



جامعة كربلاء

كلية القانون

الفرع العام

إنتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي

رسالة مقدمة الى مجلس كلية القانون / جامعة كربلاء

وهي جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير في القانون الدولي العام

كتبت بواسطة :

وسام عيسى رحم

بإشراف

أ.د. عبد علي محمد سوادي

أستاذ القانون الدولي العام

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿ يَمْعَشَرِ الْجِنِّ وَالْإِنْسِ إِنْ أَسْتَطَعْتُمْ
أَنْ تَنْفُذُوا مِنْ أَقْطَارِ السَّمَوَاتِ وَالْأَرْضِ
فَأَنْفُذُوا لَا تَنْفُذُونَ إِلَّا بِسُلْطَانٍ ﴾ ﴿٣٣﴾

سورة الرحمن: الآية (٣٣)

إقرار المقوم اللغوي

تحية طيبة

أشهد أنني قرأت رسالة الماجستير الموسومة بـ (إنتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي)، المقدمة من قبل الطالب (وسام عيسى رحم) إلى مجلس كلية القانون في جامعة كربلاء، لقد وجدتها صالحة من الناحيتين اللغوية والتعبيرية ، بعد أن أخذ الطالب بالملاحظات المسجلة على متن الرسالة.

مع التقدير...
التوقيع :

الأسم : أ.م.د. سهيلة خطاف عبد الكريم

الاختصاص العام : لغة عربية

الاختصاص الدقيق : نحو

إقرار المشرف

أشهد إن رسالة الماجستير الموسومة بـ (إنتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي) المقدمة من قبل الطالب (وسام عيسى رحم) إلى مجلس كلية القانون - جامعة كربلاء بوصفها جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير في القانون الدولي العام قد جرى بإشرافنا ورشحناها للمناقشة ... مع التقدير .

التوقيع : 

الاسم : عبد علي محمد سوادي

الدرجة العلمية : أستاذ دكتور

الاختصاص : قانون دولي عام

جامعة كربلاء - كلية القانون

التاريخ :

إقرار لجنة مناقشة ماجستير

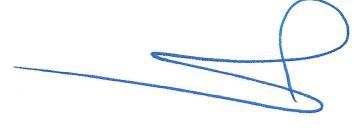
نحن رئيس لجنة المناقشة وأعضائها نقر أننا اطلعنا على هذه الرسالة الموسومة بـ (انتهاك سيادة الدولة على اقليمها الجوي)، وناقشنا الطالب (وسام عيسى رحم) في محتواها، وفيما له علاقة بها، ونعتقد إنها جديرة بالقبول لنيل درجة الماجستير في القانون / فرع القانون العام وبدرجة (ص.ج.ب.).


التوقيع :

الاسم: أ.د. سرمد عامر عباس

(عضواً)

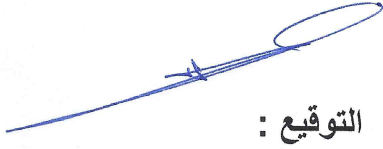
التاريخ: / / 2022


التوقيع :

الاسم: أ.د. صلاح جبير صدام

(رئيساً)

التاريخ: / / 2022


التوقيع :

الاسم: أ.د. عبد علي محمد سوادى

(عضواً)

التاريخ: / / 2022


التوقيع :

الاسم: أ.م.د. احمد شاكر سلمان

(عضواً)

التاريخ: / / 2022

صادق مجلس كلية القانون / جامعة كربلاء على قرار لجنة المناقشة


التوقيع :

أ.د. ضياء عبدالله عبود الجابر

عميد كلية القانون / جامعة كربلاء

التاريخ: / 5 / 2022

الإهداء

إلى ...

سيد الأنبياء والمرسلين وخاتمهم الصادق الأمين أبي القاسم محمد (صلى الله عليه وآله وسلم) وإلى آله
أجمعين الطيبين الطاهرين...

وطني الغالي العراق العظيم ...

روح أبي الشهيد ذو الفضل الدائم المديد...

أمي الحنونة صاحبة الدعاء السديد...

من شاطرنى التعب والعناء .. زوجتي العزيزة وأولادي الأوفياء

سندي على مدى المراحل إختوتي وأصدقائي وزملائي الأفاضل

كل من له حق عليّ ...

أهدي هذا البحث المتواضع .

الباحث

الشكر والتقدير

الشكر لله صاحب المنّ والفضل العظيم وأحمده بلسان كال ضعيف عن عظيم نعمه وكثير إحسانه والصلاة والسلام على رسول الله محمد وعلى آله الطيبين الطاهرين أبواب رحمته والسبيل إلى جنته والطريق المستقيم لتوفيق عبادته ...

الحمد لله الذي هبّ لنا عباده المخلصين والذين لرضاه راجين ولما لديهم من فضله منفقين من العلم والنصح المبين وأخص في مقدمتهم المشرف الأستاذ الدكتور (عبد علي محمد سوادى) صاحب العلم والخلق العظيم الذي لم يبخل عليّ بشيء قط ، فأعطى حتى أخرجني من عطاءه الكبير ، فأسأل الله له دوام الصحة والتوفيق والشأن العظيم .

ثم الشكر إلى كلية القانون بعمادتها وأساتذتها الأفاضل ذوي اللب والعلم والاحترام وبالأخص من درسني في السنة التحضيرية الاساتذة كلاً من د (سامر مؤيد ذو الفضل الكبير ، عادل السهلاني ، رشا شاكر، احمد شاكر ، نوري رشيد ، سهيلة خطاف ، حكمت ، سليم ، واستاذي المشرف) ثم من أرشدني ونورني في بحثي من أساتذة القانون الدولي الأجلاء وكل من له حقّ عليّ ...

ثم الشكر لمن أعانني أو نصحني لإتمام بحثي هذا من اختصاصيين أو زملاء أمثال الدكتور صدام الفتلاوي وعميد هيثم حنتاو الفتلاوي ، (والأخوة في قيادة الدفاع الجوي وفي مقدمتهم اللواء عباس واصي مكطوف ، والعميد احمد ناصر حسين والمقدم الركن بلال محمد سلمان) ، وإلى الأستاذ حازم فارس الجبوري والأخت ثريا جاسم .

كما ولا ننسى ما قدمه موظفي المكتبات من تعبٍ وتعاونٍ وتفانٍ وفي مقدمتهم موظفي مكتبتنا الأعزاء جزاهم الله خير الجزاء .

كذلك الشكر موصول لكل من قدم لنا أي شيء ولو نصح بسيط أو جزء يسير... اللهم يسر لهم جميعاً .

الباحث

المحتويات

الصفحة	الموضوع
3-1	المقدمة
35-4	الفصل الأول / ماهية سيادة الدولة على إقليمها الجوي
22-5	المبحث الأول/ مفهوم سيادة الدولة على إقليمها الجوي
12-6	المطلب الأول / مفهوم السيادة
9-7	الفرع الأول / تعريف السيادة
12-9	الفرع الثاني / النتائج المترتبة على السيادة
22-13	المطلب الثاني / مفهوم الإقليم الجوي
17-13	الفرع الأول / التعريف بالإقليم الجوي
22-17	الفرع الثاني / معايير حدود الإقليم الجوي
34-22	المبحث الثاني / أساس سيادة الدولة على إقليمها الجوي
31-23	المطلب الأول / أساس سيادة الدولة الجوية في القانون الدولي
26-23	الفرع الأول / نظريات السيادة على الفضاء الجوي
31-27	الفرع الثاني / أساس سيادة الدولة الجوية في الاتفاقيات الدولية
34-31	المطلب الثاني / أساس سيادة الدولة الجوية في القانون الوطني
33-32	الفرع الأول / سيادة الدولة الجوية في الدساتير
34-33	الفرع الثاني / سيادة الدولة الجوية في القوانين الأخرى

70-36	الفصل الثاني/ إنتهاك سيادة الإقليم الجوي وصوره
50-37	المبحث الأول/ حالات انتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي
44-38	المطلب الأول/ مخالفة قواعد الملاحة الجوية
40-38	الفرع الأول/ عدم الالتزام بممرات الملاحة الجوية
43-41	الفرع الثاني/ عدم الالتزام بالحدود الدنيا للملاحة الجوية
50-45	المطلب الثاني / مخالفة الطائرات لقواعد المرور العابر والمرور البريء
48-45	الفرع الأول/ مخالفة قواعد المرور العابر
50-48	الفرع الثاني/ مخالفة قواعد المرور البريء
70-50	المبحث الثاني/ صور انتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي
60-51	المطلب الأول/ القرصنة الجوية ومناطق حظر الطيران
56-51	الفرع الأول/ القرصنة الجوية
60-57	الفرع الثاني/ مناطق حظر الطيران
70-61	المطلب الثاني/ دخول الإقليم الجوي بصورة غير مشروعة
68-62	الفرع الأول/ الانتهاك من قبل طائرات الدولة
70-69	الفرع الثاني/الانتهاك من قبل الطائرات المدنية

103-71	الفصل الثالث/ أثر انتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي
88-72	المبحث الأول/ المسؤولية الدولية عن انتهاك السيادة على الإقليم الجوي
78-73	المطلب الأول/ مفهوم المسؤولية الدولية عن انتهاك السيادة
77-73	الفرع الأول/ تعريف المسؤولية الدولية عن انتهاك السيادة
78-77	الفرع الثاني/ طبيعة المسؤولية الدولية عن انتهاك السيادة
88-78	المطلب الثاني/ أساس المسؤولية الدولية عن انتهاك السيادة
82-80	الفرع الأول/ المسؤولية عن الخطأ
86-82	الفرع الثاني/ المسؤولية عن العمل غير المشروع
88-86	الفرع الثالث/ المسؤولية عن المخاطر
103-88	المبحث الثاني/ طرق تسوية المنازعات والآثار المترتبة عن انتهاك السيادة
97-89	المطلب الأول/ طرق تسوية المنازعات الناشئة عن انتهاك السيادة
93-90	الفرع الأول/ الطرق الدبلوماسية والسياسية
97-93	الفرع الثاني/ الطرق القضائية
103-98	المطلب الثاني/ أثر المسؤولية الدولية عن انتهاك السيادة
100-98	الفرع الأول/ الترضية
101-100	الفرع الثاني/ التعويض العيني
103-102	الفرع الثالث/ التعويض المالي (النقدي)
106-104	الخاتمة

117-107	المصادر
A	Abstract

الخلاصة

تعد سيادة الدولة على الإقليم الجوي سيادة ثابتة ومستقرة في القانون الدولي شأنها شأن سيادة الدولة على الإقليم البري والبحري وهي سيادة الدولة نفسها بطابع الجزء من الكل ، وقد أكدت هذا المبدأ اتفاقيات الطيران المدني وتنظيم الملاحة الجوية كاتفاقية باريس لعام 1919 واتفاقية شيكاغو لعام 1944 اللتين نظمتا شؤون الطيران وما يُعد أو لا يُعد تحليقه انتهاكاً للسيادة الجوية التي وجدت أساساً آخرها لها في نصوص الدساتير والقوانين الوطنية ، ورغم هذه السيادة الثابتة لازال الواقع يفرز لنا العديد من الانتهاكات التي تحدث من الطائرات المدنية أو العامه عند دخولها للأجواء الإقليمية لدولة ما ، فضلاً عن العديد من الصور الأخرى لإنتهاك الإقليم الجوي مثل التجسس والقرصنة الجوية والحظر الجوي المفروض عنوةً أو المبالغ فيه والصواريخ العابرة للقارات ، علاوة على ما قد ينتهك الجو من خلال الذبذبات الموجودة فيه بواسطة استخدام الطيف الالكتروني لتخزين البيانات أو استخدام الأشعة الكهرومغناطيسية في استطلاع معالم سطح الأرض وبشتى الوسائل ، وإنّ هذه الانتهاكات تعد أعمال غير مشروعة تستوجب إثارة مسؤولية الدولة التي قامت بفعل الانتهاك وقد تؤدي إلى نشوب نزاعات دولية قد تسوى بالطرق أو الوسائل التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولية لحل مثل هكذا أمور أو قد تسوى بوسائل التسوية السلمية الأخرى المعروفة في القانون الدولي ومن ثم فإن على من يتسبب بحدوث الضرر أو ينتهك قاعدة قانونية دولية عليه أن يتحمل دفع التعويض المناسب لجبر ذلك الضرر .

المقدمة

أولاً - التعريف بالدراسة /

إنّ التطور السريع الذي ابتدأ بعد الحرب العالمية الثانية أدى إلى التوصل إلى العديد من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بأحكام القانون الجوي الذي كان الهدف منها هو تنظيم سيادة الدولة على إقليمها الجوي والتوفيق بين سيادة الدولة على إقليمها الجوي وبين حرية المرور الجوي العابر والبريء ، فقد برزت الحاجة إلى تلك الاتفاقيات ؛ نظراً لما صاحب ذلك التطور من استخدام الطائرات بشكل كبير في تلك الفترة والذي أدى استخدامها في كثير من الأحيان إلى حصول انتهاكات كثيرة لسيادة الدول الأخرى عن عمد أو من دون عمد نتيجة المخالفة لقوانين الدول صاحبة الإقليم أو انتهاك القانون الدولي .

كما تعد اتفاقية باريس لتنظيم الملاحة الجوية لعام 1919 واتفاقية شيكاغو لعام 1944 من أهم الاتفاقيات التي تناولت سيادة الدولة على إقليمها الجوي والتي نظمت مرور الطائرات الأجنبية فوق إقليم الدول الأخرى ، تلك السيادة التي يعد من أبرز مظاهرها هو عدم التدخل في شؤون الدول الأخرى أو الاعتداء عليها والذي أصبح من الأمور الثابتة والمستقرة في القانون الدولي ، وان التطور الذي حصل في استخدام الدول للطائرات قد زاد من أهمية النقاش حول امتداد اختصاصات الدولة فوق إقليمها الجوي وعدم انتهاك سيادتها أو المساس بأمنها ، فقد أدى ظهور القدرات المتزايدة لدى بعض الدول في مجال غزو الفضاء الجوي وظهور القدرات الواسعة في صناعة الصواريخ العابرة للقارات وتطويرها فضلاً عن استخدام الدول للطائرات للإغراض الحربية إلى بروز الكثير من التهديدات الخطيرة لأمن الدول واستقرارها وانتهاك سيادتها الجوية التي يثار بسببها مسؤولية الدولة المنتهكة التي تكون على أثرها ملزمة بالتعويض عن ما أنته من عمل غير مشروع إذا لم تبادر هي بتسوية خلافاتها.

ثانياً - أهمية الدراسة /

تكمن أهمية الموضوع بالنسبة إلى جميع الدول ، إذ يجب على الدول معرفة قواعد القانون الجوي ؛ وذلك لتفادي أي مسؤولية قد تحدث بسبب انتهاك القانون الدولي أو مخالفة قوانين الدولة فيما يخص إقليمها الجوي ، وتتجلى أهمية هذا البحث أيضاً بعد أن كثرت الانتهاكات على الإقليم الجوي وعدم التزام الدول باحترام مبدأ سيادة الدول الأخرى مع ما يعكسه هذا المبدأ من المساواة بين الدول وعدم تبعية أو خضوع أية دولة

لدولة أخرى ، فيصبح لزاماً على الدولة التي تنتهك سيادة دولة أخرى أن تسلك الطريق الذي يؤدي إلى إصلاح الضرر الذي يؤدي حصوله إلى تعكير صفو العلاقات الدولية والذي يؤدي بدوره إلى الكثير من المشاكل الاقتصادية والاجتماعية .

ثالثاً - إشكالية الدراسة /

ينطلق البحث من إشكالية توسع الخلاف حول مدى سيادة الدولة على إقليمها الجوي والتعارض بين ما تصدره الدول من تشريعات وما تتفق عليه الدول من اتفاقيات تتعلق بهذا الموضوع ، وكان مبدأ السيادة من المبادئ المستقرة في العلاقات الدولية في القانون الدولي التقليدي وبعد الحرب العالمية الثانية حدث هناك تطور في مفهوم هذا المبدأ من خلال التدخل العسكري المباشر وغير المباشر بما يخالف مبادئ ميثاق الأمم المتحدة التي تمنع التدخل في الشؤون الداخلية التي تعد من صميم عمل السلطة الداخلية للدولة ، وقد أقر القانون الدولي للدول حقوقاً على إقليمها ومنها الإقليم الجوي ولكننا نرى أن بعض الدول اليوم باتت تنتهك حقوق الدولة على إقليمها الجوي دون مراعاة لتلك القيود الدولية ، وان هذه الفرضية تضعنا أمام تساؤلات عديدة :

- ما المقصود بالإقليم الجوي للدولة ؟ وما حدود ذلك الإقليم ، وما القيود المفروضة عليه؟
- ما مدى سيادة الدولة على إقليمها الجوي ؟ هل سيادة مطلقة أم مقيدة أم ماذا ؟
- هل كانت سيادة العراق الجوية بنفس المعنى الذي توفره لها قواعد القانون الدولي؟
- هل إنَّ هناك طرق خاصة لتسوية منازعات الإقليم الجوي غير الطرق المعروفة لتسوية المنازعات في القانون الدولي ؟
- ما نوع المسؤولية الدولية عن الخروقات التي تنتهك سيادة الدولة على إقليمها الجوي؟

رابعاً - هدف الدراسة /

تهدف الدراسة إلى التعريف بالإقليم الجوي وبيان قواعده الواجبة الإتباع بالنسبة للدول التي تحلق فيه ، وبيان انواع الانتهاكات عليه والتي تقوض سيادة الدولة وتهدد أمنها والحد منها قدر المستطاع ، والسعي الى بناء علاقات مستقرة مع الدول يسودها الإحترام والوثام ، وبيان حجم المسؤولية التي تقع على الدولة

المتعدية ، وكذلك بيان الطرق الدبلوماسية والقضائية لحل المشاكل الناجمة عن هذا الانتهاك وبيان نوع الجبر المناسب الذي يصلح الضرر الناجم عنه .

خامساً - منهجية الدراسة /

تحتاج الدراسة إلى منهج علمي منضبط ومنهجية تضبط بنية الدراسة ؛ لذلك سنحاول الإجابة عن الإشكاليات السابقة من خلال دراسة وتحليل موضوع البحث على ضوء أهم الاتفاقيات الدولية والأمنية التي عقدت بهذا الشأن ، ومن أجل بلوغ الغاية المتوخاة من هذه الدراسة ومعالجتها معالجة وافية سنقوم بدراسة بحثنا (انتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي) دراسة قانونية وفق المنهج القانوني التأسيلي للاتفاقيات الدولية التي عقدت فيما سبق بهذا الشأن والتي تخص كلما يتعلق بقواعد الطيران والملاحة الجوية بين الدول ، وكذلك إتباع المنهج الاستقرائي التحليلي وذلك باستقراء نصوص تلك الاتفاقيات وتحليلها تحليلاً علمياً ومنطقياً ، فضلاً عن المنهج التطبيقي حيث سنتناول أهم الخروقات الجوية التي تعد خطراً يهدد أمن الدولة وينتهك سيادتها .

سادساً - خطة البحث /

استناداً إلى ما سبق من إشكالية وأهمية للموضوع وهدف الدراسة وبغية بيان مضامين هذا العنوان وإيضاح مفاهيمه والوقوف على موضوعاته وتحقيق النتائج العلمية المرجوة من هذه الدراسة ارتأينا تقسيم موضوع الرسالة (انتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي) إلى مقدمة وثلاثة فصول ، نتناول في الفصل الأول ماهية سيادة الدولة على إقليمها الجوي ، وذلك في مبحثين ، نبين في المبحث الأول مفهوم سيادة الدولة على إقليمها الجوي فيما نتناول في المبحث الثاني أساس سيادة الدولة على إقليمها الجوي ، أما الفصل الثاني فنبين فيه إنتهاك سيادة الإقليم الجوي وصوره ، وسوف يكون ذلك في مبحثين ، المبحث الأول حالات انتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي أما المبحث الثاني فنبين فيه صور انتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي ، أما الفصل الثالث والأخير فهو لبيان اثر انتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي والذي سيكون في مبحثين ، المبحث الأول لبيان المسؤولية الدولية عن انتهاك السيادة على الإقليم الجوي ، فيما نتناول في المبحث الثاني طرق تسوية المنازعات والآثار المترتبة عن إنتهاك السيادة ثم خاتمة تتضمن أهم النتائج والمقترحات .

الفصل الأول

ماهية سيادة الدولة على إقليمها الجوي

الفصل الأول

ماهية سيادة الدولة على إقليمها الجوي

لقد باتت حقوق الدول على إقليمها الأرضي من الحقوق المسلم بها في القانون الدولي ، منذ نشوء تلك الدول إلى وقتنا الحاضر، وكذلك فإنّ حقوقها أصبحت واضحة المعالم في المياه الإقليمية التي تعد امتداداً لإقليمها الأرضي بعد جهود كثيرة كان آخرها اتفاقية قانون البحار لعام (1982) التي نظمت حقوق الدولة في المياه الإقليمية وفي أعالي البحار، وبعد هذه الحقوق الثابتة للدولة لم يبق سوى حقها في الإقليم الجوي الذي تبلور منذ بداية القرن العشرين بعد ظهور الطائرات وتزايد استعمالاتها ، حيث أخذ الخلاف بين الدول حول الوضع القانوني للجو بُعداً سياسياً وأمنياً واقتصادياً حيث بدأت الدعوات لعقد المؤتمرات الدولية لتنظيم حقوق تلك الدول على إقليمها الجوي ، وذلك من خلال الاتفاقيات الدولية التي كانت من أهمها الاتفاقيتين الدوليتين المعروفة باتفاقية باريس لعام 1919 ، واتفاقية شيكاغو لعام 1944 فقد تمكنت الدول من خلال هاتين الاتفاقيتين وضع قواعد مهمة تتوافق مع مبدأ السيادة المطلقة للدول على إقليمها الجوي ، وبين المصالح الأخرى للدول للجو من خلال تسهيل حركة مرور الطائرات فوق أجوائها ، وعلى الرغم من تلك الحقوق الممنوحة للدول إلا أننا لازلنا نلاحظ وجود أنواع كثيرة من الانتهاكات تقع على الإقليم الجوي للدولة رغم إن هذا الأمر يعد منافياً لاحترام سيادة الدول على إقليمها وتعدي على كيانها المادي خصوصاً بعد ترسخ هذا المبدأ في الوقت الحاضر بعد تواتر النص عليه في الاتفاقيات المنظمة لشؤون الملاحة الجوية.

وعليه سينقسم هذا الفصل إلى مبحثين :

نناقش في أولهما ، مفهوم سيادة الدولة على إقليمها الجوي

ونخصص المبحث الثاني لبيان أساس سيادة الدولة على إقليمها الجوي .

المبحث الأول

مفهوم سيادة الدولة على إقليمها الجوي

تمتد سيادة الدولة إضافة إلى الإقليم البري والبحر الإقليمي لتشمل الجو الذي يعلو هذين العنصرين ، وان مسألة سيادة الدولة في الجو من المشاكل النظرية التي واجهت ألقه الدولي في مطلع القرن العشرين والتي سرعان ما انتهت إلى التسليم بأن لكل دولة سيادة في الجو تماثل سيادتها في الأرض ، حيث اخذ الفقهاء بدراسة الوضع القانوني للجو لتحديد ما للدولة من سيادة وسلطان عليه . فمنذ القدم وقيل استخدام الإقليم الجوي لأغراض الطيران أهتم الفقه بدراسة الوضع القانوني للهواء ، فكان السائد من قبل هو أنه من يملك الأرض يملك ما تحتها وما فوقها وهذا لم يكن محل إشكالٍ لهم ؛ لأن الإقليم الجوي لم يكن يدخل في حيازة أو استعمال الإنسان آنذاك ، كذلك فقد أهتم القانون الروماني بدراسة الطبيعة القانونية للفضاء الجوي منذ القدم ، ووفقاً للقانون الروماني لا يمكن تملك الهواء ؛ لأنه ليس من الأموال القابلة للتملك الفردي فكان ينظر إليه كشيء مشترك للجميع (1) .

أما في الوقت الحاضر فلقد أعطت الممارسة الدولية للسيادة مفهوماً جديداً فضلاً عن مفهومها التقليدي يتمثل بالاستقلال السياسي للدولة وحقها في تقرير مصيرها ؛ كونها السلطة التي لا تعلوها سلطة في داخل الدولة ، مع عدم خضوع الدولة لدولة أجنبية أخرى في ماعدا ما تعقده الدولة من اتفاقيات دولية تلزم بها نفسها ، وهو ما يسمى بسيادتها الخارجية (2) .

عليه سنتناول في المطلب الأول من هذا المبحث : مفهوم السيادة وما يتصل به .

ونخصص المطلب الثاني لمفهوم الإقليم الجوي .

(1) . فاطمة حسن شبيب السامرائي ، الطيران المدني العربي والقانون الدولي ، رسالة ماجستير ، كلية القانون والسياسة - جامعة بغداد ، 1982 ، ص30.

(2) . د. السيد عبد المنعم ألمراكي ، التجارة الدولية وسيادة الدولة ، بلا طبعه ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2005 ، ص76.

المطلب الأول

مفهوم السيادة

ترتبط نشأة وتاريخ مصطلح السيادة بدرجة وثيقة بنشأة وتطور الدولة ونمو السلطة المركزية فيها منذ بداية عصر النهضة الأوروبية ، إذ ترجع به معظم الكتابات الأوروبية إلى هذه الفترة (1) ، لذا فإن السيادة تعد فكرة (نظرية) حديثة نسبياً ويرجع الفضل في عرضها لأول مرة إلى الفقيه الفرنسي (جان بودان) Jean Bodin في كتاب نشره عام 1576 بعنوان : الكتب الستة للجمهورية ، وقد ارتبطت نظرية السيادة عند ظهورها بظروف سياسية معينة كانت تسود أوروبا آنذاك ؛ إذ قامت هذه النظرية أساساً لتقف بجانب الملوك ضد سلطة الكنيسة ونظام الإقطاع (2) ، فالسيادة هي العنصر الأساس المكون والمميز للدولة عن غيرها من الكيانات ، وهذا ما جعلها تلقى اهتماماً مزدوجاً من فقهاء القانون الدستوري والدولي على حد سواء ، وكان موضوعها محل اهتمام الكثير من الفقهاء ؛ كونها حجر الزاوية لبناء الدولة وأساس تصرفاتها في الداخل والخارج ؛ لأن الدولة تتصرف في نطاق إقليمها أو على صعيد المجتمع الدولي بناءً على قواعد القانون الدولي العام التي تعتبر فيه السيادة العمود الفقري ، وهو الأساس الذي تقوم عليه الدولة الحديثة كما أنتجت الحضارة الغربية القانونية وانتقلت إلى الحضارات الأخرى بنفس الخصائص (3) .

كما تعد السيادة من أهم مقومات وجود الدولة التي لا تكتمل من دونها ؛ فالسيادة كما يرى معظم فقهاء القانون العام تعد أهم ما يميز الدولة عن غيرها من الأنماط أو المؤسسات السياسية الأخرى ، وعلى الرغم من عدم توافر إجماع فكري وقانوني على المعنى الدقيق للسيادة ؛ نظراً لتشابك المصالح وتباين أسباب القوة والنفوذ بين الدول ، إذ تعد نظرية السيادة من أكثر نظريات القانون العام غموضاً ويصعب الاتفاق على تعريف جامع مانع لها (4) .

(1) . د. السيد عبد المنعم أمراكي ، مصدر سابق ، ص 15.

(2) . د. محمد سامي عبد الحميد ، أصول القانون الدولي العام ، بلا طبعه ، مؤسسة الثقافة الجامعية ، الإسكندرية ، 1980 ، ص 181.

(3) . عبد القادر البقيرات ، محاضرات في السيادة والعولمة ، جامعة الجزائر ، الجزائر ، 2004 ، ص 3 .

4- Agenw . J .The United States Hegemony ، in P. Taylor (ed) chi Chester "Geography of the Twentieth Century : A Global Analysis " Johan Wiley & San ، England P.228

لذا سينقسم هذا المطلب إلى فرعين ، سنتطرق في الفرع الأول منه إلى تعريف السيادة ، ثم نبين في الفرع الثاني النتائج المترتبة على السيادة .

الفـرـع الأول

تعريف السيادة

كلمة (السيادة) في اللغة العربية يرجع أصلها اللغوي إلى (سؤد) بمعنى شرف عظيم ، ومفردها (ساد) وجمعها (سادة) وقيل (سادهم) وإستادهم وسيادته وسيدوده⁽¹⁾.

وتدل على سمو المقام والمرتبة ، وسيد تعني الرئيس الكبير في قومه ، المطاع في عشيرته وان لم يكن هاشمياً ولا علوياً⁽²⁾.

أما الفقهاء فقد كان لهم الدور الكبير في التصدي لتعريف السيادة فقد عرفها الفقيه الفرنسي (جان بودان) في مؤلفه الذي أخرجه سنة 1576 " بأنها السلطة العليا والمطلقة للملك على المواطنين والرعايا والتي لا تخضع للقوانين ولا يقيد بها إلا الله والقانون" ، لذا فإن أهم مظهر للسيادة في رأي (بودان) هو سلطة إظهار القوانين ، وما دام الملك هو الذي يصدر هذه القوانين فإنه لا يكون مقيداً أو ملزماً بما يصنعه بنفسه⁽³⁾ ، ولقد اعتبر (بودان) إن السند القانوني الوحيد لوجود السيادة لا يكون إلا في إرادة الأشخاص الذين يقومون بمباشرتها سواء أكان ذلك من الناحية الداخلية أم من الناحية الخارجية ، على اعتبار إن الدولة لا تخضع لأي سلطان خارجي ما عدا ما تلتزم به من معاهدات بمحض إرادتها وبما يقضي به القانون الطبيعي⁽⁴⁾ .

ويعاب على تعريف بودان بأنه يحاول التبرير من استبداد الملك وسلطته المطلقة ، كما إنه لم يكن تعريفاً شاملاً للسيادة .

(1) . محمد بن أبي بكر عبد القادر الرازي ، مختار الصحاح ، بيروت ، دار الكتب العلمية ، 1983 ، ص320.

(2) . فخر الدين الطريحي ، مجمع البحرين ، مؤسسة الاعلمي للمطبوعات ، بيروت ، 2009 ، ص666.

(3) . د. أيمن محمد سيد مصطفى الأسيوطي ، الجوانب القانونية لتأثير الأقمار الصناعية في السيادة الوطنية ، الطبعة الأولى ، دار مصر للنشر والتوزيع ، القاهرة ، 2020 ، ص172.

(4) . د. إبراهيم محمد العناني ، القانون الدولي العام ، الطبعة الأولى ، دار الفكر العربي ، 1975 ، ص66 .

وعرفها الفقيه (جان دوبوي) "بأنها فكرة سياسية تمتزج مع الاستقلال وتَعبر قبل كل شيء عن حرية حكام الدولة في التصرف دون تلقي أوامر من دولة أخرى"⁽¹⁾ .

وأيضاً عرفها البعض " بأنها سلطة الدولة العليا على إقليمها ورعاياها والاستقلال عن أي سلطة أجنبية ، أي للدولة السلطة الكاملة في تنظيم سلطتها التشريعية والتنفيذية والقضائية ولها حرية تبادل العلاقات مع دول أخرى"⁽²⁾، كما عرف (بوتر) السيادة " بأنها لا تستبعد الخضوع للقانون إذا كان ذلك إرادياً"⁽³⁾ .

أما السيادة في الدول الاشتراكية فتعني الشكل القانوني والسياسي لقيادة المجتمع من قبل الطبقة العاملة⁽⁴⁾ .

من الجدير بالذكر أن السيادة في الداخل غير معنى السيادة في الخارج ؛ ولذلك اختلفت تعريفات الفقهاء تبعاً للجهة التي تقوم في قبالتها السيادة أو السلطة العليا ، فمنهم من أسندها إلى الحكام الذين يملكون قوة الإرغام الكبرى الذين تسود سلطتهم على سلطة جميع (حكام) الفئات الاجتماعية الموجودة على إقليم الدولة وهي ما تسمى بالسيادة الداخلية تمييزاً لها عن السيادة الخارجية التي تعني عدم خضوع الدولة وعدم تبعيتها لأية دولة أجنبية ، وهو ما يكون في علاقة الدولة مع الدول الأخرى المتساوية معها في السيادة ومستقلة الواحدة عن الأخرى⁽⁵⁾ .

كذلك تعد السيادة من المبادئ الأساسية والمهمة التي استندت إليها اتفاقية (لاهاي) الثانية ، وعهد عصبة الأمم ، وميثاق الأمم المتحدة ، واستمر مفهوم السيادة بالتطور ورافقته مصطلحات جديدة ، فمن السيادة إلى

(1) . رنيه جان دوبوي ، القانون الدولي ، منشورات عويدات ، بيروت ، ترجمة د. سموحي فوق العادة ، 1973 ، ص50.

(2) . د. أيمن محمد سيد مصطفى الأسيوطي ، مصدر سابق ، ص179.

(3) . د. ممدوح فرجاني خطاب ، النظام القانوني للاستشعار من بعد من الفضاء الخارجي ، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، 1993 ، ص282.

(4) . د. حكمت شبر ، السيادة في عالم متغير ، منشورات مكتب الفكر والتوعية في الاتحاد الوطني الكردستاني ، 2006 ، ص11.

(5) . د. منذر الشاوي ، نظرية السيادة ، منشورات العدالة (2) ، بغداد ، 2002 ، ص37-38.

سيادة الدول ، وإلى الدول السيادية ، ثم سيادة الشعب ، والسيادة الداخلية ، ثم السيادة الخارجية ، وأخرها السيادة الوطنية⁽¹⁾.

لقد ذكرت محكمة العدل الدولية في قضية مضيق (كورفو) سنة 1949 بأن "السيادة بحكم الضرورة هي ولاية الدولة في حدود إقليمها ولاية انفرادية مطلقة ، وان احترام السيادة الإقليمية فيما بين الدول المستقلة يعد أساساً جوهرياً من أسس العلاقات الدولية"⁽²⁾.

مع ذلك نرى أن إعطاء تعريفاً دقيقاً للسيادة مازال بعيد المنال ، فلقد خلط الكثير من الفقهاء بين مفهوم السيادة وبين كثير من المفاهيم المشابهة مثل حق تقرير المصير ، والاستقلال ، والحرية ومرجع هذا الخلط يعود إلى إن السيادة قد تتضمن كل هذه المفاهيم ، لكن كل منها لا يعبر بمفرده عن السيادة ، بل يعد مظهراً من مظاهرها.

كما يمكن القول أن السيادة هي السلطة الفعلية ومصدر قوة الدولة وهيبتها في مواجهة رعاياها ، سواء أكانوا في الداخل أم في الخارج ، وكذلك هي مصدر قوة الدولة وسلطتها في مواجهة الدول الأخرى ، والتي تستند على نظام تسمح به القوانين الداخلية والدولية .

الفرع الثاني

النتائج المترتبة على السيادة

لقد بات مبدأ السيادة من المبادئ المسلم بها في القانون الدولي المعاصر، بل ومن المبادئ الرئيسية التي يقوم عليها النظام الدولي الحالي ، وتعتبر السيادة هي المعيار الحقيقي للدولة ، حيث إنّ الدول تشترك مع بعض أشخاص القانون الدولي الأخرى في بعض الخصائص والوظائف ، ولاسيما في مجال العلاقات الدولية ، كالمنظمات الدولية والوكالات المتخصصة التابعة لها ، وتترتب على فكرة السيادة العديد من النتائج أهمها :

(1) . وداد مهدي هادي الأسدي ، الفضاء الدولي والسيادة الوطنية ، الجوانب الإجرائية وتنفيذ الأحكام دراسة تحليلية تطبيقية ، رسالة ماجستير ، كلية القانون والعلوم السياسية ، جامعة الكوفة ، 2013 ، ص7.

(2) . د. أيمن محمد سيد مصطفى الأسيوطي ، مصدر سابق ، 183.

أولاً - تمتع الدول بكافة الحقوق والمزايا الكامنة في سيادتها ، سواء على الصعيد الدولي كإبرام المعاهدات الدولية ، وتبادل التمثيل الدبلوماسي والقنصلي ، وإثارة المسؤولية الدولية للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي إصابتها أو إصلاح هذه الأضرار⁽¹⁾ أم على الصعيد الداخلي المتمثل بحقها بتقرير مصيرها وعدم التدخل بشؤونها الداخلية .

ثانياً - المساواة بين الدول ، تترتب على السيادة كذلك تساوي الدول قانوناً من حيث السيادة ؛ إذ ليس هناك تدرج في السيادة ، معنى ذلك أن الحقوق والواجبات التي تتمتع أو تلتزم بها الدول متساوية من الناحية القانونية ، حتى لو كان هناك اختلاف بينها من ناحية الكثافة السكانية أو المساحة الجغرافية أو الموارد الاقتصادية⁽²⁾ .

ثالثاً - عدم جواز التدخل في شؤون الدول الأخرى : لعل من أصعب المهمات التي اعترضت الفقه في القانون الدولي وضع تعريفاً دقيقاً لما يعبر عنه بالتدخل الدولي ، ويحظر القانون الدولي تدخل أي دولة في الشؤون الداخلية لدولة أخرى ، غير أن سيادة الدولة مقيدة بأحكام القانون الدولي ، فالدولة ليست مطلقة التصرف في ميدان العلاقات الدولية ، إذ هي تخضع للقانون الدولي الذي هو مفروض على الدول بناء على اعتبارات تعلق على إرادتها والذي يورد قيود على تصرفات الدول ، ويحكم علاقاتها مع الدول الأخرى ومع الهيئات الدولية⁽³⁾ .

