



ملكية وسيادة الدولة على فضاءها الجوي- دراسة تحليلية في ضوء القانون الدولي الخاص

أ.م.د. مراد صائب محمود

أستاذ القانون الدولي الخاص المساعد

جامعة كركوك-كلية القانون والعلوم السياسية

Ownership and Sovereignty of the State over Its Airspace – An Analytical Study in the Light of Private International Law

Dr. Murad Saeb Mahmoud

Assistant Professor of Private International Law

University of Kirkuk – College of Law and Political Science

المستخلص: يُعد الفضاء الجوي من أهم مكونات الدول، وقد أثار موضوع ملكيته والوقائع والتصرفات القانونية التي تحصل فيه جدلاً فقهيّاً واسعاً بين فقه القانون الدولي الخاص، خاصة مع تطور وسائل الملاحة الجوية وتزايد الاعتماد على المجال الجوي في الأغراض المدنية والعسكرية. ويمتد هذا الفضاء ليعلو اليابسة والمياه الإقليمية للدولة، ويُعد جزءاً لا يتجزأ من سيادتها الإقليمية، إذ تتمتع الدولة بحق السيادة الكاملة والحصريّة عليه، وليس بالمعنى التقليدي للملكية الخاصة، وإنما بمعنى الملكية السيادية التي تخوّل الدولة تنظيم استعمال هذا الفضاء ومراقبته ومنع الغير من استخدامه دون إذن، مما يجعل مسألة "ملكية الفضاء الجوي" حجر الزاوية في تنظيم العلاقات الدولية الجوية – ولا سيما – مسألة الوقائع والتصرفات القانونية التي تحدث في هذا الفضاء، والتوازن بين سيادة الدول وحرية الاستخدام السلمي للمجال الجوي.

الكلمات المفتاحية: سيادة، الفضاء-الجوي-الملاحة الجوية-القانون الخاص

Abstract: Airspace is considered one of the most important components of a state. The issue of its ownership has sparked wide legal debate, especially with the advancement of air navigation technologies and the increasing reliance on airspace for both civil and military purposes. This space extends above the land and territorial waters of the state and is regarded as an integral part of its territorial sovereignty." The state enjoys full and exclusive sovereignty over its airspace—not in the traditional sense of private ownership, but in the sense of sovereign ownership, which entitles the state to regulate its use, monitor it, and prevent others from accessing it without permission. This makes the issue of 'ownership of airspace' a cornerstone in the regulation of international air relations and in balancing state sovereignty with the freedom of peaceful use of airspace".

Key words: Sovereignty, Airspace, Air Navigation, Private Law

المقدمة

أولاً: أهمية البحث: يكتسب البحث أهميته من التطورات الحاصلة والمتسارعة في الفضاء الجوي الذي يشكل أحد المفاهيم القانونية الأساسية في القانون الدولي الخاص الذي صاحبه التراجع والانكماش في السيادة الدولية في بعض الدول، نظراً لارتباطه المباشر بمسائل السيادة الوطنية والأمن والملاحة الجوية، كما إن دراسة الفضاء الجوي وسيادة الدولة عليه يكتسب أهمية خاصة في ظل تزايد استخدام الطائرات المسيّرة والطيران التجاري والعسكري، مما يفرض تحديات قانونية تتطلب تنظيمًا دقيقاً وتعاوناً دولياً لضمان احترام سيادة الدول وسلامة الملاحة الجوية.

ثانياً- إشكالية البحث: في ظل التطورات التكنولوجية المتسارعة وتنامي أنشطة الطيران واستخدام المجال الجوي. فإن إشكالية البحث تكمن من خلال الإجابة عن التساؤلات الآتية:

- 1- إلى أي مدى يمكن للدولة تملك وفرض سيادتها المطلقة على فضاءها الجوي في ظل التزاماتها القانونية تجاه الأفراد والجهات الخاصة في القانون الدولي الخاص؟
- 2- ما هو الإطار القانوني الذي ينظم ملكية وسيادة الدولة على مجالها الجوي؟
- 3- ما هو التنظيم والتأطير القانوني للاختصاصين التشريعي والقضائي في الوقائع والتصرفات القانونية التي تحصل في الفضاء الجوي الوطني؟
- 4- ما هي حدود الدولة في تقييد حرية الملاحة الجوية في الفضاء الجوي الخاص بها دون الإخلال بحقوق الأفراد أو الاتفاقيات الخاصة الدولية؟

- 5- هل هناك تعارض بين مبدأ ملكية سيادة الدولة المطلقة على مجالها الجوي ومبدأ حرية التجارة الدولية والنقل الجوي المدني الخاص؟
- ثالثاً-أهداف البحث: تتجلى أهداف البحث في تحقيق جملة من الأهداف تتمثل في نقاط مركزة تعكس طبيعة ما تناولنا في البحث وتحليله وكما يأتي:
- 1- تحديد مفهوم الملكية والسيادة الجوية وتحليل ماهية السيادة التي تمارسها الدولة على الفضاء الجوي الواقع فوق إقليمها في ضوء القانون الدولي الخاص.
 - 2- تسليط الضوء حول الإطار القانوني المحلي والاتفاقيات الخاصة النازمة لسيادة الدولة على الفضاء الجوي ولا سيما المتعلق منها تحديداً بقواعد القانون الدولي الخاص المتعلقة بالجنسية وتنازع القوانين والاختصاص القضائي.
 - 3- الوقوف حول حدود ملكية السيادة الجوية وتوضيح ما إذا كانت سيادة الدولة على الفضاء الجوي سيادة مطلقة أم مقيدة، خاصة فيما يتعلق بالطيران المدني ومرور الطائرات الأجنبية.
- رابعاً-منهجية البحث: اعتمدت المنهج التحليلي من خلال تحليل نصوص القوانين المعنية بالفضاء الجوي وتنظيم النقل الجوي.
- سادساً-خطة البحث: لغرض تحقيق أهداف البحث والإجابة عن التساؤلات المطروحة فقد اعتمدت الخطة البحثية الآتية:
- المبحث الأول: الإطار المفاهيمي لملكية وسيادة الدولة المطلقة على فضاءها الجوي
- المبحث الثاني: الفضاء الجوي - العنصر الثالث للدولة

المبحث الأول

الإطار المفاهيمي لملكية وسيادة الدولة على فضاءها الجوي

تُعد ملكية وسيادة الدولة على فضاءها الجوي من أبرز مظاهر ممارسة الدولة لاختصاصها الإقليمي، إذ يشكل المجال الجوي الامتداد العمودي لإقليم الدولة، وتبسط عليه سلطاتها الكاملة، أسوة بأراضيها ومياهها الإقليمية⁽¹⁾، ألا أن التطورات المتسارعة في مجال النشاطات الجوية وظهور الكيانات الخاصة الفاعلة في المجال الجوي، والاستخدامات المتزايدة للطائرات بدون طيار والأقمار الصناعية ذات الطابع التجاري، أوجدت العديد من الإشكاليات القانونية، خاصة عند التداخل بين مبدأ الملكية وسيادة وحرية الملاحة الجوية، وكذلك في ما يتعلق بمسؤولية الدولة

(1) وقد كرسّت العديد من الاتفاقيات الدولية هذا المبدأ، وعلى رأسها اتفاقية شيكاغو للطيران المدني لعام 1944، التي نصت في مادتها الأولى على أن "لكل دولة السيادة التامة والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها".

تجاه الأضرار التي قد تلحق بالأشخاص أو المنشآت جراء أنشطة جوية خاصة، وان لكل منطقة جغرافية لدولة ما فإن ما فوقها يسمى بـ" الفضاء الجوي" الذي يخضع لسيادة وقوانين الدولة التي ينتمي إليها، ولغرض الإحاطة بالموضوع سوف نتناوله بالمطالب الآتية:

المطلب الأول

مفهوم الفضاء الجوي وسيادة الدولة

يمثل الفضاء الجوي الجزء غير الملموس الذي يعلو إقليم الدولة، ويشكّل امتداداً لسيادتها الإقليمية، ويُعد مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي أساساً قانونياً ترتكز عليه الدولة عند تنظيم الدخول إلى مجالها الجوي والتحكم في أنشطة الطيران، وفرض التشريعات الوطنية على كل ما يتم ضمن هذا المجال، ويؤثر تطور التكنولوجيا الجوية وتزايد أنشطة الطيران المدني المختلفة تحديات جديدة أمام المفهوم التقليدي للفضاء الجوي والسيادة الجوية، الأمر الذي يدفع باتجاه إعادة النظر في التوازن بين حقوق الدول وواجباتها في هذا المجال، خصوصاً في ظل الالتزامات الناشئة عن القانون الدولي الخاص⁽¹⁾. ولغرض الإحاطة بالموضوع سوف نتناوله بالفرعين الآتيين:

الفرع الأول

مفهوم الفضاء الجوي

يقصد بالفضاء الجوي "الهواء" هو المجال الجوي لنشاط الطائرات وتحليقها، ويختلف عن الفضاء الخارجي الذي لا تمارس فيه الطائرات والمركبات الهوائية الأخرى نشاطها فيه، إذ يكون هذا المجال للأقمار الصناعية ومركبات الفضاء من غير الاعتماد على فضل الهواء في تحليقها وإنما تعتمد على قوتها الذاتية والإلكترونية⁽²⁾.

ويعرف الفضاء الجوي على أنه " الفراغ الذي يحتوي على الغازات والغبار الكوني والأجرام السماوية التي تنتشر في أنحاء الكون والذي يُطلق عليه بالفراغ الكوني" كون معظم مناطقه تكون خالية من الهواء والمادة الكثيفة⁽³⁾.

وإنَّ تعيين حدود الفضاء الخارجي والفضاء الجوي هو إرساء الحدّ الفاصل بينهما، ولم يتسنَّ حتى الآن في قانون الفضاء الدولي الخاص الموجود حالياً إرساء ذلك الحدّ أو إرساء تعريف قانوني للفضاء الخارجي متفق عليه عالمياً، ومن ثمَّ فإنَّ نطاق تطبيق أحكام قانون الفضاء الدولي ومبادئه لم يُحدّد بعد⁽⁴⁾.

(1) المادة (9) من قانون وزارة النقل والمواصلات العراقي رقم ٧ لسنة ١٩٩٤ والتي نظمت التأمين الجوي من خلال النص على أنه " تتولى وزارة النقل والمواصلات المهام الآتية : أولاً - الأشراف على قطاع النقل والمواصلات والمساهمة في تأمين النقل الجوي"

(2) د. محمود مختار احمد بيري، د. عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص14
(3) يحيى حسن جديع، استخدام الفضاء الخارجي من منظور القانون الدولي، بحث منشور في مجلة دراسات قانونية، 61ع، ص248.

(4) تقرير الأمم المتحدة، الجمعية العامة، في 2012/2/21 المتعلق بالفضاء الخارجي.

ويعرف الفضاء الخارجي بأنه: " المنطقة الفضائية المشتركة الدولية التي تقع فيما وراء السلطة الفضائية للدولة منفردة". حيث أن سيادة الدولة على مجالها الجوي الإقليمي إلى مدى غير محدد، لن تكون فعالة، بسبب العجز عن ممارستها لهذا المجال، خاصة بعد رحلات استكشاف الفضاء، وتسارع التطور العلمي والتكنولوجي، فالحصول على ترخيص والقيام بالرقابة من الدولة لمرور الأقمار الصناعية والمركبات الأخرى التي تدور على بعد يزيد 100 عن ميل فوق إقليمها سيكون شاقاً⁽¹⁾.

