

الاتجاهات الفقهية والقانونية بصدد مبدأ سيادة الدولة في الفضاء الجوي

Juristic and legal trends regarding the principle of state sovereignty in airspace

♦ د/ خالد أعدور

المركز الوطني للبحث والتنمية في الصيد البحري وتربية

المائيات / الجزائر

Khaledaddour33@gmail.com

تاريخ النشر: 2021/12/28

تاريخ القبول: 2021/11/03

تاريخ الإرسال: 2021/05/07

الملخص:

ظهر مبدأ السيادة في الفضاء الجوي كقاعدة عرفية في بداية عصر- الطيران حيث نادي به الفقهاء في بداية القرن العشرين وتمسكت به الدول لحماية أمنها ومصالحها، إلا أنه بعد تطور أدوات الملاحة الجوية ونهاية الحروب العالمية أصبحت هذه القاعدة العرفية قاعدة مكتوبة ومنصوصا عليها في أهم الاتفاقيات الدولية المنظمة للملاحة الجوية الدولية حيث أصبح هذا المبدأ مرنا يعكس حاجة الدول إلى الاستفادة القصوى من الفضاء الجوي.

الكلمات المفتاحية: الاتجاهات الفقهية والقانونية؛ مبدأ السيادة؛ الفضاء الجوي؛ اتفاقية شيكاغو لسنة 1944؛ الطائرات بدون طيار.

Abstract:

The principle of sovereignty in airspace was a customary rule at the beginning of the era of aviation, as jurists clung to it and adopted states at the beginning of the twentieth century to protect their security and interests. However, after the remarkable development in the means of air navigation and the end of the period of world wars, this custom has become a rule stipulated in the most important international agreements related to the regulation of international air navigation, and it has become a flexible principle, Reflects the need for states to make the most of airspace.

Keywords: Juristic and legal trends; Principle of sovereignty; Airspace; Chicago Conventions of 1944; Drones.

كان للتقدم العلمي دور في استكشاف الإنسانية إمكانية استخدام الفضاء الجوي في التحليق إلى ارتفاعات شاهقة وقطع مسافات طويلة بالطائرات وإمكانية تطويع هذا الفضاء للنقل التجاري والمدني وللرصد الجوي والبحث العلمي وغيرها من الاستخدامات، ولم يقتصر استخدام الفضاء الجوي سلميا بل الأصل أن استخدام هذا الفضاء كان عسكريا منذ البداية بحيث كان للحروب العالمية دور كبير في تطور صناعة الطيران والتحكم في ميكانيزمات هذا الفضاء بدليل أن الطيران التجاري والمدني لم تظهر معالمه النهائية ويصبح ذا مردود اقتصادي إلا بعد نهاية الحرب العالمية الثانية.

وبما أن استخدام الفضاء الجوي في مجال الملاحة الجوية الدولية لا يقتصر - على إقليم الدولة وحدودها الجغرافية فقط بل يتعداه إلى حدود وأقاليم دول أخرى، كان على الفقهاء البحث والدراسة حول تنظيم استخدام هذا الفضاء من أجل أن يكون له دور فعالا ومثمر وفي نفس الوقت أن لا يشكل الاستغلال الخاطيء له أي تصرف يخل بمبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي وإقليمها عامة.

كما كان للدول موقف منذ البداية بضرورة الحفاظ على مبدأ سيادة الدولة في الفضاء الجوي ولو كلف الأمر عرقلة الملاحة الجوية الدولية وذلك نظرا للمخاطر التي تشكلها حرية تحليق الطائرات فوق أقاليم الدول سواء في زمن السلم أو زمن الحرب دون ضابط، وعلى الرغم من ذلك لم تتبنى الدول قواعد مكتوبة ذات قيمة في هذا الشأن مع أنها نصت عليها في عديد من الاتفاقيات إلا أن التزامها عرفيا بهذا المبدأ جعل منه قاعدة عرفية صلبة لم تتجرأ الدول على اختراقها إلا في حالات نادرة.

لكن مع اقتراب نهاية الحرب العالمية الثانية سارعت الدول بجدية إلى تنظيم الملاحة الجوية الدولية عن طريق اتفاقية شيكاغو لطيران المدني لسنة 1944 وكان من أهم أحكام هذه الاتفاقية احترام مبدأ سيادة الدولة في الفضاء الجوي وذلك بهدف تسهيل الملاحة الجوية الدولية والاستفادة القصوى من هذا الفضاء وفي نفس الوقت الحفاظ على القاعدة العرفية التي تنص على هذا المبدأ.

أهمية الموضوع:

تظهر أهمية الموضوع في تسليط الضوء على الاتجاهات الفقهية والقانونية فيما يخص مبدأ سيادة الدولة في الفضاء الجوي وكيف كان للفقه دور في بلورة هذا المبدأ وكيف تمسكت به الدول في جميع الظروف، كما تظهر أهمية الموضوع في معرفة موقف اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولية لسنة 1944 من مبدأ سيادة الدولة في الفضاء الجوي وكيف ساهم هذا الموقف في حماية هذا المبدأ من الاندثار.

أهداف الموضوع:

- تسليط الضوء على وجهة نظر الفقه من مسألة سيادة الدولة في الفضاء الجوي وكيف كان له دور في الدفاع عن هذا المبدأ؛

- توضيح موقف الدول من حرية الملاحة في الفضاء الجوي منذ بداية عصر الطيران؛

الاتجاهات الفقهية والقانونية بصدد مبدأ سيادة الدولة في الفضاء الجوي

- تهدف الدراسة إلى توضيح موقف الاتفاقيات الدولية المنظمة للملاحة الجوية بداية باتفاقية باريس لتنظيم الملاحة الجوية الدولية لسنة 1919 وإلى غاية اتفاقية شيكاغو للطيران المدني لسنة 1944.

إشكالية الموضوع:

إن الإشكالية المطروحة أمامنا هي كالتالي: ما هي الاتجاهات الفقهية والقانونية التي بلورت مبدأ سيادة الدولة في الفضاء الجوي؟

المنهج المتبع:

وللإجابة على الإشكالية المطروحة أمامنا اتبعنا المنهج القانوني التحليلي في تحليل الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بموضوع الدراسة، واستخدمنا المنهج الوصفي لوصف اتجاهات الدول والفقهاء من مبدأ السيادة في الفضاء الجوي، كما استخدمنا ثانوي المنهج التاريخي في إبراز المراحل التي سار عليها مبدأ سيادة الدولة في الفضاء الجوي.

خطة الموضوع:

وبغية معالجة هذه الدراسة ارتأينا تقسيم هذا الموضوع إلى مبحثين:

المبحث الأول: اتجاه الفقه بصدد مبدأ سيادة الدولة في الفضاء الجوي.

المبحث الثاني: اتجاه الدول بصدد مبدأ السيادة في الفضاء الجوي في إطار الاتفاقيات الدولية المنظمة

للملاحة الجوية

المبحث الأول: اتجاه الفقه بصدد مبدأ سيادة الدولة في الفضاء الجوي

كان هناك عدة مواقف للفقه في مدى حقوق الدولة على فضاءها الجوي⁽¹⁾ تتمثل في تطرف بعض الفقهاء سواء بالاعتراف بالحرية المطلقة للفضاء الجوي أو إخضاعه للسيادة المطلقة للدولة كما تمثل في آراء أخرى وسط، ولقد ظهرت هذه الاتجاهات أول الأمر بشكل متطرف إلى أقصى الحدود بين تيارين متناقضين هما: الحرية التامة والمطلقة للفضاء الجوي من جهة والسيادة الكاملة للدولة على ما يعلو إقليمها البري والمائي من فضاء جوي من جهة أخرى، واتجاهات أخرى تحاول التوفيق وكبح غلواء هذه النظريات المتضاربة.⁽²⁾