على أية حال فإن مفهوم سيادة الدولة بدأ يتجه في الوقت الحاضر نحو النسبية ، إذ إنّ ظاهرة العولمة أخضعت هذا المفهوم وغيره من المفاهيم الرئيسية في علم السياسة والقانون الدولي العام والقانون الدستوري للمراجعة وإعادة النظر⁽⁴⁾ ، بالإضافة إلى إن نضوج القانون الدولي من خلال ظهور مؤسسة دولية كالأمم المتحدة تعنى بشكل رئيسي برعاية وحفظ ركائزه أدى إلى أن تلقى السيادة صدىً إيجابياً في طيات ميثاق هذه المنظمة الذي أكد في الفقرة (1) من المادة الثانية مبدأ السيادة والمساواة بين جميع الدول

(1) د.أيمن محمد سيد مصطفى الأسيوطي ، مصدر سابق ، ص184.

(2) حازم راضي لفته ألقاضي ، سيادة العراق دراسة في الأبعاد القانونية والسياسية ، رسالة ماجستير ، معهد العلمين ، العلوم السياسية الدراسات الدولية ، 2017، ص35.

3 . E.PEPIN 'les problèmes juridique de L espace R.D.A. P7 .

(4) . طلال ياسين العيسى ، السيادة بين مفهومها التقليدي والمعاصر " دراسة في مدى تدويل السيادة في العصر الحاضر " ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية _ المجلد 26 _ العدد الأول _ 2010، ص54.

الأعضاء ، وأكد أيضاً في الفقرة (7) من المادة نفسها على مبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية التي تكون من صميم السلطان الداخلي لدولة ما ، وان أغلبية الفقه الدولي يسلم اليوم بأن مبدأ سيادة الدولة يجب أن يفهم في حدود القانون الدولي القائم ، وان الدولة في المجتمع الدولي المعاصر يجب أن تلتزم بأحكام هذا القانون (1) ، وقد بين الفقه الدولي إن خرق السيادة من قبل الدول قد يعكر العلاقات الدولية ويهدم مبادئ التنمية والعلاقات الودية التي دعا إليها ميثاق الأمم المتحدة (2).

هذا ما يخص النتائج المترتبة على سيادة الدولة بشكل عام ، أما عن النتائج المترتبة على سيادة الإقليم الجوي ، فلقد استقر الوضع الدولي على أن لكل دولة سيادة على إقليمها الجوي تمارس فيه فرض سيطرتها على هذا الإقليم ، وهذا ما أقرته اتفاقية (شيكاغو) في مادتها الأولى وذلك بتأكيد سيادة الدولة على فضاءها الجوي الذي يعلو إقليمها الأرضي (3) ، لذلك أكدت قواعد القانون الدولي الحديث على حق الدولة في حماية إقليمها الجوي خصوصاً في المجالات الأمنية (4).

لذا يترتب على سيادة الدولة على إقليمها الجوي نتائج قانونية مهمة ، من أبرزها حق الدولة في تحديد مناطق محرمة على الطيران الأجنبي لأسباب ضرورية مختلفة ؛ حيث يضم إقليم الدولة مناطق حساسة تتمتع بخصوصية لا يمكن معها بتحليق حتى الطائرات الوطنية فوقها ، مثل المناطق الرئاسية كالقصر الجمهوري ، أو أجهزة المخابرات ومعسكرات الجيش ، وكذلك قد تغلق الدولة أجوائها الوطنية في حالات استثنائية كالحروب والكوارث الطبيعية ، وقد تستأثر الشركات الوطنية بالملاحة الجوية الداخلية ، كحصر عملية النقل الجوي بالشركات الوطنية وكذلك فأن من اختصاص الدولة تحديد القواعد الواجبة التطبيق في إقليمها الجوي كتحديد مسارات دخول وخروج الطائرات من إقليمها الجوي (5).

(1) فيصل أباد فرج الله ، مسؤولية الدولة عن انتهاكات الشركات الدولية الخاصة العسكرية والأمنية في ضوء القانون الدولي الإنساني ، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2013 ، ص54.

2.pierre- Mary Dupuy ،Droit international Puplic·Parise ،Daloz،1998،p.95-96.

(3) د . أبو زيد رضوان ، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1983 ص207.

4.ABANG LEWIS T.،the concept of territorial sovereignty over Air-space And the effect of international Aviation Emission Masters ، thesis ، 2018 - Nicosia ، p4.

(5) . علي هلال محمد أمين الهادي ، النظام القانوني لاستخدام الأجواء الإقليمية للملاحة الجوية الدولية ، أطروحة دكتوراه ، كلية النهريين للحقوق ، جامعة النهريين ، 2006 ، ص116- 118 .

وكذلك للدولة الحق في إباحة أو تحريم ومنع استخدام المجال الجوي الإقليمي الذي يتبعها وذلك بمحض إرادتها وحدها ، دون ما ضابط لإجراءاتها سوى رغبة الدولة أو أهوائها وتقديراتها ، فتسمح أو لا تسمح للطائرات الأجنبية والمركبات الهوائية المختلفة ، لكن عند سماحها باستخدام طبقاتها الهوائية التي تعلوها ، عليها أن تضع تنظيمًا خاصاً لاستخدام المركبات الجوية فيه ، فيكون لها حق إخضاعها لإشرافها ولما تضعه من إجراءات وتحفظات ترى ضرورة وضعها محافظة منها على سلامتها وأمنها ، ورعايةً لشعبها ومواطنيها ، وكما يترتب على الخضوع لهذا المبدأ أن يكون لدولة الإقليم الجوي الولاية القضائية التامة الكاملة على الطائرات الخاصة التي تمر بإقليمها الهوائي فتخضعها لقوانينها التي تطبقها على كافة الأعمال والتصرفات الصادرة من هذه المركبات ورجال طاقمها وما تحمله⁽¹⁾ . ولكن فيما بعد خفضت - مقتضيات مصلحة الملاحة الجوية من - شدة غلواء هذه القيود وراعت مصالح الدول الأخرى عند تنظيمها للملاحة الجوية .

وبعكس ما يترتب على وجود السيادة الكاملة للدولة ، فنجد إن من أهم ما يقوض سيادة الدولة هو الوجود العسكري الأجنبي على أراضيها ، وعدم امتلاكها للقدرات العسكرية التي تحمي أرضها ومياهها وسمائها ، والسماح للغير بالتدخل في شؤونها الداخلية ، وعدم وجود أنظمة سياسية قادرة على تحقيق سيادتها واستقلالها الوطني⁽²⁾ .

(1) د. محمد وفيق أبو اتله ، تنظيم استخدام الفضاء ، الطبعة الأولى ، دار الفكر العربي ، مصر ، 1972 ، ص 63.

(2) . عبد الصمد محمد أمين ، سيادة العراق واستقلاله السياسي للفترة من 1990- 2010 دراسة تحليلية وآفاق مستقبلية ،

الطبعة الأولى ، منشورات زين الحقوقية ، بيروت ، 2020 ، ص 53-54.

المطلب الثاني

مفهوم الإقليم الجوي

إن إقليم الدولة يشمل فضلاً عن عنصري البر والماء عنصر ثالث وهو الهواء والذي يعلو الإقليمين البري والمائي الخاضعين لسيادة الدولة ، ونتيجة لسيادة الدولة على إقليمها البري والبحري فلها أيضاً سيادتها على إقليمها الجوي ، وان سيادة الدولة لا تشمل فقط سطح الأرض بل باطن الأرض وما فوقها ، وان عنصر الهواء لم يكن موضع اهتمام إلا في بداية القرن العشرين ؛ لان استعمال الفضاء قديماً كان مقصوراً على الطيور فلم يكن الإنسان يتصور في يوماً ما بأنه سوف يستطيع أن يخلق في الفضاء إلى مسافات طويلة (1) .

لذا سنبحث في الفرع الأول من هذا المطلب ، التعريف بالإقليم الجوي
ثم نبين بالفرع الثاني منه ، معايير حدود الإقليم الجوي .

الفرع الأول

التعريف بالإقليم الجوي

إن المقصود بالإقليم الجوي هو الفضاء الذي يعلو الإقليم البري والبحري للدولة (2)، هو كل مكان تمارس فيه الدولة سيادتها وسلطانها ، وهو يشمل إقليمها الأرضي في حدوده السياسية ، وبحارها الإقليمية ، والفضاء الذي يعلو إقليمها والسفن والطائرات التي تتبعها (3)، فالسيادة الإقليمية للدولة تعني حق الدولة في

(1) . فاطمة حسن شبيب السامرائي ، مصدر سابق ، ص30.

(2) . محمد احمد جراح ، جريمة القرصنة الجوية وآثارها على عقد النقل الجوي - دراسة فقهية مقارنة بالقانون الدولي ، رسالة ماجستير ، كلية الشريعة والقانون /جامعة أم درمان الإسلامية ، 2010- 2011 ، ص90.

(3) : د. علي حسين الخلف ، ود. سلطان عبد القادر الشاوي ، المبادئ العامة في قانون العقوبات ، المكتبة القانونية ، بغداد ، بدون سنة طبع ، ص 88-90.

أداء أنشطتها بكل حرية فوق إقليمها ، إلا أن هذا الحق ليس مطلق وإنما يوجد حق تابع له وهو واجب الدولة بالالتزام بعدم الإضرار بالدول الأخرى⁽¹⁾

يتألف الفضاء الجوي من طبقات ، كل طبقة هي عبارة عن منطقة جوية يحددها البعض على أساس قياسي ، وكما يلي :

1 - المنطقة الجوية السفلية troposphere : وتمتد هذه المنطقة من سطح الأرض مباشرة إلى علو حوالي عشرة أميال تقريباً فوق المناطق الاستوائية ومن ثلاثة إلى خمسة أميال تقريباً فوق المناطق القطبية ، وتعد أكثر طبقات الغلاف الجوي اضطراباً وتحدث فيها جميع الاضطرابات الجوية ، وتمتاز بتناقص درجة الحرارة بالارتفاع⁽²⁾ .

2 - المنطقة الجوية العليا stratosphere : وهي تمتد إلى علو يتراوح بين خمسين إلى سبعين ميلاً فوق مستوى سطح الأرض ، وفي هذه المنطقة ترتفع الحرارة تصاعدياً ، ومصدر الحرارة في هذه الطبقة هو أشعة الشمس فوق البنفسجية التي يمتصها غاز الأوزون الموجود في هذه الطبقة⁽³⁾ .

3 - المنطقة الجوية المتأينة Ionosphere : وهي تمتد إلى ما يتراوح بين خمسين وثلاثمائة وأربعمئة وخمسمائة ميل فوق سطح الأرض . وهي تنقسم بدورها إلى منطقتين : المنطقة الوسطى mesosphere ، والمنطقة الحرارية thermosphere . ولا يمكن للطائرة التي تطير بقوة دفع الهواء الطيران في هذه المنطقة ، وتنتهي هذه المنطقة عند علو قدره حوالي خمسمائة ميل فوق سطح الأرض⁽⁴⁾ .

4 - المنطقة الجوية الخارجية Exosphere : وهي الطبقة التي تفصل الغلاف الجوي للأرض عن الفضاء الخارجي⁽⁵⁾ ، وتمتد إلى علو يتراوح بين خمسمائة ميل وواحد وعشرين ألف ميل فوق سطح

(1) د . بشير جمعة عبد الجبار الكبيسي ، الضرر العابر للحدود عن أنشطة لا يحظرها القانون الدولي ، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2013 ، ص 30 .

(2) د . نعمان شحادة ، علم المناخ ، الطبعة الأولى ، دار الصفا للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، 2009 ، ص 38 .

(3) د . علي عبد الزهرة الوائلي ، أسس ومبادئ في علم الطقس والمناخ ، مكتب زاكي للطباعة ، بغداد ، 2018 ، ص 50 .

(4) د . فاروق سعد ، قانون الفضاء الكوني ، الأهلية للنشر والتوزيع ، بيروت ، 1978 ، ص 71- 72 .

(5) د . علي احمد غانم ، الجغرافية المناخية ، الطبعة الأولى ، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة ، عمان ، الأردن ،

الأرض ، وهناك تمتد متداخلة تدريجياً بين الأجرام السماوية . ثم يأتي بعدها ما يسمى بالفضاء الكوني⁽¹⁾.

تباشر الدولة سيادتها على إقليمها الجوي دون التقيد بارتفاع معين . وتأسيساً على ذلك يجب أن تنظم عملية مرور الطائرات في أجواء الدول الأخرى من خلال اتفاقيات تعقد بين الدول⁽²⁾، فيما بينت الاتفاقيات الدولية المجال الجوي الخاص بكل دولة الذي يعلو حدود إقليمها الأرضي ومياهها الإقليمية والذي يجب أن يكون متطابقاً مع حدودها السياسية والذي يقع تحت سيادة الدولة أو سلطتها وتمارس عليه سيادة كاملة⁽³⁾، عازفة عن التعرض لما هو ثابت من تعريف للإقليم الجوي .

لكي تكتمل الفكرة حول موضوع الإقليم الجوي لا بد لنا من أن نتطرق إلى تعريف القانون الجوي ؛ نظراً للترابط الكبير بينهما إذ يختلف تعريف القانون الجوي بحسب المعيار المعتمد لتحديد ذلك التعريف ، فمن الفقهاء وكتاب القانون الدولي من يعتبر إن الطائرة هي المعيار في تحديد القانون الدولي الجوي ، ومنهم من يعتمد معيار البيئة الجوية ، وهناك آخرون يعتمدون على معيار النشاط الجوي ، واتجاه آخر يعتمد معياراً مختلطاً لتحديد هذا التعريف ، وسنبين بإيجاز هذه المعايير :

أولاً - معيار الطائرة : يرى (لوموان) Lemonie إن القانون الجوي هو " فرع القانون الذي يحدد ويدرس القوانين والقواعد القانونية المنظمة لحركة واستعمال الطائرات الناشئة عنها " ، وإلى نفس هذا الرأي ذهب (ليتفين) الذي يرى أن الوساطة وليس الوسط هو الذي يجب أن يأخذ كأساس للتعريف⁽⁴⁾ ، وتأتي قناعة هذا الاتجاه من ارتكازها على الطائرة في تعريف القانون الجوي ؛ كون الطائرة هي الأداة الرئيسية للملاحة الجوية ، وذلك تشبيها لها بالسفينة في القانون البحري⁽⁵⁾.

ثانياً - معيار البيئة الجوية : من الفقهاء من أعطى اصطلاح القانون الجوي مفهوماً واسعاً فعرفه بأنه " مجموعة القواعد القانونية التي تحكم العلاقات القانونية التي تتولد من استخدام البيئة الجوية " ، وفي هذا المفهوم لا يقتصر نطاق القانون الجوي ومضمونه على المسائل المتعلقة باستخدام الطائرة ، بل يجب أن

(1) . د.فاروق سعد ، المصدر نفسه ، ص72.

(2) . د. حميد حنون خالد ، مبادئ القانون الدستوري وتطور النظام السياسي في العراق ، بيروت ، 2015 ، ص38.

(3) . تنظر المادة الأولى والثانية من اتفاقية شيكاغو لعام 1944.

(4) . د. محمد الحاج حمود ، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء ، مكتبة دجلة ، الطبعة الأولى ، 2020 ص31.

(5) . د. محمد مختار بريري ، د. عمر فؤاد عمر ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2017 ، ص13.

يتعدى ذلك ليشمل القواعد التي تحكم العلاقات القانونية الناتجة من كافة الاستخدامات الممكنة والمتصورة للبيئة الجوية ، مثل الاتصالات السلكية واللاسلكية والرادار والإذاعات وأبحاث الفضاء (1).

ثالثاً - معيار النشاط الجوي : ويتخذ آخرون من النشاط في الجو أساساً لتعريف القانون الجوي ، فقانون الجو عندهم هو قانون الملاحة الجوية الذي يعنى بحركة المرور في الجو بصورة مختلفة ومنهم الأستاذ الايطالي (امبروسيني) وهذا التعريف منتقد كونه واسعاً جداً ؛ لأنه يشير إلى الملاحة الجوية بصورة عامة ، فهو لا يهتم بالملاحة الجوية وإنما يقتصر اهتمامه على الوسط الذي تتم فيه الملاحة الجوية ، أي المجال الجوي فقط(2) .

رابعاً - التعريفات ذات المعيار المختلط : إنّ الاعتماد على معيار واحد لتعريف القانون الجوي الدولي قد لا ينطبق على واقع هذا القانون ذو الاختصاصات المتنوعة ، ويمكن القول إن للقانون الجوي ثلاثة عناصر رئيسة : الوساطة ، والوسط ، والنشاط . فقد تكون الطائرة هي الوساطة الرئيسة للتنقل في الجو إلا إنها ليست الوحيدة ، كما إن النشاط لا يقتصر على الملاحة الجوية بل يشمل أيضاً كل أنواع الاتصالات اللاسلكية لنقل الصورة أو الصوت ، ونرى بأن أدق تعريف للقانون الجوي هو تعريف الدكتور محمد الحاج حمود حيث عرفه " بأنه فرع من فروع القانون الدولي العام الذي ينظم كيفية استعمال وسائط المواصلات الجوية وكيفية قيامها بنشاطاتها المختلفة وتنظيم الوسط الذي تعمل فيه وفقاً لقواعد القانون الدولي العام "(3) .

وان أهم خصائص القانون الجوي هي :

- 1- إنه قانون حديث النشأة.
- 2- إنه قانون تنظيمي أمر.
- 3- إنه قانون ذو صفة دولية غالبية .
- 4- إنه قانون أصيل في طريقة تكوينه .
- 5- إنه قانون مرتبط بالمصالح السياسية والاقتصادية والعسكرية .

(1) . د. أبو زيد رضوان ، مصدر سابق ، ص 6-7.

(2) . فاطمة حسن شبيب السامرائي ، مصدر سابق ، ص 27.

(3) . د . محمد الحاج حمود ، مصدر سابق ، ص 33 .

6- القانون الجوي قانون فني .

7- إنه قانون سريع التطور أي عدم ثباته .

من الجدير بالذكر أن الفقه يعد أول مساهم في نشأة القانون الجوي ، فيما تعتبر الاتفاقيات الدولية أهم مصدر من مصادر القانون الجوي على عكس العرف الذي لم يساهم إلا بدور ثانوي ضئيل ؛ لكون قانون الطيران قانون حديث النشأة ، وتعد اتفاقية باريس 1919 ، واتفاقية شيكاغو 1944 ، والتشريعات الوطنية ، أهم مصدرين للقانون الجوي في الوقت الحاضر (1).

الفرع الثاني

معايير حدود الإقليم الجوي

لقد ثار جدل فقهي طويل حول تحديد الحد الفاصل بين الفضاء الجوي والفضاء الخارجي ، وحول ما إذا كان الفضاء الذي يعلو إقليم كل دول يخضع لسيادتها من عدمه ، مثل خضوع الإقليم الأرضي والمائي ، وان بحث المدى الرأسي الذي تصل إليه السيادة الوطنية للدول على فضائها الهوائي ، والوصول إلى تحديد دقيق لهذا الحد الأقصى للسيادة الوطنية ، هو ما يدفعنا عن الإجابة عن السؤال الذي مفاده إلى أي حد ينتهي الإقليم الجوي للدولة ؟ ومن أين يبدأ الفضاء الخارجي ؟ فالاتصال الطبيعي لهذين المجالين وملاصقة أحدهما بالآخر يجعل المعيار الذي يمكن بواسطته تحديد نهاية الإقليم الجوي وبداية الفضاء الخارجي هو نفس المعيار المعتمد بالتحديد . وعلى هذا سوف نعرض الآراء التي بذلت للتوصل إلى معرفة الحد الأقصى الذي تنتهي عنده السيادة الوطنية على الفضاء الهوائي ومعرفة المدى المكاني لذلك ، وللإحاطة أكثر

(1) ينظر : أ. عبد الخالق صالح عبد الله معزب ، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال 1999 والقانون السوداني واليمني ، الطبعة الأولى ، 2019 ، ص39.

ب. د. محمد الحاج حمود ، مصدر سابق ، ص16-19 .

ج. د. أبو زيد رضوان ، مصدر سابق ، ص10-12.

د. فاطمة حسن شبيب السامرائي ، مصدر سابق ، ص11-14.

بالموضوع واستكمالاً لفكرة السيادة على الإقليم الجوي ينبغي علينا أن نبحث الحدود الجانبية للسيادة على الإقليم الجوي .

أولاً - الحدود العليا للفضاء الجوي

لم تثر مسألة الحدود العليا للفضاء الجوي للدولة على النطاق العالمي إلا عام 1957 عندما أطلق أول قمر اصطناعي إلى الفضاء الخارجي من قبل الاتحاد السوفيتي ، وقد كان بحث هذا الموضوع مقتصرًا قبل ذلك التاريخ على الفقه الدولي (1) ، فقد أجمع الفقهاء على اعتبار إن الفضاء الخارجي لا يخضع لسيادة الدول التي تمارس السيادة على الفضاء الجوي الذي تحته ، وإن كانت المادة الأولى من اتفاقية شيكاغو لعام 1944 تنص على " إن لكل دولة السيادة المطلقة والتامة على المجال الجوي الذي يعلو إقليمها ، كما أن الدول لم تبد أي موقف معارض بالنسبة إلى إطلاق الصواريخ والأقمار الصناعية والمركبات الفضائية في الفضاء الكوني ، كما لم تظهر تحفظات بالمعنى القانوني بهذا الشأن " (2).

وسوف نعرض بعض النظريات التي قيلت في هذا الشأن وكما يلي :

- 1- نظرية النشاط الإنساني : وتقرر هذه النظرية سيادة الدولة التي تمتد إلى مالا نهاية ، شاملة ما يعلو إقليمها من فضاء جوي وخارجي ، مهما كان الارتفاع ، قد يكون من الممكن أن يباشر فيه الإنسان نشاطه.
- 2- نظرية ارتفاع الطائرات والبالونات : تخول هذه النظرية للدولة الحق في السيادة على الفضاء الذي يعلو إقليمها حتى يصل إلى أعلى مدى يمكن للطائرات والبالونات الوصول إليه (3).
- 3- نظرية سيطرة الدولة : فقد ذهب الفقيه السوفيتي زادورزني Zadorzhnyi إلى أن الفضاء الخارجي الخاضع لسيادة الدولة يمتد إلى الحد الذي تستطيع فيه دولة السطح أن تمارس سيطرته عليه ، أو إلى الحد الذي تحتاج إليه دولة السطح لحماية أمنها القومي ، على حد تعبير الفقيه السوفيتي اوسنتسكايا Osnitskya . وإنّ هذه النظرية هي ضمان لمصالح الدول القوية .

(1) . د. محمد الحاج حمود ، مصدر سابق ، ص 54.

(2) . رياض السندي ، المسؤولية الدولية عن أنشطة الفضاء الخارجي ، رسالة ماجستير ، كلية القانون - جامعة بغداد 1998 . ص 50.

(3) . د. أيمن محمد سيد مصطفى الأسيوطي ، مصدر سابق ، ص 227.

4- نظرية الطبيعة : أما الفقهاء اورنسون Aaronson ، وكورفين Korovin ، وشنغ Cheng فقد اعتبروا الفضاء الجوي المجال الذي يتوفر فيه الجو بالمعنى الطبيعي لهذه الكلمة وبنهاية هذا المجال يبدأ المجال الفضائي .

5- نظرية الجاذبية : اقترح الفقيه كوبر نظرية أخرى ترى أن الحد الأعلى للمجال الجوي يقع عند نقطة بين الحد الأعلى للمجال الجوي والحد الأعلى للجاذبية الأرضية ، ويكون ذلك عند ارتفاع 161 ميلاً عن سطح البحر⁽¹⁾ .

6- النظرية المختلطة : للدولة مباشرة السيادة الكاملة على المجال الذي يعلوها حتى النقطة التي تبلغ الطائرة عندها أقصى مداها في التحليق ارتفاعاً ، حيث يفقد الجهاز الذي يسير بسرعة 25000 قدم في الثانية مقدرته على أن يحمل بواسطة الهواء، ويخضع للقوة الطاردة المركزية⁽²⁾ .

7- نظرية الحد السماوي : تقوم هذه النظرية على وضع حد سماوي عند ارتفاع 16000 ميل علو فوق سطح الأرض وهو إرتفاع يوازي مقدار 40 مره طول نصف قطر الكرة الأرضية⁽³⁾ .

8- نظرية المجال الجوي المحدد للارتفاع : تقوم هذه النظرية على قصر السيادة الوطنية للدولة على المجال الجوي فقط الذي حدد ارتفاعه ب 100 كم فوق سطح الأرض .

9- نظرية الرقابة الفعلية للدولة : وتقوم هذه النظرية على اعتبار إن السيادة الإقليمية تقف عند الحدود التي تنتهي عندها الرقابة الفعالة المباشرة للدولة .

10- نظرية المناطق الفضائية : تعتمد هذه النظرية قياساً على ما هو معتمد بالنسبة إلى سيادة الدولة في القانون البحري ، وتقسم الفضاء إلى مناطق على نحو تقسيم البحار ، وتعتبر سيادة الدولة مقتصرة على ما يمكن تسميته بالفضاء الإقليمي قياساً على البحر الإقليمي .

11- نظرية التقدم العلمي والفني : يرى أصحاب هذه النظرية ان سيادة الدولة على الفضاء تمتد بمقدار التقدم الفني والعلمي الذي يمكنها من الرقابة على المدى الذي تحدده سيادتها⁽¹⁾ .

(1) رياض أسندي ، المصدر نفسه ، ص 48-49.

(2) . د. محمد وفيق أبو اتله ، تنظيم استخدام الفضاء ، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، 1971. ص 304.

(3) . د. حمادة طه عبد ربه ، البعد القانوني للاستشعار من بعد من الفضاء الخارجي ، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق - جامعة

عين شمس ، 2009 ، ص 296.

12- نظرية خط فون كارمان : وهي من النظريات التي لقيت تأييداً واسعاً ، وتنسب إلى الأستاذ فون كارمان المختص بدراسة طبقات الجو ، حيث اعتمد في تحديده على إمكانية الطيران ، فاستناداً إلى قوة دفع الهواء يتوقف الجسم الذي يطير بسرعة 25000 قدم في الثانية عند ارتفاع 75000 قدم حوالي (55ميلاً) ، فعندئذ يجب أن تحل القوة المركزية محل قوة رد فعل الهواء ، ومن هنا يبدأ الفضاء الخارجي⁽²⁾.

يرى البعض إن سبب هذا الاختلاف الكبير بين فقهاء القانون الدولي حول سيادة الدولة على إقليمها الجوي يعود إلى سكوت القانون الدولي الوضعي لمعالجة هذا الموضوع ، وحتى اتفاقية باريس لعام 1919 ومن بعدها اتفاقية شيكاغو لعام 1944 لم توضع قاعدة لتحديد الفضاء الجوي ، كذلك فإن عدم الاتفاق على الحدود الفاصلة بشكل دقيق يعود إلى اختلاف تقدم الدول في علم الفضاء الجوي⁽³⁾.

ولكن على الرغم من ذلك الاختلاف توجد هناك طريقتان في الوقت الحالي يتم وفقهما تحديد المجال الرأسي الذي يمتد على نحوه الفضاء الجوي للدولة :

الطريقة الأولى : ويتحدد فيها الفضاء الجوي التابع للدولة بذلك الجزء من الفضاء الذي يقع بين خطين يعتبر كل منهما امتداداً لخط وهمي يصل بين مركز الأرض وآخر نقطة في المدى الأفقي للإقليم الأرضي للدولة ، وفي هذه الطريقة يتسع الفضاء الجوي للدولة كلما ابتعدنا عن الأرض .

الطريقة الثانية : وتكون حدود الفضاء الجوي تبعاً لها بين خطين متوازيين كل منهما مواز لامتداد وهمي يصل بين مركز الأرض ونقطة وسط في المدى الأفقي للإقليم الأرضي للدولة ، ويبدأ الخطان من طرفي الإقليم الأرضي متجهين إلى أعلى ، وفي هذه الطريقة يظل الاتساع الأفقي للمجال الجوي واحداً مهما بعدنا عن الأرض .

وواضح أن طائرة معينة قد تعتبر بحسب الطريقة الأولى داخل المجال الجوي للدولة ، في حين لا تعتبر كذلك إذا اتبعنا الطريقة الثانية في تحديد هذا المجال ؛ ولذلك فإن الطريقة الأولى هي الأقرب إلى تحقيق مصلحة كل دولة على حده باعتبار أنها توسع في حجم الفضاء الجوي الخاضع لسيادتها بعكس الطريقة الثانية التي تؤدي في النهاية إلى توسيع الفضاء الجوي الذي لا يخضع لأي سيادة ومن ثم يكون مفتوحاً

(1) . د. أيمن محمد سيد مصطفى الأسيوطي ، مصدر سابق ، ص228-230.

(2) . رياض السندي ، مصدر سابق ، ص48.

(3) . د. محمد الحاج حمود ، مصدر سابق ، ص61-62.

لطائرات الدول جميعاً . ويترتب على هذه النتيجة أن تتمسك دولة الإقليم بالطريقة الأولى باعتبارها الأكثر تحقيقاً لمصالحها (1).

ثانياً - الحدود الجانبية للإقليم الجوي

نصت المادة الثانية من اتفاقية شيكاغو لعام 1944 على أن سيادة الدولة تمتد فوق إقليمها الأرضي ، والمياه الإقليمية الملاصقة لها الواقعة تحت سيادتها أو سلطتها أو حمايتها أو المشمول بانتدابها ، ومن المعلوم أن الإقليم الأرضي محدد بالحدود السياسية للدولة التي يتفق عليها اعتيادياً مع الدول المجاورة باتفاقيات ثنائية (2) .

ويمكن بيان الحدود الجانبية لإقليم الدولة الجوي بأحد أسلوبين :

الأول : يتمثل في امتداد خطوط لأعلى تربط بين نقاط الحدود المختلفة للدول ، وتعتبر هذه الخطوط في ذات الوقت امتداداً لخطوط وهمية تبدأ من المركز الأرضي وتنتهي عند مستوى سطح الإقليم الأرضي للدولة . ونتج عن إتباع هذا الأسلوب إن الفضاء الهوائي للدولة يتسع مع الابتعاد عن سطحها الإقليمي ؛ لأن الخطوط الوهمية تكون مائلة حتى تلتقي جميعاً عند نقطة من مركز الأرض ، ولما كانت الخطوط الممتدة التي تحدد إقليم الدولة امتداداً للخطوط الوهمية فهي تميل إلى الانفراج مع البعد عن سطح الأرض ، فيؤدي ذلك إلى اتساع إقليم الدولة الجوي مع الارتفاع إلى الأعلى.

أما الأسلوب الثاني : فبموجبه يكون امتداد خطوط عمودية إلى أعلى حدود إقليم الدولة ، وتوازي هذه الخطوط الممتدة خطأً وهمياً يبدأ من مركز الكرة الأرضية ، ويتوسط هذا الخط الوهمي (إقليم الدولة الأرضي) (3)، وطبقاً لهذا الأسلوب فإن الاتساع الأفقي للفضاء الهوائي لا يتغير مع امتداده الرأسي مهما ابتعدنا عن سطح الأرض (1).

(1) د. إبراهيم شحاتة ، (سيادة الدولة أو اختصاصها في الفضاء الجوي ، المبدأ او القيود الواردة عليه) ، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية ، مطبعة جامعة عين شمس ، السنة السابعة ، يناير 1965 ، ص283-284.

(2) . د. محمد الحاج حمود ، مصدر سابق ، ص51.

(3) . نصت المادة الثالثة من اتفاقية الأمم المتحدة من قانون البحار لعام 1982 الى مد سيادة الدولة على أراضيها إلى 12 ميل بحري بالنسبة للدول التي تحدها البحار .

كما يرى البعض إنه حتى لو تم تحديد هذه الحدود بدقة وجلاء فإن ذلك لن يحول من دون الغش والتمويه ، والحل هو أن تتوحد القوانين الجوية والجنائية قدر الإمكان وحينها لا فرق إذا ما ارتكبت الجريمة في الأجواء الفرنسية أو السويسرية أو على الحدود بينهما (2). وإذن فإن الأسلوب الأول هو الذي يحقق مصلحة دولة الإقليم على عكس الأسلوب الثاني الذي يؤدي إلى اتساع مساحة الفضاء الهوائي غير الخاضع للسيادة . ولذا فإن غالبية الفقه تقرر إن الأسلوب الأول هو الأجدر بالإتباع ، وهو الذي تتمسك به كل الدول (3)

(1) . د. علوي امجد علي ، النظام القانوني للفضاء الخارجي والأجرام السماوية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1979 ، ص87.

(2) . علي هلال محمد أمين الهادي ، مصدر سابق، ص108.

(3) . د. علوي امجد علي ، المصدر نفسه ، ص88.

المبحث الثاني

أساس سيادة الدولة على إقليمها الجوي

يقصد بالفضاء الجوي (الهواء) : المجال الجوي لنشاط الطائرات وتحليقها ، وهو بذلك يختلف عن الفضاء الخارجي ، حيث لا تمارس الطائرات أو غيرها من المركبات الهوائية التحليق ، ويكون هذا مجال الأقمار الصناعية ومركبات الفضاء من غير اعتماد على قوتها الذاتية أو الالكترونية (1). وتمارس الدولة اختصاصات واسعة على إقليمها ، تنبع مما لها من سيادة عليه ، وقد استقر الفقه على استخدام مصطلح (الاختصاص الإقليمي) للتعبير عن مجموعة واسعة من السلطات التي تمارسها الدولة على إقليمها وما يوجد عليه ، ويتميز الاختصاص الإقليمي بخاصيتين هما : الشمول ، والاستثناء ، فهو اختصاص شامل في نطاقه لكل أجزاء الإقليم ، وتستأثر به الدولة دون غيرها ؛ حيث يكون للدولة وحدها حق التشريع والتنفيذ والقضاء على إقليمها وعلى ما يوجد عليه من أشخاص أو أشياء (2) .

وعليه سينقسم هذا المبحث إلى مطلبين :

سنبين في المطلب الأول منه ، أساس سيادة الدولة في القانون الدولي.

ثم نبين في المطلب الثاني ، أساس سيادة الدولة في القانون الوطني .

(1) . د. حمد الله محمد حمد الله ، القانون الجوي ، الأفكار والقواعد الأساسية – عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع ، الطبعة الأولى ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الرياض ، 2016 ، ص23.

(2) . د. رياض صالح أبو العطا ، القانون الدولي العام ، مكتبة الجامعة الشارقة ، 2016 ، ص218.

المطلب الأول

أساس سيادة الدولة الجوية في القانون الدولي

كان لاختراع فن الطيران في عام 1783 ، أثره المباشر على استخدام الفضاء الجوي ، كمجال جديد للنشاط الإنساني ، وان تطور فن الطيران أصبح معه الاستخدام الجوي حقيقة واقعة ، ولم يقتصر الأمر على الاهتمام الفقهي النظري ، بل انتقل من دائرة البحث العلمي المجرد إلى مجال البحث العلمي بين الدول ؛ نظرا لطبيعة هذا الموضوع الذي يمس بكيان وسيادة وأمن الدول⁽¹⁾ .

لذا سنقوم بتتبع الجهود الدولية الفقهية منها ، وهذا ما سنناقشه في الفرع الأول من هذا المطلب .
والجهود في إطار عقد المعاهدات الدولية في الفرع الثاني .

الفرع الأول

نظريات السيادة على الفضاء الجوي

تباينت آراء الفقهاء حول النظام القانوني لطبقات الهواء التي تعلو إقليم الدولة الأرضي وبحرها الإقليمي ، ويمكن التمييز بهذا الصدد بين نظريات عديدة تسود هذا الموضوع :

النظرية الأولى : مبدأ حرية الجو (مبدأ الحرية المطلقة للهواء)

بموجب هذه النظرية فإن الهواء حر لا يخضع لسيادة الدولة ، ومن ثم تكون الملاحة الجوية حرة لجميع طائرات الدول⁽²⁾ .

إنّ الهواء كالبحر العام يجب أن يكون الانتفاع به والمرور فيه حر من كل قيد⁽³⁾ . فالجو وفق هذا الاتجاه لا يعد عنصر من عناصر إقليم الدولة ، ولا يمكن حيازته ولا يمكن فرض الرقابة عليه ؛ وذلك لاستحالة

(1) . د. علوي امجد علي ، النظام القانوني للفضاء الخارجي ، مصدر سابق ، ص 65.

(2) . د. عصام العطية ، القانون الدولي العام ، الطبعة الثالثة ، المكتبة القانونية ، بغداد ، 2010 ، ص 383.

(3) . د. علي صادق أبو هيف ، القانون الدولي العام ، الطبعة الحادية عشر ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ص 444.

ممارسة السيادة أو السيطرة عليه ، لذلك يجب إخراجها من نطاق سيادة الدولة وإبقاءه حراً للمواصلات مثله مثل البحار العامة (1).

لقد انتقد هذا الاتجاه على أساس انه يشكل خطر يهدد سلامة الدولة التي تأخذ به ؛ لأنه يفقدها الرقابة على الطائرات التي تعبر إقليمها ، ويحول دون ممارسة حقها في الدفاع عن نفسها ومصالحها (2)، وفيه كثير من الانتقاص لسيادة ومصالح الدول ومن ثم فإن تطبيقها في الواقع يتضمن كثيراً من الخطورة على الدول الصغيرة والضعيفة (3) ، وان من ابرز المؤيدين لحرية الملاحة الجوية هو الفقيه الفرنسي (فوشيه Fauchille) في العام 1901 (4).