ويُعد الفضاء الخارجي من المسائل القديمة التي تناولتها الدراسات القانونية، والتي تنوعت الاتجاهات الفقهية بشأنها، إذ اتجه احد الاتجاهات بالأخذ بالمنهج الحيزي "المكاني" الذي اعتمد على اقل ارتفاع يبدأ منه الفضاء الخارجي معتمداً بذلك إلى عدة نظريات وكما يأتي :

1-نظرية الطيران الجوي: وهي نظرية بسيطة ومقاربة للمنطق تتمحور حول قاعدة افتراضية قوامها التقدم العلمي في صناعة الطائرات والمركبات ذات القدرة المزدوجة التي تجمع بين صفات الطائرة والمركبة الفضائية التي تتمكن من اقتحام المجال الجوي والفضاء الخارجي، ووفقاً لهذه النظرية فان تعريف الفضاء الخارجي هو " المجال الذي لا تستطيع ان تطير فيه أي مركبة تعتمد في طيرانها على قوة رد فعل الهواء عند ارتفاع يتجاوز "25" ميل فوق سطح الأرض"⁽²⁾

2- نظرية خط فون كارمان "Kármán Line"⁽³⁾: هي مبدأ علمي يستخدم لتحديد الحد الفاصل بين الغلاف الجوي للأرض والفضاء الخارجي، ويُعد من أشهر التعريفات المستخدمة لتحديد بداية الفضاء من الناحية الفيزيائية والقانونية، وعلى الرغم أن هذا الخط لا يُعد قانوناً دولياً ملزماً إلا أن له أهمية القانونية كونه يُستخدم كمرجع عملي لتحديد متى تبدأ الدولة في فقدان سيادتها الجوية، كما يُستخدم في الأنظمة الفضائية لتحديد متى يُعد شخص أو جسم قد دخل "الفضاء الخارجي"⁽⁴⁾

وخط فون كارمان هو ارتفاع 100 كم فوق سطح الأرض، ويُستخدم كحد نظري بين المجال الجوي الذي تخضع له سيادة الدولة وبين الفضاء الخارجي الذي لا يخضع لأي سيادة

(1) هشام عمر أحمد الشافعي، مقدمة في قانون الفضاء الخارجي، مطبعة الحكمة، ط 1 ، 2013 ص409.

(2) د. إبراهيم فهمي إبراهيم شحاتة، القانون الجوي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966، ص409.

(3) الخط سُمي نسبة إلى العالم ثيودور فون كارمان "Theodore von Kármán"، وهو مهندس وفيزيائي أمريكي من أصل مجري، كان رائداً في علم الطيران والديناميكا الهوائية. اقترح هذا الخط في منتصف القرن العشرين كحد تقريبي، إذ "لا يمكن للطائرة أن تطير اعتماداً على رفع الهواء، لأن الغلاف الجوي يصبح رقيقاً جداً، وبالتالي يلزمها السرعة المدارية لتبقى في ذلك الارتفاع".

(4) تعتمد بعض الدول والمنظمات مثل الاتحاد الدولي للملاحة الجوية (FAI) على خط فون كارمان لتحديد "رواد الفضاء" ألا انه لا يشكل محل إجماع قانوني، كون القانون الدولي لم يُحدد بعد بشكل دقيق وملزم بداية الفضاء الخارجي. وبالتالي يظل خط فون كارمان مجرد مرجع تقني-علمي وليس حداً قانونياً صريحاً. ألا انه يُستخدم كثيراً في الاتفاقيات الفضائية، والتميز بين السيادة الجوية وسيادة الفضاء "والأخيرة لا تُنسب لأي دولة". فضلاً عن دراسة النزاعات حول المجال الجوي مقابل الفضاء الخارجي.

وطنية، مما يجعله مفهوماً جوهرياً في القانون الدولي للفضاء، وتم دعم هذه النظرية من قبل الاتحاد الدولي للطيران، وعرفت المجال الخارجي على أنه "المجال الذي يبدأ بعد ارتفاع "80" كم فوق سطح البحر والتي تحل فيه القوة الطاردة المركزية محل قوة الهواء التي ينتهي مفعولها⁽¹⁾.

3- نظرية مدار القمر الصناعي: ان القمر الصناعي يدور حول الأرض بشكل بيضوي فتتولد نقطتان، الأولى: نقطة بعيدة عن المدار تسمى "الأوج"، الثانية: نقطة قريبة تمثل اقرب نقطة في المدار من الأرض وتسمى بـ "الحضيض" وعند هذه النقطة تنتهي السيادة وتبدأ حدود الفضاء الخارجي، وعرفت هذه النظرية المجال الجوي على أنه "المجال الذي يمكن للقمر الصناعي ان يتخذ فيه مدار حول الأرض يمثل ادنى موقع يصل اليه القمر الصناعي (نقطة الحضيض) في مجال دورته حول الأرض عند ارتفاع 85 ميل فوق مستوى سطح البحر"⁽²⁾.

4- نظرية المصلحة: وهو ما تراه الدولة مناسباً لتحقيق مصالحها الوطنية وامنها القومي، مما يؤدي إلى الاختلاف في تحديد الفضاء الخارجي بحسب قدرة كل دولة وسيطرة الدول المتقدمة صناعياً وتكنولوجياً في الأنشطة الفضائية على اكبر جزء من هذا المجال، وعرفت هذه النظرية المجال الجوي على أنه "المجال الذي يبدأ عند الحد الذي لا تحتاج اليه دولة السطح لحماية امنها القومي أو لا تستطيع ممارسة سيطرتها الفعلية"⁽³⁾.

وتُعرف الأنشطة الفضائية على أنها "تلك النشاطات المتعلقة بالقيام المباشر بالبحث واستخدام الفضاء الخارجي بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى"⁽⁴⁾.

وان المشرع العراقي⁽⁵⁾ لم يعرف الفضاء الخارجي في التشريعات المعنية بالطيران والنقل الجوي والقوانين ذات العلاقة بالأنشطة الفضائية على الرغم من دخوله عضو في لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية التابعة لهيئة الأمم المتحدة سنة 1977⁽⁶⁾، وصدور الأمر

(1) د. سهى حميد سالم الجمعة، تلوث بيئة الفضاء الخارجي في القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2009، ص14.

(2) مدار القمر الصناعي: هو المسار الذي يسلكه في الفضاء حول الأرض، إذ تتوازن سرعته العالية باستمرار مع قوة الجاذبية الأرضية، مما يجعله في حالة سقوط دائم ولكنه لا يسقط فعلياً. تُصنف المدارات بشكل أساسي إلى مدار أرضي منخفض (LEO)، ومدار أرضي متوسط (MEO)، ومدار ثابت بالنسبة للأرض (GEO)، ولكل منها ارتفاعات واستخدامات مختلفة، مثل الاتصالات، والملاحة (GPS)، ودراسة الطقس، والمدار: هو مسار منتظم ومتكرر يسلكه جسم في الفضاء حول جسم آخر بفعل الجاذبية، وللمزيد انظر: مدار القمر الصناعي مقال المنشور على الموقع الإلكتروني <https://www.google.com/search?q> وأخر زياره له في 2025/9/13.

(3) د. إبراهيم فهمي إبراهيم شحاتة، مصدر سابق، ص407.

(4) د. سهى حميد سالم الجمعة، مصدر سابق، ص16.

(5) الأنشطة الفضائية: هي النشاطات المتعلقة بالقيام المباشر بالبحث واستخدام الفضاء الخارجي بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى. د. سهى حميد سليم الجمعة، مصدر سابق، ص16.

(6) دخل العراق عضواً بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة في الدورة "32" المرقم " RES 32\196 B " والصادر بتاريخ 1977/12/20.

الأمر الديواني رقم (1) لسنة 2012 والذي تم بموجبه قسم شؤون الفضاء في وزارة الاتصالات وهو بمثابة نواة لووكالة الفضاء العراقية⁽¹⁾.

ونرى بان الفضاء الجوي جزءاً لا يتجزأ من إقليم الدولة الذي يشمل كل الطبقات التي تعلو سطح الأرض وحتى الحد الذي يمكن فيه ممارسة نشاط طيران جوي فعّال، ورغم أن القانون الدولي لم يضع حداً دقيقاً فاصلاً بين الفضاء الجوي والفضاء الخارجي إلا أن الفقه يميل إلى اعتماد خط فون كارمان كمرجع تقني لتحديد نهاية المجال الجوي وبداية الفضاء الخارجي، الذي لا يخضع لأي سيادة وطنية. وعليه، فإن الفضاء الجوي يخضع للقواعد التقليدية لسيادة الدولة، بينما يخضع الفضاء الخارجي لقواعد قانون الفضاء التي تقوم على مبدأ عدم التملك والاستخدام السلمي.

الفرع الثاني

مبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي

تُعد الملكية والسيادة من أهم المفاهيم القانونية التي تقوم عليها الدولة الحديثة، وتمتد هذه السيادة إلى مختلف مكونات الإقليم، بما في ذلك الفضاء الجوي الذي يعلو إقليم الدولة، إذ حظي مبدأ سيادة الدولة على جوها الإقليمي باهتمام كبير في القانون الدولي الخاص، خصوصاً بعد تطور وسائل الملاحة الجوية، وزيادة أهمية المجال الجوي في الأبعاد الأمنية والاقتصادية والاستراتيجية للدول، والجو الإقليمي هو ذلك الجزء من الفضاء الجوي الذي يعلو إقليم الدولة البري والمائي بما في ذلك البحر الإقليمي. ويُعد امتداداً طبيعياً لإقليم الدولة، وتُمارَس عليه السيادة بنفس القدر الممنوح للأرض والمياه الإقليمية. ولغرض الإحاطة بالموضوع سوف نتناوله بالنقاط الآتية:

أولاً- أساس مبدأ السيادة الجوية: ان لكل دولة أن تمارس سيادة كاملة ومطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها، والذي أقرته اتفاقية شيكاغو⁽²⁾ والذي يُعد المرجعية القانونية الدولية الأساسية في تحديد "الاختصاص الحصري للدولة" على جوها⁽³⁾.

(1) الأمر الديواني العراقي المتعلق بشؤون الفضاء رقم 1 لسنة 2012.

(2) اتفاقية شيكاغو: وهي اتفاقية الطيران المدني الدولية الموقعة في شيكاغو في 7 كانون الأول سنة 1944 والمصادق عليها بالقانون رقم 6 لسنة 1947. وللمزيد انظر: المادة (5/1) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل. اتفاقية "شيكاغو: وهي الاتفاقية الدولية للطيران وتم التوقيع عليها في 1944 / 12 / 7 في مدينة شيكاغو الأمريكية لغرض الوصول إلى اتفاق يُنظم الاستخدامات السلمية للجو ووضع بعض الضوابط والقيود في حرية الطيران والاتفاق بشأن الطيران المدني الدولي ومرور الخطوط الجوية الدولية والنقل الجوي ودخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ عام 1947. وللمزيد انظر: د. هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري، المكتبة القانونية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000، ص19.

(3) المادة (الأولى) من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني لعام 1944.

ثانياً-مظاهر ممارسة السيادة على الجو الإقليمي: من خلال تنظيم المرور الجوي وتحريم المرور لأي طائرة أجنبية أن تدخل أجواء الدولة دون إذن، ومنح الدول تصاريح مرور أو تهبط بموجب اتفاقيات ثنائية، فضلاً عن الرقابة الجوية والدفاع، أذ يحق للدولة مراقبة مجالها الجوي واتخاذ التدابير الدفاعية في حال وجود تهديد، وتنظيم المجال الجوي الداخلي من خلال تحكم الدولة في إنشاء المطارات وتوزيع الممرات الجوية، وفرض العقوبات والمساءلة، وتملك الدولة الحق في اعتراض الطائرات المخالفة، وفرض غرامات أو توقيف.

ثالثاً- **حدود السيادة الجوية**: رغم أن مبدأ السيادة الجوية مُطلق من الناحية القانونية، إلا أنه مقيد عملياً بموجب الاتفاقيات الدولية للطيران المدني وقواعد العرف الدولي بشأن سلامة الطيران، ومبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول الأخرى⁽¹⁾.

