



جامعة الأزهر
كلية الشريعة والقانون
بالقاهرة

مجلة الشريعة والقانون

مجلة علمية نصف سنوية محكمة
تعنى بالدراسات الشرعية والقانونية والقضائية

تصدرها
كلية الشريعة والقانون بالقاهرة
جامعة الأزهر

العدد الثالث والأربعون
أبريل ٢٠٢٤م

توجه جميع المراسلات باسم الأستاذ الدكتور: رئيس تحرير مجلة الشريعة والقانون
جمهورية مصر العربية - كلية الشريعة والقانون - القاهرة - الدراسة - شارع جوهر القائد

ت: ٢٥١٠٧٦٨٧

فاكس: ٢٥١٠٧٧٣٨

<http://fshariaandlaw.edu.eg>



جميع الآراء الواردة في هذه المجلة تعبر عن وجهة نظر أصحابها،
ولا تعبر بالضرورة عن وجهة نظر المجلة وليست مسؤولة عنها



رقم الإيداع

٢٠٢٤ / ١٨٠٥٣

الترقيم الدولي للطباعة

ISSN: 2812-4774

الترقيم الدولي الإلكتروني:

ISSN: 2812-5282



مسئولية الدولة عن ضمان حرية التنقل

دراسة تطبيقية على قرارات وقف حركة النقل الجوي والمنع
من السفر

إعداد

د. محمود عبد الجواد عبدالهادي

أستاذ مشارك

كلية إدارة الأعمال - قسم نظم المعلومات الإدارية - جامعة تبوك



مسئولية الدولة عن ضمان حرية التنقل

دراسة تطبيقية على قرارات وقف حركة النقل الجوي والمنع من السفر

محمود عبد الجواد عبدالهادي

قسم النظم والمعلومات الإدارية، كلية إدارة الأعمال، جامعة تبوك، السعودية

البريد الإلكتروني: mabdulhadi@ut.edu.sa

تاريخ النشر: ٢٠٢٤ / ٤ / ٣٠

ملخص البحث:

تناولت الدراسة مسؤولية الدولة فيما يتعلق بتوقف حركة النقل الجوي، مستعرضة التحديات القانونية المتعلقة بالمنع من السفر ضمن إطار الدستور المصري لعام ٢٠١٤ والمواثيق الدولية. وتهدف الدراسة إلى فهم مدى مسؤولية الدولة عندما تتخذ قرارات تؤثر على حقوق الأفراد في التنقل، خاصةً عند فرض حظر على السفر جواً بقرارات سيادية. وقد تم تنظيم البحث عبر عدة محاور رئيسية، حيث بدأت بتحديد الأساس القانوني لمسؤولية الدولة في تأمين حق التنقل، وتأثير الأخطاء الإدارية والعوامل الخارجية التي قد تحول دون ممارسة هذا الحق. وتضمنت منهجية البحث استعراضاً تحليلياً للتشريعات والأحكام القضائية ذات الصلة، بالإضافة إلى دراسة مقارنة بين النظم القانونية المختلفة التي تتعامل مع مسؤولية الدولة في هذا السياق. وقد أظهرت النتائج وجود ثغرات في النظام القانوني الحالي تؤدي إلى صعوبات في تحقيق العدالة وتوفير الحماية الكافية لحقوق الأفراد. أما التوصيات التي قدمتها الدراسة فتشدد على ضرورة تعديل التشريعات لتقوية الإطار القانوني الذي يحكم مسؤولية الدولة، تحسين إجراءات الرصد والتقييم لأداء مرافق النقل الجوي، وضمان توفير تعويضات عادلة للمتضررين من قرارات وقف التنقل. كما أوصت الدراسة بأهمية إنشاء لجان قانونية متخصصة لمراجعة وتحديث القوانين بما يتوافق مع المعايير الدولية لحقوق الإنسان، بهدف تعزيز الشفافية والمساءلة في تنفيذ القرارات الحكومية المتعلقة بحركة النقل الجوي.

الكلمات المفتاحية: مسؤولية الدولة، حرية التنقل، النقل الجوي، منع السفر،

وقف النقل الجوي.



**The state's responsibility to ensure freedom of movement
An applied study on the decisions to stop air transport and ban from travel**

Mahmoud AbdulGwad Abdulhadi

Department of Management Information Systems, College of Business
Administration, University of Tabuk, Saudi Arabia

Email: mabdulhadi@ut.edu.sa

Abstract:

The study dealt with the state's responsibility with regard to the suspension of air traffic, reviewing the legal challenges related to the travel ban within the framework of the Egyptian Constitution of 2014 and international conventions. The study aims to understand the extent of a state's responsibility when it makes decisions that affect individuals' rights to movement, especially when a ban on air travel is imposed by sovereign decisions. The research was organized through several main axes, starting with identifying the legal basis for the state's responsibility to secure the right of movement, the impact of administrative errors and external factors that may prevent the exercise of this right. The research methodology included an analytical review of relevant legislation and judicial decisions, as well as a comparative study of the different legal systems dealing with State responsibility in this context. The results have shown gaps in the current legal system that lead to difficulties in achieving justice and providing adequate protection of the rights of individuals. The recommendations made by the study stress the need to amend legislation to strengthen the legal framework governing state responsibility, improve monitoring and evaluation procedures for the performance of air transport facilities, and ensure fair compensation for those affected by travel stoppages. The study also recommended the importance of establishing specialized legal committees to review and update laws in line with international human rights standards, with the aim of enhancing transparency and accountability in the implementation of government decisions related to air traffic.

Keywords: State responsibility, Freedom of movement, Air transport, Travel ban, Cessation of air transport.



مقدمة

حرية التنقل حق دستوري أصيل لكل شخص، لا يمكن حرمانه منه إلا بمسوغ مشروع، فتلتزم الدولة بتأمين ممارسته، طبقاً للمادة (٦٢) من الدستور المصري الجديد لسنة ٢٠١٤م.

وعلى صعيد المواثيق الدولية فإن حرية التنقل مكفولة في القانون الدولي وقد عبر عن ذلك الإعلان الدولي لحقوق الإنسان في المادة ١٣ منه^(١).

المطارات لا تعتبر ناقلاً جويًا وإنما هي مرفق من مرافق الدولة (مواني الدولة الجوية) ومحطة وصول وسفر للطائرات تخضع للتنظيم الدولة الإداري ولإشراف أجهزتها الأمنية وتخضع من الناحية الفنية لإدارة دقيقة من قبل الإدارات المتخصصة في المطار، أما شركات النقل الجوي فقد تكون مملوكة ملكية خاصة أو عامة، على عكس المطارات.

فمسؤولية الناقلين الجويين تكون في حدود القانون الداخلي إذا كان النقل داخلياً وتكون خاضعة لاتفاقيات النقل الجوي إذا كانت الرحلات دولية^(٢)، على عكس ما يصيب الأشخاص من ضرر داخل مرافق النقل الجوي الخاضعة لسيطرة الدولة من حيث النطاق الزمني والمكاني، فالمنع منعهم الاستفادة من الخدمات المقدمة من هذا المرفق هو ما يمس الحق الدستوري في حرية التنقل سواء كان المنع نهائياً أو عن طريق وضع عراقيل غير عادية تتنافى مع طبيعة الخدمة المقدمة.

فهذا المرفق الحيوي تقوم الدولة بتأمينه وإدارته، وحفظ أمن وسلامة الأشخاص فيه وتمكينهم من ممارسة حقهم في التنقل من خلاله، وكذلك حماية أدوات الملاحة الجوية فيه.

