

حماية الطيران المدني بموجب القانون الدولي العام

Protection of civil aviation under public international law

حاتم عبد الكريم عليوي الفتلاوي

Hatem Abd al-Karim Aliwi al-Fatlawi

الاستاذ الدكتور : احمد عبد الرزاق هضم

Prof. Dr.: Ahmed Abdel-Razzaq digest

Prof.dr.ahmed1976@gmail

كلية الحقوق - جامعة النهرين - قسم القانون العام

Faculty of Law – Al-Nahrain University – Department of Public Law

الملخص

يهدف البحث الحالي الى التعرف على حماية الطيران المدني بموجب القانون الدولي العام حيث تبرز اهمية البحث في اداء الطيران المدني في الوقت الحاضر دورا مهما على المستوى الدولي في شتى أوجه العلاقات الدولية، فهو يسهم بدور جوهري في الاقتصاد العالمي، حيث تتمحور إشكالية هذه الدراسة حول: حماية الطيران المدني بموجب القانون الدولي العام؟ ولغرض تسليط الضوء بشكل مركز أكثر على هذه الحماية سنقوم بتقسيم هذا البحث الى مبحثين: يبحث الاول في حماية الطيران المدني في ظل اتفاقيات حقوق الانسان في حين سنخصص الثاني لبحث هذه الحماية في ظل اتفاقيات الطيران المدني.

وقد توصل الباحث الى مجموعة من الاستنتاجات والتوصيات الاتية :

1. يعتبر النقل الجوي قطاعا متجددا و منعشا للتقدم الاقتصادي والاجتماعي، يربط الأشخاص و الدول والثقافات.
2. تمخض عن قطاع النقل الجوي في سنة 1988، ما مجموعه 32 مليون منصب شغل في العالم، من خلال أثره المباشر، أو غير المباشر او العائد اليه والحفزي.

حماية الطيران المدني بموجب القانون الدولي العام.....حاتم عبد الكريم عليوي ، ا.د احمد عبد الرزاق هظم

3. على الجهات المعنية والتي تعمل في مجال القانون الدولي الانساني والقانون الدولي لحقوق الانسان من منظمات دولية حكومية وغير حكومية والجمعيات ومنظمات المجتمع المدني والمؤسسات الاعلامية الحكومية والمستقلة .

4. ان تقوم بحث وتشجيع الدول على التصديق والانضمام الى جميع الاتفاقيات المنظمة لعمل الطيران المدني ومن ثم قيام الدول بالمراجعة الشاملة لقوانينها الداخلية.

الكلمات المفتاحية: الطيران المدني، الحماية المدنية، القانون الدولي العام، الاتفاقيات الدولية، المنظمات الدولية.

Abstract

The current research aims to identify the protection of civil aviation under general international law, where the importance of research in the performance of civil aviation at the present time highlights an important role at the international level in various aspects of international relations, as it contributes a fundamental role in the global economy, where the problem of this study revolves around: Protection of civil aviation under public international law

In order to shed more light on this protection, we will divide this research into two sections: the first discusses the protection of civil aviation under human rights agreements, while we will devote the second to discussing this protection under civil aviation agreements

: The researcher reached a set of the following conclusions and recommendations

1-Air transport is a renewable and refreshing sector of economic and social progress, .connecting people, countries and cultures

2-In 1988, the air transport sector generated a total of 32 million jobs in the world, through .its direct, indirect, or catalytic impact

3-To the concerned parties that work in the field of international humanitarian law and .international human rights law, including international governmental and non-governmental organizations, associations, civil society organizations, and governmental and independent .media institutions

4-To discuss and encourage countries to ratify and accede to all agreements regulating the .work of civil aviation, and then for countries to conduct a comprehensive review of their internal laws

Keywords: civil aviation, civil protection, public international law, international agreements, international organizations.

المقدمة

اولا : التعريف بفكرة البحث

بعد اتساع حركة النقل الجوي وامتداد نطاقها إلى جميع أنحاء العالم -في أعقاب الحرب العالمية الثانية- ظهرت الحاجة إلى إيجاد قواعد تحدد المركز القانوني للطائرة وقائدها، وتنظيم مسألة تنازع الاختصاص القضائي بين الدول في الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات، ولذلك قامت المنظمات الدولية الحكومية مثل المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) ومنظمة الأمم المتحدة، وأيضا المنظمات الدولية غير الحكومية مثل الاتحاد الدولي لجمعيات طياري الخطوط الجوية (IFAL PA) والجمعية الدولية للنقل الجوي (IATA)، بالإشارة إلى ضرورة تغطية القصور القائم في القانون الدولي بهذا الشأن، مع تأكيدها على أهمية السعي لإدخال قواعد القانون الدولي ضمن اعتبارات المشرع الوطني في هذا المجال.

نتج عن ذلك عقد اتفاقيات متعددة الأطراف لضمان التزام الدول في مجال حماية الطيران من أفعال التدخل غير المشروع، كما تم عقد بعض الاتفاقيات الثنائية بين الدول⁽¹⁾، هذا بالإضافة إلى ظهور التعاون على المستوى الإقليمي، الذي بات يعد من الأمور الضرورية لحماية الطيران، وقد برزت أهميته بشكل خاص في أوروبا، حيث أنشئت آليات أمن الطيران في إطار المنظمات الدولية، التي تسعى إلى حماية وخدمة مصالح أعضائها في مجال الطيران المدني بصفة عامة، وضمن مجال أمن الطيران بصفة خاصة، وكان من أبرز تلك المنظمات، اللجنة الأوروبية للطيران المدني والهيئة العربية للطيران المدني⁽²⁾.

ثانيا: مشكلة البحث

تتمحور إشكالية هذه الدراسة حول: حماية الطيران المدني بموجب القانون الدولي العام؟ وما هو حماية الطيران المدني في ظل اتفاقيات القانون الدولي لحقوق الإنسان: هل يتم من خلال إعداد الاتفاقيات والبروتوكولات، أو من خلال التدابير الأمنية التي تصدرها في شكل قواعد

¹ هيثم احمد حسن الناصري، خطف الطائرات (دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية)، ط1، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 1976، ص41.

² بدر عبد اللطيف الياقوت، تأمين مرافق الطيران المدني من اخطار الاعمال الارهابية، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2010، ص129.

حماية الطيران المدني بموجب القانون الدولي العام.....حاتم عبد الكريم عليوي ، ا.د احمد عبد الرزاق هظم

قانونية، من أجل توفير الحماية للطيران المدني؟ يضاف إلى ما سبق سؤال مهم عن حماية الطيران المدني في ظل الاتفاقيات المنظمة للطيران.

ثالثاً: أهمية البحث

يؤدي الطيران المدني في الوقت الحاضر دوراً مهماً على المستوى الدولي في شتى أوجه العلاقات الدولية، فهو يسهم بدور جوهري في الاقتصاد العالمي، ويعمل على تعزيز العلاقات بين دول العالم وشعوبها، ناهيك عن دوره المهم المتمثل في تعزيز السلم والتنمية الدوليين.

وبالرغم من الفائدة الكبيرة التي يقدمها مرفق الطيران المدني فإنه يتسم بالضعف، ويكمن هذا الضعف في طبيعة الطيران المدني ذاته، فأي حادث أو ظرف طارئ يحدث للطائرة أثناء الطيران قد تكون آثار جسيمة على الطائرة والممتلكات وحياة الأشخاص الذين على متنها، وذلك نظراً للارتفاع العالي، والسرعة القصوى التي تصل إليها الطائرة، ففي حوادث الطيران يظل ملاحظاً أنه من النادر أن ينجوا شخص من المسافرين أو أعضاء طاقمها حيث يكون مصيرهم الموت المحتم.

رابعاً: هدف البحث

يهدف البحث الحالي الى التعرف على حماية الطيران المدني بموجب القانون الدولي العام.

خامساً: نطاق البحث

النطاق الموضوعي : حماية الطيران المدني بموجب القانون الدولي العام .

النطاق المكاني : العراق – بغداد .

النطاق الزمني : تم اجراء البحث في العام الدراسي 2022 م .

المبحث الاول

حماية الطيران المدني في ظل اتفاقيات القانون الدولي لحقوق الإنسان

إزاء تصاعد ظاهرة التدخل غير المشروع في الطائرات، ومع ما ينتج عن ذلك من مخاطر جسيمة للمسافرين وطاقم الطائرة، بالإضافة لما يترتب على هذه الظاهرة من مخاطر تصيب الطائرات: فقد دعت منظمة الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة، وخاصة منظمة الطيران المدني¹، إلى ضرورة التعاون بين الدول للحد من هذه الظاهرة.

¹ تعد هذه المنظمة من احدى الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة أنشئت في 4 نيسان 1947 تطبيقاً للمادة 43 من اتفاقية شيكاغو لسنة 1944، ومهمتها تسيير وتأمين سلامة الطيران المدني بين بلدان العالم (المادة 44 الفقرة د-ز من اتفاقية شيكاغو)، وتتكون من: الجمعية العامة، ومجلس المنظمة، ولجنة الملاحة

كذلك اهتمت المنظمات الدولية غير الحكومية بهذه الظاهرة، كالاتحاد الدولي لجمعيات طياري الخطوط الجوية، والجمعية الدولية للنقل الجوي اياتا (IATA)، إذ دعت إلى بذل الجهود لوضع الضوابط القانونية والادارية لمنع هذه الظاهرة أو الحد منها، ويعود الفضل الأكبر في إعداد الاتفاقيات الدولية التي تحد من أعمال التدخل غير المشروع، وتلك الأعمال الموجهة ضد سلامة الطائرات، إلى منظمة الطيران المدني الدولي.

ومن الجدير بالذكر ان هناك علاقة بين الارهاب الدولي والجرائم المنظمة التي تجري في ميدان الطيران المدني، مع اختلاف وحيد بينهما ، وهو ان عصابات الجريمة المنظمة هدفهم هو الحصول على اكبر كمية من الاموال، اما العصابات الارهابية فهدفها بالدرجة الاولى سياسي⁽¹⁾. ومن خلال هذا المبحث المقسم الى مطلبين: سنتناول اهم الاتفاقيات الدولية العامة في وضع اهم المعايير المنظمة للمنافذ الحدودية في المطلب الاول، اما المطلب الثاني سيخصص لدور الاتفاقيات الدولية الاقليمية في وضع تلك المعايير .

