نصت المادة الأولى على أن "تعترف الدول المتعاقدة أن لكل دولة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها سيادة كاملة مقصورة عليها"^(٤). وحددت المادة

(١) عيسى السيد أحمد الهاشمي، مصدر سابق، ص ٤٠.

(٢) السيد أبو عطية، مصدر سابق، ص ٢٥.

(٣) حمد الله محمد حمد الله، مصدر سابق، ص ٣٢.

(٤) عيسى دباح ، موسوعة القانون الدولي العام: الكتاب الثاني، دار الشروق للنشر والتوزيع، عمان ٢٠٠٣، ص ٣٧٣.

الثانية المقصود بالإقليم حيث نصت على أن "يشمل إقليم الدولة الأراضي والمياه الإقليمية الملاصقة لها، الواقعة تحت سيادة الدولة أو سلطتها أو حمايتها أو المشمولة بانتدابها". وهناك خلاف حول مدى سيادة الدولة على إقليمها الجوي، فذهب البعض إلى أن المقصود بالإقليم الجوي هو الغلاف الهوائي الذي تطير فيه الطائرات، بحيث تمتد سيادة الدولة على الفضاء الجوي إلى أقصى ارتفاع يمكن أن تصل إليه الطائرات، أما ما جاوز ذلك فإنه يبقى ضمن الأشياء المشاعة التي لا يحق لأي دولة إدعاء سيادة عليها^(١)، ويذهب البعض الآخر إلى أن نص المعاهدة يشير إلى سيادة الدولة على الفضاء الجوي والفضاء الخارجي أيضاً^(٢). وتطبيقاً لفكرة سيادة الدولة على إقليمها الجوي، أوردت المعاهدة بعض الأحكام منها التزام كل من الدول المتعاقدة بعدم استعمال الطيران المدني في أغراض لا تتفق مع أغراض المعاهدة^(٣)، ومنها وجوب حصول طائرات الخطوط الجوية المنتظمة^(٤)، على إذن صريح أو ترخيص من قبل الدولة التي تطير فوق إقليمها وبشرط مراعات ذلك الإذن أو الترخيص^(٥). وأعطت المادة السابعة للدولة المتعاقدة حق احتكار النقل على الخطوط الجوية الداخلية حيث نصت على أن "لكل دولة متعاقدة الحق في أن ترفض الإذن للطائرات التابعة للدول المتعاقدة

(١) عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سابق، ص ٣٠.

(٢) حمد الله محمد حمد الله، مصدر سابق، ص ٣٣.

(٣) المادة (٤) من إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤، انظر نص الإتفاقية على الرابط التالي:

<http://qistas.com/legislations/jor/view/100731>

(٤) عرفت المادة (٩٦) من إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ الخط المنتظم بأنه "الخط الذي تستخدم فيه طائرات نقل عامة للركاب أو البريد أو البضائع".

(٥) المادة (٦) من إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤.

الأخرى بأن تأخذ ركاباً أو بريداً أو بضائع من أي نقطة داخل إقليمها لنقلهم بمقابل إلى نقطة أخرى داخل نفس الإقليم^(١).

ميزت أحكام الاتفاقية بين الطائرات التي تملكها الدولة (الطائرات الحربية والطائرات التي تخدم الشرطة)، والطائرات المدنية، وبموجب الاتفاقية تحتاج جميع الطائرات إلى تصريح للطيران فوق أراضي دولة أجنبية، حيث أن هذا التصريح يكون مفترضاً في حالات الطيران المدني، فإنه لا بد وأن يكون صريحاً بالنسبة للطائرات العائدة للدولة^(٢).

أجازت المادة الخامسة من الاتفاقية لطائرات الدول المتعاقدة غير المنتظمة في رحلات جوية حق الطيران في الأجواء الوطنية للدول الأجنبية والنزول للأغراض غير التجارية دون الحاجة إلى ترخيص مقدماً بشرط مراعات أحكام الاتفاقية مع احتفاظ الدولة التي يحصل الطيران فوقها أن توجب على الطائرة الهبوط بناءً على طلب من سلطاتها الخاصة^(٣).