ونرى بان مبدأ سيادة الدولة على جوّها الإقليمي إحدى الدعائم الأساسية للنظام القانوني الدولي، إذ يُكرّس احترام حدود الدول وسلامة أقاليمها، ورغم التحديات التكنولوجية والعسكرية المعاصرة، لا يزال هذا المبدأ يحظى باعتراف واسع في التشريعات والمعاهدات الدولية، ألا أن تطورات الفضاء والطيران تفرض على المجتمع الدولي ضرورة تطوير الأطر القانونية القائمة لضمان توازن حقيقي بين السيادة، والتعاون الدولي، والاستخدام السلمي للمجال الجوي.

المطلب الثاني

الاختصاص التشريعي في الوقائع المادية والتصرفات القانونية الواقعة في الفضاء الجوي

الوطني

يتمثل الاختصاص التشريعي للدولة في كافة الوقائع المادية والتصرفات القانونية التي تقع داخل هذا الفضاء، وتتفاوت طبيعة هذه الوقائع بين ما هي وقائع مادية والمتمثلة بـ" الولادات" والحصول على الجنسية أو ما هو تصرف قانوني كالعقود التي تُبرم أثناء الطيران والرحلات الجوية، حيث يعد هذا الامر من المسائل المعقدة في نطاق القانون الدولي الأخص نظرا لتعدد الصلات القانونية وتداخل السيادة الجوية. ومن هنا، يُطرح التساؤل القانوني الجوهرى حول مدى اختصاص الدولة في تنظيم هذه الوقائع والتصرفات من خلال تشريعاتها الوطنية؟ في ظل تنامي النشاط الجوي والتطور التكنولوجي المتسارع في مجال الطيران والفضاء. ولغرض الإحاطة بالموضوع سوف نتناوله بالفرعين الآتيين:

⁽¹⁾Bin Cheng, The Law of International Air Transport, Oxford, 1962,43.

الفرع الأول

حالات الولادة في الفضاء الجوي الوطني

يمثل الفضاء الجوي مجالاً قانونياً فريداً تلقت فيه عدة نظم قانونية وطنية ودولية، ويتسم بتعقيده الناشئة عن الطبيعة المتحركة للمركبات الجوية، والعبارة في كثير من الأحيان للحدود الإقليمية للدول، وتزداد هذه التعقيدات القانونية وضوحاً في الحالات النادرة وغير الاعتيادية ومن أبرزها ما يأتي:

أولاً- حالات الولادة الواقعة في الفضاء الجوي: ان حالات الولادة التي تقع على متن الطائرات أثناء تحليقها في الفضاء الجوي وتحديداً أثناء رحلة جوية، تُثير عدداً من الإشكاليات القانونية الجوهرية⁽¹⁾ تتمثل بما يأتي:

1- تحديد جنسية المولود: إن جميع الطائرات تحمل جنسية الدولة التي تم تسجيلها فيها، لذا يسري قانون جنسية الطائرة عليها، كما ان قوانين الجنسية في أي بلد تنطبق بالفعل في كل مكان⁽²⁾، إذ إن كل دولة هي التي تحدد من هم رعاياها، لذلك فإن الولادة على متن طائرة دولة ما يجب أن تعامل على أنها ولادة في ذلك البلد لأغراض الجنسية⁽³⁾.

أما بخصوص بموجب [اتفاقية عام 1961 بشأن خفض حالات انعدام الجنسية](#)، ولأغراض تحديد الالتزامات بموجب الاتفاقية، يجب معاملة الولادة على متن طائرة في المجال الجوي على أنها ولادة في بلد تسجيل الطائرة، وان الاتفاقية تنطبق فقط على المواليد، وبدونها يكون الطفل

(1) قد تناولت بعض الأنظمة القانونية هذه الحالات من خلال ما يأتي: 1- ربط جنسية المولود إما بقانون الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها "علم الطائرة"، 2- قانون الدولة التي كانت الطائرة تحلق فوقها وقت الولادة. 3- مبادئ حق الدم (Jus Sanguinis) أو حق الإقليم (Jus Soli)، بحسب النظام القانوني المعتمد في الدول المعنية. كما ان اتفاقية شيكاغو للطيران المدني لعام 1944، وبعض الاتفاقيات الدولية الأخرى، مثل "اتفاقية مونتريال"، عالجت المسائل المتعلقة بالولاية القضائية والأحوال المدنية على متن الطائرات، لكنها لا تفرد نصوصاً دقيقة لحالات الولادة، مما يفتح المجال أمام الاجتهاد القانوني وتطبيق القواعد العامة لتنازع القوانين.

(2) Ismail Adua Mustafa, 'The Determination of Citizenship for Children Born Aboard International Flights: A Comparative Analysis Under International, Nigerian, and Islamic Legal Frameworks' 8 (2023) Journal of Contemporary Islamic Law. 19-26

(3) المواد (17-21) من اتفاقية شيكاغو المتعلقة [بالطيران المدني الدولي لعام 1944](#).

عديم الجنسية⁽¹⁾. وهذه الحالة تنطبق تحديداً على حالة الولادات التي تحصل فوق الفضاء الجوي العراقي إذا كانت لأبوين عديمي الجنسية⁽²⁾.

2- تعيين الدولة المختصة بتسجيل واقعة الميلاد في الفضاء الجوي: يُعد تنظيم واقعات الأحوال الشخصية المتمثلة بـ "واقعة الميلاد"، من المهام السيادية الجوهرية التي تمارسها الدول عبر أجهزتها الإدارية المختصة، لما لذلك من آثار قانونية تمس النظام العام وتؤسس لكافة الحقوق المدنية والسياسية اللاحقة للفرد وعلى رأسها "الجنسية"، وحق التمتع بالجنسية القانونية، وتسجيل الوقائع المدنية. غير أن التطورات المتسارعة في مجال النقل الجوي، واتساع نطاق الرحلات الدولية، أدت إلى ظهور حالات نادرة ولكنها ذات أهمية قانونية خاصة، من بينها الولادات التي تحدث أثناء التحليق الجوي وما يُثير تساؤلاً قانونياً بالغ الأهمية يتمثل في ما هي الدولة المختصة قانوناً بتسجيل واقعة الميلاد إذا تمت في الفضاء الجوي؟ حيث يواجه هذه الحالة عقبات عملية إذا كانت الولادة قد حدثت فوق فضاء دولي أو فوق دولة ثالثة - إذ تختلف قواعد تسجيل مكان الولادة وإصدار شهادات الميلاد بين دول الطيران وشركات الطيران والسلطات القنصلية⁽³⁾. ولغرض الإجابة عن التساؤل فإن تعيين الدولة المختصة يتداخل فيه عدد من المعايير القانونية التي قد تتباين من نظام قانوني إلى آخر والتي يمكن تناولها وكما يأتي:

أ- جنسية الطائرة: جنسية الطائرة أو دولة تسجيلها "علم الطائرة"، باعتبار أن الطائرة تمثل إقليمياً تابعاً للدولة المسجلة فيها⁽⁴⁾.

ب- موقع الطائرة الجغرافي وقت حدوث الولادة، أي ما إذا كانت تحلق في الأجواء الإقليمية لدولة معينة

ج- جنسية الوالدين باعتباره عنصر يرتبط بأحكام القانون الدولي الخاص⁽⁵⁾.

د- وجهة الطائرة أو مكان الهبوط، في حال تسجيل الواقعة بعد الوصول.

(1) اتفاقية عام 1961 بشأن خفض حالات انعدام الجنسية. وهي معاهدة دولية تهدف إلى الحد من ظاهرة انعدام الجنسية، حيث تُلزم الدول المتعاقدة باتخاذ تدابير لمنع نشوء حالات انعدام الجنسية ومعالجتها، مثل منح الجنسية لمن يولدون في إقليم الدولة ويكونون بلا جنسية أخرى، أو في حال ولادة شخص في إقليمها دون جنسية، وتهدف إلى منع انعدام الجنسية عند الولادة. كما تملئ الاتفاقية على الدول منح الجنسية للأشخاص الذين يولدون على أراضيها ولا يحصلون على جنسية أخرى. مع الأخذ بنظر الاعتبار بان جمهورية العراق ليس طرفاً في هذه الاتفاقية وهذا ما يعني غياب الالتزامات الدولية عليها في هذا الخصوص.

(2) ينظر إلى بحثنا: حق الدم المنحدر من الأم - أساس للفرض أم سبب للاكتساب؟ دراسة تحليلية مقارنة في قانون الجنسية العراقي رقم ٢٦ لسنة ٢٠٠٦. مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، مج ٣٠، الإصدار الثامن، ٢٠١٩، ص ١-٣٤.

(3) راجع إرشادات وزارة الخارجية العراقية بشأن شهادات الجنسية والميلاد من خلال الرابط: <https://mofa.gov.iq>، تاريخ الزيارة ٨/١٠/٢٠٢٥.

(4) د. حاتم غائب سعيد، النقل الجوي في ضوء الاتفاقيات الدولية والتشريعات العراقية، مكتبة القانون المقارن، ط1، 2022، ص137.

(5) د. عباس العبودي، شرح أحكام قانون الجنسية العراقي رقم 26 لسنة 2006، والمواطن ومركز الأجنبي-دراسة مقارنة في نطاق القانون الخاص، مكتبة السنهوري، 2016، ص215.

ونرى بان هذا التداخل يؤدي إلى تنازع في الاختصاص بين عدة دول محتملة، مما يبرز الحاجة إلى تحليل القواعد القانونية التي تحكم هذه المسألة، سواء من خلال التشريعات الوطنية أو عبر الاتفاقيات الدولية، بهدف الوصول إلى معيار قانوني منضبط يُمكن الركون إليه في تعيين الدولة المختصة بتسجيل هذه الواقعة الفريدة.

ثالثاً- بيان القانون الواجب التطبيق في حال وجود عنصر أجنبي: عندما يتعلق الأمر بجنسية الأطفال المولودون على متن الطائرة في الفضاء الجوي في سياقات دولية ووجود عنصر اجنبي ، فإن مسألة "القانون الواجب التطبيق" تندرج تحت **قواعد تنازع القوانين** وتزداد هذه الإشكاليات تعقيداً إذا كانت الطائرة في رحلة دولية، أو تطلق فوق مناطق لا تخضع لسيادة واضحة، أو إذا كانت الطائرة مسجلة في دولة تختلف عن جنسية الوالدين أو عن الدولة التي أُلغيت منها أو ستهبط فيها⁽¹⁾.

ونرى بان موضوع حدوث ولادات في الفضاء الجوي موضوعاً شائكاً بوصفه يلامس تقاطعات القانون الدولي الخاص، وقانون الجنسية، وقانون الطيران، والاختصاص الإقليمي ويطرح تساؤلات قانونية معاصرة حول تحديد مفهوم الإقليم، وبداية ونهاية السيادة، والاختصاص التشريعي، في ظل عالم يشهد تزايداً في حركة النقل الجوي واحتمالات وقوع مثل هذه الحالات. حيث ان التغييرات الكبيرة التي شهدتها قوانين الجنسية في السنوات الأخيرة أثر بشكل مباشر على الأنظمة القانونية المتعلقة بجنسية الأطفال المولودين على متن الطائرات في الفضاء الجوي، وهذه التغييرات تتطلب النظر الى كيفية تكييف الدول مع المعايير الدولية وما يرتبط بذلك من بنود في الاتفاقيات، وفي ظل هذه التغييرات التشريعية تبرز الحاجة الى ضرورة مراجعة القوانين المحلية لتتوافق مع آليات التعاون الإقليمي والدولي. فالقرارات المتعلقة بالجنسية لم تعد تقتصر على معايير وطنية فحسب، بل تدمج العديد من العوامل مثل مكان الميلاد والوضع القانوني للوالدين. لذا بات واجبا على التشريعات الوطنية مراجعة سياستها لضمان توافقها مع المتغيرات الجديدة في الحوكمة القانونية للجنسية.

الفرع الثاني

التصرفات العقدية في الفضاء الجوي الوطني

تُعد التصرفات العقدية من أهم أنواع التصرفات القانونية التي قد تُبرم أثناء وجود الأشخاص أو الأشياء داخل الفضاء الجوي الوطني، وبشكل خاص أثناء الرحلات الجوية. ومع تطور وسائل النقل الجوي، بات من الممكن إبرام العديد من العقود خلال الطيران، الأمر الذي يطرح عدة إشكالات قانونية تتمثل بما يأتي:

(1) د. عباس العبودي، مصدر سابق، ص 230.