¹ يتألف الفضاء الجوي من طبقات كل طبقة هي عبارة عن منطقة جوية يحددها البعض على أساس قياسي وذلك كما يلي: * المنطقة الجوية السفلية وتمتد بالمتوسط من سطح الأرض إلى 7 أميال في العلو، * المنطقة الجوية العلوية وتمتد من 50 إلى 70 ميلا فوق سطح الأرض. * المنطقة الجوية المتأينة وتمتد إلى ما بين 50 إلى 350 ميل فوق سطح الأرض، * المنطقة الجوية الخارجية وتمتد ما بين 500 ميل إلى 21 ألف ميل فوق سطح الأرض وهذه المنطقة تتنازع كليا مع الفضاء الخارجي. سعد فاروق، قانون الفضاء الكوني، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، 1978، ص 71. تم تفسير مصطلح "الفضاء الجوي" بأنه الفضاء الذي يستطيع الإنسان أن يخلق فيه بغض النظر عن الأسلوب المتبع لذلك "الفضاء الجوي هو الفضاء المتصور استخدامه utilisable بواسطة الإنسان"، كما يرى الفقيه Hingoraini "أن تعريف الفضاء الجوي لا يتحدد فقط بطبقات الغلاف الجوي وهذا ما أورده محررو معاهدة شيكاغو وما يفهمه الفقيه العادي". زناقي عصام محمد أحمد، القانون الدولي للفضاء الخارجي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014، ص 49.

² بن حمودة ليلى، الاستخدام السلمي للفضاء الخارجي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 2008، ص 37.

المطلب الأول: النظريات النافية لسيادة الدولة في الفضاء الجوي

طرح نظرية الحرية المطلقة للفضاء الجوي فقهاء من أوروبا في مطلع القرن العشرين متأثرين من الناحية المثالية بمصلحة المجتمع الدولي في تزايد الاتصال بين أجزائه، ومن الناحية الواقعية بعدم إمكان السيطرة الفعلية على الفضاء الجوي في ذلك الوقت ومتأثرين كذلك بالوضع في أعالي البحار حيث الحرية المطلقة هي القاعدة العامة خاصة والقياس واجب في نظرهم بالأولى لأن أي حدود في الفضاء الجوي هي حدود مصطنعة لا تتفق وطبيعة الأشياء.

ولقد تأثر بهذه النظرية فقهاء آخرون فأروا أن مقتضيات النشاط في الفضاء الجوي وعدم القدرة على السيطرة الفعلية والقياس على الوضع في أعالي البحار كل ذلك يؤدي إلى جعل الأصل هو مبدأ حرية الفضاء الجوي، إلا أن هذه الحرية ليست مطلقة بل ترد عليها القيود التي تختلف باختلاف نظرة كل فقيه.⁽¹⁾

وكان من أبرز من تبني هذا الرأي الآخذ بالحرية المقيدة للفضاء الجوي الفقيه الفرنسي Fauchille الذي تبين مما كتبه كمقرر اللجنة المختصة ببحث النظام القانوني للطائرة في مجمع القانون الدولي (من سنة 1902 إلى سنة 1911) إيمانه بأن الفضاء الجوي الذي يعلو إقليم كل دولة هو فضاء حر لا يخضع للملكية دولة الإقليم أو لسيادتها وإن كانت ترد عليه قيود من نوعين: قيد مكاني يمنع الطائرات من التحليق على ارتفاع معين حدده بـ 330 مترا باعتبار أن هذا العلو هو ارتفاع أعلى المباني القائمة في فرنسا في ذلك الوقت (برج إيفل)، وقيود موضوعية يقتضيها حق الدولة في المحافظة على نفسها droit de conservation والذي يمكنها من خلاله منع طائرات الدول الأجنبية من التحليق على ارتفاع يقل عن 1500 مترا عن سطح الإقليم وهو الارتفاع الذي لم يكن من الممكن آنذاك لطائرة أن تلتقط منه صورا فوتوغرافية واضحة لدولة الإقليم⁽²⁾، وقد غلب رأي الفقيه فوشي في أعمال مجمع القانون الدولي رغم اعتراض بعض المشاركين عليه.

كذلك أخذت اللجنة القانونية الدولية للطيران بالحرية المقيدة للفضاء الجوي في مؤتمر باريس الأول سنة 1910 حيث كان المشروعان الفرنسي والألماني مؤيدين بالأغلبية تقرير مبدأ الحرية مع وضع بعض القيود عليها وذهب إلى عكس ذلك المشروعان الإنجليزي والروسي، وعلى الرغم من هذا لم تنته المناقشات إلى اتخاذ قرارات محددة، كما ذهب فقهاء أورييون كثر إلى تأكيد اتجاه الحرية المقيدة وإن أورد بعضهم قيودا أكثر على حرية الفضاء الجوي لصالح دولة الإقليم.

ولقد لاقت النظريات النافية للسيادة في الفضاء الجوي انتقادات كثيرة بينت ضعف الأسس التي ترتكز عليها وعدم اتفاقها على أي حال مع ما تصبو إليه الدول، حيث أن الأسس التي بنيت عليها هذه النظرية تشكل

¹ حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2016، ص 24.

² يرى الكاتب الإنجليزي Westlake تغليب حق الدولة في المحافظة على نفسها على حرية الفضاء الجوي جاعلا الأصل هو السيادة في هذا الفضاء وهو موقف يتفق مع اتجاه الحكومة البريطانية آنذاك بعد أن تخوفت من أن تفقد تفوقها البحري عن طريق فتح فضاءها الجوي لطائرات الدول الأجنبية. شحاتة إبراهيم فهمي إبراهيم، سيادة الدولة (أو اختصاصاتها) في الفضاء الجوي، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية كلية الحقوق جامعة عين شمس القاهرة، العدد الثاني، 1965، ص 8.

الاتجاهات الفقهية والقانونية بصدد مبدأ سيادة الدولة في الفضاء الجوي

خطرا يهدد سلامة الدولة التي تأخذ بها لأنه يفقدها كل رقابة على الطائرات التي تعبر إقليمها وبحول دون ممارسة حقها في الدفاع عن نفسها ومصالحها وأن الأخذ بها يجلب الخطر على الدول الصغيرة من الدول القوية.⁽¹⁾ إن فكرة عدم السيطرة الفعلية على الفضاء الجوي يُرد عليه بأن السيادة على الإقليم لا تشتت لزوما السيطرة الفعلية على كل شبر منه بل يكفي فيها إمكان هذه السيطرة وهذا قد تحقق عملا بعد التقدم العلمي في ميدان تقنيات الطيران، وأما القول بأن الفضاء الجوي مفتوح بطبيعته لا يمكن أن ترد عليه الحدود فهو قول خاطئ، لأنه يمكن اعتماد القياس التقني للفضاء الجوي بالوضع في البحر والمحيط حيث أن المياه متصلة ومع ذلك تمتد سيادة الدول إلى أجزاء منه.