ووفقاً للمادة الثامنة من الاتفاقية لا يجوز للطائرات التي يمكن طيرانها بدون طيار أن تطير فوق إقليم دولة متعاقدة إلا بترخيص خاص من تلك الدولة وطبقاً لشروط الترخيص، وتتعهد كل دولة بأن تتخذ ما يلزم نحو فرض رقابة على طيران الطائرات بدون طيار في المناطق المفتوحة للطائرات المدنية يكون من شأنها تجنب كل خطر^(٤). وتجزئ المادة التاسعة لكل دولة متعاقدة أن تقيد أو تمنع جميع طائرات الدول الأخرى من الطيران فوق مناطق معينة من إقليمها وذلك لأسباب تتعلق بضرورات حربية أو بالأمن العام، بشرط أن يكون هذا التقييد مقبولاً

(١) عيسى دباح، مصدر سابق، ص ٣٧٤.

(٢) المادة (٣) من إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤، وانظر أيضاً: عدنان الدوري وعبد الأمير العكيلي، مصدر سابق، ص ٣٥٨.

(٣) عيسى دباح، مصدر سابق، ص ٣٧٤.

(٤) المادة (٨) من إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤.

من حيث المدى الزمني والمكاني، وبالقدر الذي لا يترتب عليه تمييز بين الطائرات الوطنية والطائرات الأجنبية التابعة لدول أخرى متعاقدة والتي تعمل على خطوط جوية دولية منتظمة، وبشرط عدم الإخلال بحرية الطيران التجاري وإعاقة حركته، وبشرط إبلاغ الدول الأخرى المتعاقدة والهيئة الدولية للطيران المدني في أقرب وقت بالمناطق المحرمة أو المقيدة، وبكل تغيير يطرأ على هذه المناطق^(١).

وطبقاً لنص نفس المادة المذكورة تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها في أن تقيد أو تمنع مؤقتاً وفوراً الطيران فوق إقليمها أو جزء منه، وذلك بسبب ظروف استثنائية أو أثناء أزمة لأسباب تتعلق بالأمن العام بشرط تطبيق هذا المنع أو التقييد دون تمييز تبعاً لجنسية الطائرة. ومثال هذه الظروف الاستثنائية الأزمات الداخلية كالانقلابات أو التمرد العسكري أو الحرب الأهلية، والظروف الأخرى كالزلازل والمناورات العسكرية^(٢).

أعطت الإتفاقية للدولة المتعاقدة حرية التصرف في فضاءها الجوي في حالة الحرب دون حاجة إلى إعلان، أما في حالة الأزمة الوطنية فإنه يجب أن تعلن الدولة بأزمته الوطنية وتبلغ ذلك إلى المجلس التنفيذي للمنظمة الدولية للطيران المدني^(٣).

المطلب الثالث

القواعد العامة لمواجهة خرق الطائرات الأجنبية للأجواء الوطنية

انطلاقاً من مبدأ سيادة الدولة على مجالها الجوي، فإنه لا يمكن لأية دولة أن تخرق هذا المجال، وخاصة إذا كانت الدوافع جنائية كالتهريب أو التجسس. وحددت إتفاقية شيكاغو

(١) المادة (٩) من إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤.

(٢) عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سابق، ص ٣١.

(٣) المادة (٨٩) من إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤. وانظر: السيد ابو عطية، مصدر سابق، ص ٢٨.

التزاماً على الدول الأطراف يقضي بعدم خرق الأجواء الوطنية بما يتعارض مع أهداف وأحكام الاتفاقية، وفي حالة حصوله لا يجوز لتلك الدولة أن تحتج على استخدام القوة من قبل الدولة التي خرقت أجوائها مع الأخذ بعدم إسقاط الطائرات المدنية وذلك حفاظاً على الأرواح البشرية، أما الطائرات الحربية فيجوز استخدام القوة ضد تلك الطائرات إذا خرقت الأجواء الوطنية ويكون ذلك بعد إثبات تعدي تلك الطائرة تماماً على مجالها الجوي^(١). وعلى الرغم من أن خرق الطائرات المدنية للأجواء الوطنية يعتبر تعدياً على السيادة المطلقة للدولة، إلا أن القاعدة الواجبة التطبيق في مثل هذه الحالات تتطلب عدم إسقاط الطائرات المدنية، وذلك من أجل المحافظة على الأرواح البشرية للمسافرين، أما بالنسبة للطائرات الحربية، فإنه يجوز استخدام القوة لإسقاطها إذا خرقت الأجواء الوطنية لدولة ثانية^(٢).