مشكلة الدراسة

تكمن مشكلة الدراسة في عدم وضوح التنظيم التشريعي لحقوق الأشخاص

(1) <https://www.un.org/ar/about-us/universal-declaration-of-human-rights>

(2) Sariwati, R. (2022). Responsibilities of air carriers on international flights. Jurnal Cakrawala Hukum, 13(2), 194-201.



في حالات وقف الدولة لحركة النقل الجوي بقرارات سيادية تؤثر على مصالح الأشخاص وحقوقهم في التنقل.

خطة الدراسة

المبحث الأول: نطاق مسؤولية الدولة عن تأمين حق الانتقال في مرافق النقل الجوي.

المطلب الأول: الأساس القانوني لمسؤولية الدولة عن تأمين ممارسة حق التنقل عن طريق مرفق النقل الجوي

المطلب الثاني: نطاق مسؤولية الدولة عن تأمين ممارسة حق الانتقال في مرافق النقل الجوي

المبحث الثاني: مسؤولية الدولة عن قرارات وقف التنقل جواً

المطلب الأول: التنظيم القانوني لقرارات المنع من السفر الفردية

المطلب الثاني: مسؤولية الدولة عن تعويض الأضرار المترتبة على وقف التنقل جواً.



المبحث الأول

أساس ونطاق مسؤولية الدولة عن تأمين ممارسة حق الانتقال في مرافق النقل الجوي

تمهيد وتقسيم: يعتبر مرفق النقل الجوي من أهم المرافق الحيوية في الدولة، حتى أن تقدم الدول يقاس بما لديها من شبكة نقل، وعلى رأسها شبكة النقل الجوي^(١).

تنشئ الدولة هذا المرفق بغية تحقيق الأهداف العليا للمجتمع، وذلك لنقل الأشخاص والبضائع وما يستتبعها من نشاط تجاري وثقافي بين الشعوب^(٢).

وفي العموم تلتزم الدولة بتحقيق أمن المواطنين والمقيمين على أراضيها^(٣) وهذا الحق يكفله الدستور المصري لسنة ٢٠١٤م في المادة ٥٩ والتي نصت على أن " الحياة الآمنة حق لكل إنسان، وتلتزم الدولة بتوفير الأمن والطمأنينة لمواطنيها، ولكل مقيم على أراضيها".

إلا أن وجود الشخص داخل مرافق النقل الجوي والطائرات له خصوصية كبيرة من النواحي الأمنية^(٤)، خاصة إذا كان في هذه الحالة يمارس حقه الدستوري في التنقل بحرية، ويكون التأمين وتمكين ممارسة هذا الحق مسؤولية الدولة

(1) Elhady, M. A. A. (2024, January 9). The Saudi Passenger Rights Regulation of 2023 "A Critical Analytical Study." Journal of Law and Sustainable Development, 12(1), e2830. <https://doi.org/10.55908/sdgs.v12i1.2830>

(2) Barnes, I. R. (1946). The economic role of air transportation. Law and Contemporary Problems, 11(3), 431-451.

(٣) بدران، دعاء محمد (٢٠١٨). مسؤولية رئيس الدولة عن تنفيذ الحكم القضائي الإداري الحائز للحجية. مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية والقانونية <https://doi.org/10.26389/AJSRP.D091117>

(٤) القحطاني، غلي عوض سيف، عبد الرزاق، محمد سيف الدين. مشرف. (٢٠١٩). (الإجراءات القانونية لحماية الطيران المدني في النظام السعودي والقانون الإماراتي: دراسة مقارنة، Doctoral dissertation، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.

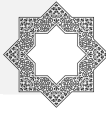


متمثلة في سلطات المطار^(١).

فممارسة حق التنقل في هذا النطاق المكاني المملوك والمدار بواسطة الدولة يلقى على عاتقها مسؤولية تأمين وتسهيل ممارسته، فقد يتواجد الأشخاص في بهو المطار أو في صالات الوصول أو صالات المغادرة، أو على متن الطائرة قبل الإقلاع أو بعد الإقلاع^(٢)، وهذا ما تتناوله المطالب التالية:

(١) مشهور، محمد أحمد الدعيس. (٢٠٢٤). مسؤولية الناقل في عقد نقل النقود. مجلة جامعة صنعاء للعلوم الإنسانية، ١(٢)، ص ٤٠-٥٥.

(٢) هناك جانب من الفقه يقصر مسؤولية الناقل الجوي على المرحلة الجوية فقط ونحن من نؤيد نؤيد هذا الاتجاه بالنسبة لتأمين ممارسة حق الانتقال، وليس لتقرير مسؤولية الناقل الجوي من عدمها فكل المتواجدين في المطار على أرض الدولة معرضون لذات الخطر سواء كانوا مسافرين أو ناقلين جويين خاصة إذا وقعت اعتداءات على المطار فهي لا تفرق وتصيب جميع المتواجدين في المطار لذلك تقرر أغلب التشريعات قواعد قانونية صارمة لمنع الجرائم التي ترتكب ضد أمن وسلامة الطيران المدني، أنظر الباب التاسع من قانون الطيران المدني رقم قانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١م.



المطلب الأول

الأساس القانوني لمسؤولية الدولة عن تأمين ممارسة حق التنقل عن طريق مرفق النقل الجوي

قد يلحق الضرر نتيجة عدم السماح بممارسة حق التنقل للأشخاص في مرفق النقل الجوي بسبب خطأ الإدارة (المطار)، أو بسبب ممارسة نشاطها بدون خطأ، كما قد يرجع ذلك إلى عامل خارج عن الإرادة، فهل يمكن تطبيق قواعد المسؤولية المعيارية على مسؤولية الدولة عن تأمين حق التنقل من خلال مرفق الجوي والتي تتطلب توافر الخطأ والضرر وعلاقة السببية، أم أنها مسؤولية تنشأ ولو بدون خطأ، فإثبات خطأ الدولة وخاصة مرفق النقل الجوي معقد الإدارة والذي يخضع لإشراف فني وأمنى دقيق وتتداخل في إدارته أكثر من جهة في الدولة.

وبناء على ذلك يمكن تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين نتناول في الأول منهما مسؤولية الدولة على أساس الخطأ، ثم نتناول في المبحث الثاني مسؤولية الدولة بدون خطأ، وذلك على النحو التالي:

أولاً: بناء مسؤولية الدولة على أساس الخطأ

طبقاً للقواعد العامة في المسؤولية تقوم مسؤولية مرفق النقل الجوي متى توافرت رابطة السببية بين الضرر الذي أصاب الأشخاص في النطاق المكاني والموضوعي لمسؤولية سلطات المطار، وفي العموم تتناسب مسؤولية الدولة عن حماية الأشخاص وتأمين حق حرية الانتقال داخل هذه المرفق مع المسؤولية القائمة على أساس الخطأ المرفقي وليس المسؤولية القائمة على الخطأ الشخصي^(١)، أما ما يرتكبه الموظف من أفعال تعتبر جريمة لا تدخل في نطاق المسؤولية الإدارية بالمعنى

(١) أبو راس، محمد الشافعي. (٢٠١٠). القضاء الإداري قضاء التأديب، بدون دار نشر، ص ٢١ وما بعدها.