أولاً-الاختصاص التشريعي: يُعد الفضاء الجوي جزءاً من إقليم الدولة، ويخضع لسيادتها الكاملة، وبالتالي فإن العقود التي تُبرم على متن طائرة تُحلق ضمن الفضاء الجوي الوطني، تخضع للقانون الوطني للدولة التي تمتلك السيادة على ذلك الفضاء، ما لم يوجد اتفاق مخالف بين الأطراف⁽¹⁾.

ثانياً-تحديد القانون الواجب التطبيق: في حال وجود عنصر أجنبي "كأن يكون أحد أطراف العقد أجنبياً، أو الطائرة مسجلة في دولة أخرى"، ففي هذه الحالة يثور سؤال حول القانون الواجب التطبيق، إذ يتم اللجوء في هذه الحالة إلى قواعد القانون الدولي الخاص وتتازع القوانين، لتحديد ما إذا كان يُطبق قانون علم الطائرة⁽²⁾، أو قانون الدولة التي كانت الطائرة تحلق في أجوائها⁽³⁾.

ثالثاً-الاختصاص القضائي: تمثل منازعة واقعة ميلاد طفل على متن طائرة أثناء تحليقها في الجو حالة قانونية فريدة تثير إشكالات عميقة في كل من القانون الدولي الخاص والداخلي، لا سيما فيما يتعلق بتحديد الاختصاص القضائي في المسائل التي قد تنشأ لاحقاً بخصوص ذلك الطفل، سواء تعلقت بالجنسية، أو الأحوال الشخصية، أو المسؤولية الأبوية، أو حتى المنازعات المدنية أو الإدارية ذات الصلة بمصالحه القانونية، فالمبدأ العام في تحديد الاختصاص القضائي يعتمد في غالب الأحيان على الإقليم أو محل الإقامة أو واقعة الميلاد⁽⁴⁾، غير أن الميلاد الذي يتم في الفضاء الجوي، أثناء رحلة جوية قد تمر فوق أكثر من دولة، وداخل طائرة تحمل جنسية دولة أخرى، ويكون أطراف العلاقة القانونية من جنسيات متعددة، يجعل من الصعب تعيين الدولة التي تملك الاختصاص القضائي الأصلي للنظر في النزاعات أو الإجراءات القانونية التي تمس هذا الطفل مستقبلاً، ويضعف من تعقيد المسألة غياب نصوص تشريعية صريحة في معظم القوانين الوطنية، إلى جانب محدودية الاتفاقيات الدولية التي تنظم هذه المسائل، مما يُحيلنا إلى الاجتهاد الفقهي والقواعد العامة في تنازع القوانين والاختصاص القضائي الدولي⁽⁵⁾.

وأشار **المشروع العراقي** إلى تطبيق المحاكم العراقية من خلال النص على انه " تطبق المحاكم العراقية القانون العراقي بحق من يحمل الجنسية العراقية وجنسية دولة أجنبية"⁽⁶⁾.

ونرى بان دراسة الاختصاص القضائي للأطفال المولودين في الجو لا تُعد مجرد ترف قانوني، بل ضرورة ملحة في ظل اتساع حركة النقل الجوي، وتزايد احتمالية حدوث هذه الحالات، خصوصاً في الرحلات الدولية الطويلة، ما يستدعي وضع معايير قانونية دقيقة تضمن حماية حقوق الطفل وتُحدد الجهة القضائية المختصة بصورة عادلة ومنظمة.

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

(2) أي قانون الدولة التي سجلت فيها الطائرة.

(3) د. سامي محمود شرف، القانون الدولي الخاص - تنازع القوانين -، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٨، ص ٢٤٥.

(4) د. حاتم غائب سعيد، النقل الجوي في.....، مصدر سابق، ص 416.

(5) د. عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي-قواعد وأحكام في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض الدستورية العليا، دار الجامعة الحديثة، 2006، ص 141.

(6) المادة (10/ثانياً) من قانون الجنسية العراقي رقم 26 لسنة 2006.

رابعاً- إثبات التصرفات العقدية في الجو: قد يواجه إثبات التصرفات العقدية في الجو صعوبات عملية،

أذ يُعد الإثبات عنصراً جوهرياً في صحة ونفاد التصرفات القانونية لاسيما العقود، التي تمثل أهم صور الإرادة المنشئة للالتزام، وإذا كانت قواعد الإثبات قد استقرت في النظم القانونية فيما يخص العقود المُبرمة في الظروف الاعتيادية، فإن الأمر يختلف تماماً عندما نكون بصدد تصرفات عقدية تتم في الجو، أي أثناء الرحلات الجوية، وهو ما يطرح تساؤلات قانونية معقدة حول كيفية إثبات تلك التصرفات، خاصة في ظل الطبيعة العابرة للحدود للفضاء الجوي، واحتمالية تداخل عدة نظم قانونية. وتكمن صعوبة الإثبات في هذه الحالة في مجموعة من العوامل تتمثل بما يأتي:

- 1- غياب الشهود في بعض الحالات، أو صعوبة الوصول إليهم.
 - 2- عدم وجود وثائق مكتوبة أو موثقة رسمياً وقت إبرام العقد.
 - 3- احتمال وقوع التصرف في لحظة عبور الطائرة لأجواء دولة مختلفة، مما قد يؤثر في تحديد القانون الواجب التطبيق على الإثبات.
 - 4- وجود تصرفات إلكترونية أو شفوية قد يصعب إثباتها أمام القضاء بدون وسائل توثيق تقنية.
- ونرى** بأن إثبات التصرفات العقدية في الجو" لا يقتصر على الجانب الإجرائي، بل يتعمق في فهم العلاقة بين الزمان والمكان والقانون والتقنية، بهدف الوصول إلى إطار قانوني يضمن استقرار المعاملات ويُحقق الأمن القانوني للأطراف المتعاقدة في بيئة جوية ذات طبيعة استثنائية.
- خامساً- الموقف التشريعي:** لا توجد قوانين وطنية كثيرة تُنظم بشكل صريح التصرفات العقدية في الجو. ولكن يمكن تطبيق القواعد العامة في قانون الجنسية في القانون المدني والتجاري، ما لم تكن هناك نصوص خاصة. وبما ان الطائرات أصبحت فضاءات متنقلة تُبرم فيها تصرفات قانونية متنوعة، وعلى رأسها العقود. إذ أصبح من الشائع إبرام عقود مختلفة خلال الرحلات الجوية، سواء بين المسافرين أنفسهم أو بينهم وبين شركات الطيران أو الأطقم الجوية، وان العقود المُبرمة في الجو تقع ضمن بيئة قانونية خاصة، هي الفضاء الجوي الوطني أو الدولي، ما يؤدي إلى تداخل بين القانون الداخلي للدولة التي تحلّق الطائرة في أجوائها، وقانون الدولة المسجّلة فيها الطائرة، وقوانين جنسية أطراف العقد. وهذا يُثير إشكالات قانونية تتعلق في مدى اعتراف التشريعات الوطنية بهذه العقود والقانون الواجب التطبيق على صحتها وآثارها. وبيان وسائل الإثبات والاختصاص القضائي في حال نشوء نزاع بشأنها⁽¹⁾. ففي الوقت الذي يمكن فيه الرجوع الى القواعد العامة في القانون الدولي الخاص بشأن القانون الواجب التطبيق على هذه التصرفات من

(1) د. حاتم غائب سعيد، النقل الجوي في.....، مصدر سابق، ص420

مكان إبرام العقد أو محل تنفيذه أو القانون المختار من الطرفين، لا يزال الغموض يكتنف آليات تطبيق هذه الضوابط بسبب الطبيعة الخاصة للتصرفات المبرمة التي تجمع بين خصائص الأقليم الافتراضي (دولة تسجيل الطائرة) وطبيعة العلاقة التعاقدية الخاصة التي قد تزداد تعقيدا عندما يبرم التصرف بالصيغة الإلكترونية⁽¹⁾.

ونرى بأن التصرفات العقدية التي تتم في الفضاء الجوي الوطني تخضع من حيث الصحة والآثار القانونية والاختصاص القضائي إلى قانون الدولة التي تملك السيادة على ذلك الفضاء الجوي، مع إمكانية تطبيق قانون دولة أخرى إذا وُجد عنصر أجنبي وتم الاتفاق عليه صراحة بين الأطراف.

المطلب الثاني

الفضاء الجوي مال شائع مملوك للمجتمع الدولي

يُعد الفضاء الخارجي من المجالات التي تخرج عن نطاق الملكية والسيادة الوطنية للدول، وقد تم التوافق دولياً على اعتباره "مالاً شائعاً" لجميع الدول، بما في ذلك الدول التي لا تمتلك قدرات فضائية، وأن استكشافه واستخدامه يجب أن يتم لمصلحة البشرية جمعاء، دون احتكار أو استئثار من دولة معينة. وقد كرس هذا المبدأ في معاهدة الفضاء الخارجي لعام 1967، التي أرست القواعد الأساسية لتنظيم الأنشطة الفضائية، وأكدت على عدم جواز تملك أي جزء من الفضاء الخارجي ومنع أي شكل من أشكال التملك للفضاء، سواء من قبل الدول أو الأفراد أو الكيانات الخاصة، وقد تصاعد الجدل مع دخول شركات خاصة مجال التعدين الفضائي، مما أثار تساؤلات حول ما إذا كان استغلال الموارد الطبيعية يتعارض مع هذا المبدأ⁽²⁾. ولغرض الإحاطة بالموضوع سوف نتناوله بالفرعين الآتيين:

الفرع الأول

الفضاء الجوي مال شائع

لا يحق لأي دولة ادعاء سيادتها على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها البري والبحري، وإن الفضاء الخارجي لا يخضع لسيادة أي دولة، سواء أكان عبر احتلاله أو الإعلان عنه جزءاً من الإقليم الوطني، وورد هذا المبدأ في معاهدة الفضاء الخارجي 1967⁽³⁾ واتفاق القمر⁽¹⁾ والتي

(1) Mohammed El Hadi El Maknoui, 'The Conflict of International Agreements in Air Law: A Reasonable Plea for Conventional Uniform Rules' 6 (2021) University of Bologna Law Review. 239.

(2) المادة (الثانية) من معاهدة الفضاء الخارجي لسنة 1967.
(3) معاهدة الفضاء الخارجي لعام 1967 والمعروفة رسمياً باسم "معاهدة المبادئ المنظمة لأنشطة الدول في ميدان استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي" هي المعاهدة الأساسية لقانون الفضاء الدولي التي تحكم أنشطة الدول في الفضاء، بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى [1، 3]. تحظر المعاهدة وضع أسلحة الدمار الشامل في الفضاء، وتؤكد أن الفضاء هو "ميدان للبشرية قاطبة"، مما يعني أنه يجب أن يكون متاحاً للاستخدام السلمي لصالح جميع الدول وبدون استيلاء قومي عليه. وللمزيد انظر مبادئ معاهدة الفضاء الخارجي لعام 1967.

نصت على انه " الفضاء الخارجي بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى لا يخضع للتملك بالادعاء بالسيادة أو بالاستخدام أو الاحتلال أو بأي وسيلة أخرى"⁽²⁾.

ووفق انصار هذا الاتجاه فانه لا يحق للدولة منع طائرات أي دولة أخرى من التحليق فوق إقليمها، كون الفضاء الجوي من الأشياء المشاعة المملوكة للمجتمع الدولي بأسره، ولا يمكن حيافة الفضاء والسيطرة عليه لتمرده على فكرة الملكية، ألا ان هذا الاتجاه واجه انتقاداً كونه جعل فضاء الدولة مباحاً أمام طائرات الدول الأخرى⁽³⁾.