إزدادت عمليات خرق الأجواء الوطنية من قبل الطائرات الأجنبية، سواء المدنية منها أم الحربية، إذ قامت بعض الدول بمحاولات لممارسة سلطاتها الإدارية أو القضائية على الطائرات التي تعبر مجالها الجوي، وقد عمدت أحياناً إلى قصف الطائرة وتدميرها أو إجبارها على تغيير مسارها أو الهبوط في إقليمها؛ مستندة في تبرير تصرفها هذا بما ورد في اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ حول حق الدولة بممارسة سيادتها على الأجواء الوطنية التي تعلو إقليمها، وأدى ذلك في معظم الأحيان إلى إثارة نزاعات وأزمات دولية خطيرة. ففي عام ١٩٤٦ خرقت عدة طائرات حربية أمريكية الأجواء الوطنية ليوغسلافيا السابقة فقامت هذه الأخيرة بإسقاط بعضها أو إجبارها على الهبوط واستجواب ملاحيها وركابها. وخلال حقبة

(١) المادة (٤) من إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤، وانظر: موقع جامعة فلادلفيا متاح على الشبكة الدولية الأنترنت، آخر زيادة في

<http://www.philadelphia.edu.jo/law/sl/420242.pdf> ٢٠١٨/١/٢٢

(٢) عدنان الدوري وعبد الأمير العكيلي، مصدر سابق، ص ٣٦٢-٣٦٣.

الستينيات من القرن الفائت أقدمت القوات السوفييتية سابقاً على إسقاط عدة طائرات تجسس أمريكية أو إجبارها على الهبوط. وقد تمكنت المدفعية السورية عام ١٩٨١م من إسقاط طائرة تجسس إسرائيلية من دون طيار. كما استطاعت المدفعية البلغارية عام ١٩٥٥م من إسقاط طائرة تجارية إسرائيلية أقدمت على خرق الأجواء الوطنية لبلغاريا، مما أسفر عن مقتل جميع ركاب الطائرة وملاحيه، وقد تم الاتفاق حينها على أن تقوم بلغاريا بدفع تعويضات لضحايا الطائرة على سبيل الأخلاق والمبادئ الإنسانية^(١).

تعد حادثة إسقاط الطائرة المدنية الليبية من قبل الطائرات الحربية الإسرائيلية في صحراء سيناء في عام ١٩٧٣ من أشهر حوادث إسقاط الطائرات في القرن الماضي، فبسبب سوء الأحوال الجوية وخطأ الطيار الليبي في تقدير المسافة، خرقت الطائرة المجال الجوي لمنطقة سيناء المحتلة، مما أدى إلى إطلاق النار من الطائرات الحربية الإسرائيلية على الطائرة المدنية الليبية وإسقاطها ومقتل ركابها. وعند مناقشة الواقعة، وافق مجلس الطيران المدني للمنظمة الدولية للطيران المدني على توصيات بإدانة "إسرائيل" لاستخدام القوة في إسقاط الطائرة الليبية، واعتبر ذلك الإجراء يشكل خطورة ضد سلامة الطيران الدولي، وإن إسرائيل بعملها السابق قد خرقت القواعد الأساسية لإتفاقية شيكاغو، وطلب منها الالتزام بقواعد ومبادئ تلك الإتفاقية. وأعلنت غالبية الدول الأعضاء في المنظمة الدولية بأنه لايجوز

(١) ماهر ملندي، قانون الأجواء والفضاء الخارجي، موقع الموسوعة العربية، متاح على الشبكة الدولية الانترنت، آخر زيارة ٢٠١٨/١/٢٢

استخدام القوة لإجبار طائرة مدنية على الهبوط، حتى ولو أن تلك الطائرة لم تدعن للإشارات التي أعطيت لها حفاظاً على سلامة الركاب والطيران المدني^(١).

تعد حادثة إسقاط الطائرة الحربية الروسية (سيخوي ٢٤) من قبل السلطات التركية في نوفمبر/تشرين الثاني ٢٠١٥، من أكثر الحوادث صلة بهذا الموضوع، إذا قامت الطائرة الروسية باختراق الأجواء التركية عند الحدود السورية بدون إذن مسبق مما دفع الجانب التركي إلى إسقاط الطائرة، وقد وصف الدكتور وسام الدين العكلة الحادثة "يمكن القول إنه في حال اخترقت إحدى الطائرات الأجنبية الأجواء الوطنية لدولة ما وتم إسقاطها بمضاداتها الجوية أو بطائراتها (كما حصل مع الطائرة الروسية سو ٢٤) فلا يمكن للدولة مالكة الطائرة أن تحتج على استخدام القوة من قبل الدولة التي خرقت أجوائها، مع الأخذ بعين الاعتبار عدم إسقاط الطائرات المدنية وذلك حفاظاً على الأرواح البشرية، أما الطائرات الحربية فيجوز استخدام القوة لإسقاطها إذا خرقت الأجواء الوطنية لدولة ثانية ويكون ذلك بعد إثبات اختراق الطائرة بشكل لا لبس فيه لمجالها الجوي وهو ما ينطبق على حادثة إسقاط السوخوي ٢٤ الروسية"^(٢). ونتيجة لما أثارته هذه الحوادث الخطرة على سلامة الطيران والملاحة الجوية؛ فقد استقرّ التعامل الدولي بهذا الشأن على ضرورة التمييز بين حالتين:

الحالة الأولى: خرق الطائرات المدنية الأجنبية للأجواء الوطنية لدولة ما، وهنا لا يجوز استخدام القوة لإسقاط الطائرة أو تدميرها أو تعريض حياة ركابها للخطر حفاظاً على سلامة

(١) عدنان الدوري وعبد الأمير العكيلي، مصدر سابق، ص ٣٦٣.

(٢) وسام الدين العكلة، موقف القانون الدولي من إسقاط الطائرة الروسية (سو ٢٤)، متوفر على الشبكة الدولية الانترنت، آخر زيارة في ٢٠١٨/١/٢٢.

موقف-القانون-الدولي-من-إسقاط-السلطات-التركية-للطائرة-الروسية-<https://www.alsouria.net/content>

سو-٢٤/

الطيران المدني، مع الاعتراف بأن هذا الخرق يعد تعدياً على سيادة الدولة التي تمّ خرق أجوائها الوطنية، وهي تتحمل مع ذلك المسؤولية فيما إذا أسقطت الطائرة. وجلّ ما تستطيع فعله هو إجبار الطائرة على الهبوط من دون تعريض ملاحيتها وركابها أو سلامة الملاحه الجوية للخطر، أو إجبار هذه الطائرة على مغادرة أراضيها، ثم الاحتجاج لدى الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها وتحملها مسؤولية هذا التصرف.

الحالة الثانية: خرق الطائرات الحربية الأجنبية للأجواء الوطنية لدولة ما، وهنا تستطيع هذه الدولة إجبار الطائرة المعتدية على مغادرة أجوائها الوطنية وتغيير مسارها؛ أو الهبوط في إقليمها وممارسة ولايتها الإدارية والقضائية عليها؛ أو تدمير الطائرة في حال عدم الإذعان لتعليمات الدولة التي خرقت هذه الطائرة أجواءها^(١).

الخاتمة :

ثار خلاف فقهي منذ زمن طويل حول مدى سيادة الدولة على إقليمها الجوي، مما دفع الدول المختلفة إلى السعي من أجل إيجاد قواعد ملزمة لتنظيم تلك السيادة يكون الهدف منها توفير مناخ سلمي ملائم لحركة الطيران حول العالم. ومن خلال صفحات هذا البحث تم التوصل إلى الاستنتاجات والتوصيات التالية:

أولاً: الاستنتاجات

١- مبدأ السيادة المطلقة للدولة على إقليمها الجوي يعني أن للدولة وحدها الحق في تحديد الوضع القانوني لاستخدام إقليمها الجوي مع مراعاة المبادئ والقواعد المنصوص عليها في

(١) ماهر ملندي، قانون الأجواء والفضاء الخارجي، موقع الموسوعة العربية، متاح على الشبكة الدولية الانترنت، آخر زيارة: ٢٠١٨/١/٢٢

المعاهدات الدولية والقانون الدولي، وقد ورد هذا المبدأ في الكثير من الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية.

٢- جرى العرف الدولي على أن تكون لكل دولة السيادة المطلقة الكاملة على المنطقة الهوائية التي تعلو أقاليمها الثلاث البرية والبحرية والجوية فلا يجوز للطائرات الأجنبية المرور فوق الدولة أو هبوطها على أراضيها بدون الحصول على إذن أو ترخيص مسبق بذلك.

٣- تعد اتفاقية باريس لعام ١٩١٩ أول تقنين دولي تناول هذا المبدأ حيث أكدت مادتها على الأولى على أن لكل دولة سيادة كاملة على المنطقة الجوية التي تعلو إقليمها.

٤- أعطت اتفاقية باريس لطائرات الدول الأطراف في الاتفاقية حرية المرور البريء فوق أقاليم الدول الأعضاء في الاتفاقية.