أما عن الأخذ بحرية الفضاء الجوي قياسا على حرية البحر العام يلاحظ أولا أن البحر ليس حرا كله بل يعتبر جزء منه تابع لإقليم دولة الساحل (البحر الإقليمي)، كما أن قياس الفضاء الجوي على البحر قياس على الفارق لأن الامتداد الأفقي في البحر غير الامتداد الرأسي في الفضاء الجوي من حيث أن مصالح الدولة تهددها حرية ما يعلوها من فضاء جوي أكثر مما تهددها حرية ما يمتد إلى جانبها أفقيا من مياه.⁽²⁾ وعلى الرغم من الحجج التي قدمتها فقهاء نظرية الحرية المقيدة إلا أن الدول تشبثت جميعا باعتبار الفضاء الجوي خاضعا لسيادة دولة الإقليم وذلك لأسباب تتعلق بالسياسة التشريعية حفاظا على المصالح العسكرية والمالية والصحية لكل دولة، ولا يتصور أن تقبل دولة اعتبار الفضاء الجوي الذي يعلوها حرا تتحارب فوقه طائرات الدول الأخرى وتسبح فيه بغير ضابط الطائرات العامة كانت أو الخاصة وتجري فيه ضروب من النشاط دون إخطار لها أو إذن منها، ولا يقدر في ذلك أن تكون الحرية مقرونة بالاحتفاظ للدولة بما يضمن حقها في المحافظة على نفسها فهذا حق غير محدد وغامض يخل تفسيره بالضيق بمصالح الدولة ويؤدي تفسيره الواسع إلى إلغاء مبدأ الحرية نفسه.⁽³⁾

المطلب الثاني: النظريات المؤكدة لسيادة الدولة في الفضاء الجوي

يرى أصحاب هذه النظرية أن للدولة سيادة مطلقة على ما يعلوها من فضاء جوي لأنه يعتبر جزءا لا ينفصل عن إقليمها الأرضي، وأنه من المستحيل قياس الفضاء الجوي على أعالي البحار حيث تقع هذه المنطقة على مسافة بعيدة عن إقليم الدولة مما يجعلها حرة للملاحة الدولية، أما الفضاء الجوي الذي يعلو إقليم الدولة مباشرة فينتج عن حرية استخدامه تهديد لسلامة وأمن الدولة، وقد كان لخطورة الطيران الحربي إبان الحربين العالميتين أثر في تدعيم هذه النظرية حتى قيل بأن سيادة الدولة على فضاءها الجوي لا نهاية لها حتى الأجرام السماوية أي أنها تشمل الفضاء الجوي والفضاء الخارجي، لهذا دعمت الحروب نظرية السيادة المطلقة للدولة على فضاءها الجوي كأسلوب للدفاع الوطني⁽⁴⁾، وقد تزعم الفقيه الإنجليزي Westlake الفقهاء الذين نادوا بالسيادة في الفضاء الجوي في أعمال جمع القانون الدولي وذهب إلى نفس الرأي كثير من الفقهاء الأوائل أمثال:

¹ بن حمودة ليلي، الاستخدام السلمي للفضاء الخارجي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 2008، ص 38.

² شحاتة إبراهيم فهد إبراهيم، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966، ص 59.

³ شحاتة إبراهيم فهد إبراهيم، سيادة الدولة (أو اختصاصاتها) في الفضاء الجوي، المرجع السابق، ص 242.

⁴ حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 25.

Grunewald و Gittelman الألمانيين و Vischer البلجيكي و Anzilotti الايطالي و Nijeholt الهولندي وغيرهم من الفقهاء.

كما جاءت الكتابات الأولى التي دافعت عن السيادة في الفضاء الجوي بنظريات القانون الخاص المتعلقة بملكية العلو ناقلة إيها إلى القانون الدولي كتبرير لامتداد سيادة الدولة على ما يعلو إقليمها الأرضي من فضاء جوي، ويلاحظ أن مبدأ ملكية العلو المعروف في القانون الروماني قد مر بتطور طويل في التشريعات الداخلية المختلفة وانتهى في كثير منها إلى أن أصبح مبدأ مقيدا بحيث يعطي للمالك الأرض حقا فيما يعلوها بشروط تضمن عدم مساسه بحقوق الغير، وقد أسس الفقه هذه الشروط أحيانا على نظرية التعسف في استعمال الحق كما أسسها على وجود ارتفاع مرور أو هبوط لصالح الطائرات مراعاة لتيسير الملاحة الجوية⁽¹⁾، وذهب الاتجاه الغالب إلى أن الملكية مقيدة بالحد المفيد في التمتع بها بحيث لا يملك مالك الأرض ما يعلوها إلى ما لا نهاية وإنما يكون له فقط ملكية العقار وما فوقه إلى الحد المفيد.

وقد قيل في نقد هذه النظرية أنه ليس مقبولا أن يأخذ بالقانون التقليدي (القديم) في تقرير حقوق ملكية أو استيلاء فليس هناك شيء ملموس أو مؤكد ولا يمكن - ولو نظريا - تحديد مناطق للسيادة أو الملكية ففي هذا إغفال لحقيقة دوران الأرض حول نفسها ودورانها حول الشمس، لذلك قيل بأن السيادة المطلقة للدولة على فضاءها الجوي مستحيلة فلا توجد نقطة في الفضاء الجوي للدولة ثابتة بفعل دوران الأرض⁽²⁾ حيث أن الالتجاء إلى مبدأ ملكية العلو فيه خلط بين الملكية والسيادة، لهذا تخلى عن هذا الطرح أنصار السيادة في الفضاء الجوي وتبنوا نفس معيار السيادة في الإقليم الأرضي لأن إمكانية السيطرة الفعلية على الإقليم سيطرة لا يناع الدولة فيها أحد بحيث يجعلها هي السلطة العليا فيه.⁽³⁾

كما كان على الفقهاء أن يبينوا بأن المقصود هو إمكان السيطرة وليست السيطرة نفسها وأن عدم القدرة عمليا على الإمساك بكل طائرة تحدث ضررا في الفضاء الجوي لدولة ما لا ينقص من إمكان هذه السيطرة إذ أن إفلات محدث الضرر في الإقليم الأرضي أمر متكرر الوقوع كذلك، بل ذهب الفقه الألماني إلى ربط الفضاء الجوي بالأرض والماء بحيث تعتبر هذه العناصر الثلاثة متلازمة في فكرة الإقليم تخضع جميعا لنفس الحكم فلا يتصور الإقليم بدونها.⁽⁴⁾

إن ما يلاحظ واقعا أن السيادة في الفضاء الجوي تبررها قبل كل هذا اعتبارات السياسة التشريعية التي تجعل مصلحة دولة الإقليم مرتبطا بمد سيطرتها على فضاءها الجوي الذي يعلو أراضيها، غير أن مصلحة الجماعة الدولية في تسيير الملاحة في الفضاء الجوي أدت من ناحية أخرى إلى أن تخضع هذه السيادة للقيود بحيث

¹ يمكن الرجوع للنظريات المختلفة في هذه المسألة وفي موقف التشريع المقارن منها لأطروحة الدكتوراه لخميس خيضر تحت عنوان: الملاحة الجوية والملكية الخاصة، جامعة باريس، 1964.

² حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 25.

³ شحاتة إبراهيم فهي إبراهيم، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، المرجع السابق، ص 61.

⁴ شحاتة إبراهيم فهي إبراهيم، سيادة الدولة (أو اختصاصاتها) في الفضاء الجوي، المرجع السابق، ص 244.

الاتجاهات الفقهية والقانونية بصدد مبدأ سيادة الدولة في الفضاء الجوي

يتوجب أن يكون هناك حل توفيقى يكون لكل دولة فيه سيادة على فضاءها الجوي ويكون لطائرات الدول الأخرى مع ذلك حق المرور البريء في هذا المجال على نحو لا يخل بمصالح دولة الإقليم.