وتتناول المشرع العراقي حق الملكية ونطاقه ووسائل حمايته والقيود التي ترد عليه والملكية الشائعة والعلو وأسباب كسب الملكية⁽⁴⁾.

ونرى بان الفضاء الجوي من الموارد ذات الطبيعة القانونية الخاصة، إذ يثير التساؤل حول ما إذا كان يُعد من الأموال العامة المملوكة للدولة أو من الأموال الشائعة للبشرية، ورغم أن الفضاء الجوي الذي يعلو إقليم الدولة يخضع لسيادتها الحصرية، إلا أن الفضاء الجوي الدولي لا يخضع لملكية دولة بعينها، ويُعامل في بعض جوانبه باعتباره مالاً شائعاً، ولا يجوز الاستئثار به أو تقييد استخدامه إلا وفقاً للقواعد الدولية، بما يحقق التوازن بين سيادة الدول وحرية الملاحة الجوية.

الفرع الثاني

ملكية الدولة لفضائها الجوي

يُعد حق الملكية من الحقوق الطبيعية التي استقرت وأصبحت ملاصقة للإنسان، كون الملكية سلطة مباشرة يخول بمقتضاها المالك مكنة استعمال الشيء المملوك له واستغلاله والتصرف به، كونه من الحقوق التي يقرها القانون⁽⁵⁾.

وقد استقر الفقه الدولي إلى جانب الاتفاقيات الدولية، على أن للدولة سيادة تامة ومطلقة على الفضاء الجوي الواقع فوق إقليمها البري والبحري ومنها اتفاقية شيكاغو⁽⁶⁾.

وأشار **المشرع العراقي** إلى مبدأ سيادة الدولة على فضائها الجوي من خلال النص على انه "للدولة السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلوه إقليمها"⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ **اتفاق القمر:** هو معاهدة دولية تم تبنيها من قبل الجمعية العامة للأمم المتحدة عام 1979، وتهدف إلى تنظيم أنشطة الدول في الفضاء الخارجي وسطح القمر واستغلال موارد القمر والأجرام السماوية الأخرى وضمان استخدامها لمصلحة البشرية جميعاً في ظل التطور التقني والتكنولوجي المتسارع.

⁽²⁾ المادة (الثانية) من معاهدة الفضاء الخارجي لسنة 1967.

⁽³⁾ د. محمود مختار احمد بريري، مصدر سابق، ص44.

⁽⁴⁾ الباب الأول، حق الملكية، الفصل الأول، المادة(1048) وما بعدها من القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951.

⁽⁵⁾ Oscar Schechter, sharing the words Resouces , Neo York Columbia Ingrid Delupid ,op.(14-15) press 1977, p.124,.

⁽⁶⁾ المادة (الأولى) من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني لعام 1944.

⁽⁷⁾ المادة (4) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.

كما ان مبدأ استغلال الفضاء الجوي هو المبدأ الذي يحكم وينظم سيادة الدولة على فضاءها الجوي سواء أكان على النطاق الداخلي أو الدولي، هو تأكيد على حق الدول في استخدام الفضاء الجوي بما يتماشى مع السيادة والأمن والقانوني، ويوازن بين الاستخدام المشروع لهذا الفضاء وحقوق الدول الأخرى، كما يمثل حق الدولة أو المجتمع الدولي في استخدام الفضاء الجوي للأغراض السلمية⁽¹⁾ والتموية، ضمن إطار قانوني ينظم هذا الاستغلال بما لا يُخل بسيادة الدول أو يُهدد الأمن والسلام الدوليين⁽²⁾.

وحرّم المشرع العراقي على طائرات الدول الأخرى العمل في إقليم الدولة وفضائها الجوي ألا من خلال تصريح تصدره سلطة الطيران المدني⁽³⁾.

وتملك الدولة شأنها في ذلك شأن سائر الأشخاص المعنوية العامة والخاصة أموالاً بعضها تملكه ملكية عامة فيسمى بالدومين العام (public domain) والبعض الآخر تملكه ملكية خاصة ويصطلح عليه بالدومين الخاص، وتُعد مسألة التمييز بين الدومين العام والدومين الخاص هي من صميم اختصاص الفقه⁽⁴⁾.

وتصدى الفقه الفرنسي وعلى رأسهم (Proudhon)، لهذا التمييز وقالوا بالدومين العام الذي يخصص للمنفعة العامة وتحوزه الدولة وتمارس حمايتها عليه دون أن يكون لأي فرد حق تملكه فهي وكيلة عن أفراد الشعب في الحفاظ عليه وصيانته، إلى جانب ذلك يوجد الدومين الخاص، وتملكه الدولة ملكية خاصة ولها أن تتصرف فيه وتنتفع منه وفقاً لقواعد القانون الخاص ألا ان هذه السيادة ليست مطلقة في جميع الأحوال، إذ قد تنقيد بأحكام القانون والاتفاقيات الدولية، خاصة فيما يتعلق بحقوق المرور الجوي، وسلامة الملاحة، وحماية حقوق الأفراد والكيانات الخاصة⁽⁵⁾.

(1) الأغراض السلمية: هي أي نشاطات غير عدوانية للفضاء الخارجي، وحظر الاستخدام العسكري للفضاء بأي شكل. وللمزيد انظر: مريم العذراء سعد جاسم، د. أنور محمد ربيع، الفضاء الخارجي تاريخ الاهتمام به واستخداماته السلمية، بحث منشور في المجلة العراقية للعلوم السياسية، ع12، ص5، 2024، ص129.

(2) المادة (الأولى) من اتفاقية شيكاغو لسنة 1944.

(3) المادة (9) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 والتي نصت على انه "لا يجوز لأية طائرة ان تعمل في إقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه إلا بموجب تصريح تصدره وتحدد شروطه سلطات الطيران المدني بعد استطلاع رأي الجهات ذات العلاقة واستنادا إلى:- 1- معاهدة دولية منضمة إليها الدولة. 2- اتفاق جوي ثنائي نافذ المفعول معقود بين الدولة واحدى الدول الأجنبية لتنظيم النقل الجوي ويعتبر التصريح الممنوح شخصياً ولا يجوز التنازل عنه للغير.

(4) القاسم المشترك بين الملكية في صورتها الفردية والسيادة هو استئثار صاحبها باستعمال واستغلال محلها بما يقتضيه من سلطة منع الآخرين من المساهمة في هذا الاستعمال أو الاستقلال، وهذه العلاقة القانونية سواء بين الأفراد أو بين الدول تتحقق بالفعل في كل من الملكية الفردية والسيادة، ولا يوجد ارتباط ضروري بين امتداد السيادة وما يصلح ان يكون محلاً للملكية. وللمزيد انظر: د. هاني دويدار، مصدر سابق، ص114.

(5) المادة (72) من القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951 المعدل. وتقابلها المادة (87) من القانون المدني المصري المصري 131 لسنة 1948.

وعدّ المشرع العراقي حرمة الطيران فيها من خلال النص على انه " المنطقة المحرمة - منطقة محددة من الإقليم والفضاء الجوي تعلن عنها السلطات المختصة ويكون الطيران فيها محرماً"⁽¹⁾.

ونرى بأن ملكية الدولة لفضائها الجوي تتحصر في نطاق السيادة القانونية فوق إقليمها، دون أن تمتد إلى المجالات الجوية الدولية أو الفضاء الخارجي، مما يجعل هذا المفهوم ركيزة أساسية في تنظيم العلاقات الجوية الدولية، وضمان احترام حدود الدول وحقوقها المشروعة في الأمن والتنمية، فضلاً عن إقرار القواعد المستقرة في القانون الدولي مبدأً أن لكل دولة سيادة كاملة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها البري والبحري، ويُعد هذا الفضاء جزءاً لا يتجزأ من إقليم الدولة، تُمارس عليه حقوقها السيادية في التنظيم والمراقبة والسيطرة، ويُعرف اصطلاحاً بـ "الجو الإقليمي". ألا هذه "الملكية" ليست ملكية مدنية أو اقتصادية بالمعنى التقليدي، بل هي ملكية سيادية تُخضع الفضاء الجوي للسلطة القانونية والتنظيمية للدولة، ولا تتيح لها تملكه ببيعاً أو تخصيصاً، ولا تمتد لتشمل الفضاء الخارجي، الذي يخضع لنظام قانوني مستقل يقوم على مبدأ عدم التملك وعدم السيادة.

المبحث الثاني

الفضاء الجوي - العنصر الثالث للدولة

يُعدّ الفضاء الجوي هو العنصر الثالث لإقليم الدولة الذي يخضع لسيادتها المطلقة كما هو الحال في خضوع الإقليم البري والبحري كون الفضاء الجوي يلامس إقليم الدولة، ويتمثل الفضاء الجوي للدولة بالخطوط العمودية التي تبدأ من الحدود الجغرافية للدولة وتمتد إلى ما لا نهاية في العلو، واستند أنصار هذا الاتجاه إلى مبادئ القانون الروماني التي تقضي بان من يملك السطح يملك ما فوقه من طبقات الجو، كما استندوا على ان سيادة الدولة على أرضها ومياهها الداخلية وبحرها الإقليمي يصبح عبئاً إذا ظل فضائها الجوي مفتوحاً أما طائرات الدول الأخرى، ولغرض الإحاطة بالموضوع سوف نتناوله بالمطلبين الآتيين:

المطلب الأول

تقسيم الفضاء الجوي للدولة وأهميته القانونية

ان محافظة الدولة على امنها القومي وصيانة أسرارها العسكرية والمدنية تقتضي بان تمتد سيادة الدولة إلى فضائها، ولا يصح الاعتراض على ذلك على الرغم من ان الفضاء الجوي غير قابل للحيازة بطبيعته ألا ان السيادة لا تقتضي الملكية⁽²⁾. ألا ان هذا الاتجاه لم يسلم من النقد

(¹) المادة (18/1) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.

(²) د. عبدالفضيل محمد احمد، القانون الجوي الخاص، مكتبة الجلاء، المنصورة، د.س. ن، ص 18.

كونه يستند إلى الأفكار التقليدية الذي يُبنى عليها حق الملكية وتجاهل الفروق بين السطح أو البحر وملكية ما يعلوها من فضاء جوي، كما ان تطبيق القواعد التقليدية للقانون المدني من شأنه السماح للدول الأقوى الاستيلاء على فضاء الدول الأخرى وفقاً لقواعد الاستيلاء التقليدية، كما ان من عيوب هذا الاتجاه هو عرقلة حركة الطيران من خلال اعتراض دولة يمر بها خط جوي على تحليق الطائرات في فضاءها حتى يستحيل استخدام هذا الخط الجوي، مما يجعل بقاء خطوط الملاحة الجوية وانتظامها مرهون باعتبارات سياسية متغيرة⁽¹⁾.

وأكدت اتفاقية شيكاغو على ان للدولة سيادة مطلقة على إقليمها الجوي سواء أكانت الدولة متعاقدة ام لم تكن من خلال النص على انه " تعترف الدولة المتعاقدة بان لكل دولة على الفضاء الذي يعلو إقليمها سيادة كاملة مقصورة عليها"، وان الفضاء الجوي يُعد عنصراً جوهرياً من عناصر الدولة إلى جانب اليابسة والبحار، إذ يمثل الامتداد الرأسي للإقليم ويخضع لسيادة الدولة الكاملة، وتترتب على هذه السيادة حقوق قانونية تُخول الدولة تنظيم استخدام هذا الفضاء وحمايته ومنع أي انتهاك له دون إذن مسبق، ومن ثم فإن الفضاء الجوي لا يُعد مجرد فراغ، بل مكون قانوني وسيادي يُشكل العنصر الثالث في الكيان القانوني للدولة الحديثة⁽²⁾.