وقد جاء الفقه الفرنسي بعدد من النظريات تناولت الخطأ الشخصي والخطأ المرفقي على سبيل المثال نظرية (لافيبير)، ونظرية معيار انفصال الخطأ عن الوظيفة (هوربو)، أو بناء على جسامه الخطأ (نظرية جيز)، أو بناء على معيار الغاية (نظرية دوجي).



المقصود، وإنما في نطاق المسؤولية الجنائية، فمن يحول بين كل شخص وممارسة حق التنقل يكون مسؤولاً عن ذلك^(١).

أما الدولة وجميع أشخاصها المعنوية لا يمكن أن ينسب إليها خطأ وأعمال قواعد المسؤولية يقتضي مسائلته الموظف المخطئ شخصياً بالتعويض وهو ما دفع الفقه والقضاء إلى البحث في نظرية الخطأ المرفقي والتي تسأل الدولة بناءً عليها وتعتبر الدولة وليس الموظف مسؤولة بالمعنى الفني الدقيق.

فالخطأ بشكل عام يتمثل في مخالفة أحكام القانون سواء بتصرف مادي أو بتصرف قانوني وسواء كان العمل الذي قام به المخطئ سلبياً أو عملاً إيجابياً.

أما الخطأ المرفقي فيقوم في الحالة التي لا يؤدي فيها المرفق العام الخدمة العامة على النحو المقرر وفق القواعد التي يسير عليها سواء كانت خارجية سنها المشرع ليسير عليها المرفق العام أو داخلية متعلقة بسير المرفق الداخلي.

وهو خطأ ينسب إلى المرفق العام مباشرة على اعتبار أنه ارتكب الخطأ بغض النظر عن مرتكبه سواء أمكن إسناده إلى موظف معين بالذات أو تعذر ذلك فإنه يفترض ذاته هو الذي قام بنشاط يخالف القانون ومن ثم يعتبر هو الذي قام بارتكاب الخطأ^(٢).

وهذا التعريف للخطأ المرفقي يتناسب مع طبيعة مسؤولية الدولة عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص نتيجة المنع من ممارسة حق التنقل عن طريق مرافق النقل الجوي، وذلك في نطاق مسؤولية سلطات المطار، فهو خطأ ينسب إلى المرفق العام حتى ولو كان الذي قام به مادياً أحد الموظفين^(٣).

(١) العمارين، عماد محمد الشرع، أحمد إبراهيم دراوشة، إبراهيم صامد علي (٢٠٢٤). المسؤولية

المدنية للنقل الجوي. مجلة الفنون والأدب وعلوم الإنسانيات والاجتماع، (١٠١)، ص ١٤١-١٦٢.

(٢) درويش، نوران سامي. (٢٠٢٤). مفهوم الحادث الجوي ومعايير تحديده في ضوء الأحكام

القضائية في النقل الجوي الدولي. المجلة الدولية للفقه والقضاء والتشريع، ص ٢

(٣) حسن، ناصر حسن عبيدات، مؤيد أحمد (٢٠٢٣). الأساس القانوني لقيام مسؤولية الناقل

الجوي في عقد نقل الأشخاص والإعفاء منها: دراسة مقارنة. مجلة جامعة الشارقة للعلوم

القانونية ٢٠(٣)، ص ٥٣٧-٥٦٩.



ويتخذ الخطأ الذي يلحق ضرراً بالأشخاص في مرافق النقل الجوي عدة صور لا تخرج عن صور الخطأ المرفقي لأي مرفق عام آخر إلا أن هذه المرفق وما تتمتع به من خصوصية شديدة تتعاظم فيها تبعات الأخطاء عن الحالة التي تقع فيها في مرفق آخر أقل أهمية.

فقد يتمثل خطأ مرافق النقل الجوي في تصرف سلبي يحول دون ممارسة حق التنقل ويترتب على الإتيان به ضرر، مثال ذلك إلا توفر سلطات المطار الوسائل الكافية لحماية الأشخاص داخل هذه المنشآت^(١) سواء بعدم توفير عناصر شرطية خاصة أو تفرض قيود إدارية ومتطلبات غير مبررة، أو لا تحتاط لمنع ولوج من يهددون الأمن والسلامة العامة إلى مرافق تتسم بالحساسية، فأى تصرف غير مسؤول داخل هذه الأماكن المزدحمة دائماً أو على متن أدوات النقل الجوي قد يفضي إلى كارثة كبرى، من ثم لا يمكن ممارسة حق التنقل كما ينبغي.

وقد يتمثل الخطأ في التباطؤ والتأخر في تقديم الخدمات المنوطة بالجهة الإدارية المختصة مما يؤثر على مصالح الأشخاص في حرم مرافق النقل الجوي، فالنقل الجوي هو أسرع أنواع النقل ويتم اللجوء إليه مقابل أجره تفوق بكثير وسائل النقل البري والبحري الأخرى من أجل توفير الوقت ومن ثم يمثل التباطؤ الحاصل من قبل مرافق النقل الجوي في تقديم خدماتها ضرراً كبيراً بمصالح الأشخاص أكثر مما لو كان التأخر واقعاً في نطاق عمل أي مرفق آخر.

وقد يتخذ خطأ مرفق النقل الجوي الذي يؤثر على حق التنقل صورة إيجابية، وذلك في الحالة التي تؤدي فيها الجهة الإدارية عملها بشكل سيء يحول دون ممارسة هذا الحق، كما لو أقدمت سلطات المطار على ارتكاب خطأ ما تسبب في ضعف أمني أو تعطيل لسير عملية النقل الجوي، وغيرها من التصرفات الإيجابية التي تحول دون ممارسة حق التنقل كما ينبغي^(٢).

(1) Hoff, J. (2014). Enhancing Security While Protecting Privacy: The Rights Implicated by Supposedly Heightened Airport Security. Mich. St. L. Rev., 1609.

(2) PENG, J. W. L. P. (2022). Throttling Flow, But Not Necessarily Stopping It. ASHRAE Journal, 64(7), 38-45.



فالمطارات بصفة خاصة لا تحتتمل سوء الإدارة^(١) ويترتب على ذلك نتائج غاية في الخطورة سواء تعلق الأمر بإدارة المطار أو بالحماية الأمنية، أو بالجوانب الفنية. فالتأخير أو تقديم أو تفويض من يقدم بعض المهمات لغير أكفاء يؤدي إلى نتائج خطيرة ويترتب عليه ضرراً بالأشخاص المتعاملين مع هذا المرفق، فإرشاد الطائرات وحفظ أمن المطار مهام فنية معقدة ينبغي أن تدار بعناية فائقة.

فإذا ما وقع خطأ مَنع الأشخاص من حرية التنقل بسببه، فهل يلزم إثبات خطأ سلطات المطار؟ كما أن الضرر قد لا يقتصر على الأشخاص الذين يمارسون حقهم في حرية التنقل، ويمتد إلى كل من يتواجد في مرفق النقل، وهنا يظهر جلياً تفرد نوعية الأضرار التي تقع على الأشخاص في حرم مرفق النقل الجوي خاصة إذا لم تقتصر على إصابة أشخاص معينين كالمسافرين فقط، فقد يكون الضرر عاماً يصيب جميع المتواجدين في حرم المرفق وهنا لا يمكن القول بإعفاء الدولة من المسؤولية لانتقال الضرر إلى الخصوصية فقد قامت مسؤولية الدولة العامة عن تأمين المتواجدين على إقليمها وبصفة خاصة المتواجدين في أحد مرافقها المتخصصة والتي تعنى الدولة بتأمينها والنهوض بها وتمكين المتعاملين معها من استيفاء حقوقهم المكفولة بقوة القانون.