٥- تعد اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ أهم إتفاقية دولية نظمت سيادة الدولة على إقليمها، وقد أكدت الإتفاقية في مادتها الأولى النص الذي سبق وأن أشارت إليه اتفاقية باريس لعام ١٩١٩، إذ أعطي للدول المتعاقدة حق السيادة الكاملة على إقليمها الجوي.

٦- رغم النص السابق إلا أن الخلاف حول مدى سيادة الدولة على إقليمها الجوي بقى قائماً ومن خلال هذه الدراسة يرجح الباحث أن التعامل الدولي استقر على تقسيم الإقليم الجوي إلى منطقتين الأولى يكون مداها إلى أبعد مدى يمكن أن تصل إليه الطائرات في الجو، والثانية تكون فوق المنطقة الأولى.

٧- فرقت إتفاقية شيكاغو بين الطائرات المملوكة للدولة والطائرات المدنية وعلى الرغم من هذا التمييز إلا أن الإتفاقية اشترطت على وجوب حصول جميع الطائرات على تصريح للطيران فوق أراضي أجنبية.

٨- حرمت الإتفاقية على الطائرات بدون طيران من الطيران فوق إقليم دولة متعاقدة بدون ترخيص خاص من تلك الدولة، وكان لهذا النوع الطائرات أثراً بالغاً في نشوء أزمات بين العديد من الدول التي تستخدم هذا النوع من الطائرات.

٩- أشارت الإتفاقية إلى حق الدول المتعاقدة في منع الطيران فوق إقليمها بسبب ظروف استثنائية، بشرط أن يكون هذا المنع مقبولاً من حيث المدى الزمني والمكاني، وعدم الإخلال بحرية الطيران التجاري وإعاقة حركته.

ثانياً: التوصيات

١- يوصي الباحث بتشجيع الدول على عدم غلق أجواءها أمام الطائرات الأجنبية لأن الاتفاقية لم تشر إلى إعطاء هذا الحق للدول المتعاقدة بغلق أجواءها أمام طائرات دولة أو عدد من الدول لفترة طويلة،

٢- هذا الإغلاق يؤدي إلى إعاقة حركة الطيران المدني، ويؤدي إلى عرقلة حركة المسافرين والبضائع على المدى الطويل.

٣- تشجيع الدول على عقد اتفاقيات ثنائية تتيح لطائرات الدول المتعاقدة على تسهيل حرية مرور الطائرات والهبوط والإقلاع من مطاراتها.

٤- تشجيع الدول على إنشاء شركات طيران دولية على غرار طيران الخليج سابقاً، إذ كانت هذه الشركة مملوكة لدول مجلس التعاون الخليجي. هذا النوع من الشركات المشتركة يؤدي إلى تذليل عقبات مرور الطائرات فوق أجواء الدول المشتركة في هذه الشركة.

المصادر :

أولاً: الكتب العربية

- حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي: الأفكار والقواعد الأساسية، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض ٢٠١٦.
- رياض صالح أبو العطا، القانون الدولي العام، مكتبة الجامعة، الشارقة ٢٠١٦.
- سعود خلف النويميس، القانون الدولي العام، مكتبة الرياض للقانون والاقتصاد، الرياض ٢٠١٤، ص ٢٦٠.
- عادل أحمد الطائي، القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان ٢٠٠٩.
- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار الفكر والقانون، المنصورة ٢٠١٤.
- عدنان طه الدوري، وعبد الأمير العكيلي، القانون الدولي العام، الجامعة المفتوحة، طرابلس ١٩٩٥.
- علي اسماعيل خليل الحديثي، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠١٠، ص ١٢٦.
- عيسى السيد أحمد الهاشمي، القانون الدولي للطيران والفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠٠٩.
- عيسى دباح ، موسوعة القانون الدولي العام: الكتاب الثاني، دار الشروق للنشر والتوزيع، عمان ٢٠٠٣.
- محمد فريد العريني، القانون الجوي: النقل الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية ٢٠٠٢.

ثانياً: الكتب الأجنبية

- Ronald Bartsch, International Aviation Law: A Practical Guide, Farnham, Routledge. 2012

ثالثاً: البحوث والمقالات المنشورة على المواقع الإلكترونية والإنترنت

- <http://www.philadelphia.edu.jo/law/sl/420242.pdf>
- <https://www.arab-ency.com/ar/البحوث/القانون-الجوي/>
- https://www.arab-ency.com/_/details.law.php?full=1&nid=164048
- <https://www.un.org/disarmament/ar/> / الفضاء-الخارجي

ثالثاً: إتفاقيات دولية:

- اتفاقية باريس لعام ١٩١٩
- اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