المطلب الاول

حماية الطيران المدني في ظل حق الإنسان في الحياة

هناك عدة اتفاقيات دولية تنظم الية عمل الطيران المدني منها ذات طابع امني واخرى ذات طابع قانوني بالإضافة الى ما كان منها على المستوى الدولي او المستوى الاقليمي. واهتم المجتمع الدولي بالطيران المدني بعد ظهور المنظمات الدولية ، ولا يعني عدم الاهتمام بذلك في الفترات السابقة ، لكن ما نقصد هنا في هذا المطلب ان فترة المنظمات الدولية اصبحت تظهر معالجة لأهم انتهاكات حقوق الإنسان، من بينها الانتهاك الذي يتعرض له حق الإنسان في الحياة، ويكون ذلك على شكل مقنن ومنظم باتفاقيات شارعه تلزم جميع الدول، وتمثلت بداية تقنين قواعد القانون الدولي بعد تشكيل عصابة الامم لكنها تطورت واتسعت وتنوعت

الجوية، ولجنة النقل الجوي، ولجنة المساعدة المشتركة لخدمة الملاحة الجوية، واللجنة القانونية، واللجنة المالية، والسكرتارية. للمزيد ينظر: <https://www.icao.int/pages/pages/default.aspx> تاريخ الزيارة 2022/4/1.

¹ - د شاكِر ظريف ، اشكالية العلاقة بين ظاهرة الارهاب العابر للحدود والجريمة المنظمة قراءة مقارنة في الوسائل والاهداف ، مجلة الباحث للدراسات الاكاديمية ، العدد 11 ، 2017 ، ص 685 .

حماية الطيران المدني بموجب القانون الدولي العام.....حاتم عبد الكريم عليوي ، ا.د احمد عبد الرزاق هظم

بعد ظهور منظمة الامم المتحدة والتأكيد على اهم مبادئها السلم والامن الدوليين ، ولكون الطيران المدني لها اهمية دولية في حفظ امن ومصالح الدول ابرمت عدت اتفاقيات بهذا الخصوص. وللخوض أكثر في موضوع هذا المطلب سنقوم بتقسيم هذا المطلب على فرعين، يتناول الفرع الأول منه التعريف بحق الإنسان في الحياة، في حين سيكون الفرع الثاني منه مخصصاً للبحث في العلاقة ما بين حق الانسان في الحياة والطيران المدني:

الفرع الاول

التعريف بالحق في الحياة

إذا كانت حقوق الإنسان وحياته مصونة ومكفولة بكفالة الشرع الإسلامي لها، وذلك لسمو وعلو مكانة الإنسان عند خالقه فهو أسمى وأكرم مخلوقات الله إلى الله عز وجل، فان الحق في الحياة يعد أسمى هذه الحقوق على الإطلاق، ولذلك فلا مجال للحديث عن حقوق الإنسان في الإسلام، إذا ما كان الحق في الحياة لا تتوافر له الحماية والرعاية، أو كان عرضة للاعتداء أو الإهدار كذلك فإنه إذا كان من الممكن الحديث عن الحق في الحياة دون النظر لغيره من الحقوق، فمن غير الممكن الحديث عن حقوق الإنسان إذا ما كان هذا الحق محلاً للانتهاك أو الإهدار.

وبناء عليه : فإن سمو وعلو الحق في الحياة على هذا النحو، باعتباره أصلاً وأساساً لكل الحقوق الأخرى ، يتساوى فيه جميع الأفراد داخل المجتمع، ذلك أن الحق في الحياة يتحقق عند كل إنسان بنفس الدرجة لدى غيره من الأشخاص، فقد وردت الآيات القرآنية والأحاديث النبوية بتقرير مبدأ المساواة في الحقوق بين جميع البشر ومنها بطبيعة الحال الحق في الحياة.

حيث يقول الحق جل في علاه: "يَا أَيُّهَا النَّاسُ إِنَّا خَلَقْنَاكُمْ مِنْ ذَكَرٍ وَأُنْثَى وَجَعَلْنَاكُمْ شُعُوبًا وَقَبَائِلَ لِتَعَارَفُوا إِنَّ أَكْرَمَكُمْ عِنْدَ اللَّهِ أَتْقَاكُمْ إِنَّ اللَّهَ عَلِيمٌ خَبِيرٌ"⁽¹⁾ فالآية الكريمة تشير إلى أن من مبادئ الإسلام المساواة بين جميع البشر في الحقوق ومنها الحق في الحياة، حيث لا فضل لإنسان علي آخر إلا بالتقوى .

(1) سورة الحجرات آية رقم (13).

وفي الحديث النبوي الشريف يقول النبي (صلى الله عليه وسلم): "الناس سواسية كأسنان المشط، لا فضل لعربي على عجمي إلا بالتقوى"⁽¹⁾ فالناس متساوون في حقهم في الحياة كالمساواة بين أسنان المشط ولا تفاضل بينهم إلا بالتقوى .

والحق في الحياة محل هذه الكفالة لا يبدأ بمجرد ولادة الإنسان، بل إن هذه الحماية تمتد لمرحلة سابقة على هذا الميلاد حيث تتوفر هذه الحماية للإنسان وهو جنين في بطن أمه منذ أن ينفخ الله عز وجل فيه الروح.

ومنذ بدأت المجتمعات الإنسانية إلى التفاهم والحوار المشترك من أجل المصلحة المشتركة فتكونت المنظمات العالمية والإقليمية وعقدت الإتفاقات الثنائية والمعاهدات الدولية ؛ أصبح الإنسان محل ومحور الإهتمام الأول للنظم القانونية العالمية.

يعد الاعلان العالمي لحقوق الانسان من اهم الوثائق التي اقرت حق الانسان في الحياة وجعلها في مقدمة الحقوق حيث نص عليه في المادة 3 بقوله (لكل فرد الحق في الحياة وسلامة شخصه) كما اكد عليه العهد الدولي للحقوق السياسية والمدنية لسنة 1966 في المادة 1/6 بقولها (الحق في الحياة حق يلزم كل انسان وعلى القانون ان يحمي هذا الحق ولا يجوز حرمان احد من حقه تعسفاً...) اما الاتفاقية الاوربية لحقوق الانسان لسنة 1950 فقد تناولت هذا الحق في المادة 2 بقولها (ان حق كل انسان في الحياة يحميه القانون).

اما ميثاق الامم المتحدة فقد اكدت على ان حق الانسان بالحياة اصبح فكرة عالمية لا مناصف حق توفير الحماية الدولية لها وذلك عن طريق انشاء اجهزة مختصة ومن اهم هذه الاجهزة المجلس الاقتصادي والاجتماعي الذي يقوم باصدار توصيات لغرض اشاعة احترام حقوق الانسان كما انشأ المجلس لجنة الامم المتحدة لحقوق الانسان.

ومن كل ما تقدم تتضح القدسية التي يتمتع بها حق الانسان في الحياة الذي لا يعني فقط الالتزام بعدم ازهاق الروح وهدارها وانما يمتد ليشمل المحافظة على جميع المقومات التي تكون اساسية في الحماية الحياة الانسانية كالبيئة والمأكل والصحة والامن وغيرها اي يجب ان لا يوجد

(2) المصدر السابق.

حماية الطيران المدني بموجب القانون الدولي العام.....حاتم عبد الكريم عليوي ، ا.د احمد عبد الرزاق هظم

اي تهديد لحياة الشخص فكل سبب يؤدي الى تهديد حياة الشخص يعد امراً محرماً ولا يجوز اتيانه.¹

كما اكدت محكمة العدل العداية على هذا الحق ووجوب حمايته واعتبرته من الحقوق والاعتبارات الاساسية للإنسان حيث اكدت على ذلك في حكمها في قضية مضيف (كورفو) سنة 1949 على ضرورة ان تحترم جميع الدول الإعتبارات الاولوية للإنسان.... وان هذه الاعتبارات تعد مبدأ مطلق في زمن السلم والحرب يقتضي حمايته.²

ويقع على الدولة التزام مهم في هذا الاطار فعلى الدولة ان تحمي حياة الاشخاص حتى خارج اراضيها وهذا الالتزام يقتضي توافر عنصر السيطرة الفعلية او الاولوية وسط نفوذها على مواطنيها سواء اكانوا ضحايا ام منتهكين وهو امر في غاية الاهمية وعليها تأكيداً على هذا الالتزام عدم القيام بأي افعال تهدد حياة الاشخاص , ومن التزاماتها الاساسية اتخاذ جميع الاجراءات اللازمة للتحقيق في حالات الوفاة التي قد توحى بأن ارتكابها كان بشكل عمدي او بشكل جريمة.³

من كل ما تقدم يتضح ان حق الانسان في الحياة لا يعني فقط الالتزام بعدم ازهاق روحه وهو المفهوم الضيف لتعريف حق الانسان بالحياة بل يشمل على العديد من الواجه اذا ما امعنا النظر فيه بحيث يشمل حق الانسان في الحياة بالمعنى الواسع جانبين الاول ايجابي وهو توفير كل مقومات الحياة من صحة وامن وغذاء وحرية ويشمل من جانب اخر جانباً سلبياً يتمثل بالامتناع عن تهديد حياة الانسان وعدم تشكيل اية خطورة او تهديد على حياته فهو حق مزدوج يتطلب انفاذه وتحقيقه اتخاذ اجراءات والامتناع عن افعال معينة.

(1) زوليكه مسعي, الحق في الحياة في القانون الدولي لحقوق الانسان, جامعة محمد خضير بكرة, 2019, 14 .

(2) مجموعة قرارات محكمة العدل الدولية .

(3) التعليق العام رقم 3 على الميثاق الافريقي لحقوق الانسان والشعوب , الحق في الحياة (المادة 4) ص 14.

الفرع الثاني

العلاقة بين الطيران المدني وحق الإنسان في الحياة

يعد حق الانسان في الحياة من الحقوق الراسخة في القانون الدولي في زمني السلم والنزاعات المسلحة على حد سواء وكما رأينا في الفرع الاول ان هذا الحق ذو صلة بالعديد من الحقوق والحريات بالإضافة الى صلته الوثيقة بحماية الطيران المدني وتتجلى هذه الصلة في كون الاعتداء على الطيران المدني يعني الاعتداء على حياة الركاب وهو امر محرم ويعد انتهاكاً لحق الركاب في الحياة فلا يمكن اهدار حياتهم بهذا الشكل وبدون وجه حق الامر الذي يعد انتهاكاً لحق الحياة وانتهاكاً لقواعد القانون الدولي العام فالركاب هم مدنيون وحياتهم مصانة في زمني السلم والنزاعات المسلحة على حد سواء ولا يجوز اهدارها مطلقاً وتحت اي مسمى, فلا يجوز استخدام القوة المسلحة ضد الطيران المدني بشكل متعمد أو عرضي وهذا ما بينته الولايات المتحدة وبريطانيا والكيان الصهيوني في مذكراتهم التي ارسلوها لمحكمة العدل الدولية للنظر في قضية تدمير بلغاريا لطائرة مدنية صهيونية عام 1950 على خلفية دخول الطائرة المذكورة للأجواء البلغارية وقامت الاخيرة بتدميرها وازهاق ارواح 58 من الركاب المدنيين الا ان المحكمة رفضت طلب الإحالة كونه من طرف واحد وبعدم اختصاصها.