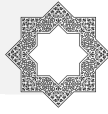
ومن خلال عرض عناصر المسؤولية العامة يمكننا القول إن اشتراط توافر الخطأ والضرر وعلاقة السببية لا يتماشى مع طبيعة مسؤولية الدولة متمثلة في مرفق النقل الجوي في إعاقه ممارسة حق التنقل، وتعتبر المسؤولية القائمة على الضرر أكثر تناسبا مع العدالة في تقرير مسؤولية مرفق النقل الجوي عن حماية حق التنقل.

ثانياً: مسؤولية مرفق النقل الجوي وفقاً لنظام المسؤولية الموضوعية

المسؤولية الموضوعية أو المسؤولية بدون خطأ^(٢) تعتبر من أشد أنواع المسؤولية وهذا النوع من المسؤولية يتسع ليشمل مخاطر النشاط الإداري إلى جانب المسؤولية

(1) Prather, C. D. (2015). Airport management. Aviation Supplies Academics, Incorporated.

(٢) بلوصيف، مريم (٢٠١٠). المسؤولية الموضوعية كأساس للتعويض (Doctoral dissertation). جامعة الجزائر ١. كلية الحقوق.



عن الأخطار المرفقية، وان كان يعترض بعض الفقه علي تبني هذا النوع من المسؤولية في مجال النقل الجوي^(١)، خاصة بعدما شددت المسؤولية بنصوص اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، وذلك في مواجهة الناقل الجوي وليس في مواجهة الدولة التي تتولى إدارة مرفق النقل الجوي وتنظم العمل به، فالأمن وحماية الأشخاص داخل هذه المنشآت مسؤولية الدولة بالدرجة الأولى وليس الناقل الجوي حتى وان أوكل بعض المسؤوليات إلي القطاع الخاص.

ولعل نظرية المخاطر أو مسؤولية الدولة عن رفع الضرر مهما كان سببه مجهولاً أو معلوماً عن الأشخاص والواقع في النطاق المكاني والزمني لمسؤولية الدولة، والتي يبررها مبدأ التضامن الاجتماعي تتناسب مع مسؤوليتها عن كفالة ممارسة حق الانتقال عن طريق مرفق النقل الجوي، وقد أقر مجلس الدولة الفرنسي مسؤولية الدولة عن أعمال الإدارة غير التعاقدية بدون خطأ صادر من الإدارة.

فالمسؤولية الموضوعية يكفي فيها بإثبات الضرر دون حاجة إلى إثبات الخطأ من جهة الإدارة، وهذه النوع من المسؤولية في العموم يعتبر استثناء لا يتم اللجوء إليه إلا في الحالة التي يعتبر فيها طلب إثبات الخطأ وعلاقة السببية من المضرور انتهاكا لمبادئ العدالة والمساواة^(٢).

فالضرر الذي يصيب الأشخاص في مرفق النقل الجوي يصعب إقامة مسؤولية سلطات المطار عنه نظراً لصعوبة إثباته في كثير من الأحيان، لذا تكون المسؤولية الموضوعية أكثر تناسباً وأكثر إنصافاً شريطة ألا يتخذ الأمر على إطلاقه أن تقيد المسؤولية بما يتناسب وطبيعة الوضع كأن تعفى الدولة متمثلة في سلطات المطار عن الأضرار التي يتسبب فيها الأشخاص بأنفسهم.

فلا يعقل أن تكون مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية طبقاً لما ورد

(١) عبد الهادي، محمود عبد الجواد. (٢٠١٧)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص، دار النهضة العربية، ص ٤٥، وما بعدها.

(٢) أحمد محمود سالم، هانم. (٢٠١٨)، مسؤولية الدولة دون خطأ عن القرارات التي اتخذتها للحد من انتشار وباء كورونا. مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، ٤(٢)، ١١٥-١١٠.



في اتفاقيات النقل الجوي^(١)، وأغلب التشريعات الوطنية الخاصة بالنقل الجوي^(٢)، وتكون مسؤولية الدولة أقل وأخف وطأة في المطار، فالشخص ذاته والحارس المسؤول عن الأضرار هو من اختلف كما أن شركات النقل الجوي قد تكون مملوكة للدولة فيكون الشخص المضروب معرضاً لنظامي مسؤولية أحدهما في مصلحته والأخر ليس كذلك لمجرد خروجه من حيز لحيز داخل نفس المرفق، وبذلك تختلف طبيعة المسؤولية باختلاف السبب المانع من ممارسة حق التنقل وهو أمر غير منصف.

والتساؤل الذي يثور عن مدى التزام الدولة متمثلة في سلطات المطار عن تعويض الضرر المعنوي المترتب على منع ممارسة حق التنقل؟

مرفق النقل الجوي ولو تمتع بخصوصية معينة ترجع إلى أهميته وطبيعة النشاط الذي يقوم به فهو مرفق تابع للدولة، وقد أثار التعويض عن الضرر المعنوي خلافاً فقهيّاً حول مدى جوازه بين فقهاء القانون العام على الرغم من إقراره من قبل الفقه والقضاء العادي^(٣)، وقد تحول مجلس الدولة الفرنسي في بعد عام ١٩٦١م إلى الأخذ بالتعويض عن الضرر المعنوي^(٤).

ونعتقد أن إقرار التعويض عن الضرر المعنوي يتماشى مع طبيعة الأضرار

(١) اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م. والتي تبنت الطبيعة الموضوعية لمسئولية الناقل الجوي.

(٢) ويتناول المشرع المصري مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في الفرع الرابع من الفصل السابع من قانون التجارة الجديد رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩م متأثراً بما ورد في الاتفاقيات الدولية من أحكام، وإن كان قد اختلف عنها في تناول بعض الموضوعات، وكذلك في قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١م، والمعدل بالقانون رقم ١٣٦ لسنة ٢٠١٠م.

(٣) محمد السيد، منال سامر، محمد الزغبى. (٢٠٢١)، مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة للتعويض عن الضرر المعنوي بموجب اتفاقيتي وارسو ومونتريال، روح القوانين، ٣٣(٩٤)، ص ١٢١-١٢٢. - الطعن رقم ٧٠٣ لسنة ٤٣ قضائية - جلسة ١/٤ / ١٩٨١م - مجموعة أحكام محكمة النقض - مدني - الجزء الأول - السنة الثانية الثلاثون - ص ١٠٢٣.

(٤) السّهيّ فارس بن صالح بن صقر. (٢٠٢٠)، نطاق مسؤولية الناقل الجوي للركاب وأساسها في نظام الطيران المدني السعودي. مجلة كلية الشريعة والقانون بتفهما الأشراف، ٢٢(١)، ص ٥٦٩-٦١٢.



التي تصيب مرتادي مرفق النقل الجوي ومع ما قد ترتكبه الإدارة من أخطاء أو ما تتخذه من قرارات قد يترتب عليها ضرر معنوي نتيجة الحيلولة دون ممارسة حق التنقل، كما لو تباطأت سلطات المطار في تقديم الخدمة المنوطة بها في الوقت المناسب ويترتب علي ذلك ضرر يلحق بالمسافرين، بل أن بعض التشريعات تقرر تعويضاً لكل من لحق به ضرر من جراء التأخير في عملية النقل الجوي^(١)، هنا نعتقد بضرورة فرض هذا التعويض في الحالة التي تتسبب فيها سلطات المطار عرقلة ممارسة حق التنقل كما ينبغي.