النظرية الثانية : النظرية المؤكدة للسيادة في الجو (السيادة المطلقة)

تقر هذه النظرية بسيادة الدولة على مجالها الجوي الذي يعلو إقليمها باعتباره جزءاً من هذا الإقليم ، تباشر عليه اختصاصاتها كافة التي تمارسها على إقليمها البري والبحري ، ويترتب على ذلك أن يكون من حق كل دولة تنظيم استخدام مجالها الجوي وفقاً لما تراه متفقاً مع مصالحها فتسمح أو لا تسمح لغيرها من الدول بالمرور فيه حسب ما تراه (5).

حيث استند أنصار هذه النظرية إلى مبدأ ملكية العلو الذي يعتبر أن سيادة الدولة تمتد إلى الأجواء التي تعلو أراضيها وهي سيادة تامة ومطلقة (6). ولقد تزعم المنادين بالسيادة على الفضاء الجوي الفقيه الانكليزي Weslake في أعمال مجمع القانون الدولي ، ولقد ذهب إلى نفس هذا الاتجاه الكثير من الكتاب الأوائل أمثال Grueriwald و Zittelmann الالمانيين و Devisscher البلجيكي و Anzilotti الايطالي و Nijeholt الهولندي وغيرهم (7).

(1) . بن حمودة ليلي ، الاستخدام السلمي للفضاء الخارجي ، الطبعة الأولى ، المؤسسة الجامعية ، بيروت ، 2008 ، ص38.

(2) . عبد الكريم علوان ، الوسيط في القانون الدولي العام ، الطبعة الأولى ، لبنان ، 1997 ، ص113.

(3) . محمد احمد جراح ، مصدر سابق ، ص78.

(4) . د. علوي امجد علي ، مصدر سابق ، ص80.

(5) . د. عصام العطية ، مصدر سابق ، ص384.

(6) . احمد نديم الياسين ، مناطق حظر الطيران في شمال العراق وجنوبه ومبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي، رسالة ماجستير ، كلية القانون - جامعة بغداد ، 2000 ، ص27.

(7) . د. إبراهيم شحاتة ، مصدر سابق ، ص243.

لقد أسس الفقه هذه الشروط أحياناً على نظرية التعسف في استعمال الحق ، كما أسسها على وجود اتفاق مرور أو هبوط لصالح الطائرات مراعاة لتيسير الملاحة الجوية ، ولقد ذهب الاتجاه الغالب إلى إن الملكية مقيدة بالجو المفيد في التمتع بها (1).

لقد انتقد هذا الاتجاه على أساس إن الدولة لا تستطيع عملياً فرض سيادتها على طبقات الجو فوق إقليمها ولأن الاعتراف بسيادة الدولة على هذه الطبقات يؤدي إلى عرقلة الاتصالات الجوية بين مختلف الدول (2) ، فضلاً عن تنامي دور السيادة في الوقت الحاضر من خلال تشابك العلاقات الدولية بعد ظهور التنظيم الدولي لمنظمة الأمم المتحدة والتي دعت إلى تنامي العلاقات الودية بين الدول مع عدم الاضرار بالحقوق الأخرى (3).

النظرية الثالثة : نظرية السيادة المقيدة (نظرية المناطق)

تنطلق هذه النظرية من المماثلة بين الهواء والبحر، فالهواء ينقسم إلى طبقتين : واحدة تعلو مباشرة الإقليم وتمتد إلى مسافة معينة تخضع لسيادة الدولة ، وأخرى تعلوها تكون حرة (4) ، وتعتمد هذه النظرية على القياس على المبادئ المقررة للمياه الإقليمية ولأعالي البحار مجتمعة (5) ، ومن الفقهاء من يقسم الجو إلى ثلاث مناطق : المنطقة الأولى واللصيقة بالأرض ، تخضع لسيادة الدولة مثل المياه الداخلية ، والثانية هي مجاورة للأولى ، يكون للدولة السيادة عليها مع حق مرور الطائرات الأجنبية مروراً بريئاً كما هو شأن مرور السفن في البحر الإقليمي ، أما المنطقة الثالثة والأخيرة وهي العليا فتكون حرة مباحة فيها الملاحة الجوية للجميع كما هو الحال في البحار العالية (6) ، وقد انتقد هذا الاتجاه لأنه أراد تطبيق فكرة تقسيم البحار على طبقات الجو ، ولأنه عاجز عن تحديد ارتفاع الجو عن سطح الأرض (7) .

(1) . د. السيد عيسى السيد احمد الهاشمي ، القانون الدولي للطيران والفضاء ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2009 ، ص 29.

(2) . د. أيمن محمد سيد مصطفى الأسيوطي ، مصدر سابق ، ص 220 .

3. goseph A. Gamilleri and Falik ، the End of SOV erigenty ، London ، 1991 ، p 33.

(4) . د. وليد بيطار ، القانون الدولي العام ، الطبعة الأولى ، المؤسسة الجامعية ، بيروت ، 2008 ، ص 883.

(5) . د. عبد الوهاب بن محمد بن طاهر عسول ، أحكام المجال الجوي والمجال الفضائي ، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية ،

جامعة أم القرى ، 1430 هـ - 1431 هـ ، ص 229.

(6) . فاطمة حسن شبيب ، مصدر سابق ، ص 49.

(7) . د. أيمن محمد سيد مصطفى الأسيوطي ، مصدر سابق ، ص 221.

النظرية الرابعة : النظرية الوظيفية في مجال استخدام الفضاء الجوي

ترى هذه النظرية إن الملاحة يجب أن تكون حرة وعلى الدولة أن تنظمها وفق حاجتها الأمنية وسلامة إقليمها (1) ، لذلك يجب أن يكون النظام القانوني للبيئة الجوية في خدمة (الوظيفة) التي يمكن إن يؤديها الفضاء لإسعاد البشرية وليس هلاكها ، وبناءً على ذلك يحق للدولة الادعاء بسيادة لا حدود لها على فضاءها إذا كان هناك أي تهديد يمس بأمنها وسلامتها ، فالفضاء الجوي يجب أن لا يكون حراً أمام أقمار التجسس والمسح والتصوير ، وعلى العكس من ذلك يجب أن يكون الفضاء الجوي حراً للاستخدامات التي لا تمس بسيادة الدولة كالطيران التجاري وأعمال الأرصاد الجوية والاتصالات (2) ، وحق مرور المركبات الهوائية المختلفة عبر هذا المجال مروراً بريئاً فحسب ، على أن يقتصر ذلك على وقت السلم فقط ، قد تبنى هذا الاتجاه عدد كبير من الفقهاء واللجان الدولية (3) . ونرى أن هذه النظرية هي أفضل النظريات من حيث التطور في تأكيد سيادة الدولة على أجوائها مع مراعاة حقوق الدول الأخرى في الوقت نفسه . ويتضح مما تقدم إن الدول قد اتفقت على قاعدة عامة تقريباً وهي سيادة الدولة كاملة على فضاءها الجوي مع الأخذ بالاعتبار مبدأ التعاون الدولي تحقيقاً للمصالح المشتركة وهو الذي دفع الدول إلى عقد الاتفاقيات الدولية أشاره والثنائية لتنظيم المجال الجوي .

(1) . د. وليد بيطار، مصدر سابق ، ص884.

(2) . د. حمد الله محمد حمد الله ، مصدر سابق ، ص27.

(3) . بن حمودة ليلي ، مصدر سابق ، ص40.

الفرع الثاني

أساس سيادة الدولة الجوية في الاتفاقيات الدولية

من المعلوم إن تاريخ محاولات تنظيم استغلال الفضاء الجوي يرجع إلى بداية القرن العشرين ، حيث شهد هذا القرن في بدايته عدة حوادث ، حيث اخترقت أجواء دولة أوربية من قبل دولة أوربية أخرى بعض البالونات والطائرات ، ومن قبيل ذلك احتجاز فرنسا لبعض البالونات العسكرية الألمانية التي دخلت في فضاءها الجوي بدون إذن في سنتي 1908 و 1909 ، وإطلاق روسيا النيران على بالون ألماني اخترق حدودها ، وفرض بريطانيا غرامات مالية على قائد طائرة فرنسية دخل إقليمها بغير إذن مسبق (1) ، وعلى المستوى الدولي أدت هذه الأحداث إلى عقد مؤتمرات لتنظيم الملاحة الجوية ، إذ عقد مؤتمر باريس سنة 1910 ومؤتمر فيرونا في تموز في السنة نفسها ، وكذلك عقد مؤتمر مدريد في سنة 1911 ، إلا إن هذه المؤتمرات كان مصيرها الفشل ؛ نظراً لتضارب وجهات نظر الدول حول كيفية تنظيم الملاحة الجوية ، إلا إن إعلان الحرب العالمية الأولى وما شهدته من استخدام للطيران الحربي ، ومطالبة العديد من الدول المحايدة بضرورة احترام الدول المتحاربة لأقاليم الدول المحايدة جواً حيث أدت هذه المحاولات في نهاية الحرب العالمية الأولى لعقد اتفاقية باريس سنة 1919 (2) ، والتي سوف نتطرق لها في أولاً ، وبسبب التطورات المتلاحقة التي أدت إلى نشوب الحرب العالمية الثانية ، والرغبة في تطوير القواعد التي تنظم الملاحة الجوية فقد عقدت اتفاقية شيكاغو في سنة 1944 التي سوف نناقشها في ثانياً .

أولاً - السيادة في اتفاقية باريس 1919

لقد أكدت معاهدة باريس 1919 على مبدأ السيادة الكاملة للدولة على فضاءها الجوي ، غير أنها أعطت الدول الأطراف حق المرور البريء وقت السلم وفوق إقليم الدول الأخرى المتعاقدة ، وأيضاً الالتزام بعدم الطيران فوق المناطق التي تعينها الدولة المتعاقدة لضرورات أمنية أو للمحافظة على أسرارها العسكرية(3) ، لقد جاء في ديباجة الاتفاقية على إن " كل دولة تمتلك سيادة مطلقة للجو الذي يعلو إقليمها "(4) ، وعلى ذلك فإن المبدأ الذي تقرر سنة 1919 هو سيادة الدولة في فضاءها الجوي سيادة مقيدة بحق المرور

(1) . د. إبراهيم شحاتة ، مصدر سابق ، ص 247.

(2) . احمد نديم الياسين ، مصدر سابق ، ص 38.

(3) . المادة الأولى من اتفاقية باريس عام 1919.

(4) . د. عدنان طه الدوري ، و د. عبد الأمير العكيلي ، القانون الدولي العام ، الجامعة المفتوحة ، طرابلس ، 1995 ، ص 356.

البريء للطائرات الأجنبية التابعة لدول أطراف في معاهدة باريس بشروط معينة تظهر فيها من جديد فكرة مباشرة الدولة للسيادة في الجو . فالمرور البريء قاصر على وقت السلم ، ولا يسري على طائرات الدولة⁽¹⁾ ، كما لا يسري على الطائرات التابعة "لخط جوي منتظم"⁽²⁾ ، بل يقتصر على الطائرات التجارية⁽³⁾.

بموجب نص المادة (32) من اتفاقية باريس فإنه لا يجوز لطائرة عسكرية تابعة لإحدى الدول المتعاقدة أن تحلق فوق إقليم دولة متعاقدة أخرى ولا أن تهبط فيه بدون إذن خاص يسمح لها بمثل هذا التحليق أو الهبوط ، وفي حالة حصول الإذن فإن الطائرات العسكرية للدول المتعاقدة الأخرى تتمتع من حيث المبدأ بالامتيازات الممنوحة للبوارج الحربية الأجنبية في حالة عدم وجود أنظمة خاصة تقضي خلاف ذلك ، أما في حالة اضطرار الطائرة العسكرية للهبوط إذا طلب منها أو أجبرت على الهبوط ، فلا يحق لهم في هذه الحالة التمتع بالامتيازات المذكورة⁽⁴⁾ ، وقد تأكد هذا الحظر في التعديل الوارد على اتفاقية باريس بموجب بروتوكول 25 يونيو 1929 . كذلك قررت الاتفاقية أن من حق كل دولة حظر التحليق في مناطق

(1) . عرفت المادة (2) الفقرة (ج) من اتفاقية شيكاغو عام 1944 طائرات الدولة بأنها " الطائرات الحربية وطائرات الجمارك والضبط " .

(2) . عرفت المادة (96) من اتفاقية شيكاغو لعام 1944 الخط الجوي المنتظم بأنه " الخط الذي تستخدم فيه طائرات نقل عامة للركاب أو البريد أو البضائع " . ويعتبر الخط منتظماً وفقاً لتفسير منظمة الطيران المدني الدولية إذا ما استوفى الشروط الثلاثة الآتية :

1. المرور عبر المجال الجوي التابع لأكثر من دولة .
2. استخدام رحلات الخط الجوي من أجل نقل الركاب أو البضائع أو البريد ، على أن يكون النقل مفتوحاً ومسموحاً لاستعمال الجمهور مقابل اجر .
3. أن يجري تشغيل الخط بين نقطتين أو أكثر في إحدى حالتين : (أ) وفق جداول مواعيد محددة ومنشورة على الجمهور . أو (ب) أن تكون الرحلات متعددة وتجري وفق نظام منسق حتى يمكن اعتبارها مجموعة منتظمة للتتابع . وإذا انتفى احد الشروط السابقة أو بعضها اعتبر الخط غير منتظماً . ينظر في ذلك : د. إبراهيم محمد العناني ، القانون الدولي العام ، 1990، ص314.

(3) . د. عصام العطية ، مصدر سابق ، ص386.

(4) . احمد نديم الياسين ، مصدر سابق ، ص41.

معينه حتى لو كان هذا التحليق من قبيل المرور البريء ، كما أعطت كل دولة طرفاً في الاتفاقية الحق في منع نقل المواد الحربية والمتفجرة بغير إذن منها⁽¹⁾ .

لقد أعقبت معاهدة باريس اتفاقيات إقليمية استوحت نفس مبادئ اتفاقية باريس مع التعديلات الطفيفة ، وهي الاتفاقية الخاصة بالملاحة الجوية الموقعة في مدريد 1929 ، وكذلك معاهدة هافانا لسنة 1928 التي أفادت من معاهدة باريس ، ولكنها تضمنت أحكام جديدة تخص المطارات⁽²⁾ .

يمكن أن نصل إلى نتيجة من خلال تفحصنا لمعاهدة باريس 1919 وهي أن هذه الاتفاقية أقرت وبشكل صريح مبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي مع تبنيها في الوقت نفسه حق المرور البريء لتيسير الملاحة الجوية .

ثانياً - السيادة في اتفاقية شيكاغو 1944

1 - مؤتمر شيكاغو

دعت الولايات المتحدة إلى عقد مؤتمر دولي في مدينة شيكاغو في نوفمبر لعام 1944، وضم المؤتمر 54 دولة ، وكان يهدف المؤتمر إلى إعداد نصوص مؤقتة تتعلق بتنظيم الطرق الجوية وحقوق الهبوط والمرور ، والى إنشاء منظمة دولية للطيران ، وكذلك إلى إعداد معاهدة دائمة تنظم الملاحة الجوية من الناحيتين الفنية والاقتصادية⁽³⁾ .

لقد ظهرت في مؤتمر شيكاغو ثلاثة اتجاهات : الأول يقضي بحرية استعمال الفضاء الجوي ، أي الحرية المطلقة للطيران التجاري وتزعمت هذا الاتجاه الولايات المتحدة الأمريكية ، والاتجاه الثاني الذي نادى بوجود تقييد الحرية المطلقة في استعمال الفضاء الجوي والذي أيدته بريطانيا ، أما الاتجاه الثالث فقد تزعمته كل من كندا ونيوزيلندا وأستراليا والتي طالبت بإخضاع الطيران المدني الدولي لإشراف منظمة دولية على نمط الهيئة الأمريكية للطيران المدني ، بحيث تباشر باسم الدول الأطراف جميعاً معظم الاختصاصات التي تباشرها الآن كل دولة على حده بناءً على ما تدعيه بنفسها من سيادة الجو ، ولقد

(1) . د. إبراهيم شحاتة ، مصدر سابق ، ص 249.

(2) . د. السيد عيسى السيد احمد الهاشمي، مصدر سابق ، ص 49.

(3) . د. حمد الله محمد حمد الله ، مصدر سابق ، ص 30.

اقترحت هذه الدول أن تكون ملكية هذه المؤسسة دولية لا تستأثر بها دولة دون غيرها ويعمل بها أشخاص من رعايا جميع دول العالم التي تشترك في رأس مالها⁽¹⁾.

لقد انتهى الخلاف بين هذه الاتجاهات إلى عدم الأخذ بأي منها بشكل كامل ، فصدرت الاتفاقية الرئيسية (اتفاقية شيكاغو) ثم وضعت بجانبها اتفاقيتين مكملتين تنصان على مزيد من القيود على سيادة الدولة في الجو⁽²⁾.

2 - اتفاقية شيكاغو

عقدت معاهدة شيكاغو في 8 ديسمبر 1944 وكانت مصر والعراق من بين الدول الموقعة على هذه المعاهدة ، حيث بدأ نفاذ هذه المعاهدة في 14 ابريل 1947 ، بعد إن صادقت عليها 26 دولة⁽³⁾، وتكونت هذه الاتفاقية من أربعة أجزاء بواقع (96) مادة ، حيث تناول الجزء الأول الملاحه الجوية في اثنين وأربعين مادة تحدثت عن المبادئ العامة حول السيادة والطيران فوق إقليم الدول المتعاقدة والطيران الداخلي والخطوط الجوية المنتظمة وقواعد الجو وقواعد الدخول والخروج وحول جنسية الطائرات والسندات التي تحملها في طيرانها ، أما الجزء الثاني فتكلم عن منظمة الطيران المدني الدولية في المواد (43-66) ، أما الجزء الثالث فخاص بالنقل الجوي الدولي (67-79) ، وأما الجزء الرابع والأخير فمتعلق بالأحكام الختامية والذي تناولته المواد (80-96)⁽⁴⁾.

أكدت اتفاقية شيكاغو على مبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي ، سواءً أكانت هذه الدولة متعاقدة أم غير متعاقدة ، فنصت المادة الأولى منها على أن " تعترف الدول المتعاقدة أن لكل دولة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها سيادة كاملة مقصورة عليها"⁽⁵⁾

كما وقد بينت الاتفاقية لغرض تطبيقها ما المقصود بالإقليم على أن " يشمل إقليم الدولة الأراضي والمياه الإقليمية الملاصقة لها ، الواقعة تحت سيادة الدولة أو سلطتها أو حمايتها أو المشمول بانتدابها " (1)

(1) . احمد نديم الياسين، مصدر سابق ، ص47.

(2) . د. السيد عيسى السيد احمد الهاشمي ، مصدر سابق ، ص40.

(3) . د. حمد الله محمد حمد الله ، مصدر السابق ، ص32.

(4) . فاطمة حسن شبيب السامرائي ، مصدر سابق ، ص 113 .

(5) . د. عيسى دباح ، موسوعة القانون الدولي العام ، الكتاب الثاني ، دار الشروق للنشر والتوزيع ، عمان ، 2003 ، ص373.

كما وقد ميزت الاتفاقية بين طائرات الدولة (الطائرات الحربية وطائرات الجمارك والضبط) ، والطائرات المدنية . وبموجب هذه الاتفاقية فإن جميع هذه الطائرات تحتاج إلى تصريح للطيران إذا حلقت فوق إقليم دولة أخرى أو هبطت عليه ، وإذا كان هذا التصريح مفترضاً في حالة الطيران المدني فإنه لابد أن يكون صريحاً بالنسبة إلى طائرات الدولة⁽²⁾.

كما وقد نصت المادة الرابعة من هذه الاتفاقية " على موافقة الدول المتعاقدة على عدم استعمال الطيران المدني في أغراض لا تتفق مع أغراض هذه الاتفاقية " ، فيما بينت المادة السادسة في انه لا يجوز لأي خط جوي دولي منتظم أن يطير فوق إقليم دولة متعاقدة أو في داخله إلا إذا كان يحمل إذناً صريحاً أو ترخيصاً من قبل تلك الدولة ، ويشترط مراعاة ذلك الإذن أو الترخيص⁽³⁾.

وان من حق دولة الإقليم أن تلزم الطائرات التي تحلق فوقها بالهبوط ، وكذلك فإن من حق دولة الإقليم أن تلزم الطائرة - لأسباب تتعلق بسلامة الطيران- بأن تتبع في المناطق التي يتعسر الطيران فوقها أو غير متزودة بتسهيلات الملاحة الجوية الطرق المعنية أو أن تحصل على ترخيص خاص قبل الطيران فوق هذه المناطق ، ولدولة الإقليم أن تضع اللوائح أو القيود والشروط التي تقدر لزومها بالنسبة إلى الطائرات التي تستعمل في نقل الركاب أو البريد أو البضائع بمقابل في غير خطوط جوية منتظمة والتي تأخذ أو تنزل هؤلاء في إقليم الدولة ، كذلك تتمثل مظاهر سيادة الدولة في حقها في رفض الإذن لطائرات الدول المتعاقدة الأخرى بان تأخذ ركاباً أو بريداً أو بضائع من أي نقطة داخل إقليمها لنقلهم بمقابل إلى نقطة أخرى داخل نفس الإقليم⁽⁴⁾.

نرى بأن هناك الكثير من القيود التي أوردتها هذه الاتفاقية ومنها ما جاء في المواد (8 ، 9 ، 10 ، 11 ، 13 ، 14 ، 15 ، 16 ، 26 ، 30 ، 35 ، 36) التي تمثل مظهراً لمباشرة الدولة لسيادتها في الجو ، وان اتفاقية شيكاغو قد تبنت مبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي بشكل كامل ، على الرغم من القيود التي تضمنتها هذه الاتفاقية على هذا المبدأ فإنها راعت مصالح الدول الأخرى في الحالات التي تستدعي ذلك .

(1) . المادة الثانية من اتفاقية شيكاغو عام 1944.

(2) . المادة الثالثة من اتفاقية شيكاغو عام 1944.

(3) . المادة الرابعة والسادسة من اتفاقية شيكاغو عام 1944.

(4) . المادة الخامسة والسابعة من اتفاقية شيكاغو عام 1944 .

المطلب الثاني

أساس سيادة الدولة الجوية في القانون الوطني

تعد السيادة أفضل تعبير عن ممارسة الدولة لسيطرتها على إقليمها والتي تقر نوع السياسة التشريعية التي تخدم مصالحها وتؤكد سيطرتها على إقليمها سواء أكان الأرضي أم الجوي أم المائي .

لذا سوف نبين في الفرع الأول من هذا المطلب ، سيادة الدولة الجوية في نصوص الدساتير، ثم نتطرق إلى أهم القوانين العادية التي تؤكد سيادة الدولة على إقليمها الجوي في الفرع الثاني .

الفرع الأول

سيادة الدولة الجوية في الدساتير

إن الدستور بعده القانوني الأسمى في البلد لا بد له من أن يضع مقومات الدولة الأساسية التي تقوم عليها ، ويعد الإقليم من أهم عناصر الدولة التي تمارس عليها الدولة اختصاصاتها وتنظمها بقوانينها ، ومن الدساتير التي تبنت مبدأ سيادة الدولة على إقليمها هو دستور جمهورية العراق⁽¹⁾ ، الذي أشار إلى هذا المبدأ إشارة مقتضبة حيث بين بأن جمهورية العراق دولة اتحادية واحدة مستقلة ذات سيادة كاملة ، ونرى أن السيادة الكاملة التي قصدها الدستور العراقي هي سيادة تشمل جميع أقاليم الدولة ومنها إقليمه الجوي ، حيث إنه لا سيادة كاملة والإقليم الجوي ينتهك على سبيل المثال ، لذلك فأن على الرغم من تلك الإشارة فأننا نرى أن من الأفضل أن يعطي الدستور معنى أكثر وضوحاً لذلك المفهوم المهم للسيادة .

(1) . لقد نصت المادة الأولى من دستور جمهورية العراق لعام 2005 (جمهورية العراق دولة اتحادية واحدة مستقلة ، ذات سيادة كاملة ، نظام الحكم فيها جمهوري نيابي (برلماني) ديمقراطي ، وهذا الدستور ضامن لوحدة العراق) .

كذلك فأنا نجد إن الدستور الجزائري قد أكد سيادة الدولة على إقليمها الجوي من خلال النص " تمارس سيادة الدولة على مجالها البري ، ومجالها الجوي ، وعلى مياهها ... (1) " . ونرى أن الدستور الجزائري قد نص وبشكل صريح على سيادة الدولة على إقليمها الجوي بخلاف الدستور العراقي .

كذلك فعل المشرع الدستوري الصومالي حين نص صراحةً على امتداد سيادة الدولة على إقليمها الجوي " تشمل السيادة الإقليمية أراضي الإقليم والبحار والمياه الإقليمية وباطن الأرض والمجال الجوي وصخور البحر الإقليمية " (2) .

نجد من خلال تلك النصوص أن مسألة سيادة الدولة على إقليمها الجوي تجد أساسها في نصوص الدساتير وذلك لأهمية الإقليم الجوي وضرورة حفظه من الانتهاكات وعدم الدخول الى المجال الجوي إلا بناءً على نصوص معاهدة دولية أو بمقتضى تراخيص خاصة .

الفرع الثاني

سيادة الدولة الجوية في القوانين الأخرى

لقد سارعت الكثير من الدول بعد ما ظهر لها من أهمية وخطورة استخدام الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها إلى تقرير حق سيادتها على هذا الفضاء ، فضمنت قوانينها الداخلية التشريعات اللازمة لتأكيد حقها في السيادة على فضاءها الجوي ، ومثال ذلك قانون الملاحة الجوية الانكليزي لسنة 1920 والمعدل بقانون 1949 الذي يقرر في ديباجته سيادة الدولة البريطانية سيادة كاملة على فضاءها الجوي . وكذلك الأمر بالنسبة إلى قانون الملاحة الجوية الفرنسي لعام 1924 والذي حلت محله مجموعة الطيران المدني فيما بعد ، وكذلك فعل المشرع المصري في قانون الطيران المدني الجديد بمقتضى نص المادة الرابعة الذي يقرر أن " للدولة السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي داخل إقليمها " (3) .

(1) . المادة (12) من دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لعام 2002.

(2) . الفقرة (2) من المادة الرابعة من الدستور الصومالي 1969.

(3) . د. أبو زيد رضوان ، مصدر سابق ، ص 203.

لقد نصت المادة السابعة من قانون العقوبات العراقي رقم 111 لسنة 1969 المعدل على " تخضع السفن والطائرات العراقية لاختصاص الجمهورية العراقية الإقليمي أينما وجدت " (1) ، وفي ضوء هذا النص ينعقد الاختصاص الجنائي العراقي في كل جريمة ترتكب على متن طائرة عراقية وفي أي مكان تكون هذه الطائرة ، أي إلحاق الطائرات العراقية بإقليم الدولة وشمولها بالسيادة الجوية .

كذلك ورد النص في قانون الطيران العراقي على سيادة الدولة على إقليمها الجوي حيث نص هذا القانون " للدولة السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها " (2) ، وعلى غرار ذلك ذهب المشرع الإماراتي حين نص " إن للدولة السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها " (3) ، وهو اتجاه واضح يفرض سيادة الدولة على إقليمها الجوي .

أما المشرع السوري فقد جاءً بنصاً مشابهاً لما أوردته المشرع العراقي والإماراتي سوى تبديله مصطلح الفضاء الجوي (بالمجال الجوي) وذلك حين نص " للدولة السيادة الكاملة والمطلقة على المجال الجوي الذي يعلو إقليمها " (4) ، ويبدو إن المشرع السوري اراد أن لا يخرج عن المبدأ العام المؤكد لسيادة الدولة على إقليمها الجوي .

أما قانون العقوبات الأردني فقد أشار إلى إن أراضي المملكة الأردنية تشمل طبقة الهواء التي تغطيها والبحر الإقليمي إلى مسافة (5) كيلو متر من الشاطئ والمدى الجوي الذي يغطي البحر الإقليمي والسفن والمركبات الهوائية الأردنية (5). ويبدو لنا أن أغلب الدول أن لم يكن جميعها قد ضمنت قوانينها الوطنية النص على مبدأ السيادة على إقليمها الجوي سواء أكان ذلك صراحة أم ضمناً وذلك لما لسيادة الدولة على إقليمها من أهمية في الحفاظ على كيان الدولة وسلامة أمنها.

(1) . د. علي حسين الخلف و د. سلطان عبد القادر الشاوي ، مصدر سابق ، ص 93.

(2) . المادة الرابعة من قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 .

(3) . الفقرة (2) من المادة الأولى من قانون الطيران المدني الإماراتي (قانون اتحادي) رقم (20) لسنة 1991.

(4) . المادة السابعة من قانون الطيران المدني السوري لعام 2004 .

(5) . البند (أ) من الفقرة الثانية من المادة السابعة من قانون العقوبات الأردني لسنة 1960 .

الفصل الثاني

إنتهاك سيادة الإقليم الجوي وصوره

الفصل الثاني

إنتهاك سيادة الإقليم الجوي وصوره

لقد سبق وأن بينا كيف أن للدولة السيادة المطلقة على إقليمها الجوي ، وهذا ما أكدته أغلب الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية (باريس) لعام 1919 في مادتها الأولى وذلك بأن أقرت للدولة السيادة الكاملة على المنطقة الجوية التي تعلو إقليمها ، وجاءت بعدها اتفاقية (شيكاغو) لعام 1944 لتنتهج نفس المبدأ من حيث إقرارها لسيادة الدولة على إقليمها الجوي وأيضاً أكدت في المادة الأولى على السيادة الكاملة والمطلقة على الإقليم الجوي وكما أكدت المادة الثالثة من هذه الاتفاقية على الشروط التي يجب أن تتوفر في الطائرات التي تحلق فوق إقليم الدولة من حيث حصولها على الترخيص بذلك الطيران.

لذا فإنّ مبدأ سيادة الدولة يعني إن للدول وحدها الحق في تحديد الوضع القانوني لاستخدام إقليمها الجوي مع مراعاة المبادئ والقواعد المنصوص عليها في المعاهدات الدولية والقانون الدولي ، وقد ورد هذا المبدأ في الكثير من الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية أيضاً ، وكذلك ووفقاً لهذا المبدأ تستطيع الدولة أن تحدد ممرات الطائرات التي يجب أن تتبعها الطائرة ، وكذلك فلها أن تحدد المناطق المحرمة التي يمنع التحليق فوقها فضلاً عن إلزامها لطائرات الدولة باتباع باقي الأنظمة والتعليمات التي تضعها دولة الإقليم بخصوص الطيران ، ومع ذلك حصلت الكثير من الانتهاكات على إقليم الدولة مخالفه بذلك لقواعد القانون الدولي بشأن الطيران ومخالفة لقانون الدولة والذي يشكل مخالفة أو انتهاك للأجواء الإقليمية للدولة.

عليه سوف نبين في هذا الفصل الانتهاكات التي تحصل على إقليم الدولة الجوي من قبل الطائرات من خلال مخالفتها لقوانين الدولة ، وبيان صور تلك المخالفات والانتهاكات من خلال مبحثين ، نخصص المبحث الأول حالات انتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي ، فيما نتناول في المبحث الثاني صور انتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي.

المبحث الأول

حالات إنتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي

لكي نعرف ما يُعد ولا يُعد إنتهاكاً لإقليم الدولة الجوي يجب أن نعرف أولاً الضوابط القانونية التي يضعها المشرع لتحليق الطائرة في المجال الجوي ، وما الشروط الفنية التي يشترطها القانون لذلك التحليق من حيث سلوك الطائرة لممرات جوية محددة من قبل دولة الإقليم ومراعاة الارتفاعات الجوية في التحليق ؟ وهل خضعت للشروط والقوانين الوطنية ونصوص المعاهدات الدولية في هذا الشأن أم خالفتها؟ وهل التزمت الطائرة بالتعليمات الخاصة الصادرة من دولة الإقليم بشأن عدم التحليق فوق المناطق المحرمة أم إنها قد حصلت على ترخيص خاص بالتحليق من دولة الإقليم ؟ وهل التزمت تلك الطائرات بالقواعد الدولية المرسومة لها من قواعد المرور البريء أو العابر أم خالفتها ؟

لذا في ضوء ما تقدم يمكن تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين وذلك وفق الآتي :

المطلب الأول : مخالفة قواعد الملاحة الجوية

المطلب الثاني : مخالفة الطائرات لقواعد المرور.

المطلب الأول

مخالفة قواعد الملاحة الجوية

تقوم الملاحة الجوية بدور مهم وحيوي في تأمين وسلامة حركة الطائرات ؛ وذلك من خلال قيامها بعدد من المهام التي تعد عنصراً أساسياً في نجاح عملية الطيران الجوي ، وإدارة المجال الجوي على أفضل وجه وتقديم خدمات الملاحة الجوية المتمثلة في الخدمات الخاصة بإدارة الحركة الجوية وتنظيم الاتصالات والملاحة والاستطلاع ، وإن من مظاهر سيادة الدولة هو وضعها لتلك القواعد الملاحية التي تنظم عملية الطيران ، وإن على الطائرات أن تلتزم بما تضعه الدولة من تلك القواعد التي لا تخرج عن القواعد التي سمح بها القانون الدولي وقرها من مبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي .

من تلك القواعد هو خضوع الطائرة لقواعد التحليق السليم في الجو من حيث سلوك الطائرة للممرات الجوية المحددة من قبل دولة العلم ، وهذا ما سوف نتناوله في الفرع الأول من هذا المطلب ، فيما نتناول في الفرع الثاني ضرورة الالتزام بالارتفاعات المحددة قانوناً والتي تُعد مخالفتها انتهاكاً لسيادة الدولة في بعض الأحوال .

الفرع الأول

عدم الالتزام بممرات الملاحة الجوية

تسلك الطائرة خطأً ملاحياً لا تحيد عنه إلا في حالات الضرورة الملجئة ، وإن هذا المسار يرسم عادة من قبل دولة الإقليم لكونها هي التي تنظم الملاحة في أجوائها ، وفي السابق لم تبرز الحاجة الملحة لتنظيم تلك الممرات الجوية ؛ نظراً لقلّة عدد الطائرات التي تحلق في الجو حتى نظمت معاهدة باريس لسنة 1919 في موادها تلك الممرات ، فقد نصت على إن " تحديد الطرق الجوية الدولية خاضع لموافقة الدولة التي تمر بها "(1) ونرى إن تحديد تلك الطرق هو خاضع بالدرجة الأساس لموافقة دولة الإقليم التي تسلك الطائرة مررها الجوي .

(1) المادة (15) من اتفاقية باريس لعام 1919.

ثم جاءت اتفاقية (شيكاغو) لعام ١٩٤٤ لتؤكد ثانيةً على هذا الموضوع حيث نصت "مع عدم الإخلال بأحكام هذه الاتفاقية ، تطبق قوانين ولوائح الدولة المتعاقدة بشأن دخول الطائرات المستعملة في الملاحة الجوية الدولية إقليمها أو خروجها منه ، أو أثناء وجودها به بشأن استغلال هذه الطائرات أو ملاحتها على طائرات جميع الدول المتعاقدة بدون تمييز بسبب الجنسية ، وعلى الطائرات إتباعها عند دخولها إقليم الدولة وخروجها منه أو أثناء وجودها به"⁽¹⁾.

لذا أعطت هذه الاتفاقية الدولة الحق في وضع القوانين واللوائح الخاصة بشأن دخول الطائرات وخروجها من تلك الممرات الجوية مع ضرورة مراعاة باقي أحكام تلك الاتفاقية ، أي يجب عدم التعارض بين قوانين الدولة وأحكام الاتفاقية .

يلاحظ إن اتفاقية شيكاغو قد احتفظت للدول الأطراف في الاتفاقية بالحق في تعيين المسارات التي يجب أن يسلكها فوق إقليمها كل خط جوي دولي ، وتركت للطائرات التي لا تتبع خطأً جويًا دوليًا منتظمًا اختيار الطريق الذي تريده ، إلا إذا ألزمتها دولة الإقليم لأسباب تتعلق بسلامة الطيران في المناطق التي يكون من العسير الطيران فوقها أو غير المزودة بتسهيلات الملاحة الجوية أن تتبع مسارات معينة أو أن تحصل على ترخيص خاص.⁽²⁾

من هذين النبعين أخذت أكثر القوانين الوطنية عندما عالجت هذا الموضوع ، فاللائحة البلجيكية المؤرخة في ١٩ آب ١٩٢٤ حددت طرق الملاحة الجوية فيها ، وهو نفسه ما ذهب إليه المشرع الفرنسي في عام ١٩٢٨ ، وهكذا في جميع الدول الأخرى⁽³⁾.

كان للقوانين العربية موقف مشابه لما أخذت به الدول الأجنبية سالف الذكر ، فنجد إن المشرع الإماراتي قد نص على أن " تحدد السلطة المختصة الطرق والممرات الجوية التي يجب أن تسلكها الطائرات عند دخول إقليم الدولة أو الخروج منه أو الطيران في الفضاء الذي يعلوه"⁽⁴⁾.

فنرى أن القانون الإماراتي لم يشذ عن باقي قوانين الدول في جعله تحديد الممرات الجوية من اختصاص السلطات الوطنية والذي يعد أحد مظاهر سيادة الدولة على إقليمها الجوي .

(1) المادة (11) من اتفاقية شيكاغو لسنة 1944.

(2) د. إبراهيم شحاتة ، مصدر سابق ، ص ٢٩٩-٣٠٠.

(3) احمد فهمي بحيري ، ضبط الملاحة الهوائية ، بلا طبعه ، مطبعة الإسكندرية ، مصر ، 1938 ، ص 82.

(4) الفقرة الثانية من المادة (20) من قانون الطيران المدني الإماراتي رقم 20 لسنة 1991.