وفي نفس الاطار فقد جاء قرار مجلس الامن الذي ادان قيام الاتحاد السوفيتي عام 1983 الاعتداء على الطائرة المدنية الكورية الجنوبية رغم قيام الاتحاد السوفيتي باستخدام حق النقض للقرار الا انه يعكس الاتجاه الدولي في ادانة هكذا اعمال تعد خروقات للقانون الدولي العام باعتبارها تهديداً لحياة الانسان ويعكس وجود التزام دولي في حماية هذا الحق ولعل اهم اسباب وجود هذا الالتزام تتلخص في الاتي :-¹

(1) محمد عبد الرحمن الهوفي , حماية الطيران المدني من الانشطة العسكرية للدول , منشورات الحلبي الحقوقية ,

بيروت , 2012, ص 41-44.

حماية الطيران المدني بموجب القانون الدولي العام.....حاتم عبد الكريم عليوي ، ا.د احمد عبد الرزاق هظم

1- الطبيعة القلقة لوسائل النقل الجوي فهي معرضة للخطر ولأتفه الاسباب فنلاحظ مثلاً ان ارتطام الطيور او دخولها الى محرك الطائرة يؤدي الى خلل فني يستلزم القيام بهبوط اضطراري كما حدث بالنسبة للطائرة الروسية عام 2019.¹ فما بالك اذا كان السبب هو اعتداء على الطائرة , لذا فأن هذا الالتزام اصبح قاعدة دولية تحت مسمى (حماية الاشخاص الذين يستخدمون وسائل النقل بصورة عامة) وقد جرى النص عليه بصورة صريحة في اتفاقية روما لمنع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لسنة 1988 حيث اشارت ديباجة الاتفاقية الى ان الحق في سلامة الملاحة يرتبط بالسلم والامن الدولي كما ان لكل شخص الحق في الحياة والحرية وفي سلامة شخصية وهي من الاسباب الموجبة لعقد هذه الاتفاقية.

2- ان الوضع الذي يكون فيه ركاب الطائرة المدنية ضعيف جداً نظراً للظروف التي يكونون فيها فهم مسلوبوا الارادة والحق في الدفاع عن انفسهم او المقاومة لأي تهديد خارجي يأتيهم من خارج الطائرة , فحالة الطيران لا تعتبر امراً يضعف الطائرة فقط بل تضعف الركاب ايضاً وبالتالي فأن سلامة الركاب والطائرة تعتمد بالدرجة الاساس على الامور الفينة للطائرة وعلى مدى احترام الدول لالتزاماتها المتعلقة بامن الطيران في زماني السلم والنزاعات المسلحة، وهذا الالتزام نابع ليس فقط من حق الانسان بالحياة بل انه له ارتباط وثيق بحق الانسان بالتنقل والمحافظة على انتظام الشبكة الجوية الدولية التي من شأنها ان تؤدي في حال تأمينها الى تعزيز روابط الصداقة بين الشعوب وتقوية اواصرها واي تهديد لها يعد بمثابة تهديد للسلم والامن الدوليين.²

ومن كل ما تقدم تتضح الصلة الوثيقة بين الطيران المدني وحماية حق الانسان في الحياة وهذا الارتباط يعكس في الحقيقة تحول مسألة حماية الطيران المدني من مجرد التزام مثبت في اتفاقية متخصصة (اتفاقية شيكاغو) وهو التزام ضيق الى التزام اوسع نطاقاً وهو الالتزام بحماية

(1) تسبب دخول الطيور الى محرك الطائرة الروسية الى هبوطها اضطرارياً في حقل ذرة قرب موسكو مما ادى الى اصابة (20) راكباً جراء هذا الهبوط. بنظر موقع قناة سكاي نيوز العربية.

https://www.skynewsarbia.com تاريخ اخر زيارة 2012/8/15

(2) ديباجة اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي لسنة 1946.

أرواح الركاب الذي هو جزء لا يتجزأ من حق الانسان في الحياة وكلا الالتزامين لا يتحققان الا اذا التزمت الدول واقرت بأن سلامة الطيران المدني تقتضي وبشكل واضح ضرورة تقتضي من الدول الاعتراف بسلامة ارواح الركاب والمنشآت الملحقة بالطائرات وهو امر يجب ان يتحقق بواسطة حماية كل ما ذكرنا من الأنشطة العدائية للدول زمني السلم والنزاعات المسلحة والاعتراف بهذه الحماية.¹

هذا من جانب ومن جانب آخر ان الالتزام المذكور له مظهرين الاول ايجابي يتمثل بقيام الدول بالتعاون من اجل حماية الطائرات وركابها وفتح اجواءها ومطاراتها لغرض تأمين سلامة اية طائرة تتعرض لمثل هذا الاعتداء وان تتخذ من الاجراءات المناسبة لمنع وقوع مثل هذه الاعتداءات اما المظهر السلبي فهو اكثر وضوحاً بهذا الخصوص حيث يتمثل بامتناع الدول عن الاعتداء وعرقلة حركة الطائرات المدنية فواجب الامتناع هنا يشمل على كثير من التصرفات التي يجب على الدول الامتناع عن الربط بين النزاع المسلح والطائرات المهنية باعتبار الاخيرة هدفاً مدنياً لا يجوز المساس به.

المطلب الثاني

حماية الطيران المدني في ظل حق الانسان في حرية التنقل والسفر

يعد حق الإنسان بالسفر والتنقل من الحريات المهمة التي اقرتها الوثائق الدولية كما ان لها جذوراً تاريخية موعلة في القدم تجد اساسها في الكثير من الشرائع والديانات، ومؤخراً بعد ان بدأت الدول بالاستقرار قيدت هذه الحرية لمصلحة الدولة وامنها وسيادتها وهذه القيود لا تؤثر على هذا الحق، ويعد التنقل والسفر امراً يتم بطرق ووسائل متعددة ومن ابرزها الطيران الذي يعد من اسرع وسائل السفر وفي حقيقة الامر يجب ان يبقى هذا الحق مكفولاً زمني السلم والنزاعات المسلحة وان لا يجري تقييده او تهديده.

(1) قرار الجمعية العامة للمنظمة الدولية للطيران المدني رقم (25-3) لسنة 1984 - الدورة الخامسة والعشرين.

حماية الطيران المدني بموجب القانون الدولي العام.....حاتم عبد الكريم عليوي ، ا.د احمد عبد الرزاق هظم

وللوقوف على مقاصد وجوانب الحماية الدولية التي يوفرها القانون للطيران المدني في ظل حق الإنسان في حرية التنقل ينبغي أولاً ان تقوم بالوقوف على ماهية وتعريف حق الإنسان في التنقل، ومن ثم محاولة الربط بين هذا الحق وبين صلب موضوع الرسالة موطن البحث، وذلك يتحقق من خلال تقسيم هذا المطلب على فرعين، وعلى النحو الآتي:

الفرع الاول

التعريف بالحق في حرية التنقل

يعرف الحق بالتنقل والسفر بأنه (الانتقال من مكان الى آخر والخروج من البلاد والعودة اليها دون تقييد او منع الا وفقاً للقانون)¹ وقد كلفت الاتفاقيات والاعلانات الدولية حرية السفر والتنقل فقد اشار اليها الاعلان العالمي لحقوق الانسان في المادة 13 منه بقولها (1- لكل فرد حرية التنقل واختيار محل اقامته داخل حدود كل دولة 2- حق لكل فرد ان يغادر ايه بلاد بما في ذلك بلده ويحق العودة اليه).

وفي هذا النص اشارة واضحة للحق في التنقل وعدم جواز تقييد حرية الإنسان في التنقل والسفر واشارت المادة 14 من نفس الاعلان على احد الاسباب التنقل والسفر وهو يرتبط بحق اللجوء هرباً من الاضطهاد.

وكما معروف ان نصوص الاعلان العالمي ليست ذات قيمة قانونية ملزمة وانما قيمتها معنوية فقط الامر الذي دفع المجتمع الدولي الى سن اتفاقيات اخرى تتميز بالالزامية كالعهد الدولي لحقوق المدنية والسياسية الذي اخذ صيغة اتفاقية وصدر سنة 1966 حيث تولت المادة 12 بفقرتها المختلفة كفالة هذا الحق حيث نصت على أن: (1- لكل فرد يوجد على نحو قانوني داخل اقليم ما حق التنقل وحرية مكان اقامته 2- لكل فرد حرية مغادرة اي بلد بما في ذلك بلده).

(1) ثروت بدوي ، النظم السياسية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1975 ، ص420.

وبالتالي يبدو جلياً من النص المتقدم والذي اكتسب الصفة الالزامية بالنص عليه في العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية ان هذا الحق هو خالص وثابت للإنسان وصار لازماً على الدولة ان تيسره والا تقوم بتقييده بخلاف القانون او متطلبات المصلحة الوطنية، وهذا المنع هو منع قانوني اي يجب ان يؤطر في اطار قانوني كي تراعى فيه كافة الاعتبارات والضمانات القانونية للابتعاد عن التعسف.

ومع هذا فإن هذه القيود تخضع للطعن فلا يمكن مصادرة حق الانسان في الطعن بالاجراءات المانعة اذا ثبت انها تعسفية هذا من جانب ومن جانب آخر فإن الاتفاقيات الاقليمية هي الاخرى كفلت هذا الحق بشكل صريح لا بل ان بعضها كان اكثر حرصاً على هذا الحق من الاتفاقيات العالمية ومن اهمها الاتفاقية الاوروبية لحقوق الانسان لسنة 1950 التي عند عقدها لم تتناول هذا الحق بشكل صريح بل اكدت على الحرية الشخصية للإنسان بشكل عام وعلى اقليم الدول الاوروبية وشكل هذا عيباً في الاتفاقية¹ الامر الذي تداركه البروتوكول رقم 4 الملحق بالاتفاقية الذي قلل من حالات تقييد الحرية الشخصية في التنقل وكذلك الحرمان منها حيث لم يجزه مطلقاً اضافة الى حريته في اختيار محل اقامته والدخول والخروج من دولته بحرية تامة.

ولا يجوز الحرمان من هذه الحرية الا في حالات تتطلبها حالة الضرورة القصوى المتمثلة بحماية الامن العام والصحة العامة والنظام العام كما لم يجز طرد اي شخص من اقليم الدولة التي يتمتع بجنسيتها سواء اكان ذلك اجراء² فردي ام جماعي، كما وقد حظر الطرد الجماعي بشكل كامل.

اما الاتفاقية الامريكية لحقوق الانسان التي ابرمت عام 1969 كانت ادق من سابقتها في تأصيل وتأكيد حق الانسان في السفر والتنقل حيث اشترطت المادة 22 بفقرتها ان يكون تواجد الشخص شرعياً كي يتمتع بمثل هذه الحرية فالحق بالسفر والتنقل مكفول للجميع مواطنين ام

(1) سيفان باكراد ميسروب // حرية السفر والتنقل ، مجلة كلية الرافدين للحقوق ، المجلد (1) العدد (42) ، السنة

(2009) ، ص 251.