(١) من هذه التشريعات لائحة الاتحاد الأوروبي رقم 261/2004، بشأن وضع قواعد مشتركة للتعويض ومساعدة الركاب في حالة المنع من الصعود للطائرة أو إلغاء أو تأخير الرحلات وذلك في المواد (٦، ٧) من اللائحة، حيث تتخذ مسافة الرحلة كمعيار لتحديد قدر التعويض المستحق للمسافر المضرور.

وقد تم تعديل هذه اللائحة في فبراير ٢٠١٤م، حيث وافق البرلمان الأوروبي على مقترح المفوضية الأوروبية بأن يكون من حق المسافر التعويض عن التأخير بدءاً من ثلاث ساعات، وقد اتخذ البرلمان هذا القرار مراعاة لأحكام محكمة العدل التابعة للاتحاد الأوروبي والتي أجازت معاملة المسافر الذي تتأخر رحلته تأخيراً غير عادي معاملة المسافر الذي أُلغيت رحلته، فالعامل المشترك بين جميع حالات التأخير وإلغاء الرحلات هو تضييع الوقت على المسافر وعدم وصوله لوجهته المقصودة في الوقت المحدد.

- The Aviation Space Journal - january/march, 2014, year xlll n° 1- p,55.

- أيضاً اللائحة التنفيذية لحماية المستهلك (المسافر) السعودي الصادرة في (١٤٣١/١ هـ) تجاه شركات الطيران، حيث تلزم الناقل الجوي بدفع مبلغ ٣٠٠ ريال سعودي عن كل ساعة تأخير



المطلب الثاني

نطاق مسؤولية الدولة عن تأمين ممارسة حق الانتقال في مرافق النقل الجوي

نطاق مسؤولية الدولة عن تأمين عمليات النقل الجوي يختلف عن مسؤولية شركات النقل الجوي عن ضمان سلامة الركاب، فمسؤولية شركات النقل الجوي عن ضمان سلامة الأشخاص تخضع لأحكام الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الجوي، وتتعقد في حالة وقوع ضرر للركاب، خلال فترة مسؤولية الناقل طبقاً لما جاء في نص المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م فلا بد أن يقع الحادث على متن الطائرة أو أثناء عمليات صعود الركاب أو نزولهم، فيلزم لاعتبار الواقعة المسببة للضرر "حادثاً" وجود صلة بينها وبين نشاط الناقل^(١) بأن تقع في نطاق مسؤولية الناقل الجوي، ويشترط أن يكون الراكب موجود علي متن الطائرة

استقر الرأي الراجح على أن المسافر يعد على متن الطائرة منذ لحظه دخوله إليها، واستقراره على مقعده، حتى اللحظة التي يخرج فيها من بابها ويضع قدميه على سلم الهبوط في مطار الوصول^(٢).

وكذلك تمتد مسؤولية الناقل الجوي خلال عمليات الصعود والنزول طالما كان الراكب خاضعاً لحراسة الناقل^(٣).

أما مسؤولية الدولة عن ممارسة حق التنقل فتختلف عن هذا المفهوم ويقصد

(١) السيد، أحمد (٢٠٢١). مسؤولية الناقل عن حوادث الإرهاب الجوي (وفقاً للاتفاقيات الطيران الدولية المطبقة في دولة الإمارات) دراسة تحليلية مقارنة. مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، ١٨(١)، ص ٣٢١-٣٧٠.

(٢) فياض، محمود المازمي، السيد ماجد. (2022) التعويض عن الضرر الأدبي المجرد الناجم عن تأخر الناقل الجوي في تنفيذ التزامه في القانون الإماراتي. مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، ١٩(٣)

(٣) أحمد، محمد، خالد أحمد عبد الرحمن أحمد، علاء النجار حسانين (٢٠٢٤). التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية، مجلة كلية الشريعة والقانون بأسبوط، ٣٦(٣)، ص ٣٢١-٤٥٢.



بها أن الدولة تضمن حرية التنقل المشروع وعدم التعسف في منع الأشخاص من ممارسة هذا الحق إلا بناء على مسوغ قانوني مشروع.

حيث يُعتبر حق التنقل من الحقوق الأساسية التي تضمنها الدساتير الوطنية والمعاهدات الدولية، ويشمل الحرية في الانتقال والإقامة داخل حدود الدولة، بالإضافة إلى الحرية مغادرتها والعودة إليها.

ويتم تنظيم ممارسة هذا الحق من خلال القوانين التي تحدد تفاصيل ممارسة هذا الحق بشكل مشروع، مثل القوانين المتعلقة بالهجرة والأمن القومي، والشروط المطلوب استيفائها للتنقل عبر وسائل النقل مثل التأشيرات والإجراءات الأمنية والجمركية وغيره من القواعد التنظيمية التي تقرها الدولة.

وتعتبر قرارات المنع من السفر واحدة من الأدوات القانونية التي تُستخدم للحد من حق التنقل والتي يمكن أن تُفرض لأسباب متعددة تشمل الأمن القومي، الأمان العام، أو الالتزامات القضائية كالتحقيقات الجنائية أو الديون^(١).

هذه القرارات لا بد من تطبيقها في إطار تحقيق التوازن بين مقتضيات الأمن وحماية حقوق الأفراد، لذا تثير هذه الممارسات مخاوف حول إمكانية تعسف السلطات وغياب الشفافية في الإجراءات القانونية التي تقيد حرية ممارسة هذا الحق، لذلك، تعد الرقابية القضائية والاجتماعية على تطبيق هذه القرارات من أهم وسائل ضمان حسن تطبيقها^(٢).

(١) حمزة، محمود أحمد حلمي محمد. (٢٠٢٠)، ضوابط المنع من السفر. المجلة القانونية، (٣)٧، ٧٠-٩٤.

(٢) السعرائي ريم بنت علي مد الله. (٢٠١٧)، التعسف في استعمال سلطة المنع من السفر في النظام السعودي. (Doctoral dissertation).



المبحث الثاني

مسؤولية الدولة عن قرارات وقف التنقل جواً

قد يحول بين ممارسة الحق في حرية التنقل موانع لا نهائية، منها ما يتعلق بالدولة متمثلة في سلطات المطار أو أي جهة تابعة للدولة تحول دون ممارسة حق التنقل، وتكون سلطات المطار جهة تنفيذ فقط، ولعل أهم موانع ممارسة حق التنقل وأكثرها إثارة للجدل هي قرارات منع استخدام مرفق النقل الجوي، أو الحيلولة دون ممارسة حق الانتقال عن طريق مرفق النقل الجوي بسبب الأعمال الإرهابية الموجهة ضد أمن الطيران المدني، أو الجوائح الصحية^(١) أو النزاعات المسلحة، وبناء على ذلك نقتصر في هذا المبحث على دراسة أهم الموانع على صعيد الواقع والتي ترجع إلى الأعمال التخريبية أو النزاعات المسلحة أو الجوائح الصحية التي تطل مرفق النقل الجوي ومن ثم الحق في الانتقال، وذلك بناء على قرارات تصدرها السلطات المختصة في الدولة، تتناول المطالب التالية هذه الأحوال على النحو التالي:

(١) محمد أحمد، مريم عامر عاشور عبد الله. (٢٠٢١)، القرار الإداري بفرض حظر التجوال وأثره على عقد الإيجار (وباء كورونا نموذجاً). Journal of Al-Qalam University College, 5(9).