ومن مقتضى هذا الحل أن تقتصر ممارسة المرور البريء في نظر الفقهاء الذين نادوا به على زمن السلم وأن تعطى الطائرات التي تمارسه مجرد حق العبور أو الهبوط لأسباب غير تجارية، ويذكرنا هذا التقييد بالوضع في البحر الإقليمي حيث يكون لدولة الساحل سيادة لا تتمكها مع ذلك من منع المرور البريء لسفن الدول الأجنبية إلا لأحوال استثنائية، وإذا كان هذا التقييد قد اقترح احتراماً لمصالح الجماعة الدولية وغلقاً لباب التعسف في استعمال الحق من جانب الدولة صاحبة السيادة فلا شك أن تقييد ممارسة السيادة في الفضاء الجوي - شأنه شأن القيود الكثيرة الواردة على مبدأ السيادة عموماً - يتعارض نظرياً مع مفهوم السيادة نفسها ويقربها إلى معنى الاختصاص.⁽¹⁾

المطلب الثالث: نظريات المناطق بشأن مبدأ السيادة في الفضاء الجوي

هناك عدة نظريات في الشأن، حيث نادي أصحاب أحد هذه النظريات بالحل الوسط التوفيقى والذي من شأنه إرضاء الجميع والتوفيق بين المصالح المتباينة، فعندما شعر أنصار هذه النظرية بشدة تطرف إطلاق السيادة إطلاقاً تاماً وكاملاً اتجه البعض إلى محاولة التخفيف من هذا الإطلاق تسهيلاً للملاحة الجوية ومساهمة في ازدهارها ونموها، فقرروا حق الدولة في السيادة على ما يعلو إقليمها من فضاء جوي ولكن بشرط ربط هذا الحق بحق مرور المركبات الهوائية المختلفة عبره مروراً بريئاً فحسب على أن يقتصر ذلك على وقت السلم حيث تبنى هذا الاتجاه عدد كبير من الفقهاء وكذا بعض اللجان القانونية.⁽²⁾

إن الفضاء الجوي في مفهوم أصحاب هذه النظرية ينقسم إلى أكثر من منطقة بحيث تخضع أحد المناطق للسيادة ويظل ما عداها حراً حرية كاملة أو مقيدة⁽³⁾ وذلك بسبب تأثير هذه النظرية بالوضع في البحار حيث لدولة الساحل حقوق سيادة على الجزء الملاصق لنشاطها من البحر، بل لقد بلغ هذا التأثير عند البعض أن جعل تحديد الفضاء الجوي الذي تتمتع الدولة فوقه بالسيادة خاضعاً لنفس المعيار التقليدي القديم لتحديد البحر الإقليمي أي بأقصى ما تصل إليه طلاقات المدافع من الأرض.⁽⁴⁾

كذلك توجد نظريات تقسم الفضاء الجوي إلى منطقتين: الأولى وهي اللصيقة بالأرض ويمكن شغلها بالمباني (وقد حددها الفقه الفرنسي القديم الآخذ بهذا التقسيم بـ 330 متراً) وهذه تخضع لسيادة دولة الإقليم، والمنطقة الثانية وهي ما يعلو ذلك المجال ولا تكون لدولة فيها سيادة، غير أن نظرية المناطق الأكثر شيوعاً هي التي تقسم الفضاء الجوي إلى ثلاثة مناطق: منطقة سفلى تلحق بالإقليم البري من حيث أنها تخضع خضوعاً كاملاً

¹ الهاشمي السيد عيسى السيد أحمد، القانون الدولي للطيران والفضاء: مراحل التطوير التاريخية والقضايا المعاصرة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009، ص 29.

² بن حمودة ليلي، المرجع السابق، ص 40.

³ أيد هذه النظرية فقهاء أمثال Bluntchli و Holtzendorff في النصف الثاني من القرن التاسع عشر وكذا Rolland و Mérignac من فقهاء بداية القرن العشرين.

⁴ شعاعة إبراهيم فهد إبراهيم، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، المرجع السابق، ص 63.

سيادة دولة الإقليم، ومنطقة وسطى مجاورة يكون للدولة فيها بعض مظاهر السيادة للتأكد من عدم استعمال الطائرات للأضرار بمصالحها دون أن يكون لها منع المرور البريء في هذه المنطقة ومنطقة عليا فوق ذلك تكون الملاحة فيها حرة لجميع الدول شأنها في ذلك شأن أعالي البحار.⁽¹⁾

وعلى الرغم من هذا لم يكن لنظريات المناطق هذه في الواقع أي صدى حيث أنها لم تتعد في أي وقت حدود الكتابات الفقهية فلم تأخذ بها أي دولة، كما أنها من الناحية النظرية الصرفة تورد تحديدا تحكما بالضرورة وهي على أي حال لا تحقق ما ترمي إليه الدول من حماية كاملة لمصالحها ولعل هذا هو ما أبقاها خيال قانوني وليس غير ذلك.⁽²⁾

المبحث الثاني: اتجاه الدول بصدد مبدأ السيادة في الفضاء الجوي في إطار الاتفاقيات الدولية المنظمة للملاحة الجوية

إن لدخول الإنسان عالم الطيران عام 1783 أثر مباشر على استخدام الفضاء الجوي كجمال جديد للنشاط الإنساني وخاصة في أعمال النقل بصورة مختلفة، كما أن تطور فن الطيران بعد ذلك أدى برجال الفكر القانوني إلى بحث الوضع القانوني لهذا الفضاء واهتمام الدول به نظرا لطبيعة هذا الموضوع الذي قد يشكل تهديدا لكيان وسيادة وأمن الدول خاصة وأن الطيران في مراحله الأولى لم يكن يخضع لأي تنظيم، مما سمح لمناطيد الدول وطائراتها بالانطلاق في رحلاتها الجوية والانتقال من دولة إلى أخرى دون ضرورة الحصول على ترخيص بذلك، ولكن مع كثرة هذه التنقلات قامت حكومات الدول بالاحتجاج على اختراق الطائرات الأجنبية لفضائها الجوي بعد ذلك، لهذا حاولت الدول تنظيم الطيران من خلال مؤتمرات دولية كان أهمها انعقاد المؤتمر الدولي للملاحة الجوية بباريس سنة 1910⁽³⁾ بدعوة من الحكومة الفرنسية لمحاولة وضع حد لحالة عدم الاستقرار التي كانت تشوب العلاقات الدولية حول الفضاء الجوي⁽⁴⁾، وحيث لم تجسد أي من النظريات الفقهية في مسألة السيادة في الفضاء الجوي سنعالج في هذا المبحث ما جرى عليه العمل بين الدول قبل الحربين العالميتين وما بعدها وما نصت عليه الدول من أحكام في اتفاقيات تنظيم الملاحة الجوية الدولية بدايةً باتفاقية باريس لسنة 1919 إلى غاية اتفاقية شيكاغو للطيران المدني لسنة 1944.

المطلب الأول: اتجاه الدول فيما يخص مبدأ السيادة في الفضاء الجوي قبل اتفاقية شيكاغو

يمكن تقسيم هذه الفترة إلى 3 أقسام وهي: فترة ما قبل الحرب العالمية الأولى وأثناءها والتي كانت فيها العديد من المؤتمرات الدولية لتنظيم الملاحة الجوية، وفترة بين الحربين العالميتين والتي أبرمت فيها اتفاقية باريس واتفاقية مدريد واتفاقية هافانا في شأن تنظيم الملاحة الجوية الدولية، وفترة أثناء الحرب العالمية الثانية وما بعدها والتي تم فيها التحضير والتوقيع على اتفاقية شيكاغو للطيران المدني.

¹ حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 27.

² الهاشمي السيد عيسى السيد أحمد، المرجع السابق، ص 31.

³ Milder Michael, International Air Law and ICAO, First Edition, eleven International Publishing, USA, 2008, PP 8-9.

⁴ بن حمودة ليلي، المرجع السابق، ص 41.