(2) المادة 2/2 من البروتوكول الرابع الملحق بالاتفاقية الاوروبية.

حماية الطيران المدني بموجب القانون الدولي العام.....حاتم عبد الكريم عليوي ، ا.د احمد عبد الرزاق هظم

اجانب شرط ان يكون تواجد الفئة الاخيرة شرعياً فله الحق في مغادرة وطنه والعودة اليه متى ما شاء وهذه الحرية محكومة بنصوص القانون التي قد تقيدها لأسباب تخص النظام العام والصحة العامة والا فلات العامة اضافة للامن العام وهي مبررات يمكن ان يستند اليها في تقييد هذه الحرية شرط ان تكون حقيقية وليست مفتعلة او وهمية الغاية منها تقييد الحريات فقط، كما لا يجوز طرد الاجنبي المقيم بصورة قانونية الا بمبررات حدية وبموجب حكم قضائي .

ونحى المنحى ذاته الميثاق الافريقي لحقوق الإنسان لسنة 1981 في المادة 22 وبفقراتها المتعددة الى حرية الفرد في التنقل داخل دولة وحرية في اختيار محل اقامته شرط التزامه بالقانون وله الحق في مغادرة اي بلد بما فيه بلده الاصلي ولا يجوز تقييده الا في حالة الضرورة التي اشرنا اليها في الاتفاقيات السابقة و اشار الى عدم امكانية طرد الاجنبي المتواجد بشكل شرعي في دولة ما الا بقرار قضائي مطابقه للقانون , وحرّم ايضاً الطرد الجماعي للأجانب لأسباب عنصرية او عرقية او دينية.

واقليمياً ايضاً فقد نحت الدول العربية منحاً مشابهاً لما ذهبت اليه التنظيمات الاقليمية الاخرى حيث قامت بوضع الميثاق العربي الخاص بحماية حقوق الانسان العربي وذلك لسد النقص الذي شاب ميثاق الجامعة العربية الذي خلا من مثل هذه النصوص , حيث تم اعتماد الميثاق العربي بعد جهود فنية قامت بها اللجنة العربية الدائمة لحقوق الانسان التي كلفت بوضع هذا الميثاق من قبل جامعة الدول العربية عام 2004 والذي عرض على مجلس الجامعة في القمة العربية السادسة عشر في تونس في نفس العام وتمت الموافقة عليه وصادق عليه ثلثا دول الجامعة.¹

وقد اقر الميثاق حرية التنقل لكل فرد مقيم على اراضي الدول الاطراف في الميثاق شرط ان يكون تواجده قانونياً وله الحق في اختيار مكان الإقامة في اي جزء من اقليم الدولة بموجب قوانين الدولة النافذة الخاصة بالتنقل الاشخاص واقامتهم داخل حدود الدولة , كما حرم الميثاق ابعاد اي اجنبي دون مسوغ قانوني اذا ما كان مقيماً بصورة مشروعة داخل اقليم الدولة .²

(1) احمد ابو الوفا, الحماية الدولية لحقوق الانسان , ط 4 , دار النهضة العربية , القاهرة , 2015 , 330.

(2) المادة 1/26 من الميثاق العربي لحقوق الانسان لسنة 2004.



من كل ما تقدم يتضح ان المواثيق الاقليمية هي الاخرى قد اخرت حرية التنقل ولا شك ان هذه الحرية من ضمن ما تشمله التنقل في وسائل النقل ومنها وسائل النقل الجوية حيث لا يجوز تقييد هذه الحرية الا لاعتبارات تتعلق بالأمن القومي للدولة او في حالة الخشية من تهديد حياة الشخص بسبب النزاعات المسلحة والاماكن التي يكون فيها توترات امنية..

الفرع الثاني

العلاقة ما بين الطيران المدني والحق في حرية التنقل

لا شك ان من اهم وسائل النقل في العصر الحديث واسرعها هو النقل الجوي لذا فأن اي تحديد للحق في التنقل والسفر سيطل بشكل مباشر الطيران المدني وفي غير الاحوال التي تتجم عن التزامات المسلحة لا يجوز مطلقاً تقييد حركة الطيران المدني في زمن السلم , ولكن هذا الامر جائز في حالات معينة وفي اضيق نطاق كما هو الحال في خطر الطيران كأحد العقوبات التي تأتي تطبيقاً لنص المادة 41 من ميثاق الامم المتحدة فلمجلس الامن ان يقرر تدابير على سبيل العقوبة بحق الدولة التي يقرر ان تصرفاتها تخل بالسلم والامن الدوليين استناداً لنص المادة 39 من الميثاق ومن هذه العقوبات حظر الطيران المدني في الاقليم الجوي للدولة المتخذ بحقها التدابير كما حصل بالنسبة للعراق في فترة التسعينات حيث كان من ضمن العقوبات حظر الطيران ولتطبيق هذه العقوبة يجب تسيير دوريات جوية على مدار الساعة للتثبيت من تطبيق العقوبة بشكل كامل وهذا يعني من جانب اخر سلب الدولة سيادتها على اقليمها الجوي , وتكرر الامر ذاته مع ليبيا التي اتخذ مجلس الامن بحقها قراراً مماثلاً عام 1992 وكذلك الحال بالنسبة لبوغلافيا السابقة إبان الحرب الاهلية البو غلافية عام 1992.¹

كما ان حماية الحق بحرية التنقل والسفر يستلزم حماية ادواته التي كما ذكرنا من اهمها هي الطائرات المدنية فأى تقييد لحركة الطيران في غير الحالة التي تأتي تطبيقاً لقرارات مجلس الامن

(1) خطر الطيران , مقال منشور على موقع الجزيرة نت وعلى الرابط

Militaryshttps://www.aljazeera.net

حماية الطيران المدني بموجب القانون الدولي العام.....حاتم عبد الكريم عليوي ، ا.د احمد عبد الرزاق هظم

يعد قراراً غير مشروع وتتحمل الدولة المانعة المسؤولية عن ذلك كون هذا الفعل غير مشروع ويعد انتهاكاً للحق في حرية التنقل والسفر اذن فالعلاقة وثيقة بين حماية الحق في النقل والسفر والطيران المدني وبالتالي لا يمكن تفعيل الحق المذكور دون حماية ادواته.

هذا من جانب ومن جانب اخر فأن هنالك التزام يقع على عاتق الدول يتمثل بعدم استخدام القوة ضد الطيران المدني وهو متفرع من مبدأ خطر استخدام القوة في العلاقات الدولية فيمنع على الدول الاعضاء في الامم المتحدة استخدام القوة في علاقاتهم الدولية او ضد امن وسلامة الدول الاخرى وهذا يشتمل على ضرورة التزام الدول الاعضاء على الامتناع عن استخدام الاسلحة ضد الطائرات المدنية زمن السلم فمن المعلوم ان القوات المسلحة لديها أنشطة عسكرية زمن السلم تتمثل بالمناورات والتدريبات اضافة الى اجراء التجارب على الاسلحة فعلى الدولة ان تحافظ على سلامة الطيران المدني من هذه الانشطة وذلك بأخذ الحيطة والحذر وتجنب اجراء هذه الانشطة بالقرب من طرق المواصلات الجوية الدولية فقد تصاب الطائرات بصورة عرضية عند اجراء مناورات او تدريبات عسكرية او اجراء تجارب على نوع معين من الاسلحة عن طريق الخطأ وهو تأكيد لنص المادة 3 من اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 التي حضرت وبشكل كامل وبأية صيغة استخدام الاسلحة ضد الطائرات وهذا المنع هو منع عام سواء أكان الاستخدام زمن النزاعات المسلحة ام اثناء الانشطة التي ذكرناها، وتطبيقاً لكل ما تقدم نجد ان جميع الدول التي قامت بأصابة طائرات مدنية اقرت بمسؤوليتها الدولية عن هذا الفعل فعلى سبيل المثال اعترف الجيش الاوكراني بأسقاط طائرة روسية عن طريق الخطأ عام 2001 اثناء التدريبات العسكرية. وكذلك الحال بالنسبة للطائرة الايرانية التي كانت متجهة الى دبي عام 1988 وعلى اثر الحادثة الاخيره اجتمع مجلس المنظمة الدولية للطيران في 7 تشرين الثاني عام 1988 ليوجه الدول بضرورة اتخاذ كاه التدابير اللازمة والضرورية لسلامة الملاحة وذلك عن طريق التنسيق الشامل بين الانشطة العسكرية زمن السلم والانشطة المدنية الخاصة بالطيران المدني باعتبار هذه الانشطة حال عدم تنظيمها ستهدد حق الانسان في الحياة.¹

اسقطت هذه الطائرة عن طريق الخطأ بصاروخين من المدمرة الامريكية (يواسف اس فنييس) في الخليج العربي وراح ضحيتها 290 راكباً وقامت الولايات المتحدة على اثر قيام ايران بتحريك دعوى امام محكمة العدل الدولية بتعويض الضحايا عام 1996 كذلك اسقطت طائرة الخطوط الجوية البيررية في 4 تشرين

ومما تقدم اعلاه ان الاتفاقيات والمعاهدات المنظمة لحقوق الإنسان لم تستحدث معايير جديدة في حماية الطيران المدني وانما سعت جهد الإمكان إلى ترسيخ حق الانسان في التنقل بحرية وحق الإنسان في الحياة من خلال قسم من المعاهدات والاتفاقيات الدولية، وكذلك من خلال الاتفاقيات الاقليمية التي تعتبر نسخاً لأهم ما جاء في الاتفاقيات الدولية المنظمة لحقوق الإنسان.

المبحث الثاني

حماية الطيران المدني في ظل الاتفاقيات المنظمة للطيران

تميز المجتمع الدولي بتطور العلاقات الدولية منذ بدايته حتى وصل الى مرحلة التنظيم الدولي التي تجاوز بها حدود الدول، ومن اهم مظاهر التجمعات الدولية والاقليمية، الاتفاقيات المتخصصة التي تحقق جملة من الأهداف، والتي من أبرزها صيانة الامن الجماعي وتحقيق التعاون الاقتصادي والاجتماعي في مجال المصلحة المطلوب حمايتها دولياً⁽¹⁾.

ولاتفاقيات الطيران المدني الدور المهم الضليع والأساسي في وضع قواعد القانون الدولي المنظمة لآلية عمل الطيران، من خلال المعاهدات والاتفاقيات المتضمنة لا اهم المعايير القانونية والامنية والاقتصادية بهذا الخصوص، وعلى سبيل المثال لا الحصر اتفاقيتي باريس وشيكاغو المتعلقة بتنظيم عمل الطيران المدني الدولي اللتان ابرمتا تحت مظلة الامم المتحدة وتلتها اتفاقيات على المستوى الاقليمي والتي ابرمت تحت مظلة المنظمات الاقليمية، وسبق الإشارة إليها .