لقد وضع المشرع المصري في المادة ٨ من مرسوم ١٩٤١ بقرار وزاري بعض القيود لحماية مصالحه الدولية ، حيث بين المرسوم إنه " إذا اضطرت أية طائرة بسبب حادث ، أو رداءة الطقس ، أو أي سبب آخر خارج عن إرادتها ، ولم يكن من المستطاع اجتنابه ، عند دخولها القطر المصري من الخارج أو خروجها منه إلى الداخل ، إن تحيد عن الطريق المعينة ، أو أن تمر بعيداً عن النقط المحددة ، تعين عليها أن تنزل في أقرب مطار كمركي في القطر المصري أو أي مطار آخر خصص لمثل هذه الطوارئ "(1).

كذلك فقد أعطى المشرع العراقي لسلطات الطيران المدني ، والسلطات المختصة الأخرى ، الحق في تحديد الممرات الجوية التي على الطائرات سلوكها . وذلك حين نص على " إن سلطات الطيران المدني بالاشتراك مع السلطات المختصة الأخرى في الدولة أن تحدد الطرق والممرات الجوية التي يجب أن تسلكها الطائرات إلى إقليم الدولة أو الخروج منه ..."(2) وهذا يثبت أن للمشرع الوطني الحق بتنظيم الممرات الجوية لإقليمه الجوي بما لا يتعارض مع ما تفرضه عليه المعاهدات الدولية بهذا الشأن وبعبكسه تتحمل الطائرة المخالفة لتلك الممرات ألمحدده من قبل دولة الإقليم المسؤولية عن مخالفة تلك القوانين.

الواقع إنّ تحديد الممرات الهوائية في مصلحة الدولة التي يحلق فوقها وفي صالح الطيارين كذلك ، فالتسهيل الرقابة على الملاحة الهوائية تحدد الطرق التي يجب أن تسلكها الطائرات ، وأيضاً فإن في هذا التحديد مساعدة للطيارين ؛ إذ يجدون المساعدة قائمة على طول الطريق ، كما أن الهبوط عند الضرورة ممكن ويسير ، ومحاط التموين والإصلاح دائماً على مقربة منهم ومكاتب البرق اللاسلكي والاستعلامات الجوية طول الطريق معدة للاستعمال هذا ، وان تحديد الطرق الهوائية يجعلها أكثر وضوحاً الأمر الذي يقلل كثيراً من مخاطر الطيران ويساعد على تقدمه وانتظامه (3) ، ونرى كذلك بأن تحديد هذه الممرات يسهل للدولة عملية المراقبة على أي طائرة تدخل إقليمها الجوي سواء أكانت طائرات مدنية أم حربية أم تجسسية .

(1) د. إبراهيم شحاتة ، مصدر سابق ، ص ٢٩٩.

(2) المادة (73) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974.

(3) د. احمد فهمي بحيري ، مصدر سابق ، ص ٨١.

الفرع الثاني

عدم الالتزام بالحدود الدنيا للملاحة الجوية

إن الطائرة - باعتبارها آلة تستطيع أن تستمد نقاءها في الجو من ردود فعل الهواء ، غير ردود فعل الهواء الناتج عن سطح الأرض⁽¹⁾ ، أي هيكل محلق في الجو - لابد أن تحلق على ارتفاع كافٍ في الجو من أجل سلامتها وسلامة الإقليم الذي تمر فوقه ، ورغم خلو معاهدة (شيكاغو) من تعريف الطائرة إلا أن ملاحق المعاهدة قد عرفت الطائرة بأنها "جهاز يستطيع البقاء في الجو بفضل رد فعل الهواء"، والواقع أن هذا التعريف قد اخذ من معاهدة (باريس) سنة 1919⁽²⁾ ، ولدولة الإقليم وبما لا يتعارض مع القانون الدولي تنظيم تلك الحدود الدنيا للتحليق بقوانينها ، حيث نجد إن أساس الالتزام بتلك الحدود في نصوص قوانين الطيران المدني لدولة الإقليم أو الاتفاقيات الدولية التي تلتزم بها الدولة ، ومن هذه القوانين هو قانون الطيران المدني العراقي حيث نص " لا يجوز لأية طائرة أن تحلق على ارتفاعات تقل عن تلك التي تحددها سلطات الطيران المدني بالاشتراك مع السلطات المختصة الأخرى في الدولة ، إلا في الحالات الاضطرارية أو بتصريح من هذه السلطات " ⁽³⁾.

فقد أعطى ذلك القانون لسلطات الطيران المدني المختصة تحديد تلك الارتفاعات وجعلها من اختصاص دولة الإقليم وما لها من ممارسة السيادة على إقليمها الجوي .

نجد كذلك بأن القانون الإماراتي قد ذهب بنفس الاتجاه حيث نص " لا يجوز لأي طائرة أن تحلق على ارتفاعات تقل عن التي تحددها السلطة المختصة " ⁽⁴⁾

كذلك سار المشرع السوداني على ما سار عليه المشرعون في بقية الدول حيث نص " لا يجوز أن تطير طائرة فوق الإقليم السوداني على ارتفاع يختلف عن الارتفاع المقرر في

(1) د. إيناس محمد البهجي ، القانون الجوي الدولي ، الطبعة الأولى ، المركز القومي للإصدارات القانونية ، القاهرة ، 2013 ، ص 9.

(2) د. حمد الله محمد حمد الله ، مصدر سابق ، ص 48.

(3) الفقرة الأولى من المادة (٧٥) من قانون الطيران المدني العراقي وقع (١٤٨) لسنة ١٩٧٤.

(4) الفقرة الأولى من مادة (٢٤) من قانون الطيران المدني الإماراتي رقم (٢٠) لسنة ١٩٩١.

المعاهدة وملحقاتها أو الاتفاقيات التي تكون جمهورية السودان الديمقراطية طرفاً فيها ، أو كما يقرره الوزير في حالة عدم تحديد ذلك الارتفاع دولياً⁽¹⁾.

فيتضح بأن المشرع السوداني قد أحال تقرير الارتفاعات إلى ما هو مقرر في المعاهدات الدولية أولاً ، ومن ثم ما يقرره الوزير بشأن تلك الارتفاعات ، فعليه يجب انه لا تحلق الطائرة اقل من تلك الارتفاعات الدنيا للتطبيق ، إلا في حالة الإقلاع والهبوط والحالات الاضطرارية ، أو بتصريح مسبق ، وإلا عد ذلك مخالفة لقانون دولة الإقليم ، مما يوجب المسائلة القانونية ، وغالباً ما يترك أمر تحديد تلك الارتفاعات إلى السلطات المختصة بأمور الطيران المدني ، ويجد هذا الإلزام أساس آخر له في المعاهدات الدولية التي تلزم الطائرات باحترام قوانين ولوائح الدولة المحلق فوق إقليمها ، مع شريطة عدم تعارض هذه القوانين مع أحكامها ، وبخلافه تكون الطائرة مخالفه لقاعدة قانونية تستوجب المسائلة⁽²⁾.

وإن من ابرز مبررات وضع حد أدنى للطيران فوق إقليم الدولة هي :

1- الحفاظ على سلامة الغير على سطح الأرض في حالة وقوع حادث طيران ، فيجب على الطائرة أن تحلق على ارتفاع كافٍ يمكنها من الهبوط خارج المدينة أو القرية أو المنطقة الأهلة بالسكان بغير ترخيص خاص مع مصلحة الطيران المدني، وتجنب خطر التحليق للأشخاص والحيوانات ، وكذلك مراعاة القواعد الخاصة بالأمن العام وسلامة السكان والأموال⁽³⁾.

٢ -عوامل يراد منها إظهار سيادة الدولة على إقليمها الجوي وتطبيق قوانينها وإبراز دور الإدارة ألعامة في الحفاظ على السكينة العامة ، حيث يشكل صوت الطائرات مصدر إزعاج للسكان في إقليم الدولة ، وإفساح المجال لطائرات الدولة الخاصة ومنها طائرات التدريب وطائرات رش المبيدات الزراعية والمروحيات في أن يكون لها مجال جوي خاص بها ، وتقوم بعملها دون مضايقه والتي يكون سقف تحليقها عادةً اقل من سقف الطائرات المدنية الكبيرة والطائرات الحربية⁽⁴⁾.

(1) الفقرة الثالثة من المادة (١٦) من قانون الطيران السوداني لسنة ١٩٦٠ .

(2) علي هلال محمد أمين الهادي ، مصدر سابق ، ص٤٦ .

(3) د.إبراهيم شحاتة ، مصدر سابق ، ص٣٠٣ .

(4) علي هلال محمد أمين الهادي، مصدر سابق ، ص٤٨ .

٣- عوامل يراد منها حماية الطائرة نفسها ، حيث تعد طبقة التروبوسفير أقرب طبقات الغلاف الجوي إلى الأرض ، والتي تتميز بكثرة التقلبات الجوية ، وذلك يعني تجنب الطائرات لسوء الأحوال الجوية التي تحدث قرب سطح الأرض ، وتحليقها في طبقة الستراتوسفير ، إحدى طبقات الجو العليا حيث الاضطرابات الجوية اقل في تلك الطبقة (1).

لقد وضعت حدود دنيا في ملاحق اتفاقيه شيكاغو لسنة ١٩٤٤ ، لا يجوز للطائرات التحليق على ارتفاع اقل منها ، ويعتبر تخطي هذه الحدود مخالفة تستوجب مسائلة دولة العلم بالنسبة إلى الطائرة المخالفه حسب قواعد القانون الدولي فحددت تلك الارتفاعات من مبدأ حق الدولة في السيادة على إقليمها الجوي والحفاظ على كيانها ومواطنيها ، فوضعت حدود التحليق بالنسبة إلى المناطق المزدهمة من المدن أو الأماكن المأهولة بالسكان فأوجبت الاتفاقية أن لا يقل الارتفاع الأدنى عن (٣٠٠) متر أي ما يساوي (١٠٠٠) قدم فوق أعلى عائق داخل نطاق دائرة (مركزها الطائرة ونصف قطرها 600متر) ، أما التحليق فوق المناطق الأخرى فيجب أن لا يقل عن ارتفاع (١٥٠) متر فوق سطح الأرض ، هذا بالنسبة إلى الطيران المدني أما بالنسبة إلى تحليق الطيران الآلي فقد أعطت الاتفاقية للقوانين الوطنية السلطة في تحديد تلك الارتفاعات ، وفي حالة عدم تحديدها فأن على الطائرة أن تلتزم بما وضعته الاتفاقية من ارتفاعات ، حيث أوجبت بان لا يقل ارتفاع الحد الأدنى للتحليق فوق المناطق المرتفعة والجبلية عن (600) متر أي (٢٠٠٠) قدم فوق أعلى عائق داخل نطاق دائرة مركزها هو الموقع التقديري للطائرة ونصف قطرها (٨) كيلو متر ، أي (٥) أميال ، أما فوق المناطق الأخرى فعلى الطائرة أن تحلق على ارتفاع لا يقل عن (٣٠٠) متر فوق أعلى عائق داخل نطاق دائرة مركزها (الموقع التقديري للطائرة) ، ونصف قطرها (٨) كيلو متر (2).

(1) فاديه سندا سني ، لماذا تحلق الطائرات على ارتفاعات شاهقة ؟ مقال منشور على شبكة الانترنت على الرابط : <https://arabic.rt.com/Funny/881259> ، تاريخ الزيارة 2021 / 3/28 .

(2) البند (٤-٤) والبند (٥-١-٢) من الملحق الثاني لمعاهدة الطيران المدني الدولي ، قواعد الجو قواعد قياسية

المطلب الثاني

مخالفة الطائرات لقواعد المرور العابر والمرور البريء

لقد باتت سيادة الدولة على إقليمها الجوي من الأمور المسلم بها ، سواء بما توصلت إليه النظريات القانونية أم ما جاءت به المعاهدات الدولية ، حيث حاولت النظريات القانونية التوفيق بين سيادة الدولة على إقليمها الجوي الذي يخولها حق مطاردة التحليق غير البريء الذي يسيء إلى أمن الدولة ، وبين حرية أمله بالبحر بالنسبة للطائرات الأجنبية ، حتى رفدت تلك النظريات بالمعاهدات الدولية الخاصة بالطيران ومنها اتفاقية باريس لسنة ١٩١٩ التي اعترفت للدولة بالسيادة المطلقة على الفضاء الذي يعلو إقليمها مع السماح للطائرات الأجنبية بحق المرور البريء ، ثم تبعتها اتفاقية (شيكاغو) التي سارت بنفس الاتجاه ، لكن مع ما أقرته تلك الاتفاقيتين من السماح لتلك الطائرات بالمرور عبر الأجواء الإقليمية لازل يحدث في الواقع الكثير من المخالفات لقواعد المرور العابر والبريء من قبل الطائرات المدنية أو العسكرية .

عليه سوف ينقسم هذا المطلب إلى فرعين :

نتحدث في الفرع الأول منه عن مخالفة قواعد المرور العابر

ثم نخصص الفرع الثاني للتكلم عن مخالفة قواعد المرور البريء.

الفرع الأول

مخالفة قواعد المرور العابر

لقد عرف المرور العابر بأنه "حق لكل السفن والطائرات في ممارسة حرية الملاحة والتحليق بدون إعاقة ، لغرض واحد هو العبور المتواصل السريع ..." (1)

كذلك هو حق يتيح للطائرة التحليق فقط لغرض المرور المتواصل المضطرد (غير المتباطئ) عبر الأجواء الإقليمية للدولة ، ونجد أن اتفاقية العبور واتفاقية النقل الجوي اللذان انبثقا من مؤتمر شيكاغو لسنة ١٩٤٤ لم يختلفا عن معاهدة باريس من حيث المبدأ، حيث أقرت اتفاقية العبور (الترانزيت) في المادة الأولى منها حرية الطيران فوق إقليم الدولة بدون هبوط (2)، وهو حق مهم يصعب بخلافه تسيير الخط الجوي أو استحالتِه ، أو زيادة الأعباء الاقتصادية (3).

كذلك جاء في المادة الأولى من اتفاقية النقل الجوي أو ما يسمى اتفاق الحريات الخمس، حرية المرور فوق إقليم أية دولة دون النزول فيه ؛ إذ سجل فيه من الحريات الخاصة بالملاحة الجوية ما لم يكن النص عليه في الاتفاقيات العامة (4).

كذلك فإنّ المادة (الخامسة) من اتفاقية شيكاغو أعطت للطائرة التابعة للدول المتعاقدة والتي لا تتبع خطأ جويّاً منتظماً ، حريات معينة تتمثل في حقها في أن تدخل الفضاء الجوي لأية دولة متعاقدة ، وان تعبره بغير هبوط ، وان تهبط فيه لأغراض غير تجارية دون حاجة الحصول على ترخيص مقدماً ، وإلى جانب تلك الحريات المقررة ، قد تقرر نفس هذه الحريات أو أوسع أو أضيق منها في اتفاقيات ثنائية بين الدول (5).

(1) ساسي تينهنان و عاشور أمينه ، نظام المرور العابر في ظل القانون الدولي للبحار ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعه أكلي محند أولحاج ، البويرة ، الجزائر ، ٢٠١٧ ، ص ٨.

(2) د . عصام العطية، مصدر سابق ، ص ٣٨٧ .

(3) د. فريد ألعريني ، القانون الجوي - النقل الجوي الداخلي والدولي ، بلا طبعة ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 1997 ، ص ٢٩ .

(4) د. علي صادق أبو هيف ، مصدر سابق ، ص ٤٥٣ .

(5) المادة الخامسة من اتفاقية شيكاغو عام 1944.

كما وتجدر الإشارة إلى إن تلك الاتفاقية لم تمنح الخطوط الجوية المنتظمة حق العبور وحق الهبوط لأسباب فنية ؛ لعدم اتفاق المجتمعين في المؤتمر على تنظيم الملاحة الجوية التجارية على هذا النوع من الخطوط ، لذلك اقر العبور أو (اتفاق الحريتين) والذي يعطي للطائرات العاملة على الخطوط الجوية المنتظمة حق العبور والهبوط لأسباب غير تجارية ، حيث بينت الفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية العبور (الترانزيت) والحريات الخمس " على أنه لكل دولة من أطراف الاتفاقية منح الأطراف الأخرى :

أ - حرية الطيران عبر إقليمها من دون نزول .

ب - حرية الهبوط فوق إقليمها لأسباب غير تجارية . ،... " ، فيما بينت الفقرة الثانية من تلك الاتفاقية بأن تكون ممارسة هاتين الحريتين طبقاً لاتفاقية شيكاغو⁽¹⁾.

يتبين لنا من هذه النصوص أن حق المرور العابر هو حق ثابت للدول للعبور فوق إقليم أية دولة ، ولكن يعد تعدي الطائرات لهذا الحق أو عدم مراعاة شروطه مخالفة تستوجب مسائلة الدولة التي تحمل الطائرة علمها عن الإخلال بقواعد الملاحة الجوية.

كذلك فإنّ لدولة الإقليم عدة إجراءات تقوم بها عند مخالفه الطائرات لقواعد التحليق في مجالها الجوي، فالمرور البريء نظام قانوني ملزم ، وإنّ خرق قواعدهُ يستوجب المسؤولية الدولية خصوصاً في حال تعرض هذه القواعد من قبل الدولة الأخرى ؛ كونها من المسائل اللصيقة بالسيادة الوطنية⁽²⁾ ، لذلك نرى أن من مظاهر سيادة الدولة على إقليمها الجوي هو حقها في ترخيص مرور الطائرات الأجنبية فيه وتنظيم هذا المرور ، مع استعمال كافة الوسائل اللازمة لمراقبة أجوائها الإقليمية ، وإلزام الطائرات المخالفة فوق إقليمها بمراعاة القواعد العامة ، والنظم القانونية التي تضعها دولة الإقليم .

¹ . فاطمة حسن شبيب السامرائي ، مصدر سابق ، ص 137-138.

2 . Churchill and Lowe ، 'The Law of the Sea ' ، Marchester University ، press ، 1985 p 178.

الفرع الثاني

مخالفه قواعد المرور البريء

إنّ فكرة المرور البريء قديمة في الفقه الدولي تعود إلى ذلك الجدل الفقهي بين أنصار ومعارض حرية البحار، حتى تجسد المبدأ أخيراً في اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ ، وكان المستقر في القانون الدولي أن نظام المرور البريء هو لخلق توازن بين مصالح الجماعة الدولية في توفير أكبر قدر من حرية الملاحة وبين مصالح الدولة الساحلية ، أو الدولة صاحبة السيادة على الإقليم ، فعنصر عدم الإعاقة هو العنصر الجوهرى الذي يحمى مصالح الملاحة الدولية ، في حين أن بعض الشروط المفروضة على المرور البريء هي العناصر التي تحمي مصالح الدولة . وإنّ المرور البريء هو حق وليس رخصة وهو أمر مستقر في العرف والفقه الدوليين ، حيث يشترط فيه أن يكون مروراً مجرداً وأن يتصف بالبراءة أو الصفة غير العدوانية أو الصفة المشروعة⁽¹⁾.

بعكسه فإنّ أي عمل أو تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي أو بأية صورة أخرى تعد إنتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة ويعد مروراً غير بريء.⁽²⁾

لقد استلهمت اتفاقية (باريس) لسنة ١٩١٩ من ذلك المبدأ الذي تأسس في قانون البحار حيث قابلت مناطق المياه الإقليمية بالمناطق التي تعلو إقليمها ، فإنّ الاثنىن هما خاضعان لسيادتها وإشرافها ، فنصت المادة الأولى على أن " لكل دولة كامل السيادة على المنطقة الجوية التي تعلو إقليمها ، وينصرف معنى الإقليم هنا إلى الإقليم الأصلي والمستعمرات ومجموعة المياه الإقليمية التي تجاورها " . والظاهر من هذا النص أن الاتفاقية قد أقرت حق الدولة في تملك طبقات الهواء المحيطة بها ملكية كاملة لا تختلف عن ملكيتها للإقليم ، غير أنها عادت فرتبت على هذه الملكية حق ارتفاع عام لصالح جميع الدول المتعاقدة ، فنصت المادة الثانية على أن " تلتزم كل الدول المتعاقدة فيما بينها بأن تسمح كل منها لطائرات زميلاتها بالمرور البريء في وقت السلم فوق إقليمها مع مراعاة الأحكام المقررة في هذه الاتفاقية ، ويتعين على الدولة

(1) د. محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار - مناطق الولاية القضائية ، شركة مطبعة الأديب البغدادية المحدودة ، بغداد ١٩٩٠ ، ص ١٤٦ وما يليها.

(2) خيارى وديع ، النظام القانونى لحق المرور البريء ، رسالة ماجستير ، كلية حقوق - بن عكنون ، جامعة الجزائر ، ٢٠١٢ ، ص ٢٤.

صاحبة الإقليم عند تطبيق القواعد التي تضعها لتنظيم مرور الطائرات الأجنبية فوق إقليمها أن لا تميز في المعاملة بين هذه الطائرات تبعاً لجنسيتها " (1).

أذن فإن حق المرور البريء الذي أقرته هذه المادة ليس على إطلاقه وإنما مشروطاً بضرورة حصول الطائرات على تصريح سابق ، وفي حالة التصريح لها بالمرور يجب أن يكون مرورها في الممرات الجوية التي تحددها الدولة الإقليمية ، ويقتصر حق المرور البريء على الطائرات التجارية (2).

كذلك فقد تجسد هذا المبدأ في اتفاقية (شيكاغو) سنة ١٩٤٤ حيث اشترطت على طائرات الدول المتعاقدة أن لا تحلق فوق إقليم الدولة أو أن تهبط إلا بعد حصولها على ترخيص بذلك باتفاق خاص أو بأية طريقة أخرى وطبقاً لشروط ذلك الترخيص ، أو كان يحمل إذناً صريحاً أو ترخيصاً من قبل تلك الدولة مع مراعاة أحكام هذا الإذن أو الترخيص ، وكذلك مراعاة القواعد والتعليمات الخاصة بالطيران والمناورات في المكان الذي تكون فيه (3).

لذا فإن هنالك مجموعة قواعد للمرور البريء يجب أن لا تخالفه الطائرة وإلا فإنها تكون قد انتهكت القوانين التي وضعتها دولة الإقليم مما يستوجب مسائلة الدولة صاحبة الطائرة عما أته من عمل غير مشروع .

من تلك القواعد التي يجب مراعاتها :

- 1 - وجوب حصول الطائرة على إذن بالتحليق فوق إقليم الدولة الطرف في الاتفاق ويكون ذلك بتصريح خاص من الدولة صاحبة الإقليم .
- 2 - إن لكل دولة الحق في أن تحرم الطيران فوق مناطق معينة من إقليمها لأسباب عسكرية أو لاعتبارات تتعلق بسلامتها ، على أن يعين مواقع هذه المناطق وحدودها ، وتخطر الدول الأخرى بذلك .
- 3 - إن للدولة أن تحدد الطرق الجوية الواجب على الطائرة إتباعها ، وكذلك محطات النزول التي يجوز لها أن تهبط فيها ، وتلتزم الدول الأخرى بهذا التحديد ويتعين على الطائرات مراعاتها .

(1) علي صادق أبو هيف ، مصدر سابق ، ص ٤٤٦ .

(2) د . عصام العطية ، مصدر سابق ، ص ٣٨٥ _ ٣٨٦ .

(3) ينظر المواد (١٢،٦،٣) من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ .

4 - لا يجوز للطائرات الحربية لأي دولة في الاتفاقية أن تحلق فوق إقليم دولة أخرى أو تنزل فيه إلا بتصريح خاص من هذه الدولة .

5 - يكون لكل دولة في حالة الحرب أن تتصرف بكامل حريتها سواء كانت محاربة أم محايدة دون أن تنقيد بحق المرور البريء (1) .

لذلك أجمعت الدول في اتفاقية (باريس) عام 1919 أن توفر رقابة صارمة من أجل الحفاظ على سيادتها على الإقليم الجوي التابع لها(2) .

كذلك فإنّ لدولة الإقليم الجوي إجراءات عديدة تقوم بها عند مخالفة الطائرات لقواعد المرور مستندة إلى الاتفاقيات الدولية وقوانينها الوطنية ، لذلك فإنّ من مقتضيات سيادة الدولة على طبقات الجو التي تحيط بإقليمها الجوي وما يتبعها من حقها في مراقبة مرور الطائرات الأجنبية فيها وتنظيم هذا المرور ، أن يكون لها الحق في استعمال الوسائل اللازمة لتحقيق هذه المراقبة عملياً ، وإلزام الطائرات المحلقة فوق إقليمها بمراعاة القواعد العامة ، والنظم القانونية التي تضعها دولة الإقليم ، ومن هذه الوسائل :

١ -التكليف بالنزول : حيث أشارت إليه اتفاقية (باريس) في المادة (١٥) فأقرت لسلطات الدولة المختصة الحق في تكليف أية طائرة تحلق فوق إقليمها بالنزول بواسطة الإشارات المتفق عليها لأسباب تتعلق بالبوليس العام ، وفرضت على الطائرة التي تصلها إشارة من هذا القبيل أن تبادر بتنفيذها. كذلك فرضت المادة (٤) من الاتفاقية نفسها على كل طائره تحلق فوق إحدى المناطق أن تبادر بمجرد أن يتبين لها ذلك بالنزول في إحدى مطارات الدولة بعد إرسال إشارة بذلك إلى الجهات المختصة.

٢- المطاردة : لم تثير الاتفاقية إلى الإجراء الذي يمكن أن تتخذه الدولة قبل طائرة أخلت بحقوقها أثناء مرورها فوق إقليمها ولم تبادر بالنزول بعد تكليفها به ، على أن إغفال الاتفاقية للنص على ذلك لا يحول دون الاعتراف للدولة بحق المطاردة لمثل هذه الطائرات بواسطة طائراتها الحربية لإجبارها على النزول واتخاذ الإجراءات اللازمة بحقها(3) .

3- الاختصاص القضائي : تمارس الدولة اختصاصات قضائية بالنسبة للطائرات المخالفة وهنا يجب التمييز بين الطائرات الحربية والطائرات الخاصة ، حيث تتمتع الطائرات الحربية

(1)المواد (5 ، 3 ، 15 ، 32 ، 38) من اتفاقية باريس 1919.

2 . Ronald Bartsch ، Internatinal AV lation Law : APractical Guid ، Routledge ، 2012 ، p.12-13.

(3) د. علي صادق أبو هيف ، مصدر سابق ، ص ٤٤٨ - ٤٤٩ .

بحصانة قضائية بحيث لا تستطيع أن تمارس عليها دولة الإقليم أية اختصاصات و لا تقوم باتخاذ إجراءات معينة إزاءها ، فلا يحق لها زيارتها أو تفتيشها ، فالطائرة تعبر بموجب تصريح خاص ، وحتى إذا كان عبورها من دون تصريح ، فأنها تبقى متمتعة بالحصانة ، والمسؤولية تقع على الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها ، أما بالنسبة إلى الطائرات الخاصة فأنها تخضع لقضاء الدولة صاحبة الإقليم ، و أما ما يتعلق بمخالفات المرور فالاختصاص يعود إلى الدولة التي ارتكبت فيها هذه الأعمال⁽¹⁾.

لذلك وجدنا أن لقواعد المرور البريء قاعدة عرفية وقانونية توجب على الدولة أن لا تتعسف في حقها في إعطاء هذا الحق من عدمه .

المبحث الثاني

صور انتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي

قد يحدث إن ينتهك الإقليم الجوي للدولة من خلال إتيان أفعال جرمتها القواعد والقوانين الدولية مثل القرصنة الجوية والتي تشكل خطراً يهدد كيان الدولة عندما تدخل الطائرة المختطفة إلى أجوائها ، وقد تنتهك سيادة الدولة من خلال التمرد على قوانينها التي فرضتها من اجل حماية بعض الأماكن الحساسة والمهمة في إقليمها ، فيتم التحليق فوق تلك الأماكن ، وقد يتم التجسس عليها ، وقد تحدث الانتهاكات من قبل طائرات الدولة ، وقد تكون الطائرات المدنية هي من تقوم بتلك الانتهاكات غير مراعية للقواعد الدولية والقوانين الوطنية بهذا الشأن.

لذا سينقسم هذا المبحث إلى مطلبين :

نتحدث بالمطلب الأول عن القرصنة الجوية ومناطق حظر الطيران .

فيما نتناول في المطلب الثاني الانتهاك من قبل طائرات الدولة والطائرات المدنية.

(1) د. وليد بيطار ، مصدر سابق ، ص 892.

المطلب الأول

القرصنة الجوية ومناطق حظر الطيران

لكي يكون هناك انتهاك لسيادة الدولة على إقليمها الجوي لابد من وجود خطر يهدد كيان الدولة ، أو انتهاك لقوانين تضعها دولة الإقليم لحماية أمنها وسلامة أجوائها ، وعليه سينقسم هذا المطلب إلى فرعين :

نتناول في الفرع الأول منه ، التعريف بالقرصنة الجوية ومدى تهديدها لسيادة الدولة .

ثم نتناول في الفرع الثاني مناطق حظر الطيران.

الفرع الأول

القرصنة الجوية

إن مفهوم القرصنة أول ما ظهر في البحار، حيث وجدت معاني القرصنة في ثقافات وتاريخ الإغريق وكان يطلق على القرصنة الجراة والشجاعة وهي لفظ مشتق من كلمة (peiran)، الذي يعود أصله للإغريق ثم تطور هذا اللفظ وانتقل إلى القاموس اللاتيني ، حيث وجد لفظ (piraites) وتعني السطو في البحر ، وقد تطور هذا اللفظ في المعجم الأوربي إلى كلمه (korsan) عندما ظهرت المنافسة العربية الإسلامية للأوربيين في البحار ، حيث أطلقوا هذا اللفظ على العرب ويعني عندهم (لصوص البحر)⁽¹⁾.

لكن القرصنة التي تعنيها هي القرصنة الجوية والتي نشأت بعد أن اقتحم الإنسان طبقات الجو واختراع المركبات الهوائية التي تطورت إلى ما يعرف بالطائرات اليوم .

لقد عرف الفقيه ليفيبر (Lefebre) القرصنة بأنها " كل فعل غير مشروع يرتكب ضد سفينة أو طائرة خاصة في البحار العالية أو ضد الأشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها أو في الطائرة ذاتها بغية تحقيق منافع خاصة " ، في حين عرفها الفقيه بيلا (pella) بأنها " أفعال عنف يتم ارتكابها بدافع المكاسب الخاصة ، وهي موجهة ضد الأشخاص أنفسهم أو من أجل سلب أموالهم

(1) محمد احمد جراح ، مصدر سابق ، ص3.

في أماكن لا تخضع لسيادة أي دولة معينة ، ومن شأن هذه الأفعال الإخلال بسلامة هذه الأماكن والمساس بأمنها"⁽¹⁾.

لقد قامت كلية حقوق هارفارد في عام ١٩٣٢ بتعريف جريمة القرصنة " بأنها عمل من أعمال النهب أو السلب ارتكب بقصد السرقة من شخص أو سلبه أو جرحه أو استعباده أو حبسه أو قتله ، أو بقصد سرقة الممتلكات أو إتلافها لغايات خاصة ، واشترط أن تتم هذه الأفعال في مكان لا يخضع لاختصاص دولة من الدول"⁽²⁾.

ويقصد بالقرصنة الجوية حسب نص المادة (١٠١) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ هي " أي فعل من أفعال العنف أو الاحتجاز غير المشروع أو من أعمال السلب يرتكب من على متن طائرة خاصة ويقوم به طاقم هذه الطائرة أو ركابها ، ويكون موجهاً ضد طائرة أخرى أو سفينة معينة أو ضد الأشخاص المتواجدين على متن الطائرة أو ظهر السفينة أو الأموال التي تحملها أو الاشتراك في القيام بأحد الأفعال المذكورة أو التحريض على ارتكابها ، وذلك تحقيقاً لإغراض غير سياسية ، شريطة وقوع الأفعال المذكورة في الأجواء العامة"⁽³⁾.

يلاحظ من التعريفات المتقدمة والنصوص ما يلي :

- 1- إنَّ القرصنة عمل غير مشروع يرتكب بدوافع مادية غير سياسية ضد الطائرات نفسها أو الأشخاص الموجودين فيها .
- 2- إنَّ أعمال القرصنة هي أعمال خارجية ترتكب من طائرة خاصة ضد طائرة أو ما تحمله من أشخاص أو أموال ، وهي بهذا تختلف عن أعمال الاختطاف الجوي التي تصدر من نفس ركاب الطائرة .
- 3- اعتبار الاشتراك أو التحريض من أعمال القرصنة .
- 4- وقوع تلك الأفعال في الأجواء العامة (في أماكن لا تخضع لسيادة أية دولة) .
- 5- ارتكاب الفعل لتحقيق أغراض خاصة (دوافع غير سياسية) .

(1) محمد قاسم نفل ، جريمة القرصنة البحرية ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق ، جامعة النهدين ، 2013 ، ص37.

(2) محمد احمد جراح ، مصدر سابق ، ص٢٠.

(3) د. محمد توفيق عبد الوهاب حمد ، الاختصاص الجنائي بخصوص الجرائم المرتكبة ضد الطائرات ، الطبعة

6 - ارتكاب الفعل على متن طائرة خاصة.

يلاحظ كذلك انه لا يمكن أن يندرج تحت عنوان القرصنة الجوية أعمال العنف أو السلب التي يرتكبها أشخاص موجودين على متن طائرة عامة ، ولا يجوز أن يعامل مرتكبوها كقرصنة ، إذ إن هذه الطائرات تخضع لنظام قانوني تتمتع بمقتضاه بالحصانة العينية و الشخصية ، غير أن قيام أشخاص معينين على ارتكاب الأعمال المذكورة من على متن الطائرة العامة في الأجواء العامة لا يمنع من مطالبة الدولة التي تحمل الطائرة علمها بالتعويض عما نتج عن هذه الجرائم من أضرار مادية ومعنوية (1).

هذا فضلاً عن انه يجب أن يلاحظ مما تقدم أن أي عمل لا يمكن أن يكيف بأنه قرصنة جوية ، ما لم يقترن بعنصر الأجواء العامة ، أي أن يرتكب في مجال جوي لا يدخل في نطاق الإقليم الجوي لأي دولة من الدول ؛ لأن أعمال العنف أو السلب أو الاحتجاز التي ترتكب في المجال الجوي لدولة ما تفقد طابعها الدولي ، ومن ثم تكون هذه الأعمال متصفة بالصفة الوطنية لينطبق عليها في نهاية المطاف قانون دولة الإقليم أو دولة جنسية الطائرة أو غيرهما بحسب الأحوال التي ترجح أياً من هذه القوانين (2).

يمكن لنا أن نميز جريمة القرصنة عن جريمة اختطاف الطائرات رغم وجود الشبه الكبير بين القرصنة وأعمال الخطف الجوي في أن كليهما أعمال سلب أو نهب أو احتجاز وأنها أعمال غير مشروعة ، وبناءً على التعريف الخاص باختطاف الطائرات الذي هو عبارة عن " قيام أي شخص بصورة غير قانونية وهو على ظهر طائرة في حالة طيران بالاستيلاء عليها أو ممارسة سيطرته عليها بطريق القوة أو التهديد باستعمالها ، أو الشروع في ارتكاب أي فعل من هذا القبيل " (3)، والتي بدأت تمارسها الدول ذات الهيمنة العالمية كالولايات المتحدة

(1) عبد الكريم ذياب صالح ، الاختصاص في الجرائم المرتكبة على ظهر السفن - دراسة مقارنة ، أطروحة

دكتوراه ، كلية القانون - جامعه بغداد ، ١٩٩٣ ، ص 162.

(2) د. محمد توفيق عبد الوهاب حمد ، مصدر سابق ، ص ١٤٣.

(3) هيثم احمد الناصري ، خطف الطائرات ، دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية ، الطبعة الأولى،

المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، بيروت ، ١٩٧٦ ، ص ٨ .

الأمريكية⁽¹⁾ ، ويعد الشريك من ارتكب أياً من الأفعال الجرمية المذكورة أو من يشرع في ارتكابها بمثابة الفاعل الأصلي .

إنّ من أهم بواعث اختطاف الطائرات هو الفرار من بلد معين أو بسبب اضطراب عقلي أو من أجل سرقة الأموال ، أو الاختطاف لباعث سياسي والذي يعد هو الغالب في أغلب الأحيان⁽²⁾ .

يمكن أن يستشف مما تقدم الاختلاف بين جريمة القرصنة الجوية وجريمة اختطاف الطائرات بالآتي :

- 1 - من حيث الباعث : حيث إنّ الباعث في جريمة القرصنة هو في الغالب أعمال السلب والنهب ، في حين نجد أن الباعث في جريمة اختطاف الطائرات هو في الغالب باعث سياسي كالذي يسعى إلى تحقيقه أعضاء منظمة أو حركة سياسية ، كالحصول على حق الشعب في تقرير المصير أو مقاومة قوات الاحتلال .
- 2 - من حيث الفعل : تكون القرصنة من طائرة خاصة موجهة ضد طائرة أخرى ، في حين اختطاف الطائرة يتم من نفس ركاب الطائرة .
- 3 - من حيث المكان : تقوم القرصنة وتتحقق في الأجواء العامة التي هي خارج سيادة أية دولة في حين عملية اختطاف الطائرة يكون في الغالب في الأجواء الإقليمية لدولة ما .
- 4 - من حيث الاختصاص الجنائي : إنّ أعمال القرصنة تقع في الأجواء الإقليمية العامة حيث يكون مسرح الجريمة محل انتفاع مشترك للمجتمع الدولي بأكمله حيث تهديد أمن الملاحة الجوية لجميع الدول التي تسلك طائراتها الأجواء العامة وتماشياً مع هذه الحقيقة فإن الاتفاقيات الدولية أوجبت على جميع الدول مكافحة القرصنة وتعزيز التعاون بهذا الشأن ، حيث نصت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 " على الدول جميعاً أن تتعاون فيما بينها إلى أقصى حد ممكن من أجل قمع القرصنة في أعالي البحار وفي أي مكان آخر يقع خارج ولاية أية دولة " ⁽³⁾ .