يُعد الفضاء الجوي من أبرز المجالات التي برزت فيها الحاجة إلى التنظيم القانوني الدولي، خاصة مع تطور وسائل الطيران وتوسع استخدام المجال الجوي في الأغراض المدنية والعسكرية والتجارية. وقد فرض هذا الواقع على الفقه الدولي ضرورة تقسيم الفضاء الجوي إلى مناطق قانونية تُحدد من خلالها نطاق ملكية وسيادة الدول وحقوقها، مقابل المساحات الجوية التي تُعد مشاعاً دولياً، وينطوي تقسيم الفضاء الجوي على أهمية قانونية بالغة ومن هنا، فإن دراسة تقسيم الفضاء الجوي لا تكتفي بالجانب الفني والجغرافي، بل تتصل اتصالاً وثيقاً بمبادئ السيادة والأمن الوطني والتعاون الدولي، مما يجعلها موضوعاً حيويّاً في ظل التحديات المعاصرة والتطورات التكنولوجية المتسارعة. ولغرض الإحاطة بالموضوع سوف نتناوله بالفرعين الآتيين:

الفرع الأول

الخطوط العمودية في ظل القانون الدولي الخاص

يشكل الفضاء الجوي جزءاً أساسياً من سيادة الدولة، إذ تمارس عليه حقوقها الكاملة كما هو الحال بالنسبة لليابسة والمياه الإقليمية، ومن أجل تحديد نطاق هذه السيادة بشكل دقيق، برز في الفقه والقانون مبدأ يُعرف باسم "الخطوط العمودية في الفضاء الجوي". ولغرض الإحاطة بالموضوع سوف نتناوله بالنقاط الآتية:

أولاً- التعريف بالخطوط العمودية: الخطوط العمودية في الفضاء الجوي هو مبدأ قانوني وفني يُستخدم لتحديد امتداد سيادة الدولة على الفضاء الجوي فوق إقليمها، والخطوط العمودية في

(1) د. هاني دويدار، مصدر سابق، ص 86.

(2) المادة الأولى من اتفاقية شيكاغو لسنة 1944.

الفضاء الجوي هي خطوط وهمية عمودية تتطلق من حدود الدولة نحو الأعلى، لتحديد النطاق الذي تمارس عليه الدولة سيادتها الجوية، وهي أداة قانونية لتوضيح مدى هذه السيادة ضمن القانون الدولي، خاصة في ظل غياب حدود دقيقة بين الفضاء الجوي والفضاء الخارجي. ولبيان حدود هذه السيادة بشكل واضح، يُستخدم مفهوم "الخطوط العمودية" (Vertical Lines) (1).

ثانياً-تحديد علو المنطقة: أذ أن سيادة الدولة تمتد عمودياً من سطح أراضيها إلى أعلى، نحو الفضاء الجوي ضمن حدودها الجغرافية، من خلال إسقاط خطوط وهمية عمودية تتطلق من حدود الدولة البرية والبحرية نحو الأعلى، ويُعد كل ما يقع داخل هذا النطاق الجوي خاضعاً لسلطة الدولة الكاملة، سواء من حيث استخدامه أو تنظيم مرور الطائرات أو غيرها من الأنشطة الجوية. ومع ذلك لا تزال مسألة تحديد الحد الأعلى لهذه الخطوط العمودية محل جدل، خصوصاً مع عدم وجود معيار دولي واضح يفصل بين الفضاء الجوي الذي يخضع لسيادة الدول، والفضاء الخارجي الذي يُعد مشاعاً لجميع الدول، وإن فهم الخطوط العمودية في الفضاء الجوي يُعد مديلاً أساسياً لفهم نطاق السيادة الجوية، وتحديد مسؤوليات وحقوق الدول في هذا المجال، وقد اختلف الفقهاء في تحديد علو هذه المنطقة فقليل بمسافة 330متراً وهو ارتفاع برج ايفل، بينما ذهب رأي فقهي آخر إلى مد هذا الارتفاع إلى أقصى ارتفاع يمكن ان يصل اليه الطيران (2).

والخطوط العمودية هي خطوط وهمية تُرسم من سطح الأرض إلى أعلى عمودياً نحو السماء، وتُستخدم لتحديد مجال سيادة الدولة على الفضاء الجوي، وتمتد هذه الخطوط من كل نقطة على حدود الدولة البرية والبحرية نحو الأعلى، وكل ما يقع داخل هذه الخطوط يُعد فضاءً جويًا خاضعاً لسيادة الدولة، أما ما يقع خارجها "فوق البحر الدولي أو الدول المجاورة" فلا تملكه الدولة (3).

ونرى بان أهمية الخطوط العمودية في الفضاء الجوي تكمن أهمية هذا المفهوم في ضبط العلاقات الدولية، لاسيما في حالات العبور الجوي أو الانتهاك الجوي، وفي تفسير مدى السيادة في ظل التطورات التكنولوجية المعاصرة مثل استخدام الطائرات بدون طيار أو الأقمار الصناعية، تُستخدم في تحديد ما إذا كانت طائرة أو قمر صناعي أو طائرة بدون طيار قد انتهكت المجال الجوي للدولة، وتؤثر على مسائل هامة تتعلق بالتصاريح والأذونات للطائرات الأجنبية، فضلاً عن اعتراض الطائرات، وتحديد المسؤولية القانونية عند حدوث خرق من قبل طائرات احدى الدول.

(1) د. عبدالفضيل محمد احمد، مصدر سابق، ص18.

(2) د. أبو زيد رضوان ، القانون الجوي-قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1983، ص199.

(3) لا يوجد حتى اليوم اتفاق دولي نهائي يحدد أين ينتهي الفضاء الجوي ويبدأ الفضاء الخارجي الخاضع للسيادة الوطنية بعض الفقهاء يقترحون حداً تقريبياً يتمثل في مسافة 100 كيلومتر (خط فون كارمان – Kármán Line) ألا ان هذا الحد غير مُعتمد رسمياً في القانون الدولي العام والخاص. وللمزيد انظر: د. عبدالفضيل محمد احمد، مصدر سابق، ص18.

الفرع الثاني

البناء العمودي لملكية وسيادة الدولة على فضاءها الجوي

يشكل الفضاء الجوي عنصراً رئيساً في سيادة الدولة ومجالاً حيوياً للتنقل والتواصل الجوي، وقد أدى تطور الطيران والتكنولوجيا الفضائية إلى ضرورة تنظيم هذا الفضاء وتقسيمه قانونياً لتحديد حدود السيادة والاستخدام إلى المناطق المتتالية كل منطقة تتلو المنطقة الأخرى ارتفاعاً، فتكون هناك منطقة من الفضاء الجوي، ويمثل هذا التقسيم الأساس الذي تُبنى عليه قواعد المرور الجوي، وتنظيم الملاحة، وتحديد المسؤولية القانونية في حالات الانتهاك أو الاستخدام غير المشروع. ويقسم الفضاء الجوي في إلى ثلاثة مناطق متتالية وكما يأتي:

أولاً- "المنطقة السفلى" الفضاء الجوي الإقليمي": وتسمى بالجو الإقليمي" وهو المجال الذي تتمتع الدولة ضمنه بحقوق تنظيم المرور الجوي، ومنح أو رفض الإذن للطائرات بالتحليق أو الهبوط، واتخاذ التدابير الأمنية اللازمة لحماية أمنها الوطني، ويُعد الجو الإقليمي من أبرز المفاهيم القانونية المرتبطة بسيادة الدولة، إذ يشير هذا المصطلح إلى ذلك الجزء من الفضاء الجوي الذي يعلو إقليم الدولة، يخضع لسيادة الدولة خضوعاً مطلقاً، كما هو الحال بالنسبة للأراضي والمياه الإقليمية، وقد كرس القانون مبدأ أن لكل دولة الحق في ممارسة سيادتها التامة على الجو الذي يعلو إقليمها، بما في ذلك اليابسة والمياه الداخلية والبحر الإقليمي. ورغم وضوح هذا المبدأ من حيث المضمون، إلا أن الإشكال يثور حول تحديد النطاق الرأسي للجو الإقليمي، أي إلى أي ارتفاع يمتد هذا الفضاء الجوي قبل أن يبدأ الفضاء الخارجي، الذي يخضع لمبادئ قانونية مختلفة ويُعتبر ملكاً مشتركاً للبشرية، وليس محلاً للسيادة الوطنية، وتزداد أهمية هذا التعريف في ظل تطور الوسائل التكنولوجية الحديثة، وظهور الطائرات بدون طيار، والأقمار الصناعية، والتداخل المستمر بين الفضاء الجوي والفضاء الخارجي، مما يفرض ضرورة إعادة النظر في المفاهيم التقليدية وتكييفها مع متغيرات العصر، وهذه المنطقة تصلح للملاحة الجوية وتمتد رقابة الدولة الفعلية إليها وتكون سيادتها عليها مطلقة⁽¹⁾.

ثانياً- "المنطقة الوسطى" فضاء جوي دولي" (Outer Space): وهي المنطقة التي تعلو الجو الإقليمي وهي عبارة عن الحيز الذي يبدأ بعد نهاية الجو الإقليمي وتباشر الدولة عليها سيادتها مع الاعتراف بحق المرور البريء لطائرات الدول الأخرى⁽²⁾، ولا يخضع لسيادة أي دولة على عكس الجو الإقليمي، ويُعد مجالاً دولياً مشتركاً بين جميع الدول، ويُدار وفقاً لمبادئ القانون الدولي للفضاء. وتُعد اتفاقية الفضاء الخارجي لعام 1967 "Outer Space Treaty" هي

(1) أبو زيد رضوان، مصدر سابق، ص198.

(2) المرور البريء: يعني انه لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها وامنها. وللمزيد انظر: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، الفرع الثالث، المادة (19)، معنى المرور البريء.

الأساس القانوني له. وتمتد هذه المنطقة إلى 300 ميل فوق سطح الأرض وتدخل ضمن الإقليم الجوي للدولة وتمتد إليها سيادتها مع عدم الأخلال بحق الدول الأخرى بالاستخدام البريء⁽¹⁾. وأشار **المشرع العراقي** إلى المنطقة المقيدة والمنطقة الخطرة من خلال النص على أنه "المنطقة المقيدة وهي منطقة محددة من الإقليم والفضاء الجوي تعلن عنها السلطات المختصة ويكون الطيران فيها مقيدا بقيود معينة"⁽²⁾. أما المنطقة الخطرة فهي منطقة محددة من الإقليم والفضاء الجوي تعلن عنها السلطات المختصة لنشاطات خطيرة على الطيران قد تتواجد فيها في أوقات معينة⁽³⁾.

ثالثاً- المنطقة العليا "الفضاء الجوي الخارجي": وهي منطقة ثالثة تتجاوز المنطقتين السابقتين وتكون هذه المنطقة حرة مفتوحة شائعة غير خاضعة لسيادة دولة ما وتكريساً لمبدأ "الجو الحر"⁽⁴⁾، وأقرّ القانون بمبدأ سيادة الدولة التامة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها، بما يشملها من يابسة ومياه داخلية وبحر إقليمي، وهو ما يُعرف بـ "الجو الإقليمي". غير أن هذا المبدأ يثير تساؤلات قانونية معقدة عندما يتعلق الأمر بـ "المنطقة الجوية العليا"، أي الطبقات العليا من الغلاف الجوي التي تسبق بداية الفضاء الخارجي، والتي لم تُحدّد حدودها بشكل دقيق أو مُلزم دولياً حتى اليوم⁽⁵⁾.

وتُعد هذه المنطقة موضع جدل قانوني وفقهي، إذ تقع في "منطقة رمادية" بين الفضاء الجوي الذي تمارس فيه الدول سيادتها الكاملة، والفضاء الخارجي الذي يخضع لنظام قانوني مختلف يقوم على مبدأ عدم السيادة وحرية الاستكشاف والاستخدام لجميع الدول. وهذا الغموض في تحديد نهاية السيادة الجوية وبداية الفضاء الخارجي، يفتح المجال لإشكاليات قانونية تتعلق باستخدام هذه المنطقة في المجالات التكنولوجية والعسكرية والتجارية، خصوصاً في ظل التطورات الحديثة في مجالات الطيران العالي والرحلات شبه المدارية والأقمار الاصطناعية ذات المدارات المنخفضة. وهذه المنطقة تكتسب أهمية متزايدة في القانون الدولي، ليس فقط لفهم حدود سيادة الدولة، وإنما لضمان التوازن بين حقوق الدول في حماية أمنها وسلامة أجوائها، وحقوق المجتمع

(1) اتفاقية الفضاء الخارجي لعام 1967 والتي تنص على أن الفضاء الخارجي لا يمكن أن يكون محلاً للسيادة الوطنية. ولا يجوز لأي دولة أن تدّعي ملكيته أو إخضاعه لسيطرتها. يُستخدم لأغراض سلمية فقط ولا يوجد حد فاصل دقيق ومُعترف به دولياً بين الجو الإقليمي والفضاء الخارجي.