ومن خلال هذا المبحث المقسم الى مطلبين سنتناول في المطلب الاول منه دور اتفاقيتي باريس وشيكاغو في وضع اهم الخطوط العريضة التي تستهدف من خلالها حماية الطيران

الاول عام 2001 وهي قادمة من اسرائيل حيث اسقطت عن طريق الخطأ في تدريب عسكري للجيش الاوكراني = الذي نفى مسؤوليته في البداية وكانت تحمل رقم رحلة 1812 وراح ضحيتها 78 راكباً. اشهر حوادث الطائرات منشور على موقع

⁽¹⁾ BBc news وعلى الرابط <https://www.bbc.com>

¹ - د هادي نعيم المالكي ، المنظمات الدولية ، ط1 ، بغداد ، مكتبة السيسبان ، 2013 ، ص14-17 .

حماية الطيران المدني بموجب القانون الدولي العام.....حاتم عبد الكريم عليوي ، ا.د احمد عبد الرزاق هظم

المدني، في حين سيكون المطلب الثاني مخصصاً للبحث في دور منظمة الطيران المدني الدولي ومدى إسهامها في وضع المعايير التي ترسم عمل الطيران المدني، وذلك على النحو الآتي:

المطلب الاول

وسائل حماية الطيران المدني في ظل اتفاقيتي باريس وشيكاغو

لقد حظي الطيران المدني باهتمام بالغ بعد نجاح المحاولات الأولى للطيران في مطلع القرن العشرين، لذا سارعت العديد من دول العالم إلى عقد سلسلة من اللقاءات والتوقيعات نتجت عنها اتفاقيات تنظم الوضع القانوني للجو من خلال العمل على تحديد ما للدولة من سلطان على طبقات الهواء التي تعلو أقاليم الدولة، لذا وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية اتجهت الأنظار الدولية إلى عقد اتفاقيتين لتنظيم الملاحة وهما اتفاقية باريس لسنة 1919 و اتفاقية شيكاغو لسنة 1944.

لذا سنبحث في هذا المطلب عن وسائل الحماية المتبعة من قبل الاتفاقيتين للطيران المدني في الفرع الأول ، أما في الفرع الثاني سيكون البحث فيه مخصصاً للدور الذي مارسته منظمة الطيران المدني (ايكافو) في حماية الطيران المدني من الأعمال العدائية التي قد تطولها وكما يلي.

الفرع الاول

وسائل الحماية في ظل اتفاقية باريس

أيقنت الجهود الدولية أن الطيران المدني الدولي يعد شرياناً مهماً ومرفقاً حيوياً للجماعة الدولية، إلا أن هذا المرفق هش ومن الممكن اختراقه بسهولة كبيرة، وقد أثبت التاريخ صحة ذلك فقد تحول القضاء الجوي إلى مسرح للحروب والنزاعات الدولية التي تؤثر على سلامة الطيران المدني وعلى النحو الذي يوقفه أو يحدث فيه اختلالاً على الأقل بسبب هذه الحروب، لذا سعت الجهود إلى وضع أسس لحماية الطيران المدني من هذه تهديدات المحدق به .

أولاً: وسائل الحماية التي أتبعها اتفاقية باريس سنة 1919:- تعد اتفاقية باريس هي أول اتفاقية عالمية تهدف إلى مواجهة العراقيل والصعوبات التي تواجه الملاحة الجوية المدنية الدولية، أن من أهم أهداف اتفاقية باريس هو العمل على إيجاد لوائح مشتركة يتم تطبيقها بين



جميع الدول المتعاقدة بهدف التقليل من الإرباك الذي يحدث بين الدول بسبب اختلاف الأيديولوجيات والمبادئ والأحكام الإرشادية من بلد إلى آخر⁽¹⁾.

سعى القائمين على وضع اتفاقية باريس لحماية الطيران المدني من خلال وضع عدد من المبادئ والأسس التي قامت عليها الاتفاقية لعل من أبرز هذه المبادئ⁽²⁾ :

1. تتمتع الدولة الإقليمية بالسيادة الكاملة على إقليمها الجوي وهو ما نصت عليه المادة الأولى من الاتفاقية " لكل دولة السيادة الكاملة على طبقات الهواء التي تعلو إقليمها" .

2. أشارت المادة الثانية من الاتفاقية على ضرورة التعاون بين الدول المتعاقدة على منح حق المرور البري فوق أقاليمها للطائرات المدنية التابعة للدول الأطراف في هذه الاتفاقية ، إلا أن هذا الحق ليس مطلقاً وإنما يحتاج إلى المرور علماً بأن هذا المرور يقتصر على الخطوط التي تحددها الدولة الإقليمية و الطائرات التجارية فقط.

3. المساواة في المعاملة : وفقاً لاتفاقية باريس فقد ألزمت الدول الأعضاء المتعاقدة بأن تتمتع عن التمييز بين دولة وأخرى في المعاملة المخصصة للطائرات بسبب الجنسية دون أي تفریق أو تمييز بين الدول وإنما يجب أن تعامل جميع الدول المتعاقدة معاملة واحدة .

4. وفقاً لنص المادة الخامسة من اتفاقية باريس أن تلتزم الدول المتعاقدة بعدم منح حرية الطيران فوق أقاليمها للدول التي ليست طرفاً في هذه الاتفاقية .

لقد كان للحرب العالمية الثانية أثراً كبيراً في تغيير نظرة العالم إلى أهمية الطيران وإلى الطائرات بالأخص فقد أولى العالم أهمية سرعة وكفاءة الطائرات ، كم أن زيادة الاتصال الجوي خلال الحرب العالمية الثانية وما شهدته العالم من اتصال بين الدول الأوروبية و الولايات المتحدة الأمريكية أوى إلى جعل اتفاقية باريس لا تتسجم مع هذه التطورات التي يشهدها العالم في تلك الحقبة بل وجعلها قاصرة أمام مواكبة هذه التطورات مما دفع العديد من المجتمعات الدولية إلى ضرورة إعادة صياغة الملاحاة الجوية الدولي، لذلك دعت الولايات المتحدة الأمريكية إلى عقد

1. مقالة منشورة على الموقع الالكتروني : <https://Stringfixer.com>

² د. عصام العطية ، القانون الدولي العام ، المكتبة القانونية ، بغداد ، 2019 ، ط2، ص201

حماية الطيران المدني بموجب القانون الدولي العام.....حاتم عبد الكريم عليوي ، ا.د احمد عبد الرزاق هظم

مؤتمر دولي في مدينة شيكاغو في سنة 1944 تمخض عنه وضع اتفاقية شيكاغو للطيران المدني في 7 ديسمبر لسنة 1944⁽¹⁾

الفرع الثاني

وسائل الحماية في ظل اتفاقية شيكاغو

قبل الخوض في وسائل الحماية التي تبعتها اتفاقية شيكاغو لعام 1944 لابد من الإشارة إلى أنه وفقاً للمادة 89 من هذه الاتفاقية⁽²⁾ فقد مُنحت الدول الأعضاء الحق في وقت العمل بهذه الاتفاقية الملاحق المرفقة بها في حالة الحرب أو النزاع الأمر الذي سيؤثر على حماية الطيران المدني في وقت الحرب من أجل حماية المصالح الوطنية، وبالرجوع إلى نص المادة 89 من الاتفاقية نجد أنه نص يتمتع بالمرونة و العمومية ،فبموجبه يحق للدولة المتعاقدة أن تمتنع عن تطبيق أحكام هذه الاتفاقية في مجالها الوطني فقط واستمرار تطبيقها في المجال الدولي⁽³⁾ ، وعلى الرغم من ذلك إلا أن تطبيق أحكام المادة 89 يخضع لشروط موضوعية من أجل حماية الطيران المدني من الأعمال العدائية، ومن أهم هذه الشروط الواجب الأخذ بها من قبل الدولة لتطبيق المادة 89 من اتفاقية شيكاغو هي :

1. حالة وجود نزاع أو في حالة وجود حالة الطوارئ داخل الدولة : لكي توقف الدولة أو الدول المعنية العمل اتفاقية شيكاغو لابد من أن تثبت وجود حرب أو نزاع مسلح، او أن تعلن الدولة عن وجود حالة طوارئ وطنية ، ففي 16 أكتوبر لعام 1949 وعند انضمام الكيان الصهيوني إلى اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 أعلن الجانب المصري عن وقف العمل بهذه الاتفاقية على أساس حالة الحرب الموجودة في سنة 1948⁽⁴⁾، وليس على أساس حالة الطوارئ الوطنية وهو ما أكدّه خطاب الحكومة المصرية المرسل إلى المنظمة الدولية للطيران المدني ،

¹ .د. عصام العطية ، مصدر سابق ، ص 202 .

² تنص المادة 89 من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي على أنه : " في حالة الحرب لا تؤثر أحكام هذه الاتفاقية على حرية التصرف لأية دولة متعاقدة معنية ، سواء كانت محاربة أم محايدة . ويطبق هذا المبدأ أيضاً في الحالة التي تعلن فيها أية دولة متعاقدة حالة الطوارئ الوطنية وتخطر المجلس بهذه الحالة " .

³ د. محمد عبد الرحمن الدسوقي ، حماية الطيران المدني في الأنشطة العسكرية للدول في ضوء قواعد القانون

الدولي العام ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2012 ، الطبعة الأولى ، ص 208 .

⁴ في الرابع عشر من مايو لسنة 1948 بدأت الاعتداءات الصهيونية على فلسطين

وبموجب الموقف المصري فإنه لا يحق للطيران الإسرائيلي من الاستفادة من ميزة التحليق أو الطيران فوق الإقليم المصري⁽¹⁾.

2 . صدور إعلان من الدولة بوقف تطبيق العمل بهذه الاتفاقية : بمعنى أن وقف العمل باتفاقية شيكاغو لا يتم بمجرد حدوث أو نزاع مسلح أو وجود حالة الطوارئ المدنية بمعنى آخر أن وقف تطبيق الاتفاقية والملاحق التابعة لها لا يتم تلقائياً وإنما لابد من إعلان واضح وصريح يصدر من الدولة لوقف تطبيق النظام القانوني الجوي وبخلاف ذلك تعد الاتفاقية سارية المفعول بحق هذه الدولة والتي تتحمل كافة التبعات القانونية المترتبة عليها .

2. يجب أن يوجه الإعلان الصادر من الدولة والمتضمن لوقف تطبيق أحكام اتفاقية شيكاغو إلى أخطار مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني : بمعنى أن يكون هذا الأخطار مسبقاً لما لوقف تطبيق أحكام هذه الاتفاقية من تأثير كبير على الجماعة الدولية في حالة الحروب أو النزاعات المسلحة، على الرغم من أن المادة 89 من الاتفاقية لم تعلن صراحة على هذا الأخطار الموجه إلى مجلس منظمة الطيران المدني وعليه فإن نص المادة 89 من الاتفاقية ينص صراحة على ضرورة الأخطار في حالة وجود حالة طوارئ وطنية وبشكل ضمني في حالة الحرب أو النزاع، وهو ما يؤكد المثال السابق للحكومة المصرية بأخطار مجلس المنظمة مسبقاً بوقف العمل بهذه الاتفاقية بسبب حالة الحرب والاعتداءات على الجانب الفلسطيني⁽²⁾.