المطلب الأول

الإطار القانوني لقرارات المنع من السفر الفردية

يقاف الحق في التنقل جو في العموم لا يقتصر على المنافذ الجوية (المطارات)، فقط بل يمنع الشخص من مغادرة إقليم الدولة عن طريق أي منفذ برى أو بحري أو جوى، إلا أن الطريق الجوي هو الطريق الأكثر استخداماً في النقل الدولي، ويقابل هذه الحرية في مغادرة إقليم الدولة حق الدولة في تنظيم الدخول إلى إقليمها، ويتم الوضع على هذه القوائم كتدبير احترازي لاحتمال قيام مسؤوليتهم المدنية أو الجنائية، وفي التشريع المصري لا يكون الإدراج على قوائم ممنوعين من السفر إلا لعدد من الجهات دون غيرها وهى " المحاكم في أحكامها وأوامرها واجبة النفاذ- النائب العام- قاضى التحقيق- مساعد وزير العدل للكسب غير المشروع- رئيس المخابرات العامة- رئيس هيئة الرقابة الإدارية- مدير إدارة المخابرات الحربية- ومدير إدارة الشؤون الشخصية والخدمة الاجتماعية للقوات المسلحة والمدعى العام العسكري- مساعد وزير الداخلية لقطاع الأمن الوطني - مساعد وزير الداخلية لقطاع مصلحة الأمن العام، ويجب أن يكون الإدراج في غير حالات طلب المحاكم صادراً من رئاسة الجهات المشار إليها دون فروعها^(١). وقد أكدت مواد الدستور المصري علي حرية التنقل، فإذا ما فرضت السلطة التنفيذية أو مرفق النقل عوائقاً يعتبر قد خالف بذلك نصوص الدستور، ومن ذلك رفض منح جوازات السفر أو تجديدها، أو سحبها، وذلك بالمخالفة للمواد ٨ و ١١ من القرار بقانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٥٩م^(٢)، وكذلك قرار وزير الداخلية المصري رقم

(١) المادة الأولى من قرار وزير الداخلية رقم ٥٤ لسنة ٢٠١٣م بشأن تعديل القرار رقم ٢٢١٤ لسنة ١٩٩٤م بشأن تنظيم قواعد ممنوعين من السفر، والمنشور بالوقائع المصرية - العدد ١٣ تابع - ١٦ يناير - ٢٠١٣م ص ٢.

(٢) لعدم دستورية المادتين ٨ و ١١ من قرار رئيس الجمهورية بالقانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٥٩م بشأن جوازات السفر و المادة (٣) من قرار وزير الداخلية رقم ٣٩٣٧ لسنة ١٩٩٦م فإن سلطة وزير الداخلية المقررة له بمقتضى حكم المادتين ٨ و ١١ سالفتي الذكر في منح أو حجب أو سحب الجواز - أصبحت لا وجود لها من الناحية القانونية - يترتب على ذلك - لا يجوز لجهة الإدارة ممثلة في مصلحة الجوازات والهجرة في الامتناع عن استخراج جواز سفر لأي سبب من



٣٩٣٧ لسنة ١٩٩٦م الصادر تنفيذاً لبعض أحكامه.

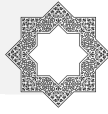
فحق التنقل يكفله الدستور بنص المادة ٦٢ من دستور مصر ٢٠١٤م، حيث نصت على أن "حرية التنقل، والإقامة، والهجرة مكفولة، ولا يجوز إبعاد أي مواطن عن إقليم الدولة، ولا منعه من العودة إليه، ولا يكون منعه من مغادرة إقليم الدولة، أو فرض الإقامة الجبرية عليه، أو حظر الإقامة في جهة معينة عليه، إلا بأمر قضائي مسبب ولمدة محددة، وفي الأحوال المبينة في القانون.

فالمنع من السفر لا يكون إلا بناء على أسباب تبرره^(١)، فقد يكون للمحافظة على حقوق مالية، أو لمصلحة التحقيق، أو للحفاظ على أنظمة الجوازات، أو أمن المجتمع، أو أمن الدولة.

والإدراج على قوائم المنع من السفر أو ترقب الوصول أنواع، فقد يكون لمجرد إبلاغ الجهة المدرجة بالوصول فقط والسماح له بمغادرة المطار فلا يكون الإدراج بهدف الضبط، وفي الحالة الأولى لا يتأثر حق التنقل على عكس الحالة الثانية والتي يدرج إثم الأشخاص على قوائم المنع ولا يسمح لهم بمغادرة إقليم الدولة.

الأسباب الواردة في المادة (٣) من قرار وزير الداخلية سالف الذكر ومنها عدم منح جواز سفر للزوجة إلا بموافقة زوجها وبموافقة الممثل القانوني لناقص الأهلية ومنها الصغير الذي لم يبلغ سن الرشد لمعارضة ذلك مع حرية السفر والانتقال التي حرص المشرع على العناية بها وتأكيد الحرص بحيث لا يجوز وضع العراقيين أمام مباشرة هذا الحق. المكتب الفني لمجلس الدولة - مجموعة المبادئ التي قررتها المحكمة الإدارية العليا، الدائرة الأولى، الجزء الأول من أول أكتوبر ٢٠٠٦ إلى إبريل ٢٠٠٧ القاعدة رقم (٣٢)، ص ٢٥٩.

(١) القهوجي، حسن محمد حسن (٢٠١٤). المنع من السفر في التشريع الفلسطيني: دراسة مقارنة (Doctoral dissertation, Batch2).



المطلب الثاني

مسئولية الدولة عن تعويض الأضرار المترتبة على وقف التنقل جواً

في الأحوال التي يصدر فيها المنع من السفر من الجهة المختصة قانوناً لا يكون مرفق النقل الجوي سوى جهة منفذة لأمر صادر من جهة أخرى، ولا يمكن القول بمسؤوليته عما لحق بالأشخاص من ضرر نتيجة الحرمان من ممارسة حق التنقل، وذلك على عكس الحالة التي يكون فيها المنع من السفر نتيجة قرارات صادرة من الدولة أو الجهات المشغلة لمرافق النقل الجوي، وترتب على هذه القرارات أن يضار حق الانتقال، أو تشديد إجراءات السفر من خلال المطارات في الدولة^(١).

وهنا يثور التساؤل عن مدى مسؤولية الدولة ممثلة في مرفق النقل الجوي عن وقف التنقل جواً.

في حالات المنع من السفر لأفراد محددين يكون حالات معينة وليس منعا عاما لكل الأشخاص بدون تمييز، ويكون ذلك إما لأسباب تتعلق بعدم الانصياع لتعليمات سلطات المطار، أو تعليمات الناقل الجوي وتابعيه، أو عدم الخضوع للإجراءات القانونية اللازمة للصعود على متن الطائرة كعدم الحصول على تذكرة سفر أو بطاقة صعود للطائرة، فتقرر اغلب سلطات المطارات قدراً معيناً من المبالغ النقدية يجوز حملها للمسافر، وقدر معيناً من الامتعة، وكذلك حظر بعض الادوية...الخ.

وعند دراسة طبيعة وظروف القرارات التي تصدرها الدول لإيقاف خدمات النقل الجوي دون منع أفراد محددين من السفر، مثلما يحدث في حالات حظر التجول أو تعليق النقل بسبب النزاعات المسلحة، نجد أن هذه القرارات تتم بغرض ضمان الأمن القومي وحماية المدنيين من المخاطر المحتملة، ولكن يجب على الدول أن تأخذ في الاعتبار الآثار البالغة لهذه القرارات على المدنيين والقطاعات الحيوية

(1) <https://www.bbc.com/arabic/world-59733926>

كالصحة والتجارة^(١).