فأجازت نصوص الاتفاقية للدول أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة وتخضعها لقانونها الجنائي ولا يحق للدولة التي تحمل طائرة القرصنة جنسيتها أن تتمسك باختصاصها الجنائي

1. Burdeau ، droitconst ، etinst ، Politiause ، 1957 ، p 94.

1. هيثم احمد الناصري ، مصدر سابق ، ص 9 .

(3) د. محمد توفيق عبد الوهاب حمد ، مصدر سابق ، ص 143 .

المانع إزاء جريمة القرصنة ، فضلاً عن أنها جعلت جريمة القرصنة يسري عليها من حيث المبدأ الاختصاص الجنائي العالمي أو الشامل لأنه يصبغ بالصيغة العالمية⁽¹⁾ ، في حين أن جريمة اختطاف الطائرات يطبق عليها من حيث المبدأ الاختصاص الجنائي لدولة العلم للطائرة المختطفة .

تنتهك سيادة الدولة عندما تدخل الطائرة المختطفة إلى الأجواء الإقليمية للدولة ، حيث تصبح خطر محقق يهدد أمن الدولة إذا مرت بالأجواء الإقليمية للدولة أو هبطت على أراضي الدولة ، وفي هذه الحالة جعلت معظم التشريعات الوطنية الاختصاص القضائي للقضاء الوطني ، حيث يتم محاكمة الفاعلين بموجب القوانين الجنائية الوطنية ولا فرق أن كان الفاعلون يحملون الجنسية الوطنية لهذه الدولة أو كانوا يحملون جنسية دولة أخرى ، ولكن يمكن أن يتم تسليمهم إلى دولهم إذا كانت تربط الدولة التي وقعت جريمة القرصنة في أجوائها وعلى أراضيها مع دولة الخاطفين معاهدة لتسليم المجرمين⁽²⁾ .

تجدر الإشارة إلى إن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد اشترطت أن تنفذ عملية ضبط الطائرات أو سفن القرصنة طائرات أو سفن حربية أو الطائرات والسفن العاملة بخدمة حكومية معينة ، مع تشديدها عمّا كان معمول به في السابق بضرورة حمل الطائرات والسفن غير الحربية والمستعملة بخدمة حكومة معينة علامات واضحة تدل على استعمالها ، هذا ولم يقتصر خضوع جريمة القرصنة الجوية لمبدأ الاختصاص الشامل على الاتفاقيات الدولية فحسب ، بل أن القوانين الجنائية الوطنية الحديثة تحرص كذلك على إدراج جريمة القرصنة ضمن الجرائم التي يسري عليها مبدأ الاختصاص الشامل الذي تتبناه صراحة أو ضمناً ، وذلك إذا ما القي القبض على المتهمين بارتكاب أعمال القرصنة في إقليم الدولة التي يأخذ قانونها الجنائي بمبدأ الاختصاص الشامل⁽³⁾ .

لقد سار المشرع العراقي في قانون العقوبات بنفس الاتجاه حين نص في مادته الثالثة عشر على ما يأتي " في غير الأحوال المنصوص عليها في المواد (٩، ١٠ ، ١١) تسري أحكام هذا القانون على كل من وجد في العراق بعد أن ارتكب في الخارج بوصفه فاعلاً أو شريكاً في جريمة من الجرائم الآتية : " تخريب أو تعطيل وسائل المخابرات والمواصلات الدولية

(1) د. محمد توفيق عبد الوهاب حمد ، مصدر سابق ، ص ١٤٤ - ١٤٥ .

(2) محمد احمد جراح ، مصدر سابق ، ص ٢٧ .

(3) د. محمد توفيق عبد الوهاب ، مصدر سابق ، ص ١٤٦ .

والإتجار بالنساء أو بالصغار أو بالرقيق"⁽¹⁾ ، لذا فإن النص وإن لم يشر صراحة الى جريمة القرصنة الجوية إلا أنه ينطبق عليها باعتبارها تخريب أو تعطيل للمواصلات الدولية التي من أهمها طائرات النقل او الشحن .

لذا فإنّ هناك اتفاقيات عديدة عقدت من أجل الحد من الاعتداءات على الطائرات ومن أبرزها اتفاقية (مونتريال) لسنة ١٩٧١ الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد امن الطيران المدني والتي تضمنت (١٦) مادة باللغات الفرنسية والانكليزية والاسبانية والروسية والتي بينت الأفعال المجرمة وإلزام الدول بتوقيع عقوبات صارمة على مرتكبيها ونطاق تطبيقها وإلزام كل دولة باتخاذ التدابير المتعلقة باختصاصها بهذه الأفعال والقبض على مرتكبي هذه الأفعال والتحقيق معهم وتسليمهم⁽²⁾ .

يؤكد الفقه الدولي أن الفلسفة من وراء حظر القرصنة الجوية في قواعد القانون الدولي ، هو أن القرصنة الجوية تعد من أهم مظاهر الإرهاب الجوي في العصر الحديث ، خصوصاً بعد ظهور الهجمات السبرانية والتي تعد من أهم المظاهر التي تؤثر في سيادة الدول وانتهاكها⁽³⁾ .

(1) المادة(13) من قانون العقوبات العراقي رقم 111 لسنة 1969 المعدل.

(2) د. فريد العريني ، مصدر سابق ، ص٤٦ ، ٤٧ .

الفرع الثاني

مناطق حظر الطيران

إعمالاً بمبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي ، ذلك الذي قرره المادة الأولى من معاهدة شيكاغو ، ومراعاة لحق الدولة في الحفاظ على أمنها وأسرارها العسكرية ، أجازت المادة التاسعة من المعاهدة أن لكل دولة متعاقدة الحق في أن تقيد أو تمنع جميع طائرات الدول الأخرى من الطيران فوق مناطق معينة من إقليمها .⁽¹⁾

لذلك نرى أن المادة التاسعة تضع قيوداً متنوعة تفرض على حرية تحليق الطيران المدني ، ومن هذه القيود ما يفرضه القانون الدولي الوضعي ، ومنها ما يفرضه الواقع .

يمكن تصنيف هذه القيود وبحسب ما جاءت به المادة التاسعة في اتفاقية شيكاغو إلى :

١ - قيود قانونية : يقصد بها القيود التي يجيز القانون الدولي للدولة أن تضعها على حرية تحليق الطائرات المدنية في المجال الجوي ، الوطني أو الدولي ، حيث يحق للدولة أن تقيد جميع طائرات الدول الأخرى من الطيران فوق مناطق معينة من إقليمها ؛ وذلك لأسباب تتعلق بضرورة حربية أو بالأمن العام وذلك بشرط أن لا يكون هناك أي تمييز فيما يتعلق بذلك بين الطائرات التابعة للدول المتعاقدة الأخرى التي تعمل في خطوط مماثلة ، ويكون مدى وموقع المناطق المحرمة معقولين ولا يجوز إنشاؤهما على نحو يعيق - بلا ضرورة - الملاحة الجوية .⁽²⁾

كما تجدر الإشارة إلى إن تقييد حرية التحليق الذي تنفذه الدولة من جانب واحد قد يتم بصفه دائمة لأسباب تتعلق بالضرورة العسكرية أو الأمن العام وكما مر ذكره ، أو يكون ذلك الحظر بصفه مؤقتة وبأثر فوري ويكون ذلك في الظروف الاستثنائية أو أثناء الأزمات أو لأسباب تتعلق بالأمن العام ، على أن يطبق هذا القيد بدون أي تمييز بسبب جنسية الطائرات⁽³⁾ .

(1) د. أبو زيد رضوان ، مصدر سابق ، ص ٢١٠ .

(2) الفقرة (أ) من المادة (٩) التاسعة من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ .

(3) الفقرة (ب) من المادة التاسعة من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ .

تجدر الإشارة إلى أن هناك مجموعة من الإجراءات التأديبية التي يتعرض لها طاقم الملاحه الجوية عند خرق القواعد الدولية للطيران منها الجزاء التأديبي النموذجي كتعليق رخصة الطيران لمدة شهر أو شهرين ، وكذلك يمكن استجواب طاقم الملاحه الجوية من قبل سلطات إنفاذ القانون ، وقد تصل بعض الحالات إلى إسقاط الطائرة إذا كان التهديد كافياً ، وهذا ما يعرف بالقانون الدولي بحق الدفاع الشرعي⁽¹⁾.

على الرغم من أن المادة التاسعة من اتفاقية شيكاغو لم تنص إلا على المبدأ العام بشأن حق الدول في تقييد أو منع حرية تحليق الطيران المدني ، فإن القانون الوضعي للمنظمة الدولية للطيران المدني قد وضع هذه الأنواع المختلفة لمناطق تقييد حرية التحليق لهذا الطيران.

ففي ١٢ ديسمبر ١٩٥٠ وأثناء دورته الحادية عشر عرف مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني وللمرة الأولى :

" المناطق الممنوعة Les zones interdites ، والمناطق المنظمة Les zoner reglementees والمناطق الخطرة " Les zones dangereuses"⁽²⁾

باتت هذه التعريفات للمناطق المقيدة لحرية تحليق الطيران المدني هي التعريفات السارية والمعمول بها حالياً في الملاحق (٢ ، ٤ ، ١٥) الملحقة باتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي إذ تنص هذه الملاحق بوضوح على إن هذه المناطق الممنوعة والمنظمة والخطرة تشكل قيوداً مشروعاً تماماً على حرية تحليق الطيران المدني وتتفق مع قانون الجو الدولي⁽³⁾ .

¹. Miche ، Zuschage: violatious to temporary Filigh Restrictions and Air pefence ، Intifiction and Zenes: An Anatyis of Air spase viotation an pil lot Report Pate ، Vaution transition contr cambdthjidge ، 2005 ، p.2 .

². عرفت اتفاقية شيكاغو المنطقة الممنوعة بانها المنطقة التي يمنع فيها تحليق الطائرات المدنية ، سواء كان هذا المنع كلياً أم جزئياً . أما المنطقة المنظمة فهي منطقة جوية ذات أبعاد محدودة ومعروفة تنتسبها الدولة فوق إقليمها أو بحرهما الإقليمي وتخضع مرور الطائرات فيها لشروط محده . أما المناطق الخطرة فهي منطقة جوية محده أو ذات أبعاد معروفة ينتشر بداخلها أنشطة عسكرية تنطوي على خطورة بالنسبة للطائرات المدنية التي تحلق فيها أو فوقها .

³. د. محمد عبد الرحمن الدسوقي ، الحماية الدولية للطيران المدني من الأنشطة العسكرية للدول في زمن السلم وحال الحرب ، بدون طبعة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، بدون سنة طبع ، ص 141- 142 .

يجوز لكل دولة متعاقدة في حالة حدوث خرق لتلك المناطق المشار إليها أن تحتم على الطائرة المخالفة أن تهبط بأسرع ما تستطيع في مطار معين داخل إقليمها .⁽¹⁾

يجب على الدولة التي قامت بتحديد مناطق محرمة في فضاءها الجوي أن تبلغ الدول المتعاقدة الأخرى ، وكذلك تبلغ المنظمة الدولية للطيران المدني (الايكاو) ، كما أن عليها الإبلاغ بأي تغيير يطرأ على المناطق المحرمة التي أقامتها . وتشتترط المادة (25/1) من قانون الطيران المدني ضرورة الإعلان عن هذه المنطقة أو المناطق التي يكون الطيران فيهما محرماً⁽²⁾ .

٢ - القيود الواقعية : علاوة على القيود القانونية المتمثلة في المناطق المانعة والمقيدة لحرية التحليق ، والتي نص عليها صراحة القانون الدولي الوضعي ، فإنّ الممارسة الدولية تعرف في الواقع بعض الموانع والقيود التي لم ينص عليها القانون الدولي الوضعي ولكنها تقيد من جانب واحد استعمال الطيران المدني للمجال الجوي الدولي بالمخالفة للمبدأ الأساسي الذي يقرر حرية التحليق فوق أعالي البحار .

هذه القيود تتعلق بالمناطق الجوية التي تنشئها الدول بإرادتها المنفردة في المجال الجوي الدولي الكائن فوق مناطقها المتاخمة ، للضرورات العسكرية أو لحماية أمنها الوطني مثل حالة "مناطق تحقيق ذاتية الدفاع الجوي Air Defense Identification zones ،⁽³⁾ ADIZ" والتي تشكل قيود فعليه على حرية الطيران المدني في التحليق فوق أعالي البحار .

بما أن هذه القيود تمثل استثناء من الأصل حيث تقوم الدولة بإرادتها المنفردة بإقامة هذه المناطق خلافاً للقواعد الدولية الاتفاقية يجب أن لا يتم التوسع فيها ويجب التأكيد فيها على أمرين :

(1) الفقرة (ج) من المادة التاسعة من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ .

(2) د.أبو زيد رضوان ، مصدر سابق ، ص ٢١١ .

3.منطقة تحديد الدفاع الجوي ، هي المجال الجوي فوق الأرض والمياه ، حيث يتم التعرف على الطائرات المدنية وموقعها والتحكم فيها لصالح الأمن القومي ، قد تمتد إلى ما وراء أراضي الدولة لإعطاء البلد المزيد من الوقت للرد على الطائرات المعادية المحتملة . وتجدر الإشارة إلى أن الولايات المتحدة الأمريكية هي التي افتتحت الممارسة بإنشاء "مناطق تحقيق ذاتية الدفاع الجوي ADIZ" في عام 1951 بالقرب من إقليمها من أجل التحقق والمراقبة . متاح على الرابط الإلكتروني https://en.m.wikipedia.org/wiki/Air_defense_identification_zone .

2021/6/25 تاريخ الزيارة

الأول : يجب أن يتحقق في إنشاء مناطق تحقيق ذاتية الدفاع الجوي وشكلها كل الشروط الخاصة بإنشاء المناطق الممنوعة أو المنظمة التي يجيزها القانون الدولي الوضعي .

الثاني : يجب الالتزام بالتنسيق بين السلطات العسكرية والمدنية المعنية ، من باب أولى في نطاق مناطق تحقيق ذاتية الدفاع الجوي ، بهدف الحفاظ على سلامة الطيران المدني وفاعليته وانتظامه (1).

قد يكون حظر الطيران احد أشكال العقوبات التي يوقعها مجلس الأمن على الدول بتصويت أغلبية الأعضاء إذا لم تستخدم أي من الدول دائمة العضوية حق النقض (الفيتو) . (2)

كالحظر الذي فرضته أمريكا وحلفاؤها في عام ١٩٩١ - ١٩٩٢ ، حيث ادعت الولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها أن منطقتي حظر الطيران في شمال العراق وجنوبه قد أنشئت بموجب قرارات مجلس الأمن ٦٧٨ (١٩٩٠) و ٩٨٧ (١٩٩١) و ٦٨٨ (١٩٩١) ، التي أذن فيها المجلس للولايات المتحدة وحلفائها باتخاذ الإجراءات اللازمة لردع أو منع القمع العراقي لسكانه المدنيين الذي يعالجه القرار ٦٨٨ والذي ينص على " أن القمع العراقي لسكانه المدنيين يهدد السلم والأمن الدوليين " (3) وكما اصدر مجلس الأمن قراراً مماثلاً بحظر الطيران في يوغسلافيا الاتحادية أبان الحرب في البوسنة والهرسك في عام ١٩٩٢ ، ويتطلب فرض الحظر الجوي إقامة دوريات على مدار الساعة فوق المجال الجوي للدولة المستهدفة ، وأحياناً تدمير مضادات الطائرات لذلك البلد .

من آثار الحظر حرمان القوات الجوية للبلدان من سيادتها الجوية على أراضيها وإفساح المجال لقوات أخرى بالتحرك في الأجواء على حساب صاحب الأرض والإضرار الكبيرة بالحركة الاقتصادية وحرية النقل (4).

(1) د. محمد عبد الرحمن الدسوقي ، مصدر سابق ، ص 150 وما يليها .

(2) منطقة حظر الطيران ، مقال متاح على شبكة الانترنت على الرابط : <https://m.marrfa.org> ، تاريخ

الزيارة 2021/4/26.

(3) احمد نديم الياسين ، مصدر سابق ، ص ٧٢-٧٣.

(4) منطقه حظر الطيران ، مقال متاح على شبكة الانترنت على الرابط : <https://m.marrfa.org>

تاريخ الزيارة : 2021/4/26.

المطلب الثاني

دخول الإقليم الجوي بصورة غير مشروعة

تنقسم الطائرات على أساس الوظيفة إلى طائرات الدولة أو (الطائرات العامة)- والتي تنقسم بدورها أيضا إلى طائرات عسكرية وطائرات مخصصة للمرافق العامة الأخرى في الدولة مثل طائرات البريد والكمارك والإنقاذ - والى طائرات مدنية أو خاصة ، ويختلف الأثر القانوني لكل منهما عند اختراقها للأجواء الإقليمية للدولة مع الإشارة إلى إن العبرة بطبيعة الوظيفة التي تؤديها الطائرة وليس بالجهة التي تمتلكها ، فقد تكون الطائرة مدنية إلا أن الدولة تستغلها في بعض الأوقات في أداء المهام العسكرية ، فهنا تعد الطائرة التي استعملت في تأدية هذه المهام طائره عامة بقدر المدة الزمنية التي تستعمل فيها للأغراض المتقدمة ، وعلى عكس من ذلك لو استغلت الدولة الطائرات التابعة لها في الأغراض المدنية فأن شأنها يكون شأن الطائرات المدنية الأخرى (1).

وعليه سينقسم هذا المطلب إلى فرعين :

نبيين في الفرع الأول منه الانتهاك من قبل طائرات الدولة .

ونبيين في الفرع الثاني الانتهاك من قبل الطائرات المدنية .

(1) د. فاروق احمد زاهر ، القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ، بلا طبعة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ،

الفرع الأول

الانتهاك من قبل طائرات الدولة

قبل التعرض لموضوع الانتهاك من قبل طائرات الدولة لابد أن نعرف ما المقصود بطائرات الدولة ؟ وماذا ينضوي تحت هذا المعنى ؟

يقصد بطائرات الدولة هي تلك الطائرات التي تمارس مهاماً تدخل في خدمة المرافق العامة ومن أمثلتها الطائرات الحربية وطائرات الكمارك والبريد والإنقاذ والبوليس والاستكشاف وخفر السواحل وطائرات مكافحة الآفات الزراعية والأوبئة المضرة بالمصلحة العامة (1).

أما اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ فلم تُعرف الطائرة العامة ، لكنها اعتبرت الطائرات الحربية وطائرات الكمارك وطائرات الضبط من طائرات الدولة (2).

كما عرفت اتفاقية توحيد قواعد حماية الطائرات لعام ١٩٣٣ الطائرة العامة بأنها " الطائرات التي تمتلكها الدولة وتستفيد منها في أغراضها الخاصة " (3).

أما قانون الطيران المدني العراقي فلقد بين بأن المقصود من طائرات الدولة بأنها الطائرات العسكرية والطائرات المخصصة لخدمة مصالح الدولة كالزراعة مثلاً (4).

عندما تكون الطائرة عائدة للدولة فإنها تخضع للقانون الوطني بجميع التصرفات (5) ، وكما أسلفنا التطرق إليه بأن للوظيفة التي تؤديها الطائرة هي التي تكون محل اعتبار ؛ ولذا ينبثق عن طائرات الدولة كل الآلات أو الأجهزة الطائرة التي تؤدي نفس وظيفة الطائرة مثل طائرات التجسس أو الصواريخ التي تدخل الإقليم الجوي للدولة والتي يعتبر دخولها لإقليم الدولة من غير

(1) د.محمد توفيق عبد الوهاب حمد ، مصدر سابق ، ص٢٥.

(2) فقرة (ج) من المادة الثالثة من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤.

(3) د. كمال أنور محمد ، تطبيق قانون العقوبات من حيث المكان ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٥ ، ص109.

(4) فقرة (٨) من المادة الأولى من قانون الطيران المدني العراقي رقم (1٤٨) لسنة ١٩٧٤ .

(5) سهى خلف عبد ، اعتبارات تحديد الاختصاص القضائي الدولي للمحاكم العراقية (دراسة مقارنة) ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق – جامعة النهرين ، 2007 ، ص77 .

رخصة مسبقة من الدولة صاحبة الإقليم خرقاً جويماً يستوجب مساءلتها وهذا ما أشارت إليه اتفاقية شيكاغو ، حيث أشارت بأنه " لا يجوز لطائرة الدولة التابعة لدولة متعاقدة أن تطير فوق إقليم دولة أخرى أو أن تهبط عليه إلا إذا كانت قد حصلت على ترخيص بذلك ، باتفاق خاص أو بأية طريقة أخرى وطبقاً لشروط ذلك الترخيص " (1).

بذلك نرى أن اتفاقية (شيكاغو) قد اشترطت هذا الشرط على الدول المتعاقدة لما لهذا الأمر من أهميه وتأثير على إنتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي ، لذلك من باب أولى أن تشدد الإجراء أو المساءلة على الدول التي تخترق الإقليم الجوي وهي أصلاً لم تكن طرفاً في الاتفاقية .

لقد تنبه المشرع الإماراتي إلى ما قد يدخل تحت عنوان طائرات الدولة ويعد تحليقه إنتهاكاً لإقليمه الجوي فنص على انه " لا يجوز الطيران فوق إقليم الدولة بطائرات مجهزة بالآلات تصوير جوي أو استعماله لهذه الآلات إلا بتصريح مسبق من السلطات المدنية ووفق الشروط التي تضعها السلطة المختصة في هذا الشأن " (2)

لذلك سنبين فيما يأتي بعض بأنواع الإنتهاكات التي تحدث في الأجواء الإقليمية التي تحصل بواسطة الطائرات الحربية وتارة أخرى بواسطة طائرات التجسس وبعض الأحيان يكون الإنتهاك بواسطة إطلاق الصواريخ التي تمر عبر الأجواء الإقليمية للدولة.

أولاً - الإنتهاكات التي تحصل بواسطة الطائرات الحربية

يحدث أن تقع كثير من الإنتهاكات بواسطة الطائرات الحربية التي تخترق الأجواء الإقليمية للدولة دون إذن سابق بالدخول للإقليم الجوي ، وقد تعدد الأهداف والغايات من هذا الاختراق والذي يزيد من مسؤولياتها حجم الخطأ أو التعمد لتلك الخروقات ، فمنها ما يعد إنتهاكات كبيرة أو خطيرة وأعمال مُجرمة ، ومنها ما يعد مجرد مخالفة لقواعد القانون الدولي ولقوانين الدولة صاحبة الإقليم ، لكن الاثنين لا يخرجنا عن كونهما إنتهاك لسيادة الدولة ، وان القاعدة العامة هي انه لا يحق لطائرة عسكرية أجنبية اختراق أجواء دولة ما إلا بأذن مسبق ، وبإستطاعة الدولة في حال حدوث مثل هذه الإنتهاكات أن تفاضل بين عدة مواقف تتراوح بين تجاهل الطائرة المتعدية مع أن ذلك يعد تهاون في شأن السيادة الوطنية ، أو أنها تمارس

(1) الفقرة (ب) من المادة الثالثة من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤.

(2) المادة التاسعة من قانون الطيران المدني الإماراتي رقم (٢٠) لسنة ١٩٩١.

الصلاحيات الإدارية والقضائية في حال هبوط الطائرة المخالفة على إقليمها ، أو أكره تلك الطائرة على مغادرة أجواءها الوطنية وذلك بمطاردتها وإطلاق النار عليها ترهيباً لها ، أو إسقاطها أو تدميرها في الجو⁽¹⁾.

ان من أهم الخروقات الجوية التي حدثت عبر التاريخ هو ما قامت به مجموعة من الطائرات الحربية الأمريكية عام ١٩٦٤ بخرق الأجواء الوطنية ليوغسلافيا السابقة ، حيث قامت يوغسلافيا بإسقاط بعضها وإجبار البعض على الهبوط واستجواب ملاحيتها وركابها⁽²⁾

كما وتعد حادثة إسقاط الطائرة الحربية الروسية (سوخوي ٢٤) في تشرين الثاني عام ٢٠١٥ من قبل السلطات التركية انتهاكاً صارخاً للإقليم الجوي التركي حيث قامت الطائرة الروسية باختراق الأجواء التركية عند حدودها مع سوريا بدون إذن مسبق مما دفع تركيا إلى إسقاط تلك الطائرة⁽³⁾.

كذلك تعد الانتهاكات التركية للأجواء العراقية في شمال العراق من الانتهاكات الخطيرة التي مازالت مستمرة حتى وقتنا الحاضر ، رغم كل الاحتجاجات الكثيرة التي تصدر من الحكومة العراقية تجاه هذه الاعتداءات المتكررة ، ورغم أن الحكومة التركية تعطل هذه الانتهاكات بأنها تكون في مواجهة قوات (البككه) في شمال العراق والتي تعتبرها من القوات المعارضة للحكومة التركية⁽⁴⁾ ، إلا أن هذا الأمر لا يخرج عمل الحكومة التركية من كونه خرقاً للسيادة ويستلزم إثارة مسؤوليتها الدولية.

1. د. محمد المجذوب ، الوسيط في القانون الدولي العام ، الطبعة السابعة ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2018 ، ص 509.

(2) ماهر ملندي ، قانون الأجواء والفضاء الخارجي ، موقع الموسوعة العربية ، متاح على شبكة الانترنت على الرابط : [https:// www.arab - ency .com /_/ details.law. php? Full = 1& nid = 164048](https://www.arab-ency.com/_/details.law.php?Full=1&nid=164048) تاريخ الزيارة ٦/٥/٢٠٢١

(3) وسام الدين العكله ، موقف القانون الدولي من إسقاط السلطات التركية للطائرة الروسية (سو24) ، مقال متاح على شبكة الانترنت على الرابط : www.alsouria.net/archive/content/ تاريخ الزيارة 2021/6/6.

(4) مقابله أجريت مع اللواء عباس واصي مكطوف مدير مركز عمليات الدفاع الجوي الرئيسي ، بغداد- قيادة الدفاع الجوي، الساعة الحادية عشر من يوم 2021/3/7 .

ان ما قامت به القوات الأمريكية أبان السنوات السابقة وتحديداً بعد عام ٢٠٠٣ إلى يومنا الحالي لا يخلو من الانتهاكات المستمرة للأجواء العراقية ، مثل استهدافها لبعض الأهداف قرب مطار بغداد الدولي وقرب الحدود السورية وغيرها من المواقع الأخرى والتي راح ضحيتها عدد من القتلى والجرحى وتدمير العديد من المنشآت ، على الرغم من إن الاتفاقية الأمنية المعقودة بين العراق والولايات المتحدة في عام ٢٠٠٨ قد أكدت استقلال العراق وسيادته على أرضه وسمائه وانه بلد يعد كامل السيادة (1).

لكن هناك رأي في الفقه الدولي يرى أن هذه الاتفاقية يطغى عليها معيار عدم التكافؤ كما حصل في المعاهدة العراقية البريطانية في عام ١٩٣٠ ، حيث أن هذه المعاهدات قد تتضمن شرطاً يحد من مظاهر سيادة الدولة ، وقد يعطي حق احد أطرافها بالتدخل في الشؤون الداخلية للطرف الآخر (2) ، وكما يرى رأي آخر أن مسألة عقد المعاهدات في العراق تحتاج إلى تحديد دستوري أدق (3) .

كذلك تعد زيارة الرئيس الأمريكي دونالد ترامب في أواخر عام ٢٠١٨ انتهاكاً صارخاً للسيادة العراقية ؛ لأن الرئيس الأمريكي قد دخل العراق خلسة و دون إذن أو موافقة السلطات العراقية ، وإن طائرته كانت ترافقها طائرات حربية دون علم القيادة العراقية ، وإن دخول أي طائرة مدنية أو عسكريه أو أسلحة عبر الأجواء العراقية يعد انتهاك للإقليم الجوي العراقي ويشكل خرقاً للسيادة العراقية ، إلا إذ تم بموجب السياقات الدبلوماسية المعتمدة بين الدول أو بموجب الاتفاقيات الدولية (4).

(1) سالم روضان الموسوي ، خرق الأجواء العراقية هل يشكل انتهاكاً لسيادة الدولة ، مقال متاح على شبكه الانترنت على الرابط :

<https://almadapaer.net/view.php?cat=215645>

تاريخ الزيارة 2021/5/7 .

(2) خالد جواد الجشعمي ، المعاهدات الدولية والسيادة الوطنية ، الطبعة الأولى ، منشورات زين الحقوقية ، بيروت ، 2014 ، ص 199 .

(3) د حسين جبر حسين الشويلي ، قرينة دستورية التشريع - دراسة مقارنة ، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2018 ، ص 181 .

(4) سالم روضان الموسوي ، خرق الأجواء العراقية هل يشكل انتهاكاً لسيادة الدولة ، مقال متاح على شبكه الانترنت على الرابط : <https://almadapaer.net/view.php?cat=215645> تاريخ الزيارة 2021/5/9 .

نرى بأن ضعف الحكومات المتعاقبة منذ عام ٢٠٠٥ إلى يومنا هذا من حيث عدم توحيد المواقف السياسية ، وخضوع أغلب الطبقة الحاكمة للضغوط الأمريكية ، والأنقسامات الحزبية والمناطقية للمجتمع ، وعدم وجود منظومة دفاعية متكاملة ومتطورة ، وارتباط العراق بما يسمى باتفاقية الإطار الاستراتيجي مع الولايات المتحدة التي أتاحت لأمریکا بالتدخل بالشؤون الداخلية بحجة محاربة داعش كما حصل في عام 2014 ، كلها أسباب أدت إلى إنتهاك الأجواء العراقية بصورة متكررة .

ثانياً - الطائرات المسيرة (الطائرة من دون طيار)

الطائرة بلا طيار: هي طائرة توجه عن بعد أو تبرمج مسبقاً لطريق تسلكه وتحمل في الغالب حمولة لأداء مهامها كأجهزة كاميرات أو حتى قذائف ، وان الاستخدام الأكبر لها هو في الأغراض العسكرية كالمراقبة (التجسس) أو الهجوم ، لكن مع ذلك يوجد لها استخدامات مدنية عديدة مثل مكافحة الحريق ومراقبة خطوط الأنابيب ، ويتحكم في خط مسارها وفي السيطرة على الأنظمة الفنية فيها لا سلكياً عن بعد (1) ، ويتحكم بالطائرة المسيرة شخص من على سطح الأرض (2) ، وهي بذلك عبارة عن مركبة جوية بدون طاقم ، يمكن التحكم بها عن بعد ، يسمح لها القيام برحلات لفترة أطول أو تعرضها لمخاطر كبيرة وتكون منخفضة التكاليف بالمقارنة مع الطائرات الأخرى(3) .

لقد استخدمت الولايات المتحدة هذه الطائرات لأغراض عسكرية كأداة قتل في أثناء العقدين الأخيرين فوق ثمان دول ، وهي العراق وأفغانستان وباكستان واليمن والصومال وليبيا ومالي وقطاع غزة حيث كانت الولايات المتحدة الأمريكية وإسرائيل هما العامل المشترك في هذه الهجمات. (4)

(1) طارق الراوي ، الطائرات المسيرة (الطائرات بلا طيار) ، بدون طبعه ، ٢٠١٥ ، ص١٧.

(2) د. براء منذر كمال عبد اللطيف ، الطائرات المسيرة في منظور القانون الدولي الإنساني ، بحث منشور، مجلة جامعة تكريت للعلوم القانونية والسياسية ، العدد 28 ، 2016 ، ص5.

3.LAVIGNE et M. Philippe NOGRIX، Rapport d'information sur le rôle – BERGE .des drones dans les armées، SENAT، Session ordinaire de 2005 – 2006. p. 8

(4) ربيع محمد يحيى ، الطائرات من دون طيار (الهيمنة الأمريكية الإسرائيلية والقوى الصاعدة)، الطبعة الأولى ، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجيه ، ٢٠١٤ ، ص٧٠.

فضلاً عن استخدامها القتالي أو كأداة للقتل هناك استخدامات شائعة لهذه الطائرات وهو استخدامها في الاستطلاع أو التجسس ، إذ تحتاج اغلب جيوش العالم إلى الاستطلاع الجوي ، حيث تحمل تلك الطائرات آلات تصوير تلفزيونية لها عدسات مقربه وآلات تعمل بالأشعة تحت الحمراء يمكنها تنفيذ الاستطلاع الجوي بجميع أنواعه ، وكذلك من استخداماتها هو كشف الأهداف والمراقبة الفورية لميدان المعركة وإعمال الحرب الإلكتروني (1) ، وهي تختلف عن ذلك بما يسمى بالهجمات السيبرانية التي تستخدم الطيف الإلكتروني أو الكهرومغناطيسي لتخزين وتعديل وتبادل البيانات وجها لوجه مع أنظمة تحكم في بنى تحتية مرتبطة بها (2) ، والتي هي عبارة عن سلسلة هجمات الكترونية تقوم بها دولة ضد دولة أخرى (3) ، ونرى بأن هذه الهجمات لا تخرج عن كونها خرقاً للإقليم الجوي والتي تحصل عن طريق الذبذبات الموجودة في الجو إذا ما استخدمتها دولة ما ضد دولة أخرى ، وكذلك يماثل عمل الطائرة المسيرة الاستشعار عن بعد (الاستشعار الجوي) حيث توضع أجهزة التقاط البيانات بالطائرات التي تطير على ارتفاعات منخفضة نسبياً ، حيث تقوم هذه الأجهزة بالتقاط معالم سطح الأرض باستخدام الأشعة الكهرومغناطيسية المنعكسة على تلك الآلات ، ومن أهمها كاميرات التصوير الجوي والماسح متعدد الأطياف والماسح الحراري وجهاز الراديوميتر وجهاز الرادار (4) ، وعادة ما يتم الحصول على صور الاستطلاع الجوي التصويري من دون موافقة الدولة المستطلع عليها (5) .

لقد أدى إفراط بعض الدول باستخدام الطائرات بلا طيار لتوجيه ضربات عسكرية غير قانونية على أهداف تعدها إرهابيه ومعاديه لها إلى انتهاك صريحا لقواعد القانون الدولي التي

(1) طارق الراوي ، المصدر نفسه ، ص ٢٣-٢٤ .

2.Shin، Beomchul، " The Cyber Warfare and the Right of Self –Defense: Legal Perspectives and the Case of the United States، IFANS، Vol.19، No1، June 2011، p.105.

3-Micheal S.Fuertes، "Cyber warfare، Unjust Actins in a just War "، Florida International University، Full 2013، p.1.

(4) د.أيمن محمد سيد مصطفى الأسيوطي ، مصدر سابق ، ص ١٣٦ .

(5) د.يحيى عيسى فرحان ، الاستشعار عن بعد وتطبيقاته ، عمان ، ١٩٨٧ ، ص ٢٢٧ .

تنص على احترام سيادة الدول ، وعدم التدخل بالشؤون الداخلية للدول الأخرى (1) ، ومثال ذلك هو ما قامت به الولايات المتحدة الأمريكية باعتدائها المتكررة على الأجواء العراقية .

ثالثاً - انتهاك سيادة الدولة بواسطة الصواريخ العابرة للقارات

الصواريخ العابرة للقارات هي صواريخ يتم التحكم في توجيهها وضبط مسارها حتى تصيب هدفها ، وتستطيع اقتناص أهدافها عن طريق أجهزة استشعار حرارية تزود بها ، ومن خلالها تكتشف تلقائياً الأجسام الساخنة ، مثل الدبابات والطائرات عن طريق الأشعة تحت الحمراء المنبعثة من تلك الأجسام وتستخدم وسائل عديدة في توجيه هذه الصواريخ ، كالأقمار الصناعية والرادارات وأشعة الليزر، وان بعضها يزود بكاميرات تلفزيونية تقوم بتصوير أهدافها بدقة قبل أن تصيبها(2)، وهي صواريخ بعيدة المدى ويكون في العادة مداها (أكثر من ٥٠٠/٥ كم ، أو ٣،٥٠٠ ميل) صممت في الأساس لحمل الأسلحة النووية لأصابه أهدافها ، حيث يحمل الصاروخ رأس نووي أو أكثر وقد يحمل رؤوس حربية تقليدية كيميائية أو بيولوجية ولكن بفاعلية مختلفة(3) ، والسؤال المطروح هنا هو هل إن عبور صاروخ عابر للقارات عبر الأجواء الإقليمية لدولة ما يعتبر خرقاً لسيادة تلك الدولة ؟

لا يسمح باستخدام الصواريخ العابرة للقارات داخل الأجواء العراقية إلا بموافقات مسبقة وبخلافه يعد خرقاً للسيادة (4).

(1) د.حسن محمد صالح حديد ، الطائرة المسيرة كوسيلة قتل في القانون الدولي ، بحث منشور، مجله جامعة تكريت للعلوم القانونية ، السنة (٧) العدد (٢٥) آذار ٢٠١٥ ، ص١٢٠.

(2) شيماء طرام لفته النوفلي ، استخدام الطائرات المسيرة في ضوء قواعد القانون الدولي الإنساني، رسالة ماجستير ، كلية القانون ، جامعة كربلاء ، 2017، ص13.

(3) ويكيبيديا ، صاروخ بالستي عابر للقارات ، مقال منشور على الرابط :// https

ar.m.wikipedia.org/wiki/%D8.: تاريخ الزيارة : ١٧/٥/٢٠٢١

(4). مقابلة أجريت مع اللواء عباس واصي مكطوف مدير مركز عمليات الدفاع الجوي الرئيسي ، بغداد- قيادة الدفاع الجوي، الساعة الحادية عشر من يوم 2021/3/7 .