الاتجاهات الفقهية والقانونية بصدد مبدأ سيادة الدولة في الفضاء الجوي

أولاً: اتجاه الدول فيما يخص مبدأ السيادة في الفضاء الجوي قبل الحرب العالمية الأولى وأثناءها

إن مبدأ السيادة في الفضاء الجوي تقرر صراحة و ضمناً في كل القوانين الوطنية للدول الأوربية بل إن تشريعات الطيران المبكرة التي صدرت قبل الحرب العالمية الأولى لم تكن إلا محاولات من الدول التي أصدرتها لتنظيم مظاهر سيادتها في الفضاء الجوي، حيث شهدت السنوات الأولى للقرن العشرين عدة حوادث اخترقت فيها بعض البالونات والطائرات التابعة لدول أوربية سماء دول أوربية أخرى أعقبها احتجاج من جانب الدولة التي اخترق فضاءها الجوي، ومن أمثلة ذلك احتجاز فرنسا بعض البالونات العسكرية الألمانية التي دخلت فضاءها الجوي بدون إذن مسبق في سنتي 1908 و 1909⁽¹⁾، وإطلاق روسيا النيران على بالون ألماني اخترق حدودها، وفرض بريطانيا غرامات مالية على قائد طائرة فرنسية دخل إقليمها بدون إذن مسبق، بل لقد وصلت ممارسة السيادة في الفضاء الجوي قبل الحرب العالمية الأولى إلى الحد الذي أصدرت فيه روسيا القيصرية قراراً من مجلس وزرائها سنة 1912 بمنع دخول الطائرات الأجنبية فضاءها الجوي ما عدا طائرات الرياضة.⁽²⁾

كما يمثل تمسك الدول بسيادتها على فضاءها الجوي بعد اندلاع الحرب العالمية الأولى في تطبيقات كثيرة أهمها: ما ورد في إعلانات الحياد التي صدرت عن عدة دول أوربية منعت فيها صراحة طيران الطائرات الأجنبية المتحاربة فوق فضاءها الجوي باعتبار أن مثل هذا الطيران يعتبر خرقاً لحيادها، على الرغم من أنها ثارت بشأن هذه الإعلانات صعوبات كثيرة في العمل خاصة بالنسبة لهولندا وسويسرا نظراً لموقعها الجغرافي في وسط الدول المتحاربة، حيث أطلقت هولندا النيران على طائرات ألمانية اخترقت فضاءها الجوي دون إذن ورفضت ادعاء ألمانيا أن الطائرات المتحاربة تأخذ حكم سفينة الحرب ويكون لها حق الالتجاء إلى الأرض المحايدة لفترة وجيزة⁽³⁾، ويلاحظ أن ما جرى عليه العمل أثناء الحرب العالمية الأولى ذهب إلى استقرار مبدأ السيادة في الفضاء الجوي حتى اعتبره بعض الفقهاء بعد انتهاء الحرب من المبادئ العرفية المستقرة تبنته الدول وارتضاه الرأي العام الدولي.⁽⁴⁾

ثانياً: اتجاه الدول بصدد مبدأ السيادة في الفضاء الجوي في فترة ما بين الحربين العالميتين

جاءت اتفاقية باريس الأولى للملاحة الجوية لسنة 1919⁽⁵⁾ كأول تعبير جماعي عن النظام القانوني الدولي لتنظيم استخدام الفضاء الجوي للدولة حيث نصت المادة 01 من الاتفاقية في وضوح على أن "تقرر الأطراف المتعاقدة أن لكل منها سيادة كاملة ومطلقة فوق الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها"⁽⁶⁾، وعلى الرغم من من تقرير مبدأ السيادة في اتفاقية باريس إلا أنه لم تمر دون تأثر هذه الاتفاقية بمصلحة الجماعة الدولية في تسيير

¹ Lissitzyn Oliver, Treatment of Aerial Intruders in Recent Practice and International Law, American Journal of International Law, Cambridge University Press, City of Cambridge, Volume 47, January 1953, PP 559-561.

² Ibid, P 559.

³ الهاشمي السيد عيسى السيد أحمد، المرجع السابق، ص 33.

⁴ بن حمودة ليلى، المرجع السابق، ص 41.

⁵ See more details: Milder Michael, op cit, PP 10-11.

⁶ المادة 01 من اتفاقية باريس في شأن تنظيم الملاحة الجوية الدولية الموقعة بباريس بتاريخ 13 أكتوبر 1919. أنظر أيضاً:

Rebecca M.M. Wallace, International Law, Fourth Edition, Thomson Sweet et Maxwell, London, 2002, P 101.

الملاحة الجوية بين الدول، فنصت الاتفاقية في المادة 02 على أن "تعهد الدول المتعاقدة بأن تمتنع في وقت السلم حرية المرور البريء للطائرات التابعة للدول المتعاقدة الأخرى بشرط مراعاة الشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية"⁽¹⁾، بذلك يكون المبدأ الذي تقرر سنة 1919 هو سيادة الدولة على فضاءها الجوي سيادة مقيدة بحق المرور البريء للطائرات الأجنبية التابعة للدول الأطراف في معاهدة باريس بشروط معينة تظهر فيها من جديد فكرة مباشرة الدولة للسيادة في الفضاء الجوي.⁽²⁾

كما نصت الاتفاقية على مبدأ آخر يدعم فكرة السيادة ويحميها هو النص على إنشاء هيئة دولية وهي اللجنة الدولية للملاحة الجوية بهدف الإشراف على شؤون الطيران المدني وذلك طبقاً لنص المادة 34 من الاتفاقية، وهذه الهيئة وضعت تحت إشراف عصبة الأمم وكانت تتمتع باختصاصات إدارية وتشريعية وقضائية⁽³⁾ كل هذا من أجل دعم الثقة وتحقيق المصالح المتبادلة بين الدول على أساس مؤسسي.

وتأكد مبدأ السيادة من جديد بالنص عليه في المادة 04 من اتفاقية مدريد سنة 1926 التي عقدها إسبانيا مع عدد من دول أمريكا اللاتينية والتي لم يكتب لها في العمل نجاح يذكر⁽⁴⁾، كما أخذت بهذا المبدأ وبكثير من نتائجها في المادة 01 من اتفاقية هافانا لسنة 1928 المبرمة بين الولايات المتحدة الأمريكية وعشرين من دول أمريكا اللاتينية، وقد أعطت الاتفاقية الأخيرة لطائرات الدول الأطراف المنتمة لخطوط جوية منتظمة بناءً على المادة 04 الحق في المرور من خلال فضاءها الجوي دون حاجة إلى ترخيص خاص.⁽⁵⁾

كما أوردت اتفاقية البريد العالمية الموقعة في 28 جوان 1929 في المادة 25 منها قيوداً على سيادة الدول الأطراف بتمثل في ارتضاءها حرية نقل البريد عن طريق الفضاء الجوي⁽⁶⁾، وبالتالي تكون فترة ما بين الحربين العالميتين فترة تأكيد لمبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي سيادة لا يقيدتها إلا ما ترتضيه من حريات لطائرات الدول الأجنبية تيسيراً منها للملاحة الجوية بين الدول مع مراعاة أن ارتضاء هذه الحريات قد تم أحياناً في اتفاقيات جماعية كما تم أحياناً أخرى عن طريق المعاهدات الثنائية.⁽⁷⁾

ثالثاً: اتجاه الدول بصدد مبدأ السيادة في الفضاء الجوي أثناء الحرب العالمية الثانية وبعدها

بعد اندلاع الحرب العالمية الثانية ظهرت مجدداً فرصة تأكيد سيادة الدول على فضاءها الجوي خاصة عن طريق غلق الدول المحايدة لهذا الفضاء في وجه طائرات الدول المتحاربة وهو ما فعلته الدول المحايدة في أوروبا،

¹ خطاب مدوح فرجاني، النظام القانوني للاستشعار عن بعد من الفضاء الخارجي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص 241.

² شعاعة إبراهيم فهدى إبراهيم، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، المرجع السابق، ص 66.

³ فرضت الاتفاقية على أن تحمل كل طائرة تعمل في حقل الملاحة الجوية الدولية علم جنسيتها حتى لا ينظر إليها على أنها طائرة قرصنة وكذلك لتحديد المسؤوليات عند الاقتضاء ومنح إمكانية طلب الحماية للطائرة عند الحاجة من الدولة التي تعمل باسمها. بن حمودة ليلى، المرجع السابق، ص 43.

⁴ المادة 04 من الاتفاقية الأيرو-الأمريكية للملاحة الجوية الموقعة في مدريد بتاريخ 01 نوفمبر 1926.

⁵ المواد 1 و 4 من اتفاقية بان أمريكان للطيران التجاري الموقعة في هافانا بتاريخ 20 جانفي 1928.

⁶ المادة 25 من اتفاقية البريد العالمية الموقعة في لندن بتاريخ 28 جوان 1929.

