

## ملخص الموضوع الثامن بعنوان تطبيقات العلاقات الدولية في المجال الجوي

### مقدمة:

يعرف الفضاء بتلك المنطقة التي تعلو الأرض وتنقسم إلى مجالين وهما الفضاء الجوي والفضاء الخارجي، غير أنه لا توجد حدود طبيعية بين هذين المجالين لانعدام الحافة العلوية الدقيقة للغلاف الجوي، وبما أن استخدام الفضاء الجوي في الملاحة الجوية الدولية تتعدى حدود إقليم الدولة ولكن يتعدى إلى أقاليم الدول الأخرى، كان هذا الموضوع محل نقاش طويل وعميق بين الدول قبل تقنينه في مسألة تنظيم استخدامه تفاديا للنزاعات التي قد تحدث بينها بشأنه.

من أهم القضايا التي طرحت في هذا المجال ما يتعلق بسيادة الدولة وما يخرج عنه بالنسبة للفضاء الخارجي، وبالتالي يقتضي الأمر رسم معالمه ووضع الحد الفاصل بين المجالين الجوي والخارجي، وهنا تجدر الإشارة لضرورة الإجابة على الأسئلة المتعلقة بتحديد الحد الأقصى للمجال الجوي الذي تمارس فيه الدولة سيادتها، وكذا الأمر بالنسبة للفضاء الخارجي الغير خاضع لسيادة الدول، مع تحديد القانون الواجب التطبيق على كل مجال، والبحث عن الأنشطة التي تمارس في المجالين الجوي والخارجي، ولأجل ذلك ارتأينا تقسيم الموضوع الى محورين:

### أولاً: النظام القانوني للفضاء الجوي

1- النظريات المؤيدة والرافضة لسيادة الدولة على الفضاء الجوي

2 المواثيق الدولية الخاصة بالفضاء الجوي

### ثانياً: النظام القانوني للفضاء الخارجي

1 الاتجاهات المؤيدة والمنكرة لامتداد السيادة للفضاء الخارجي

2 أهم الاتفاقيات الخاصة بالفضاء الخارجي

## أولاً: النظام القانوني للفضاء الجوي

يعرف الفضاء الجوي بالمجال أو الحيز الذي يمتد فوق إقليم الدولة، الذي تبسط الدولة عليه سيادتها، وتمارس جميع حقوقها الخاصة بالملاحة الجوية والأمن والرقابة، بوما أن القانون الدولي لم يحدد الارتفاع الدقيق للحد الأعلى للفضاء الجوي، فقد ظهرت نظريات عدة بشأنه بين من يرى أحقية السيادة الكاملة والمطلقة للدولة عليه، وبين من ينفرد برأي السيادة النسبية.

### 1 النظريات المؤيدة والرافضة لسيادة الدولة على الفضاء الجوي:

تأثرت فكرة السيادة الوطنية على ما يعلو سطح الأرض من فضاء، واختلف الفقهاء حول هذه الفكرة وهنا ظهر موقفان:

#### أ النظرية المؤيدة لسيادة الدولة على الفضاء الجوي

يذهب أصحاب هذه النظرية لاعتبار السيادة المطلقة للدولة على ما يعلوها من فضاء جوي لأنه جزء متصل بإقليمها البري، أو هو المجال الذي يعلو إقليم الدولة مباشرة، وبالتالي أي استخدام له بشكل حر ومطلق بالنسبة للدول الأخرى يمثل عامل تهديد لها، وقد تم تدعيم هذه الفكرة انطلاقاً لما خلفته الحربين العالميتين الأولى والثانية من اختراق للفضاء الجوي للدول.