يقع تحمل المسؤولية على الدولة في اتخاذ هذه القرارات وضمن سيادتها الوطنية، ومع ذلك، ينبغي أن تحافظ الدول على حقوق المواطنين، بما في ذلك حقوق الحركة والتنقل، وتعويضهم عن أية أضرار تلحق بهم نتيجة لهذه القرارات، خاصة إذا كانت قرارات مفروضة بشكل تعسفي دون مراعاة كافية للأثر البشري والاقتصادي حيث تتطلب هذه القرارات تحقيق توازناً حساساً بين حماية الأمن القومي والالتزام بالمعايير القانونية والأخلاقية في ضمان حقوق المواطنين، خاصة في ظل الظروف الاستثنائية مثل النزاعات المسلحة التي تستدعي تدابير خاصة لضمان الأمان والحماية.

(١) الطاهر، زواقري صنف، عبدلي (٢٠٢٢)، الإخلال بالتزام ضمان السلامة في عقد النقل الجوي في الاتفاقيات الدولية والتشريع المصري، ص ١.



الخاتمة

تناولت الدراسة موضوع مسؤولية الدولة عن توقف حركة النقل الجوي (المنع من السفر وقرارات وقف حركة النقل الجوي) ومن خلال تناول هذا الموضوع توصلت الدراسة لعدد من النتائج والتوصيات على النحو التالي:

أولاً: النتائج

- أن الدولة تتحمل مسؤولية تحقيق سلامة وأمان مرافق النقل الجوي، وذلك من خلال تطبيق معايير الأمان والحماية والتدابير الأمنية اللازمة.
- أن حق التنقل بحرية يعتبر من الحقوق الاصلية لكل مواطن ولا يمكن حرمانه منها إلا بناء على مسوغ نظامي مشروع.
- أن قرارات منع حركة النقل الجوي أو المنع من السفر تتم وفق تنظيم قانوني يهدف إلى تحقيق التوازن بين مقتضيات حماية الأمن القومي واحترام حقوق المواطنين في الحركة والتنقل، وذلك من خلال اتباع إجراءات شفافة ومحددة قانونياً.
- يكفل الدستور المصري حق حرية التنقل ويلزم الدولة بالتعويض في حالة عدم ادائها لما على عاتقها من التزامات الان القانون المدني وفصل السابع من قانون التجارة الجديد والخاص بالنقل الجوي لم يتضمن نصاً يقرر مسؤولية الدولة ولا الناقلين الجويين عن حرمان الاشخاص من ممارسة حق التنقل عن طريق مرفق النقل الجوي وأدواته.

التوصيات

- ينبغي تطوير التشريعات والسياسات المتعلقة بسلامة مرافق النقل الجوي وحرية التنقل، مع تحديد الإجراءات اللازمة لضمان الأمن والسلامة دون المساس بحقوق المواطنين.
- ينبغي تطوير خطط استجابة فعّالة لمواجهة التحديات الأمنية المحتملة مثل الإرهاب والجوائح دون المساس بحقوق المواطنين في الحركة والتنقل.
- ينبغي وضع تنظيم تشريعي يوفر آليات لتعويض المواطنين عن الضرر الناجم عن إجراءات تقييد حرية التنقل إذا كانت تلك الإجراءات تعتبر غير مبررة أو تعسفية.



قائمة المراجع

أولاً: المراجع العربية

١. أحمد محمود سالم، هانم (٢٠١٨)، مسؤولية الدولة دون خطأ عن القرارات التي اتخذتها للحد من انتشار وباء كورونا، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، ٤(٢).
٢. أحمد، مريم محمد عبد الله، عامر عاشور. (٢٠٢١)، القرار الإداري بفرض حظر التجوال وأثره على عقد الإيجار (وباء كورونا انموذجاً)، Journal of Al-Qalam University (College, 5(9).
٣. السعرائي، ريم بنت علي مد الله. (٢٠١٧)، التعسف في استعمال سلطة المنع من السفر في النظام السعودي (Doctoral dissertation).
٤. السهلي فارس بن صالح بن صقر. (٢٠٢٠)، نطاق مسؤولية الناقل الجوي للركاب وأساسها في نظام الطيران المدني السعودي، مجلة كلية الشريعة والقانون بتفهننا الأشراف، ٢٢(١).
٥. السيد، أحمد. (٢٠٢١)، مسؤولية الناقل عن حوادث الإرهاب الجوي (وفقاً للاتفاقيات الطيران الدولية المطبقة في دولة الإمارات) دراسة تحليلية مقارنة، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، ١٨(١).
٦. الطاهر، زواقري صنف، عبدلي (٢٠٢٢)، الإخلال بالتزام ضمان السلامة في عقد النقل الجوي في الاتفاقيات الدولية والتشريع المصري.
٧. العمارين، عماد محمد الشرع، أحمد إبراهيم دراوشة، إبراهيم صامد علي(٢٠٢٤). المسؤولية المدنية للناقل الجوي، مجلة الفنون والأدب وعلوم الإنسانيات والاجتماع، (١٠١)، ص ١٤١-١٦٢.
٨. القحطاني، غلي عوض سيف، عبد الرزاق، محمد سيف الدين. مشرف. (٢٠١٩). الإجراءات القانونية لحماية الطيران المدني في النظام السعودي والقانون الإماراتي: دراسة مقارنة (Doctoral dissertation)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.
٩. القهوجي، حسن محمد حسن (٢٠١٤). المنع من السفر في التشريع الفلسطيني: دراسة مقارنة (Doctoral dissertation, Batch2).
١٠. بدران، دعاء محمد إبراهيم (٢٠١٨)، مسؤولية رئيس الدولة عن تنفيذ الحكم القضائي الإداري الحائز للحجية، مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية والقانونية.
١١. بلوصيف، مريم (٢٠١٠). المسؤولية الموضوعية كأساس للتعويض (Doctoral dissertation، جامعة الجزائر، كلية الحقوق).
١٢. حسن، ناصر حسن عبيدات، مؤيد أحمد (٢٠٢٣). الأساس القانوني لقيام مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص والإعفاء منها: دراسة مقارنة. مجلة جامعة الشارقة للعلوم



القانونية ٢٠(٣).

١٣. حمزة، محمود أحمد حلمي (٢٠٢٠)، ضوابط المنع من السفر. المجلة القانونية، ٧(٣).
١٤. درويش، نوران سامي. (٢٠٢٤)، مفهوم الحادث الجوي ومعايير تحديده في ضوء الأحكام القضائية في النقل الجوي الدولي، المجلة الدولية للفقهاء والقضاء والتشريع.
١٥. فياض، محمود المازمي، السيد ماجد. (2022) التعويض عن الضرر الأدبي المجرد الناجم عن تأخر الناقل الجوي في تنفيذ التزامه في القانون الإماراتي. مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، ١٩(٣)، ص ٣٧٦-٤٠٨.
١٦. عبد الهادي، محمود عبد الجواد. (٢٠١٧)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص، دار النهضة العربية.
١٧. مشهور محمد أحمد الدعيس. (٢٠٢٤)، مسؤولية الناقل في عقد نقل النقود. مجلة جامعة صنعاء للعلوم الإنسانية، ١(٢).
١٨. محمد أحمد، مريم عامر عاشور عبد الله (٢٠٢١). القرار الإداري بفرض حظر التجوال وأثره على عقد الإيجار (وباء كورونا انموذجاً). Journal of Al-Qalam University (College, 5(9).
١٩. محمد السيد، منال سامر، محمد الزغبى. (٢٠٢١)، مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة للتعويض عن الضرر المعنوي بموجب اتفاقيتي وارسو ومونتريال، روح القوانين، ٣٣(٩٤).
٢٠. محمد، خالد أحمد عبد الرحمن أحمد، علاء النجار حسنين (٢٠٢٤). التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية، مجلة كلية الشريعة والقانون بأسسيوط، ٣٦(٣).