(2) المادة (19/1) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.

(3) المادة (20/1) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.

(4) المقصود بـ "مبدأ الجو الحر" "Freedom of the Air" هو مبدأ قانوني دولي يقضي بمنح حرية استخدام الفضاء الجوي الدولي، وخاصة فوق أعالي البحار، لجميع الدول دون تمييز سواء لأغراض الملاحة الجوية أو العبور، مبدأ الجو الحر يعني حرية استخدام الفضاء الجوي الدولي لجميع الدول دون قيود تعسفية، بشرط احترام القوانين الدولية، وهو مبدأ جوهرى في تنظيم الطيران المدني والتعاون الدولي في المجال الجوي. وللمزيد انظر: د. فريد العريني، القانون الجوي- النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1997، ص25.

(5) د. عبدالفضيل محمد احمد، مصدر سابق، ص18.

الدولي في استخدام الفضاء للأغراض السلمية، وتمتد إلى مسافة تتجاوز 300 ميل من سطح الأرض وتكون منطقة لا سيادة لأحد عليها⁽¹⁾.

ألا ان هذا الاتجاه لا يخلو من الانتقادات المتمثلة بصعوبة تحديد الفضاء الجوي وان أي تحديد له يجعله موضع شك، للتطور التقني المتسارع للطائرات التي يمكن ان تهدد امن وسلامة الدول دول السطح من ارتفاعات شاهقة يصعب على الدول ان تُحكم سيطرتها عليها، كما يساهم في إثارة الخلافات بين الدول حول تعيين حدود المناطق مثل تحديد البحر الإقليمي والبحر العالي والمنطقة المتاخمة وازدواج في القواعد والأحكام القانونية التي يخضع لها الفضاء الجوي⁽²⁾.

المطلب الثاني

أهمية الفضاء الجوي والتحديات المعاصرة له

ان تنظيم الأنشطة الفضائية لا يعتمد فقط على المبادئ القانونية المقررة في الاتفاقيات الدولية، بل يتطلب وجود أطر مؤسسية فعالة تشرف على تنفيذ هذه المبادئ، وتعمل على التنسيق المستمر مع الدول، وضمان الامتثال للضوابط القانونية والتقنية بما يواكب التطورات التقنية المتسارعة، وبناءً على ذلك فإن استخدام الفضاء الجوي له جملة من الوظائف الإيجابية والسلبية للدولة وهذا ما نتناوله بالفرعين الآتيين:

الفرع الأول

أهمية الفضاء الجوي للدولة

يُعد الفضاء الجوي من أبرز مكونات إقليم الدولة الحديثة، وقد اكتسب أهمية متزايدة في ضوء التطورات التكنولوجية في مجال الطيران والفضاء. وتكمن أهمية الفضاء الجوي في كونه امتداداً للسيادة الإقليمية، وأداة لحماية الأمن القومي، وضمان التواصل الجوي والاقتصادي للدولة، لذلك يُعد الفضاء الجوي مجالاً حيويًا تُمارس الدولة عليه سيادتها الكاملة، وتخضعه لتنظيم دقيق بموجب قواعد القانون الدولي الخاص، ولغرض الإحاطة بالموضوع سوف نتناوله بالنقاط الآتية:

أولاً-تحديد الاختصاص الإقليمي الجوي للدولة: ويتمثل في التمييز بين ما تخضع له الدولة من فضاء جوي إقليمي، وما يقع خارج سلطتها مثل الفضاء الجوي الدولي والفضاء الخارجي. وإذا كانت القاعدة الأساسية إقليمية القوانين فكل عمل يحصل في إقليم الدولة من أي شخص كان يُعد مبدئيًا خاضعاً لحكم القانون الإقليمي العام لذلك كان واجباً على الأشخاص سواء كانوا وطنيين أو أجانب الذين لهم أموال في البلاد والذين هم خارجه أن يخضعوا للقانون الإقليمي في كل

(1) د. أبو زيد رضوان، مصدر سابق، ص190.

(2) **المنطقة المتاخمة:** هي منطقة موجودة لدى الدولة الساحلية الملاصقة لبحرها الإقليمي، وهي ما وراء 12 ميل بحري أي 22 كم من خط البداية للمياه الإقليمية، ولا يجوز ان تمتد المنطقة المتاخمة ابعده من 24 ميلاً بحرياً عن خطوط الأساس التي يُقاس منها عرض البحر الإقليمي، وتمارس الدولة في هذه المنطقة السيطرة اللازمة من اجل: أ- منع خرق قوانينها وأنظمتها الكمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي. ب- المعاقبة على أي للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي. وللمزيد انظر: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، الفرع الرابع، المادة (2-1/33)، المنطقة المتاخمة.

تصرفاتهم المتعلقة بتلك الأموال حتى ولو حصل التصرف خارج الدولة، إذ إن جميع التصرفات والاتفاقات والأعمال القانونية الخاصة بالأموال تخضع لقانون موقع الشيء⁽¹⁾.

ثانياً- **تحديد المسؤولية القانونية:** وتُشكّل هذه التقسيمات الأساس لتنظيم حركة الطائرات، ومراقبة الحدود الجوية، وتحديد المسؤوليات القانونية في حالات انتهاك المجال الجوي، فضلاً عن كونها ركيزة في ضبط استخدام الفضاء لأغراض سلمية وفقاً للقانون الدولي الخاص.

ثالثاً- **امتداد للسيادة الوطنية:** الفضاء الجوي جزء لا يتجزأ من إقليم الدولة ويخضع لسيادتها القانونية والتنظيمية والسيادية⁽²⁾.

رابعاً- **أهمية أمنية وعسكرية:** تُستخدم الأجواء لمراقبة الحدود، واعتراض الطائرات المعادية، وتشغيل نظم الدفاع الجوي. المجال الجوي يُعد من أوائل المناطق التي تُنتهك في النزاعات العسكرية. في ظل التطورات التقنية المعنية بعسكرة الفضاء ووضع وتطوير الأسلحة والتكنولوجيات العسكرية في **الفضاء الخارجي**، ووضع خطط للاستكشاف المبكر للفضاء⁽³⁾.

خامساً- **أهمية اقتصادية وتجارية:** من خلال استغلاله في الطيران المدني والنقل الجوي والتجارة الدولية. واستغلال الأجواء كمرات جوية دولية يدر على الدولة دخلاً اقتصادياً عبر رسوم الملاحة الجوية. والاستخدام في البث التلفزيوني المباشر من خلال نقل أو إرسال إشارات اللاسلكية مثل مختلف الأجهزة الإلكترونية والراديو والتلفزيون عن طريق القمر الصناعي مباشرة إلى المنشآت الجماعية أو الأجهزة الفردية⁽⁴⁾.

سادساً- **أهمية سياسية ودبلوماسية:** منح أو منع تحليق الطائرات الأجنبية يعكس إرادة الدولة السيادية.

يتم تنظيم استخدام الفضاء الجوي عبر اتفاقيات ثنائية ودولية، وأصبحت دبلوماسية الفضاء ركيزة أساسية لتحقيق التعاون الدولي المطلوب، وتعزيز التقدم التكنولوجي اللازم، وفي هذا الإطار تعد محطة الفضاء الدولية (ISS) بمثابة دليل حي يؤكد نجاح دبلوماسية الفضاء التي تنتج بسبب التعاون الحقيقي في هذا المجال⁽⁵⁾.

(1) مريم العذراء سعد جاسم، د. أنور محمد ربيع، مصدر سابق، ص131.

(2) مناد فتحة، الحد الفاصل بين الفضاء الجوي والفضاء الخارجي-دراسة فقهية قانونية، بحث منشور في مجلة دراسات وأبحاث-المجلة العربية للأبحاث والدراسات في العلوم الإنسانية والاجتماعية، مج13، ع4، السنة 13، 2021، ص492.

(3) عسكرة الفضاء، مقال منشور على موقع ويكيبيديا -الموسوعة الحرة، وأخر زيارة للموقع <https://ar.wikipedia.org/wiki> في 2025/9/19.

(4) مريم العذراء سعد جاسم، د. أنور محمد ربيع، مصدر سابق، ص131.

(5) د. محمد إبراهيم الظاهري، أهمية دبلوماسية الفضاء، مقال منشور على الموقع الإلكتروني <https://www.alkhaleej.ae>، وأخر زيارة للموقع بتاريخ 2025/9/19.

سابعاً- أهمية بيئية وتقنية: تُستخدم الأجواء لمراقبة المناخ والتغيرات البيئية⁽¹⁾. وتُطلق منها الأقمار الصناعية والأنظمة الفضائية منخفضة المدار، وتساهم في تطوير الابتكارات وتُترجم التقنيات المطورة لاستكشاف الفضاء إلى تطبيقات يومية⁽²⁾.

ولأهمية البيئة الجوية الزم **المشرع العراقي** من خلال النص على انه " لسلطة الطيران المدني ان تضع قواعد الجو والأنظمة المتعلقة بتحليق الطائرات والملاحة الجوية وحماية الأشخاص والممتلكات على سطح واستعمال الفضاء الجوي ووضع القواعد والضوابط اللازمة لإزالة أو الحد من ضوضاء وملوثات للهواء ناتجة عن محركات الطائرات وغيرها مما يؤثر على سلامة سير العمليات الجوية بالتنسيق مع الجهات المعنية"⁽³⁾.

ونرى بان الفضاء الجوي اليوم عنصراً مركزياً في أمن الدولة واقتصادها وعلاقاتها الدولية، ويعكس مدى السيادة القانونية والسياسية التي تتمتع بها الدولة، وبناءً على ذلك فأن وتنظيم هذا المجال لم يعد مسألة داخلية فقط، بل قضية دولية تتطلب تعاوناً إقليمياً ودولياً وتحديثاً مستمراً لقواعد القانون الدولي بما يواكب التطورات التقنية والاستراتيجية في هذا المجال.

الفرع الثاني

التحديات المعاصرة لملكية وسيادة الدولة الجوية

ان البناء القانوني لمفهوم السيادة يتعرض لاختبار قاسي اليوم بواسطة الأنشطة العولمية عابرة الحدود، إذ أوْشكت الدولة أن تغدو عاجزة عن ممارسة بعض اختصاصاتها، خاصة فيما يتعلق بالسيطرة على فضاءها الجوي وباتت أغلب الدول مجبرة على التخلي عن الكثير من المظاهر السيادية لصالح المنظمات والمؤسسات الدولية التابعة للدول المتقدمة، وأصبحت في عصرنا الراهن مقيدة ببعض الضوابط والحدود التي لا يمكن للدول تخطينه ، وهناك ثمة تحديات تواجه سيادة الدولة على فضاءها الجوي والتي تتمثل بما يأتي:

أولاً- الاستخدام المتزايد للطائرات بدون طيار (Drones). تُثير إشكالات حول الترخيص والمراقبة السيادية. والأقمار الصناعية والمجسات الفضائية، ورغم وجودها في الفضاء الخارجي، إلا أن بعضها يخترق المجال الجوي السيادي بصورة غير مباشرة.

ثانياً- عدم وضوح الحد الفاصل بين الفضاء الجوي والفضاء الخارجي.

ثالثاً- صعوبة مراقبة واختراق الأجواء عبر الأقمار الصناعية أو التجسس الجوي.

رابعاً- الاستخدام العسكري للمجال الجوي: أذ ان كثير من النزاعات بدأت بانتهكات جوية مثل انتهاك أجواء دولة ذات سيادة).