الأمر الذي دفع ببعض الفقهاء أمثال WESTLAKE الذي تطرف في البداية للقول بأن سيادة الدولة على المجال الجوي لا حدود له، فكما أن الدولة تملك الأرض وما يعلوها وما تحتها، يجب أن يطبق ذلك على الهواء، لأجل حماية سيادة الدولة أثناء الحروب، وتبعه بعدها آخرون أمثال البلجيكي VISCHÉ والهولندي NIJEHOLT، والألمانيون GITTELMAN وGRUNENWALD، فأول ما دافعوا عن الفكرة، استناداً لنظرية ملكية العلو لامتداد سيادة الدولة على ما يعلو المجال البري، أي يعطي لمالك الأرض حقاً خالصاً فيما يعلوه شرط عدم المساس بحقوق الغير، وقد تم اعتماد هذه النظرية تأثراً بنظريات القانون الخاص التي تقضي بملكية العلو بشرط عدم المساس بحقوق الغير، كما هو

معروف في نظرية التعسف في استعمال الحق، أي تنظيم حق ارتفاع المرور أو الهبوط لصالح الطائرات لأجل تنظيم الملاحة الجوية، وعليه فإن التوجه الجديد لهذه النظرية بشأن ملكية الفضاء الجوي يقضي بالتقييد بالحد المفيد في التمتع، بحيث تملك الدولة ما يعلو فقط ملكية المجال البري وما فوقه إلى الحد المفيد وليس إلى ما لا نهاية<sup>1</sup>.

تعرضت هذه النظرية للنقد، بالنظر لعدم قابلية إضرار المجال الجوي لنظرية الملكية بالمفهوم الكلاسيكي، نظرا لخصوصية هذا المجال من خضوعه لحركة دوران الأرض حول نفسها ودورانها حول الشمس، لأن الفضاء غير ثابت بفعل دوران الأرض، وعليه ينبغي التمييز بين السيادة والملكية، وقد تبني أنصار هذه النظرية فيما بعد فكرة السيادة بدلا عن الملكية قياسا على السيادة على الإقليم البري، فالسيطرة الفعلية على الإقليم واردة وتبسط الدولة عليه كل اختصاصاتها دون منازع، ولول بشكل نسبي لعدم القدرة على ضبط الطائرات التي تحدث ضرار في الفضاء الجوي<sup>2</sup>.

### ب النظرية المنكرة لسيادة الدولة على الفضاء الجوي

تأثر بهذه النظرية الفقهاء الأوروبيون في مطلع القرن العشرين، استنادا للمعيار الواقعي الذي يقضي بعدم قابلية المجال الجوي للسيطرة الفعلية، وكذلك قياسا على أعالي البحار باعتبارها منطقة غير خاضعة لسيادة الدول، وقد تبني هذه الفكرة الفقيه الفرنسي FAUCHILLE، الذي يرى بأن الإقليم الجوي يخضع للسيادة المقيدة، فهو ليس تابع لملكية أو سيادة الدولة لأنه فضاء حر، ولا تضبطه إلا قيدين اثنين هما الضابط المكاني بمنع الطائرات من التحليق في ارتفاع أقل من 330 مترا لكونه ارتفاع يقع مباشرة فوق البنايات التابعة للدولة، والضابط الموضوعي المتعلق بأمن الدولة، ولأجل ذلك يمنع على الطائرات الأجنبية من التحليق على ارتفاع يقل عن 1500 مترا على سطح الإقليم، ومن أهم الانتقادات الموجهة لهذه النظرية أنها تؤدي لتهديد أمن وسلامة الدول.

### ت نظرية المناطق الخاصة بالسيادة المحددة للدولة على الفضاء الجوي

<sup>1</sup> خميس خيضر، الملاحة الجوية والملكية الخاصة، أطروحة دكتوراه بجامعة باريس، 1964.  
<sup>2</sup> شحاتة إبراهيم فهي إبراهيم، سيادة الدولة أو اختصاصاتها في الفضاء الجوي، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق بجامعة عين شمس، القاهرة، العدد الثاني، 1965، ص 244.