¹ د. محمد عبد الرحمن الدسوقي ، مصدر سابق ، ص 210 .

² د. محمد عبد الرحمن الدسوقي ، مصدر سابق ، ص 213-214 .

المطلب الثاني

حماية الطيران المدني في ظل نشاطات منظمة الطيران المدني الدولي

الايكاو هي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، تم انشاؤها من قبل الدول بموجب اتفاقية شيكاغو لعام 1944 المعنية بالطيران المدني من اجل تسيير الشؤون والنظم الادارية للطيران المدني الدولي، حيث وضع الاتفاقية الاحكام التفصيلية الخاصة بتأسيس وعمل المنظمة، بهدف تعزيز العلاقات المتبادلة بين الشعوب (1).

والمنظمة الدولية المختصة بمجال الطيران المدني قد حلت محل المنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي، وبالتالي فهي البديل عن اللجنة الدولية للملاحة الجوية، وكذلك تقوم بمهام اللجنة الفنية الدولية لخبراء القانون الجوي (2).

وللحديث أكثر عن دور هذه المنظمة في إرساء أهم القواعد المنظمة للطيران المدني وحماية هذا القطاع المهم من الأعمال العدائية، سيكون هذا المطلب مقسماً على فرعين، يتناول الأول منه تشكيل المنظمة، في حين سيكون الفرع الثاني مخصصاً للبحث في دور المنظمة في حماية قطاع الطيران المدني من الاعمال العدائية، وذلك على النحو الآتي:

الفرع الأول

تشكيل منظمة الطيران المدني الدولي

تضم المنظمة (192) دولة عضو ، وتتكون من الأجهزة الآتية:

- الجمعية العمومية : وتضم ممثلين من جميع الدول الاعضاء، وتعتبر الهيئة العليا للايكاو، وتجتمع مرة واحدة كل ثلاث سنوات، ومن اهم مسؤولياتها وضع السياسة العامة للمنظمة للثلاث سنوات القادمة كما وتعرض نتائج اعمالها على الهيئات الاخرى للايكاو، واستنادا للمادة (49) من الاتفاقية .

- المجلس : يعد الهيئة الدائمة للمنظمة وتقوم بتقديم التقارير الى الجمعية ، ويتكون من (36) ممثلاً من الدول الاعضاء تنتخبهم الجمعية لثلاث سنوات ، ويقع على عاتقه تنفيذ

¹ - نيكولاي لوزينسكي، استعراض التنظيم والادارة في منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو)، وحدة التحقيقات

المشتركة ، جنيف 2019 ، ص 1 .

² - د محمد الحاج حمود ، مصدر سابق ، ص 145 .

توجيهات الجمعية العمومية وإدارة الشؤون المالية للايكاف وضمان استمرارية الارشادات المتصلة بأعمال المنظمة⁽¹⁾.

- الامانة العامة : لا تكلف باي واجبات محددة بموجب الاتفاقية ، ويعد دورها الاساسي تنفيذ قرارات الجمعية العمومية والمجلس مع تنفيذ برامج عمل المنظمة .

وتعد اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدستور التي تعمل من خلاله المنظمة والتي تتكون من (96) مادة و(18) ملحقا كل ملحق من هذه الملاحق ينظم معيارا معيناً من المعايير المنظمة لآلية عمل المنفذ الجوي (المطار)، مع تحديث تلك الملاحق وفقاً للتطور الحاصل في مجال الطيران، من خلال صلاحية المجلس في تعديل النصوص التقنية في الاتفاقية وذلك في اطار توحيد القواعد ومعايير الملاحة الجوية بإصدار نصوص تنظيمية تضاف الى الاتفاقية في صور ملاحق.⁽²⁾

ومن اهم المعايير التي وضعتها الايكاف هي⁽³⁾:

- المعيار القانوني: حيث وضعت منظمة الطيران المدني الدولي اجراءات تسجيل الطائرات واعداد رموز وعلامات الجنسية وتوضيح المواضع لتلك الرموز ، الذي يمكن من خلالها التفرقة بين الطائرات من حيث الحمولات المختلفة المحمولة جوا، ويحمل نموذج التسجيل على متن الطائرات على الدوام مع تثبيت لوحات تحديد الهوية التي تبين الجنسية وتبعية الطائرات في مكان بارز⁽⁴⁾.

¹ - المادة (50/أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي .

² - د جمال عبد الناصر مانع ، القانون الدولي العام المجال الوطني للدولة (البري - البحري - الجوي) ، ج2 ، دار العلوم للنشر والتوزيع ، 2009 ، ص536 .

³ - اتفاقية الطيران المدني ، الملاحق من الاول الى الثامن عشر ، تاريخ الزيارة (2022/1/4) ، الساعة الواحدة بعد الظهر ، منشور على الرابط التالي ،

https://www.houmsilaw.com/img/uploads1/law_110.pdf

⁴ - الملحق السابع من اتفاقية الطيران المدني ، الوثيقة رقم (9958) الصادرة عن الجمعية العمومية ، 8/اكتوبر / 2010،

حماية الطيران المدني بموجب القانون الدولي العام.....حاتم عبد الكريم عليوي ، ا.د احمد عبد الرزاق هظم

- المعيار الاقتصادي : حيث توفر عملية النقل الجوي مردوداً مالياً من خلال انتقال الاشخاص والبضائع واستيفاء الرسوم الكمركية الناتجة عن تلك الحركة، كذلك الخدمات المقدمة للطائرات من التزود بالوقود والصيانة ووجبات الطعام....الخ⁽¹⁾.
- المعيار الامني : وذلك عن طريق اتخاذ التدابير اللازمة لمنع واستئصال اي استعمال محتمل للمخدرات والعقاقير غير المشروعة من جانب الطواقم ومراقبي الحركة الجوية ومن يعمل في هذا المجال الحساس، ومنع النقل غير المشروع لها، من خلال تطبيق المعايير السارية المفعل والصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي .

ولأجل تحقيق اهداف المنظمة اختصت بعدد من الوظائف التنظيمية والقانونية والتنفيذية⁽²⁾:

- الوظائف التنظيمية : من اهم الابعاء التي تقع على عاتق المنظمة وضع قواعد السلامة وتنظيم الملاحة الجوية الدولية في الجو والارض ، فتقع عليها مسؤولية مراقبة الطائرات ومدارج الهبوط واللوائح الجوية وطرق مراقبة الطيران، كذلك اصدار اجازات القيادة وذوي الاختصاص الميكانيكي وصلاحية الطائرات وتسجيلها، وتبادل معلومات الارصاد الجوية وسجلات الرحلات مع الخرائط الجوية، وتنظيم اجراءات الكمارك والهجرة وحالات الخطر والانقاذ، اضافة الى الاهتمام بالاتفاقيات الاقليمية والثنائية مع الحرص على موائمتها والاتفاقيات الدولية مع المنظمة.
- الوظائف القانونية : تعد اهم الواجبات التي تقع على عاتق المنظمة بحث المسائل المتعلقة باتفاقية شيكاغو مع الابلاغ عن المخالفات والتحقيق بكل ما يعترض الملاحة الجوية، وتسوية المنازعات من خلال تفسير بنود وملاحق الاتفاقية والاتفاقيات الجوية الاخرى .
- الوظائف التنفيذية : فإن المنظمة تعمل على تسهيل عملية النقل الجوي من خلال تخفيف القيود وتسهيل الاجراءات امام المسافرين، وتقديم المساعدة الفنية والاقتصادية الخاصة بخدمات الملاحة الجوية .

وبذلك تعتبر اهم المعايير التي يجب على الدول التقيد والالتزام بها في مجال الطيران المدني ، والمعنية بتنظيم اهم المنافذ الحدودية والتي تفرض على التشريعات الوطنية كونها ذات

¹ - القرار رقم (29_13) ، تحسين مراقبة السلامة الجوية ، من نفس الوثيقة اعلاه ، ص 87 - 1 .

² - د محمود الحاج حمود ، مصدر سابق ، ص 154-155 .

صفة فنية خطيرة ويجب التقيد بها بدقة عالية ، ومن الدول التي صادقت على الاتفاقية العراق بالقانون رقم (6) لسنة 1947 وسلك المشرع العراقي دورا تكميلياً وتنفيذياً في نفس الوقت في تشريع اول قانون ينظم الطيران بالأجواء العراقية بالرقم (41) لسنة 1939 ، وبعد التطور الذي طرأ على الطيران اصدر قانون الطيران المدني المعدل رقم (148) السنة 1974 ، وقد اقتصر القانون على الاحكام المستنبطة من الاتفاقية الدولية (1) .

الفرع الثاني

دور منظمة الطيران المدني في الحد من الأعمال العدائية

أن قواعد القانون الدولي تفتقر إلى وجود قواعد قانونية تهتم بمعالجة الأعمال العدائية بسلامة الطيران المدني الدولي⁽²⁾ لذا سعت منظمة الطيران المدني الدولي إلى العمل جاهدة من أجل سد هذا القصور في قواعد القانون الدولي⁽³⁾ وقد نجحت هذه المنظمة في إصدار العديد من التشريعات الدولية التي كان هدفها المشترك هو حماية سلامة الطيران الدولي المدني وسعت المنظمة الدولية إلى توحيد المسائل الإجرائية المرتبطة بسلامة الطيران المدني والمتمثلة بالاختصاص القضائي في حالة حدوث جرائم على متن الطائرات المدنية، لذا سنبين في هذا الفرع أهم التشريعات الدولية التي صدرت عن منظمة الطيران المدني والاختصاص القضائي في حالة حدوث جرائم على متن تلك الطائرات .

أولاً : أهم الصكوك الدولية الصادرة من منظمة الطيران المدني : لقد كانت من أهم آثار الحرب العالمية الثانية هو انقسام العالم إلى قسمين شرقي وغربي ، حيث عانى المدنيون من الاضطهاد والخوف في الجانب الشرقي مما دفع العديد من الهروب باتجاه الغرب للبحث عن الأمان والسكينة باستخدام الطائرات المدنية ، مما دفع العديد من المواطنين لاختطاف الطائرات

¹ - د محمود الحاج حمود ، مصدر سابق ، 28-29 .

² Abeyratn .R .Attempts at ensuring Peace and Security in International aviation, transportation law journal university of Denver , 24 transp.L.J.27.1996.P.2.