الفرع الثاني

الانتهاك من قبل الطائرات المدنية

الطائرات المدنية أو الطائرات الخاصة هي الطائرات التي تخصص للإغراض المدنية والاستغلال في الملاحة الجوية لنقل الركاب أو البضائع (1).

بصرف النظر عما إذا كانت تلك الطائرات مخصصة لنقل الأشخاص أو البضائع أو أن ملكيتها تعود للدولة أم القطاع الخاص أو كانت تعمل بخطط جوية منتظمة أم إنها تكون غير ذلك أو حتى كونها طائرات شخصية ، فإنّ على هذه الطائرات الحصول على إذن في الطيران فوق إقليم الدولة سواء لدخوله أم عبوره من غير هبوط ، مع مراعاة جميع القيود التي تحددها دولة الإقليم على طيرانها ، من تحديدها لمناطق معينه لا يجوز الطيران فوقها أو إتباع تلك الطائرات طرق وممرات جوية محدده وكما مر ذكره سابقا .

كذلك فإنّ منظمه الطيران المدني الدولي (ايكاو) المنشأة طبقاً للاتفاق المؤقت بشأن الطيران المدني الدولي الموقع في شيكاغو عام ١٩٤٤ ، قد نظمت عمل الطيران المدني ورسمت له حدود الملاحة الجوية (2) .

ورغم هذه القيود فإن تاريخ الطيران لا يخلو من الانتهاكات التي قامت بها الطائرات المدنية للأجواء الإقليمية لدول أخرى الذي يعد بدوره تعدياً صارخاً على السيادة المطلقة للدولة ، ففي عام 1973 اخترقت طائرته مدنية ليبية عن طريق الخطأ الأجواء الإسرائيلية ، حيث ظل الريان الليبي الطريق بسبب رداءة الأحوال الجوية مما أدى إلى إسقاطها من قبل الطائرات الحربية الإسرائيلية ومقتل جميع ركابها البالغ عددهم (109) راكب ، ولكنها أديننت من قبل مجلس الطيران المدني للمنظمة الدولية للطيران المدني باعتبار ذلك الإجراء يشكل خطورة ضد سلامة الطيران المدني ، وإنها بعملها هذا قد خرقت القواعد الأساسية لاتفاقية شيكاغو ، وطلب منها الالتزام بقواعد ومبادئ تلك الاتفاقية ، وأعلنت غالبية الدول في المنظمة الدولية بأنه لا يجوز استخدام القوة لإجبار طائرة مدنية على الهبوط حتى لو كانت تلك الطائرة لم تدعن للإشارات التي أعطيت لها حفاظاً على سلامة الركاب والطيران المدني ، وفي عام 1978 خرقت طائرة مدنية مصرية المجال الجوي لكينيا فأرغمت على الهبوط ، غير أن المشكلة حلت بطريقة

(1) أبو زيد رضوان ، مصدر سابق ، ص ٣٧ .

(2) د. عيسى دباح ، مصدر سابق ، ص ٣٨٤-٣٨٥ .

المعاملة بالمثل ، أي بأقدام مصر على احتجاز طائرتين تابعتين لكينيا واعتبارهما رهينة وانتهى الأمر بالإفراج عن الطائرات (1) . وعليه فإنّ خرق الطائرات المدنية للأجواء الوطنية لدولة ما لا يعد مبرر كافي باستخدام القوة لإسقاط تلك الطائرة أو تعريض حياة ركابها للخطر ، وهي تتحمل مسؤولية إسقاط الطائرة ، رغم أن هذا الخرق يعد تعدي واضح على سيادة الدولة ، وجل ما تستطيع فعله هو إجبار الطائرة على مغادرة أراضيها ، ثم الاحتجاج لدى الدولة التي تحمل الطائرة علمها ، وتحميلها المسؤولية الدولية عن هذا التصرف .

(1) د . محمد المجذوب ، مصدر سابق ، ص508 .

الفصل الثالث

أثر إنتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي

الفصل الثالث

أثر إنتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي

كانت المسؤولية الدولية قديماً مسؤولية جماعية ؛ لأنها تقوم على أساس التضامن بين جميع الأفراد المكونين للجماعة البشرية إذا وقع من أحدهم ضرر لحق بالآخرين ، إي كان الجميع مسؤولين بالتضامن عن تعويض هذا الضرر، وظل هذا الوضع قائماً في سائر الدول الأوروبية حتى أواخر القرن السابع عشر، ثم تبعت ذلك نظرية الخطأ أي يمكن نسبة الخطأ إلى الدولة المتسببة في إحداث الضرر وإلزامها بالتعويض على هذا الأساس فقط ، بحيث إذا انتفى هذا الخطأ لا تترتب إي مسؤولية على الدولة ، وهو ما أصبح أيضاً أساس تقليدي للمسؤولية الدولية .

أما المسؤولية في القانون الدولي اليوم فتختلف جذرياً عن تلك المسؤولية التي سادت في القانون الدولي التقليدي فالدولة اليوم تتحمل المسؤولية الدولية عن أي فعل غير مشروع تأتيه ويعد مخالفاً لالتزاماتها الدولية ، فضلاً عمّا افرزه التقدم العلمي اليوم من قيام نشاط واسع في كثير من الميادين مثل الطاقة الذرية وميدان الفضاء الخارجي ، فأصبح من الضروري أن تكون المسؤولية موضوعية ومطلقة أي تقوم على أساس المخاطر حتى لو لم يكن هناك خطأ ، بل يعد عمل مشروع ، لكنه يتسم بخطورة ما ، ويترتب على هذا النشاط وقوع ضرر للغير، وان احترام سيادة الدولة ، وعدم التدخل في شؤونها الداخلية هو من المبادئ المستقر عليها اليوم في فقه القانون الدولي ويستتبع ذلك إن انتهاكها يعد انتهاكاً للقانون الدولي الذي ينادي بالسيادة والمساواة بين الدول والذي لا يقبل بوجود سلطة أخرى أعلى من سلطة الدولة في السيادة.

لذا تعد المسؤولية الدولية المترتبة عن انتهاك السيادة أيضاً من المبادئ المستقرة في فقه القانون الدولي ، وهذه المبادئ مستندة إلى المبادئ الأساسية للقانون الدولي ، فضلاً عن القواعد العرفية والاتفاقيات الدولية في ترتيب المسؤولية الدولية تجاه الأشخاص الدولية التي تخالف قاعدة من القواعد التي تحكم العلاقات الدولية.

فتثار المسؤولية الدولية في حال قيام إحدى الدول، أو أحد أشخاص القانون الدولي بسلوك يعد خروجاً على أحكام هذا القانون ، مما يؤدي إلى قيام مسؤوليتها

الدولية تجاه المجتمع الدولي وخصوصاً الدولة التي تضررت من جراء هذا الفعل الذي يعد انتهاكاً لقواعد القانون الدولي.

فتقوم مسؤولية الدولة إذا هي أخلت بالواجبات التي يفرضها عليها القانون الدولي أو أخلت بالالتزامات التي التزمت بها في معاهدة دولية ، وبالضرورة يستتبع هذا الإخلال عند تحقق الضرر تعويض عيني أو مالي في ذمة الدولة التي أخلت بالتزامها إذا ما أسرعت إلى تفادي مسؤوليتها بالطرق الدبلوماسية والسياسية.

عليه سينقسم هذا الفصل إلى مبحثين :

نناقش في المبحث الأول منه ، المسؤولية الدولية عن انتهاك السيادة على الإقليم الجوي

وفي المبحث الثاني سوف نناقش طرق وآثار تسوية المنازعات المترتبة عن انتهاك السيادة.

المبحث الأول

المسؤولية الدولية عن انتهاك السيادة على الإقليم الجوي

إنّ قواعد القانون الدولي هي قواعد عرفية في أصلها ، ولكن بعد تطور العلاقات الدولية وجب على الدول أن تضع نظاماً قانونياً عاماً من أجل الرجوع إليه وتطبيقه على الدول⁽¹⁾.

ومن ثم فإنّ تطور هذا النظام يرتبط بتطور قواعد المسؤولية فيه⁽²⁾ ؛ إذ تعد أداة لتطور القانون بما تكفله من ضمانات ضد التعسف ، حيث يفرض هذا النظام القانوني الدولي كبقية الأنظمة القانونية الأخرى التزامات واجبة النفاذ على أشخاصه ، سواء أكان مصدرها حكماً

(1) - رشا عقيل عبد الحسين عبد الحسن ، المسؤولية الدولية عن الإشاعات النووية والكهرومغناطيسية ، رسالة ماجستير ، كلية القانون - جامعة الكوفة ، 2015 ، ص51.

(2) - اثمار ثامر جامل ، المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تسببها النفايات النووية ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق - جامعة المنصورة ، 2016 ، ص35.

قررتة معاهدة أم عرفاً أم مبادئ عامة مستقاة من نظم قانونية مختلفة ، وتحمل تبعة المسؤولية الدولية عند تخلفهم عن الوفاء بها⁽¹⁾.

عليه سينقسم هذا المبحث إلى مطلبين :

نتناول في المطلب الأول مفهوم المسؤولية الدولية عن انتهاك السيادة

وفي المطلب الثاني نناقش أساس المسؤولية الدولية عن انتهاك السيادة.

المطلب الأول

مفهوم المسؤولية الدولية عن انتهاك السيادة

يقتضي التعريف بالمسؤولية الدولية وطبيعتها القانونية تقسيم هذا المطلب إلى فرعين وكما يأتي:

الفرع الأول : تعريف المسؤولية الدولية عن انتهاك السيادة

الفرع الثاني : طبيعة المسؤولية الدولية عن انتهاك السيادة.

الفرع الأول

تعريف المسؤولية الدولية عن انتهاك السيادة

لقد اختلف كُتّاب وفقهاء القانون الدولي في تعريفهم للمسؤولية الدولية ، فلم يقفوا موقفاً موحداً تجاهها ، وذلك حسب الزاوية التي ينظر منها كل منهم ، فمنهم من عرفها بأنها تلك الالتزامات التي تترتب قبل الدولة وقبل أي شخص من أشخاص

(1) - د. عبد علي محمد سوادي، المسؤولية الدولية عن انتهاك قواعد القانون الدولي الإنساني ، أطروحة دكتوراه ، كلية القانون- جامعة بغداد ، 1999 ، ص102.

القانون الدولي ، إذا ما أتى ذلك الشخص أمراً يستوجب المؤاخذة وفقاً للمبادئ والقواعد القانونية المساندة في ذلك المجتمع الدولي (1) .

وعرفها بعض الفقهاء العرب بأنها " تخلف الشخص القانوني عن القيام بالتزامه يرتب بحكم الضرورة تبعة المسؤولية الدولية لامتناعه عن الوفاء بهذا الالتزام " (2) .

كذلك عرفها آخرون بأنها " مجموعة من القواعد القانونية المطبقة على أشخاص القانون الدولي في حالة ارتكابهم أمراً أو فعلاً مخالفاً للالتزامات الدولية والذي يلحق ضرراً بشخص آخر من أشخاص القانون الدولي " (3) .

فيما عرفها الدكتور عصام العطية بأنها " عبارة عن نظام قانوني تلتزم بمقتضاه الدولة التي تأتي عملاً غير مشروع طبقاً للقانون الدولي العام بتعويض الدولة التي لحقتها ضرر من جراء هذا العمل " (4) .

أما في الفقه الأجنبي ، فقد عرفها الفقيه انزليوتي " بأنها نتيجة لتصرف غير مشروع ، هو بوجه عام انتهاك لالتزام دولي ، علاقة قانونية جديدة بين الدولة صاحبة التصرف والدولة التي حدث الإخلال بمواجهتها ، فتلتزم الأولى بالتعويض ويحق للدولة الأخرى ان تقتضي هذا التعويض ، تلك هي النتيجة الوحيدة التي يمكن أن تلصقها القواعد الدولية المعبرة عن الالتزامات المتبادلة بين الدول بالعمل المخالف للقانون " (5) .

(1) بربز فتاح يونس النقيب ، المسؤولية الدولية عن الضرر في نطاق القانون الدولي العام ، الطبعة الأولى ، منشورات زين الحقوقية ، بيروت ، 2019 ، ص14.

(2) - عبد الستار أجميلي ، مسؤولية الأمم المتحدة عن قرارات مجلس الأمن التي تنتهك القانون الدولي ، الطبعة الأولى ، 2021 ، ص11.

(3)- دلباك طاهر درويش ، المسؤولية الدولية عن الإخلال بالعرف الدولي ، منشورات مركز كردستان للدراسات الاستراتيجية ، 2013 ، ص15.

(4) - د. عصام العطية ، مصدر سابق ، ص517.

(5) - د. عبد علي محمد سوادي ، مصدر سابق ، ص105.

أما الفقيه (كلاتون سلايد) فقد عرف المسؤولية الدولية " بأنها المبدأ الذي يُلزم الدولة التي انتهكت القانون الدولي بتعويض الضرر الناشئ عن هذا الانتهاك " (1).

حاول الفقيه (ستارك) أن يقدم مفهوماً متطوراً للمسؤولية الدولية حيث قال : " بأن المسؤولية الدولية تنشأ عن عمل تقوم به دولة ما ، ويؤدي إلى ضرر أو إساءة أو إخلال سافر لكرامة أو اعتبار دولة أخرى ومن ثم يحق لدولة المتضررة تعويضاً عن الضرر الذي أصابها وفق قواعد القانون الدولي " (2).

أما عن تعريف المسؤولية الدولية في الاتفاقيات الدولية ، فقد نصت العديد من الاتفاقيات عليها ومنها اتفاقية لاهاي الخاصة بقواعد الحرب البرية لعام 1907، حيث بينت المادة الثالثة منها " على الدولة التي تخل بأحكام هذه الاتفاقية أن تلتزم بالتعويض إذا كان لذلك التعويض محل ، وتكون مسؤولة عن كل الأفعال التي تقع من أي فرد من أفراد قواتها المسلحة" (3)، وجاء ما يشبه ذلك في اتفاقية (جنيف) الرابعة في الحالات الخاصة بحماية المدنيين أثناء النزاعات المسلحة (4)، وكذلك ما جاء في المادة السادسة من اتفاقية عام 1966 الخاصة بنشاط الدولة في استكشاف واستخدام المجال الخارجي للفضاء ، إذ بينت تلك الاتفاقية مسؤولية الدولة عن الأنشطة التي تباشرها (5).

أما في مجال التحكيم الدولي فقد ورد تعريفها بمناسبة قضية نير (NEER) التي وقعت بين الولايات المتحدة والمكسيك إذ ورد في الحكم " المسؤولية الدولية للدولة تعني الواجب في أداء التعويض الذي ينتج عن الفشل في الإذعان للالتزامات

(1)- Eagleton (clyde) : the responsibility of states in International Law Kraus Reprians CO. New Yourk، 1970، p.22

(2). Starke، Introduction to International Law Tenth Edition، 1989،p .313.11

(3) المادة الثالثة من اتفاقية لاهاي الخاصة بقواعد الحرب البرية لعام 1907 .

(4) المادة (29) من اتفاقية جنيف الرابعة لعام 1949 .

(5) عقدت هذه الاتفاقية حسب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة المرقم (2222) في الدورة 21 بتاريخ

. 1966/12/19

الدولية" (1) ، وعرف معهد القانون الدولي عام 1927 المسؤولية الدولية بالقول " تُسأل الدولة عن كل فعل أو امتناع قامت به ينتافى مع التزاماتها الدولية سواء أكانت سلطة الدولة التي قامت به تشريعية أم قضائية أم تنفيذية " (2) .

أما في نطاق القضاء الدولي فلقد جاء في الحكم الصادر عن محكمة العدل الدولية الدائمة في 26/ تموز/ 1927 في النزاع بين بولندا وألمانيا الخاص بمصنع شورزو " من مبادئ القانون الدولي إن كل إخلال يقع من دولة بأحد تعهداتها يستتبع التزامها بالتعويض الملائم ، وأن هذا التعويض أمر متلازم مع عدم القيام بالتعهد ، والالتزام به قائم من نفسه ومن دون الحاجة إلى أن يكون منصوص عليه في الاتفاق الذي يحصل الإخلال به " (3) .

من خلال استقراء التعريفات السابقة للمسؤولية الدولية نجد بأن هناك عناصر ضرورية لقيام المسؤولية الدولية ومنها إتيان العمل غير المشروع من قبل شخص القانون الدولي سواء أكان هذا العمل مخالف لقاعدة من قواعد القانون الدولي أم انه جاء مخالف لأحكام معاهدة دولية التزمت بها الدولة حيث تتحمل الدولة المسؤولية عن الإخلال بتلك الالتزامات ، مع ضرورة ترتب عنصر الضرر من جراء ذلك الإخلال أو العمل غير المشروع ، ويجب أن يتم ذلك الاعتداء أو المخالفة من قبل شخص دولي آخر وفي إطار نظام قانوني يحكم تلك العلاقة الدولية ويربط الأسباب بالمسببات.

أما في ما يخص تعريف المسؤولية الدولية عن انتهاك السيادة عن طريق انتهاك الإقليم الجوي للدولة وبناء على ما تقدم من تعريف للمسؤولية الدولية ، فيمكن أن نعرفها بأنها تلك المسؤولية الناشئة عن انتهاك الإقليم الجوي للدولة بواسطة الطائرات أو الصواريخ أو التجسس الذي يتم بواسطة الطائرات المسيرة أو من خلال الأقمار الصناعية على الدولة من قبل دولة أخرى مما ينتج عنه انتهاك لسيادة تلك الدولة والمساس بأمنها الوطني والذي يعد انتهاك لقاعدة من قواعد القانون الدولي العامة التي

1. L.F.H. Neer and Pauline Near (usa) v (united Mexican state) ، 15 October 1926، Vol IV، un، 2006،p71.

(2) رشا عقيل عبد الحسين عبد الحسن ، مصدر سابق ، ص56.

(3) - د. عبد على محمد سوادى ، مصدر سابق، ص105.

تؤكد على سيادة الدول أو إلا خلال بالالتزام بالاتفاقيات الدولية الشارعة أو الثنائية التي التزمت الدولة بمقتضاها بعدم دخول الإقليم الجوي إلا بترخيص خاص أو الإذن بالدخول ، بالإضافة إلى عدم تجاوز حدود ذلك الترخيص أو الإذن ، والذي يعد تجاوزه أيضاً انتهاكاً للسيادة ويؤدي إلى إثارة مسؤولية الدولة المنتهكة للسيادة وإلزامها بالتعويض عما تسببت به من ضرر أصاب دولة الإقليم .

الفرع الثاني

طبيعة المسؤولية الدولية عن انتهاك السيادة

إنّ المسؤولية الدولية وهي ترتبط بالأصل بفكرة الدولة ذات السيادة التامة والتي يكون أساس مسؤوليتها نابع من تمتعها بكامل الحرية والاختيار في إدارة شؤونها لا يمكن أن تنشأ إلا بين دولتين⁽¹⁾ ، أي إن طبيعة المسؤولية الدولية هي علاقة قانونية بين شخصين أو أكثر من أشخاص القانون الدولي العام⁽²⁾ .

كان الرأي السائد في الفقه الدولي إنّ المسؤولية الدولية لا تكون إلا بين دولتين أو أكثر، وهذا ما استقر عليه القضاء الدولي ، وكما جاء في القرار الذي أصدرته محكمة العدل الدولية الدائمة في سنة 1938 في قضية الفوسفات المغربي⁽³⁾ ولكن هذا الرأي أصبح تقليدياً ؛ لأنه بتطور القانون الدولي وتطور المسؤولية الدولية أصبح بالإمكان في الوقت الحاضر أن تقع المسؤولية على المنظمات الدولية أيضاً⁽⁴⁾ .

فأصبحت المسؤولية الدولية اليوم هي العلاقة القانونية الدولية التي تربط أشخاص القانون الدولي (دول ، ومنظمات دولية) والتي ترتب المسؤولية الدولية عند ارتكاب

(1) د. علي صادق أبو هيف ، مصدر سابق ، ص248.

(2) د. عبد الستار أجميلي ، مصدر سابق ، ص15.

(3) د. عصام العطية ، مصدر سابق، ص518-519.

(4) د. عبد العزيز سرحان ، القانون الدولي ، مسؤولية المنظمات الدولية ، بلا طبعة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1969 ، ص414 .

شخص من أشخاصها - وطبقاً لأحكام القانون الدولي - عملاً غير مشروع ينجم عنه حقوق ضرر بأشخاص القانون الآخرين مما يوجب دفع التعويض للمضرور (1) .

تثار مسؤولية الدولة عندما تتسبب بضرر يصيب دولة أخرى مما يدفع الدولة التي لحقها الضرر بالمطالبة بالتعويض المعادل لذلك الضرر الذي أصابها ، وسواء أكان هذا الضرر بسبب خطأ من قبل الدولة المعتدية على علم تلك الدولة أم أهانتها ، أم كان انتهاك لمعاهدة دولية ، أم كان ضرر واقع على أحد رعايا الدولة (2) .

بذلك تكون طبيعة المسؤولية الدولية عن انتهاك السيادة هو خرق الالتزام الدولي القائم بين دولتين ، وانتهاك سيادة الدولة صاحبة الإقليم من خلال إتيان أعمال غير مشروعة منتهكة بتلك الأعمال قاعدة عرفية دولية أو مبدأ من مبادئ القانون الدولي العام أو الإخلال بمعاهدة دولية شارعه أو ثنائية متسببة في حدوث ضرر لدولة الإقليم يستوجب إثارة مسؤولية الدولة والتزامها بدفع التعويض .

المطلب الثاني

أساس المسؤولية الدولية عن انتهاك السيادة

لقد تطور المبدأ الذي تقام على أساسه المسؤولية الدولية تطوراً كبيراً ، حيث بدأ من نظام اخذ الثأر أو الانتقام في المسائل الفردية والجماعية ، إلى فكرة المسؤولية التضامنية أو ما يعرف بخطابات الضمان ، إلى نظام خطابات الثأر الذي بموجبه يحق للدائن اللجوء إلى القاضي الأجنبي عند وجود اتفاقية بين دولتي الدائن والمدين للحصول على حقه ، ثم إلى فكرة الخطأ ونظرية الفعل غير المشروع ثم إلى نظرية المخاطر الحديثة نسبياً (3) .

وأصبح من الثابت إن العلاقات الدولية تنظمها قواعد القانون الدولي التي تعد فيها المعاهدات الدولية من أهم المصادر التي تنشئ الالتزام الدولي إلى جانب العرف والمبادئ العامة للقانون والمصادر الأخرى ، وعند حصول انتهاك أو إخلال بتلك

(1) د. مسعود عبد السلام ، المسؤولية الدولية ، الماهية - الآثار - النظريات ، بحث منشور على شبكة الانترنت على الرابط <http://eipss-eg.org> تاريخ الزيارة 2021/6/22 .

(2) د. عصام العطية ، مصدر سابق، ص519.

(3) دلباك طاهر درويش، مصدر سابق، ص43-44.

القواعد فحينها تترتب المسؤولية الدولية على الدولة من جراء ذلك الانتهاك أو الإخلال ، والذي يشكل خطأً دولياً يلحق ضرر بالدولة المنتهكة سيادتها التي يصبح لها حق المطالبة بالتعويض من جراء هذا الانتهاك⁽¹⁾.

يقصد بأساس المسؤولية الدولية هو ذلك الأساس الذي تستمد منه هذه المسؤولية قوتها القانونية في إلزام أشخاص القانون الدولي بتعويض الضرر الذي أحدثته لغيرها من الأشخاص القانونية الدولية الأخرى⁽²⁾.

لذا فإن القضاء الدولي في الوقت الحاضر يشترط شرطين لترتيب المسؤولية الدولية على الدولة ، الشرط الأول هو الإسناد ، إي إمكان نسبة أو إسناد العمل موضوع المسؤولية للدولة ، كالتصرفات أو الامتناع عن التصرفات من قبل أي من هيئات التشريعية أو التنفيذية أو القضائية ، أما الشرط الثاني فهو عدم مشروعية التصرف أي أن تكون الواقعة المنسوبة للدولة غير مشروعة دولياً⁽³⁾.

يكون عمل الدولة غير مشروع عندما يشكل انتهاكاً لالتزامات دولية من جراء مخالفة قاعدة أو أكثر من قواعد القانون الدولي العام⁽⁴⁾ ، مثل انتهاك الإقليم الجوي للدولة .

في الواقع أن الأساس الحقيقي للمسؤولية الدولية هو الإخلال بقاعدة من قواعد القانون الدولي العام⁽⁵⁾ ، من أي عمل يسبب ذلك الإخلال سواء من خطأً أم عمل غير مشروع أم من عمل يعد مشروعاً لكنه يشكل خطراً يضر بالآخرين .

تبقى المسؤولية الناتجة عن الإخلال بالتزام دولي ذات طابع نظري إذا لم يترتب على الفعل غير المشروع دولياً ضرر، كما أن هذا الضرر هو الواقعة ذاتها المنشأة

(1) د. صلاح الدين احمد حمدي ، المسؤولية الدولية ، الطبعة الأولى ، دار الشؤون الثقافية العامة ، بغداد، 2006، ص7.

(2) د. عبد الستار أجميلي ، مصدر سابق، ص18.

(3) د. عصام العطية، مصدر سابق، ص522.

(4) د. عادل احمد الطائي ، القانون الدولي العام ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة ، عمان ، 2009، ص280.

(5) د. عصام العطية ، مصدر سابق ، ص522.

للمسؤولية الدولية على أساس المخاطر، وهكذا يجب أن يسند الفعل غير المشروع إلى احد أشخاص القانون الدولي من اجل أن تنتج المسؤولية الدولية المدنية آثارها⁽¹⁾.

إذ يعد البعض أساس المسؤولية السبب الذي من اجله يضع القانون عبء تعويض الضرر الذي وقع على عاتق شخص معين⁽²⁾.

عليه سينقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع :

نناقش في الفرع الأول المسؤولية عن الخطأ

وفي الفرع الثاني المسؤولية عن العمل غير المشروع

وفي الفرع الثالث المسؤولية عن المخاطر.

الفرع الأول

المسؤولية عن الخطأ

تقوم نظرية الخطأ على أساس أن الدولة لا يمكن أن تعد مسئولة ما لم تخطيء ، ومن ثم لا تقوم المسؤولية الدولية ما لم يصدر من الدولة فعل خاطئ يضر بغيرها من الدول ، وهذا الفعل الخاطئ إما أن يكون متعمداً ، أو غير متعمد⁽³⁾.

لقد نقل الفقيه الهولندي جروتوس (grotus) في نهاية القرن الثامن عشر نظرية الخطأ من القانون الداخلي إلى مجال القانون الدولي ، وأوضح جروتوس بأن الخطأ عمل غير مشروع أو إهمال صادر من الدولة⁽¹⁾.

(1) د. مسعود عبد السلام ، المسؤولية الدولية ، الماهية - الآثار - النظريات ، بحث منشور على شبكة الانترنت على الرابط <http://eipss-eg.org> تاريخ الزيارة 2021/6/25.

(2) د. صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية ، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق- جامعة القاهرة ، 1991، ص87.

(3) د. محسن عبد الحميد أفكيرين ، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي مع إشارة خاصة لتطبيقها في مجال البيئة ، طبعة مصورة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2007، ص16.

لذا فإن نظرية الخطأ كانت الأساس الأول في ترتيب المسؤولية الدولية ، فلقد سلم القضاء الدولي في الكثير من القضايا على عنصر الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية (2).

لقد لاقت هذه النظرية انتقادات شديدة من قبل فقهاء القانون الدولي⁽³⁾؛ منها أنها لا تشترط توافر عنصر الخطأ في حق الدولة حتى تقوم المسؤولية ، بل لا بد من انتهاك القواعد الدولية أو إتيان فعل غير مشروع والذي يعد هو المرتب للمسؤولية الدولية (4)، ومخالفة الالتزامات التي تفرضها قواعد القانون الدولي ، وظهور الكثير من المشاكل التي عجزت عن حلها تلك النظرية (5).

إنه رغم اعتماد الفقه والقضاء الدوليين نظرية الخطأ كأساس لقيام المسؤولية الدولية غير إن هذا الأمر يثير صعوبات كثيرة مردها عدم إمكان نقل نظرية الخطأ في القانون المدني إلى القانون الدولي ؛ لبداهة أن الأفراد العاديين يمكن أن يسألوا عن الخطأ بموجب القانون الداخلي ألا أن تطبيق ذلك على الدولة كشخص معنوي أمر غير ممكن في التعامل الدولي (6).

نرى بناءً على ما تقدم أن هناك صعوبات عديدة تثار في مسألة انتهاك السيادة بواسطة الفعل الخاطيء ، منها :

- (1) رشا عقيل عبد الحسين عبد الحسن ، مصدر سابق ، ص 66.
- (2) لقد تجلّى ذلك في قضيتين متعلقتين بمواطنين أمريكيين يقيما في المكسيك ، الأولى هي قضية يومنس 1880 ، ويستدل منها انه رغم عدم توافر الخطأ من جانب حكومة المكسيك إلا إنها ظلت مسئولة دولياً نظراً لوجود الإهمال المتمثل في عدم ملاحقة ومعاقبة مرتكبي الحادث ، حيث نسب جور تيوس الخطأ في هذه الحالة إلى الدولة ، أما القضية الثانية فهي متعلقة بالمواطن الأمريكي روبرت ويستدل منها تدخل ضمن أعمال الخطأ التي تؤسس عليها مسؤولية الدولة حيث قد أهملت في محاكمته (وذلك بإيداعه السجن لمدة تسعة أشهر بدون محاكمة) ، ينظر في ذلك د. محسن عبد الحميد أفكيرين ، مصدر سابق ، ص 20-21.
- (3) بربز فتاح يونس النقيب ، مصدر سابق ، ص 44-45.
- (4) د. صالح محمد محمود بدر الدين ، المسؤولية الموضوعية في القانون الدولي ، بدون طبعة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2004 ، ص 11 .
- (5) سهى حميد سليم الجمعة ، تلوث بيئة الفضاء الخارجي في القانون الدولي العام ، رسالة ماجستير ، كلية القانون - جامعة الموصل ، 2002 ، ص 153 .
- (6) د. محسن عبد الحميد افكيرين ، مصدر سابق ، ص 21 .

1- إنَّ المسؤولية على أساس الخطأ تقوم على أساس شخصي لا موضوعي ، فيصعب معها تحديد حق الدولة المضرورة بإصلاح الضرر، وكذلك عدم إمكانية تحديد طبيعة الجزاء ضد الدولة المخطئة.

2- إنَّ بساطة نظرية الخطأ لا تتوقف مع ما يحيط بموضوع المسؤولية من صعوبات أخلاقية وفلسفية وتؤدي إلى نتائج غير عادلة ؛ لان الخطأ والإهمال يخضع تحديدهما لاعتبارات شخصية ونفسية لا يمكن أن توجد لدى الدولة كونها شخصاً معنوياً .

3- غموض نظرية الخطأ وصعوبة تطبيقها في المجال الدولي، وخاصة في ما يخص إنتهاك سيادة الدولة إذ إن السيادة أمر إعتباري يخص الدولة ، ولا يمكن تصور وجود فعل خطأ يصدر من إحدى الدول ينتهك سيادة الدولة بدون أن يكون هناك قصد في الاعتداء على الدولة أو إهانة علمها ، فالخطأ خالي من ذلك القصد ، وحتى لو رتب القضاء الدولي على الخطأ مسؤولية دولية فهي بالتأكيد لن تكون مسؤولية مشددة ويكون فيها تعويض الضرر عبارة عن ترضية أو رد الإعتبار كما لو قد دخلت طائرة أجنبية إلى الأجواء الإقليمية عن طريق خطأ فأن من أنسب المواقف التي تتخذها دولة الإقليم في هذه الحالة هو تجاهل الطائرة المعتدية في حال تيقنها من دخول الطائرة نتيجة خطأ ، أما إذا علمت بأن دخولها كان متعمداً فأن أضعف موقف لها هو التجاهل .

الفرع الثاني

المسؤولية عن العمل غير المشروع

على أثر توجيه الانتقادات الشديدة لنظرية الخطأ من قبل فقهاء القانون الدولي وعدم الاعتماد عليها لترتيب المسؤولية الدولية ، ظهر اتجاه آخر في فقه القانون الدولي ينادي بالمسؤولية الدولية على أساس العمل غير المشروع تزعمه الفقيه الايطالي (انزليوتي) الذي يرى إن المسؤولية الدولية للدولة تقوم بمجرد انتهاكها لقاعدة من قواعد القانون الدولي ، أي انه جعل عنصر الخطأ في مسؤولية الدولة يقوم على العنصر المادي فقط وهو السلوك ، دون اشتراط توفر النية (العنصر المعنوي)

الذي لا يمكن تصور وجوده لدى الدولة لتمتعها بالشخصية المعنوية ، ولا يمكن اعتبارها متعمداً في ارتكاب الخطأ من عدمه⁽¹⁾.

ويوسع (انزليوتي) هذه الفكرة بالقول إن العلاقة القانونية التي تنشأ بها الروابط بين الدولة نتيجة الإخلال بالحقوق يوجد فيها نفس الملامح الرئيسية التي تتسم بها الروابط القانونية في قانون الالتزامات ، وتظهر بصورة التصرف غير المشروع الذي يعد انتهاكاً لالتزام دولي ينشئ علاقة قانونية جديدة بين الدولة صاحبة التصرف والدولة التي وقع الإخلال في مواجهتها والذي يلزم الأولى بدفع التعويض ويعطي الحق للدولة الثانية باقتضائه⁽²⁾.

يظهر مما تقدم انه يكفي لإثارة مسؤولية الدولة توفر السلوك المادي (العمل غير المشروع) للدولة الذي يُعد انتهاكاً لقواعد القانون الدولي دون النظر إلى توفر عنصر النية أو تعمد الإضرار بالغير، وكل ما مطلوب فيه هو توفر عنصران ، هما التصرف المنسوب للدول (عمل أو امتناع عن عمل) ، والعنصر الثاني هو أن يقع هذا التصرف مخالفاً لما تقضي به القواعد القانونية الدولية ، مع توافر الرابطة القانونية التي ينشئها الفعل⁽³⁾.

قد وردت حالات عديدة في الفصل الرابع من الباب الأول من المواد المتعلقة بمسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دولياً تبين إن من الممكن إثارة مسؤولية الدولة حتى لو كان الفعل غير المشروع غير مباشر إذا كانت الدولة على علم بالظروف المحيطة بهذا الفعل ، أو فعل الدولة التي تدعي ممارسة الإكراه عليها وثبت عدم وجود الإكراه⁽⁴⁾.

أما عن موقف القضاء الدولي ، فقد بنيت عدة قرارات لمحكمة العدل الدولية على أساس الفعل غير المشروع ، ومنها ما حصل في عام (1949) بخصوص قضية

(1) بريز فتاح يونس النقيب، مصدر سابق، ص46.

(2) د. محسن عبد الحميد افكيرين ، مصدر سابق، ص22.

(3) بريز فتاح يونس النقيب ، المصدر نفسه ، ص47.

(4) جيمس كروفور، المواد المتعلقة بمسؤولية الدولة عن الأفعال غير المشروعة دولياً، بحث منشور على

شبكة الانترنت على الرابط <https://legal.un.org/avl/pdf/ha/rsiwa/rsiwas-a.pdf>

تاريخ الزيارة 2021-6/26.

مضيق كورفو بين بريطانيا وألبانيا ، حيث قررت المحكمة المذكورة بترتيب المسؤولية الدولية على ألبانيا نتيجة الأضرار التي لحقت ببريطانيا بغض النظر عن وقوع الخطأ من جانبها ؛ لان ألبانيا قد أخلت بالتزاماتها الدولية عندما قامت بزرع الألغام في مياهها الإقليمية دون أن تخطر بقية الدول بقيامها بتلك الأعمال ، مما رتب مسؤوليتها على أساس الفعل غير المشروع لتصرفاتها المسببة للأضرار بدولة أخرى⁽¹⁾.

أما عن ترتيب المسؤولية الدولية على الدولة التي تأتي فعل غير مشروع وتنتهك بموجبه الأجواء الإقليمية لدولة ما ، فيمكن أن يكون هذا الفعل غير المشروع هو انتهاك لقاعدة دولية من قواعد القانون الدولي العامة مثل خرق الأجواء الإقليمية من أجل ممارسة عملية خطف الطائرات أو غيرها من الأفعال المحرمة دولياً .

هذا وتعد المسؤولية عن الإخلال بأحكام المعاهدات التي تكون الدولة طرفاً فيها أوضح صور المسؤولية الدولية ، فهي بمثابة المسؤولية العقدية في القانون الدولي ، التي تعد قاعدة أساسية في بناء القانون الدولي ، واتفاقيات الطيران المدني ما هي إلا نوعاً من المعاهدات الدولية التي تلتزم الدول بأحكامها سواء أكانت جماعية أم ثنائية ، أما في ما يخص المسؤولية عن أعمال الحرب الجوية فان الحرب بكل أنواعها أصبحت عملاً غير مشروع بعد أن أكد ذلك ميثاق الأمم المتحدة في المادة (51) أو الفصل السابع من الميثاق في إن استخدام القوة ممنوع على الدول إلا دفاعاً عن النفس إزاء هجوم مسلح ، ولكن ينحصر بحث المسؤولية هنا في أنه إذا كانت هناك قواعد خاصة بالحرب الجوية ولم تراخ تلك القواعد مما يترتب على مخالفتها مسؤولية خاصة في الأحوال التي يكون استخدام القوة فيها مشروعاً⁽²⁾.