ينادي أصحاب هذه النظرية بالحل الوسط بين الإنكار والتأييد المطلق لفكرة سيادة الدولة على الفضاء الجوي، حيث يقولون بحق الدولة في السيادة على ما يعلو إقليمها على ارتفاع معين ويكون ما فوق ذلك حراً لجميع الدول، وهذا تسهيلاً للملاحة الجوية واستمرارها، بشرط ضمان المرور البريء للمركبات الهوائية المختلفة في زمن السلم. تبني هذا الموقف عدة فقهاء أهمهم الفقيه COOPER، حيث يرون أن الفضاء الجوي ينقسم إلى أكثر من منطقة، بحيث تخضع إحداها للسيادة وأما الأخرى فهي منطقة حرة حرية كاملة، وقد أخذوا بهذه النظرية قياساً على الحقوق السيادية للدولة الساحلية في البحري الإقليمي أي بأقصى ما تصل إليه طلقات المدافع من الأرض.

عموماً، نقول إذا كان التقسيم التقليدي للفضاء الجوي يعتمد على التقسيم الثنائي، وهو المنطقة الأولى اللصيقة بالمجال البري للدول ويمكن شغلها بالمباني، وقد حددها الفقه الفرنسي القديم بـ 330 متراً، فهذه المنطقة تخضع كاملاً لسيادة دولة الإقليم، والمنطقة الثانية وهي ما يعلو ذلك المجال، وليس للدولة أية سيادة عليه، فإن التقسيم الأكثر شهرة هو ما اعتمدته نظرية المناطق، حيث تقسمه إلى ثلاث مناطق، المنطقة الأولى اللصيقة بالمجال البري للدول، والخاضعة للسيادة الكاملة لدولة الإقليم، والمنطقة الوسطى المجاورة حيث تمارس فيها الدولة بعض الحقوق السيادية كمراقبة الطائرات الأجنبية للتأكد من عدم استخدامها للإضرار بمصالحها وأمنها، ولا تمنع الدولة حق المرور البريء عليها، ومنطقة عليا فوق ذلك تكون فيها الملاحة حرة لجميع الدول مثل أعالي البحار.<sup>3</sup>

بقيت النظريات السالفة الذكر حبيسة التأليف الفقهي، ببعدها النظري في البحث العلمي، ولم تأخذ بها أية دولة من الدول في الجانب العملي.

## 2 المواثيق الدولية الخاصة بالفضاء الجوي

انطلق عهد توثيق قواعد القانون الدولي للفضاء بعد الحرب العالمية الأولى مباشرة، خصوصاً بعد المبادرات التي بدأت تقوم بها الدول وضع تشريعاتها الوطنية لبسط

<sup>3</sup> حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي، مكتبة القانون والاقتصاد، السعودية، 2016، ص 27

سيادتها على الجو، وقد جاءت الاتفاقيات الدولية قصد توحيد الاجراءات التقنية لتنظيم مظاهر السيادة على الجو، بدءا باتفاقية باريس وصولا لاتفاقية شيكاغو لعام 1944.

### أ اتفاقية باريس للملاحة الجوية لعام 1919

تعد اتفاقية باريس للملاحة الجوية أول اتفاقية دولية تنظم الملاحة الجوية بعد الحرب العالمية الأولى، وقد حيث جاءت قصد توحيد قواعد الملاحة الجوية الدولية، وحماية سلامة وأمن الدول بعد الحرب العالمية الأولى، وقد وقعت بتاريخ 13 أكتوبر 1919، حيث تتضمن جملة من المبادئ أهمها السيادة الكاملة والمطلقة للدولة على مجالها الجوي، وكذا مبدأ حرية مرور الطائرات الأجنبية أو ما يسمى بحق المرور البريء عبر إقليم الدولة دون هبوط بشرط احترام قوانينها وأنظمتها، وقد أفردت الاتفاقية نصوصا خاصة بقواعد التسجيل والجنسية، بأن تكون الطائرة مسجلة في دولة معينة وتحمل جنسيتها، غضافة للشروط الفنية للطائرات والطيارين بما فيها شهادة صلاحية الطائرة ورخص الطيارين، هذا إلى جانب تنصيصها على أحكام الهبوط بما فيها الهبوط الاضطراري.