³ د. هيثم أحمد الناصري ، جريمة خطف الطائرات ، دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية ، ط2، 1988،

المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، بيروت ، ص43 وما بعدها

حماية الطيران المدني بموجب القانون الدولي العام.....حاتم عبد الكريم عليوي ، ا.د احمد عبد الرزاق هظم

المدنية⁽¹⁾ لتحقيق هذا الهروب , وعليه فقد عملت المنظمة الدولية للطيران المدني إلى إنشاء العديد من الصكوك الدولية التي تعمل من أجل توفير قدر كبير من الحماية للطائرات المدنية , فالهدف مشترك لهذه الاتفاقيات والبروتوكولات المعدلة ومن أبرز الاتفاقيات الصادرة عن منظمة الطيران المدني (ICAO) هي :

1. اتفاقية طوكيو لسنة 1963 التي تم تعديلها بموجب البروتوكول " مونتريال " لسنة 2014 : وقد جاءت هذه الاتفاقية لمعالجة مسألة الأعمال العدائية التي ترتكب في الطائرات المدنية نتيجة لاختلاف النظم القانونية بشأن ممارسة الاختصاص القضائي على مرتكبي هذه الأعمال غير المشروعة⁽²⁾ .

تعد اتفاقية طوكيو لسنة 1963 هي النواة الأولى التي تهدف إلى توفير الحماية والسلامة للطائرات المدنية للطائرات من خلال قمع الأعمال العدائية التي تتم على متنها⁽³⁾، إلا أن عمر هذه الاتفاقية يزيد عن (50) سنة الأمر الذي أدى الى ظهور فجوات عديدة فلا بد من وضع قواعد قانونية جديدة لسد القصور في الاتفاقية وهو ما نتج عنه البروتوكول الملحق بها لسنة 2014⁽⁴⁾

2. اتفاقية لاهاي لسنة 1970 والمعدلة بموجب بروتوكول بكين لسنة 2010 : كان لتأخر دخول اتفاقية طوكيو حيز النفاذ وازدياد حالات الخطف في أواخر الستينات يقابلها ضرورة وجود تنظيم قانوني دولي يعمل على قمع هذه الانتهاكات الموجهة ضد الطيران المدني و سلامته، وخصوصاً عندما ظهر جلياً عجز اتفاقية طوكيو عن الوقوف بوجه جرائم الاستيلاء التي طالت مداها الطائرات المدنية⁽²⁾، كل هذا أدى الى زعزعة الثقة في الطيران المدني .

كل هذا دفع المجتمع الدولي إلى ضرورة توفير إطار قانوني يعمل على معالجة هذه الجرائم التي تهدد الأمن والسلامة العامة للطائرات مما تؤثر على الأمن والسلم الدوليين الأمر الذي دفع (ICAO) إلى البحث في مسألة جرائم الاستيلاء على الطائرات المدنية فعقدت العديد من الدورات واتخذت العديد من القرارات في هذا الصدد إلى أن عقدت في مدينة لاهاي مؤتمراً دولياً شارك فيه (77) دولة وأكثر من (12) منظمة دولية تكمل بعقد اتفاقية لاهاي لقمع

² الأيكاو , المؤتمر الدولي لقانون الجو , ورقة عمل مقدمة من الولايات المتحدة , مونتريال , 2014 , فقرة

(1/2) ص1, أنظر إلى د. محمد محمد عبد الله العاصي , مصدر سابق , ص 17 .

الاستيلاء غير المشروع على الطائرات في السادس عشر من شهر أيلول لسنة 1970، لتدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ بعد عام واحد⁽¹⁾، فقد عملت اتفاقية لاهاي على أمن الطائرات وعدم إفلات منتهكي الجرائم التي تمس الطائرات من العقاب.

ألا أن أحداث الحادي عشر من سبتمبر من عام 2001⁽²⁾، دعت الجماعة الدولية إلى ضرورة إعادة النظر بإجراءات سلامة الطيران المدني وحمايتها من أي شكل من أشكال الأعمال العدائية.

وبالرجوع إلى صباح يوم الثلاثاء الموافق الحادي عشر من سبتمبر لعام 2001 نجد أن (19) شخصاً ينتمون إلى تنظيم القاعدة صعودوا على متن (4) طائرات مدنية بهدف واحد وهو الاستيلاء على هذه الطائرات من أجل استخدامها للأعمال العدائية، وأثناء إقلاع الطائرات الأربعة تمكن الخاطفون وبشكل متناسق من إشهار أسلحتهم البيضاء والسيطرة على قمرة القيادة ليتم تغيير مسار الطائرات إلى أهداف محددة مسبقاً. فتوجهت الطائرتين الأولى والثانية إلى برج التجارة العالمية في مدينة نيويورك وقد نجحتا في صدم البرج، أما الطائرة الثالثة فقد توجهت إلى مبنى وزارة الدفاع الأمريكية (البنتاغون) أما الرابعة فقد ضل مسيرتها عن طريق نحو العاصمة الأمريكية واشنطن لتدمير مبنى الكونغرس الأمريكي بعد أن تم إسقاطها عن طريق طائرة حربية في مدينة بنسلفانيا، وقد أعلنت الولايات المتحدة بأن تنظيم القاعدة بقيادة أسامة بن لادن هو من يقف خلف هذه الجرائم .

وهذا الأمر دفع إلى النظر في اتفاقية لاهاي وضرورة دفع الدول غير الأعضاء وغير المنظمة إلى الصكوك الدولية الهادفة إلى حماية الطيران المدني إلى الانضمام إليها لمنع استخدام الطائرات المدنية في الأعمال الإرهابية التي تستهدف المدنيين العز، لذا عقدت منظمة الطيران المدني العديد من الندوات والاجتماعات وبعد العديد من المشاورات وافقت اللجنة العامة

¹ Horlick (J). The Kidnapping of the advanced aircraft law .12 Harvard journal of international law .1971 .P.37.

² د. سلامة إسماعيل محمد ، تعريض وسائل المواصلات للخطر في القانون الجنائي ، رسالة دكتوراه ، كلية

الحقوق ، جامعة القاهرة ، 1993 ، ص211

حماية الطيران المدني بموجب القانون الدولي العام.....حاتم عبد الكريم عليوي ، ا.د احمد عبد الرزاق هظم

للمنظمة على بروتوكول الصين لسنة 2010 باعتباره بروتوكولاً مكملًا لاتفاقية لاهاي لسنة 1970 حيث وصل عدد المصوتين إلى 75 صوتاً مقابل 13 صوت معارض⁽¹⁾ , ويهدف بروتوكول بكين إلى التصدي إلى الهجمات المتزايدة المهددة لسلامة وأمن الطيران المدني التي وقفت عاجزة أمامه اتفاقية لاهاي⁽²⁾ , وقد أدخل التكنولوجيا الحديثة لمعالجة مسألة الاستيلاء على الطائرات ووسع من الاختصاص القضائي الرامي إلى ملاحقة الفاعلين .

بالإضافة لما تقدم فقد صدر عن المنظمة الدولية للطيران المدني صك دولي آخر يتمثل في اتفاقية بكين لسنة 2010⁽³⁾ لإضفاء حماية أكبر لسلامة الطائرات المدنية وقد سعت هذه الاتفاقية الى توسيع نطاق شمولها للجرائم التي تتم على متن الطائرات وأعمال العنف المرتبطة بحق الأشخاص أثناء الرحلة , فمن خلال ما تقدم يتبين الدور الأساسي الذي لعبته المنظمة الدولية (ICAO) من أجل سلامة الطيران المدني سواء من خلال عقد الاتفاقيات الدولية تحت مظلتها أو من خلال التنسيق بين الطائرات المدنية والعسكرية كل ذلك من أجل تنظيم ودعم التعاون الدولي .

ثانياً : الاختصاص القضائي للجرائم الواقعة على متن الطائرات المدنية : لقد أوضحت الاتفاقيات الدولية التي نظمتها منظمة الطيران المدني الاختصاص القضائي لمواجهة أي جريمة من الجرائم المرتكبة على متن الطائرات المدنية , فقد عملت المنظمة الدولية إلى العمل على توحيد القواعد القانونية المطبقة على الجناة في الجرائم المرتكبة⁽⁴⁾.

فقد عمدت المنظمة إلى وضع نظام مشترك بهدف إلى عدم منح الدولة اختصاصاً حصرياً وإنما تهدف من هذا النظام السماح لجميع الدول المتعاقدة من أن تلاحق مرتكبي هذه الأفعال والحيلولة دون أفلاتهم من العقاب⁽⁵⁾.

¹ الوثيقة الختامية للمؤتمر الدولي للقانون الجوي , بكين من 8/30 إلى 2010/9/10

² الفقرة الثالثة من ديباجة بروتوكول بكين لسنة 2010

³ د. محمد محمد عبد الله العاصي , مصدر سابق , ص 152

⁴ Fitz Gerald , Supra note 28 , at 232 .Tokyo Diplomatic Conference Minutes , Supra note , 28 , P. 227

⁵ Nancy Douglas joyner ,Aerial Hijacking as an International Crime (1974 . P . 137

وقد أجازت الصكوك الدولية للدولة التي تتعرض مصالحها للتهديد أو توجه الجرائم إليها بشكل مباشر أجازت لها هذه الصكوك الحق في ممارسة الاختصاص القضائي على هذه الجرائم وهو ما يتماشى مع القوانين الداخلية للدولة، فالتشريعات الداخلية للدولة تجمع على الإقرار على هذا النوع من الاختصاصات⁽¹⁾.

فبموجب المادة الثالثة في فقرتها الأولى والثانية من اتفاقية طوكيو 1963 وبموجب المادة الرابعة من بروتوكول مونتريال لسنة 2014 فقد منحت دولة التسجيل الاختصاص الأصلي لمواجهة الجرائم المرتكبة ضد طائراتها المدنية، فاختصاص دولة التسجيل يعد من الاختصاصات القوية لأن جميع الدول تنص في قوانينها الوطنية على هذا الاختصاص من أجل حماية رعاياها من مواطنيها⁽²⁾.

ويذهب البعض منهم إلى اعتبار أن الطائرة تعد جزءاً من إقليم الدولة أينما رحلت فتمارس الدولة اختصاصها القضائي الأصلي على جميع الجرائم التي تحدث على متنها⁽³⁾ وبموجب المادة الخامسة في فقرتها الأولى (أ) من اتفاقية مونتريال لسنة 1971 فقد منحت الدولة التي تحدث في إقليمها جريمة الاختصاص القضائي، بعد خلو أحكام اتفاقية طوكيو لسنة 1963 وبروتوكولها لسنة 2014 و اتفاقية لاهاي لسنة 1970 من هذا الامر إلا أنه ذكر صراحة في بروتوكول بكين في المادة الرابعة⁽⁴⁾.

فبموجب ذلك منحت الدولة صاحبة الإقليم الاختصاص القضائي على الجرائم التي ترتكب على إقليمها وقد ألزمت الاتفاقية الدول الأعضاء على وضع أسس الاختصاص القضائي بشأن الجرائم التي ترتكب على إقليمها.