أما في ما يخص المسؤولية الدولية عن أعمال التجسس كونه نشاطاً يستهدف الإضرار بالدفاع الوطني لدولة معينة بقصد تحقيق امتياز لمصلحة دولة أخرى ، والحصول على أكبر قدر من المعلومات المسربة حول السياسة والمعلومات العسكرية

(1) حامد سلطان، القانون الدولي العام وقت السلم ، الطبعة السادسة ، دار النهضة العربية، القاهرة، 1976، ص230.

(2) د. السيد عيسى السيد احمد الهاشمي ، مصدر سابق ، ص7 وما بعدها.

فيها⁽¹⁾ ، فان المسؤولية تختلف إذا كان هذا الاستطلاع يتم من الفضاء الجوي لدولة الطائرة أم من الفضاء الجوي فوق أعالي البحار أم من الفضاء الجوي لإقليم الدولة ، ففي الحالتين الأولى والثانية ليس في الأمر إخلال بسيادة الدولة إن كان فيه إضرار بها ، أما في الحالة الثالثة فلا شك في أن الاستطلاع الجوي هنا يتضمن إخلال واضح بسيادة الدولة سواء تم سراً أم جهراً مادام قد حدث من دون علم أو إذن من جانب الدولة صاحبة السيادة ، وهو بهذه الصفة يكون عملاً غير مشروع في القانون الدولي ويرتب مسؤولية دولة الطائرة ، ويعطي الحق لدولة الإقليم في إسقاط الطائرة التي تقوم بذلك العمل.⁽²⁾

نرى بأنه من الأولى أثار مسؤولية الدولة المنتهكة للإقليم الجوي بواسطة التجسس سواء تم هذا الفعل من أجوائها الإقليمية أم من أي أجواء أخرى عند حدوث الضرر الذي يعتبر وجوده مفترض عند حصول العمل غير المشروع مثل التجسس .

هذا نفسه ما قرره اتفاقية (شيكاغو) في نصها " بمنع الطائرات التي يمكن طيرانها بدون طيار أن تطير فوق إقليم دولة متعاقدة من دون طيار إلا بترخيص خاص من تلك الدولة ، وطبقاً لشروط ذلك الترخيص... " ، وكذلك فيما يخص المناطق المحرمة ، والذي يعطي لكل دولة متعاقدة الحق في أن تمنع أو تقيد وبشروط محددة طائرات الدولة المتعاقدة الأخرى من الطيران فوق مناطق معينة من إقليمها لأسباب تتعلق بضرورات حربية أو تتعلق بالأمن العام ، وكذلك ما نصت عليه المادة (30) من الاتفاقية نفسها " بأنه لا يجوز لطائرة تابعة لدولة متعاقدة أن تحمل جهاز إرسال لاسلكي أثناء وجودها في إقليم دولة متعاقدة ، أو فوق ذلك الإقليم إلا إذا كان لديها ترخيص خاص بذلك من السلطات المختصة... " .

أخيراً ما خولته المادة (36) من الاتفاقية للدول المتعاقدة التي " تجيز لكل دولة متعاقدة أن تمنع أو تنظم استعمال الأجهزة الفوتوغرافية في الطائرات فوق إقليمها".⁽³⁾

(1) حوراء فاضل ميذاب الصباحي ، المسؤولية الناشئة عن الاستخدام غير المشروع للأقمار الصناعية ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق- جامعة النهدين ، 2019 ، ص 29.

(2) د. السيد عيسى السيد احمد الهاشمي ، المصدر نفسه ، ص 85.

(3) المواد (8 ، 9 ، 30 ، 36) من اتفاقية شيكاغو عام 1944.

كل هذا يدل على حرص المجتمع الدولي على التأكيد على سيادة الدولة على إقليمها الجوي وإعطائها الحرية الكافية في تقييد دخول ذلك الإقليم إذا كان يصاحب ذلك الدخول خطراً يهدد أمنها.

الفرع الثالث

المسؤولية عن المخاطر

بعد التطور التكنولوجي والعلمي الكبير الذي شهده المجتمع الدولي حاول فقهاء القانون الدولي البحث عن أساس آخر يتم بموجبه تأسيس المسؤولية الدولية يخرج عن مفهوم الخطأ الذي أصبح عسير الإثبات ، ويخرج كذلك عن نظرية الفعل غير المشروع الذي أصبح من الصعب اللجوء إليه لتغطية حالات المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الأنشطة المشروعة (1).

فظهرت نظرية المخاطر سنة 1900 والتي تزعمها الفقيه (فوشيل) ثم تلاه العديد من الفقهاء الآخرين ، ويتلخص مفهوم هذه النظرية في إن أساس المسؤولية هو صدور فعل من دولة يشكل خطر ينتج عنه ضرر لدولة أخرى (2).

فنظرية المخاطر تقوم على فكرة تحمل النتيجة التي تترتب عن النشاط الخطر، وليس على الخطأ ، أو العمل غير المشروع (3) ، ويكون هذا النشاط الخطر هو الواقعة المنشئة للمسؤولية الدولية (4) ، وهذا ما يسمى بالمسؤولية الموضوعية في القانون

(1) د. محسن عبد الحميد افكيرين ، مصدر سابق، ص27.

(2) بريز فتاح يونس النقيب ، مصدر سابق، ص50 .

3- Jenks Wifared. Liability for ultra-hazardous acturties in international law،copywritersbyRCAQI،2004.P.105 .

(4) د. أبو المجد درغام ، الأضرار البيئية في إطار المسؤولية الدولية والإقليمية ، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2018، ص155.

الدولي والذي يعنى أن الدولة تعد مسؤولة عن النتائج الضارة الناجمة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي (1).

قد أكدت العديد من الاتفاقيات الدولية ومنها اتفاقية المسؤولية عن الطائرات الدولية عن الأضرار الناتجة عن المركبات الفضائية أو الطائرات التي أقرتها الهيئة العامة للأمم المتحدة في 29 تشرين الثاني 1971 بعنوان المسؤولية المطلقة في المادة الثانية منها " على أنه الدول التي تطلق مركبات الفضاء تكون مسؤولة مسؤولية مطلقة ، ودفع تعويض عن الأضرار التي تحدثها مركباتها الفضائية على سطح الأرض أو الطائرات أثناء الطيران"، وبهذا أصبحت نظرية المخاطر إحدى الأسس التي تترتب عليها المسؤولية الدولية في المجتمع الدولي (2).

يمكن أن تكون هناك تطبيقات عديدة لأساس هذه المسؤولية في المجال الجوي للدولة كما أشار إليها في ذيل المادة الثانية السالفة الذكر " الطائرات أثناء الطيران" أي الإقرار بوجود العديد من المخاطر التي من الممكن أن تحدثها الطائرات أثناء طيرانها ، وكذلك فإن الصواريخ العابرة للقارات عبر الأجواء الإقليمية للدولة لا تخلو من الخطر المصاحب لها ، أو مرور بعض المركبات الهوائية بإقليم الدولة الجوي قبل وصولها إلى الفضاء الخارجي ، فجميع ما ذكر يمكن إن يشكل انتهاكاً لسيادة الدولة وقيام المسؤولية الدولية على أساس الخطر ، بالإضافة إلى ما قد يفرزه التطور التكنولوجي مستقبلاً من آلات طائرة أو غيرها - مما يخرق الإقليم الجوي - لا يمكن تحديد خطرها بدقة في الوقت الحاضر .

لذا فإنّ المسؤولية الدولية قد تثار عن انتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي على أساس الخطأ لكنه عادةً ما يكون بسيطاً ولا يعد انتهاكاً للسيادة إلا إذا كان خطأً جسيماً ولكنه لا يخلو من كونه مخالفة لنظام دولة الإقليم ، أو تقوم على أساس العمل غير المشروع الذي تأتية الدولة المعتدية والذي عادةً ما يتسم بصفة التعمد ويكون أكثر ضرر ، أو يكون على أساس المخاطر (المسؤولية الموضوعية) ، والذي نجد بأن المسؤولية على أساسه تعد التكيف الأصح والأرجح في تحديد طبيعة انتهاك سيادة

(1) عدنان داود عبد حبيب ، مسؤولية الدولة عن انتهاك الحصانة السيادية، أطروحة دكتوراه، كلية القانون- جامعة بابل ، 2020، ص245-246.

(2) بريز فتاح يونس النقيب ، مصدر سابق، ص52.

الدولة على إقليمها الجوي وذلك لعدة أسباب منها خطورة المجال الجوي والخروقات التي تحدث فيه كالقرصنة والإرهاب الجوي ، وخرق قواعد المرور البريء وما ينتج عنها من أضرار لا يمكن تلافيها بأي نوع من وسائل التسوية الدولية سواء القضائية أم السلمية منها .

المبحث الثاني

طرق تسوية المنازعات والآثار المترتبة عن انتهاك السيادة

قد يؤدي دخول الإقليم الجوي بصورة غير مشروعة لدولة إلى توتر العلاقات بين الدول خاصة إذا تبين للدولة صاحبة الإقليم إن دخول أجوائها كان بقصد انتهاك سيادتها وان ذلك الانتهاك ارتكب عمداً من قبل الدولة المعتدية ، مما يستتبع قيام حالة من التعارض بين مصلحة دولة الإقليم في الحفاظ على أمنها وسيادتها وبين الغايات والمصالح التي دفعت تلك الدولة إلى انتهاك السيادة ودخول الإقليم الجوي والذي يؤدي أحياناً إلى قيام نزاع بين تلك الدولتين ، وهذا النزاع أو الاختلاف قد يسوى أو يحل بالطرق السلمية التي عرفها القانون الدولي في تسوية المنازعات أو قد تترتب المسؤولية الدولية على الدولة التي أتت أفعالاً غير مشروعة يعد ارتكابها انتهاك لسيادة الدولة ومن ثم على الدولة المعتدية تبعه ذلك الانتهاك وإصلاح الضرر الذي تسببت في إحداثه ، واتخاذ الخطوات اللازمة لمنع تكرار هذا الانتهاك فضلاً عن إلزامها بالتعويض العيني أو المالي .

عليه سينقسم هذا المبحث إلى مطلبين:

نتناول في المطلب الأول طرق تسوية المنازعات الناشئة عن انتهاك السيادة

وفي المطلب الثاني الآثار المترتبة عن انتهاك السيادة.

المطلب الأول

طرق تسوية المنازعات الناشئة عن انتهاك السيادة

قبل التطرق لموضوع تسوية المنازعات لا بد لنا من معرفة مفهوم المنازعات الدولية ؛ إذ ينبغي أن يفهم النزاع بمفهومه الواسع ، أي انه بمجرد أن يوجد تعارض في الواقع والمصالح ، فالنزاع ينشأ بين تلك الدولتين ، حيث أعطت محكمة العدل الدولية في قضية مافروماتيس 1924 تعريفاً للمنازعات الدولية على النحو الآتي : " عدم الاتفاق على مسألة قانونية أو حادث معين ، أو بسبب تعارض في وجهات نظرها القانونية أو مصالحها " (1).

يرى البعض إنّ الهدف من النزاع هو تحييد أو تصفية أو إيذاء الخصوم ، وأنه يقوم أحياناً حول خلاف قانوني أو سياسي أو اقتصادي أو غيره ، ويرتبط بالمصالح المادية او المعنوية للمجالات المدنية أو العسكرية أو غيرها من المجالات الأخرى (2)

يشترط في النزاع الدولي ، أن يكون النزاع كقاعدة عامة بين شخصين قانونيين دوليين ، وان تكون هناك ادعاءات سياسية أو قانونية متناقضة بين الأشخاص القانونية(3).

يمكن تقسيم وتصنيف المنازعات الدولية على أساس طبيعتها بناءً على ما اقره الفقه والتعامل الدولي إلى منازعات قانونية ومنازعات سياسية ، حيث تخضع الأولى للقضاء كالتحكيم أو المحاكم الدولية ، فيما تكون المنازعات ذات الطابع السياسي غير خاضعة للقضاء (4).

(1) د. حسين بن عطية الزهراني ، القانون الدولي تسوية المنازعات الدولية ، دراسة قانونية تحليلية للحدود السعودية في ضوء قواعد وأحكام القانون الدولي العام والقانون الدولي للبحار والمواثيق والأعراف الدولية ، ، الطبعة الأولى ، الجزء الأول ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الرياض، 2012، ص221.

(2) د. مريد يوسف الكلاب، المنازعات الدولية والطرق الودية والغير ودية لحلها ، الطبعة الأولى ، المركز القومي للإصدارات القانونية ، القاهرة ، 2018 ، ص16-17.

(3) د. سرحال احمد ، قانون العلاقات الدولية ، الطبعة الأولى ، بيروت ، 1990 ، ص 384 .

لذا فإنّ المنازعات السياسية والقانونية تتطلب حلاً مختلفاً طبقاً لطبيعة كل منها ، فيكون حل المنازعات السياسية بالطرق الدبلوماسية حيث يراعى فيها التوفيق بين المصالح المتضاربة ، فيما تسوى المنازعات القانونية بطريقة التحكيم أو القضاء .

عليه سينقسم هذا المطلب إلى فرعين :

نتناول في الفرع الأول ، حل المنازعات بالطرق الدبلوماسية و السياسية

ونتناول في الفرع الثاني حل المنازعات بالطرق القضائية .

الفرع الأول

الطرق الدبلوماسية والسياسية

لقد وضعت المنظمة الدولية للطيران المدني نظاماً قانونية يتوجب على الدول الرجوع إليها في حل المنازعات الدولية المتعلقة بالملاحة الجوية قبل اللجوء إلى فض تلك المنازعات بالطرق السلمية والتي تتطلب أمداً طويلاً وتفقر في غالبيتها إلى الحلول الملزمة ، حيث تحرص المنظمة إلى حسن تطبيق قواعد الاتفاقية المتوصل إليها ، وتحرص على التنسيق الدولي لاسيما في مجال توحيد القواعد والمعايير التقنية المتطورة وتفسير أو تطبيق نصوص الاتفاقية داخل أطر مؤسساتية مختصة تؤدي إلى حل تلك المنازعات في حال حدوثها⁽¹⁾.

فيصبح لزاماً على الدول المتنازعة بعد أن لا تجد حلاً من قبل منظمة الطيران المدني أن تلجأ إلى الطرق الدبلوماسية أو السياسية أو القضائية لإيجاد حل لتلك المنازعات.

(1) د جمال عبد الناصر مانع ، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ،

أولاً - الطرق الدبلوماسية /

أنّ التفاوض أو التوسط أو التوفيق أو المساعي الحميدة والتحقيق تعد جميعها طرق حلول ودية تتم بواسطة جهات حيادية ونزيهة تهدف إلى الوصول إلى حل نهائي يرضي جميع الأطراف ويؤمن مصالحهم ويوطد علاقاتهم بصورة ايجابية ونافعة⁽¹⁾.

قد يفسر وضع المفاوضات على رأس قائمة وسائل التسوية السلمية للمنازعات بكون الممارسة الدولية تؤكد ندرة الحالات التي يلجأ فيها إلى محكمة العدل الدولية قبل حدوث نوع من المفاوضات الدبلوماسية⁽²⁾.

فالمفاوضات هي تبادل الرأي بين دولتين متنازعتين بقصد الوصول إلى تسوية للنزاع القائم بينهما⁽³⁾ ، وتقريب وجهات النظر، وعادة ما يقوم بها وزير الخارجية أو المبعوثون الدبلوماسيون ، وقد تكون المفاوضات سرية أو قد تكون علنية⁽⁴⁾.

أما المساعي الحميدة والوساطة فهي طرق ذات أصول عرفية قبل أن تقننها معاهدات لاهاي 1899 و 1907 قبل أن ينص عليها ميثاق الأمم المتحدة ، والتي تعني أن يتدخل طرف ثالث يجد انه من المفيد أن يقدم مسعاها من اجل وقف النزاع بين الدول ، عندما تكون العلاقات بين الدول مقطوعة أو غير موجودة ، أو أن تطلب دولة من أطراف النزاع ذلك التدخل أو الوساطة لحل النزاع الناشئ⁽⁵⁾.

أما التحقيق فهو يقوم عن طريق تعيين لجنة تحقيق بموجب اتفاقية مهمتها تقصي حقائق الأمور، فيما يقوم التوفيق على تقريب وجهات النظر عن طريق دراسة الوقائع واقتراح الحل المناسب⁽⁶⁾.

(1) أنعام محمد رضا عبد العزيز، التسوية الودية لمنازعات النقل الجوي، دراسة قانونية مقارنة، رسالة ماجستير، كلية الحقوق- جامعة النهدين، 2020، ص71.

(2) صوفيا بيزات، الآليات الدولية لتسوية المنازعات الدولية المتعلقة بالبيئة (المجالات البحرية الأنهار والبحيرات الدولية والمجالات الجوية) الطبعة الأولى ، مكتبة الوفاء القانونية ، الإسكندرية ، 2017، ص214.

(3) د. علي صادق أبو هيف ، مصدر سابق ، ص730.

(4) د. عبد السلام منصور الشيوى ، القانون الدولي العام ، بلا مكان طبع ، 2010، ص170.

(5) د. علي زراقت ، الوسيط في القانون الدولي العام ، الطبعة الأولى ، المؤسسة الجامعة ، بيروت ، 2011 ، ص486.

(6) د. عبد السلام منصور الشيوى ، مصدر سابق ، ص171.

ثانياً - الطرق السياسية /

تتمتع أغلب المنظمات الدولية العالمية والإقليمية بسلطات خاصة فيما يتعلق بتسوية المنازعات الدولية بما في ذلك الوكالات المتخصصة للأمم المتحدة ، فقد جعل ميثاق الأمم المتحدة من بين الأهداف الأساسية لمنظمة الأمم المتحدة تسوية المنازعات الدولية التي تظل بالسلم بالوسائل السلمية وفقاً لمبادئ العدل والقانون الدولي⁽¹⁾.

حيث يتم اللجوء إلى المنظمات الدولية بعرض النزاع عليها والتي تتخذ توصية أو قراراً ملزماً بالتسوية المناسبة ومنها تسوية المنازعات عن طريق عصبة الأمم ، فقد خُيرت الدول الأعضاء بعرض النزاع على التحكيم أو التسوية القضائية أو مجلس العصبة لأجراء التحقيق وتقديم التوصية إذا لم تفلح الوسائل الدبلوماسية⁽²⁾.

قد يكون حل النزاع عن طريق عرضه على الجمعية العامة للأمم المتحدة ، حيث أقر ميثاق الأمم المتحدة للجمعية العامة للهيئة الدولية الحق في مناقشة أية مسألة تكون لها صلة بحفظ السلم والأمن الدولي ، يرفعها إليها عضو من أعضاء الأمم المتحدة أو مجلس الأمن أو دولة ليست من أعضائها ، كما أقر لها أن توصي باتخاذ التدابير لتسوية أي موقف ، تسوية سلمية ، متى رأت أن هذا الموقف يعكس صفو العلاقات الودية بين الدول⁽³⁾.

قد تسوى المنازعات الدولية عن طريق المنظمات الإقليمية ، فقد قررت المادة (33) من ميثاق الأمم المتحدة باللجوء إلى الوكالات والتنظيمات الإقليمية أو غيرها من الوسائل السلمية التي يقع عليها اختيارها بعد استنفاد الطرق الدبلوماسية الأخرى ، كما أكد الميثاق على وجوب اللجوء إلى تلك التنظيمات الإقليمية قبل عرض أي نزاع نهائياً على مجلس الأمن⁽⁴⁾.

لذا فإنّ الأساس التي تقوم عليه الإجراءات الدبلوماسية هو الأعراف التي كانت سائدة آنذاك التي تتكون من إجراءات بسيطة تنسم بسلميتها ، حيث يقوم بها أشخاص

(1) د. مريد يوسف الكلاب ، مصدر سابق ، ص 83.

(2) د. عبد السلام منصور الشيوى ، المصدر نفسه ، ص 171.

(3) د. علي صادق أبو هيف ، مصدر سابق ، ص 733-734.

(4) د. عصام العطية، مصدر سابق، ص 597.

حريصون على سلمية العلاقات بين الدول ، وكذلك فإنّ المنازعات التي تحصل بسبب الخروقات أو الانتهاكات التي تحدث في الإقليم الجوي لا تخرج عن حلها بتلك الطرق ، بالإضافة إلى ما قد وضعت منظمة الطيران المدني وكما مر بنا من طرق لحل النزاعات الدولية في مجال الملاحة الجوية أوجبت على الأعضاء الرجوع إليها في فض منازعاتها قبل اللجوء إلى أي طرق دبلوماسية أخرى ، فلقد بينت اتفاقية شيكاغو كيفية فض الخلاف بين الدول المتعاقدة الذي يثور حول تفسير أو تطبيق هذا الاتفاقية أو ملحقاتها عن طريق المفاوضات أو المجلس ، ومع عدم الإخلال بأحكام المادة الخامسة والثمانين يجوز لكل دولة أن تستأنف قرار المجلس لدى محكمة تحكيم أو أمام محكمة العدل الدولية⁽¹⁾.

الفرع الثاني

الطرق القضائية

إن الطرق القضائية لحل الخلافات هي كالإجراءات الدبلوماسية مبنية على إرادة الدول وحدها أي إن شخص القانون الدولي العام لا يمكن أن يخضع لمقاضاة طرف ثالث ما لم يوافق على ذلك بصراحة ، إلا إن الاختلاف يكون فقط من حيث قوة إلزام تلك الوسائل وخاصة عندما تلتزم الأطراف المتنازعة بتطبيق القرار الصادر من الجهة القضائية ابتداءً.

تشمل طرق التسوية القضائية للمنازعات الدولية عرض النزاع على التحكيم وعرضه على القضاء الدولي .

أولاً - التحكيم /

التحكيم هو النظر في نزاع بمعرفة شخص أو هيئة يلجأ إليها المتنازعون مع التزامهم بتنفيذ القرار الذي يصدر بشأن النزاع ، وبهذا الالتزام يختلف التحكيم عن غيره من الوساطة والتحقيق ، فسلطة الوسيط أو لجنة التحقيق تقف عند حد العرض

(1) المادة (84) من اتفاقية شيكاغو عام 1944.

أو الاقتراح ، بينما سلطة الحكم كسلطة القاضي وقراره بمثابة حكم قضائي له صفة الإلزام⁽¹⁾.

إن الغرض من التحكيم كما بينتها المادة (37) من اتفاقية (لاهاي) لعام 1907 هي تسوية المنازعات بين الدول على أساس قائم على احترام القانون الدولي والذي يستتبع أزاماً بالرضوخ بحسن نية للقرار الصادر من القضاء من القضاة المختارين لمهمة التحكيم⁽²⁾.

إنّ التحكيم أما أن يكون بشكل لاحق للنزاع ، أو قد يكون بشكل مسبق ، عندما يكون النزاع محض افتراضي ، يسمح بانطلاق إجراءات التحكيم بشكل آلي لدى حصول أي نزاع⁽³⁾.

إنّ من أهم خصائص التحكيم هو سرعة الفصل في النزاع وقابليته للتنفيذ ، فضلاً عن الحفاظ على سرية التحكيم مع استقرار العلاقة الودية بين الأطراف رغم نشوب النزاع ؛ لأنه يسمح بالاتفاق على أن يعفى المحكم من التطبيق الصارم للقانون وان يكون الحل بمقتضى الأنصاف⁽⁴⁾.

قد أعطت المنظمة الدولية للطيران المدني للمجلس (الجهاز التنفيذي في المنظمة) الولاية القضائية الاختيارية على كل المنازعات الدولية التي تدخل في اهتمامات المنظمة ، مما مكن المجلس من التصدي لكافة المنازعات الدولية التي تثار بين الدول الأعضاء في المنظمة بشأن تفسير أو تطبيق اتفاقية شيكاغو 1944 أو بروتوكولاتها المعدلة ، مع ملاحظة أن المجلس لا يتمتع بتلك الولاية القضائية الجبرية إلا بعد موافقة أطراف النزاع من الاحتكام لدية ، مع الإشارة إلى أن أعطاء هذه الميزة للمجلس لا يعني حرمان الدول الأطراف في اتفاقية شيكاغو من عرض النزاع ابتداءً على هيئة التحكيم لتسوية نزاع يتعلق بالملاحة الجوية⁽⁵⁾.

(1) د. علي صادق أبو هيف ، مصدر سابق ، ص742.

(2) د. عصام العطية ، مصدر سابق ، ص601.

(3) د. علي زراقت ، مصدر سابق ، ص495.

(4) د. ناجي عيد الخالق سابق، قواعد وإجراءات التحكيم (نماذج تطبيقية) ، الطبعة الأولى ، منشورات زين الحقوقية ، بيروت ، 2018، ص 34-35.

(5) د. جمال عبد الناصر مانع ، مصدر سابق ، ص800-801.

قد بينت اتفاقية (شيكاغو) إجراءات التحكيم حيث نصت على " إذا كانت إحدى الدول الأطراف في نزاع رفع عنه استئناف لم تقبل نظام محكمة العدل الدولية الدائمة ، ولم تتفق الدول الأطراف في النزاع على اختيار محكمة تحكيم ، فتختار كل دولة طرف في النزاع محكماً ويختار هؤلاء المحكمون رئيساً لهم ، فإذا لم تعين إحدى الدول محكماً في مدى الثلاثة أشهر التالية للاستئناف فيعيّن رئيس المجلس باسم الدولة ذلك الحكم عن طريق اختياره من قائمة الأشخاص ذو الكفاية التامة التي تكون مُعدّه مقدماً بواسطة المجلس...." (1) ، فنرى بأن تلك المادة قد بينت بشكل وافي إجراءات التحكيم .

عليه فإنّ التحكيم مؤسسة قضائية خاصة يوجد لها الخصوم باختيارهم لحسم نزاع قائم فيما بينهم ، وبذلك يعد التحكيم نظام خاص استثنائي للتقاضي حيث يتخذ طابعاً مختلفاً فلا يعد اتفاقاً محضاً ولا قضاءً محضاً فأوله اتفاق واطسطة إجراء وآخره حكم كحكم القضاء (2) .

سواء اعتبرنا التحكيم قضاءً خاصاً أم نظاماً استثنائياً للتقاضي ، فإنه يبقى من أكثر الوسائل قرباً من القضاء الرسمي لحل المنازعات ضمن الأصول التي كفلها القانون والاتفاقيات الدولية .

ثانياً - محكمة العدل الدولية /

لقد بينا فيما سبق الاختصاص القضائي الوطني بالنسبة إلى الطائرات المخالفة ، حيث خضوع الطائرات الخاصة لقضاء الدولة الإقليمية ، بخلاف الطائرات الحربية أو الطائرات العامة التي تتمتع بحصانة قضائية تمنع ممارسة دولة الإقليم أي اختصاصات عليها ، وإنما تقع المسؤولية على الدولة التي تحمل الطائرات جنسيتها.

سوف نبين هنا مدى خضوع تلك الطائرات المخالفة أو المنتهكة للإقليم الجوي للقضاء الدولي أو محكمة العدل الدولية.

لقد أنشئت هذه المحكمة عام 1945 لتحل محل محكمة العدل الدولية الدائمة التي كانت قائمة ضمن نطاق عصبة الأمم ، وقد أشار إليها ميثاق الأمم المتحدة في الفقرة الأولى من المادة

(1) المادة (85) من اتفاقية شيكاغو عام 1944.

(2) د. ناجي عبد الخالق سابق ، مصدر سابق ، ص21.

السابعة كونها احد الأجهزة الأساسية للمنظمة ، ثم خصص لها الفصل الرابع عشر منه ، وتنص المادة الثانية والتسعون من الميثاق (المادة الأولى من مواد الفصل الرابع عشر) على أن محكمة العدل الدولية هي الأداة القضائية الرئيسة للأمم المتحدة.(1)

إن إنشاء محكمة العدل الدولية لا يمس وجود محكمة التحكيم الدائمة ، كما لا يحول دون الاحتكام لهيئات تحكيم خاصة ، وان وظيفة محكمة العدل الدولية الرئيسة هي الفصل في المنازعات الدولية ذات الصبغة القانونية(2).

وإن من أهم اختصاصات تلك المحكمة هي الوظيفة القضائية حيث يوجد نوعان من الاختصاص أو التقاضي لدى المحكمة ولكنهما يتوقفان حصرياً على الإرادة الصريحة للدول في طلبهم لانعقاد المحكمة بشكل اختياري أو بشكل إلزامي ، ففي إطار التقاضي الاختياري تنعقد المحكمة بشكل عام عن طريق تسوية بموافقة الأطراف وبمجرد حصول التسوية والتوافق حول موضوع النزاع والمسائل التي سوف تطرح على القضاة تنعقد المحكمة كونها مؤسسة قضائية موجودة فعلاً ، أما فيما يخص التقاضي الإلزامي أو الجبري وبكونه لا يشكل قاعدة بل استثناء فإنه لا يمكن أن ينتج إلا عن التزام مسبق من قبل الدول ، ويكون أما نتيجة اتفاقات اسنادية للصلاحيات أو إقرار الدول للمحكمة بولايتها الجبرية في نظر جميع المنازعات القانونية التي تقوم بينها وبين دولة تقبل الالتزام نفسه (3).

كما هو معلوم فإن ولاية محكمة العدل الدولية في الأصل هي ولاية اختيارية ، وهي بذلك تختلف عن ولاية القضاء الداخلي ، أي أنها تشترط رضا جميع الأطراف المتنازعة بعرض النزاع عليها للنظر والفصل فيه ، ومن الممكن أن يكون التراضي ضمناً ولا يشترط أن يكون صريحاً أو مكتوباً ، وتحل الدول منازعاتها القانونية في نظام المحكمة بأسلوب الاتفاقات الخاصة أو أسلوب التعهد المسبق أو أسلوب البند الاختياري حيث تتعهد الدول بتنفيذ الأحكام الصادرة من المحكمة بحسن نية ، علماً إن الحكم الذي تصدره المحكمة يكون ملزماً لأطراف النزاع فقط(4).

(1) د. عصام العطية ، مصدر سابق ، ص611.

(2) د. علي صادق أبو هيف ، مصدر سابق، ص758.

(3) د. علي زراقت ، مصدر سابق ، ص503-504.

(4) د. مرید يوسف الكلاب ، مصدر سابق، ص113-114.

هذا نفسه ما ذهب إليه المادة (86) من اتفاقية شيكاغو " ... وتكون أحكام محكمة العدل الدولية الدائمة ومحكمة التحكيم النهائية ملزمة للأطراف " .

أما المادة (87) من الاتفاقية فقد أشارت إلى الجزاء الذي يترتب على عدم تنفيذ الدولة لأحكام محكمة العدل الدولية ومحكمة التحكيم ، حيث أوجبت على الدول تقديم تعهد بعدم ترخيصها للطيران فوق إقليمها لأية مؤسسة جوية تابعة لدولة متعاقدة لا تنفذ تلك الأحكام .

كما وحرمت المادة (88) من الاتفاقية الدولة التي لا تنفذ الأحكام من حق التصويت في الجمعية وفي مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني⁽¹⁾ .

يستدل من ذلك أن منظمة الطيران المدني الدولية قد اعتمدت على أحكام محكمة العدل الدولية الدائمة ومحكمة التحكيم في تسوية نزاعاتها التي تتطلب عرضها على تلك المحكمتين .

(1) المواد (86 ، 87 ، 88) من اتفاقية شيكاغو عام 1944.

المطلب الثاني

أثر المسؤولية الدولية عن انتهاك السيادة

يترتب على إثبات المسؤولية عن انتهاك السيادة أضرار الدول التي أتت الفعل غير المشروع إصلاح الضرر الذي تسبب في إحداثه ، واتخاذها ما يلزم لمنع تكرار أي انتهاك لالتزاماتها الدولية وإقرارها بعدم مشروعية الفعل الذي قامت به فضلاً عن التعويض المالي عن الضرر الذي لحق بالدولة نتيجة فعل الانتهاك .

عليه سينقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع :

نتناول في الفرع الأول منه الترضية

ونتناول في الفرع الثاني التعويض العيني

وسيكون الفرع الثالث مخصص للتعويض المالي أو النقدي .

الفرع الأول

الترضية

إن الأضرار المعنوية ، أي الأضرار التي ليس لها أي صفة مادية مثل خرق الأجواء من دون إذن أو انتهاك حرمة الدولة في مختلف الأشكال ، تكون فيها الترضية هي الإجراء المناسب لتلك الخروقات أو الأضرار، ويمكن أن تتخذ الترضية شكل الاعتذار المقدم من قبل الدولة التي قامت بخرق القانون الدولي العام في تعاملها مع الدولة الضحية ، أو دفع قيمة نقدية تساوي (الضرر المعنوي) الذي حصل (1) ، أو إبداء الأسف أو تحية للعلم في حالة الأهانة ، أو فصل الموظف المسئول أو إحالته إلى المحكمة ، أي عدم إقرار التصرفات الصادرة عن سلطاتها أو موظفيها ، فتكون

(1) د. على زراقت ، مصدر سابق ، ص477.

حينئذ الترضية هي التعويض المناسب عندما لا يترتب على العمل المسبب للمسؤولية الدولية أي ضرر مادي (1).

من أمثلة الترضية التي حدثت عن انتهاك السيادة الجوية هو ما قامت به القوات الجوية العراقية من قصفها لبعض القرى الإيرانية المتاخمة للحدود العراقية (عن طريق الخطأ) بتاريخ 5 حزيران 1979، والذي تسبب بموت أشخاص عديدة ودمار منشآت كثيرة ، حيث احتجت حكومة إيران بشدة لدى حكومة بغداد التي قدمت بعد أيام معدودة اعتذارها للحكومة الإيرانية ، كذلك استعدها لدفع التعويضات المناسبة للضحايا والخسائر المادية التي سببتها(2).

فضلاً عن أن مشروع مواد المسؤولية الدولية المعدة من قبل لجنة القانون الدولي التابعة للجمعية العامة لعام 2001، قد أشار إلى هذا النوع من إصلاح الضرر؛ حيث بينت أهمية الترضية كطريق من طرق التعويض جراء العمل المسبب ضرراً للدولة في المجتمع الدولي حيث نصت المادة (37) منه " على الدولة المسؤولية عن فعل غير مشروع دولياً الالتزام بتقديم ترضية عن الخسائر التي تترتب عن هذا الفعل ، إذا كان يتعذر إصلاح هذه الخسائر عن طريق الرد أو التعويض ، على أن الترضية :

1- قد تتخذ شكل إقرار بالخرق أو تعبير عن الأسف أو اعتذار رسمي ، أو أي شكل آخر مناسب.

2- ينبغي ألا تكون الترضية غير متناسبة مع الخسارة ، ولا يجوز أن تتخذ شكلاً مذللاً للدولة المسؤولة " (3).

لكن قد يحدث أن ترفض الدولة المتضررة الترضية ، مثلما رفضت الولايات المتحدة الأمريكية التعازي التي قدمها العراق عند إصابة سفينة أمريكية بصاروخ عراقي أدى إلى وفاة البحارة فيها وتوصل الطرفان إلى اتفاق دفع تعويض بقدر

(1) د. عصام العطية ، مصدر سابق ، ص548.

(2) د. علي زراقت ، المصدر نفسه ، الهامش ، ص477-478.

(3) المادة (37) من مشروع اتفاقية المسؤولية الدولية عن الأفعال غير المشروعة دولياً الصادرة عن لجنة القانون الدولي العام التابع للجمعية العامة للأمم المتحدة ، في دورتها (53) ، عام 2001 ، ص138، الوثيقة A/CN.4/SER.A/2001/ADD.1(part2).

(2703) ملايين دولار، حيث نشرت صحيفة نيويورك تايمز هذه التفاصيل في عام 1989.

إذن فالترضية يحددها نوع الضرر ، وكما أكد عليها نص مشروع المسؤولية الدولية " يحق للدولة المتضررة أن تحصل من الدولة التي أتت عملاً غير مشروع دولياً ترضية عن الضرر لاسيما الأدبي الناجم عن ذلك العمل إذا كان ذلك ضرورياً لتوفير الجبر الكامل وبقدر هذه الضرورة "(1).

الفرع الثاني

التعويض العيني

التعويض العيني هو إعادة الأمور إلى ما قبل الفعل الذي احدث الضرر، وهو كما بينه الأستاذ (Vischer) بأنه " جبر مباشر يحدث عندما تقبل الدولة المسئولة إعادة إقرار وضع الأشياء التي كانت موجودة قبل الانتهاك بحالتها الأولى" ، في حين ذهب الفقيه (Arechega) ، إلى أن المقصود من التعويض العيني هو ما يرمي إلى إعادة الحالة التي كانت ستوجد في حالة عدم حدوث العمل غير المشروع(2).

إن إعادة الأوضاع إلى ما كانت عليه قبل وقوع الفعل غير المشروع تكون ، أما بوسائل مادية (كالإفراج عن أشخاص تم القبض عليهم بطريقة غير مشروعة) (3) ، أو قد تكون بطرق قانونية ، مثل إلغاء القرارات الإدارية والأحكام القضائية الصادرة من الدولة التي تشكل مخالفة لأحكام القانون الدولي ، وكذلك إلغاء أي نص قانوني في اتفاقية يتعارض مع أي معاهدة دولية أبرمتها الدولة كما أشارت إلى ذلك المادة (35) من مواد لجنة القانون الدولي بشأن المسؤولية التي تقع على الدول لعام 2001، اي انه " على الدولة المسئولة عن فعل غير مشروع دولياً التزام بالرد ، أي إعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل ارتكاب الفعل غير المشروع دولياً، بشرط أن يكون هذا الرد،

(1) دلباك طاهر درويش، مصدر سابق، ص60.

(2) بريز فتاح يونس النقيب ، مصدر سابق، ص103- 104.

(3) د. عبد الستار أجميلي ، مصدر سابق ، ص33.