⁷ الهاشمي السيد عيسى السيد أحمد، المرجع السابق، ص 36. أنظر أيضاً:

الاتجاهات الفقهية والقانونية بصدد مبدأ سيادة الدولة في الفضاء الجوي

وكذلك ما نص عليه إعلان حياذ دول أمريكا اللاتينية الصادر في 14 أكتوبر 1939، وقد حاولت ألمانيا التمسك بادعاء جديد ادعت فيه حرية الفضاء الجوي فيما يعلو ثلاثة أميال من سطح الأرض غير أن هذا الادعاء رفض بشدة من جانب هولندا التي تمسكت بحقتها في إسقاط الطائرات الألمانية التي تحلق فوق أراضيها بدون إذنها، وكذلك وجدت أثناء الحرب أمثلة كثيرة لمحاولات منع أو إسقاط طائرات حربية لاخرتها الفضاء الجوي لدول محايدة بصرف النظر عن العلو الذي كانت تطير فيه.⁽¹⁾

وعند بلوغ الحرب نهايتها قامت الولايات المتحدة والتي أدت ظروف الحرب إلى احتكارها عندئذ إنتاج الطائرات في العالم وأصبح لها بسبب مكانة وضعها الاقتصادي مصلحة مباشرة في تنظيم تسيير الملاحة الجوية حيث دعت لمؤتمر في شيكاغو حضرته 51 دولة وظهرت فيه ثلاثة اتجاهات متميزة وهي:

1- اتجاه الولايات المتحدة الأمريكية: أيدت هذا الاتجاه عدة دول وبالأخص السويد وهولندا والذي جاء يتلخص في النقاط الآتية:⁽²⁾

- الاعتراف من حيث المبدأ بأن لكل دولة سيادة على فضاءها الجوي الذي يعلوها؛
 - الإصرار مع ذلك أن للدول حق طبيعي في الاتصال مع بعضها البعض وللتجارة أيضا؛
 - ضرورة قياس الاتصال عن طريق الفضاء الجوي بالاتصال عن طريق البحر نظرا للتشابه؛
 - تسيير الملاحة الجوية بين الدول تحقيقا لصالح المجموعة الدولية؛
 - قصر التمتع بحرية الفضاء الجوي على الدول الصديقة وفقا لمبدأ المعاملة بالمثل.
- لهذا تمسكت الولايات المتحدة بموقف المدافع عن الحرية في الفضاء الجوي وطالبت في المؤتمر بأن يتم النص في الاتفاقية التي سوف يتم صياغتها بوضع أكبر قدر من الحرية للطائرات التابعة لكل دولة في الفضاء الجوي للدول الأخرى الأطراف في الاتفاقية.

2- اتجاه المملكة المتحدة: والذي لقي تأييدا كبير من طرف الدول حيث نادي بشعار النظام في الفضاء الجوي عن طريق تمكين الدولة من مباشرة مظاهر سيادتها على فضاءها الجوي الذي يعلوها أو بالأقل إخضاع هذه المسألة للتنظيم الدولي وذلك لاعتبارين:

- من الآمال المشروعة لكل دولة أن تحتفظ لنفسها بجزء عادل من الملاحة الجوية المتعلقة بإقليمها وهي لا تستطيع دائما أن تفعل ذلك في العمل إذا كانت المسألة متروكة لاعتبارات المنافسة الحرة بين مؤسسات الطيران؛

- لاعتبارات الأمن الخاصة بكل دولة تقتضي- أن تكون الدولة على بينة من أمر شؤون الطيران في فضاءها الجوي وهو ما لن يتيسر إذا أخذ بالحرية التي تنادي بها الولايات المتحدة الأمريكية.⁽³⁾

¹ شحاتة إبراهيم فهد إبراهيم، سيادة الدولة (أو اختصاصاتها) في الفضاء الجوي، المرجع السابق، ص 250.

² الهاشمي السيد عيسى السيد أحمد، المرجع السابق، ص 38.

³ أهدور خالد، التجسس الدولي في النظام القانوني للهواء والفضاء الخارجي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة قسنطينة 01، 2021، ص

مع هذا رأَت المملكة المتحدة بأن يظل لدولة الإقليم القول الفصل في تحديد ما يخصها من خدمات النقل الجوي وكذلك في تعريف الرسوم ومختلف المسائل الأخرى.

3- الاتجاه الثالث: نادي بهذا الاتجاه ثلاثة دول وهي: كندا ونيوزيلندا وأستراليا التي طالبت بإخضاع الطيران المدني لإشراف منظمة دولية على نمط الهيئة الأمريكية للطيران المدني بحيث تباشر باسم الدول الأطراف جميعها معظم الاختصاصات التي تباشرها الآن كل دولة على حدة بناء على ما تدعيه لنفسها من سيادة على الفضاء الجوي.

ما يلاحظ على ما سبق ذكره أن هذا الاختلاف هو مجرد مظهر لتضارب المصالح الاقتصادية للدول المشتركة في المؤتمر ومحاولة تغليب كل موقف على الآخر، إلا أن أشغال المؤتمر أسفرت عن صدور الاتفاقية الرئيسية على وجه مشابه لما كان عليه الأمر في اتفاقية باريس لسنة 1919، كما وضعت إلى جانبها اتفاقتان مكملتان تتصان على مزيد من القيود على سيادة الدولة في الفضاء الجوي وتحقيقا بالتالي إلى ما رمت إليه الولايات المتحدة من تضمينه في الاتفاقيات الرئيسية.⁽¹⁾

المطلب الثاني: اتجاه الدول بصدد مبدأ السيادة في الفضاء الجوي في ظل أحكام اتفاقية شيكاغو

نصت اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 في المادة 01⁽²⁾ على مبدأ السيادة في الفضاء الجوي وذكرت أنه: " لكل دولة"⁽³⁾ وليس فقط لأطراف الاتفاقية، وكأنها بهذا تقنن عرفا استقر في العمل فهي بالتالي نص مقرر يعتبر "الدليل" على مبدأ السيادة أكثر منه "المصدر" لوجوده بين الأطراف، وتسري الكلمة حتى بالنسبة للدول غير الأطراف في الاتفاقية باعتبار أن مبدأ السيادة هو الآن قاعدة عرفية على أي حال.⁽⁴⁾

لقد أكدت هذه الاتفاقية على أن الفضاء الجوي عنصر تابع لإقليم الدولة وخاضع لسيادتها المطلقة وبذلك تكون هذه الاتفاقية قد اقتبست حرفيا النص المقابل لها من المادة 01 من اتفاقية باريس، وإن كان هذا النص الأخير قد جاء قاصرا في صياغته⁽⁵⁾ عندما خص الاعتراف بالسيادة الكاملة للفضاء الجوي على الدول المتعاقدة وهو ما نأى عنه نص اتفاقية شيكاغو.⁽⁶⁾

وعلى الرغم من ذلك فإن السيادة في اتفاقية شيكاغو ليست سيادة مطلقة بل هي قاصرة شأنها في ذلك شأن السيادة المنصوص عليها في اتفاقية باريس بل إن القيود الواردة في اتفاقية شيكاغو أوسع مدى، وتتمثل أهم هذه

¹ شحاتة إبراهيم فهد إبراهيم، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، المرجع السابق، ص 70.

² Haanappel P.C. Peter, The Low and Policy of Air Space and outer space: A Comparative Approach, Kluwer law International, Netherlands, 2003, PP 17-18.

³ ظهرت المحافظة على مصالح الدول في مقابل حرية الفضاء الجوي في آراء العديد من الفقهاء حيث أوضح الفقيه "فوشي" أن مبدأ حرية الفضاء الجوي لا يتعارض مطلقا مع ما للدولة من حق في المحافظة على مصالحها المشروعة، وأن تطبيق مبدأ الحرية يجب أن يقترن بالمحافظة على أمن وسلامة المواطنين وأموال الدولة والأشخاص المقيمين على إقليمها البري والمائي. خطاب ممدوح فرجاني، المرجع السابق، ص 241.

⁴ البنداري مصطفى سيد أحمد، الموجز في القانون الجوي، مكتبة حقوق المنصورة، القاهرة، 1995، ص 122.