### ب اتفاقية شيكاغو بشأن الطيران المدني لعام 1944

تعد اتفاقية شيكاغو الوثيقة الدولية الأساسية للطيران المدني، حيث وقعت بتاريخ 7 ديسمبر 1944، وتتضمن 96 مادة قانونية، موزعة على مختلف الأحكام الخاصة بالسيادة، التسجيل، العبور، المطارات، النزعات والانتقاز والحوادث، ومن أهم المبادئ التي تقوم عليها مبدأ سيادة الدولة على مجالها الجوي فوق إقليمها، كما تنص على حقوق العبور الجوي كالحق في المرور بدون هبوط، الحق في الهبوط التقني، وحق النقل بين الدول، أما بالنسبة للطيران التجاري فيخضع لاتفاقيات ثنائية بين الدول، إضافة لعدم خضوع الطائرات العسكرية، الشرطة والجمارك لأحكام هذه الاتفاقية، إذ لايجوز لهذا النواع من الطائرات عبور أجواء دولة دون موافقتها.

تعتبر الميزة الأساسية لاتفاقية شيكاغو أنها أسفرت عن إنشاء منظمة الطيران المدني الدولية، كهيئة دولية متخصصة تمارس نشاطها بالتنسيق مع هيئة الأمم المتحدة،

حيث اتخذت مقرا لها في مونتريال بكندا، وتضطلع بمهمة تشجيع النقل الجوي الدولي وتخفيض القيود الإدارية مع تأمين خطوط النقل الجوي، وتوفير سلامته مع تقديم المساعدات الفنية والمالية التي تتطلبها عمليات تحسين خدمات الملاحة الجوية، كما تهدف عموما للعمل على أنماء الأحكام والمبادئ الخاصة بالملاحة الجوية.

إلى جانب الاتفاقيات الدولية تجدر الإشارة إلى الاتفاقيات الإقليمية الخاصة بالملاحة البحرية ومنها اتفاقية مدريد للملاحة الجوية لعام 1926، حيث تتعلق بالملاحة الجوية في المنطقة الإسبانية، الفرنسية والمغربية، إلى جانب اتفاقية هافانا لعام 1928 التي وقعت في كوبا ضمن إطار اتحاد الدول الأمريكية لتنظيم الملاحة الجوية بين دول أمريكا الشمالية والجنوبية والوسطى.

## ثانيا: النظام القانوني للفضاء الخارجي

يعتبر الفضاء الخارجي أخطر منطقة جوية تتطلب تنظيما خاصا لتفادي استغلالها لأغراض عسكرية، ومن ثمة الدخول في نزاعات دائمة بين الدول، وقد اختلفت الآراء بشأن هذه المنطقة الجوية بين امتداد سيادة الدولية إليها من عدمه، كما سارعت الأمم المتحدة منذ البداية لضبطه وحصر استخدامه للأغراض السلمية، عن طريق تشكيل لجنة تتكون من 18 عضوا في عام 1958، لدراسة موضوع الفضاء وتقديم مقترحاتها، وقد استفادت الأمم المتحدة فيما بعد من التقارير المقدمة لها فيما بعد لوضع الاتفاقية الدولية حول المسؤولية الدولية لتعويض الأضرار التي تحدثها الأجهزة الفضائية عام 1971<sup>4</sup>.

### 1 الاتجاهات المؤيدة والمنكرة لامتداد سيادة الدولة للفضاء الخارجي

#### أ الاتجاه المؤيد لامتداد سيادة الدولة للفضاء الخارجي

يعتمد هذا الاتجاه على التفسير الموسع لنص المادة 1 من اتفاقية شيكاغو لعام 1944 المتعلقة بالطيران المدني، بحيث يعتبر أن سيادة الدولة على أجوائها يجب أن يمتد إلى

<sup>4</sup> تم وضع اتفاقية ثانية على غرار الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية الدولية لتعويض الأضرار التي تحدثها الأجهزة الفضائية لعام 1971، وهي الاتفاقية الخاصة بأوجه نشاط الدول فوق سطح القمر والأجرام السماوية الأخرى والتي أقرتها الأمم المتحدة لعام 1979 ولكنها لم تدخل حيز التنفيذ.