وبقدر ما يكون: أ- غير مستحيل مادياً ب- غير مستتبع لعبء لا يتناسب إطلاقاً مع المنفعة المتأتية من الرد بدلاً من التعويض " (1).

لذا فإنّ فالتعويض العيني يترتب على الدولة المسئولة عن إحداث الضرر وعن انتهاكها لقواعد القانون الدولي محو آثار هذا الفعل غير المشروع ، مما يعني عدم مشروعية التصرف الصادر منها وقيامها بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الفعل ، وهذا ما تم التأكيد عليه في أحكام محكمة العدل الدولية في سنة 1928 في قضية " مصنع شورزو " التي أثيرَ بسببها الخلاف بين ألمانيا وبولندا، حيث أكد فيه على " إن إصلاح الضرر يجب أن يؤدي وبقدر المستطاع إلى إزالة جميع النتائج المترتبة على العمل غير المشروع وإعادة الوضع إلى ما كان من المرجح أن يكون عليه لو إن ذلك العمل لم يتم ارتكابه" (2).

مثال ذلك كأن تقوم دولة ما بحجز طائرة ، فإنّ إزالة الضرر وإعادة الحال إلى ما كان عليه تكون عن طريق إطلاق تلك الطائرة (3).

(1) عدنان داود عبد حبيب ، مصدر سابق ، ص 252-253.

(2) بريز فتاح يونس النقيب ، المصدر نفسه ، ص 104-108.

(3) د. علي زراقط ، مصدر سابق، ص 476.

الفرع الثالث

التعويض المالي (النقدي)

تسأل الدولة عن كل إخلال يقع منها بما تبرمه مع الدول الأخرى من معاهدات أو مواثيق دولية ، وتلتزم بتعويض الضرر المترتب على هذا الإخلال ولو لم ينص على ذلك في المعاهدة أو الميثاق الذي حصل الإخلال به (1).

التعويض المقصود هنا هو التعويض المالي والذي يعني قيام الدولة المسؤولة بدفع مبلغ من المال إلى الدولة المتضررة لجبر ما أصابها من ضرر، ويعد هذا التعويض من أكثر أشكال إصلاح الضرر شيوعاً في دعاوى المسؤولية الدولية ، ولاسيما إذا لم يصلح الرد العيني الضرر بشكل تام وبالقدر اللازم لتمام الإصلاح ، فالرد العيني قد يكون متعذراً فيتم استبعاده جزئياً أو كلياً فعندئذ يجب اللجوء إلى التعويض المالي لتغطية أية خسائر أو أضرار ظلت دون تغطية بالرد العيني (2).

يكون دفع مبلغ من المال الشكل الشائع للتعويض ، وكما جاء في قرار محكمة التحكيم الدائمة في 11/ تشرين الثاني / 1912 من انه " ليس بين مختلف مسؤوليات الدول فروق أساسية ، ويمكن تسويتها جميعاً بدفع مبلغ من المال" ، ويتم تحديد مبلغ التعويض بالاتفاق بين أطراف النزاع أو عن طريق التحكيم أو القضاء ، وفي الغالب يتم الاتفاق عليه عبر مفاوضات تتم بين الأطراف المتنازعة يعقبها اتفاقاً على مقدار التعويض (3).

التعويض النقدي بوصفه بديلاً عن التعويض العيني أو مكماً له يجب أن يشمل جميع الأضرار، سواء اكانت مادية أي القابلة للتقييم اقتصادياً كالإصابات أو الوفيات ، أم الخسارة أم إتلاف الممتلكات أم التي تكون بشكل معنوي وقابلة للتقييم مالياً ، مثل ما ينال الدولة من المساس بسمعتها أو شرفها أو كرامة أو هوية الشخص الدولي ، في ما يكون الغرض من التعويض كقاعدة عامة هو إزالة كافة الآثار المترتبة على الفعل

(1) د. علي صادق أبو هيف ، مصدر سابق ، ص252.

(2) د. مسعود عبد السلام ، المسؤولية الدولية ، الماهية - الآثار - النظريات ، بحث منشور على شبكة الانترنت على الرابط <http://eipss-eg.org> ، 2021 ، تاريخ الزيارة 2-7-2012.

(3) د. عصام العطية ، مصدر سابق ، ص549.

الضار بما فيها ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب ، أي أن التعويض المالي يجب أن يكون كاملاً ، بمعنى أن المبلغ الذي تدفعه الدولة المسؤولية يجب أن يكون مساوياً في القيمة للإعادة العينية⁽¹⁾ .

إن من المستقر عليه فقهاً وقضاً هو إن القواعد القانونية التي يجب مراعاتها عند تقدير التعويض هي قواعد القانون الدولي ، وليس قواعد القانون الداخلي فيما يخص العلاقة بين أطراف النزاع⁽²⁾ .

من الأمثلة التي نسوقها في هذا الصدد هو ما قامت به بلغاريا من تعويضات لضحايا الطائرات التجارية الإسرائيلية التي خرقت أجوائها الوطنية ، حيث أسفر الحادث عن مقتل جميع ركاب الطائرة وملاحيتها⁽³⁾ .

كذلك ما حدث في عام 1988 ، من إسقاط البحرية الأمريكية المرابطة في الخليج العربي لطائرة إيرانية كانت تحلق فوق الخليج وقتل جميع ركابها الذي كان عددهم 260 راكباً ، وتذرعت السلطات الأمريكية في حينها بحدوث أخطاء فنية في أجهزة السفن الحربية ، ولكنها اعترفت بمسؤوليتها عن تلك الجريمة ، ووافقت في عام 1996 وبعد مفاوضات عسيرة على دفع تعويضات لورثة الضحايا⁽⁴⁾ .

من خلال بحثنا وجدنا إن التعويض بنوعيه أثر يترتب على وسائل التسوية القضائية والدبلوماسية ، وإن التعويض العيني المقصود بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حصول الانتهاك هو الأفضل في القانون الدولي ، إلا إننا نجد بأن الشائع في العلاقات الدولية ووسائل التسوية القضائية والسلمية منها هو التعويض المالي أو النقدي .

(1) - بريز فتاح يونس النقيب ، مصدر سابق، ص108-109.

(2) - عدنان يوسف عبد حبيب ، مصدر سابق ، ص254.

(3) ماهر ملندي، قانون الأجواء والفضاء الخارجي ، موقع الموسوعة العربية ، متاح على الرابط :

https://www.arab-ency.com/_/details.law.php?full=1&nid=164048

تاريخ الزيارة 2021-7-2

(4) د . محمد المجنوب، مصدر سابق ، ص508-509.

الخاتمة

في نهاية بحثنا هذا توصلنا إلى مجموعة من الاستنتاجات والى عدة مقترحات لعل الأخذ بها يساعد في تعزيز سيادة الدولة ويخدم أبناء هذا البلد وكل متطلع إلى حياة مستقرة خالية من الاعتداءات والظلم .

أولاً - الاستنتاجات /

1- إن مبدأ السيادة من المبادئ الثابتة والمستقرة في القانون الدولي ويعد مبدأ عاماً يجب احترامه من جميع الدول ، وان السيادة الوطنية في مفهومها الحديث تتأثر بشكل أو بآخر بالمصالح الوطنية العليا التي تفرض التعاون والتداخل في المصالح الدولية الأخرى ودون أن يكون لذلك تأثير في مبدأ السيادة وإن كان ظاهره تنازل عن جزء من سيادة الدولة ، إلا إن سيادة الدولة لا تعني عدم مراعاة مصالح الدول الأخرى بل العكس أحياناً مادام ذلك لم يؤثر على المقومات الأساسية للسيادة .

2- تمتع الدول بكافة الحقوق والمزايا الناتجة عن سيادتها على إقليمها الجوي ، من فرض سيطرتها وتطبيق أنظمتها أو تحديدها للمناطق المحرمة على الطيران الأجنبي أو غلق لأجوائها بدواعي معتبرة دولياً .

3- عدم وجود مؤثر إقليمي أو دولي لمباشرة الدولة لسيادتها المطلقة على إقليمها الجوي دون رغبتها بمراعاة اعتبارات مصالح الدول الأخرى والالتزام بالقواعد الدولية السائدة في الملاحة الجوية ، وكذلك حرمتها في استغلال أجوائها إلى الارتفاعات التي تستطيع أن تصلها أو تنفعاها ولا يحدها في ذلك سوى عدم الإضرار بمصالح الدول الأخرى .

4- وجدنا إن سيادة الدولة على إقليمها الجوي أساس قانوني ثابت في نصوص المعاهدات الدولية وفي الدساتير وفي القوانين العادية .

5- إن مخالفة قواعد الملاحة الجوية وقواعد المرور هي انتهاك لإقليم الدولة الجوي ولكنها ليست بمستوى واحد ، فمنها ما يمكن عده مجرد خروقات بسيطة تستوجب تقديم الاعتذار من قبل الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها ، ومنها ما يعد انتهاكاً صارخاً يستوجب إثارة مسؤولية الدولة وإلزامها بالتعويض عن الضرر الذي سببته .

6- لا يمكن عد فعل القرصنة الجوية انتهاك لسيادة الدولة الجوية ما لم تدخل الطائرة المقرصنة إلى الأجواء الإقليمية للدولة ؛ لأن أعمال القرصنة تقع في أماكن لا تخضع لسيادة أية دولة (أجواء عامة) .

7- إنَّ السماح للدولة بموجب قوانينها أو بموجب القانون الوضعي لمنظمة الطيران المدني الدولية بإقامة مناطق حظر للطيران أو مناطق ممنوعة أو خطره هو الذي يحدد نوع الانتهاك الذي يحصل على الإقليم الجوي في حال مخالفة تلك القوانين ، فضلاً عن ما يعد انتهاكاً لإقليم الدولة الجوي من حظر جوي مفروض كعقوبة على الدولة بمجرد فرضه .

8- وجدنا إن انتهاك الإقليم الجوي يحصل من الطيران المدني أو من الطيران الحربي لكن عادةً ما يكون حدوثه من الطيران الحربي هو أشد وأكثر خطراً .

9- إن انتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي من الممكن حصوله من أي عمل يؤدي إلى تهديد أمن الدولة سواء أكان بالطائرات أم بأية آلة تجسس طائرة في الجو أم اختراق الإقليم بواسطة الصواريخ العابرة للقارات أو كلما اخترق الطبقات الهوائية لإقليم الدولة من نذبات أو تأثيرات كهرومغناطيسية ومن أية طبقة هوائية كانت وإن امتدت للفضاء الخارجي أو كان من إقليم جوي لدولة مجاورة .

10- من الممكن أن تحصل الدولة على التعويض من أية نوع من أنواع المسؤولية للدولة المنتهكة لإقليمها الجوي سواءً أكانت المسؤولية على أساس الخطأ أم على أساس العمل غير المشروع أم على أساس المخاطر حيث أصبحت المسؤولية التي تقوم على أساس المخاطر هي الأكثر شيوعاً بعد التطورات التكنولوجية الكبيرة في العالم .

11- إن الأصل في تسوية منازعات الإقليم الجوي أو الطيران المدني هو من اختصاص الجهاز التنفيذي للمنظمة الدولية للطيران المدني وبعد موافقة الأطراف المتنازعة من الاحتكام لدية ، لكن في حالة تعذر حل النزاع يصار إلى طرق التسوية الأخرى المعروفة في القانون الدولي الدبلوماسية منها أو القضائية .

12- من الممكن أن يكون التعويض بنوعية العيني والنقدي هو الجزاء المترتب على قيام مسؤولية الدولة المنتهكة للإقليم الجوي لدولة ما ، إلا إن التعويض النقدي يعد هو الأكثر شيوعاً في الوقت الحاضر بين الدول .

ثانياً - التوصيات /

- 1- تعميق الحس الوطني لدى أبناء الشعب وحث المواطن على التمرکز حول الوطن والقانون إلى درجة التفاني والتضحية من اجل البلد من خلال زج المواطنين في جميع المعتركات الثقافية والوطنية ونشر الوعي وتعزيز الوحدة الوطنية بين أبناء المجتمع حيث إن سيادة الدولة تستمد قدرتها من قوة شعبيها .
- 2 - يجب عدم الركون بصورة كلية للدول الإقليمية أو الدولية أو السماح لها بالتدخل في الشؤون الداخلية للدولة لأن ذلك يضعف سلطة الدولة ويفقدها سيادتها .
- 3 -بناء علاقات إقليمية ودولية قوية قائمة على أساس حسن الجوار والمعاملة بالمثل وعدم الخضوع لأية دولة كبرى وبأي شكل من الأشكال .
- 4 -إضافة عبارة (على إقليمها الأرضي والمائي والجوي) إلى المادة الأولى من الباب الأول من دستور جمهورية العراق لسنة 2005 ليصبح النص : (جمهورية العراق دولةً اتحادية واحدة مستقلة ، ذات سيادة كاملة على إقليمها الأرضي والمائي والجوي ، نظام الحكم فيها جمهوري نيابي (برلماني) ديمقراطي ، وهذا الدستور ضامن لوحدة العراق) ؛ وذلك لكي يفهم من منطوق النص إن السيادة على الإقليم الجوي هي الجزء المكمل لسيادة الدولة والمعزز لثقافة ودعم المجتمع لهذا الاتجاه .
- 5 - الانضمام أو البقاء في الاتفاقيات الدولية التي تنظم الملاحة الجوية كاتفاقية باريس أو شيكاغو التي تقر بسيادة الدولة على إقليمها الجوي والابتعاد أو الخروج من جميع الاتفاقيات الدولية التي تخل أو تنتقص من تلك السيادة في الوقت الحاضر أو المستقبل .
- 6 - تعزيز الجانب المعرفي أو العلمي والذي يشمل الثقافة القانونية والجغرافية والفلكية - فضلاً عن كل ما يخص الملاحة الجوية - لدى أفراد أو منتسبي قيادة الدفاع الجوي والقوة الجوية والخطوط الجوية وكل من يعمل في مجال الطيران فضلاً عن تعزيز الجانب الاستخباري فيما يخص التجسس على الإقليم الجوي .
- 7 - تطوير المؤسسات العسكرية بالتدريب والتجهيز وتوفير الأسلحة المتطورة والحديثة مع الحفاظ على استقلالها الوطني والمالي وخاصة منظومة الدفاع الجوي وذلك لكي تنجز عملها في الدفاع عن البلد على أتم وجه ولا تسمح بأية انتهاكات تحصل .
- 8 -إنشاء محاكم دولية متخصصة بالمنازعات الدولية التي تحدث بسبب الجرائم الجوية أو انتهاك الإقليم الجوي أو التجسس عليه ويكون للقضاء الوطني والاختصاصيين في القانون الدولي والجوي حضوراً فعالاً فيها .

قائمة المصادر والمراجع

- القرآن الكريم

أولاً - باللغة العربية

أ - الكتب /

- 1 - إبراهيم محمد العناني ، القانون الدولي العام ، الطبعة الأولى ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1975.
- 2 - أبو المجد درغام ، الأضرار البيئية في إطار المسؤولية الدولية والإقليمية ، الطبعة الأولى ، مكتبة الوفاء القانونية ، الإسكندرية ، 2018.
- 3 - أبو زيد رضوان ، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1983.
- 4 - أحمد فهمي بحيري ، ضبط الملاحة الهوائية ، بلا طبعه ، مطبعة الإسكندرية ، 1938 .
- 5 - السيد عبد المنعم المراكبي ، التجارة الدولية وسيادة الدولة ، بلا طبعه ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2005.
- 6 - السيد عيسى السيد احمد الهاشمي ، القانون الدولي للطيران والفضاء ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2009.
- 7 - أيمن محمد سيد مصطفى الأسيوطي ، الجوانب القانونية لتأثير الأقمار الصناعية في السيادة الوطنية ، الطبعة الأولى ، دار مصر للنشر والتوزيع ، القاهرة ، 2020.
- 8 - إيناس محمد البهجي ، القانون الجوي الدولي ، الطبعة الأولى ، المركز القومي للإصدارات القانونية ، القاهرة ، 2013.
- 9 - بريز فتاح يونس النقيب ، المسؤولية الدولية عن الضرر في نطاق القانون الدولي العام ، الطبعة الأولى ، منشورات زين الحقوقية ، بيروت ، 2019.
- 10 - بشير جمعة عبد الجبار الكبيسي ، الضرر العابر للحدود عن أنشطة لا يحظرها القانون الدولي ، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2013.
- 11 - بن حمودة ليلي ، الاستخدام السلمي للفضاء الخارجي ، الطبعة الأولى ، المؤسسة الجامعية ، بيروت ، 2008.

- 12 - جمال عبد الناصر مانع ، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2010.
- 13 - حسين بن عطية الزهراني ، القانون الدولي تسوية المنازعات الدولية ، دراسة قانونية تحليلية للحدود السعودية في ضوء قواعد وأحكام القانون الدولي العام والقانون الدولي للبحار والمواثيق والأعراف الدولية ، ، الطبعة الأولى ، الجزء الأول ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الرياض ، 2012.
- 14 - حسين جبر حسين الشويلي ، قرينة دستورية التشريع - دراسة مقارنة ، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2018 .
- 15 - حكمت شبر ، السيادة في عالم متغير ، منشورات مكتب الفكر والتوعية في الاتحاد الوطني الكردستاني ، 2006.
- 16 - علوي امجد علي ، النظام القانوني للفضاء الخارجي والأجرام السماوية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1979.
- 17 - حمد الله محمد حمد الله ، القانون الجوي ، الأفكار والقواعد الأساسية - عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع ، الطبعة الأولى ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الرياض ، 2016.
- 18 - حميد حنون خالد ، مبادئ القانون الدستوري وتطور النظام السياسي في العراق ، بيروت ، 2015.
- 19 - خالد جواد الجشعمي ، المعاهدات الدولية والسيادة الوطنية ، الطبعة الأولى ، منشورات زين الحقوقية ، بيروت ، 2014 .
- 20 - ديباك طاهر درويش ، المسؤولية الدولية عن الإخلال بالعرف الدولي ، منشورات مركز كردستان للدراسات الاستراتيجية ، 2013.
- 21 - ربيع محمد يحيى ، الطائرات من دون طيار (الهيمنة الأمريكية الإسرائيلية والقوى الصاعدة) ، الطبعة الأولى ، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية ، ٢٠١٤ .
- 22 - رنية جان دوبوي ، القانون الدولي ، بلا طبعه ، منشورات عويدات ، بيروت ، 1973 .
- 23 - رياض صالح أبو العطا ، القانون الدولي العام ، مكتبة الجامعة الشارقة ، 2016.

- 24 - سرحال احمد ، قانون العلاقات الدولية ، الطبعة الأولى ، بيروت ، 1990 .
- 25 - صالح محمد محمود بدر الدين ، المسؤولية الموضوعية في القانون الدولي ، من دون طبعة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2004 .
- 26 - صلاح الدين احمد حمدي ، المسؤولية الدولية ، الطبعة الأولى ، دار الشؤون الثقافية العامة ، بغداد، 2006.
- 27 - صوفيا بيزرات، الآليات الدولية لتسوية المنازعات الدولية المتعلقة بالبيئة (المجالات البحرية الأنهار والبحيرات الدولية والمجالات الجوية) الطبعة الأولى ، مكتبة الوفاء القانونية ، الإسكندرية ، 2017.
- 28 - عادل احمد الطائي ، القانون الدولي العام ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة ، عمان ، 2009 .
- 29 - عبد الخالق صالح عبد الله معزب ، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال 1999 والقانون السوداني واليميني ، الطبعة الأولى ، 2019.
- 30 - عبد الستار أجميلي ، مسؤولية الأمم المتحدة عن قرارات مجلس الأمن التي تنتهك القانون الدولي ، الطبعة الأولى ، 2021.
- 31 - عبد السلام منصور (الشيوي) ، القانون الدولي العام ، بلا مكان طبع ، 2010.
- 32 - عبد الصمد محمد أمين ، سيادة العراق واستقلاله السياسي للفترة من 1990-2010 دراسة تحليلية وآفاق مستقبلية ، الطبعة الأولى ، منشورات زين الحقوقية ، بيروت ، 2020.
- 33 - عبد العزيز سرحان ، القانون الدولي ، مسؤولية المنظمات الدولية ، بلا طبعة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1969.
- 34 - عبد الكريم علوان ، الوسيط في القانون الدولي العام ، الطبعة الأولى ، بيروت ، 1997.
- 35 - عدنان طه الدوري ، ود. عبد الأمير العكيلي ، القانون الدولي العام ، الجامعة المفتوحة ، طرابلس ، 1995.
- 36 - عصام العطية ، القانون الدولي العام ، الطبعة الثالثة ، المكتبة القانونية ، بغداد ، 2010.

- 37 - علي احمد غانم ، الجغرافية المناخية ، الطبعة الأولى ، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة ، عمان ، الأردن ، 2003.
- 38 - علي حسين الخلف ، ود. سلطان عبد القادر الشاوي ، المبادئ العامة في قانون العقوبات ، المكتبة القانونية ، بغداد ، بلا سنة طبع.
- 39 - علي زراقط ، الوسيط في القانون الدولي العام ، الطبعة الأولى ، المؤسسة الجامعة ، بيروت ، 2011.
- 40 - علي صادق أبو هيف ، القانون الدولي العام ، الطبعة الحادية عشر ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، بلا سنة طبع .
- 41 - علي عبد الزهرة الوائلي ، أسس ومبادئ في علم الطقس والمناخ ، مكتب زاكي للطباعة ، بغداد ، 2018.
- 42 - عيسى دباح ، موسوعة القانون الدولي العام ، الكتاب الثاني ، دار الشروق للنشر والتوزيع ، عمان ، 2003.
- 43 - فاروق احمد زاهر ، القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ، بلا طبعة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٥.
- 44 - فاروق سعد ، قانون الفضاء الكوني ، بلا طبعة ، الأهلية للنشر والتوزيع ، بيروت ، 1978 .
- 45 - فخر الدين أطريحي ، مجمع البحرين ، مؤسسة الاعلمي للمطبوعات ، بيروت ، 2009.
- 46 - فريد ألعريني ، القانون الجوي - النقل الجوي الداخلي والدولي ، بلا طبعة ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 1997 .
- 47 - فيصل أياد فرج الله ، مسؤولية الدولة عن انتهاكات الشركات الدولية الخاصة العسكرية والأمنية في ضوء القانون الدولي الإنساني ، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2013.
- 48 - كمال أنور محمد ، تطبيق قانون العقوبات من حيث المكان ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٥ .
- 49 - محسن عبد الحميد أفكيرين ، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي مع إشارة خاصة لتطبيقها في مجال البيئة ، طبعة مصورة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2007.

- 50 - محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار - مناطق الولاية القضائية ، شركه مطبعة الأديب البغدادية المحدودة ، بغداد ، ١٩٩٠ .
- 51 - محمد الحاج حمود ، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء ، الطبعة الأولى ، مكتبة دجلة ، 2020.
- 52 - محمد المجذوب ، الوسيط في القانون الدولي العام ، الطبعة السابعة ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2018.
- 53 - محمد بن أبي بكر عبد القادر الرازي ، مختار الصحاح ، بيروت ، دار الكتب العلمية ، 1983.
- 54 - محمد توفيق عبد الوهاب حمد ، الاختصاص الجنائي بخصوص الجرائم المرتكبة ضد الطائرات ، الطبعة الأولى ، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع ، ٢٠١٩.
- 55 - محمد سامي عبد الحميد ، أصول القانون الدولي العام ، بلا طبعه ، مؤسسة الثقافة الجامعية ، الإسكندرية ، 1980.
- 56 - محمد عبد الرحمن الدسوقي ، الحماية الدولية للطيران المدني من الأنشطة العسكرية للدول في زمن السلم وحال الحرب ، بدون طبعة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، بلا سنه طبع .
- 57 - محمد مختار بريري ، و د. عمر فؤاد عمر ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2017 .
- 58 - محمد وفيق أبو اتله ، تنظيم استخدام الفضاء ، الطبعة الأولى ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1972.
- 59 - مريد يوسف الكلاب ، المنازعات الدولية والطرق الودية والغير ودية لحلها ، الطبعة الأولى ، المركز القومي للإصدارات القانونية ، القاهرة ، 2018.
- 60 - ناجي عيد الخالق سابق ، قواعد وإجراءات التحكيم (نماذج تطبيقية) ، الطبعة الأولى ، منشورات زين الحقوقية ، بيروت ، 2018.
- 61 - نعمان شحادة ، علم المناخ ، الطبعة الأولى ، دار الصفا للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، 2009.
- 62 - هيثم احمد الناصري ، خطف الطائرات ، دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية ، الطبعة الأولى ، المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٧٦ .

- 63 - وليد بيطار ، القانون الدولي العام ، الطبعة الأولى ، المؤسسة الجامعية ، بيروت ، 2008.
- 64 - يحيى عيسى فرحان ، الاستشعار عن بعد وتطبيقاته ، عمان ، ١٩٨٧ .

ب - الرسائل والاطاريح /

- 1 - اثمار ثامر جامل ، المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تسببها النفايات النووية ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق- جامعة المنصورة ، 2016.
- 2 - احمد نديم الياسين ، مناطق حظر الطيران في شمال العراق وجنوبه ومبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي ، رسالة ماجستير ، كلية القانون ، جامعة بغداد ، 2000.
- 3 - أنعام محمد رضا عبد العزيز ، التسوية الودية لمنازعات النقل الجوي ، دراسة قانونية مقارنة ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق- جامعة النهريين ، 2020.
- 4 - حازم راضي لفته ألقاضي ، سيادة العراق دراسة في الأبعاد القانونية والسياسية ، رسالة ماجستير ، معهد العلمين ، العلوم السياسية الدراسات الدولية ، 2017.
- 5 - حمادة طه عبد ربه ، البعد القانوني للاستشعار من بعد من الفضاء الخارجي ، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق - جامعة عين شمس ، 2009.
- 6 - خيارى وديع ، النظام القانوني لحق المرور البريء ، رسالة ماجستير ، كلية حقوق - بن عكنون ، جامعه الجزائر ، ٢٠١٢.
- 7 - رشا عقيل عبد الحسين عبد الحسن ، المسؤولية الدولية عن الإشاعات النووية والكهرومغناطيسية ، رسالة ماجستير ، كلية القانون - جامعة الكوفة ، 2015.
- 8 - رياض ألسندي ، المسؤولية الدولية عن أنشطة الفضاء الخارجي ، رسالة ماجستير ، كلية القانون - جامعة بغداد ، 1998.
- 9 - ساسي تينهنان و عاشور أمينه ، نظام المرور العابري في ظل القانون الدولي للبحار ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعه أكلي محند أولحاج ، البويرة ، الجزائر ، ٢٠١٧.
- 10 - سهى حميد سليم الجمعة ، تلوث بيئة الفضاء الخارجي في القانون الدولي العام ، رسالة ماجستير ، كلية القانون - جامعة الموصل ، 2002.

- 11 - سهى خلف عبد ، اعتبارات تحديد الاختصاص القضائي الدولي للمحاكم العراقية (دراسة مقارنة) ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق - جامعة النهريين ، 2007.
- 12 - شيماء طرام لفته النوفلي ، استخدام الطائرات المسيرة في ضوء قواعد القانون الدولي الإنساني، رسالة ماجستير ، كلية القانون - جامعة كربلاء ، 2017 .
- 13 - صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية ، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق- جامعة القاهرة ، 1991.
- 14 - عبد الكريم زياب صالح ، الاختصاص في الجرائم المرتكبة على ظهر السفن - دراسة مقارنة ، أطروحة دكتوراه ، كلية القانون - جامعه بغداد ، ١٩٩٣ .
- 15 - عبد علي محمد سوادي ، المسؤولية الدولية عن انتهاك قواعد القانون الدولي الإنساني ، أطروحة دكتوراه ، كلية القانون- جامعة بغداد ، 1999.
- 16 - عدنان داود عبد حبيب ، مسؤولية الدولة عن انتهاك الحصانة السيادية ، أطروحة دكتوراه ، كلية القانون- جامعة بابل ، 2020.
- 17 - علي هلال محمد أمين الهادي ، النظام القانوني لاستخدام الأجواء الإقليمية للملاحة الجوية الدولية ، أطروحة دكتوراه ، كلية النهريين للحقوق - جامعة النهريين ، 2006.
- 18 - فاطمة حسن شبيب السامرائي ، الطيران المدني العربي والقانون الدولي ، رسالة ماجستير ، كلية القانون والسياسة - جامعة بغداد ، 1982.
- 19 - محمد احمد جراح ، جريمة القرصنة الجوية وآثارها على عقد النقل الجوي - دراسة فقهية مقارنة بالقانون الدولي ، رسالة ماجستير ، كلية الشريعة والقانون - جامعة أم درمان الإسلامية ، 2010-2011.
- 20 - محمد قاسم نفل ، جريمة القرصنة البحرية ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق ، جامعة النهريين ، 2013.
- 21 - محمد وفيق أبو اتله ، تنظيم استخدام الفضاء ، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق - جامعة القاهرة ، 1971.
- 22 - ممدوح فرجاني خطاب ، النظام القانوني للاستشعار من بعد من الفضاء الخارجي ، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق - جامعة القاهرة ، 1993.

23 - وداد مهدي هادي الأسدي ، الفضاء الدولي والسيادة الوطنية ، الجوانب الإجرائية وتنفيذ الأحكام دراسة تحليلية تطبيقية ، رسالة ماجستير ، كلية القانون والعلوم السياسية - جامعة الكوفة ، 2013.

ج - البحوث /

- 1 - إبراهيم شحاتة ، (سيادة الدولة أو اختصاصها في الفضاء الجوي ، المبدأ أو القيود الواردة عليه) ، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية ، مطبعة جامعة عين شمس ، السنة السابعة ، يناير 1965.
- 2 - براء منذر كمال عبد اللطيف ، الطائرات المسيرة في منظور القانون الدولي الإنساني ، بحث منشور ، مجلة جامعة تكريت للعلوم القانونية والسياسية ، العدد 28 ، 2016.
- 3 - حسن محمد صالح حديد ، الطائرة المسيرة كوسيلة قتل في القانون الدولي ، بحث منشور ، مجله جامعة تكريت للعلوم القانونية ، السنة (٧) العدد (٢٥) آذار ٢٠١٥.
- 4 - طلال ياسين العيسى ، السيادة بين مفهومها التقليدي والمعاصر " دراسة في مدى تدويل السيادة في العصر الحاضر " ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية - المجلد 26 - العدد الأول - 2010.
- 5 - عبد القادر البقيرات ، محاضرات في السيادة والعولمة ، جامعة الجزائر ، 2004 .

هـ - الاتفاقيات الدولية /

- 1 - اتفاقية لاهاي الخاصة بقواعد الحرب البرية لعام 1907.
- 2 - اتفاقية باريس لتنظيم الملاحة الجوية لعام 1919.
- 3 - اتفاقية شيكاغو للطيران المدني لعام 1944.
- 4 - اتفاقية جنيف الرابعة لعام 1949 .
- 5 - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- 6 - مشروع اتفاقية المسؤولية الدولية عن الأفعال غير المشروعة دولياً الصادرة عن لجنة القانون الدولي العام التابع للجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها (53) لعام 2001.

و- الدساتير /

- 1- دستور دولة الصومال الصادر بتاريخ 10/ كانون الأول / 1969 .
- 2 -دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية الصادر في 28 / تشرين الثاني 2002/.
- 3 -دستور جمهورية العراق لسنة 2005 .

ز- القوانين /

- 1 -قانون الطيران السوداني لعام 1960.
- 2 -قانون العقوبات الأردني لعام 1960 .
- 3 -قانون العقوبات العراقي رقم 111 لسنة 1969 المعدل .
- 4 -قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لعام 1974 .
- 5 -قانون الطيران المدني الاماراتي (قانون اتحادي) رقم (20) لسنة 1991.
- 6 -قانون الطيران المدني السوري لعام 2004 .

د - مصادر شبكة المعلومات الدولية /

1- [https://en.m.wikipedia.org/wiki/Air_defense_identification](https://en.m.wikipedia.org/wiki/Air_defense_identification_zone)

zone

- 2 -جيمس كروفور، المواد المتعلقة بمسؤولية الدولة عن الأفعال غير المشروعة دولياً، بحث منشور على شبكة الانترنت على الرابط <https://legal.un.org/avl/pdf/ha/rsiwa/rsiwas-a.pdf>
- 3 -سالم روضان الموسوي ، خرق الأجواء العراقية هل يشكل انتهاكاً لسيادة الدولة ، مقال متاح على شبكه الانترنت على الرابط : <https://almadapaer.net/view.php? cat =215645>
- 4 -فاديه سندا سني ، لماذا تطلق الطائرات على ارتفاعات شاهقة ؟ مقال منشور على شبكة الانترنت على الرابط : <https://arabic.rt.com/Funny/881259>
- 5 -ماهر ملندي ، قانون الأجواء والفضاء الخارجي ، موقع الموسوعة العربية ، متاح على شبكه الانترنت على الرابط : https://www.arab-ency.com/_/details.law.php?Full=1&nid=164048

- 6 - مسعود عبد السلام ، المسؤولية الدولية ، الماهية - الآثار - النظريات ، بحث منشور على شبكة الانترنت على الرابط <http://eipss-eg.org>.
- 7 -منطقه حظر الطيران ، مقال متاح على شبكة الانترنت على الرابط : <https://m.marrfa.org>
- 8 -وسام الدين العكله ، موقف القانون الدولي من إسقاط السلطات التركبية للطائرة الروسية (سـو24) ، مقال متاح على شبكة الانترنت على الرابط : [/www.alsouria.net/archive/content/](http://www.alsouria.net/archive/content/)
- 9 -ويكيبيديا ، صاروخ بالستي عابر للقارات ، مقال منشور على الرابط : <https://ar.m.wikipedia.org/wiki/%D8>

هـ - المقابلات الشخصية /

- 1 -مقابله مع اللواء عباس واصي مكطوف مدير مركز عمليات الدفاع الجوي الرئيسي ، بغداد- قيادة الدفاع الجوي ، الساعة الحادية عشر من يوم 2021/3/7.

ثانياً - المصادر الأجنبية /

- 1- ABANG LEWIS T.the concept of territorial sovereignty over Air-space And the effect of international Aviation Emission Masters ، thesis ، 2018 - Nicosia .
- 2- Agenw .J .The United States Hegemony ،in P. Taylor (ed) chi Chester "Geography of the Twentieth Century : A Global Analysis " Johan Wiley & San ، England .
- 3- Burdeau ، droitconst ، etinst ، Politiause ، 1957 .
- 4- Churchill and Lowe ،The Law of the Sea ، Marchester University ، press ، 1985 .
- 5- E.PEPIN، les problemes juridique de L espace R.D.A.
- 6- Eagleton (clyde) : the responsibility of states in International Law Kraus Repriant CO. New Yourk ، 1970 .

- 7- Jenks Wifared. Liability for ultra-hazardous acturties in international law, copywriters by RCAQI, 2004.
- 8- Joseph A.Gamilleri and Falik ,the End of SOVerignty ,London , 1991.
- 9- L.F.H. Neer and Pauline Near (usa) v (united Mexican state) , 15 October 1926, Vol IV, un, 2006 .
- 10- LAVIGNE et M. Philippe NOGRIX, Rapport d'information sur le rôle – BERGE .des drones dans les armées, SENAT, Session ordinaire de 2005 – 2006.
- 11- Miche , Zuschage: violatious to temporary Filigh Restrictions and Air pefence , Intifiction and Zenes: An Anatysis of Air spase viotation an pil lot Report Pate , Vaution transition contr cambdthjidge , 2005 .
- 12- Micheal S.Fuertes, "Cyber warfare, Unjust Actins in a just War ", Florida International University, Full 2013 .
- 13- pella , V., al repression de la pl vaterie.Hagua Recueil,1976 .
- 14- pierre- Mary Dupuy ,Droit international Puplic,Parise ,Daloz,1998 .
- 15- Ronald Bartsch , Internatinal AV lation Law : APractical Guid , Routledge , 2012 .
- 16- Shin, Beomchul," The Cyber Warfare and the Right of Self –Defense: Legal Perspectives and the Case of the United States, IFANS, Vol.19, No1, June 2011 .
- 17- Starke, Introduction to International Law Tenth Edition, 1989 .

Abstract

The air sovereignty of the state is considered stable and stable sovereignty in international law like state sovereignty, but rather it is the sovereignty of the state itself in the nature of a part of the whole, and this principle has been confirmed by civil aviation agreements and the regulation of air navigation, such as the Paris Convention of 1919 and the Chicago Convention of 1944, which regulate aviation affairs and what is considered or not. His flight is a violation of air sovereignty, which found another basis for it in the texts of constitutions and national laws, and despite this established sovereignty, the impact still gives us many violations that occur from civil or military aircraft when they enter the territorial air of a country, in addition to many other forms of violation of air territory. Such as espionage, air piracy, forced or exaggerated air embargoes, and intercontinental missiles, in addition to what may violate the atmosphere through the vibrations in it by using the electronic spectrum to store data or the use of electromagnetic rays to explore the features of the Earth's surface by various means, and that these violations are illegal acts. lawful that requires raising the responsibility of the state that committed the violation and may lead to the outbreak of international conflicts that may lead to The methods or means established by the International Civil Aviation Organization for solutions to such matters or they may be settled by other peaceful settlement methods known in international law. Therefore, whoever causes damage or violates an international rule must initiate the payment of appropriate compensation to compensate for that damage.



University of Karbala

College of Law

The State Sovereignty Violation over its Airspace

A Thesis Submitted

To the Council of the College of Law - University of Karbala

**It is part of the requirements for a master's degree in law -
public Law**

By the student

Wissam Essa Rahm

Supervised by

Prof. Dr. Abdul Ali Muhammad Sawadi

Professor of Public International Law

2022 A.D

1443 A. H