وقد نصت المادة الرابعة في فقرتها (ب) من اتفاقية طوكيو لسنة 1963 على منح الدولة الاختصاص القضائي إذا كان الجاني أو المجني عليه ممن يحملون جنسيتها أو يملكون إقامة

¹ د. محمد محمد عبد الله العاصي، مصدر سابق، ص 199

² المادة الثانية الفقرة (ب) من قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981، المعدل بموجب قانون الطيران المدني رقم 136 لسنة 2010.

³ المادة 17 فقرة (3) من قانون العقوبات السوري رقم 148 لسنة 1949

⁴ المادة 1/4 من البروتوكول بكين لسنة 2010 نص على: "عندما ترتكب الجريمة في إقليم تلك الدولة"

حماية الطيران المدني بموجب القانون الدولي العام.....حاتم عبد الكريم عليوي ، ا.د احمد عبد الرزاق هظم

دائمة فيها وهو ما يسمى بالاختصاص الشخصي للدولة على الجرائم التي يرتكبها أحد رعاياها أو مواطنيها في الخارج ، وعند التمعن في الاتفاقية نجد أنها منحت الدولة اختصاصاً جوازياً متى ما كان الضحية من احد مواطنيها واختصاصاً وجوبياً عندما ترتكب الجريمة من احد مواطنيها كل هذا من أجل توفير اكبر قدر من الحماية لسلامة على الطائرات والحيلولة دون إفلات مرتكبي هذه الجرائم من العقوبة.

وفي الفقرة (ج) من نفس المادة ⁽¹⁾ من اتفاقية طوكيو لسنة 1963 نجد أنها منحت الدولة التي تمس الجرائم المرتكبة على متن الطائرات سلامتها الاختصاص القضائي ،وبموجب هذه المادة فإنه يحق لدولة من الدول أن تعترض طريق طائرة تابعة لدولة أخرى من أجل ممارسة اختصاصها القضائي بحق هذه الطائرة بعد أن مست أمن وسلامة تلك الدولة من دون النظر إلى جنسية الطائرة أو جنسية الجاني ⁽²⁾ .

الخاتمة

وضعت مواصفات أمن الطيران الواردة في الملحق السابع عشر وغيره من الملاحق موضع الشرح التفصيلي في مواد ارشادية صدرت في "دليل الأمن لحماية الطيران المدني من الفعال التدخل غير المشروع"، وقد نشر هذا الدليل لأول مرة في سنة 1971، وهو وثيقة مقيدة التوزيع فيها تفاصيل تشرح للدول كيفية امتثال مختلف القواعد القياسية والتوصيات الواردة في الملحق السابع عشر. وقد وضع هذا الدليل لمساعدة الدول على النهوض بالسلامة والأمن في الطيران المدني من خلال وضع اطار عمل قانوني وممارسات واجراءات حشد المواد والموارد الفنية والبشرية لمنع وقوع أفعال التدخل غير المشروع بل وللتصدي لها حسب الاقتضاء وما أن تكتمل وتلفذ هذه النصوص تشكل برنامجاً وطنياً لأمن الطيران يكفي لتصريف التزامات الدول بوصفها أطرافاً في الاتفاقيات القانونية لأمن الطيران.

أولاً: النتائج

5. يعتبر النقل الجوي قطاعاً متجدداً و منعشاً للتقدم الاقتصادي والاجتماعي ، يربط الأشخاص و الدول والثقافات، ويوفر نفاذاً إلى الأسواق العالمية ويسهل التجارة والسياحة. كما يوفر الطيران شبكة نقل سريعة في العالم اجمع، مما يجعله ضرورياً في الأعمال

الدولية والسياحة بحيث يقوم بتسهيل النمو الاقتصادي، خاصة في الدول السائرة في طريق النمو.

6. تقوم حوالي 2000 شركة طيران عبر العالم باستغلال أسطول يضم 23000 طائرة. ويغطي حوالي 3750 مطار عبر شبكة طرق تزيد على العديد من الملايين من الكيلومترات يتولى تسييرها ما يقارب 160 فاعلا في مجال الملاحة الجوية. ويتولى الناقلون الجويون نقل ما يزيد على 2.2 مليار مسافر في السنة، في حين أن المطارات تضمن الخدمة لحوالي 4 مليارات من المسافرين في السنة تشتمل على خدمات وصول و مغادرة وعبور المسافرين. أما القيمة الإجمالية للبضائع المنقولة عن طريق الجو فتمثل 35% من جميع المبادلات الدولية. ويسافر حاليا ما يزيد على 40% من السياح الدوليين عبر الطائرات.

7. يخلق قطاع النقل الجوي 5.5 مليون منصب عمل مباشر على المستوى العالمي يساهم بشكل مباشر بنسبة 408 مليار دولار في الناتج الوطني الخام العالمي. كما يساهم بنسبة 1.1 تريليون دولار في الناتج الوطني الخام العالمي عن طريق أثره المباشر و غير المباشر أو العائد إليه أي ما يعادل 2.3% من الناتج الوطني الخام العالمي.

8. وتمخض عن قطاع النقل الجوي في سنة 1988، ما مجموعه 32 مليون منصب شغل في العالم، من خلال أثره المباشر، اوغير المباشر او العائد اليه والحفزي. أما الأثر الاقتصادي الدولي للطيران (مباشر، غير مباشر، عائد وحفزي) فيقدر بـ 3.560 مليار دولار، أي ما يعادل 7.5% من الناتج الداخلي الخام العالمي. وفيما يتعلق بأفريقيا، في سنة 2006، خلق قطاع النقل الجوي حوالي 430000 منصب

ثانيا: التوصيات

1- على الجهات المعنية والتي تعمل في مجال القانون الدولي الانساني والقانون الدولي لحقوق الانسان من منظمات دولية حكومية وغير حكومية والجمعيات ومنظمات المجتمع المدني والمؤسسات الاعلامية الحكومية والمستقلة

حماية الطيران المدني بموجب القانون الدولي العام.....حاتم عبد الكريم عليوي ، ا.د احمد عبد الرزاق هظم

- 2- ان تقوم بحث وتشجيع الدول على التصديق والانضمام الى جميع الاتفاقيات المنظمة لعمل الطيران المدني ومن ثم قيام الدول بالمراجعة الشاملة لقوانينها الداخلية
- 3- اتخاذ الاجراءات الاحترازية التشريعية الضرورية لغرض ادماج الانتهاكات التي تتعرض لها الخطوط الجوية في كافة أرجاء العالم في تشريعاتها الجنائية او افرادها بقوانين مستقلة وملائمتها مع الاتفاقيات الدولية بما يضمن تحقيق فعاليتها في تنفيذ وتطبيق قواعد القانون الدولي.
- 4- على الجهات المعنية ان تقوم باستغلال وسائل الاعلام ومواقع التواصل الاجتماعي لغرض نشر وتعزيز حقوق سلطات الطيران المدني والخطوط الجوية العالمية وخصوصا في ظل التطور والتقدم الذي يشهده العالم في نطاق التكنولوجيا والمعلومات
- 5- يجب على جميع سلطات الطيران المدني ووزارات النقل في جميع الدول بالزام القنوات بتخصيص اوقات لنشر اعلانات مصورة ورسائل مكتوبة من قبل مختصين
- 6- توضيح أهمية القواعد القانونية الدولية الحامية لشركات الخطوط الجوية والطيران المدني فضلا عن إجراء لقاءات بشكل مستمر مع اكاديميين بالقانون الدولي، وفي ظل ذلك فإن اتباع هذه الخطوات وفق خطط توضع من قبل المختصين تساعد على نشر القانون الدولي الانساني حتى يصبح ثقافة عامة تسود المجتمع.

المصادر والمراجع

اولاً: المصادر العربية

1. احمد ابو الوفا، الحماية الدولية لحقوق الانسان ، ط 4 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2015
2. الأيكاو ، المؤتمر الدولي لقانون الجو ، ورقة عمل مقدمة من الولايات المتحدة ، مونتريال ، 2014 ، فقرة (1/2)
3. بدر عبد اللطيف الياقوت، تأمين مرافق الطيران المدني من اخطار الاعمال الارهابية، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2010
4. ثروت بدوي ، النظم السياسية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1975
5. جمال عبد الناصر مانع ، القانون الدولي العام المجال الوطني للدولة (البري - البحري - الجوي) ، ج 2 ، دار العلوم للنشر والتوزيع ، 2009
6. د شاكر ظريف ، اشكالية العلاقة بين ظاهرة الارهاب العابر للحدود والجريمة المنظمة قراءة مقارنة في الوسائل والاهداف ، مجلة الباحث للدراسات الاكاديمية ، العدد 11 ، 2017
7. د هادي نعيم المالكي ، المنظمات الدولية ، ط 1 ، بغداد ، مكتبة السيسبان ، 2013
8. د. عصام العطية ، القانون الدولي العام ، المكتبة القانونية ، بغداد ، 2019 ، ط 2
9. د. محمد عبد الرحمن الدسوقي ، حماية الطيران المدني في الأنشطة العسكرية للدول في ضوء قواعد القانون الدولي العام ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2012 ، الطبعة الأولى
10. زوليخه مسعي، الحق في الحياة في القانون الدولي لحقوق الانسان، جامعة محمد خضير بكرة، 2019
11. سيفان باكراد ميسروب ، حرية السفر والتنقل ، مجلة كلية الرافدين للحقوق ، المجلد (1) العدد (42) ، السنة (2009)
12. محمد عبد الرحمن الهوفي ، حماية الطيران المدني من الأنشطة العسكرية للدول ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2012

حماية الطيران المدني بموجب القانون الدولي العام.....حاتم عبد الكريم عليوي ، ا.د احمد عبد الرزاق هظم

13. نيكولاي لوزينسكي، استعراض التنظيم والادارة في منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو)، وحدة التفتيش المشتركة ، جنيف 2019

14. هيثم أحمد الناصري ، جريمة خطف الطائرات ,دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية ,ط2, 1988, المؤسسة العربية للدراسات والنشر , بيروت

15. هيثم احمد حسن الناصري، خطف الطائرات (دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية)، ط1، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 1976

16. د. سلامة إسماعيل محمد ، تعريض وسائل المواصلات للخطر في القانون الجنائي ، رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، 1993

ثانيا: المصادر الاجنبية

17. Fitz Gerald , Supra note 28 , at 232 .Tokyo Diplomatic Conference Minutes ,Supra note ,28

18. Nancy Douglas joyner ,Aerial Hijacking as an International Crime (1974)

19. Horlick (J). The Kidnapping of the advanced aircraft law .12 Harvard journal of international law .1971

20. Abeyratn .R .Attempts at ensuring Peace and Security in International aviation, transportation law journal university of Denver , 24 transp.L.J.27.1996.