⁵ Cheng Chia- Jui, Studies in international Air: selected works of Bin Cheng, BRILL NIJHOFF, Boston, 2018, PP 1-2.

⁶ بن حمودة ليلى، المرجع السابق، ص 41.

الاتجاهات الفقهية والقانونية بصدد مبدأ سيادة الدولة في الفضاء الجوي

القيود في نص المادة 05 الذي يعطي الطائرات التابعة لكل دولة طرف في الاتفاقية والتي لا تدخل في خط جوي منتظم ما هو أكثر من مجرد حق المرور البريء الذي نصت عليه اتفاقية باريس.⁽¹⁾

ولقد نصت هذه المادة - والتي تعرف بمادة الحريات الخمس -⁽²⁾ على أن يكون للطائرات الأجنبية التي تتبع خطا جويا منتظما الحق في دخول الفضاء الجوي لدولة طرف وفي التحليق فوقه وفي الهبوط فيه لأسباب غير تجارية، بل وفوق ذلك - هذا هو التوسع المستحدث - لها الحق في أخذ أو إنزال ركاب وبرد وبضائع بمقابل أو بغير مقابل في إقليم الدولة الطرف، على أن يتم كل هذا تحت شروط وضعتها الاتفاقية واحتفظت بموجبها لدولة الإقليم بكثير من المظاهر الأصلية لمباشرة سيادتها في الفضاء الجوي.⁽³⁾

وإذا كانت هذه الشروط تمثل سلطة دولة الإقليم على جميع الطائرات فإن أهميتها تظهر على نحو أوضح بالنسبة للطائرات التي لا تتبع خطا جويا منتظما، نظرا لأن الخطوط الجوية المنتظمة تحتاج حسب الاتفاقية إلى ترخيص من الدولة وهو قيد ينفي ما عداه ويعطي كل دولة الحق في وضع ما تراه من شروط الترخيص.⁽⁴⁾

أما بخصوص ما جاء حول الطائرات التي تقوم بالنقل الجوي غير المنتظم فهي معفاة من شرط الترخيص بالنسبة لحقوق المرور على الأقل وتخضع مع ذلك للقيود العامة التي تمنح اتفاقية شيكاغو للدول الأطراف الحق في وضعها، وتظهر أهم هذه القيود التي تمثل استمرار مباشرة الدولة لسيادتها في الفضاء الجوي في مظاهر كثيرة عددها الاتفاقية، فالحقوق المنصوص عليها لا تسري على "طائرات الدول" الأطراف⁽⁵⁾ التي لا يجوز لها الطيران الطيران فوق الفضاء الجوي لدولة أخرى بغير ترخيص خاص، وأيضا يحق لدولة الإقليم أن تلزم هبوط الطائرات التي تحلق فوقها طبقا لنص المادة 05 وأن تلزمها لأسباب تتعلق بسلامة الطيران بأن تتبع في المناطق التي يتعسر الطيران فوقها أو غير المزودة بتسهيلات الملاحة الجوية الطرق المعينة أو أن تحصل على ترخيص خاص قبل الطيران فوق هذه المناطق، ولدولة الإقليم أن تضع اللوائح والقيود والشروط التي تقدر لزومها بالنسبة للطائرات التي تستعمل في نقل الركاب أو البريد أو البضائع بمقابل في غير خطوط جوية دولية منتظمة والتي تأخذ أو تنزل هؤلاء في إقليم الدولة.⁽⁶⁾

ومن مظاهر سيادة الدولة أيضا الحق في رفض الإذن لطائرات الدول المتعاقدة الأخرى بأن تأخذ ركابا أو بريدا أو بضائع في أي نقطة داخل إقليمها لنقلهم بمقابل إلى نقطة أخرى داخل نفس الإقليم⁽⁷⁾، وحققها في منع أو تقييد جميع طائرات الدول الأخرى من الطيران فوق مناطق معينة في إقليمها لأسباب تتعلق بضرورات عسكرية أو بالأمن العام بشرط عدم التمييز بين الطائرات التابعة للدولة التي تعمل في خطوط جوية منتظمة والطائرات

¹ شحاتة إبراهيم فهد إبراهيم، سيادة الدولة (أو اختصاصاتها) في الفضاء الجوي، المرجع السابق، ص 253.

² Rebecca M.M. Wallace, op cit, P 102.

³ الهاشمي السيد عيسى السيد أحمد، المرجع السابق، ص 41.

⁴ شحاتة إبراهيم فهد إبراهيم، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، المرجع السابق، ص 72.

⁵ عرفت المادة 03 فقرة (ب) من اتفاقية شيكاغو طائرات الدولة بأنها " الطائرات الحربية وطائرات الجمارك والبريد". اتفاقية شيكاغو في شأن تنظيم الملاحة الجوية الدولية الموقعة في شيكاغو بتاريخ 07 ديسمبر 1944.

⁶ نفس المرجع، المادة 05.

⁷ نفس المرجع، المادة 07.

د/ خالد أعددور

التابعة للدول الأخرى الأطراف في الاتفاقية التي تعمل في خطوط ماثلة⁽¹⁾، وكذلك حقها في أن تقيد أو تمنع مؤقتا الطيران في فضاءها الجوي كله أو جزء منه بسبب ظروف استثنائية أو أثناء أزمة أو لأسباب تتعلق بالأمن العام بشرط عدم التمييز في المعاملة.⁽²⁾

كما يظهر أخيرا أن اتفاقية شيكاغو مع إيرادها في مادتها الخامسة قيدها على سيادة الدولة على فضاءها الجوي⁽³⁾ عددت الكثير من مظاهر اختصاص الدولة في هذا المجال تاركة المسائل تنظمها كل الدول بمطلق إرادتها⁽⁴⁾ ما لم ترد عليها قيود في الاتفاقية نفسها وما لم تصدر منظمة الطيران المدني الدولية نماذج قياسية في الموضوع تلتزم بها الدول المتعاقدة إلا إذا أعلنت المنظمة عدم قدرتها على ذلك.⁽⁵⁾

كما تناولت الاتفاقية قضية جديدة كانت غائبة عن الاتفاقيات السابقة وهي مسألة الطائرات بدون طيار، حيث نصت المادة 08 من الاتفاقية على أنه لا يجوز للطائرات بدون طيار أن تحلق في الفضاء الجوي لدولة ما دون ترخيص مسبق صادر من تلك الدولة يبين فيه شروط الترخيص المعمول به لديها، كما فرضت أيضا على الدول التعهد بأن تتخذ كل ما يلزم من تدابير رقابة على الطائرات بدون طيار في المناطق المخصصة للطائرات المدنية يكون من شأنها تفادي الخطر وسلامة الطيران المدني.

يفهم من إيراد الاتفاقية لمسألة الطائرات بدون طيار هو حرصها على حماية مبدأ سيادة الدولة في الفضاء الجوي خاصة مع تطور صناعة مثل هذه الطائرات التي تشكل خطرا مباشرا على مبدأ السيادة وتشكل تحدي جديد لم تختبره الدول من قبل خاصة وأن استخدام هذه الطائرات يعفي الدول من المسؤولية نظرا لصعوبة معرفة جنسية الطائرة وذلك لغياب قائدها وكذا مكان تسجيل الطائرة أو جنسيتها.⁽⁶⁾

الخاتمة:

نستخلص مما سبق ذكره أن الاتجاهات الفقهية والقانونية وضعت مبدأ سيادة الدولة في الفضاء الجوي كعنصر أساسي من عناصر حدود وإقليم الدولة وجعلت منه في البداية قاعدة عرفية دافعت عنها الدول منذ بداية عصر الطيران، حيث ظهر ذلك في ما جرى عليه العمل بين الدول على الصعيد الدولي وأقره الفقهاء القانونيون عامة، لكن ما يلاحظ أن مقتضيات وأهداف التجارة والاتصال المكثف والمستمر بين الدول

¹ نفس المرجع، المادة 09 فقرة (أ).