(1) د. ضياء عباس علي، الأساس القانوني لحماية البيئة في القانون الإداري العراقي، بحث منشور في مجلة دراسات البصرة -دراسات قانونية، ملحق العدد48، السنة الثامنة عشر، حزيران- 2023، ص650.

(2) د. حاتم غائب سعيد، العلامة التجارية لشركات النقل الجوي، بحث منشور في مجلة الباحث القانوني، مج1، ع2، 2020، ص14.

(3) المادة (71) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.

خامساً- غياب تعريف دولي للحد الفاصل بين الجو الإقليمي والفضاء الخارجي: ما زال يُشكل ثغرة قانونية تترك المجال للتأويلات⁽¹⁾.

الخاتمة

أولاً- الاستنتاجات

1- ان سيادة الدولة تمثل مفهوم قانوني سياسي ارتبط ارتباطاً وثيقاً بوجود الدولة الحديثة، وأصبح أحد أهم خصائصها وسماتها الرئيسية. لذا اتجه معظم الفقهاء نحو التشدد والتوسع في مفهوم السيادة الجوية وجعلوها مطلقة غير خاضعة لسلطة سيادية أعلى، كي يصبح بمقدورها أن تقرر ما تراه صالحاً لها من الأنظمة السياسية والاقتصادية، واختيار الوسائل التي تجدها مناسبة لتحقيق مصالحها الداخلية والخارجية، على ان لا تشكل خطراً يهدد سلم وأمن بقية الدول.

2- تُعد السيادة الجوية امتداداً طبيعياً للسيادة الإقليمية وتشمل السيطرة الكاملة والمطلقة على الطبقات الجوية التي تعلو إقليمها حتى حدود الفضاء الخارجي، فضلاً عن الاعتراف الدولي بسيادة الدولة على مجالها الجوي، وهذا ما كرّسته اتفاقية شيكاغو لعام 1944 هذا المبدأ في مادتها الأولى، حيث نصت على أن "لكل دولة السيادة التامة والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها".

3- يُعد مبدأ الإقليمية في قانون الفضاء الجوي أحد الركائز الأساسية التي تحدد نطاق القوانين المعمول بها في هذا نطاق القانون الدولي الخاص، حيث ان الدولة تمتلك السيادة على المجال الجوي فوق إقليمها، مما يعني ان أي نشاط يمارس هناك يجب ان يتوافق مع القوانين المعمول بها في تلك الدولة.

4- أن أثبات مكان أبرام العقد في الفضاء الجوي عند تعذر الدليل المادي المباشر يحتاج الى توثيق دقيق مثل سجلات الطائرة، إفادات الركاب، سجلات الاتصالات.

5- ينتهي نطاق السيادة الجوية للدولة عند الحد الأعلى للفضاء الجوي، والذي يظل محل نقاش قانوني، ليبدأ بعده الفضاء الخارجي الذي لا يخضع لأي سيادة وطنية، ويجوز للدولة أن تضع قيوداً على استخدام مجالها الجوي لأسباب تتعلق بالأمن القومي، السلامة العامة، أو النظام العام، شريطة الالتزام بالقواعد الدولية.

6- تقيد السيادة الجوية بالاتفاقيات الدولية ورغم أن السيادة الجوية مطلقة من حيث المبدأ، إلا أنها قد تُقيد بموجب اتفاقيات دولية كحقوق المرور البريء والعابر والهبوط الفني الاضطراري في إطار التعاون الدولي.

⁽¹⁾Shaw, Malcolm N, International Law, Cambridge University Press, 2021,p33.

ثانياً-المقترحات:

1- سنّ قانون مستقل يُنظم الفضاء الجوي العراقي، يحدد فيه نطاق السيادة، الحقوق والواجبات، ضوابط الاختصاص التشريعي والقضائي، والضوابط المتعلقة باستخدام المجال الجوي للأغراض المدنية والعسكرية بشكل يتماشى مع التطورات الدولية والمعايير القانونية الحديثة، ووضع تشريعات لحماية الفضاء الجوي من الاستخدامات غير المشروعة، وان يتضمن عقوبات رادعة ضد انتهاك السيادة الجوية، مثل دخول طائرات بدون تصريح أو استخدام الطائرات المسيّرة لأغراض مخالفة للقانون.

2-نقترح على المشرع العراقي إدراج نصوص تشريعية صريحة في قانون الجنسية العراقي رقم ٢٦ لسنة ٢٠٠٦ او التعليمات الخاصة بتنفيذه توضح آليات اكتساب الجنسية للمولود على متن طائرة عراقية او في الأجواء العراقية وإجراءات تسجيل واقعات الولادة على متن الطائرات الأجنبية المحلقة فوق الأجواء العراقية بعد هبوطها في المطارات العراقية بالشكل الذي يتماشى مع المعايير الدولية والاتفاقيات الخاصة.

3-نقترح على المشرع العراقي إجراء تعديلات ومراجعة للقوانين المعنية بالنقل الجوي وتكون موافقة التشريعات الوطنية مع الاتفاقيات الدولية خاصة اتفاقية شيكاغو 1944 وغيرها من الاتفاقيات ذات الصلة بتنظيم الملاحة الجوية.

4-نقترح تعزيز الإطار المؤسسي والإداري من خلال تطوير سلطة الطيران المدني ومنحها صلاحيات أوسع في مراقبة وتنظيم المجال الجوي، مع استقلالية إدارية وفنية تضمن كفاءتها. ووضع تنظيم لاستخدام الطائرات بدون طيار من خلال قواعد واضحة تحدد الشروط والضوابط لاستخدام الطائرات المسيّرة لأغراض مدنية وتجارية، وتحديد مناطق الحظر الجوي وإدخال قواعد خاصة بالطيران التجاري والخاص.

5-نقترح تنظيم السوق الجوية الوطنية بما يعزز الاستثمار المحلي والأجنبي ويحمي السلامة الجوية، مع ضمان التنافس العادل بين الشركات، وتعزيز التعاون الإقليمي والدولي من خلال تفعيل التعاون مع دول الجوار ومنظمات الطيران الإقليمية والدولية لتبادل المعلومات والخبرات في مجال مراقبة وإدارة المجال الجوي وإنشاء نظام متكامل للمراقبة الجوية والرصد.

6-تحديث البنية التحتية التقنية للمراقبة الجوية، وتطوير أنظمة الرادار والاتصالات بالتنسيق مع الجهات الأمنية والعسكرية، ووضع قواعد لمسؤولية الدولة عن الأضرار الناتجة عن الطائرات، والعمل على تنظيم مسؤولية الدولة ومشغلي الطائرات في حال وقوع أضرار للأشخاص أو الممتلكات نتيجة الحوادث الجوية، والاهتمام بالتدريب والتأهيل القانوني والفني من خلال إعداد كوادر قانونية وفنية وإدارية متخصصة في قانون الطيران والفضاء الجوي من خلال برامج أكاديمية ومهنية مستمرة.

المصادر

أولاً- الكتب:

- 1- د. إبراهيم فهمي إبراهيم شحاتة، القانون الجوي وقانون الفضاء دار النهضة العربية، القاهرة، 1966.
- 2- د. حاتم غائب سعيد، النقل الجوي في ضوء الاتفاقيات الدولية والتشريعات العراقية، مكتبة القانون المقارن، ط1، 2022.
- 3- د. سامي محمود شرف، القانون الدولي الخاص – تنازع القوانين -، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٨.
- 4- د. سهى حميد سالم الجمعة، تلوث بيئة الفضاء الخارجي في القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2009.
- 5- د. عباس العبودي، شرح أحكام قانون الجنسية العراقي رقم 26 لسنة 2006، والموطن ومركز الأجانب-دراسة مقارنة في نطاق القانون الخاص، مكتبة السنهوري، 2016.
- 6- د. عبدالفضيل محمد احمد، القانون الجوي الخاص، مكتبة الجلاء، المنصورة، د.س.ن.
- 7- د. عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي-قواعد وأحكام في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض الدستورية العليا، دار الجامعة الحديثة، 2006.
- 8- د. فريد العريني، القانون الجوي-النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1997.
- 9- د. محمود مختار احمد بريري، د. عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.
- 10- د. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المكتبة القانونية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000.
- 11- هشام عمر أحمد الشافعي، مقدمة في قانون الفضاء الخارجي، مطبعة الحكمة، ط 1، 2013.

ثانياً-البحوث والمقالات:

- 1- د. أنور محمد ربيع، الفضاء الخارجي تاريخ الاهتمام به واستخداماته السلمية، بحث منشور في المجلة العراقية للعلوم السياسية، ع12، ص5، 2024.
- 2- د. حاتم غائب سعيد، العلامة التجارية لشركات النقل الجوي، بحث منشور في مجلة الباحث القانوني، مج1، ع2، 2020.
- 3- د. ضياء عباس علي، الأساس القانوني لحماية البيئة في القانون الإداري العراقي، بحث منشور في مجلة دراسات البصرة –دراسات قانونية، ملحق العدد48، ص18، حزيران- 2023.
- 4- مناد فتيحة، الحد الفاصل بين الفضاء الجوي والفضاء الخارجي-دراسة فقهية قانونية، بحث منشور في مجلة دراسات وأبحاث-المجلة العربية للأبحاث والدراسات في العلوم الإنسانية والاجتماعية، مج13، ع4، السنة 13، 2021.
- 5- مراد صائب محمود، حق الدم المنحدر من الأم – أساس للفرض أم سبب للاكتساب؟ دراسة تحليلية مقارنة في قانون الجنسية العراقي رقم ٢٦ لسنة ٢٠٠٦. مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، المجلد ٣٠، الإصدار الثامن، ٢٠١٩، ص ١- ٣٤.
- 6- مريم الخضراء سعد جاسم، د. أنور محمد ربيع، الفضاء الخارجي تاريخ الاهتمام به واستخداماته السلمية، بحث منشور في المجلة العراقية للعلوم السياسية، ع12، ص5، 2024.
- 7- يحيى حسن جديع، استخدام الفضاء الخارجي من منظور القانون الدولي، بحث منشور في مجلة دراسات قانونية، ع61.

ثالثاً-القوانين والأنظمة:

- 1- القانون العراقي رقم 6 لسنة 1947 المتعلق بتصديق العراق على معاهدة شيكاغو.
- 2- القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951 المعدل.
- 3- قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.
- 4- قانون وزارة النقل والمواصلات العراقي رقم ٧ لسنة ١٩٩٤.
- 5- قانون الجنسية العراقي رقم 26 لسنة 2006.
- 6- الأمر الديواني العراقي المتعلق بشؤون الفضاء رقم 1 لسنة 2012.

رابعاً-المواثيق الدولية:

- 1- الاتحاد الدولي للملاحة الجوية (FAI) لسنة 1905.
- 2- اتفاقية شيكاغو للطيران المدني لعام 1944.
- 3- اتفاقية عام 1961 بشأن خفض حالات انعدام الجنسية.
- 4- معاهدة الفضاء الخارجي لسنة 1967.
- 5- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

خامساً-التقارير:

- 1- تقرير الأمم المتحدة، الجمعية العامة، في 2012/2/21.

سادساً-المصادر الأجنبية:

- 1- Bin Cheng, The Law of International Air Transport, Oxford, 1962.
- 2- Oscar Schechter, sharing the words Resouces , Neo York Columbia Ingrid Delupid
،op,(14-15) press 1977.

- Shaw, Malcolm N, International Law, Cambridge University Press, 2021. -3
Ismail Adua Mustafa, 'The Determination of Citizenship for Children Born Aboard -4
International Flights: A Comparative Analysis Under International, Nigerian, and
Islamic Legal Frameworks' 8 (2023) Journal of Contemporary Islamic Law.
Mohammed El Hadi El Maknouzi, 'The Conflict of International Agreements in Air -5
Law: A Reasonable Plea for Conventional Uniform Rules' 6 (2021) University of
Bologna Law Review. 239.