الفضاء الخارجي، حيث أن الدولة تحتاج للتحكم في المجال الذي يعلو إقليمها حتى لو تجاوز طبقة الجو، لأن أي جسم فضائي قد يهدد أمنها وسلامتها. فالفضاء الجوي هو الفضاء الذي يمكن للإنسان أن يخلق فيه بغض النظر عن الأسلوب المتبع لذلك، فالفضاء الجوي هو الفضاء المتصور استخدامه بواسطة الإنسان.

## 2 الاتجاه المنكر لامتداد السيادة في الفضاء الخارجي

يذهب أصحاب هذا الاتجاه أن المجال الجوي لا يشمل الفضاء الخارجي، لأن اتفاقية شيكاغو تعرف الطائرة بأنها الآلة التي تطير برد فعل الهواء أو بدفع هوائي، وهذا التعريف لا ينطبق على الأقمار الصناعية والمركبات والسفن الفضائية التي تحلق في طبقات لا هواء فيها، فالفضاء الخارجي يشبه أعالي البحار فلا يجوز امتلاكه أو إخضاعه للسيادة فهو ملك للبشرية جمعاء، كما يجب استخدامه لأغراض سلمية.

## 2 أهم الاتفاقيات الخاصة بالفضاء الخارجي<sup>5</sup>: من أهمها ما يلي:

### أ معاهدة الفضاء الخارجي لعام 1967

تعتبر أول اتفاقية تنص على المبادئ المنظمة لأنشطة الدول في الفضاء الخارجي، وتسمى بدستور الفضاء، تعتبر هذه المنطقة ملك للبشرية ولا يخضع لسيادة أي دولة، بشرط أن يستخدم لأغراض سلمية.

### ب اتفاقية المسؤولية الدولية عن الأضرار الفضائية لعام 1972

هذه الاتفاقية تقرر مسؤولية الدولة المطلقة عن الأضرار التي تسببها الأجسام الفضائية التابعة لها، على سطح الأرض أو الطائرة في الجو، ويشترط لتحمل المسؤولية إثبات الخطأ من جانب الدولة التي سببت الضرر، وإذا اشتركت أكثر من دولة في إطلاق مركبة فضائية فإنها تتحمل المسؤولية بطريقة مشتركة، كما يتحمل كل منها المسؤولية

<sup>5</sup> الاتفاقيات الخمس الكبرى المتعلقة بالفضاء الخارجي: هي معاهدة الفضاء الخارجي لعام 1967، اتفاقية إنقاذ واسترجاع رواد الفضاء لعام 1968، اتفاقية المسؤولية عن الأضرار لعام 1972، اتفاقية التسجيل لعام 1975، اتفاقية القمر لعام 1979.

المرتبة على جانبه، ويتم تحديد التعويض طبقاً لأحكام القانون الدولي مع مراعاة القواعد العامة في العدل والإنصاف.

وإذا لم تتم تسوية النزاع وتعويض الدولة خلال عام من تقديم المطالبة فإنه يتم تشكيل لجنة مختلطة يختار كل طرف من أطراف النزاع عضواً فيها ويتم اختيار رئيسها باتفاق الطرفين، فإذا لم يتفق الطرفان خلال 4 أشهر يقوم الأمين العام للأمم المتحدة بالاختبار الرئيس، وإذا امتنع العضو عن اختيار ممثله في اللجنة، وتقوم اللجنة بمباشرة أعمالها بعضو واحد هو رئيسها وتقوم اللجنة بالبحث في موضوع النزاع، وتحديد التعويض ويعد قراراً نهائياً وملزماً لأطراف النزاع.