ثانياً: المراجع الأجنبية

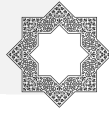
21. Barnes, I. R. (1946). The economic role of air transportation. Law and Contemporary Problems, 11(3)
22. Elhady, M. A. A. (2024, January 9). The Saudi Passenger Rights Regulation of 2023 "A Critical Analytical Study." Journal of Law and Sustainable Development, 12(1), e2830.
23. Hoff, J. (2014). Enhancing Security While Protecting Privacy: The Rights Implicated by Supposedly Heightened Airport Security. Mich. St. L. Rev., 1609
24. Sariwati, R. (2022). Responsibilities of air carriers on international flights. Jurnal Cakrawala Hukum, 13(2), 194-201 .
25. PENG, J. W. L. P. (2022). Throttling Flow, But Not Necessarily Stopping It. ASHRAE Journal, 64(7).
26. Prather, C. D. (2015). Airport management. Aviation Supplies Academics, Incorporated.



List of references

First: Arabic references

1. Ahmed Mahmoud Salem, Hanam (2018), the responsibility of the state without error for the decisions taken to limit the spread of the corona epidemic, Journal of legal and Economic Studies, 4(2).
2. Ahmed, Maryam Mohammed Abdullah, Aamer Ashour. (2021) journal () journal of the University College of pen, 5 (9).
3. Al-Saarani, Reem bint Ali madallah. (2017) dissertation (doctoral dissertation).
4. Al-Sahli fares bin Saleh bin Saqr. (2020), the scope of responsibility of the air carrier for passengers and its basis in the Saudi civil aviation system, Journal of the College of Sharia and law, our understanding of Ashraf, ٢٢(١).
5. The master, Ahmed. (2021), carrier's liability for air terrorism incidents(in accordance with international aviation conventions applicable in the UAE) comparative analytical study, Sharjah University Journal of Legal Sciences, ١٨ (١).
6. Eltahir, zawagry son, Abdali (2022), breach of the obligation to ensure safety in the air transport contract in international agreements and Egyptian legislation.
7. Al-Amarin, Imad Mohammed Al-Shara, Ahmed Ibrahim darawsha, Ibrahim Samad Ali(2024). Civil liability of the air carrier, Journal of arts, literature, humanities and sociology, (١٠١), p.١٤١-١٦٢.
8. Al-Qahtani, Ghali Awad Saif, Abdul Razzaq, Mohammad Saifuddin. Supervisor. (2019). Dissertation: ((doctoral dissertation, Naif Arab University for Security Sciences.
9. Al-Qahwaji, Hasan Muhammad Hasan (2014). Dissertation: ((doctoral dissertation, Batch 2).
10. Badran, Doaa Mohammed Ibrahim (2018), the responsibility of the head of State for the implementation of the administrative judicial ruling, the Journal of economic, administrative and Legal Sciences.
11. Beloussif, Maryam (2010). Dissertation (doctoral dissertation, University of Algiers, Faculty of law.
12. Hassan, Nasser Hassan Obeidat, Moayed Ahmed (2023). The legal basis for the establishment of the liability of the air carrier in the contract of carriage of persons and exemption from it: a comparative study. Journal of the University of Sharjah for Legal Sciences ٢٠(٢).
13. Hamza, Mahmoud Ahmed Helmy (2020), travel ban officers. Legal journal, 7 (3).
14. Darwish, Nuran Sami. (2024), the concept of air accident and the criteria for



determining it in the light of judicial rulings in International Air Transport, International Journal of jurisprudence, judiciary and legislation.

15. Fayad, Mahmoud almazmi, Mr. Majid (2022). Compensation for abstract moral damage caused by the delay of the air carrier in fulfilling its obligation in the UAE law. University of Sharjah Journal of Legal Sciences, ١٩(٢), p ٣٧٦-٤٠٨.
16. Abdul Hadi, Mahmoud Abdul Jawad. (٢٠١٧), the responsibility of the International and domestic air carrier for people, the House of Arab renaissance.
17. Famous Mohammed Ahmed Al-dais. (2024), liability of the carrier in the contract of carriage of money. Journal of Sana'a University for Humanities, ١(٢).
18. Mohammed Ahmed, Maryam Aamer Ashour Abdullah (2021). The administrative decision to impose a curfew and its impact on the lease agreement (Corona epidemic as a model). Journal of the University Faculty of pen. 5 (9).
19. Mohamed El Sayed, Manal Samer, Mohamed El Zoghby. (2021), liability of the air carrier for compensation for moral damage under the Warsaw and Montreal conventions, the spirit of the laws, ٣٣(٩٤).
20. Mohammed, Khalid Ahmed Abdul Rahman Ahmed, Alaa al-Najjar Hassanain (2024). Insurance of the objective civil liability of the air carrier in accordance with international conventions and protocols, Journal of the Faculty of Sharia and law in Assiut, 36(3).

Second: foreign references

21. Barnes, I. R. (1946). The economic role of air transport. Law and contemporary problems, 11 (3)
22. Al-Hadi, master (2024, January 9). Saudi passenger rights regulation for 2023 " a critical analytical study."Journal of law and sustainable development. 12 (1), E. 2830.
23. Hough. J. (2014). Enhancing security while protecting privacy: the rights involved in supposedly increasing airport security. I am. St. El Pastor, 1609
24. Sariwati, R. (2022). Responsibilities of air carriers on international flights. Journal kakrawala hokum. 13 (2), 194-201.
25. Peng, J. W. L. B. (2022). Throttle the flow, but not necessarily stop it. Ashri magazine, 64 (7).
26. Prather, CD (2015). Airport management. Aviation Supplies and academics, incorporated.



فهرس الموضوعات

الصفحة	الموضوع
١٨٢٥.....	مقدمة
١٨٢٥.....	مشكلة الدراسة.....
١٨٢٦.....	خطة الدراسة.....
	المبحث الأول أساس ونطاق مسؤولية الدولة عن تأمين ممارسة حق الانتقال في
١٨٢٧.....	مرافق النقل الجوي.....
	المطلب الأول الأساس القانوني لمسؤولية الدولة عن تأمين ممارسة حق التنقل عن
١٨٢٩.....	طريق مرفق النقل الجوي.....
	المطلب الثاني نطاق مسؤولية الدولة عن تأمين ممارسة حق الانتقال في مرافق
١٨٣٦.....	النقل الجوي
١٨٣٨.....	المبحث الثاني مسؤولية الدولة عن قرارات وقف التنقل جواً.....
١٨٣٩.....	المطلب الأول الإطار القانوني لقرارات المنع من السفر الفردية
١٨٤١.....	المطلب الثاني مسؤولية الدولة عن تعويض الأضرار المترتبة على وقف التنقل جواً.....
١٨٤٣.....	الخاتمة.....
١٨٤٤.....	قائمة المراجع
١٨٤٨.....	فهرس الموضوعات