² نفس المرجع، المادة 09 فقرة (ب). أنظر أيضا: السيد عيسى السيد أحمد الهاشمي، المرجع السابق، ص 43.

³ بعد ولوج الإنسان عالم الفضاء الخارجي بإطلاق الاتحاد السوفيتي (السابق) للقمر الصناعي "سبوتنيك" إلى الفضاء عام 1957 وبداية عصر-الفضاء الخارجي ظهرت إشكالية جديدة وهي حدود امتداد سيادة الدولة في الفضاء الجوي لأن الفضاء الخارجي لا يخضع لسيادة أي دولة، ويرى Mocdongal أن اتفاقيتي باريس لسنة 1919 وشيكاغو لسنة 1944 قد تم إعدادهما لتنظيم الطيران المدني وليس الطيران في الفضاء الخارجي، كما يشير الفقيه Chamout إلى أن صانعي هذه المعاهدات الدولية بإقرارهم لتاعدة السيادة الوطنية لم يستهدفوا المركبات الفضائية وإنما فقط الطائرات، وفي نفس المعنى يرى Cooper أن اتفاقية شيكاغو لا تتعلق بالفضاء الخارجي ولكن بأجزاء الفضاء التي يوجد بها الطبقات الغازية بالكثافة الكافية لحمل الطائرات والمناطيد. زناقي عصام محمد أحمد، المرجع السابق، ص 50.

⁴ المادة 37 من اتفاقية شيكاغو لسنة 1944، المرجع السابق.

⁵ نفس المرجع، المادة 38. أنظر أيضا: شحاتة إبراهيم فهد إبراهيم، سيادة الدولة (أو اختصاصاتها) في الفضاء الجوي، المرجع السابق، ص 256.

⁶ أعددور خالد، المرجع السابق، ص 163.

الاتجاهات الفقهية والقانونية بصدد مبدأ سيادة الدولة في الفضاء الجوي

قد خفف من حدة مبدأ السيادة وأصبح الترخيص الرسمي من طرف الدولة صاحبة الفضاء الجوي غير ضروري إلا في حالة تفعيل وإقامة خدمات جوية منتظمة ودائمة.

ويظهر كذلك أن القواعد القانونية الدولية لتنظيم الملاحة الجوية قد سارت جنباً إلى جنب مع التطور التقني والعلمي المتعلق بوسائل الطيران حيث لم تتغير نظرة الدول ولا فقهاء القانون إلى العرف الدولي المتعلق بمبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي بأنه مبدأ دائم ومستمر سواء زمن السلم أو الحرب إلا في الحالات التي نص عليها القانون بجواز التخفيف من حدة هذا المبدأ.

وأخيراً وبعد هذا العرض الموجز توصلنا إلى بعض النتائج وهي:

- من بين الدوافع الأساسية لتنظيم الملاحة الجوية الدولية هو دافع التفوق في الحرب وهذا ما أدى إلى خسائر كبيرة جراء استخدام الفضاء الجوي منذ البداية؛

- على الرغم من إبرام العديد من الاتفاقيات لتنظيم الملاحة الجوية قبل عقد اتفاقية شيكاغو إلا أنه لم يكن لها أي أثر في الواقع، ما أدى إلى فرض الأحكام التي تبنتها الولايات المتحدة الأمريكية والدول الغربية؛
- غياب الإتحاد السوفيتي (السابق) في صياغة بنود اتفاقية شيكاغو أثر على التوازنات بين المصالح فيما بين المعسكرين؛

- قلة الدول التي ساهمت في صياغة القواعد القانونية المنظمة للملاحة الجوية الدولية أدى إلى غياب التوازن في تحقيق المصالح بين الدول في الفضاء الجوي؛

- لا تكفي القواعد القانونية المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو للحفاظ على مبدأ السيادة في الفضاء الجوي نظراً لظهور تقنيات طيران جديدة؛

- إن الدول في تنظيمها للملاحة الجوية الدولية لم تفرق من حيث فرض مبدأ السيادة في الفضاء الجوي بين فترة السلم أو فترة الحرب وهذا ما يجعل من مبدأ السيادة في الفضاء الجوي أكثر ضعفاً في فترة الحرب.
كما يمكن في الأخير إعطاء بعض الاقتراحات المتواضعة من بينها:

- من أجل الحفاظ على مبدأ السيادة في الفضاء الجوي يمكن صياغة اتفاقية دولية في إطار الأمم المتحدة لتنظيم استخدام الطائرات بدون طيار تكون أحكامها أكثر صرامة في التعامل مع هذه الأجهزة؛

- الدعوى إلى تعديل اتفاقية شيكاغو للطيران المدني لسنة 1944 خاصة فيما يخص مجال التطبيق وذلك بغية مساهمة أكثر قدر ممكن من الدول وخاصة النامية منها في صياغة بنود الاتفاقية؛

- تعديل اتفاقية شيكاغو والنص على أحكام لتنظيم الملاحة الجوية الدولية تخص كل حالة على حدة سواء حالة السلم أو حالة الحرب.

قائمة المراجع:

أ- الكتب

- 1- البنداري مصطفى سيد أحمد، الموجز في القانون الجوي، مكتبة حقوق المنصورة، القاهرة، 1995.
- 2- الهاشمي السيد عيسى السيد أحمد، القانون الدولي للطيران والفضاء: مراحل التطوير التاريخية والقضايا المعاصرة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009.

د/ خالد أعدور

- 3- بن حمودة ليلي، الاستخدام السلمي للفضاء الخارجي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 2008.
- 4- حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2016.
- 5- خطاب ممدوح فرجاني، النظام القانوني للاستشعار عن بعد من الفضاء الخارجي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.
- 6- زناقي عصام محمد أحمد، القانون الدولي للفضاء الخارجي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014.
- 7- سعد فاروق، قانون الفضاء الكوني، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، 1978.
- 8- شحاتة إبراهيم فهيم إبراهيم، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966.

ب- المقالات:

- 1- شحاتة إبراهيم فهيم إبراهيم، سيادة الدولة (أو اختصاصاتها) في الفضاء الجوي، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية كلية الحقوق جامعة عين شمس القاهرة، العدد الثاني، 1965.

ج- الرسائل الجامعية:

- 1- أعدور خالد، التجسس الدولي في النظام القانوني للهواء والفضاء الخارجي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة قسنطينة، 01، 2021.

د- الاتفاقيات الدولية:

- 1- اتفاقية باريس في شأن تنظيم الملاحة الجوية الدولية الموقعة في باريس بتاريخ 13 أكتوبر 1919.
- 2- الاتفاقية الأيرو- الأمريكية للملاحة الجوية الموقعة في مدريد بتاريخ 01 نوفمبر 1926.
- 3- اتفاقية بان أمريكان للطيران التجاري الموقعة في هافانا بتاريخ 20 جانفي 1928.
- 4- اتفاقية البريد العالمية الموقعة في لندن بتاريخ 28 جوان 1929.
- 5- اتفاقية شيكاغو في شأن تنظيم الملاحة الجوية الدولية الموقعة في شيكاغو بتاريخ 07 ديسمبر 1944.

باللغة الأجنبية:

- 1- Cheng Chia- Jui, Studies in international Air: selected works of Bin Cheng, BRILL NIJHOFF, Boston, 2018.
- 2- Haanappel P.C. Peter, The Low and Policy of Air Space and outer space: A Comparative Approach, Kluwer law International, Netherlands, 2003.
- 3- Lissitzyn Oliver, Treatment of Aerial Intruders in Recent Practice and International Law, American Journal of International Law, Cambridge University Press, City of Cambridge, Volume 47, January 1953.
- 4- Milder Michael, International Air Law and ICAO, First Edition, eleven International Publishing, USA, 2008.
- 5- Rebecca M.M. Wallace, International Law, Fourth Edition, Thomson Sweet et Maxwell, London, 2002.